

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1179 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2024

Met deze verzamelbrief Luchtvaart wordt u geïnformeerd over de voortgang van verschillende onderwerpen die betrekking hebben op het luchtvaartdomein. 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:

Verduurzaming luchtvaart:

- Duurzaam taxiën;
- Update ReFuelEU-verordening;
- Belastingen en heffingen in de luchtvaart.

Internationale bereikbaarheid:

- Onderzoek slotmobiliteit;
- Onderzoek belang Schiphol voor economie en vestigingsklimaat;
- Voortgang wijziging luchtvaartwet BES voor instelling van een PSO.

Luchtruim en regionale luchthavens:

- Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens;
- Ingediende Nederlandse bijdrage aan het prestatieplan voor luchtverkeersdienstverlening voor de Europese Commissie;
- Afwijken vertrekroutes.

**Duurzaam taxiën**

In december 2023 is de roadmap Duurzaam Taxiën van Schiphol over de inzet van TaxiBots (of vergelijkbare sleepvoertuigen) op de Polderbaan met de Kamer gedeeld<sup>1</sup>. In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. duurzaam taxiën en het plan van aanpak voor de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA)

---

<sup>1</sup> Kamerstukken 2023/24, 31 936, nr. 1134

voor uitvoering tweede deelbesluit Schiphol. Hiermee wordt de toezegging uit de brief van 13 december 2023<sup>2</sup> afgedaan.

#### *Stand van zaken duurzaam taxiën*

In het afgelopen jaar is de ontwikkeling van duurzaam taxiën doorgezet. Zo is het operationeel concept voor de inzet van TaxiBots op de Polderbaan getest. Door operationele en technische knelpunten, toegelicht in de brief van 11 oktober 2023<sup>3</sup>, is er tot nu toe echter een beperkt aantal testvluchten met TaxiBots uitgevoerd. In de huidige validatiefase zou dit aantal testen moeten stijgen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is en blijft met de sectorpartijen in gesprek over oplossingen om knelpunten op te lossen, om dit proces te ondersteunen en, ondanks de uitdagingen, waar mogelijk te versnellen.

Schiphol stimuleert daarnaast, door middel van een bewustwordingscampagne, het toepassen van het taxiën met een minimaal aantal motoren. Ten slotte worden alternatieve aankomst- en vertrekprocedures nu al uitgeprobeerd. Ook op regionale luchthavens van nationale betekenis wordt taxiën met een minimaal aantal motoren toegepast, waar dit operationeel mogelijk is en wanneer dit veilig kan plaatsvinden. Regels hierover worden uitgewerkt voor de luchthavenbesluiten van die regionale luchthavens.

#### *Plan van aanpak voor Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA)*

Op 25 januari 2024 heeft de NLA in haar tweede deelbesluit Schiphol onder andere de eis opgenomen dat uiterlijk eind 2030 emissievrij taxiën voor alle vertrekkende en aankomende vliegtuigen binnen “de groene zone” geïmplementeerd moet zijn (voor zover technisch uitvoerbaar). Uiterlijk eind december 2024 moet Schiphol, samen met betrokken sectorpartijen, een gefaseerd plan van aanpak aanleveren over hoe de blootstelling aan kerosinemotoremissies en dieselmotoremissies voor werknemers te voorkomen en te minimaliseren is en hoe bijvoorbeeld emissievrij (duurzaam) taxiën kan worden geïmplementeerd. Dit plan van aanpak, opgesteld door de sector, zal onder meer verschillende opties voor duurzaam taxiën bevatten waaronder, en waar mogelijk, het inzetten van sleepvoertuigen met hoge snelheid (bijvoorbeeld TaxiBots of vergelijkbare sleepvoertuigen). Er komt daarom op dit moment geen aparte roadmap voor duurzaam taxiën

---

<sup>2</sup> Kamerstukken 2023/24, 31 936, nr. 1134

<sup>3</sup> Kamerstukken 2023/24, 31 936, nr. 1114

vanuit Schiphol. Het plan van aanpak wordt openbaar gemaakt door Schiphol.

### **Update ReFuelEU-verordening**

De Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation-verordening<sup>4</sup>) voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) treedt op 1 januari 2025 in werking. De kern van de verordening is dat brandstofleveranciers in de EU een oplopend percentage SAF moeten bijmengen. Om omzeiling hiervan tegen te gaan, moeten luchtvaartmaatschappijen minstens 90% van hun benodigde brandstof op de luchthaven van vertrek tanken (ook wel: anti-tankering). De Nederlandse luchthavens die op dit moment binnen de scope van RefuelEU Aviation-verordening vallen zijn Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport. Hieronder treft u informatie over de stand van zaken van de uitvoeringswet, het flexibiliteitsmechanisme, het milieulabelsysteem en de anti-tankering regels.

Ondanks dat de RefuelEU Aviation verordening rechtstreeks werkt, moeten twee zaken in een nationale wet geregeld worden. De eerste is het aanwijzen van de bevoegde autoriteiten. Hiervoor zijn de Nederlandse Emissieautoriteit en de Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport beoogd. Ten tweede moet er een grondslag komen voor boetes voor het niet naleven van de bijmengverplichting. De Uitvoeringswet die dit regelt is op 6 november 2024 bij de Tweede Kamer ingediend<sup>5</sup>.

Tot en met 2034 geldt er een flexibiliteitsmechanisme binnen RefuelEU. Dit mechanisme geeft brandstofleveranciers de mogelijkheid om de bij te mengen SAF-volumes te middelen over luchthavens. De ReFuelEU Aviation-verordening schrijft voor dat de Europese Commissie met een rapport moet komen over de interpretatie van dit mechanisme en eventuele aanvullingen op het mechanisme. Dit rapport wordt binnenkort verwacht en is van belang voor het vormgeven van het nationale en Europese toezicht. Het ministerie van IenW heeft hierover nauw contact met de Europese Commissie, overige lidstaten en de bevoegde autoriteiten. Dit is nodig omdat nog niet verhelderd is hoe het mechanisme gaat werken en dus ook niet hoe het toezicht eruit

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer

<sup>5</sup> Kamerstukken 36 649

gaat zien. Op basis van het rapport volgen eventuele stappen om het toezicht verder vorm te geven.

Onder de verordening valt ook een vrijwillig milieulabelsysteem, waarmee de milieuprestaties van vluchten eenduidig kunnen worden gemeten en gemeld. Daarvoor heeft de Europese Commissie recent een uitvoeringshandeling<sup>6</sup> opgesteld. Deze wordt via de comitologieprocedure<sup>7</sup> dit najaar vastgesteld.

Ten slotte heeft de Europese Commissie in oktober jl. richtsnoeren<sup>8</sup> gepubliceerd voor de toepassing van de anti-tankeringprovisies. Luchtvaartmaatschappijen mogen, in begrensde gevallen en met voldoende onderbouwing, vrijgesteld worden van de 90%-tankverplichting. De gepubliceerde richtsnoeren zetten uiteen hoe deze vrijstellingen moeten worden toegepast door de bevoegde autoriteiten, bijvoorbeeld in het geval van brandstofveiligheidsregels of ernstige operationele problemen.

### **Belastingen en heffingen in de luchtvaart**

De motie Graus<sup>9</sup> verzoekt de regering om inzichtelijk te maken welke mondiale, Europese en nationale lasten op onze luchtvaartsector afkomen tot en met 2030 en welke gevolgen dit heeft voor de betaalbaarheid en prijsstelling van vliegtickets. Het ministerie van IenW heeft CE Delft gevraagd om hier onderzoek naar te doen. Hieronder is een korte beschrijving te vinden, en het onderzoek is bijgevoegd als bijlage. Hiermee wordt de motie Graus afgedaan.

CE Delft heeft de ontwikkeling van de belastingen, heffingen, gelden en verhandelbare emissierechten tot en met 2030 in Nederland onderzocht<sup>10</sup>. Uit het onderzoek blijkt dat in 2023 de totale belastingen/heffingen voor luchtvaartmaatschappijen sterk zijn gestegen, voornamelijk door de stijging van de vliegbelasting naar 29,05 euro. Vanaf 2024 wordt een verdere stijging van kosten verwacht door de verhoging van de havengelden van cumulatief 37% in 2027 ten opzichte van 2024. Daarbij komt de invoering van

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14142-Label-voor-emissies-van-vluchten\\_nl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14142-Label-voor-emissies-van-vluchten_nl)

<sup>7</sup> Procedure waarlangs de Europese Commissie in het kader van bestaande Europese wetgeving, met instemming van de lidstaten, uitvoeringsmaatregelen kan nemen.

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>

<sup>9</sup> Kamerstukken 31 936, nr. 1107

<sup>10</sup> CE Delft 2024: 'Belastingen en heffingen in de luchtvaart'

de afstandsafhankelijke vliegbelasting (2027), waardoor de totale belastingen en heffingen verder stijgen.

Uit het onderzoek van CE Delft blijkt dat de verhogingen van de belastingen en heffingen waarschijnlijk grotendeels worden doorberekend in de ticketprijzen van passagiers. Het is echter niet duidelijk hoe de hogere kosten precies in de individuele tickets terechtkomen. Dit komt mede omdat luchtvaartmaatschappijen dynamische prijsstrategieën hebben. De verwachting is dat luchtvaartmaatschappijen de kosten voornamelijk proberen door te berekenen aan passagiers met een lagere prijsgevoeligheid, zoals zakelijke reizigers en business class reizigers. Daarnaast zullen ze waarschijnlijk de hogere kosten doorberekenen aan passagiers op minder competitieve markten.

### **Onderzoek slotmobiliteit**

In opdracht van het ministerie van IenW heeft een consortium van SEO, To70, IASL en Beelining het onderzoek *Slotmobiliteit op Schiphol* uitgevoerd en op 11 november jl. gepubliceerd. De centrale vraag in dit onderzoek was welke effecten het faciliteren van slothandel op de markttoegang van luchtvaartmaatschappijen, de marktwerking en daarmee het efficiënt gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit op Schiphol heeft.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek en de voorgenomen vervolgacties. Het onderzoek en de bijbehorende samenvatting zijn als bijlage meegestuurd. Met deze brief wordt ook invulling gegeven aan de toezeggingen om de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek. Die toezeggingen zijn gedaan in reactie op het eindrapport van EU-rapporteur over de geplande herziening van de EU-slotverordening.

#### *Belangrijkste uitkomsten van het onderzoek*

- Binnen de huidige werkwijze rondom slots is beperkt ruimte voor slothandel, door middel van het uitwisselen van slots. Omdat dit alleen door middel van een ruil mogelijk is, biedt de huidige systematiek geen mogelijkheden voor partijen die nog geen slot op Schiphol hebben. Met het onderzoek is slothandel in brede zin onderzocht. Er is gekeken naar de mogelijkheden om door middel van het uitgeven van zogenoemde *junk slots* ook de koop en verkoop van slots mogelijk te maken voor

luchtvaartmaatschappijen die nog geen slots op Schiphol hebben.

- De onderzoekers concluderen dat er ten opzichte van het onderzoek uit 2018 minder draagvlak is voor implementatie van slothandel op Schiphol. Eén van de bepalende factoren voor de afname is dat er nog onvoldoende zekerheid is rondom de toekomstige capaciteitsontwikkeling op Schiphol. Bij meer zekerheid rondom toekomstige capaciteit op Schiphol in combinatie met voortdurende slotschaarste, zal er naar verwachting positiever gekeken worden naar de mogelijkheden van slothandel.
- De juridische haalbaarheid voor de technische implementatie van slothandel vereist nader onderzoek. Slothandel met (monetaire) compensatie is haalbaar, maar voor werkbare slothandel is ook de uitgifte van junk slots vereist. De precieze werking en juridische verankering van slothandel met junk slots moet nader onderzocht worden.
- Het heeft de voorkeur om mogelijkheden rondom slotmobiliteit in Europees verband te regelen, maar er lijkt momenteel geen draagvlak onder Europese lidstaten om dit op korte termijn in te voeren.
- Als slothandel inclusief het gebruik van junk slots ingevoerd zou worden, heeft dit waarschijnlijk slechts een beperkt effect op markttoegang en uitwisseling van slots, omdat het om marginale aantallen zal gaan. Wel kan slothandel een mechanisme zijn dat zorgt voor markttoegang in algemene zin.

Het ministerie van IenW kan zich vinden in de uitkomsten met betrekking tot slothandel op Schiphol. Het onderzoek biedt duidelijkheid over de wenselijkheid van slotmobiliteit op Schiphol. Hierdoor is duidelijk dat er minder draagvlak is dan voorheen, maar dat slothandel bij een daadwerkelijke uitwisseling van slots juridisch wel mogelijk is.

#### *Vervolgacties*

Met gebruik van dit onderzoek kan de afweging tussen de belangen van verruimde markttoegang, en mogelijkheden voor implementatie van slothandel in de toekomst worden gemaakt, waarbij de juridische haalbaarheid nader onderzoek vereist voor wat betreft de uitgifte van *junk slots*. Het afgenomen draagvlak naar aanleiding van het Schipholbesluit is een belangrijk signaal dat rust in dit dossier noodzakelijk is, voordat slothandel van eventueel nut voor markttoegang kan zijn. Daarnaast blijft het ministerie van

lenW zich bij de geplande herziening van de EU Slotverordening inzetten voor meer nationale beleidsruimte. Dit onder meer met het oog op mogelijkheden voor slotmobiliteit.

### **Onderzoek belang Schiphol voor economie en vestigingsklimaat**

Decisio heeft onderzoek gedaan naar de huidige werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangt met alle luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op Schiphol voor 2023. Het rapport is een actualisatie van een soortgelijk onderzoek uit 2019 door onderzoeksbureau Decisio. Het rapport gaat daarnaast in op de waarde van Schiphol en de hubfunctie voor het vestigingsklimaat. De waarde van een divers bestemmingennetwerk voor het vestigingsklimaat is onderzocht, net als het effect op het vestigingsklimaat in landen die een hubluchthaven hebben verloren.

Een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek:

- Op en rond Schiphol werken ruim 66.800 personen (directe werkgelegenheid). De indirecte (achterwaartse) werkgelegenheid betreft banen bij toeleveranciers van deze bedrijven en organisaties (en de toeleveranciers daarvan). Het gaat om 44.400 banen, waardoor het totaal aantal uitkomt op 111.200 banen. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 11,8 miljard.
- De belangrijkste meerwaarde van Schiphol voor Nederland zijn de internationale verbindingen. Luchtvaart faciliteert handel door transport van goederen, toegankelijkheid van klanten, leveranciers en andere zakelijke partners. De internationale bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. De bereikbaarheid is cruciaal voor Nederland als open diensteneconomie: het verlaagt transportkosten, verhoogt productiviteit en versterkt het vestigingsklimaat, wat buitenlandse investeringen aantrekt. Dit is ook duidelijk te zien aan de afwijkende economische structuur van de Schipholregio ten opzichte van andere regio's in Nederland. Rond Schiphol zijn relatief veel internationale bedrijven gevestigd in de ICT sector en financiële dienstverlening.
- Regio's met een hubluchthaven zijn beter bereikbaar dan vergelijkbare regio's zonder hubluchthaven. Door het combineren van lokale (OD) en transferpassagiers kan de hubcarrier (zoals KLM op Schiphol) schaalvoordelen behalen en kostenbesparingen realiseren, waardoor meer vluchten en

bestemmingen kunnen worden aangeboden. Hubluchthavens hebben een relatief groot netto effect op de economie. Het extra vluchtaanbod zorgt ervoor dat bedrijven hun bedrijfskosten relatief sterk kunnen verlagen en hun productiviteit juist kunnen verhogen. De productiviteit van bestaande bedrijven kan bovendien toenemen, wanneer nieuwe bedrijven zich in de regio vestigen.

- Het NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) onderschrijft dit ook. Buitenlandse bedrijven geven aan dat de locatiefactor infrastructuur één van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren is. Verschillende bedrijven geven aan voor vestiging in Nederland te hebben gekozen vanwege de aanwezigheid van een directe lijndienstverbinding met hun thuisland. Zij zien Nederland als een 'global metropolis'; Schiphol is dus ook belangrijk voor bedrijven die zich vestigen in bijv. Eindhoven. Er zijn daarom relatief veel EMEA-, Europese en regionale hoofdkantoren in Nederland gevestigd. De bedrijven vinden het ook positief dat zij een goede en snelle verbinding hebben met hun eigen verkoopkantoren in het EMEA-gebied. Dit geldt ook voor marketing en saleskantoren. Bovendien is het netwerk van belang voor de in Nederland gevestigde internationale organisaties (als EMA, Europol, Europees Octrooibureau, ESA/ESTEC, Internationaal Strafhof).
- Luchtvracht op Schiphol heeft een belangrijke rol in het logistieke product dat Nederland levert, en het logistieke cluster is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. In september 2024 is er een onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar de Kamer verstuurd, dat specifiek kijkt naar de betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland<sup>11</sup>.
- Het totaalpakket van vestigingsplaatsfactoren in Nederland is de laatste tijd onder druk komen te staan. Verslechtering van de netwerkkwaliteit van Schiphol zou een negatieve impact kunnen hebben op het Nederlandse vestigingsklimaat. Daarmee wordt Nederland minder aantrekkelijk voor nieuwe, uitbreidings- en vervangingsinvesteringen. Het is hierbij lastig om te zeggen hoe groot het effect is op de investeringen.
- *Als transfervervoer sterk wordt ontmoedigd of geheel beëindigd dan betekent dit dat de hubfunctie gedeeltelijk of zelfs geheel verloren gaat.* Wanneer een luchthaven de hubfunctie verliest, leidt dit vaak tot een sterke daling in aantal vluchten naar relevante –

---

<sup>11</sup> Kamerstukken 31 936, nr. 1175



intercontinentale – economische bestemmingen. Als de reis- en transportkosten voor bedrijven zullen toenemen, heeft dat een negatief effect op de economie en maakt dat de regio minder aantrekkelijk voor bedrijven om zich te vestigen. Luchthavens die in het verleden hun hubfunctie hebben verloren, hebben die niet meer teruggekregen. SEO (2023) becijferde reeds dat wanneer Schiphol zijn hubfunctie verliest, het vluchtaanbod naar schatting met 45% af zou nemen, en het aantal bestemmingen met 20% zou dalen. Nederland zal hierdoor minder goed aangehaakt zijn op de wereldeconomie.

- Bedrijven waarderen Schiphol als belangrijke vestigingsplaatsfactor. Wel begrijpen de meeste buitenlandse bedrijven dat een luchthaven in een ontwikkeld land tegenwoordig aan passende duurzaamheidseisen en andere voorwaarden moet voldoen. Bedrijven geven aan dat zij waarde hechten aan zekerheid en voorspelbaarheid van het beleid, en aan een goed internationaal netwerk van lijnvluchten met belangrijke economische steden en regio's wereldwijd.

### **Voortgang wijziging Luchtvaartwet BES voor instelling van een PSO**

Het ministerie van IenW bereidt een wijziging voor van de Luchtvaartwet BES. Deze wijziging biedt een wettelijke basis voor het instellen van een openbardienstverplichting (ook wel *public service obligation* of PSO). Met een openbardienstverplichting kan een overheid op een afgesproken luchtvervoerroute voorwaarden stellen aan luchtvaartmaatschappijen. De internetconsultatie en bijbehorende toetsen op de concept wetswijziging van de Luchtvaartwet BES zijn uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan wordt het concept op dit moment aangepast. Het ministerie van IenW verwacht begin 2025 het wetsvoorstel in procedure te brengen, waarbij het wetsvoorstel voor advies van de Raad van State zal worden aangeboden. Er is echter nog geen keuze gemaakt voor het instellen van de PSO. Ook wordt er gekeken naar alternatieven voor een PSO, die ook breder kunnen werken voor alle Caribische eilanden. Daarnaast wordt in het onderzoek gekeken naar de actualisatie van de eerder opgezette kaders voor een eventuele PSO.

### **Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens**

Met de brief van 17 september 2024<sup>12</sup> is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures voor de

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1174

luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE). De processen op weg naar het vaststellen van de luchthavenbesluiten lopen. Voor GAE wordt begin 2025 de publicatie van het ontwerp-Luchthavenbesluit verwacht. Dit besluit wordt in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden.

#### *Maastricht Aachen Airport (MAA)*

Eind 2022 heeft de provincie Limburg, als eigenaar van Maastricht Aachen Airport (MAA), op basis van een regionale verkenning een besluit genomen over de gewenste ontwikkelrichting van MAA. De inzet is een ontwikkeling van MAA naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. MAA bereidt op basis van de door de provincie gestelde kaders een aanvraag van een luchthavenbesluit voor. In september jl. heeft MAA een voorgenomen aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het ministerie van IenW ingediend. MAA geeft hierin aan voornemens te zijn om een gebruiksruimte aan te vragen om circa 8.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer en circa 8.000 vliegtuigbewegingen general aviation te kunnen accommoderen. Daarbij wil MAA gebruik kunnen maken van de volledig beschikbare lengte van de start- en landingsbaan voor startend verkeer (2.750 meter in plaats van huidige 2.500 meter). Verder wil MAA de openingstijden met een uur verkorten (van 07.00 tot 23.00 uur in plaats van 06.00 tot 23.00 uur).

Ter onderbouwing van de voorgenomen aanvraag heeft de luchthaven een aanmeldnotitie bijgevoegd. Deze aanmeldnotitie bevat een analyse van de milieueffecten van de voorgenomen aanvraag. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beoordeelt op dit moment de aanmeldnotitie en laat zich daarbij adviseren door de Commissie voor de mer. Het advies wordt in het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

#### *Eindhoven Airport: medegebruiksvergunning 2025*

Eindhoven Airport is de civiele medegebruiker van de militaire vliegbasis Eindhoven. De huidige vergunning die benodigd is voor het burgermedegebruik door Eindhoven Airport verloopt op 31 december 2024. Op 16 september jl. heeft Eindhoven Airport een aanvraag gedaan voor een nieuwe medegebruiksvergunning voor 2025. De ontwerp-vergunning voor 2025 is door de Militaire Luchtvaart Autoriteit in samenwerking met het ministerie van

Defensie en van lenW voorbereid. Conform de aanvraag is hierin opgenomen dat de vergunde maximale civiele geluidsbelasting voor 2025, net als in 2024, 8,9 km<sup>2</sup> zal bedragen. Het maximumaantal van 41.500 vliegtuigbewegingen zal ook in 2025 gelden. De ontwerp-vergunning is in oktober jl. voor advies aan de voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg gestuurd. Het advies is ontvangen en door het ministerie van Defensie en lenW zal worden gezien of dit aanleiding geeft om de ontwerp-vergunning aan te passen. Vervolgens zal de vergunning worden vastgesteld en volgt bekendmaking in de Staatscourant.

### **Ingediende Nederlandse bijdrage aan het prestatieplan voor luchtverkeersdienstverlening voor de Europese Commissie**

Een belangrijk onderdeel van Single European Sky (SES) is prestatiesturing voor luchtverkeersleiding<sup>13</sup>. Deze prestatiesturing geeft de Europese Commissie de mogelijkheid om de Europese luchtverkeersdienstverleners te sturen in vier prestatiegebieden (veiligheid, duurzaamheid, capaciteit en kostenefficiëntie). De huidige (derde) referentieperiode (RP3) van dit prestatiesturingsmechanisme loopt tot het einde van 2024. Op 1 oktober jl. heeft Nederland, in samenwerking met de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)-staten België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland bij de Europese Commissie het nieuwe prestatieplan ingediend voor de vierde referentieperiode 2025-2029 (RP4). In het Nederlandse deel van dit plan leveren de Nederlandse luchtverkeersdienstverleningsorganisaties Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) ieder een bijdrage. In het eerste kwartaal van 2025 brengt de Europese Commissie een oordeel uit over het FABEC performance plan.

### **Afwijken vertrekroutes**

Het ministerie van lenW wil beter in beeld hebben welke vertrekroutes vliegtuigen volgen vanaf vertrek van de regionale luchthavens. Het uitgangspunt is dat vliegtuigen tot een hoogte van '6000 voet' (1.800 meter) zo vaak mogelijk de afgesproken vertrekroutes gaan volgen, omdat dit de minste hinder voor omwonenden betekent. Door drukte in de lucht is dit niet altijd mogelijk. Het afwijken van vertrekroutes moet zo beperkt mogelijk zijn, maar de veiligheid staat daarbij voorop. Het ministerie van lenW onderzoekt daarom welke concrete maatregelen nu en in de

---

<sup>13</sup> Uitvoeringsverordening EU 2019/317

toekomst daarbij helpen. De aanpak zal in de Commissies Regionaal Overlegorgaan (CRO's) van de betreffende luchthavens worden toegelicht.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener