

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1293

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2026

Hierbij ontvangt u de beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2026 (hierna: de Staat) van de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT-LVA). De als bijlage bijgevoegde Staat wordt jaarlijks uitgebracht en geeft aan welke aandachtspunten de ILT-LVA ziet in de Nederlandse luchtvaart op en rond Schiphol en andere luchthavens.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (hierna: DGLM) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) geeft zoals gebruikelijk een beleidsreactie op de Staat. Luchtvaart is belangrijk voor de Nederlandse economie, zorgt voor verbinding en biedt mensen de kans om te reizen. Maar luchtvaart heeft ook een keerzijde. Luchtvaart kan alleen bestaan als er voldoende aandacht is voor de leefomgeving, en als de luchtvaart opereert binnen de kaders van veiligheid en duurzaamheid. De inzichten van de ILT-LVA geven aan hoe de luchtvaart ervoor staat binnen deze kaders. Daarnaast geeft ILT-LVA signalen over onderwerpen die zij maatschappelijk relevant acht, zoals wanneer hinder wordt ervaren (bijvoorbeeld met betrekking tot geluid of luchtkwaliteit). Deze inzichten zijn belangrijk voor de luchtvaartsector en IenW, om te weten waar stappen gezet moeten worden.

In de Staat van de Luchtvaart 2026 worden drie hoofdlijnen beschreven. Volgens de ILT-LVA vraagt de toename in drones om een nationaal afwegingskader, zijn er mogelijkheden voor vermindering van geluidshinder door beperking van overvliegfrequentie en nachtvluchten en is voor verdere verlaging van de uitstoot van schadelijke stoffen meer sturing nodig.

Daarnaast vraagt de ILT-LVA in de Staat aandacht voor andere onderwerpen die van belang zijn voor een goed en veilig luchtvaartsysteem. Zo wordt er ingegaan op de borging van luchtvaartveiligheid en gezondheid in de omgeving van een luchthaven, de grondaafhandeling, de geopolitieke

spanningen, de informatieverstrekking over lithiumbatterijen op Schiphol en de ontwikkeling van AI in de luchtvaart.

In de onderstaande beleidsreactie wordt ingegaan op de inzichten en signalen van de ILT-LVA.

Beleidsreactie

Tussen innovatie en overlast – toename drones vereist nationaal afwegingskader en naleving gebruikers

De ILT-LVA constateert dat de onbemande luchtvaart blijft doorgroeien en beschrijft dat onbemande luchtvaart een grote kans vervult voor maatschappelijk nuttige toepassingen. DLGM erkent deze kansen. Zo loopt er een test om met onbemande luchtvaartuigen (drones) medische goederen te vervoeren tussen de ziekenhuizen van Zwolle en Meppel en is er steeds meer de behoefte vluchten uit het zicht van de piloot over grotere afstanden uit te voeren met drones.

Tegelijkertijd doet de ILT-LVA een oproep om voor de groei van drones scherpere afwegingskaders te ontwikkelen. Denk hierbij aan vluchten boven vitale infrastructuur of voor vluchten met een hoger risico bij de vluchtuitvoering (1). Ook constateert de ILT-LVA een toename in voorvallen waarbij er sprake is van onvolledige naleving van de regels (2).

1. Nationaal afwegingskader drones

De ILT-LVA geeft aan dat er steeds meer spanning is tussen innovatie en overlast en het daarom kaders nodig heeft om vluchten met een hoger risico te voorzien van een vergunning. De wet- en regelgeving waar de ILT-LVA op toetst beperkt zich tot de veiligheid op de grond en in de lucht. De ruimtelijke inpassing in de omgeving is echter geen onderdeel van deze regelgeving.

DGLM erkent deze opgave en ziet dat de toenemende complexiteit van dronenvluchten een bredere afweging vraagt om de gevolgen op het vlieggebied te duiden. Voor het ontwikkelen van een nationaal kader voor de omgang met alle dronenvluchten is het nog te vroeg, gezien de grote variatie in gewicht en omvang van de drones als ook de onbekendheid met wat de impact van deze drones is op de omgeving. Voor deze complexere vluchten ontwikkelt lenW op basis van praktijkproeven een werkwijze om deze vluchten onder voorwaarden toe te staan. De samenwerking tussen ILT-LVA en DGLM staat hierin centraal en vanwege de snelle groei van de sector zal deze werkwijze adaptief zijn.

Wat betreft de ruimtelijke inpassing van de drones kan met «geografische zonering» worden gestuurd op de toelating. Met geografische zonering worden gebieden (zones) aangewezen waar een beperking of verruiming geldt voor drones. Denk aan zones boven natuurgebieden, (lucht)havens en kritieke infrastructuur. Het is aan de dronepiloot om de digitale zoneringskaart te controleren. Daarnaast neemt de integratie van deze geografische zoneringskaart in de software van de drone in rap tempo toe, de drone geeft zelf aan welke beperkingen er zijn. Deze kaart houdt geen rekening met actuele activiteiten op de grond zoals evenementen of personen die gesteld zijn op hun privacy (hiervoor is de AVG van toepassing). Voorafgaand aan de uitvoering van een dronenvlucht wordt de dronepiloot geacht de lokale regels te volgen en rekening te houden met de omgeving waar gevlogen wordt.

2. Luchtruimschendingen door drones en naleving

De ILT-LVA constateert een toename van voorvallen betreffende luchtruimschendingen door drones rondom luchthavens. IenW erkent dat blijvende alertheid voor gevaarlijke situaties in de lucht of op de grond nodig is. De mate van detectie en handhaving zal mede afhankelijk zijn van het risico dat een dronevlucht veroorzaakt.

De Europese regelgeving voor drones is risico-gebaseerd. Het risico van de vlucht bepaalt de voorwaarden waar de piloot, het toestel en de vlucht aan moeten voldoen. Bijvoorbeeld: voor drones <250 gram met een camera aan boord geldt wel een verplichte registratie (van de operator) maar geen verplichte opleiding. De risico's en ervaringen die verbonden zijn met dit type (meest verkochte) drone geven vanuit het perspectief luchtvaartveiligheid geen aanleiding tot aanpassing van deze EU-regelgeving. Wel denkt de EU na over strengere regels om drones elektronisch zichtbaar te maken in het kader van de weerbaarheid van kritieke infrastructuur¹. Tenslotte heeft IenW sterk ingezet op bewustwordingscampagnes om de nieuwe dronepiloten te informeren over de basisregels. Een grootschalige social-media campagne heeft plaatsgevonden en bij de aankoop van een nieuwe drone wordt een informatiepakket met de basisregels meegestuurd.

Rondom (civiele) luchthavens kunnen drones het bemande luchtverkeer verstoren indien ze zich op kleine afstand van het bemande verkeer begeven. De combinatie van het gewicht, de omvang en de snelheid van de drone en het bemande luchtvaartuig bepalen de impact bij een botsing. DGLM voert hiervoor een veiligheidsonderzoek uit om het risico van de luchtruimschendingen van drones te valideren. Niet elke schending van het gecontroleerd luchtruim levert een gevaar op. Daarom wordt in het gecontroleerd luchtruim van de civiele luchtruim gewerkt aan het toestaan van de mogelijkheden van drones in gebieden waar de luchtvaartveiligheid dit toelaat (ver van de luchthaven vandaan op lagere hoogte).

Samen met de verantwoordelijke overheden en organisaties wordt ingezet op de detectie van drones in combinatie met doelmatige maatregelen bij een (vermeende) waarneming van een drone bij vitale infrastructuur. Hiervoor trekt DGLM op met de ILT-LVA.

Aanknopingspunten voor vermindering geluidshinder door overvliegfrequentie en nachtvluchten

Anticiperend handhaven en wijziging van het LVB Schiphol

In de Staat gaat de ILT-LVA in op de gedoogsituatie, het zogenaamde anticiperend handhaven, en op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Op Schiphol worden zoveel als mogelijk die start- en landingsbanen gebruikt die per saldo de minste hinder opleveren: het strikt preferentieel baangebruik.² Na een experiment is het gebruik van dit stelsel voortgezet, vooruitlopend op verankering in wet- en

¹ Kamerstukken II 2025/2026, 22 112, nr. 4296

² Binnen het strikt preferentieel baangebruik wordt onderscheid gemaakt tussen *primaire* en *secundaire* banen. Het inzetten van de primaire banen is hierbij preferent, aangezien de primaire banen per saldo minder hinder opleveren voor de omgeving dan de secundaire banen.

regelgeving. Hiermee ontstond sinds 2015 feitelijk een gedoogsituatie, het anticiperend handhaven.³

De door de ILT-LVA geconstateerde overschrijdingen van grenswaarden in handhavingspunten van geluid ten opzichte van de vigerende waarden in het LVB over gebruiksjaar 2025, zijn te verklaren uit het feit dat het anticiperend handhaven nog altijd voortduurt. De ILT-LVA heeft in de Staat in dat kader ook aandacht voor de Zuidoosthoek, waar de laatste jaren een grenswaarde voor geluid is overschreden. De ILT-LVA constateert tevens dat in die hoek in 2025 ten opzichte van de vorige jaren minder meldingen van geluidhinder werden gedaan bij het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) en daarna dat de implementatie van maatregelen om de Zuidoosthoek te ontlasten uitblijft en dat door Schiphol en LVNL wordt aangegeven in haalbaarheidsstudies dat het verleggen van routes de regio kan ontlasten. Dit kan echter leiden tot het verplaatsen van hinder naar andere regio's.

Daarover het volgende: in 2025 is de Kamer door lenW geïnformeerd over het gebruik van de secundaire banen op Schiphol. Hierbij is aangegeven dat lenW in 2022 een quickscan heeft laten uitvoeren naar met name de hinder in de Zuidoosthoek van Schiphol en dat hierin vier oplossingsrichtingen zijn genoemd. Eén van die oplossingsrichtingen was te onderzoeken of het mogelijk was om de Aalsmeerbaan te ontlasten. In dezelfde brief uit 2025 is aangegeven dat de capaciteit bij LVNL ontbreekt om dit op te pakken, waardoor de Aalsmeerbaan voorlopig ingezet blijft worden zoals in de afgelopen jaren onder het strikt preferentieel baangebruik.⁴

De gedoogsituatie kan pas met de algehele wijziging van het LVB worden beëindigd. Uit de uitspraak van de Hoge Raad 12 juli 2024 in de cassatie-procedure tussen KLM c.s./IATA e.a. versus de Staat, volgt dat voor het verminderen van de geluidsbelasting in combinatie met het verlagen van het aantal vliegtuigbewegingen naar minder dan 500.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar de balanced approach- procedure moet worden doorlopen.

Dit alles creëert een juridische situatie die verbeterd moet worden. De ILT-LVA heeft in 2021 aangegeven dat de praktijk van anticiperend handhaven niet langer houdbaar is, door het gebrek aan zicht op legalisatie. Alle partijen zijn erbij gebaat om de juridische basis van de luchthaven zo snel mogelijk te verbeteren. Dit geldt voor zowel de omwonenden als ook de luchtvaartsector.

De ontwerpwijziging van het LVB is hiertoe een belangrijke stap. Met deze algehele LVB-wijziging kan na ruim 10 jaar het anticiperend handhaven worden beëindigd. Daarnaast wordt hiermee opvolging gegeven aan de bevelen uit het vonnis van de RBV-zaak en wordt de uitkomst van de doorlopen balanced approach-procedure vastgelegd.

De ILT-LVA heeft in de Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudegevoeligheid-toets (HUF-toets) aangegeven dat er enkele aanpassingen gedaan moeten worden om tot een handhaafbaar LVB te komen. Naar aanleiding hiervan heeft lenW verschillende aanpassingen gedaan. De bevindingen van de HUF-toets zijn verwerkt in de algehele LVB-wijziging zoals aangegeven in paragraaf 5.3 van de Nota van Toelichting.

³ Dit houdt in dat in het geval van een overschrijding van een of meer grenswaarden voor geluid in handhavingspunten, de ILT-LVA geen maatregel oplegt mits de overschrijding het gevolg is van het uitvoeren van de baangebruiksregels van het NNHS.

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 29 665 nr. 571.

Om de geluidhinder terug te dringen heeft het toenmalige kabinet in 2022 een geluidsdoel gesteld van onder andere -20% ernstig gehinderden op het etmaal en -15% ernstig slaapverstoorden in de nacht,⁵ bovenop autonome ontwikkelingen (zoals de trend van vlootvernieuwing). IenW herkent daarbij de constatering van de ILT-LVA dat de trend van het gemiddelde vlootgeluid op Schiphol daalt.

Om te komen tot een maatregelenpakket om het geluidsdoel te behalen is tussen 2022 en 2025 de verplichte Europese *balanced approach-procedure* gevolgd.⁶ In maart 2025 is deze procedure na 3 jaar formeel afgerond met een definitief advies van de Europese Commissie. Het eindresultaat is een gefaseerde aanpak om het gestelde geluidsdoel te halen. Het kabinet heeft er in dit kader voor gekozen om in fase 1 per november 2025 -15% geluidsreductie te realiseren. In fase 2 wordt vervolgens de overige, naar verwachting, -5% geluidsreductie gerealiseerd. Hiervoor mogen ook autonome ontwikkelingen worden ingezet.

Voor fase 1, -15% minder ernstig gehinderden en woningen op het etmaal, is een maatregelenpakket vastgesteld, met onder meer als noodzakelijk sluitstuk om dit doel te halen een capaciteitsbeperking op Schiphol: maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer jaarlijks, waarvan maximaal 27.000 in de nacht. Met dit eerste maatregelenpakket zal naar verwachting het eerste doel van -15% bereikt worden per november 2025.

De ILT-LVA constateert dat in gebruiksjaar 2025, dat liep van 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025, de geluidswinst in de nacht achterblijft ten opzichte van overdag. Dat is een belangrijk signaal. Het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure, dat per november 2025 is ingegaan, bevat naast de reductie van het in het LVB vastgelegde nachtplafond van maximaal 32.000 naar 27.000 nachtvluchten per jaar, ook andere maatregelen die zich specifiek richten op de nachtperiode: de inzet van stillere toestellen in de nacht door KLM, een regeling waardoor vliegtuigen sinds 1 november 2025 aan strengere geluidsnormen moeten voldoen om tussen 23.00 uur en 07.00 te mogen landen en opstijgen op Schiphol en de verdergaande tariefdifferentiatie door Schiphol, waardoor hogere tarieven gelden voor het vliegen in de nacht, zeker met meer lawaaiige toestellen. Verder is in het Coalitieakkoord van het kabinet opgenomen dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 7.00 uur 50% stiller wordt, ten opzichte van 2024.

De ILT-LVA refereert in de Staat ook aan de monitoring van het maatregelenpakket. IenW heeft de resultaten van het eerste monitoringsmoment van het maatregelenpakket recent met de Kamer gedeeld.⁷ Hieruit blijkt dat de twee subdoelen voor de nacht ruimschoots worden behaald. Op het criterium van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour wordt op basis van het eerste monitoringsmoment, dat een aantal in de Kamerbrief beschreven kanttekeningen bevat, de beoogde -15% reductie nog niet behaald. Uit de definitieve monitor, eind 2026, moet blijken of de -15% geluidsreductie op alle criteria behaald is. Zodra dit behaald is, moet

⁵ Het gestelde geluidsdoel is: -20% ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, -20% woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour, -15% ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} contour, -15% woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} contour.

⁶ Het volgen van de balanced approach-procedure is verplicht bij het doorvoeren van een geluidsgelateerde exploitatiebeperking op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar (EU-verordening nr. 598/2014).

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 29 665 nr. 593.

er besloten worden hoe de naar verwachting overige -5% behaald gaat worden.⁸

Overvliegfrequentie

De ILT-LVA noemt in de Staat overvliegfrequentie als een aspect van hinder en heeft daar in 2025 een eerste verkenning naar gedaan. lenW is geïnteresseerd in de uitkomsten van het vervolgonderzoek en gaat hierover dan met de ILT-LVA in gesprek. In het kader van het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid wil lenW in de toekomst de mogelijkheid creëren om een aanvullende hindernorm op te nemen in besluiten over luchthavens. Dit is van belang omdat daarmee meer direct tegemoet wordt gekomen aan de hinderbeleving als gevolg van vliegtuiggeluid rond een luchthaven. Een aanvullende hindernorm kan betrekking hebben op frequentie, zoals in de verkenning van de ILT-LVA, maar kan bijvoorbeeld ook de maximale geluidbelasting van een passage vastleggen (piekgeluid). De invulling van een mogelijke hindernorm werkt lenW op dit moment verder uit waarbij met name aandacht is voor technische aspecten en interactie met andere normen. De Kamer wordt later dit jaar geïnformeerd over de inhoudelijke contouren van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid⁹.

Minder overtredingen slotregelgeving in de nacht

Tot slot wordt door lenW de daling in het totale aantal slotovertredingen herkend. lenW spreekt hierbij haar waardering uit voor de samenwerking tussen ILT-LVA en de onafhankelijke slotcoördinator ACNL ter zake. Die komt onder meer tot uitdrukking in de hernieuwde Slot Enforcement Code, waarover de Kamer recent geïnformeerd is. De gecombineerde focus op een goede samenwerking in de slothandhaving heeft geleid tot een al jaren dalende trend in het aantal overtredingen en daarmee een daling van ervaren geluidhinder in de nacht.

Luchtvaartveiligheid en gezondheid onvoldoende geborgd bij inrichting omgeving luchthavens

Zonnepanelenparken mogelijk risico voor veiligheid

DGLM onderschrijft de noodzaak voor een nationaal kader waar de ILT-LVA toe oproept over de plaatsing van zonnepanelen in de buurt van luchthavens. In een uitgebracht advies beveelt Arcadis aan om het prudentieccriterium als grenswaarde te introduceren in de nabijheid van luchthavens en in het afstemmingsproces nadrukkelijk(er) te regelen dat de luchtvaartpartijen betrokken worden in het vergunningverleningsproces. Omwille van de gewenste snelheid zal lenW de aanbevelingen van Arcadis zo snel mogelijk verwerken in een handleiding. Het informatieblad dat de ILT-LVA heeft opgesteld zal hierop worden aangevuld. Naar verwachting zal dit nog voor de zomer beschikbaar kunnen zijn. Tegelijkertijd bereidt lenW een aanpassing van de relevante regelgeving voor. lenW streeft ernaar dat deze nog dit jaar in ontwerp gereed zal zijn.

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 29 665 nrs. 564 en 583.

⁹ Toezegging Commissiedebat Luchtvaart 21 april 2026: «Voor het einde van het jaar wordt de kamer nader geïnformeerd over het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid.

Woningbouw dichtbij luchthavens verhoogt aantal (ernstig) gehinderden

In de Staat wordt door ILT-LVA het verlenen van een verklaring van geen bezwaar aan de gemeente Amstelveen voor het realiseren van studentenwoningen in Kronenburg benoemd. Met de brief van 3 juli 2025 is de Kamer hierover uitvoerig geïnformeerd¹⁰.

