Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2515 XP Den Haag

Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers
Regionale Luchthavens (ABReL)
T.a.v. Bescherming Persoonlijke Levenssfeer
Kelvinbaan 40
3439 MT NIEUWEGEIN

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale Luchthavens

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2515 XP Den Haag

Contactpersoon
Bescherming Persoonlijke Levenssfeer

Datum 1 april 2025
Betreft Volgen van routes

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/63566

Geachte Bescherming Persoonlijke Levenssfeer

De afgelopen periode heeft u twee brieven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) gestuurd. In deze brieven gaat u in op het vraagstuk van vliegtuigen die niet de standaard vertrekroutes volgen op regionale luchthavens. Met deze brief reageer ik op beide brieven.

Brief 25 september 2024
Op 25 september 2024 heeft u een eerste brief[1] gestuurd. Hierin vermeldt u uw zorgen en klachten over vluchten die niet een standaard vertrekroute volgen, met name op de luchthaven van Rotterdam (hierna RTHA).

Naar aanleiding van deze brief bent u uitgenodigd voor een gesprek met het ministerie over dit onderwerp. Dit gesprek heeft op 22 oktober 2024 in Den Haag plaatsgevonden. In aanvulling hierop was het ministerie op 30 november 2024 aanwezig bij de jaarvergadering van Stichting ABReL in Nieuwegein. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) was hierbij aanwezig. Tijdens deze ontmoetingen heeft het ministerie aangegeven bekend te zijn met de problematiek en dat uw signaal hierover serieus wordt genomen.

Aangegeven is dat het uitgangspunt van beleid is dat vertrekroutes tot een hoogte van 6.000 voet (grofweg 1.800 meter) zoveel mogelijk moeten worden gevolgd. Dit zal niet in alle gevallen mogelijk zijn, bijvoorbeeld door weersomstandigheden of drukte in de lucht. Bij Rotterdam gaat het bijvoorbeeld om veel verkeer van en naar Schiphol. Er wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk aandeel dat de routes volgt. Om naar dit doel toe te werken werkt het ministerie in samenwerking met de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en ILT allereerst aan een data- en oorzaakanalyse. Daarnaast doen we onderzoek naar mogelijke maatregelen. Deze zijn beide nog niet afgerond.

[1] uw kenmerk: B015_01_065452aa

Brief 10 januari 2025
Op 10 januari 2025 heeft u een tweede brief[2] gestuurd. Hierin beschrijft u uw bevindingen sinds de eerdergenoemde gesprekken met het ministerie. Graag reageer ik ook daarop. Hieronder worden deze bevindingen in meer detail uiteen gezet.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/63566

1. *Lelystad Airport*

De eerste verwachting die u deelt is dat als Lelystad Airport open zou gaan voor groothandelsverkeer, de standaard vertrekroutes daar niet of nauwelijks gevolgd kunnen worden. Daarbij verwijst u naar de situatie zoals nu op Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

De situaties op RTHA en Lelystad Airport zijn echter niet goed met elkaar te vergelijken. Er zijn verschillen in de ligging en het gebruik van de luchthavens ten opzichte van Schiphol en het luchtverkeer daar naartoe. Het feit dat vliegtuigen van RTHA van de route afwijken, heeft vooral te maken met naderend verkeer op veelgebruikte start- en landingsbanen op Schiphol. Bij een mogelijke openstelling van Lelystad voor groot handelsverkeer gaat het om minder vliegtuigbewegingen dan op RTHA. Ook zijn de vliegroutes vanaf Lelystad ontworpen om zo min mogelijk interactie te hebben met luchtverkeer van Schiphol. Dit is bij RTHA nu niet mogelijk. De impact van ander luchtverkeer is veel kleiner, waardoor vluchten vaker en makkelijker de standaard vertrekroutes kunnen volgen.

2. *Afwijken op verzoek piloot*

Als tweede stelt u dat er regelmatig wordt afgeweken op verzoek van een piloot, met als reden kortere routes en voorkomen van vertraging.

Dit signaal is bij het ministerie niet bekend. Het ministerie wil graag eerst de resultaten van de eerdergenoemde data- en oorzaakanalyse afwachten en beoordelen. Mocht uit deze analyse blijken dat deze situatie zich inderdaad regelmatig voordoet, dan is dat onwenselijk. In dat geval zullen we in overleg gaan met LVNL, ILT en eventueel de luchtvaartmaatschappij over mogelijke maatregelen.

3. *Veiligheid in het luchtruim*

Ook uit u uw zorgen over de veiligheid van het luchtruim boven en rondom RTHA.

Veiligheid is de eerste prioriteit en een randvoorwaarde voor luchtvaart in Nederland. Er is daarom navraag gedaan bij LVNL en de ILT naar uw signalering. Daaruit zijn geen signalen gekomen dat het luchtruim of de afhandeling van het luchtverkeer onveilig is. De invulling van vliegprocedures gebeurt zorgvuldig en wordt continu gemonitord in het veiligheidsmanagementsysteem. Het feit dat een vertrekroute niet gevolgd wordt wil niet zeggen dat die handeling onveilig is. Het volgen van standaard vertrekroutes is namelijk slechts één van de instrumenten die de luchtverkeersleider heeft om het vliegverkeer veilig af te handelen. Als er koers- en hoogte-instructies aan een vliegtuig worden gegeven verloopt dat binnen dezelfde veiligheidsvoorwaarden. Met betrekking tot de situatie bij RTHA zijn meerdere veiligheidsbuffers en -barrières ingebouwd in het luchtruim. Zo gelden er strikte normen over de afstand tussen twee vliegtuigen. Ook werken meerdere luchtverkeersleiders samen om op hetzelfde moment om het luchtruim in de gaten te houden. Daarnaast beschikken zowel luchtverkeersleiders als

[2] uw kenmerk: B018_01_065452aa

piloten over waarschuwingssystemen die kenbaar maken als vliegtuigen elkaar onverhoopt te dicht dreigen te naderen. Ook daar zitten veiligheidsmarges op.

4. Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Tot slot concludeert u dat de capaciteit van RTHA of Schiphol dusdanig verlaagd moet worden dat de standaard vertrekroutes bijna altijd gevolgd kunnen worden. Daarbij verzoekt u dit te normeren in het luchthavenbesluit voor RTHA.

Uw wens tot minder overlast van vliegverkeer is begrijpelijk. In het kader van het luchthavenbesluit voor RTHA wordt juist een zorgvuldige afweging gemaakt van alle belangen rond de luchthaven. Dit gaat bijvoorbeeld om milieueffecten en om economische effecten. Voor het in een norm vastleggen van het gebruik van routes van en naar regionale luchthavens is – in tegenstelling tot Schiphol –op dit moment geen juridische grondslag. Daarom is de inzet om nu eerst te kijken naar maatregelen in de huidige operatie. Daarna zal ook worden bezien of juridische borging van gebruik van de routes noodzakelijk is, en via welk instrument dit het beste gerealiseerd kan worden.

Vervolg

De eerdergenoemde data- en oorzaakanalyse en vervolgens de verkenning van potentiële maatregelen zijn naar verwachting in de zomer van dit jaar gereed. Vanzelfsprekend houdt het ministerie u op de hoogte van de voortgang hiervan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/63566