

## Memo



Secretariaat CRO Rotterdam

**Datum**  
3 juni 2020

**Onderwerp**  
Actiepunt 2018 12 13

**OPENBAAR**

Geachte heer Struch,

**Opgemaakt door**  
Peter van der Werf

Via deze memo wil ik u terugkoppeling geven op het CRO actiepunt 2018 12 13 8:

**Aan**  
Dhr. E. Struch - secretaris CRO Rotterdam

*Informatie avond Schiedam: n.a.v. vraag mogelijkheid bocht inzetten op 4000 ft i.p.v. 3000 ft, kortsluiten met LVNL.*

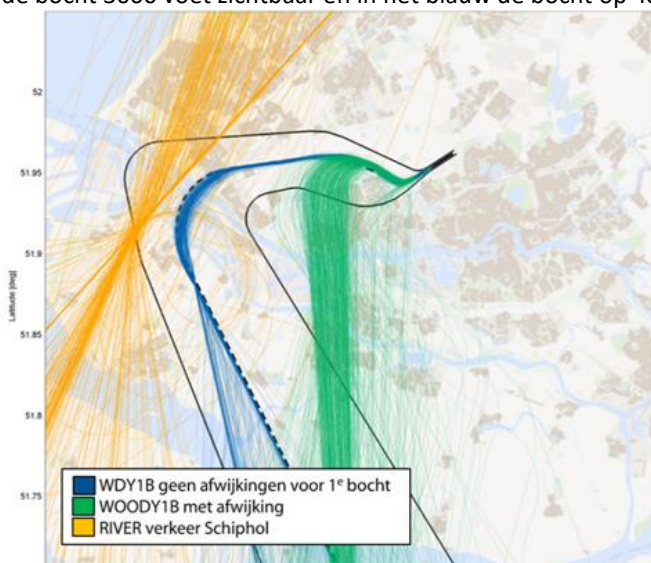
**Status**  
Definitief

Zonder de achtergrond van de vraag exact te kennen neem ik aan dat het om onderstaande situatie gaat.

**Kenmerk**  
LVNL/2020/8501

In 2014 heeft To70 in opdracht van RTHA onderzoek gedaan naar de vliegpatronen rondom de luchthaven. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Vliegpatronen en vlieggedrag Rotterdam The Hague Airport (To70 ref. 13.153.01).

Onderstaande afbeelding is te vinden op pagina 30 van dit rapport. In het groen is de bocht 3000 voet zichtbaar en in het blauw de bocht op 4000 voet.



**Figuur 4-6 Vliegpaden Rotterdamverkeer (alleen Boeing 737) en Schipholverkeer**

Wat men in het rapport stelt is vandaag de dag nog steeds van toepassing: Schiphol verkeer inbound RIVER daalt naar FL070, hierdoor kan verkeer dat van Baan 24 vertrekt richting het zuiden (op een Rotterdam WDY1B vertrekroute) niet hoger dan FL060 klimmen. Om vrij te blijven van de stroom dalende vliegtuigen die vanaf verzamelpunt RIVER naar Schiphol vliegen buigt de verkeersleiding vertrekkend verkeer eerder af (richting het punt WOODY). Hierdoor ontstaat er voldoende afstand tussen de vliegtuigen onderling. Dit geeft voldoende ruimte om door te klimmen en voorkomt dat vliegtuigen net door kunnen klimmen zo'n 10 tot 15 NM horizontaal moeten vliegen om de onderlinge afstand te waarborgen.

Verdere achtergrond:

Mede vanwege deze interferentie is de vlieghoogte waarop ILT de vertrekkende vliegtuigen van Rotterdam op de standaard vertrekroutes handhaaft 3000 voet (bij Beek en Eelde is dit FL60, ongeveer 6000 voet). In de *beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam* schrijft ILT daar het volgende over:

*“Bij de luchthaven Rotterdam hanteert de Inspectie voor alle luchtverkeer een hoogte van maximaal 3000 voet (= ongeveer één km vanaf grondniveau) omdat deze luchthaven binnen de invloedssfeer van de luchthaven Schiphol ligt. De nabijheid van Schiphol zorgt er namelijk voor dat vliegtuigen die van de luchthaven Rotterdam vertrekken, boven 3000 voet vaak een aanvullende instructie van de luchtverkeersleiding krijgen om van de vertrekprocedure af te wijken om ruimte maken voor het landende verkeer uit het zuiden dat de bestemming Schiphol heeft.”*

Conclusie:

Vanwege interferentie met Schiphol verkeer (veiligheid) is het in regelmatig niet mogelijk om startende vluchten naar het zuiden de route te laten volgen en een draai te laten maken op 4000 voet. De verkeersleider zal in deze situaties vluchten de instructie geven om op 3000 voet te draaien en vrij van Schiphol verkeer door te klimmen naar het punt WOODY (WDY) aan de Nederlands – Belgische grens. Als onderdeel van de luchtruim herziening zal er onderzoek worden gedaan naar het wegnemen van dergelijke interferenties.

Met vriendelijke groet,

Peter van der Werf  
Manager Aeronautical Design & Information Services  
LVNL