Stijgende trend in het aantal meldingen van vogelaanvaringen

De grote aantallen vogels rond Schiphol (en andere luchthavens) is vanuit het oogpunt van vliegveiligheid een risico. In februari 2026 vond er een voorval op Schiphol plaats met een zwerm ganzen. Het onderwerp vogelaanvaringen blijft daarom een punt van aandacht. Voor Schiphol zijn er in 2025 in een convenant afspraken gemaakt met de provincie Noord-Holland (mede namens de provincies Utrecht en Zuid-Holland), de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol. IenW werkt in afstemming met de convenantspartijen aan de uitwerking van een nieuw maatregelenpakket om vogelaanvaringen te voorkomen. Hierover zal nog dit jaar besluitvorming plaatsvinden zodat deze in 2027 kunnen worden geïmplementeerd.

Voor verdere verlaging van de uitstoot van schadelijke stoffen is meer sturing nodig

Uitstoot stikstofdioxide kan stijgen door vlootvernieuwing

In de Staat signaleert de ILT-LVA dat vlootvernieuwing in sommige gevallen kan leiden tot een toename van de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) in de LTO-cyclus («landing en take-off cyclus»). De inzet van nieuwere toesteltypen heeft tussen 2019 en 2024 geleid tot een gemiddelde toename van stikstofdioxide-emissie per LTO van 1%. Het gemiddelde brandstofverbruik in de LTO-cyclus nam in deze periode per saldo wel af.

Dat geldt ook voor de gemiddelde uitstoot van andere luchtverontreinigende stoffen zoals koolmonoxide, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijnstof

In de Staat is aangegeven dat er een balans nodig is tussen het verminderen van het negatieve klimaateffect door de uitstoot van koolstofdioxide en het verminderen van het negatieve effect op lokale luchtkwaliteit en milieu door de uitstoot van stikstofdioxide. Daarbij is aangegeven dat deze balans kan worden bereikt door verdere verbetering van motortechnologie. Ook is aangegeven dat de sector kan onderzoeken met welke operationele maatregelen zij de stikstofuitstoot kan beperken. IenW onderschrijft het belang van een balans tussen enerzijds klimaateffecten (brandstofverbruik) en anderzijds de bescherming van de gezondheid werknemers op de luchthaven en voor omwonenden. Uit de Staat blijkt dat de grenswaarden voor NO_x in het LVB niet worden overschreden, maar dat neemt niet weg dat het belangrijk is om de NO_x -uitstoot waar mogelijk te beperken. IenW zal met de sector de voortgang van operationele maatregelen, om de stikstofuitstoot te beperken, bespreken. En hoe die, ondanks uitdagingen, mogelijk versneld kunnen worden.

Sturing op zwavelgehalte in kerosine ontbreekt

De ILT-LVA constateert in de Staat dat de huidige normering bij Schiphol niet stuurt op beperking van de totale uitstoot. Daarnaast geeft ILT-LVA aan dat voor een daling van het zwavelgehalte meer sturing nodig is.

¹⁰ Kamerstukken II 2024/2025, 32 847, nr. 1371

In een Kamerbrief is recent aangekondigd dat de Gezondheidsraad om advies zal worden gevraagd om een inzicht te verkrijgen in de gezondheidseffecten van luchtvaart voor omwonenden¹¹. Het advies van de Gezondheidsraad kan helpen bij het vormgeven van het kader voor vervolgonderzoek. Daarnaast kan het advies van de Gezondheidsraad helpen bij te maken keuzes in het luchtvaartbeleid. Het aanpassen van maatregelen of normen wordt overwogen na afronding van het advies van de Gezondheidsraad. Zo worden de suggesties van de ILT-LVA voor de aanpassing van de emissiegrenswaarden nader onderzocht. In de genoemde brief is verder aangekondigd dat de effecten en eventuele maatregelen van ontzwaveling van kerosine nader in beeld worden gebracht.

In analyses van de ILT-LVA komt naar voren dat er tijdens bepaalde metingen hogere zwavelgehalten zijn waargenomen in met SAF bijgemengde kerosine dan in volledig fossiele kerosine, terwijl SAF zelf geen tot bijna tot geen zwavel bevat. Dit kan worden verklaard door een sterk variërend gehalte zwavel in fossiele kerosine. Mengsels van fossiele kerosine en SAF kunnen daardoor ook uiteenlopende zwavelgehalten bevatten. DGLM zal het beleid ten aanzien van ontzwavelen van kerosine bezien, ook in relatie tot de analyses van de ILT. DGLM steunt de inzet van de ILT-LVA om met de sector in gesprek te gaan over hun inzet op het ontzwavelen van brandstoffen.

Maatregelen om emissies op het platform terug te dingen komen op gang

ILT-LVA constateert dat er door de sector stappen worden gezegd om uitstoot van emissie terug te dringen. Om deze voortgang te bestendigen neemt lenW regels op in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en in de luchthavenbesluiten voor regionale luchthavens van nationale betekenis, die moeten leiden tot verdere vermindering van emissies op het platform. Zo zijn er regels opgenomen om het APU-gebruik te verminderen en het eenmotorig taxiën te stimuleren. ILT-LVA handhaaft de regels die in het LVB en LHB zijn opgenomen.

Direct toezicht en vermindering aantal grondafhandelaren moeten leiden tot minder veiligheidsrisico's

Meldcultuur blijft een punt van aandacht

DGLM onderschrijft het belang van continue aandacht voor een goede meldcultuur om de luchtvaartveiligheid te kunnen verbeteren. Een belangrijk onderdeel van luchtvaartveiligheid is het melden van voorvallen, zodat hiervan geleerd kan worden. Daarbij geldt het wereldwijde uitgangspunt «just culture». Dit betekent dat niemand bestraft wordt, tenzij er sprake is van opzet of grove schuld. Dit stimuleert het melden.

Van 6 naar 3 afhandelaren op Schiphol

DGLM herkent het beeld dat de ILT-LVA schetst over de concurrentiedruk in de grondafhandelingsmarkt op Schiphol. Daarom heeft het ministerie in 2023 het besluit bekend gemaakt om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie¹². In mei 2024 is dit besluit gepubliceerd in de Staatscourant¹³. Met deze beperking zal de concurrentiedruk minder worden en zullen de arbeidsvoorwaarden en

¹¹ Kamerbrief luchtvaartemissies van 12 mei 2026, Kamerstukken II 2025/2026, 31 936, nr. 1290.

¹² Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 479.

¹³ Stcrt. 2024, nr. 13983.

-omstandigheden naar verwachting verbeteren. IenW heeft meerdere gesprekken gevoerd met o.a. Schiphol, grondaafhandelingsbedrijven en vakbond FNV om hen en grondaafhandelingspersoneel zekerheid te bieden. FNV heeft recent aangegeven dat er vooruitgang heeft plaatsgevonden in het maken van afspraken tussen werkgevers en werknemers over werkzekerheid voor grondaafhandelingspersoneel.

Schiphol is verantwoordelijk voor het in gang zetten van de aanbestedingsprocedure om drie grondaafhandelingsbedrijven te selecteren. Op 4 december jl. is Schiphol de aanbestedingsprocedure gestart. De deadline voor partijen om zich hiervoor op te geven, liep tot en met 24 maart. Een voorlopige gunning zal in juni plaatsvinden en zal gevolgd worden door een overgangperiode. De nieuwe situatie, met een beperkt aantal grondaafhandelingspartijen, zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2027 van start gaan.

Nieuwe regels voor het toezicht op grondaafhandeling

IenW verwacht dat met de implementatie van de nieuwe Europese regelgeving voor grondaafhandelaren in Nederland, het veiligheidsniveau op luchthavens verder zal verbeteren. De grondaafhandelaren komen dan onder direct toezicht van de ILT-LVA. Grondaafhandelaren moeten daarbij een veiligheidsmanagementsysteem ontwikkelen, waarmee zij de veiligheidsrisico's beheersen.

Toenemende geopolitieke spanningen leiden tot risico's voor de luchtvaart

Risico's bij verlegde vliegroutes door luchtruimsluitingen

In 2026 is het 12 jaar geleden dat Malaysia Airlines vlucht MH17 werd neergehaald boven een conflictgebied op 17 juli 2014. Sinds het neerhalen van vlucht MH17 zijn veel stappen gezet ter voorkoming van nog zo'n ramp. Er zijn verbeteringen doorgevoerd in de systematiek voor het zo goed mogelijk beheersen van risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden. Dit is gedaan met inachtneming van de conclusies, aandachtspunten en aanbevelingen van de onderzoeksrapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De OVV concludeerde in zijn opvolgnotitie in 2022 dat alle aanbevelingen afdoende zijn opgevolgd. Hierbij maakt de OVV de kanttekening dat voor vliegveiligheid in relatie tot conflictgebieden voortdurende aandacht en doorontwikkeling nodig blijft. Dit zowel op mondiaal, Europees en nationaal niveau. Het neerhalen van Ukraine International Airlines vlucht PS752 nabij Teheran in 2020 en meer recent van Azerbeidzjan Airlines vlucht 8243 in Kazachstan in 2024 onderstrepen dit. IenW is systeemverantwoordelijk voor de vliegveiligheid en heeft daarin een actieve rol.

Op internationaal niveau neemt Nederland actief deel in de Safer Skies Consultative Committee (SSCC) dat samen met ICAO invulling geeft aan het Safer Skies Forum. Het (twee)jaarlijkse Safer Skies Forum draagt bij aan het bewustzijn voor beter risicobeheer van conflictgebieden door betrokken staten en belanghebbenden. Nederland ondersteunt via het SSCC de verdere doorontwikkeling van de ICAO-handleiding voor het risicobeheer vliegen over conflictgebieden voor staten en luchtvaartmaatschappijen. Dit is met brede steun van lidstaten afgesproken in de laatste ICAO Assembly.

Op Europees niveau blijft Nederland actief deelnemen aan de geïntegreerde EU- risicobeoordelingen van de luchtvaartveiligheid in relatie tot conflictgebieden in de wereld. Informatie van deze vergaderingen zijn de

input voor de vergaderingen van de (nationale) expertgroep convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart. Omgekeerd wordt informatie uit de expertgroep ook gedeeld in de EU-vergaderingen.

De publiek-private samenwerking tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in de expertgroep is uniek in de wereld en maakt dat partijen meer dan in veel andere landen goed inzicht hebben in elkaars processen. Hierdoor kan er snel wordt gehandeld bij opkomende dreigende conflicten en zoals nu ook het geval is bij de oorlog in het Midden-Oosten en recent in de Cariben. De ILT-LVA houdt toezicht door achteraf te beoordelen of de door de luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde risicoanalyses ten aanzien van vliegroutes procesmatig zorgvuldig zijn uitgevoerd.

Melden van spoofing en jamming blijft nodig

Het storen van radiosignalen die gebruikt worden voor luchtvaartnavigatie gebeurt op twee manieren; het blokkeren van het signaal, jamming genoemd en het versturen van een vals signaal, spoofing genoemd. Het op satelliet gebaseerde navigatiesysteem (Global Navigation Satellite System (GNSS)) is voor dit soort storingen gevoelig. Dit kan optreden aan de randen van conflictgebieden en als deel van hybride oorlogsvoering.

In juni 2025 heeft Nederland samen met twaalf andere lidstaten een brief gestuurd naar de Europese Commissie om actie te ondernemen tegen jamming en spoofing van GNSS-signalen. Hieruit is een gezamenlijk EASA en Eurocontrol action plan opgesteld voor het behouden van veilige vluchtoperaties gedurende verstoringen. IenW monitort de ontwikkelingen rondom jamming en spoofing nauwlettend, en herkent de beelden die de ILT-LVA schetst. Op internationaal niveau neemt DGLM actief deel aan verschillende overleggen op dit onderwerp.

«Vijandige» drones worden meer gemeld

In de Staat wordt ingegaan op waarnemingen van vermeend vijandige drones die steeds vaker voorkomen. Handhaving blijft moeilijk, omdat vaak niet te achterhalen valt wie de bestuurder van de drone is. Zolang de aard en intentie van de drones niet achterhaald is, zijn deze ook niet te bestempelen als vermeend vijandig. Indien de drone zich op een plek bevindt waar dit verboden is, wordt gesproken over «ongeautoriseerde» dronevluchten. DGLM neemt haar verantwoordelijkheid om samen met de aangewezen autoriteiten ongeautoriseerde dronevluchten gecoördineerd aan te pakken. Zoals ook in de Staat is aangegeven, houdt het Ministerie van Defensie toezicht, als het gaat om de veiligheid op militaire bases en het luchtruim daarboven.

Sancties tegen Rusland en Belarus hebben ook gevolgen voor luchtvaartveiligheid

Tegen Rusland en Belarus zijn door de Europese Unie sancties ingesteld als reactie op de Russische invasie in Oekraïne in 2022. Eerder waren al sancties ingesteld tegen Rusland na de annexatie van de Krim door Rusland in 2014. De ILT-LVA beschrijft in de Staat dat sinds de uitbreiding van de sancties in 2022 Russische en Belarussische luchtvaartmaatschappijen geen gebruik meer maken van het Europese luchtruim. Ook mogen er vanuit Nederland geen goederen, diensten en technologieën meer geleverd worden aan de Russische en Belarussische luchtvaartindustrie. Dit geldt ook voor de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) en voor Nederlanders in het buitenland. Het Nederlandse sanctiestelsel wordt gemoderniseerd om de complexiteit van de internationale sancties

goed te borgen. Hiertoe is het wetsvoorstel Wet internationale sanctie-maatregelen¹⁴ 19 februari 2026 aan de Kamer gestuurd. lenW herkent het door de ILT-LVA geschetste beeld en houdt de ontwikkelingen van de sanctiepakketten tegen Rusland en Belarus nauwlettend in de gaten. De EU heeft een lijst opgesteld met de gesanctioneerde vliegtuigen. De ILT-LVA gebruikt deze lijst in het toezicht op de luchthavens en treedt bij onrechtmatigheden op.

Informatievoorziening op Schiphol over meenemen lithiumbatterijen niet altijd effectief

lenW speelt een actieve rol in de internationale aanpak van risico's rondom het vervoer van lithiumbatterijen in de luchtvaart en draagt er actief aan bij dat nieuwe ontwikkelingen en de daarmee samenhangende risico's tijdig en passend worden beheerst. Lithiumbatterijen zijn breed in gebruik, maar kunnen bij defect of beschadiging kortsluiten, waarbij rookontwikkeling en hevige brand kunnen ontstaan. Dit vraagt om preventieve maatregelen en een consequente toepassing van de geldende regels. lenW blijft hier internationaal actief aandacht voor vragen en heeft zich ook ingezet voor de aanscherping van de internationale regelgeving die per 27 maart 2026 van kracht is geworden. Daarmee gelden nu aanvullende beperkingen voor het meenemen en gebruiken van apparaten met lithiumbatterijen, powerbanks en reservebatterijen aan boord. Tegelijkertijd zet lenW zich in voor heldere en eenduidige informatievoorziening aan passagiers. Duidelijke regels werken alleen als passagiers deze kennen en begrijpen.

Op Europees niveau ondersteunt lenW de lijn van EASA, die via een Safety Information Bulletin heeft aangedrongen op betere passagierscommunicatie en een correcte toepassing van de bagageregels. lenW draagt hier actief aan bij als deelnemer en voorzitter van de EASA «dangerous goods advisory group».

Samenwerking sector en overheid essentieel bij AI ontwikkeling

De vele en snelle ontwikkelingen in kunstmatige intelligentie (AI) veranderen onze samenleving in een hoog tempo en raken veel verschillende sectoren. Ook voor de luchtvaart biedt AI mogelijkheden, die kunnen bijdragen aan bijvoorbeeld het verbeteren van de veiligheid en verduurzaming van de luchtvaartsector. Tegelijkertijd roept het gebruik van AI belangrijke vragen op over onder meer betrouwbaarheid, transparantie en databescherming. Voor een hoog-risico systeem als de luchtvaart, is het des te belangrijker dat er goede waarborgen zijn voor het verantwoord gebruiken van AI. lenW ziet toekomstige internationale richtlijnen door ICAO en Europese regelgeving door EASA op het gebied van verantwoord en betrouwbare AI-toepassingen in de luchtvaart dan ook als een positieve ontwikkeling.

De ILT-LVA wijst er terecht op dat het belangrijk is om als overheid aangesloten te blijven op de AI-ontwikkelingen en daarbij samen te werken met de luchtvaartsector. Ook vraagt de ILT-LVA aandacht voor de risico's van achterblijven en trage adoptie. Het niet of onvoldoende toepassen van AI ziet lenW niet als risico voor de luchtvaartveiligheid, maar eerder als het onvoldoende benutten van de potentiële voordelen ervan. Het verkeerd of onjuist toepassen van AI daarentegen, ziet lenW wel als risico. Een ander risico daarbij is dat de luchtvaartsector AI al toepast, terwijl de regelgeving nog in ontwikkeling is.

¹⁴ Regels over de uitvoering van internationale sanctie maatregelen (Wet internationale sanctie-maatregelen), Kamerstukken II, 2025–2026, nr. 36898.

DGLM begrijpt de oproep van de ILT-LVA voor een nationale AI-beleidsvisie voor de luchtvaart. Maar een dergelijke visie moet ook passen in de bredere strategie die het Nederlandse kabinet heeft op het gebied van AI.

In Nederland heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) een coördinerende rol bij de inzet en regulering van AI en digitalisering binnen de rijksoverheid. Vanuit die hoedanigheid heeft BZK de Nederlandse Digitaliseringsstrategie (NDS) geformuleerd. Het uitgangspunt van de strategie is dat de Nederlandse samenleving optimaal gebruik gaat maken van AI en dat sectorinitiatieven zoveel mogelijk van de grond kunnen komen, maar wel op een manier dat publieke waarden en mensenrechten zoals het verbod van discriminatie, privacy en autonomie voorop staan en geborgd zijn. Dit geldt ook voor luchtvaart, met de randvoorwaarde dat de veiligheid te allen tijde geborgd moet zijn en dat wordt voldoen aan de regelgeving.

De NDS zet in op zes kernprioriteiten, waaronder AI-toepassingen en digitale weerbaarheid. Sinds de publicatie van het NDS, heeft BZK in samenwerking met medeoverheden en sectorpartijen een uitvoeringsprogramma opgericht die de basis voor de uitvoering van een strategie vormt. Met de oprichting van de aanjaagteams per prioriteit, het programma-regie overleg en de lancering van de NDS-Raad, zijn de eerste stappen naar de realisatie van het uitvoeringsprogramma gezet. IenW zal op korte termijn in gesprek treden met BZK over hoe de luchtvaartsector kan worden aangesloten op de strategie. Daarnaast voert IenW momenteel een impactanalyse op de AI-kaderwet voor de IenW-beleidsterreinen, waaronder de luchtvaart. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in de gesprekken met het NDS-uitvoeringsprogramma.

Tot slot

De jaarlijkse Staat van de Luchtvaart biedt belangrijk inzicht in luchtvaartsector en de uitvoering en effecten van het luchtvaartbeleid. Dit helpt de vormgeving van nieuw beleid of aanpassingen van staand beleid, daar waar deze nodig zijn. IenW blijft in gesprek met de ILT-LVA over de verschillende ontwikkelingen. De daaruit ontstane inzichten dragen bij aan de brede afweging binnen de luchtvaart van alle belangen. Daarnaast draagt dit bij aan een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid, zoals deze ook van de luchtvaartsector wordt verwacht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans