



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeenten Elburg, Epe, Hattem, Heerde, Nunspeet, Oldebroek en Voorst

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Programma
Luchtruimherziening

Rijnstraat 8
2500 EX Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2026/2356

Datum 18 februari 2026
Betreft Beantwoording brief reflectie Schetsontwerp Noord-Veluwse
gemeenten

Kopie aan
Tweede Kamer der Staten-
Generaal

Geachte heer/mevrouw,

Veel dank voor het bestuderen en reflecteren op het Schetsontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim. In het kader van de interbestuurlijke samenwerking heeft de provincie Gelderland op 10 juli jl. een gebiedsadvies opgesteld over de landzijdige opgaven in de provincie in relatie tot het Schetsontwerp. Uw reflectie is hier een aanvulling op. Ik waardeer de input en het meedenken van de Noord-Veluwse gemeenten. In uw reflectie uit u uw zorgen over de impact van luchtvaart op de leefomgeving, natuur en recreatie.

Specifiek richt uw reflectie zich op twee punten. Dit betreft de eventuele opening van Lelystad Airport voor vakantievluchten en het verleggen van het naderingspunt ARTIP door de nieuwe indeling van het luchtruim. De samenloop met het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) komt in beide punten terug.

Lelystad Airport

Voor wat betreft het militair gebruik van de luchthaven heeft het demissionair kabinet op 19 december jl. besloten om Lelystad Airport definitief aan te wijzen als locatie voor de ruimtelijke inpassing van de behoefte 'toename gebruik jachtvliegtuigen'. Formerende partijen D66, VVD en CDA hebben in het coalitieakkoord 2026 – 2030¹ een passage opgenomen over hun plannen om Lelystad Airport tevens te openen voor groothandelsverkeer. Dat valt buiten de scope van de Luchtruimherziening.

Routes Lelystad Airport in het huidige luchtruim

Op de ligging en het gebruik van de vliegroutes in het huidige luchtruim heeft uitvoerige participatie plaatsgevonden. De keuze voor routes van Lelystad Airport is gebaseerd op een zorgvuldige afweging, waarbij ook de te verwachten overlast voor bewoners ten gevolge van het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport is meegewogen.

Realisatie van onderstaande wijzigingen (onder meer publicatie in de luchtvaartgids) vindt plaats na een politiek besluit tot opening voor groothandelsverkeer. Deze aanpassingen zullen dus niet eerder verwerkt worden in kaartmateriaal. Begin 2018 is, bij de presentatie van de verbeterde

¹ [Aan de slag - Coalitieakkoord 2026-2030 | Kabinetsformatie](https://www.kabinetsformatie2025.nl/documenten/2026/01/30/aan-de-slag---coalitieakkoord-2026-2030)

<https://www.kabinetsformatie2025.nl/documenten/2026/01/30/aan-de-slag---coalitieakkoord-2026-2030>

aansluitroutes na internetconsultatie, toegezegd in overleg met de regio een wijzing van de vertrekroute over Wezep te verkennen. In 2018-2019 heeft een uitgebreid omgevingsproces plaatsgevonden om tot aanpassing van de vertrekroute van Lelystad Airport (LA) nabij Wezep te komen. De gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Elburg, Kampen en Zwolle waren betrokken. Doel was dat er bij opening van de luchthaven minder over bebouwd gebied wordt gevlogen. Uit dit proces is routeontwerp N* naar voren gekomen. Dit is een gecombineerd alternatief dat enerzijds minder bewoners overvliegt doordat er rekening wordt gehouden met Hattem en een toen geplande nieuwbouwwijk bij Kampen en anderzijds concentratie van geluid voorkomt. Alleen de vertrekroute voor starten in zuidwestelijke richting wordt aangepast. De Tweede Kamer² is hierover geïnformeerd en bewoners zijn via luchtvaartindetoekomst.nl en nieuwsbrieven op de hoogte gehouden.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft vervolgens in 2020 en 2021 onderzoek gedaan naar het faciliteren van continu klimmen en continu dalen op alle vliegroutes bij Lelystad Airport. LVNL is onder spoor 1 van de luchtruimherziening (dat over het huidige luchtruim ging) erin geslaagd alle routes aan te passen, op een routesegment van 22 km in de nadering van de luchthaven vanuit zuidwestelijke richting (sector 3) bij Lemelerveld na. Uiteindelijk is in 2023 ook hiervoor een oplossing gevonden door het routedeel Lemelerveld-Zwolle, dat leidt tot horizontaal naderen van de luchthaven, buiten gebruik te laten³. Wanneer de vakantievluchten van start gaan, is er op alle vliegroutes sprake van continu klimmen en dalen.

Programma Luchtruimherziening

Algemeen

Het programma Luchtruimherziening werkt aan een slimmere en betere indeling van het luchtruim. Dit sluit aan bij het bredere beleid om meer ruimte voor Defensie te creëren door de geopolitieke ontwikkelingen en de hinder en uitstoot rondom civiele luchthavens terug te dringen.

Verplaatsing naderingspunt ARTIP

Ten aanzien van uw zorgen over de verplaatsing van het naderingspunt ARTIP in zuidelijke richting door de nieuwe indeling van het luchtruim wil ik u graag het volgende meegeven.

Het herindelen van het Nederlandse luchtruim is een complexe ontwerpopgave. Wijzigingen in het luchtruim hangen onderling nauw samen. Eén wijziging leidt veelal tot verdere benodigde aanpassingen. Dat geldt ook in internationaal verband. De luchtruimstructuur van Nederland staat immers niet op zichzelf, maar is sterk verbonden met het luchtruim van aangrenzende landen en met het Europese en internationale civiele routenetwerk. De plannen voor de nieuwe indeling zijn tot stand gebracht in nauwe samenwerking met Duitsland en de Europese Network Manager (EUROCONTROL). Er zijn verkenningen uitgevoerd, waarvan het Schetsontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim de enige realistische uitkomst is gebleken. Door de uitbreiding van het noordelijk militair oefengebied verschuiven de civiele verkeerspatronen in het oostelijk luchtruim in

² Tweede Kamer vergaderjaar 2019–2020, Kamerstuk 31936, nr. 698

³ Tweede Kamer vergaderjaar 2023-2024, Kamerstuk 31936, nr. 1138

zuidelijke richting. Alle verkeerspatronen schuiven binnen een bandbreedte van 5-20 kilometer. Het gaat om verkeerspatronen in het hogere luchtruim en om klimmend en dalend verkeer van Schiphol dat de grens van het Nederlandse luchtruim op circa acht tot twaalf kilometer hoogte passeert. Het naderingspunt ARTIP op ca. 60 kilometer van Schiphol verschuift mee met de verkeerspatronen in het oostelijk luchtruim. Doordat de verplaatsing van ARTIP samenhangt met het internationale luchtruim kan deze realistisch gezien niet op een andere locatie worden geplaatst dan nu in het Schetsontwerp is voorzien.

Er is een onafhankelijke effectanalyse uitgevoerd bij het Schetsontwerp. Hierbij is gerekend met de vlootgegevens van 2023 en de verkeersprognose van 2024. Voor geluid zijn de mogelijke geluidseffecten voor een breed gebied in kaart gebracht. Dit geldt voor het wettelijk voorgeschreven beperkingengebied begrensd door de 48 L_{den} -contour. Omdat ook buiten deze gebieden sprake kan zijn van hinder, is de geluidbelasting in een ruimer gebied tot 45 L_{den} in kaart gebracht in lijn met de advieswaarde voor vliegtuiggeluid in de WHO-richtlijnen en het RIVM-advies. In het gehele gebied met luchtruimwijzigingen worden de effecten ook uitgedrukt in de zogenoemde *Number Above 60* (NA60) en NA70. Dit is een maat voor het aantal keer waarbij het geluidniveau van een individuele vliegtuigpassage boven de 60 dB komt. Deze maat is daarmee ook representatief voor het aantal vliegtuigpassages. De waarde van 60 dB is vergelijkbaar met het geluidniveau van een gesprek, en is onder andere gekozen omdat deze in internationaal verband vaker wordt gebruikt.

In algemene zin laat de effectanalyse zien dat de effecten van de nieuwe indeling op geluid beperkt zijn. Daarnaast laat de effectanalyse zien dat er geen veranderingen in geluid te verwachten zijn rondom het verschuiven van naderingspunt ARTIP⁴. Er zijn dus als gevolg van ARTIP ook geen significante geluidseffecten te verwachten voor de Noord-Veluws gemeenten. Bij het Voorlopig Ontwerp zal er opnieuw een effectanalyse worden uitgevoerd waarin wederom de geluidseffecten in beeld worden gebracht. De aantallen vliegtuigbewegingen, tariefdifferentiatie en vlootvernieuwing 2030 uit het LVB Schiphol worden hierin meegenomen.

Wat betreft stikstof geldt dat het RIVM berekent hoeveel stikstof van vliegtuigen in Natura 2000-gebieden in Nederland neerslaat. Het RIVM kijkt daarbij tot een hoogte van 3.000 voet (ruim 900 meter) naar de uitstoot en neerslag (depositie) van vliegtuigen die landen en opstijgen van Nederlandse luchthavens. Vliegverkeer wat van en naar Schiphol vliegt, vliegt boven uw gemeenten ruim boven de 3.000 voet. Eventuele verplaatsing van routes en het naderingspunt ARTIP heeft daardoor geen effect op de depositie van stikstof in dit gebied. De effectanalyse op het Schetsontwerp⁵ laat daarnaast verder zien dat de totale stikstofuitstoot door de nieuwe indeling zal dalen, maar dat deze uitkomst niet significant is. Voor meer informatie over luchtvaart en stikstof verwijs ik u graag ook naar de factsheet "Luchtvaart en stikstof" ⁶.

⁴ [nlr-effectanalyse-cr-2025-067-technisch-rapport-hzv-1-maart-2025 \(14\).pdf](#)

⁵ [NLR Effectanalyse: Technisch Rapport | Luchtvaart in de toekomst](#)

⁶ [Factsheet Luchtvaart en stikstof in feiten en cijfers | Luchtvaart in de toekomst](#)

Inpassing nieuwe indeling van het luchtruim- aansluiting Lelystad Airport

Voor het ontwerpen en vaststellen van routes of vliegprocedures in het luchtruim zijn door de ministeries van IenW en Defensie afspraken gemaakt. Deze zijn opgenomen in het "Werkproces Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures" (5.11 proces). Beide ministeries dragen namelijk gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim. Bij de inpassing spelen veiligheid, luchtruimcapaciteit en afstemming tussen de civiele en militaire luchtvaart een belangrijke rol. In een participatieplan zal te zijner tijd worden omschreven hoe de omgeving in de nabijheid van de luchthaven wordt betrokken.

Een Voorlopig Ontwerp van de nieuwe luchtruimindeling wordt naar verwachting in het najaar 2026 aan de Kamer gepresenteerd voor politieke besluitvorming. Onderdeel van dit Voorlopig Ontwerp is de aansluiting van de regionale luchthavens van nationale betekenis. Voor elke regionale luchthaven geldt, net als voor Schiphol, dat de routes moeten aansluiten op de nationale routestructuur die verbonden is met het internationale netwerk. Voor het militair gebruik van Lelystad Airport heeft het demissionair kabinet in het kader van het NPRD op 19 december jl. besloten om de luchthaven definitief aan te wijzen als locatie voor de ruimtelijke inpassing van de behoefte 'toename gebruik jachtvliegtuigen'. Daarom wordt er momenteel door Defensie gewerkt aan een aanvullende opdracht om deze transitroutes voor jachtvliegtuigen binnen het Programma Luchtruimherziening te ontwikkelen.

Vervolgproces

Alle provincies die een gebiedsadvies hebben ingediend ontvangen begin 2026 een inhoudelijke reactie hierop. Het programma werkt toe naar een Voorlopig Ontwerp en een geactualiseerde effectanalyse. Dit gaat op basis van het Schetsontwerp, verdere detaillering en de ontvangen adviezen van zowel de provincies als de adviescommissie "Uitvoering programma Luchtruimherziening". Met deze informatie zullen de bewindspersonen in de tweede helft van 2026 een politiek besluit nemen over ingebruikname van het ontwerp zoals in het Voorlopig Ontwerp gepubliceerd. De realisatie van de nieuwe indeling van het luchtruim staat gepland tussen 2028 en 2030, de planning hiervan wordt momenteel herijkt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman