



Schoner en stiller vliegen door nieuwe indeling van het luchtruim

Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

De Rijksoverheid werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim. Het luchtruim boven Nederland is de laatste tientallen jaren steeds drukker geworden. 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.

De Voorkeursbeslissing legt de toekomstige indeling en het gebruik van het Nederlandse luchtruim vast: wie mag waar en wanneer vliegen (de hoofdstructuur van het luchtruim) én hoe wordt het luchtruim gebruikt (de operationele afhandeling)? In 2017 nam de Tweede Kamer een motie aan, waarin het kabinet werd opgeroepen om zo snel mogelijk een luchtruimherindeling uit te voeren. De integrale herziening van het luchtruim werd vervolgens opgenomen in het Regeerakkoord 2017-2021. Met de Voorkeursbeslissing geeft het Kabinet invulling aan de afspraken in dat Regeerakkoord.

Doelen

De Voorkeursbeslissing richt zich op drie samenhangende en gelijkwaardige doelen:

- Het eerste doel betreft een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers.
- Het tweede doel betreft de verduurzaming van het luchtruim,

zodat de impact van vliegroutes op de omgeving wordt beperkt. Het betreft met name de geluidshinder en de emissies op gebied van CO₂, (ultra)fijnstof en stikstof.

- Het derde doel betreft de verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie-effectiviteit. De civiele capaciteit is nodig om een meer duurzame afhandeling van het luchtverkeer te bereiken. De militaire missie-effectiviteit is onder andere nodig vanwege de komst van de nieuwe jachtvliegtuigen (F-35) en om te kunnen voldoen aan de grondwettelijke taken van Defensie.

Resultaten

De luchtruimherziening zoals vastgelegd in de Voorkeursbeslissing levert de volgende resultaten op:

- 2026-2030: De hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim wordt aangepast. Wat houden de aanpassingen in?
 - Door het opheffen van het militair oefengebied boven het zuiden van Nederland worden kortere routes naar onze luchthavens mogelijk. Dat zorgt voor kortere vliegtijden en minder uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht, zoals CO₂ en stikstof.
 - Dit geeft vliegtuigen de ruimte om later te dalen, waarbij piloten minder gas hoeven te geven en minder hoeven te remmen. Dit betekent minder geluid en uitstoot van schadelijke stoffen boven woon- en natuurgebieden rond Schiphol.



- Tot slot wordt het militaire oefengebied boven het noorden van Nederland uitgebreid. Daardoor kunnen jachtvliegtuigen beter oefenen. Het aantal militaire (oefen)vluchten zal hetzelfde blijven als nu. Door deze uitbreiding verdwijnt het militair oefengebied boven het zuiden van Nederland.
- 2023-2035: Stapsgewijze vernieuwing van de operationele afhandeling van het luchtverkeer. Twee belangrijke bouwstenen daarvan zijn het zoveel mogelijk continue klimmen en dalen, en het vliegen volgens vaste en kortere routes. Daarmee kan de CO₂-uitstoot en geluidhinder op de grond worden verminderd.

Fasen

Het programma Luchtruimherziening is ingedeeld in verschillende fasen. Iedere fase wordt afgesloten met een beslissing door de twee verantwoordelijke bewindspersonen: de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie.

1. Onderzoekfase (2018 – april 2019)

In de Onderzoekfase zijn verschillende participatieactiviteiten uitgevoerd. Er hebben onder andere regionale en landelijke themabijeenkomsten plaatsgevonden. Daarnaast is het programma via internetconsultatie en focusgroepen in gesprek gegaan met stakeholders over de toekomst van luchtvaart en de wijze waarop stakeholders betrokken willen worden. De onderzoeksfase is afgerond met de publicatie van de Start-beslissing op 18 april 2019.

2. Verkenningfase (april 2019 – oktober 2022)

In de Verkenningfase zijn de oplossingsrichtingen (alternatieven) verkend en teruggebracht tot één Voorkeursalternatief. De verschillende stakeholdergroepen (bestuurlijk, maatschappelijk en gebruikers) zijn hierbij betrokken geweest. Het Voorkeursalternatief is vastgelegd in de Voorkeursbeslissing.

Een Plan-MER (milieueffectrapportage) onderbouwt de Voorkeursbeslissing. Op de ontwerp-Voorkeursbeslissing en de plan-MER zijn zienswijzen ingediend (begin 2021). Na verwerking van de zienswijzen is een Nota van Antwoord opgesteld. Het Kabinet heeft de Voorkeursbeslissing in oktober 2022 definitief vastgesteld.

3. Ontwerp en realisatie

De ontwerp- en realisatiefase wordt de komende jaren uitgevoerd in deelprojecten. De uitvoering, participatie en besluitvorming zal per deelproject verschillen. In de Integrale Programmabeslissing (IPB) wordt beschreven welke participatie en besluitvorming bij welk deelproject zullen worden gevolgd. De IPB wordt uiterlijk in 2023 vastgesteld.

Betrokkenheid omgeving



Het programma voert regelmatig overleg met de provincies (ambtelijk en bestuurlijk) en spreekt met de omgeving van alle luchthavens via de Commissie Regionaal Overleg (CRO) en de openbare Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM). Ook is er periodiek overleg met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).



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.

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.

Voor meer informatie over het programma kunt u terecht op www.luchtvaartindetoekomst.nl

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2022