



# Herindeling luchtruim Midden-Nederland en Schiphol

## Programma Luchtruimherziening

Vanaf Nederlandse luchthavens wordt veel gevlogen op bestemmingen ten oosten en zuiden van Nederland. In het zuiden van Nederland ligt een militair oefengebied. Als dat in gebruik is, moeten passagiersvliegtuigen er omheen vliegen. Door dit oefengebied op te heffen en het bestaande militaire oefengebied in het noorden van Nederland uit te breiden, ontstaat er ruimte voor directe, kortere vliegroutes vanuit het zuidoosten naar Schiphol. Deze kortere routes besparen brandstof en verminderen de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

### Waarom wordt het luchtruim boven Midden-Nederland aangepast?

Vliegtuigen vliegen nu op drie punten het zogenoemde naderingsgebied van Schiphol binnen dat zich bevindt op circa 3 tot 7,5 kilometer hoogte. Daar komt een vierde naderingspunt bij. De vier naderingspunten liggen grofweg op de hoekpunten van een denkbeeldig vierkant rondom de luchthaven Schiphol (zie figuur).



Via het nieuwe vierde naderingspunt kunnen vliegtuigen Schiphol vanuit het zuidoosten via een directe, kortere route bereiken. Dat is sneller, bespaart brandstof en vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien maakt deze nieuwe indeling van het luchtruim het mogelijk dat vliegtuigen vaker en langer vaste routes kunnen volgen bij het opstijgen en landen, en vaker continu kunnen klimmen en dalen. Daardoor kunnen vliegtuigen luchthavens hoger aanvliegen en zijn ze ook eerder op grotere hoogte wanneer ze vertrekken. Dat vermindert de geluidsoverlast op de grond.

Waar het vierde naderingspunt boven Midden-Nederland precies komt te liggen, wordt onderzocht in de volgende fase van het programma, de Ontwerp- en realisatiefase. In deze fase worden de plannen in detail uitgewerkt. Vanwege de nabijheid van de luchthavens Rotterdam en Lelystad betrekken we ook het naderingsgebied van deze luchthavens bij de herindeling.



De provinciale kerngroepen (met onder andere de gedeputeerde en wethouders van betrokken gemeenten, bewoners en maatschappelijke organisaties) adviseren het ministerie van IenW over de participatieaanpak van luchtvaartprojecten, waaronder de luchtruimherziening.



Ook heeft het programma verschillende periodieke overleggen met vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers (o.a. General Aviation, drones, luchtvaartmaatschappijen).



Tijdens de landelijke stakeholderdagen komen lucht-ruimgebruikers, bestuurders en maatschappelijke organisaties samen om geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen in het programma Luchtruimherziening en om input te leveren.

## Veranderingen ten opzichte van de huidige situatie



Boven Midden-Nederland wordt het luchtruim tussen ca. 3 en 7,5 kilometer hoogte anders ingedeeld. Er komt een zogenoemd vierde naderingspunt voor vliegtuigen, die vanuit het zuidoosten naar Schiphol vliegen. Ook voor het vertrekkend vliegverkeer komt er in het zuidoosten van Nederland ruimte om directe, kortere routes te vliegen.



De nieuwe indeling van het luchtruim boven Midden-Nederland maakt het mogelijk om kortere routes naar Schiphol te vliegen, vaker continu te klimmen en dalen, en langer vaste vertrekroutes te volgen. Tezamen betekent dit een besparing op brandstof en significante vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien dragen vaste vertrekroutes en continu klimmen en dalen bij aan een algehele vermindering van geluidshinder.

## Betrokkenheid omgeving



Het programma voert regelmatig overleg met de provincies (ambtelijk en bestuurlijk) en spreekt geregeld met de omgeving van alle luchthavens via de Commissie Regionaal Overleg (CRO) en de openbare Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM), voor Schiphol met de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Ook is er regelmatig overleg met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).

### Programma luchtruimherziening

In het programma Luchtruimherziening werken vijf organisaties aan een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Centre en Koninklijke Luchtmacht. De minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie zijn als bewindspersonen eindverantwoordelijk.

Een nieuwe indeling van het luchtruim is nodig om vliegroutes korter en duurzamer te maken. Dat zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en voor minder geluidsoverlast. Daarnaast heeft de Koninklijke Luchtmacht behoefte aan een groter oefengebied voor de nieuwe jachtvliegtuigen.

Voor meer informatie over het programma kunt u terecht op [www.luchtvaartindetekomst.nl](http://www.luchtvaartindetekomst.nl)

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Oktober 2022