



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Stichting S4R: *voor een luchtvaart die ons past.*

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/43651

Datum 17-04-2026
Betreft Uw brief van 29 oktober jl. met betrekking tot het
programma Luchtruimherziening.

Geachte heer/mevrouw,

In uw brief van 29 oktober jl. roept u op om aanvullend een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) ten behoeve van het besluitvormingsproces van de luchtruimherziening uit te voeren. U haalt daarbij onder meer aan dat een MKBA verplicht is bij een MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) procedure. Ook benoemt u een aantal zorgen over beschikbare ruimte voor bewoning, natuur en bepaalde vormen van recreatie. Hierbij reageer ik op uw brief.

Zorgvuldig besluitvormingsproces

Er is geen wettelijke verplichting voor het uitvoeren van een MIRT en/of MKBA bij de nieuwe indeling van het luchtruim. Voor het beoordelen van luchtruimwijzigingen die gereed zijn voor publicatie geldt dat deze het wijzigingsproces luchtruim- en vliegprocedures (5.11 werkwijze) volgen¹. Als onderdeel van een zorgvuldig besluitvormingsproces is *aanvullend* gekozen voor een op het MIRT geïnspireerde aanpak waarbij is toegewerkt naar een in 2022 genomen Voorkeursbeslissing. Met het nemen van het voorkeursbesluit is met een richtinggevend besluit in oktober 2022 de stap naar de ontwerp- en realisatiefase gezet. In de ontwerp- en realisatiefase wordt de luchtruimherziening volgordelijk uitgewerkt en uitgevoerd in deelprojecten: de nieuwe indeling van het luchtruim en vervolprojecten Hoger Naderen van burgerluchthavens. Ieder met hun eigen participatie- en besluitvormingsproces.

In de Verkenningfase werd door middel van het ontwikkelen en afwegen van varianten toegewerkt naar een voorkeursvariant en Voorkeursbeslissing. Er is gekozen om de Voorkeursbeslissing te onderbouwen met een milieueffectrapportage (Plan-MER). De Wet milieubeheer en bijbehorende wetgeving bepaalt wanneer een m.e.r. verplicht is. Voor het programma Luchtruimherziening bestond geen wettelijke verplichting voor het uitvoeren van een m.e.r. Het plan-MER is volgens de wettelijke procedure van de m.e.r. opgesteld en ter inzage gelegd voor belanghebbenden en geïnteresseerden om op hoofdlijnen de milieu- en andere effecten van de varianten een volwaardige plaats

¹ [wijzigingsproces-luchtruim-versie-5 \(2\).pdf](#)

te geven in de besluitvorming. Met de Voorkeursbeslissing is in 2022 de voorkeursvariant gekozen na vergelijking van verschillende alternatieven op basis van veiligheid, efficiëntie, milieueffecten, militaire effectiviteit en leefomgevingskwaliteit.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/43651

In aanvulling op de reeds uitgevoerde plan-MER worden in de vervolgfases uitgebreide effectanalyses uitgevoerd op het ontwerp. Bij het Schetsontwerp (februari 2025), het ontwerp op hoofdlijnen van de nieuwe indeling, is een aantal effectanalyses uitgevoerd. Hierbij zijn de effecten op Militaire Missie Effectiviteit, uitstoot en geluid in beeld gebracht. Veiligheid is een randvoorwaarde voor het ontwerp waarbij er integrale onafhankelijke veiligheidsanalyses door de betrokken programmapartners worden uitgevoerd. De effecten op de militaire missie effectiviteit zijn uitgebreid beschreven in de Feasibility Study CBA North. Het NLR heeft daarnaast een onafhankelijke effectanalyse uitgevoerd op geluid en uitstoot. Daarbij worden niet alleen de wettelijk verplichte geluidscontouren in beeld gebracht, ook effecten buiten de contouren worden berekend. Vanwege het niet kunnen inpassen van een vierde naderingspunt zijn de effecten op korter vliegen en daarmee uitstoot beperkter dan beoogd. Daarmee zijn de wijzigingen op de omgeving ook beperkt gebleven.

Bij het Voorlopig Ontwerp volgt wederom een effectanalyse met nadere detaillering met het effect van vlootvernieuwing. Het toegenomen detailniveau van de nieuwe indeling maakt deze lokale verfijning mogelijk. De effectanalyse die op het Voorlopig Ontwerp wordt uitgevoerd kijkt naast geluid ook naar fijnstof en stikstofdepositie.

Tot slot is ook een onafhankelijke adviescommissie ingesteld om de nut en noodzaak van de nieuwe indeling en de zorgvuldigheid van het proces te beoordelen. De commissie heeft overheden, civiele en militaire luchtruimgebruikers en omgevingspartijen waaronder uw stichting betrokken via een klankbordgroep. Op 18 november 2025 is het rapport van de adviescommissie aan de Kamer toegezonden². Op korte termijn zal de Kamer een uitgebreide reactie ontvangen.

Gelet op het proces waarin er één maakbaar ontwerp voor de nieuwe indeling ligt en er geen alternatieven zijn, zal het uitvoeren van een MKBA naast de uitgebreide effectanalyses op milieu- en leefomgeving en het rapport van de onafhankelijke adviescommissie weinig nieuwe informatie bevatten die van toegevoegde waarde is voor de besluitvorming over de nieuwe indeling.

Zorgen

U geeft aan dat de nieuwe indeling mogelijk ertoe kan leiden dat gebieden minder geschikt voor bewoning, natuur en bepaalde vormen van recreatie zullen zijn. U haalt in dat verband aan dat de Commissie m.e.r. bij de voorkeursbeslissing vond dat de samenhang tussen de luchtruimherziening en de landzijdige opgaven zoals het verbeteren van leefomgevingskwaliteit en realiseren van woningbouw niet afdoende waren beschreven. De tekortkomingen die de Commissie m.e.r. heeft geconstateerd worden weggenomen met de resultaten en besluiten in de deelprojecten in de ontwerp- en realisatiefase. Bij de ontwerp- en realisatiefase wordt immers een effectbeoordeling op de voorstellen gedaan.

² Tweede Kamer vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 31936, nr.1251

Ook haalt u de Ontwerp-Nota Ruimte aan waarin wordt gesteld dat er duidelijker keuzes gemaakt moeten worden voor het gebruik van de nationale luchthavens en het verkleinen van de huidige milieudruk. Dit staat los van de nieuwe indeling van het luchtruim. De omvang van het (totale) vliegverkeer volgt uit de milieugebruiksruimte die is vastgelegd in Luchthaven(verkeer)besluiten. De nieuwe indeling heeft geen invloed op verkeersprognoses. Het gaat over hoe en waar gevlogen kan worden, niet over aantallen vliegtuigbewegingen. Het begrip capaciteit betekent in deze het aantal bewegingen dat door de verkeersleiding op elk moment in een luchtruimsector veilig en robuust kan worden afgehandeld, gebaseerd op het huidige aanbod van vliegverkeer.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/43651

Zoals blijkt uit de verrichte effectanalyses is de verwachte impact op de leefomgeving van de nieuwe luchtruimindeling relatief klein. Dit komt omdat in de eerste fase wijzigingen in de verkeersstromen veelal boven de 1.800 meter plaats zullen vinden. Dit betekent dat de effecten op geluid beperkt zijn. Er is zowel een afname als een toename van de geluidsbelasting te zien. Verder weg van Schiphol (+45 km) laat de analyse geen geluidseffecten zien. De verbetering van leefomgevingskwaliteit rond luchthavens waar u over spreekt wordt beoogd in de vervolgprojecten Hoger Naderen. Deze verbeteringen treden op door vliegtuigen overdag continu te laten dalen over vaste naderingsroutes vanaf 1.800 meter hoogte. Vaste naderingsroutes bieden tevens de mogelijkheid om gevoelige gebieden zoals woonkernen vaker te vermijden. Voor de Hoger Naderen projecten zullen afzonderlijke effectbeoordelingen nodig zijn die kunnen plaatsvinden nadat de benodigde vaste naderingsroutes in samenspraak met de omgeving zijn ontworpen. Implementatie van de vervolgprojecten vindt plaats na implementatie nieuwe indeling van het luchtruim.

Vervolgproces

Met de adviezen van de adviescommissie wordt toegewerkt naar publicatie van een Voorlopig Ontwerp van de nieuwe indeling ter besluitvorming. Besluitvorming over de nieuwe indeling is voorzien eind 2026 op basis van het Voorlopig Ontwerp inclusief effectanalyses, hetgeen aan de Kamer wordt voorgelegd in de geest van een op voorhang gelijkende procedure.

Hierna volgt uitwerking, toetsing en implementatie van de nieuwe indeling (naar verwachting 2031-2032). Juridische vaststelling is voorzien in twee achteréénvolgende stappen. Voor zover van toepassing (in geval van verschuiving van de handhavingpunten of aanpassing Luchtverkeersweg) vindt een wijziging plaats van het Luchthaven(verkeers)besluit van een luchthaven inclusief zo nodig een m.e.r.-procedure en bijbehorende inspraak. Vaststelling van de luchtruimwijzigingen vindt plaats door ondergetekende en de staatssecretaris van Defensie op grond van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en wordt in de Luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd.

Ik hoop met bovenstaand geschetst proces uw zorgen weg te kunnen nemen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans