Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1325 **BRIEF VAN HET PRESIDIUM**

Aan de Leden

Den Haag, 28 oktober 2026

Het Presidium legt hierbij, conform artikel 7.35 lid 2 van het Reglement van Orde, aan u voor het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat bij brief van 15 oktober 2026 om advies te vragen aan de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur in het kader van haar kennisagenda 2026 ten aanzien van het toekomstperspectief van de luchtvaart.

Het Presidium stelt u voor om in te stemmen met het bijgevoegde verzoek en dit door te geleiden aan de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur.

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Van Campen

kst-31936-1325
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

BIJLAGE I

BRIEF VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan het Presidium

Den Haag, 15 oktober 2026

Geachte leden van het Presidium,

Op 14 oktober 2026 heeft de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat tijdens haar procedurevergadering besloten om in het kader van haar Kennisagenda 2026 een adviesaanvraag te willen neerleggen bij de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli). Een voorbereidingsgroep (bestaande uit de leden Kröger (PRO) en Kostić (PvdD)) heeft eerder dit jaar in overleg met Rli een voorstel voor een adviesaanvraag uitgewerkt. De commissie heeft op 14 oktober jl. ingestemd met dit voorstel. Doel van het advies is mede om de commissie te begeleiden in de besluitvorming over de vraag hoe Nederland kan sturen op luchtvaart met een optimale balans tussen maatschappelijke kosten en baten voor Nederland en welke keuzes de Raad in dit kader aanbeveelt. De commissie zou het advies voorafgaand aan de begrotingsbehandeling eind 2027 kunnen ontvangen.

Het voorstel is ter informatie opgenomen als bijlage bij deze brief.

Namens de commissie verzoek ik het Presidium deze adviesaanvraag ter instemming voor te leggen aan de Kamer.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

BIJLAGE II

Tijdens de strategische procedurevergadering op 11 maart 2026 heeft de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de kennisagenda voor 2026 vastgesteld. Eén van de kennisthema's die de commissie vaststelde, is «Toekomstperspectief luchtvaart in Nederland». De kennisbehoefte bij dit thema is bij de totstandkoming van de kennisagenda 2026 omschreven als: Hoe organiseren we de optimale luchtvaart voor Nederland met maximale maatschappelijke baten, ook kijkend naar milieu, ruimte, klimaat en gezondheid? Wat is mogelijk binnen de regels, normen en afspraken over deze factoren? Wat is de beweegruimte van Nederland binnen de internationale afspraken? Wat is het beste model uitgaande van onze nationale vliegbehoefte?

De voorbereidingsgroep voor dit kennisthema heeft op 23 september 2026 een verkennend gesprek gevoerd met de voorzitter en de ambtelijke leiding van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli). Doel van dit gesprek was te verkennen of de kennisbehoefte van de commissie en de adviesmogelijkheden van de Raad op elkaar zouden kunnen aansluiten. Hiervoor bleken goede mogelijkheden te bestaan. Het voorliggende voorstel voor een adviesverzoek is in afstemming met de Rli opgesteld.

Onderzoeksvoorstel

De commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft tegen deze achtergrond besloten advies te vragen aan de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur met de volgende vraagstelling:

Centrale adviesvraag

Hoe kan Nederland sturen op luchtvaart met optimale balans van maatschappelijke kosten en baten voor Nederland en welke keuzes acht de Raad daarin verstandig?

Deelvragen

- Welke beleidsruimte heeft Nederland voor luchtvaartbeleid in het licht van internationale verplichtingen, verdragen, afspraken en overige (juridische) kaders met name op gebied van luchtvaart, milieu en leefomgeving?
  - Welke internationale en nationale (juridische) kaders en ontwikkelingen zijn van toepassing op het Nederlandse luchtvaartbeleid?
  - Welke sturingsmogelijkheden heeft Nederland binnen die kaders? Aan welke beleidsmatige «knoppen» kan Nederland draaien met het oog op maatschappelijke kosten en baten? Denk bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, aan regulering van capaciteit en leefomgevingskwaliteit (bijvoorbeeld het voor 2030 aangekondigde normenstelsel voor sturen op milieuruimte), beprijzing en subsidiëring, slottoewijzing, netwerkkwaliteit en governancemaatregelen (bijvoorbeeld sturing via deelnemingen).
  - Op welke aspecten kan Nederland niet zelfstandig opereren en hoe kan Nederland hier wel invloed op uitoefenen?
  - Welke mogelijk effectieve sturingsmogelijkheden ontbreken momenteel, maar zouden wel kunnen worden gerealiseerd?
  - Welke keuzes en sturingsmogelijkheden kunnen op korte termijn worden gerealiseerd en welke op een langere termijn?
  - Wat zijn de beïnvloedingsmogelijkheden van de Tweede Kamer?
- Welke mogelijke beleidskeuzes ziet de Raad met het oog op optimalisering van de balans tussen maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart?
  - Welke elementen moeten naar de mening van de raad in elk geval aan bod komen bij de door de politiek te maken beleidskeuzes?

- Kunnen «no regret»-keuzes worden geïdentificeerd?
- Welke keuzes in het luchtvaartnetwerk liggen bij de genoemde beleidskeuzes voor de hand?

De commissie denkt gezien de omvang en schaalgrootte in de eerste plaats aan een advies over het beleid ten aanzien van de grootste luchthaven Schiphol. De Raad wordt in dit stadium niet gevraagd om een uitvoerige analyse van en advies over de regionale luchthavens. Voor zover regionale luchthavens een rol (kunnen) spelen bij de sturing op een optimale balans wordt gevraagd om een bredere beschouwing dan Schiphol alleen.

Doel van het advies is de commissie te voorzien van inzichten die bruikbaar zijn bij de besluitvorming over luchtvaartbeleid in de toekomst. De oplevering van het advies zou voorafgaand aan de begrotingsbehandeling eind 2027 kunnen plaatsvinden.