

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1238 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2025

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 en moties aan de Tweede Kamer.

De volgende onderwerpen komen in deze verzamelbrief aan de orde:

Verduurzaming luchtvaart:

- Volwassenheidstoets op de governance en samenwerking van het programma Luchtvaart in Transitie
- SAF-roadmap
- Waterstof- en elektrisch vliegen

Luchtruim en regionale luchthavens

- Beoordeling Nederlandse bijdrage aan het prestatieplan voor luchtverkeersdienstverlening voor de Europese Commissie
- Hinderbeleving door luchtverkeer
- Meten van vliegtuiggeluid

Luchtvaartveiligheid

- Ganzenbeheer in de omgeving van Schiphol
- Onderzoek naar de kwaliteit van de cabinelucht

Internationale bereikbaarheid:

- Mogelijkheden om luchtvracht als aanvullend criterium op te nemen in de secundaire slotallocatiecriteria
- Globalization and World Cities (GaWC) 2024
- Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2024
- Wettelijke evaluatie Airport Coordination Netherlands (ACNL)
- De 42^{ste} vergadering van de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie (ICAO)

Volwassenheidstoets op de governance en samenwerking van het programma Luchtvaart in Transitie (LiT).

Het ministerie van IenW heeft de Audit Dienst Rijk in 2024 gevraagd om een volwassenheidstoets uit te voeren op het groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie (LiT). Deze tussenevaluatie gaat over de stand van zaken in de uitvoering van het programma op de onderwerpen governance en samenwerking. Via het programma Luchtvaart in Transitie wordt geïnvesteerd in technologische vernieuwingen om de luchtvaart schoner te maken en kansen voor bedrijven en werkgelegenheid te benutten.

Het programma is in 2022 gestart en loopt af in 2030. De tussenevaluatie laat zien dat het programma goed is opgestart en geeft aanbevelingen voor de verdere uitvoering. De aanbevelingen worden gebruikt om de inrichting van het programma te optimaliseren.

SAF-roadmap

In het Regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet een duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) roadmap maakt om schoner te kunnen vliegen en om te zorgen dat er in de toekomst voldoende energie (vanuit Nederland en Europa) beschikbaar is. De SAF-roadmap is door Deloitte opgesteld met inbreng vanuit de luchtvaartsector en de overheid. In totaal hebben dertig sectorpartijen zich verbonden aan de roadmap. In de roadmap zijn de kansen, uitdagingen en benodigde initiatieven opgenomen om de productie en afzet van SAF in Nederland te vergroten.

Waterstof- en elektrisch vliegen

Op 23 april 2025 heeft IenW de Kamer geïnformeerd over de beleidsontwikkelingen op het gebied van waterstof en- elektrisch vliegen¹.

Hiermee zijn de toezegging² en motie³ van de Leden Peter de Groot/Bamenga afgedaan.

Aanvullend biedt IenW hierbij nog twee recent afgeronde onderzoeksrapporten aan.

Wet- en regelgeving duurzame luchtvaart

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1228

² TZ202410-192

³ Kamerstuk 31 936, nr. 1189

Een consortium van Adecs, Lexavia en ADSE heeft onderzocht welke juridische knelpunten er zijn bij het ontwikkelen, testen en opschalen van waterstof- en elektrische vliegtuigen. De bestaande wet- en regelgeving blijkt niet direct belemmerend, maar kan wel botsen met operationele kaders die ingericht zijn op kerosinevliegtuigen. Het consortium adviseert lenW om een sturende rol in te nemen door onder andere strategische beleidskaders te ontwikkelen en ruimte te bieden voor experimenten. Ook wordt een gap-assessment aanbevolen om de benodigde kennis en capaciteit te identificeren en te versterken. De adviezen uit het rapport worden meegenomen in verdere beleidsontwikkeling.

Verkenning van maatschappelijke effecten van waterstof- en elektrische luchtvaarttechnologieën

Dit onderzoek verkent de maatschappelijke effecten van waterstof- en elektrisch vliegen aan de hand van een aantal hypothetische scenario's, waarbij uitgegaan is van één-op-één vervanging van conventionele vliegtuigen door waterstof- en/of elektrische vliegtuigen. Ondanks de technologische onzekerheden en onduidelijkheid over hoe de markt zich zal ontwikkelen, tonen de resultaten dat er positieve effecten te verwachten zijn voor bijvoorbeeld: verdienvermogen, klimaat en werkgelegenheid.

De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft tijdens het debat *Economische Ontwikkeling en Zelfredzaamheid in het Caribisch deel van het Koninkrijk* op 16 april 2025, toegezegd dat lenW terugkomt op de kansen voor elektrisch vliegen in het Caribisch deel van het Koninkrijk. Ik ga hier graag kort op in.

Caribisch deel van het Koninkrijk

Elektrisch vliegen heeft, ook in het Caribisch deel van het Koninkrijk, veel potentie en kan mogelijk bijdragen aan een betere connectiviteit tussen de eilanden. De afgelopen jaren heeft lenW dit actief gestimuleerd door bijvoorbeeld verschillende (haalbaarheids)studies uit te laten voeren en door deelname aan congressen en expertgroepen. Ook in de beleidsontwikkeling zoals uiteengezet in de Kamerbief van 23 april jl.⁴ worden de kansen en mogelijkheden in het Caribisch deel van Nederland betrokken.

Op dit moment is er geen aanvullende beleidsinzet, specifiek gericht op het stimuleren van elektrisch vliegen op de eilanden.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1228

Verdere inzet zal moeten worden afgewogen in relatie tot het beperkte draagvlak, de beschikbare middelen en capaciteit, bij zowel IenW als de lokale overheden en autoriteiten.

Beoordeling Nederlandse bijdrage aan het prestatieplan voor luchtverkeersdienstverlening voor de Europese Commissie

Een belangrijk onderdeel van Single European Sky (SES) is prestatiesturing voor luchtverkeersleiding⁵. Deze prestatiesturing geeft de Europese Commissie de mogelijkheid om de Europese luchtverkeersdienstverleners aan te spreken op vier prestatiegebieden (veiligheid, duurzaamheid, capaciteit en kostenefficiëntie). Op 1 oktober 2024 heeft Nederland het nieuwe prestatieplan aan de Europese Commissie aangeboden voor de vierde referentieperiode 2025-2029 (RP4). Dit is in samenwerking gedaan met de andere landen in het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, en Zwitserland. 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.

Beoordeling Europese Commissie en vervolgstappen

In de eerste beoordelingsfase heeft de Europese Commissie het Nederlandse deel van het FABEC prestatieplan op één onderdeel niet goedgekeurd. De Europese Commissie oordeelt dat Nederland onvoldoende bijdraagt in het prestatiegebied kostenefficiëntie. In deze beoordeling houdt de Europese Commissie geen rekening met de lokale omstandigheden die de Nederlandse luchtverkeersdienstverleners treffen. De Europese Commissie geeft Nederland de ruimte om, in een aantal bilaterale overleggen, deze lokale omstandigheden toe te lichten. Het doel van deze overleggen is om voor Nederland een uitzonderingspositie te krijgen voor het prestatiegebied kostenefficiëntie. De deadline voor het indienen van het herziene plan is eind juli 2025.

Hinderbeleving door luchtverkeer

⁵ Uitvoeringsverordening EU 2019/317

De gegevens over hinderbeleving en slaapverstoring door luchtverkeer zijn in de periode september tot en met december 2024 verzameld met vragenlijsten door de GGD-en. Het CBS verwerkt deze vragenlijsten. De *ervaren* en gerapporteerde hinder en/of slaapverstoring wordt gekoppeld aan de *berekende* geluidbelasting op een locatie. Het RIVM verwerkt dit tot een rapportage. In deze rapportage staat per luchthaven hoe groot de kans op ernstige hinder of slaapverstoring is afhankelijk van de blootstelling aan geluid. De rapportage van het RIVM wordt in het voorjaar 2026 verwacht en zal aan de Kamer worden toegestuurd. Een vergelijkbare rapportage ontving de Kamer op 20 februari 2023⁶.

Metingen van luchtverkeer

De uitwerking van het proces van het meten van vliegtuiggeluid vindt nu plaats, waarbij het ministerie in gesprek is met onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol, de luchthaven Schiphol en bestuurlijke partners. Dat heeft een aantal denkrichtingen opgeleverd die nu nader in beeld worden gebracht. Als meer duidelijk is waarvoor het meten wordt ingezet, en hoe het wordt bekostigd, kan het proces verder worden uitgewerkt. De verwachting is dat deze uitwerking in het najaar van 2025 aan de Kamer zal worden verzonden.

Onderzoek naar de kwaliteit van cabinelucht

In bijlage 5 ontvangt de Kamer de jaarrapportage 2024 van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC). De adviesgroep adviseert over de mogelijke relatie tussen gezondheidsklachten bij vliegend personeel en de blootstelling aan chemische stoffen in de cabinelucht⁷. De rapportage beschrijft de voortgang en activiteiten van de NAC voor het jaar 2024. Ondanks veel onderzoek is de oorzaak van gezondheidsklachten bij vliegend personeel volgens de NAC niet duidelijk.

Om meer duidelijkheid te krijgen over of gezondheidsklachten door blootstelling aan chemische stoffen in de cabinelucht werkt het RIVM mee aan internationaal onderzoek naar deze vraag⁸. In de

⁶ Kamerstukken II, 2022/23, 31936, nr. 1044
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1044.html>

⁷ Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 8 september 2022, nr. IENW/BSK-2020/168657, tot instelling van een Nationale Adviesgroep Cabinelucht (Instellingsbesluit NAC) (Stct. 2020, nr47262)/

⁸ Cabin air quality assessment of long-term effects of contaminants”, ook wel het Cabin Air Quality (CAQ) III project genoemd.

jaarrapportage beschrijft de NAC de voortgang en eerste resultaten van dit internationale onderzoek. Daarbij worden nu nog geen grote effecten gezien van gesimuleerde blootstelling aan chemische stoffen in cabinelucht. In het najaar van 2025 zullen de eindresultaten van dit project bij EASA in Keulen worden gepresenteerd.

Daarnaast beschrijft de NAC de voortgang op een aantal (nationale) initiatieven.

Naar aanleiding van de adviesnotitie 'kennisvergroting en bewustwording cabinelucht' heeft de NAC verder gewerkt aan betere registratie van zoektermen bij meldingen van voorvallen. Het Analysebureau luchtvaartvoorvallen van de ILT heeft hieraan bijgedragen. De NAC heeft geïnventariseerd of voorvalmeldingen van cabinelucht beter gelabeld en gestandaardiseerd kunnen worden en of het meldingsproces eenvoudiger en toegankelijker gemaakt kan worden voor cabinepersoneel. Een ander resultaat is een nieuwe trainingsanimatie voor bewustwording over cabinelucht onder cabinepersoneel van de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. De ontwikkelde animatie kan mogelijk als voorbeeld dienen voor andere luchtvaartmaatschappijen binnen Nederland, maar ook buiten Nederland.

Ook heeft de NAC zich in 2024 verder gebogen over een medisch protocol. De NAC beschrijft dat er behoefte is aan een protocol voor (bedrijfs-)artsen, te gebruiken bij (voormalig) vliegend personeel met bepaalde chronische klachten en met een vermeende relatie met cabinelucht. Het is de vraag hoe de behoefte voor een medisch protocol past binnen al bestaande richtlijnen. Dit wordt uitgezocht.

Het ministerie van IenW hecht eraan dat iedereen een veilige werkplek heeft waar geen gezondheidsschade door werkzaamheden kan ontstaan. Dat geldt ook voor mensen die werken aan boord van vliegtuigen. De nationale en internationale initiatieven die het NAC neemt zijn daarvoor belangrijk. Het ministerie volgt de activiteiten.

Meer mogelijkheden om luchtvracht als aanvullend criterium in de secundaire slotallocatiecriteria op te nemen

Kamerleden Peter de Groot en Pierik hebben in het Tweeminutendebat van 19 februari jl. per motie⁹ verzocht om meer

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 1210

mogelijkheden voor de slotcoördinator om operaties met vrachtvliegtuigen als aanvullend criterium op te nemen in de secundaire slotallocatiecriteria. Praktisch gezien betekent dit een extra 'vinkje' voor operaties met vrachtvliegtuigen, waardoor ze hoger op de stapel komen bij slotaanvragen. Het vraagstuk betreft primair een aangelegenheid van de onafhankelijke slotcoördinator, ACNL.

Bij de appreciatie van de motie is aangegeven dat voor ACNL draagvlak van de luchtvaartsector, via het CCN, vereist is om een extra vinkje voor vrachtoperaties te kunnen regelen. In september 2024 heeft ACNL het Coördination Committee Netherlands (CCN) om een advies gevraagd om wel of geen extra 'vinkje' aan vracht toe te kennen. In het CCN zijn de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigd en zij is het enige orgaan dat ACNL over een dergelijk beleidsvoorstel kan adviseren. CCN heeft met enkele leden en lenW een werkgroep opgezet om te onderzoeken of dit extra vinkje mogelijk is.

De uitkomsten van de werkgroep laten zien dat er nog geen draagvlak is voor het extra vinkje. Een belangrijk element is dat dergelijke slots ook historische slots kunnen worden. Het risico is dat die slots door de operators worden omgezet naar passagiersvluchten en vervolgens niet meer inzetbaar zijn voor vrachtoperaties. Slots zijn namelijk niet gebonden aan een bepaald type operatie. Daarnaast stelt het CCN dat er nog onvoldoende duidelijkheid is over de impact van de verankering van de Balanced Approach procedure op de werking van het extra vinkje. Het CCN verwacht dat er meerdere seizoenen nodig zijn om te beoordelen wat de impact daarvan op de slotallocatie is. Om die redenen vindt het CCN het daarom prematuur om nu een gedragen advies geven aan ACNL.

De intentie van de motie om vrachtvluchten meer mogelijkheden in het slotallocatie-proces te geven, wordt wel op een andere manier ingevuld. In de tussentijd maakt ACNL namelijk al gebruik van hun bevoegdheid¹⁰ om slots uit de ad hoc slotpool toe te wijzen aan vrachtmaatschappijen. Deze ad hoc slots kunnen niet leiden tot historische rechten, maar de werkwijze zorgt er al wel voor dat er meer slots naar vrachtvluchten gaan.

¹⁰ Op basis van artikel 8 lid 7 van de slotverordening heeft de slotcoördinator de vrijheid om aan bijvoorbeeld vracht of kleine luchtvaart een ad hoc slot toe te wijzen.

Alle betrokken partijen erkennen de waarde van vracht en hebben aandacht voor oplossingen. Het “vinkje” is niet definitief van tafel.

Globalization and World Cities (GaWC) 2024

In het beleidskader netwerkkwaliteit¹¹ is het publieke belang van een goede internationale verbondenheid van Nederland objectief en eenduidig meetbaar gemaakt. In het beleidskader wordt het begrip ‘netwerkkwaliteit’ omschreven als ‘de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen.

Preferente bestemmingen zijn steden die een aanzienlijk economisch belang voor Nederland vertegenwoordigen of die een bijzondere staatkundige/historische relatie met Nederland hebben.’

Deze economisch belangrijke bestemmingen worden objectief en eenduidig geïdentificeerd op basis van de Globalization and World Cities-index (GaWC). De GaWC krijgt elke twee jaar een update waarmee de actuele internationaal- economische dynamiek een plaats krijgt in de resultaten. In de GaWC heeft elke stad een eigen numerieke score die haar economisch gewicht aangeeft. Deze lijst is op maat gemaakt voor Nederland, dat wil zeggen dat de rangschikking van steden plaatsvindt naar gelang hun specifieke betekenis voor onze nationale economie. Ook voor de buitenlandse luchthavens waarmee Schiphol wordt vergeleken, zoals Londen Heathrow en Parijs Charles de Gaulle, zijn specifieke GaWC-lijsten opgesteld om het variërende belang van een bestemming voor verschillende nationale luchthavens in beeld te krijgen. In de notitie Beleidskader Netwerkkwaliteit¹² staat meer informatie over de achtergrond van de GaWC-lijst. Als bijlage bij deze brief wordt de GaWC-lijst van 2024 voor Nederland weergegeven. Deze gegevens worden gebruikt voor de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties (zie hieronder).

Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2024

In opdracht van het ministerie van IenW is de jaarlijkse Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties voor het jaar 2024 opgeleverd door SEO Economisch Onderzoek. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd.

De Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2024 geeft een beeld van de ontwikkeling van de connectiviteit en de

¹¹ Kamerstukken II 2022-2023, 31 936, nr. 1021

¹² Kamerstukken II 2022-2023, 31 936, nr. 1021

netwerkkwaliteit in september 2024 (meetmoment derde week september) op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat van Air France vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo kan de naleving van de staatsgaranties die zijn afgesproken met Air France-KLM gevolgd worden.

Uit de monitor 2024 blijkt dat het aantal bestemmingen vanaf Schiphol ten opzichte van 2023 licht is gedaald. Het aantal directe vluchten is licht gestegen. Het aantal vluchten vanaf Schiphol waarbij kan worden overgestapt op een andere luchthaven is ook gestegen. De netwerkkwaliteit van Schiphol (beschikbaarheid van directe vluchten naar preferente bestemmingen) toont een geringe afname.

Voor de meeste concurrerende luchthavens liggen de connectiviteit en de netwerkkwaliteit hoger dan in 2023. De toename vakt wel af, waardoor voor de meeste luchthavens geldt dat het aanbod nog onder het niveau van 2019 ligt. Gegeven de vele uitdagingen die op de luchtvaart in Nederland afkomen is het belangrijk de impact van die uitdagingen op de netwerkkwaliteit van Schiphol goed te blijven volgen.

Net als vorig jaar is de directe connectiviteit van Air France-KLM in 2024 voor 52 procent gerealiseerd op luchthaven Schiphol en voor 48 procent op Paris Charles de Gaulle. Voor verbindingen naar Noordwest-Europa ligt het aandeel op Schiphol hoger, maar voor verbindingen naar Afrika, Noord-Amerika en het Midden-Oosten ligt het aandeel op Parijs Charles de Gaulle hoger. Voor Azië is de verdeling gelijk.

De internationale verbondenheid van Nederland binnen Europa wordt, naast het vliegtuig, door de trein ingevuld. In deze monitor wordt daarom voor het eerst ook een beeld gegeven van de connectiviteit van internationale treinverbindingen met Amsterdam. Uit de monitor blijkt dat er met de trein in 2024 42 voor Nederland relevante economische bestemmingen zijn te bereiken¹³. In totaal hebben 19 van deze Europese bestemmingen geen directe luchtvaartverbinding via Schiphol.

Wettelijke evaluatie Airport Coordination Netherlands (ACNL)

¹³ Direct, indirect met maximaal één overstap of met de nachttrein.

In het kader van de volgens artikel 39 Kaderwet ZBO's verplicht gestelde evaluatie, heeft IenW opdracht gegeven aan KPMG om de doelmatigheid en doeltreffendheid van de onafhankelijke slotcoördinator ACNL te beoordelen. Daarnaast is gevraagd te beoordelen of de omvorming in 2020 tot zelfstandig bestuursorgaan heeft bijgedragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid. Hierbij is KPMG gevraagd om de rol van de governance, inclusief de samenwerking tussen het ministerie en ACNL, te evalueren. Inmiddels heeft KPMG het onderzoek afgerond en heeft het bestuur van ACNL in reactie daarop een reactie opgesteld. Hierbij ontvangt de Tweede Kamer het rapport van de eerste wettelijke evaluatie en de bestuurlijke reactie.

KPMG concludeert dat ACNL van 2020 tot 2024 zijn wettelijke taken doelmatig en doeltreffend heeft uitgevoerd. Verder geeft KPMG aan dat ACNL door de omvorming onafhankelijker en transparanter is geworden en dat de omvorming lijkt te hebben bijgedragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid, waarbij de governance ook bijdraagt aan deze eisen.

KPMG doet enkele aanbevelingen om de doelmatigheid en doeltreffendheid van ACNL verder te vergroten. ACNL heeft IenW laten weten de algemene conclusie van KPMG te onderschrijven en de aanbevelingen als waardevol te beschouwen. Hiervoor staan in de bestuurlijke reactie al concrete acties. ACNL geeft daarbij aan zich met de (luchtvaart)sector en IenW te blijven willen inzetten voor de uitvoering van haar wettelijke taken. Ook wil het in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport en IenW bezien of aanpassingen, bijvoorbeeld qua slothandhaving, noodzakelijk en mogelijk zijn om de aanbevelingen verder op te volgen.

IenW hecht sterk aan de toekomstbestendigheid van de taakuitvoering van ACNL op het terrein van onafhankelijke slotallocatie en slotmonitoring op gecoördineerde luchthavens in Nederland. In dat licht zijn de conclusies van KPMG een waardevolle bevestiging dat ACNL haar taken doelmatig en doeltreffend uitvoert en dat haar onafhankelijke positie goed is geborgd de komende jaren. Dit laat onverlet dat het belangrijk is om verbeteringen door te voeren die de doeltreffendheid en doelmatigheid verder vergroten. De aanbevelingen van KPMG worden daarom ter harte genomen. IenW gaat de komende periode met ACNL, binnen de taken en verantwoordelijkheden van elkaars rollen, aan de slag met de invulling van de aanbevelingen.

De 42ste vergadering van de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie (ICAO)

Van maandag 22 september tot en met vrijdag 3 oktober 2025 vindt de 42ste driejaarlijkse ICAO Assembly plaats in Montréal, Canada. Tijdens deze vergadering vinden de verkiezingen plaats voor het dagelijks bestuur van de ICAO (de Council). Ook de driejaarlijkse begroting van de organisatie wordt vastgesteld net als de jaarlijkse contributies van lidstaten. Het Koninkrijk der Nederlanden zal met een delegatie deelnemen aan deze bijeenkomst.

De inhoudelijke inzet in de vergadering wordt Europees gecoördineerd en afgestemd. De inzet ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Voor luchtvaartveiligheid en luchtverkeer moeten de volgende versies van de wereldwijde plannen voor luchtvaartveiligheid (Global Aviation Safety Plan, de GASP) en luchtvaartnavigatie (Global Aviation Navigation Plan, de GANP) worden vastgesteld. Deze plannen worden gebruikt door de ICAO lidstaten om hun nationale plannen op te baseren. Daarnaast wordt gesproken over technische onderwerpen zoals de toenemende verstoring van satelliet signalen (GNSS Global Aviation Satellite System Interference, GNSS), veiligheidsmanagementsystemen, toezicht op luchtvaartveiligheid en regionale toezichtorganisaties, nieuwe toetreders in het luchtruim (onbemande luchtvaart en operaties in het hogere luchtruim) en innovatie.

Voor het onderwerp duurzame luchtvaart worden drie resoluties voorbereid, namelijk de implementatie van de lange termijn doelstelling van net zero CO₂- emissies in 2050, het behoud van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation systeem (CORSIA) dat per 1 januari 2027 verplicht wordt voor alle ICAO lidstaten en tenslotte luchtkwaliteit en geluid op en in de nabijheid van luchthavens. Voor de economische inzet geldt dat er wordt gepleit verdere liberalisering van de luchtvaart en vrije markttoegang. Er is aandacht voor de groeiende personeelstekorten met een technische signatuur in de sector. Ook wordt opgeroepen meer samen te werken tussen de ICAO en de Internationale Arbeidsorganisatie (de ILO). Voor Facilitatie staan de volgende onderwerpen op de Assembly agenda; assistentie aan slachtoffers van luchtvaartongelukken; mensenhandel en niet-reguliere migratie bestrijding en de universele toegankelijkheid van luchtvaart voor minder mobiele ouderen en gehandicapten.

Met name het onderwerp niet-reguliere migratie door criminele netwerken en de mogelijke signaleringsrol van de

luchtvaartvervoerders bij de bestrijding hiervan is een belangrijk politiek streven.

Op het terrein van luchtvaartbeveiliging zal de Assembly in het teken staan van twee hoofdonderwerpen: cybersecurity en fysieke beveiliging. Voor de implementatie van de ICAO Cyber strategie is aandacht nodig voor de versterking van governance en risicobeheersing, proactief kwetsbaarhedenbeheer en continue, functiegerichte training binnen alle lagen van het luchtvaartecosysteem.

Tegelijkertijd is een holistische benadering noodzakelijk om versnipperde inspanningen te doorbreken en cyberrisico's effectief te kunnen beheersen. Voor fysieke luchtvaartbeveiliging ligt de nadruk op het belang van innovatie en de ontwikkeling van nieuwe technologieën, het verbeteren van het kennisniveau in ICAO Staten die achterlopen op dit gebied en het investeren in voldoende gekwalificeerd en kundig personeel om ook met nieuwe technologieën te kunnen werken. Verder wordt de ICAO Assembly gevraagd in te stemmen met het organiseren van een High Level Aviation Security Conference in het komende triënnium met het oog op herbevestiging van het commitment van alle ICAO Staten om zorg te dragen voor voldoende middelen voor een adequate luchtvaartbeveiliging en om de prioriteiten vast te stellen voor o.a. het internationale regelgevend kader en het doel van de ondersteunende activiteiten van ICAO.

Tenslotte zal de Legal Commission tijdens Assembly inzetten op de voortgang van het werkprogramma van de Legal Committee met diverse onderwerpen waaronder onderzoek aanbevelingen naleving luchtruim verplichtingen ICAO staten (artikel 12) verdrag van Chicago, waarborgen ratificatie ICAO verdragen en problemen rond databeschermingsregels en internationaal vrachtvervoer. Hiernaast zal de Assembly mogelijk aandacht schenken aan de vele geschillenbeslechtsprocedures die momenteel bij de ICAO council lopen.

De Kamer zal na afloop van de Assembly worden geïnformeerd over de uitkomsten.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener