Meer ruimte voor professionele dronevluchten rondom civiele luchthavens

Nieuwe CTR zonering vanaf 26 november 2026

De huidige werkwijze in civiele CTR's

Een CTR is het gecontroleerde luchtruim rond een luchthaven. Dronevluchten in de open categorie zijn hier momenteel verboden. Een operator die in de specifieke categorie vliegt, kan onder bepalde voorwaarden wel toestemming krijgen. Daarvoor moet de operator ten minste twee dagen van tevoren een missieplan indienen via GoDrone. De Operationele Helpdesk van LVNL stemt dit plan af met de torenverkeersleider. Als de vlucht in de planning past, krijgt de operator voorlopige toestemming. Daarmee mag de drone nog niet opstijgen. Vlak voor vertrek moet de piloot via de radio een klaring vragen: de definitieve toestemming van de torenverkeersleider om de vlucht uit te voeren. Tijdens de vlucht blijft tweezijdig radiocontact verplicht en moet de piloot de instructies van de verkeersleider opvolgen.

Een plek in de planning is bovendien niet altijd beschikbaar. LVNL kan een maximum stellen aan het aantal dronevluchten dat tegelijk in een CTR plaatsvindt. Is dat maximum bereikt, dan moet de operator een ander tijdstip kiezen. Ook een wijziging van de geplande vlucht kan nieuwe afstemming vragen. Daardoor zijn opdrachten die op korte termijn binnenkomen of regelmatig terugkeren moeilijk te organiseren. Die procedure geldt nu ook voor een inspectie in een buitenrand van de CTR en vlak boven de grond. De nieuwe zonering moet juist op zulke locaties, waar dat veilig kan, de afhankelijkheid van de luchtverkeersleiding verminderen.

Wat verandert er op 26 november 2026

Vanaf 26 november 2026 krijgen de civiele CTR van Schiphol, Rotterdam, Groningen Eelde, Maastricht Aachen en Lelystad een nieuwe indeling. Waar nu voor dronevluchten in de hele CTR dezelfde afstemming met de luchtverkeersleiding nodig is, gaan de voorwaarden straks afhangen van de locatie én de vlieghoogte. Dicht bij de luchthaven en op grotere hoogte blijft de luchtverkeersleiding betrokken.

Voor operators in de specifieke categorie zit de grootste verandering in zone 2A en zone 3. Volgens de gepubliceerde regeling worden vluchten daar niet meer afzonderlijk door de luchtverkeersleiding afgehandeld. Dat maakt bijvoorbeeld inspecties op grote afstand of lage hoogte eenvoudiger te plannen en uit te voeren. Welke voorwaarden precies gelden, moet de operator vóór iedere vlucht controleren aan de hand van de definitieve regels en de actuele zonekaart.

De vijf zones in één overzicht

Zone	Afstand vanaf luchthaven	Hoogte AGL	Afhandeling voor de specifieke categorie
1	Luchthavengebied en circa 0-2 km	0-120 m	Aanmelden en autoriseren, klaring vóór vertrek, tweezijdige communicatie en instructies van ATC opvolgen.
2A	Circa 2-5 km	0-45 m	Volgens de nieuwe regeling geen individuele afhandeling door ATC; geen CTR-klaring of tweezijdig radiocontact op grond van de zonevoorwaarden.
2B	Circa 2-5 km	Boven 45 m tot 120 m	Normaal de procedure van zone 1. Binnen 30 m horizontaal of verticaal van een bouwwerk, constructie of obstakel vervallen volgens het ontwerp bepaalde ATC-eisen; zie de toelichting op de volgende pagina.
3	Vanaf circa 5 km tot CTR-buitengrens	0-120 m	Volgens het ontwerp geen individuele afhandeling door ATC. Open voor zowel de Open als Specific categorie.
4	Bovenste laag van de gehele CTR	Boven 120 m tot CTR-bovengrens	Normaal de procedure van zone 1. Dezelfde 30 m-objectuitzondering als in zone 2B kan gelden binnen een goedgekeurde operatie.

Controleer vóór iedere vlucht de exacte zonegrens en geldende hoogtelaag in de actuele officiële zonegegevens. De genoemde afstanden zijn indicatief: de zones volgen de op de kaarten ingetekende grenzen en vormen geen cirkels met een vaste straal. Zone 2A en 2B delen een horizontale ring, maar verschillen in hoogte. Maastricht heeft bovendien een afzonderlijk ingetekend deel van zone 1.

Let op: een vrijstelling van LVNL-afhandeling is geen algemene toestemming om te vliegen. Binnen dezelfde CTR-zone kunnen andere geografische zones en beperkingen gelden, bijvoorbeeld voor vitale infrastructuur, aangewezen haven- of industriegebieden en helihavens in gecontroleerd of ongecontroleerd luchtruim. Controleer vóór iedere vlucht alle overlappende zones, tijdelijke beperkingen, de vereiste toestemmingen en de privileges van uw exploitatievergunning. Ook in zone 2A en 3 mag dus niet automatisch op iedere locatie worden gevlogen.

Wat betekent dit voor professionele operators?

Meer ruimte voor inspecties en andere werkzaamheden. In zone 2A kunnen operators volgens de ontwerpregeling tot 45 meter boven de grond vliegen zonder dat de luchtverkeersleiding de vlucht hoeft af te handelen. In zone 3 geldt dit zelfs tot 120 meter. Daardoor worden terugkerende inspecties en vluchten die op korte termijn nodig zijn eenvoudiger te plannen. De vlucht moet wel passen binnen de operationele toestemming van de operator en alle andere beperkingen op de locatie.

Een uitzondering voor vluchten dicht bij objecten. In zone 2B, tussen 45 en 120 meter boven de grond, en zone 4, boven 120 meter, is doorgaans afstemming met de luchtverkeersleiding nodig. Volgens de ontwerpregeling geldt een uitzondering als de drone binnen 30 meter van een bouwwerk, constructie of obstakel vliegt, horizontaal of verticaal gemeten. Ook deze vlucht moet vooraf zijn aangemeld en geautoriseerd, maar een klaring vóór vertrek en tweezijdig radiocontact tijdens de vlucht zijn dan niet vereist. Vliegt de drone ook buiten die afstand, dan gelden de gelijke voorwaarden van zone 1, waaronder klaring en radiocontact.

Nieuwe mogelijkheden voor BVLOS met Drone in a Box. Bij een BVLOS-vlucht vliegt de drone buiten het directe zicht van de piloot. Drone Flight Company helpt bedrijven om onder andere zulke operaties te ontwikkelen en uit te voeren met een Drone in a Box-systeem: een drone die vanaf een vaste locatie opstijgt en op afstand wordt bestuurd. De nieuwe zonering biedt ook voor deze toepassing nieuwe mogelijkheden. In zone 2A en 3 worden vluchten volgens de regeling niet meer afzonderlijk door LVNL afgehandeld. Een BVLOS-vlucht kan daar dus alleen plaatsvinden als de operator op een andere, goedgekeurde manier het risico op een ontmoeting met bemand luchtverkeer beheerst. Of een vlucht zonder individuele afstemming met LVNL mogelijk is, hangt af van de exploitatievergunning, de risicobeoordeling, de toegestane vlieghoogte en eventuele andere beperkingen op de locatie.

Wat controleer je vóór elke vlucht?

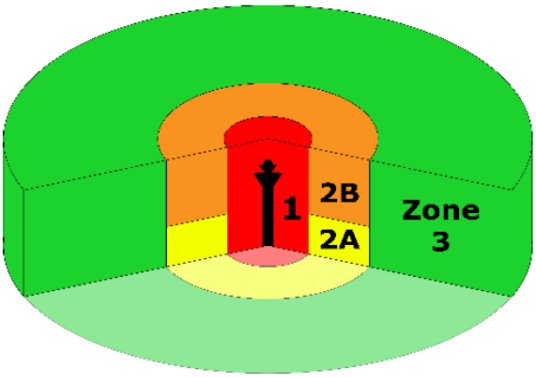
1. Bepaal de exacte horizontale zone en maximale operationele hoogte. LVNL geeft aan dat de nieuwe zones op 26 november zichtbaar worden in GoDrone. Controleer ook of de beoogde route een andere zone of hoogtelaag kruist.
2. Controleer of de activiteit en de locatie zijn gedekt door de exploitatievergunning en risicobeoordeling, en of er aanvullende geografische beperkingen gelden, bijvoorbeeld bij een heliport of vitale infrastructuur.
3. Bepaal in zone 2B en 4 of de vlucht volledig binnen de 30 m-objectafstand blijft. Is dat niet het geval, volg de dan geldende procedure voor aanvraag, klaring en communicatie. Controleer of je voldoet aan de strengere voorwaarden vóór het binnenvliegen van een volgende zone.
4. Leg vast hoe de crew reageert bij fly-away, hoogte-overschrijding of verlies van de beoogde objectafstand. Het ontwerp noemt direct contact met ATC bij verlies van controle met botsingsrisico in zones 1, 2A, 2B en 4, voor zone 3 noemt het direct telefonisch contact met de politie. Neem dus altijd de juiste instanties op binnen het noodplan.

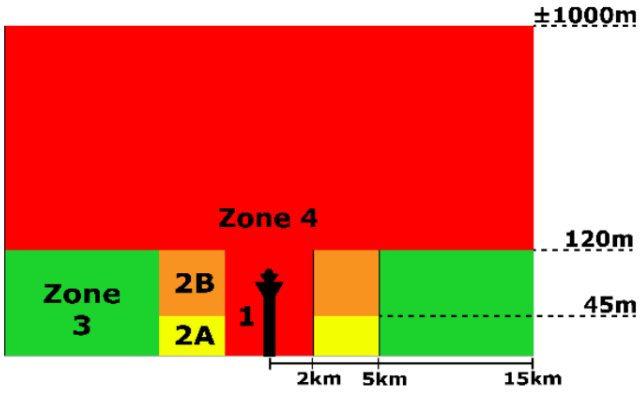
Status en toepassing

Deze toelichting combineert de aankondigingen van LVNL en de Rijksoverheid met de openbaar beschikbare regeling en de reactie op de consultatie. De aankondigingen bevestigen de ingangsdatum en de vijf civiele luchthavens, maar werken niet alle zonevoorwaarden uit. Voor operationele uitvoering vanaf 26 november gelden de definitief bekendgemaakte regeling, officiële zonedata, AIP en NOTAM en actuele instructies van LVNL. Voor militaire CTR's verandert de indeling niet.

Zo liggen de zones in het gebied

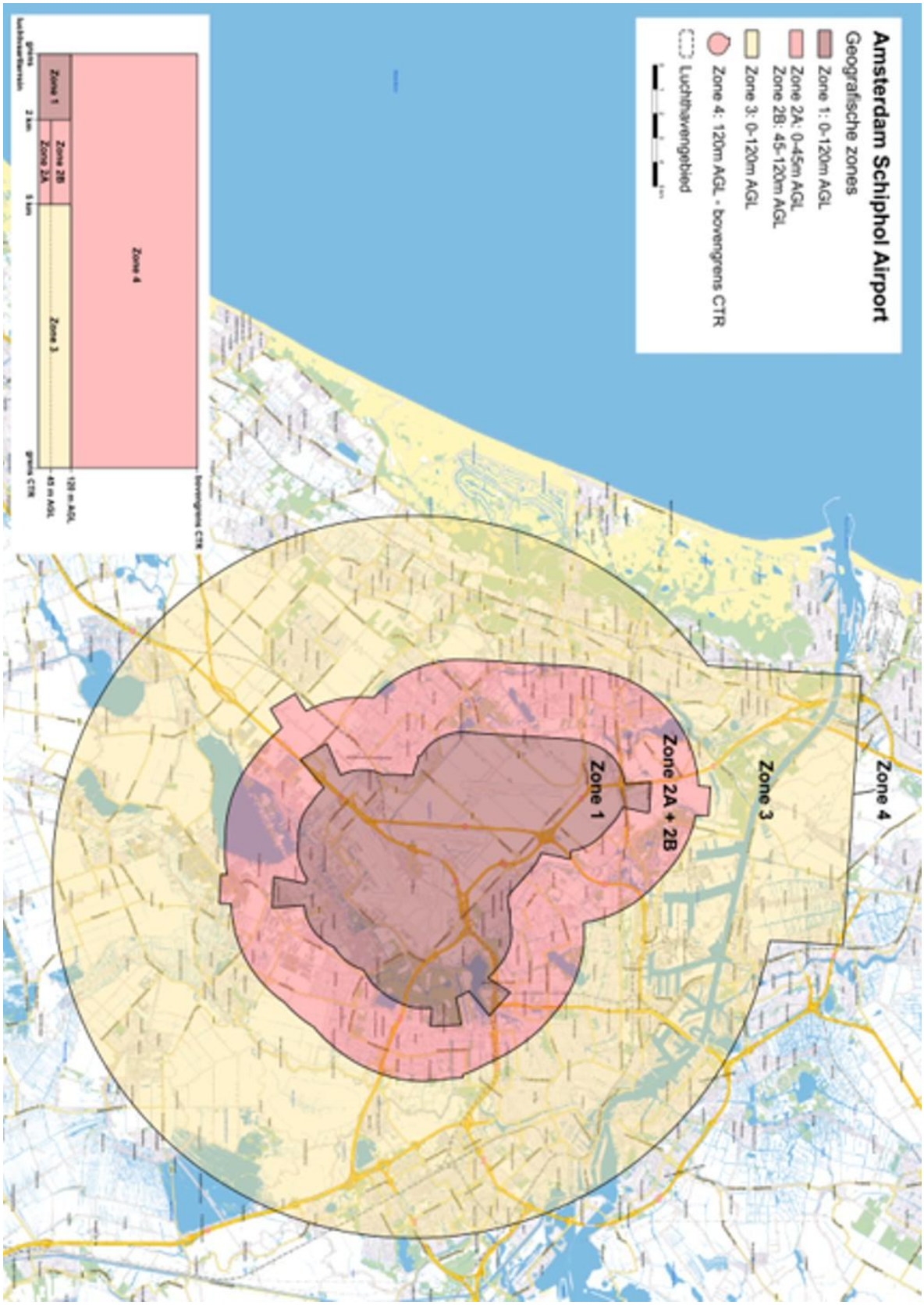
Dit schema laat zien hoe de zones veranderen met de afstand tot de luchthaven en de vlieghoogte. Het is een vereenvoudigd overzicht: de werkelijke zonegrenzen (afstanden) kunnen verschillen per luchthaven en moeten vóór iedere vlucht op de actuele officiële kaart worden gecontroleerd.





Amsterdam Schiphol

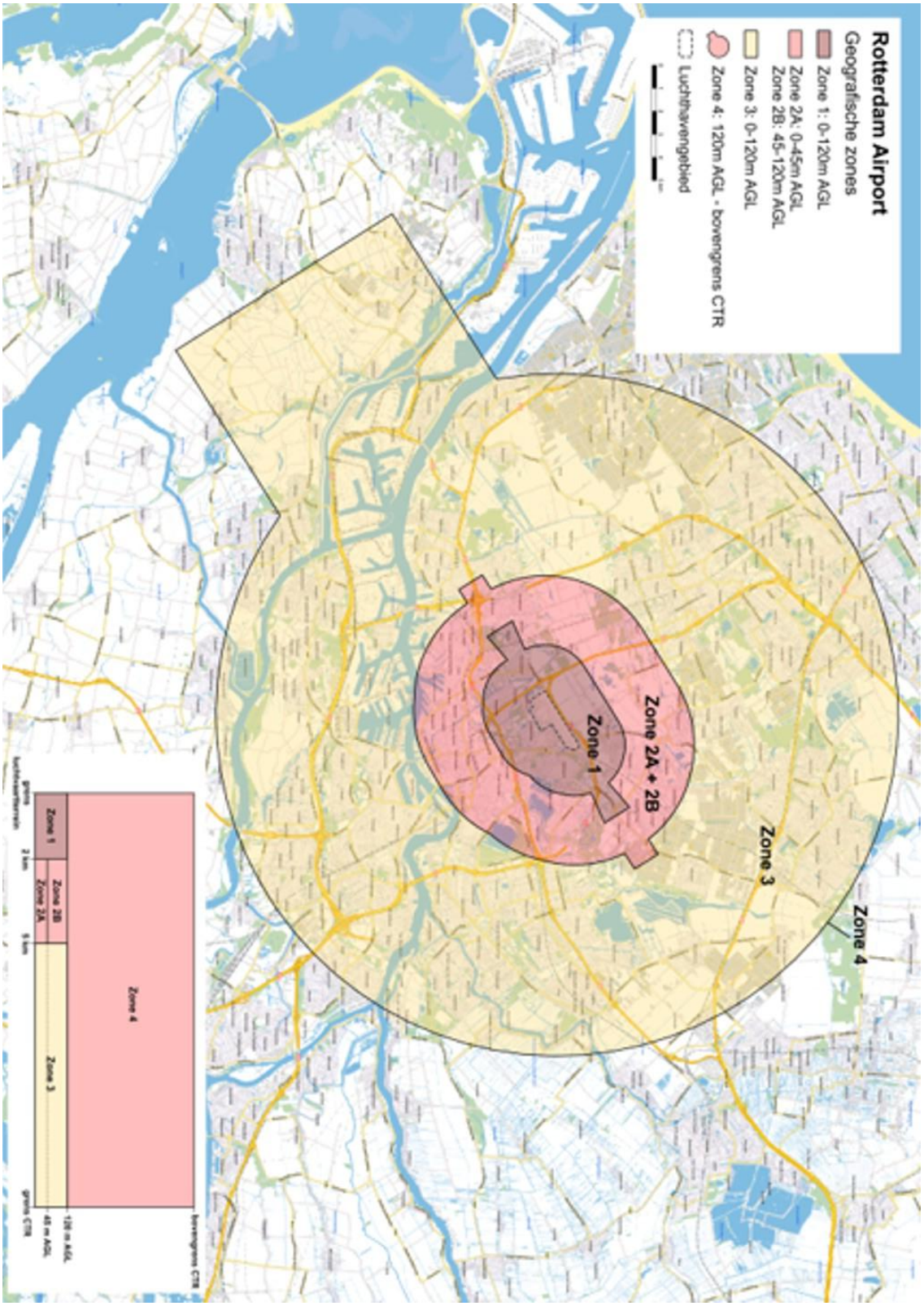
Door de verschillende baanrichtingen hebben zone 1 en de ring van zone 2A en zone 2B een onregelmatige vorm.



Kaart: Controleer vóór een vlucht de officiële digitale zonegrens en de actuele voorwaarden.

Rotterdam The Hague

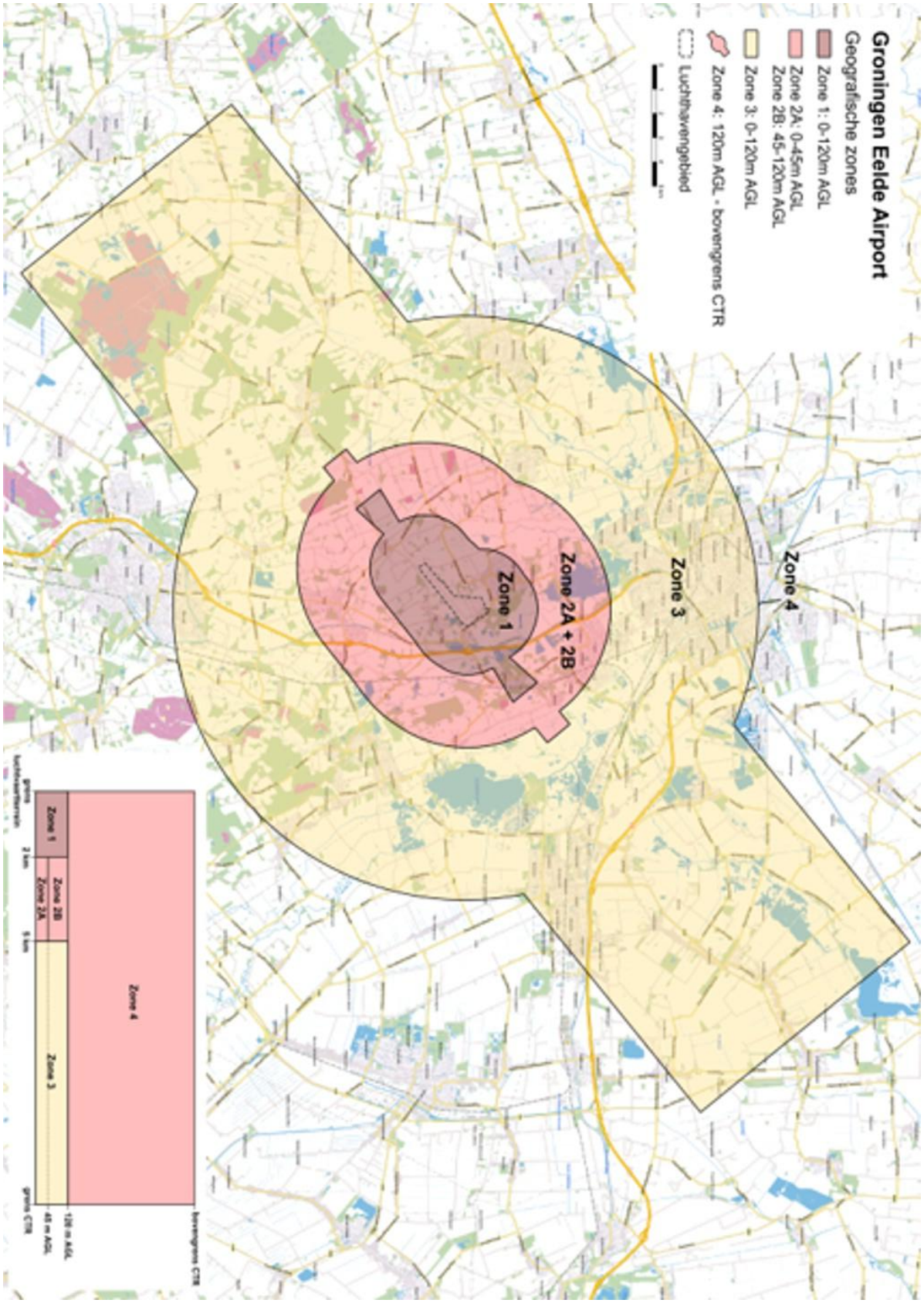
De nieuwe indeling biedt in delen van de Rotterdamse CTR meer mogelijkheden voor dronevluchten. De toegestane hoogte en overige voorwaarden hangen af van de exacte locatie. In het havengebied en de stad kunnen daarnaast andere beperkingen gelden.



Kaart: Controleer vóór een vlucht de officiële digitale zonegrens en de actuele voorwaarden.

Groningen Eelde

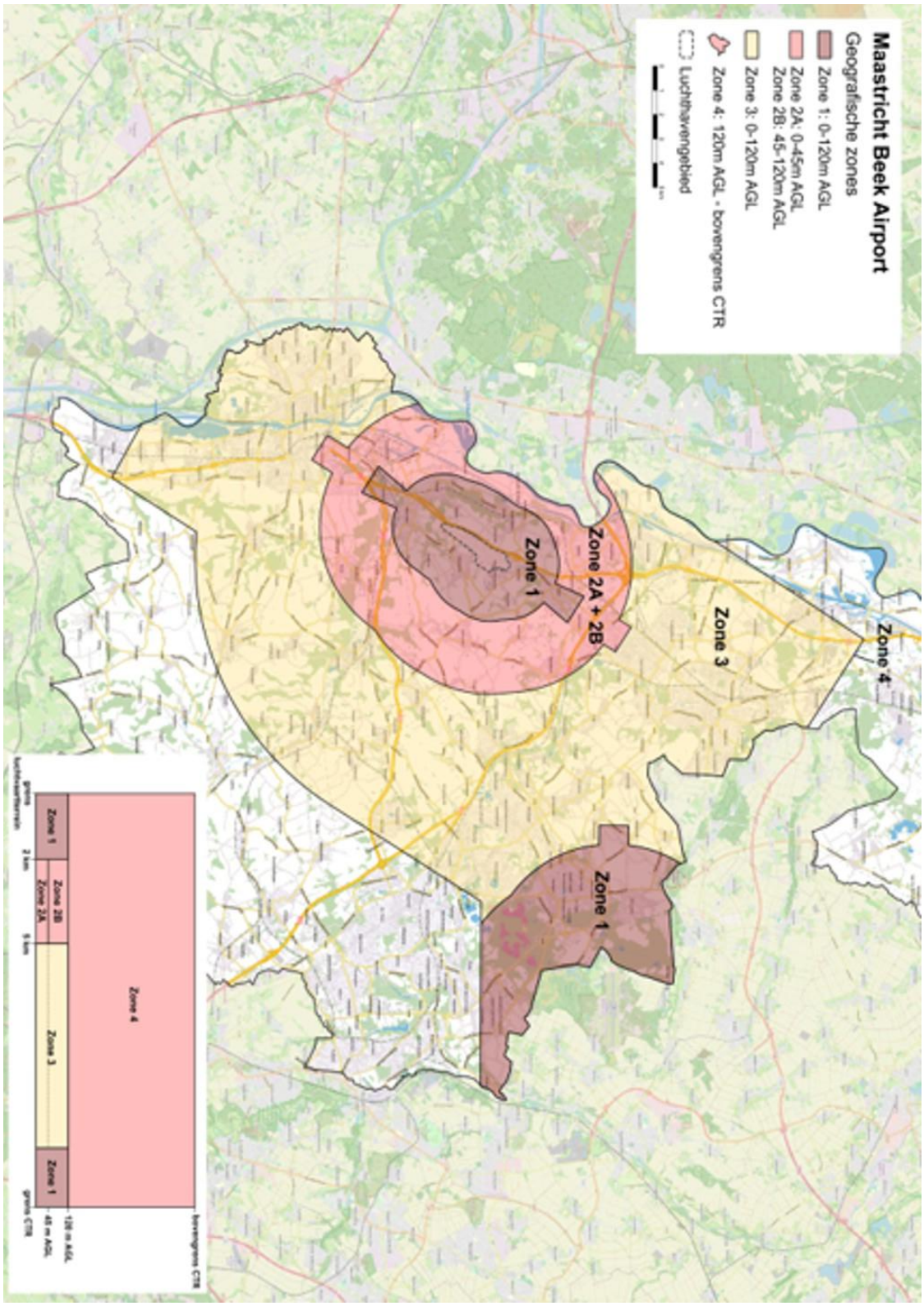
De CTR en zone 3 lopen langs de aanvlieg- en vertrekgebieden, de grenzen zijn hierdoor geen zuivere cirkels.



Kaart: Controleer vóór een vlucht de officiële digitale zonegrens en de actuele voorwaarden.

Maastricht Aachen

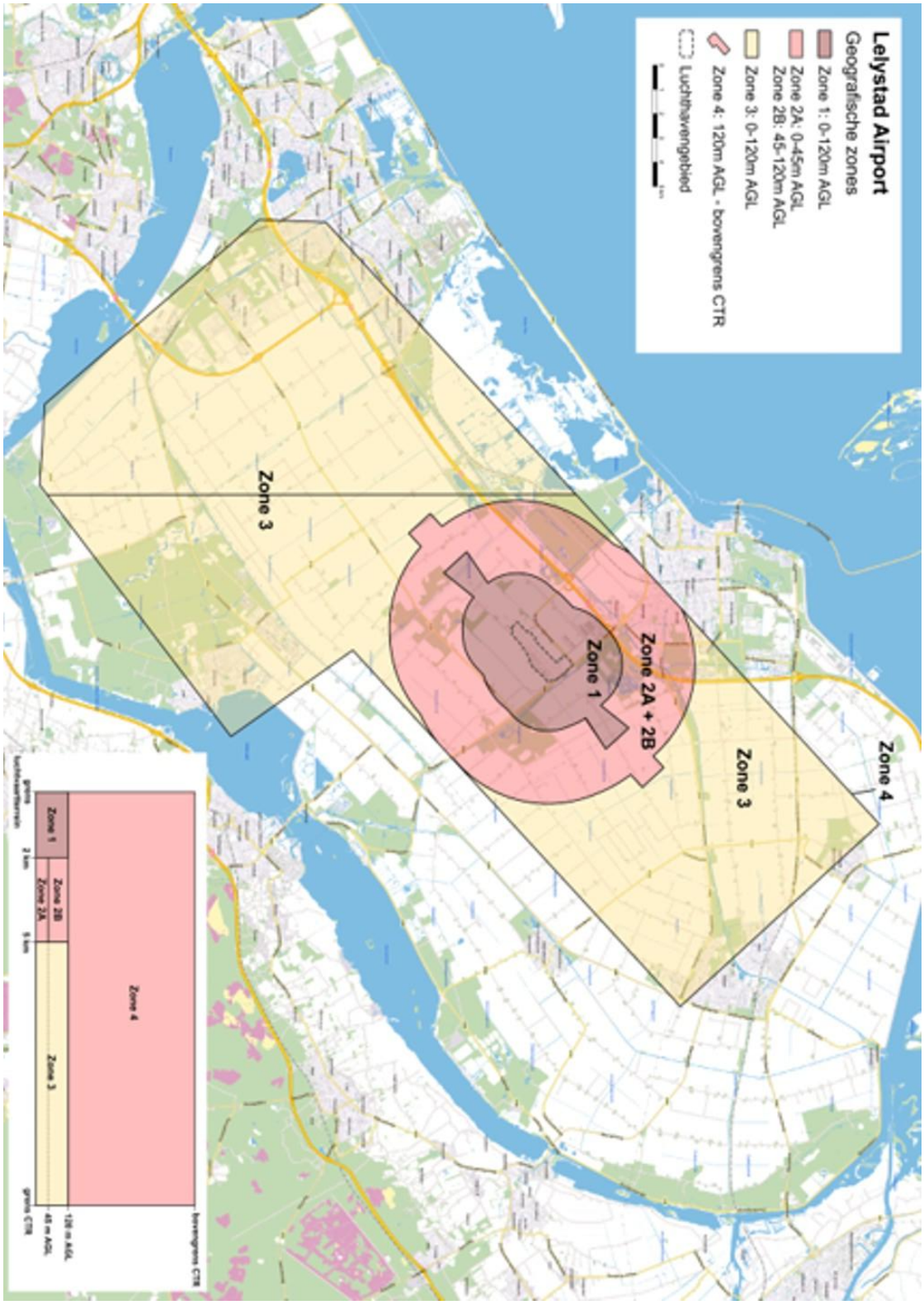
Ten oosten van Maastricht Aachen Airport toont de kaart een afzonderlijk gebied dat als zone 1 is gemarkeerd. Controleer voor een vlucht in dit gebied de exacte luchtruimgrens en de toepasselijke regels in de actuele officiële zonegegevens.



Kaart: Controleer vóór een vlucht de officiële digitale zonegrens en de actuele voorwaarden.

Lelystad

In een groot deel van de Lelystad CTR ontstaat op lage hoogte meer ruimte voor dronevluchten zonder individuele afhandeling door LVNL. Welke locaties daarvoor in aanmerking komen en welke maximale vlieghoogte daar geldt, blijkt uit de actuele zonekaart.



Kaart: Controleer vóór een vlucht de officiële digitale zonegrens en de actuele voorwaarden.