

Croon advocaten N.V.

Postbus 95599
2509 CN 'S-GRAVENHAGE

Onderwerp
Woo-besluit

Zaaknummer
219452

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 1 november 2022

Geachte heer

Naar aanleiding van uw verzoek van 13 oktober 2022 tot het verstrekken van informatie op grond van de Wet open overheid (Woo), berichten wij u als volgt.

Verzoek

Uw verzoek betreft de volgende informatie:

- van alle interne en externe (concept)adviezen, notities, memo's, gespreksverslagen, correspondentie, sms-berichten, WhatsApp-berichten en/of andersoortige documenten;
- in de periode van 6 mei 2022* tot aan heden;
- van en aan (personen en ondernemingen werkzaam) voor de provincie Zeeland, Vliegveld Midden-Zeeland (Zeeland Airport), de "Zeeuwse partners" en regionale hulpdiensten (waaronder, maar niet uitsluitend: Kustwacht Nederland en de Veiligheidsregio), het ministerie van I&W, de RUD-Zeeland, Bristow Helicopters Ltd, Bristow Group Inc., Bristow EU Holdco B.V., Bristow Netherlands B.V of andere daaraan gelieerde ondernemingen die op enigerlei wijze verband houden met:
 - de discussie over welke activiteiten met een SAR helikopter juridisch gezien onder het vigerende Luchthavenbesluit voor vliegveld Midden-Zeeland zijn toegestaan;
 - de interpretatie van het vigerende Luchthavenbesluit en de juridische toetsing daarvan door "twee onafhankelijke (en gerenommeerde) advocatenkantoren" zoals genoemd in de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022, en in het bijzonder de (concept)adviezen van de advocatenkantoren;
 - de stelling van de GS dat in het zuidelijk deel van Nederland geen geschikte luchthaven beschikbaar is anders dan vliegveld Midden-Zeeland, zoals genoemd in de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022;

- de noodzakelijkheid van het uitvoeren van oefen-, onderhouds-, trainingen ferryvluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland, zoals genoemd de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022.

Wettelijk kader

- Ingevolge artikel 2.1 van de Wet open overheid (Woo) wordt in deze wet en daarop rustende bepalingen verstaan onder document: een door een orgaan, persoon of college als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, opgemaakt of ontvangen schriftelijke stuk of ander geheel van vastgelegde gegevens dat naar zijn aard verband houdt met de publieke taak van dat orgaan, die persoon of college.
Gedeputeerde Staten Abdij 6 4331BK Middelburg Postbus 6001 4330 LA Middelburg +31 118631011
IBAN NL08 BNGH 0285010557 Behoort bij brief met zaaknummer: 219452 2

- Ingevolge artikel 4.1, eerste lid, kan eenieder een verzoek om publieke informatie richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf. In het laatste geval beslist het verantwoordelijke bestuursorgaan op het verzoek.

-Ingevolge artikel 5.1, tweede lid sub e, blijft het openbaar maken van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer;

Besluit

Documenten inhoudende de discussie over welke activiteiten met een SAR helikopter juridisch gezien onder het vigerende Luchthavenbesluit voor vliegveld Midden-Zeeland zijn toegestaan;

Wij hebben geen documenten onder ons inhoudende de discussie over welke activiteiten met een SAR-helikopter juridisch gezien onder het vigerende Luchthavenbesluit Midden- Zeeland zijn toegestaan.

Wij hebben op basis van de juridische toetsing door twee onafhankelijke (advocaten)kantoren en gelet op het groot maatschappelijk belang voor stationering van de SAR-helikopter in Zuid Nederland, een besluit genomen. In het GS-besluit van 20 september 2022 staat de motivering van dit besluit.

Dit GS-besluit alsook de brief aan Provinciale Staten (PS) van 20 september 2022 treft u bij dit Woo-besluit aan.

Documenten inhoudende de interpretatie van het vigerende Luchthavenbesluit en de juridische toetsing daarvan door "twee onafhankelijke (en gerenommeerde) advocatenkantoren" zoals genoemd in de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022, en in het bijzonder de (concept)adviezen van de advocatenkantoren;

Voor wat betreft documenten inhoudende de interpretatie van het vigerende Luchthavenbesluit en de juridische toetsing berusten twee documenten onder ons:

1. Het (juridisch) advies van bureau T070. Dit advies is u reeds bij Woo-besluit van 23 februari jl. toegezonden;
2. Het (juridisch) advies van advocatenkantoor Norton Rose Fulbright. Dit document zullen wij openbaar maken, waarbij persoonsgegevens op grond van artikel 5.1, tweede lid sub e, geanonimiseerd worden.

Documenten inhoudende de stelling van GS dat in het zuidelijk deel van Nederland geen geschikte luchthaven beschikbaar is anders dan vliegveld Midden-Zeeland, zoals genoemd in de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022;

Wij hebben geen documenten inhoudende dat in het zuidelijk deel van Nederland geen andere geschikte luchthaven dan Midden-Zeeland beschikbaar is.

Deze informatie is ons mondeling toegekomen middels gesprekken met het ministerie van Defensie, de Kustwacht Nederland en Bristow.

Documenten inhoudende de noodzakelijkheid van het uitvoeren van oefen-, onderhouds-, trainings-en ferryvluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland, zoals genoemd de brief van de GS aan de PS van 20 september 2022.

Wij hebben geen documenten onder ons inhoudende de noodzaakzakelijkheid van het uitvoeren van oefen- en onderhoudsvluchten vanaf vliegveld Midden-Zeeland.

Deze informatie is ons eveneens mondeling toegekomen. Wij hebben overleggen gevoerd met de Kustwacht Nederland en Bristow. In deze mondelinge toelichting is aangegeven dat er zoveel mogelijk geoefend zal worden vanuit Den Helder, echter dat het voor een goede uitvoering van de SAR-noodvluchten noodzakelijk is dat er vanaf vliegveld Midden-Zeeland geoefend wordt met de Zeeuwse partners, zoals de KNRM en de Veiligheidsregio. Daarnaast zijn ook onderhoudsvluchten nodig. Wij hebben 8 september jl. een informatiebrief van de Kustwacht Nederland ontvangen aangaande het belang van SAR-taken voor de Provincie Zeeland.

U treft deze informatiebrief bij dit Woo-besluit in geanonimiseerde versie aan.

De volgende documenten zullen openbaar gemaakt worden:

- I. GS-besluit van 20 september 2022.
- II. GS-brief aan PS van 20 september 2022.
- III. Advies van bureau T070.
- IV. Memorandum van advocatenkantoor Norton Rose Fulbright LLP.
- V. Informatiebrief van de Kustwacht Nederland.

Deze documenten maken wij geanonimiseerd openbaar op grond van artikel 5.1, tweede lid sub e van de Woo *'de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer'*.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit bij:
Gedeputeerde Staten van Zeeland, t.a.v. de secretaris van de commissie voor bezwaarschriften,
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift neemt u ten minste op uw naam en adres, de dagtekening van het bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend.
U moet het bezwaarschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt. Doorgaans is dat de dag na de datum van verzending. Overschrijding van de inzendtermijn kan ertoe leiden dat met uw bezwaren geen rekening wordt gehouden.

Als u overweegt bezwaar te maken, kunt u een informatiefolder aanvragen op telefoonnummer 0118-631000. U kunt de informatie ook downloaden via <https://www.zeeland.nl/bezwaar-maken>

Wij wijzen u erop dat het bezwaar niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. U richt het verzoek aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, locatie Breda, team bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.

Bijlagen:

1. GS-besluit van 20 september 2022
2. GS-brief aan PS van 20 september.
3. Advies van bureau T070
4. Memorandum van advocatenkantoor Norton Rose Fulbright LLP.
5. Informatiebrief van de Kustwacht Nederland

Zaaknummer
195395

Nummer Hoofdzaak

Onderwerp

SAR-vluchten vanaf vliegveld Midden-Zeeland.

voorgesteld besluit

- Bestuurlijk standpunt innemen dat noodvluchten en noodzakelijke beperkte oefen- en onderhoudsvluchten als één activiteit moeten worden gezien.
- PS hierover informeren met bijgaande brief.

begrotingswijziging vervaardigen?

Nee

aanleiding

Het ministerie van Defensie heeft een aanbesteding gedaan voor een Search and Rescue (SAR) helikopter. De opdracht is gegund aan Bristow Nederland BV die vanaf november 2022 één SAR-helikopter op de basis in Den Helder en één SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland stationeert.

Er is discussie ontstaan over welke activiteiten met een SAR helikopter juridisch gezien onder het vigerende luchthavenbesluit voor vliegveld Midden-Zeeland zijn toegestaan. Het is gewenst dat GS hierover een standpunt innemen.

portefeuillehouder - portefeuille

dhr. B.L.L. van der Velde - Milieu

behandeld door:
afdeling/opgave/programma/project
telefoonnummer:
afgestemd met:

POJZ

Overwegingen en advies

Een SAR basis in Zeeland

Het bestaande contract van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat met Noordzee Helikopters Nederland (NHN) voor het verzorgen van de Search & Rescue (SAR) diensten loopt dit jaar af. Daarom is er een nieuwe aanbestedingsprocedure doorlopen, wat geleid heeft tot gunning aan Bristow Nederland BV.

Bristow zal de helikopters inzetten vanaf twee locaties, namelijk vanaf Den Helder en vanaf vliegveld Midden-Zeeland. Er is een locatie nodig in het zuidelijke deel van Nederland, om te kunnen waarborgen dat de levensreddende dienst van de SAR helikopter in het hele beheersgebied snel genoeg ter plaatse is. In de bijgevoegde informatiebrief van de Kustwacht is dit nader toegelicht.

Voor dit zuidelijke deel van Nederland is geen geschikte luchthaven beschikbaar, anders dan vliegveld Midden-Zeeland. Alleen op vliegveld Midden-Zeeland zijn SAR-vluchten onbeperkt toegestaan in het vigerende luchthavenbesluit én kan voldaan worden aan gestelde eisen voor de reactietijd.

Juridische discussie

Partijen in de aanbestedingsprocedure hebben het gunningsbesluit bij de rechter laten toetsen. Er is discussie ontstaan over de vraag welke vluchten vanaf Midden-Zeeland precies zijn toegestaan. De juridische discussie daarbij is in hoeverre wij de oefen- en onderhoudsvluchten ook hebben toegestaan onder de huidige luchthavenbesluit.

Er is dus een interpretatie nodig van het luchthavenbesluit. Juridische toetsing door twee onafhankelijke (en gerenommeerde) advocatenkantoren heeft geen eenduidig antwoord op deze vraag gegeven. Er zijn juridische argumenten voor en tegen of onder de definitie 'SAR-vluchten' ook oefen- en onderhoudsvluchten begrepen kunnen worden.

Praktische uitgangspunten

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in beantwoording van Kamervragen op 8 september jl. aangegeven dat het geen vereiste is dat trainingen vanaf vliegveld Midden-Zeeland worden uitgevoerd. Bristow en de Kustwacht hebben ons bevestigd dat trainingen voornamelijk en zoveel mogelijk plaatsvinden vanuit de SAR-basis Den Helder.

Bristow en de Kustwacht geven echter ook aan dat het voor een goede uitvoering van de SAR-noodvluchten noodzakelijk is dat er vanaf vliegveld Midden-Zeeland geoefend wordt met de Zeeuwse partners, zoals de KNRM en de Veiligheidsregio.

U wordt geadviseerd om het standpunt in te nemen dat we noodvluchten en noodzakelijke beperkte oefen- en onderhoudsvluchten als één activiteit zien. Oefenen vanaf de tweede basis in Zuid Nederland is noodzakelijk voor een goede samenwerking met regionale hulpdiensten.

Daarnaast is er sprake van een groot maatschappelijk belang voor stationering van de SAR helikopter in Zuid Nederland. Als er uitsluitend vanaf Den Helder gevlogen kan worden, is de tijd die nodig is om het zuidelijk deel van Nederland te bedienen te lang en dat kan mensenlevens kosten. Bovendien is Vliegveld Midden-Zeeland de enige luchthaven in Zuid Nederland die voldoet aan de randvoorwaarden en waarvoor SAR-vluchten onder het vigerende luchthavenbesluit mogelijk zijn.

Afwijking t.o.v. provinciale doelstellingen en/of beleid

Niet van toepassing

Bestuurlijke planning en doorlooptijd

Gedeputeerde Staten

20 september 2022

Consequenties besluit

Financiële consequenties

Indien juridische procedures gevoerd gaan worden.

Juridische consequenties

Mogelijk dat partijen het standpunt over oefen- en onderhoudsvluchten juridisch zullen bestrijden.

Personele consequenties en inhuur

Er is geen externe inhuur nodig

Inkoop & aanbesteding

Inkoop is niet van toepassing

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Voorzitter

Onderwerp
SAR-vluchten vanaf Vliegveld Midden-
Zeeland

Zaaknummer
195395

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 20 september 2022

Geachte voorzitter,

Wij willen u met deze brief informeren over de stationering van een Search & Rescue (SAR) helikopter op vliegveld Midden-Zeeland en ons standpunt over daarmee samenhangende oefen- en onderhoudsvluchten.

Wij hechten een groot belang aan de stationering van de SAR helikopter op vliegveld Midden-Zeeland. Het vergroot de kansen om mensenlevens te redden als er SAR-vluchten vanaf een zuidelijke basis mogelijk zijn.

Een SAR basis in Zeeland

Het bestaande contract van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat met Noordzee Helikopters Nederland (NHN) voor het verzorgen van de Search & Rescue (SAR) diensten loopt dit jaar af. Daarom is er een nieuwe aanbestedingsprocedure doorlopen, wat geleid heeft tot gunning aan Bristow Nederland BV.

Bristow zal de helikopters inzetten vanaf twee locaties, namelijk vanaf Den Helder en vanaf vliegveld Midden-Zeeland. Er is een locatie nodig in het zuidelijke deel van Nederland, om te kunnen waarborgen dat de levensreddende dienst van de SAR helikopter in het hele beheersgebied snel genoeg ter plaatse is. In de bijgevoegde informatiebrief van de Kustwacht is dit nader toegelicht.

Voor dit zuidelijke deel van Nederland is geen geschikte luchthaven beschikbaar, anders dan vliegveld Midden-Zeeland. Alleen op vliegveld Midden-Zeeland zijn SAR-vluchten onbeperkt toegestaan in het vigerende luchthavenbesluit én kan voldaan worden aan gestelde eisen voor de reactietijd.

Juridische discussie

Partijen in de aanbestedingsprocedure hebben het proces van het gunningsbesluit bij de rechter laten toetsen. Daarbij is het gunningsbesluit in stand gebleven. Eén van de aspecten hierbij was de discussie over de vraag welke vluchten vanaf Midden-Zeeland precies zijn toegestaan. De juridische discussie daarbij is in hoeverre wij de oefen- en onderhoudsvluchten ook hebben toegestaan onder de huidige luchthavenbesluit. Er is dus een interpretatie nodig van het luchthavenbesluit.

Juridische toetsing door twee onafhankelijke (en gerenommeerde) advocatenkantoren heeft geen eenduidig antwoord op deze vraag gegeven. Er zijn juridische argumenten voor en tegen of onder de definitie 'SAR-vluchten' ook oefen- en onderhoudsvluchten begrepen kunnen worden.

Praktische uitgangspunten

Wij willen benadrukken dat er sprake is van een groot maatschappelijk belang voor stationering van de SAR helikopter in Zuid Nederland. Als er uitsluitend vanaf Den Helder gevlogen kan worden, is de tijd die nodig is om het zuidelijk deel van Nederland te bedienen te lang en dat kan mensenlevens kosten. Bovendien is Vliegveld Midden-Zeeland de enige luchthaven in Zuid Nederland die voldoet aan de randvoorwaarden en waarvoor SAR-vluchten onder het vigerende luchthavenbesluit mogelijk zijn.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in beantwoording van Kamervragen op 8 september jl. aangegeven dat het geen (contractuele) vereiste is dat trainingen vanaf vliegveld Midden-Zeeland worden uitgevoerd. Bristow en de Kustwacht hebben ons bevestigd dat trainingen voornamelijk en zoveel mogelijk plaatsvinden vanuit de SAR-basis Den Helder.

Bristow en de Kustwacht geven echter ook aan dat het voor een goede uitvoering van de SAR-noodvluchten noodzakelijk is dat er vanaf vliegveld Midden-Zeeland geoefend wordt met de Zeeuwse partners, zoals de KNRM en de Veiligheidsregio. Daarnaast zijn ook onderhoudsvluchten nodig. Het zou dan volgens onze informatie gaan om totaal circa 35 oefen- en onderhoudsvluchten.

Wij zien noodvluchten en noodzakelijke beperkte oefen- en onderhoudsvluchten als één activiteit. Oefenen vanaf de tweede basis in Zuid Nederland is noodzakelijk voor een goede samenwerking met regionale hulpdiensten.

Tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat een maximaal aantal noodzakelijke oefen- en onderhoudsvluchten worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. Wij stellen voor dit als voorwaarde mee te nemen in de aanpassing van het Luchthavenbesluit voor de baandraaiing.

Tijdens de GS informatiesessie op 28 september zullen de Kustwacht, Bristow en het ministerie van Defensie de feiten presenteren over de SAR-helikopter. Daarbij zullen zij ingaan op de inrichting van de SAR diensten en noodzaak om ook vanaf Midden-Zeeland SAR-vluchten te kunnen uitvoeren om levens te kunnen redden. Tevens kunnen zij dan het belang en omvang van oefen- en onderhoudsvluchten toelichten.

Er op vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen:

1. Brief Kustwacht Nederland
2. Motie in verband met stationering SAR helikopters midden-Zeeland (Raad 14-07-2022)
3. Beantwoording Kamervragen door Minister IenW 8-09-2022

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

aan RUD Zeeland
t.a.v. Mevr. [REDACTED]
adres Postbus 35
4530 AA Terneuzen
datum 21 februari 2022
betreft To70 brief over SAR-basis Midden-Zeeland
ons kenmerk 21.915.02

Geachte mevrouw [REDACTED]

Op 25 november 2021 is de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland van kracht geworden.

Op 4 november 2021 heeft het Ministerie van Defensie de opdracht voor het verrichten van SAR Operaties in de komende 10 jaar definitief gegund aan Bristow Helicopters (Bristow). Bristow zal vanaf november 2022 beginnen met SAR-operaties in Nederland.

Bristow heeft in haar indiening vliegveld Midden-Zeeland gekozen als tweede permanente operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties. Bristow's SAR-helikopter AW189 heeft een maximum startgewicht van 8.600 kg.

Op 9 december 2021 heeft u To70 de vraag voorgelegd in hoeverre de 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189 op vliegveld Midden-Zeeland, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, onder het geldende luchthavenbesluit valt.

Beantwoording

Om te komen tot een antwoord op uw vraag heeft To70 een drietal deelnotities opgesteld die ingaan op enkele relevante aspecten bij uw vraagstuk. Deze notities zijn als bijlage bijgevoegd bij deze brief.

- Bijlage A: Notitie 'Definitie van een SAR-vlucht'.
- Bijlage B: Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'. Deze notitie gaat in op de mogelijkheden voor een SAR-vliegoperatie binnen het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.
- Bijlage C: Notitie 'SAR-basis en Luchthavenbesluit'. Deze notitie gaat in op de vraag of het stationeren van een SAR-helikopter een activiteit is die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden.

Een Luchthavenbesluit bevat regels voor het luchthavenluchtverkeer. De geldende regels zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit van Midden-Zeeland zijn opgenomen in bijlage D bij deze brief. Het toegestane luchthavenluchtverkeer op Midden-Zeeland is afhankelijk van het type

luchtvaartuig, het maximum startgewicht, het soort vlucht en de periode gedurende de dag waarop de vlucht plaatsvindt.

Structurele inzet (> 12x per jaar) van een AW189 helikopter zijn door het maximaal startgewicht van de helikopter (> 6.000 kg) niet toegestaan op Midden-Zeeland. Een uitzondering geldt als de vlucht met een dergelijke helikopter wordt uitgevoerd als HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.

Het acronym 'SAR' staat voor 'search and rescue'. Een SAR-vlucht is een daadwerkelijke reddings- of opsporingsvlucht. Trainingsvluchten uitgevoerd met een reddingshelikopter zijn geen SAR-vluchten. Een nadere onderbouwing voor deze definitie is te vinden in de deelnotitie van 'definitie SAR-vlucht' (bijlage A).

Vliegveld Midden-Zeeland heeft aan u cijfers verstrekt over het aantal vluchten die uitgevoerd zullen worden met de AW189 helikopter vanaf de luchthaven. Uit deze opgave blijkt dat het de intentie is om met de helikopter, naast opsporings- en reddingsvluchten (SAR), ook andere vluchten zoals trainingsvluchten uit te voeren vanaf de luchthaven.

Uit de analyse van het opgegeven aantal vluchten versus de regels van het Luchthavenbesluit (zie deelnotitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit, bijlage B) blijkt dat:

- Onder de regels van het Luchthavenbesluit zijn de door het vliegveld opgegeven opsporings- en reddingsvluchten met de AW189 reddingshelikopter mogelijk.
- Onder de regels van het Luchthavenbesluit zijn de opgegeven aantallen trainingsvluchten en eventuele andere vluchten zoals vluchten na onderhoud niet mogelijk met de AW-189 helikopter.

Naast specificatie van het toegestane luchthavenluchtverkeer (zoals hierboven uiteengezet), is het stationeren van een SAR-helikopter of het hebben van een SAR-basis geen activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden. Zie hiervoor de deelnotitie 'SAR-basis en Luchthavenbesluit, bijlage C).

Een luchthavenbesluit begrenst eveneens de totale hoeveelheid geluid van het toegestane luchthavenluchtverkeer. In hoeverre de door vliegveld Midden-Zeeland geschetste SAR-operatie zou passen binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting hangt af van de hoeveelheid bewegingen van het overige toegestane verkeer en totale geluidbelasting van dit verkeer. Een indicatieve berekening die door ons is uitgevoerd toont aan dat een vlucht van de AW189 circa 6x meer bijdraagt aan de geluidbelasting in handhavingpunten dan een vlucht met het type helikopter waarmee voor het Luchthavenbesluit de grenswaarden voor geluid zijn bepaald (helikoptertype EC-135/EC-145). Gezien de recente uitbreiding van het aantal bewegingen helikopterterverkeer in het Luchthavenbesluit, is het niet aannemelijk dat door de vluchten van de reddingshelikopter de grenswaarden voor de geluidbelasting op de korte termijn een beperking zullen vormen.

Conclusie

Het 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, uitgaande van de opgave van vliegveld Midden-Zeeland, is niet zondermeer mogelijk.

Het kunnen uitvoeren van het beoogde aantal niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) met een reddingshelikopter van het type AW189, vereist een aanpassing in de regels voor het luchthavenluchtverkeer van het Luchthavenbesluit.

Er zijn geen aanpassingen nodig in de andere onderdelen van het Luchthavenbesluit.

Wij vertrouwen erop dat wij uw vraag met deze brief en onderliggende notities hebben beantwoord.

Vriendelijke groet,

■■■■■■■■■■

Senior Aviation Consultant
To70 B.V.

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

Vraagstelling

Deze notitie gaat in op de volgende deelvragen die door RUD Zeeland aan To70 zijn gesteld:

- *Wat is een SAR-vlucht? Is dat alleen een vlucht die wordt uitgevoerd als een reddingspoging door een exploitant die onderdeel is van het nationale SAR-dienst is?*
- *Vallen noodvluchten én trainingsvluchten) onder de definitie van "SAR" danwel "kustwachtvluchten" zoals opgenomen in artikel 4 lid 5 van de verordening?*

Beantwoording vraag 'Wat is een SAR-vlucht ?'

De internationale en nationale wetgeving is niet expliciet over de verschillende soorten vluchten die anders zijn dan het uitvoeren van reddingsvluchten; bijvoorbeeld vluchten na onderhoud en trainingsvluchten.

Artikel 1.1 (begripsomschrijving) van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 geeft wel omschrijvingen voor enkele specifieke vluchten.

Kustwachtvlucht:

Het artikel omschrijft een kustwachtvlucht als volgt:

kustwachtvlucht: vlucht met een vliegtuig of helikopter door de Kustwacht, bedoeld in de Regeling organisatie Kustwacht Nederland, in het kader van de handhavingstaken van de desbetreffende samenwerkende diensten, genoemd in artikel 6 van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland;

In deze omschrijving wordt alleen bedoeld op vluchten in het kader van handhaving.

SAR-vlucht

De afkorting SAR staat voor Search and Rescue. Artikel 1.1 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 omschrijft een SAR-vlucht als volgt:

SAR-vlucht: vlucht uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 met als doel de opsporing en redding van mensen of dieren die zich in een levensbedreigende omstandigheid bevinden;

In deze omschrijving wordt alleen bedoeld op vluchten voor opsporing en redding.

Verdere houvast voor kan gevonden worden in de volgende bronnen.

- Het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee¹ (hierna "Verdrag van Hamburg"). In artikel 1.3 van het Verdrag van Hamburg is een "Search and rescue service" (SAR) gedefinieerd als²:

¹ Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, Hamburg, 27 april 1979, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBV0003264>

² *ibid*, Artikel 1.3 lid 3

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations;

- Op nationaal niveau wordt de Kustwacht geregeld in, onder andere, de Regeling organisatie Kustwacht Nederland³ (hierna: "Kustwacht Regeling"). De Kustwacht Regeling definieert SAR-taken als⁴:

SAR-taken: search and rescue-taken, zijnde de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen en schepen.

Deze bronnen suggereren dat een SAR-vlucht alleen plaatsvindt als onderdeel van een reddingsmissie. Deze gedachte wordt verstrekt door de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014⁵ waarin uitzonderingen van, onder andere, de minimumvlieghoogtes⁶, de zichtvliegvoorschriften⁷ en het uitvoeren van VFR-vlucht in luchtruimklasse A⁸ worden verleend aan:

...vlucht met een vliegtuig of helikopter door de Kustwacht, bedoeld in de Regeling organisatie Kustwacht Nederland, in het kader van de handhavingstaken van de desbetreffende samenwerkende diensten, genoemd in artikel 6 van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland.⁹

Een vergelijkbare uitzondering voor zichtvliegvoorschriften bestaat voor SAR-vluchten in Artikel 21 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.¹⁰

Artikel 21a: Voor een politievlucht, HEMS-vlucht of SAR-vlucht uitgevoerd als bijzondere VFR-helikoptervlucht kan, in afwijking van paragraaf SERA.5010, onderdeel c, onder 2°, een klaring worden gegeven voor een start of een landing op een burgerluchthaven bij een wolkenbasis minder dan 180 meter (600ft).

Meest relevant aan dit onderwerp is de tekst in het Besluit burgerluchthavens¹¹. Artikel 20 definieert luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven. In lid I. wordt de SAR-helikopter meegenomen.

³ Regeling organisatie Kustwacht Nederland, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251>

⁴ *ibid*, Artikel 1

⁵ Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035900>

⁶ *ibid* Artikel 2.1

⁷ *ibid* Artikel 2.2

⁸ *ibid* Artikel 2.5

⁹ *ibid* Artikel 1.1

¹⁰ Regeling luchtverkeersdienstverlening, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009899>

¹¹ Besluit burgerluchthavens, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0026525>

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

"Helikopters die worden gebruikt door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, ten behoeve van de opsporing en redding van een mens of dier in levensbedreigende omstandigheden".

Ook hier wordt een link gelegd tussen het luchtvaartuig en de precieze soort vlucht die wordt uitgevoerd door dat luchtvaartuig.

De mogelijke soorten vluchten kunnen dus voor een eenzelfde luchtvaartuig van dezelfde dienst verschillend zijn.

Conclusie

- Niet alle vluchten die worden uitgevoerd door een SAR-dienst met een voor SAR-operaties bestemde helikopter, kunnen worden gezien als SAR-vluchten.
 - SAR-vluchten zijn vluchten voor opsporing en redding;
 - Kustwachtvluchten zijn vluchten in het kader van handhaving;
 - Trainingsvluchten of vluchten na onderhoud zijn geen SAR-vluchten of kustwachtvluchten;

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'

Probleemstelling

Deze notitie gaat in op de volgende probleemstelling die RUD-Zeeland aan To70 heeft voorgelegd:

Bristow wil op luchthaven Midden-Zeeland een basis inrichten voor het uitvoeren van SAR-vluchten, met alles wat dit met zich meebrengt. De vraag is of, of in hoeverre, de 24/7 stand-by plaats(en) (lees 'basis') van een reddingshelikopter type AW189 en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, onder het geldende luchthavenbesluit valt.

Specificaties van de SAR-operatie
Specificaties SAR-helikopter Bristow (bron: Bristow Helicopters) • Helikoptertype: AW189 • Maximaal startgewicht: 8.600 kg
Indicatie jaarlijks aantal bewegingen SAR-operatie (bron: Luchthaven Midden-Zeeland) ▪ Totaal aantal vluchten [REDACTED], verder als volgt gespecificeerd: • reddingsvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen) • trainingsvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen) • nachtvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen)

Beantwoording

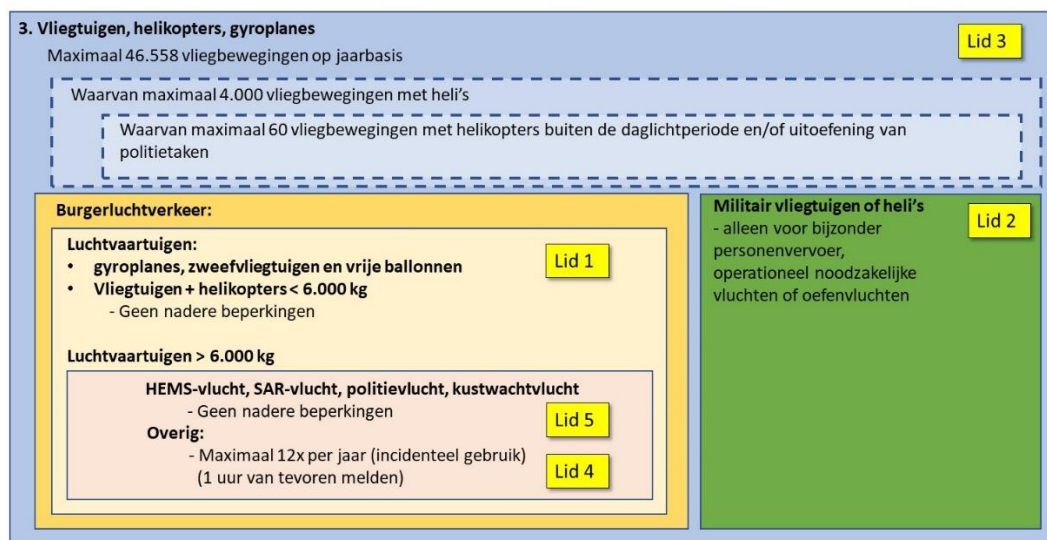
Onder hoofdstuk 3 van het Luchthavenbesluit zijn de regels en grenswaarden opgenomen voor het gebruik van de luchthaven opgenomen.

- In artikel 4 onder hoofdstuk 3 zijn de regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd.
- In artikel 5 onder hoofdstuk 3 zijn de handhavingspunten en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten vastgelegd.
- In artikel 6 onder hoofdstuk 3 zijn de openingstijden van de luchthaven vastgelegd.

Onderstaande beschouwing beperkt zich tot de regels van artikel 4. Artikel 5 en 6 zijn van algemene aard en zijn niet onderscheidend voor specifieke typen van dienstverlening zoals een SAR-operatie.

De regels voor het luchthavenluchtverkeer zoals vastgelegd in artikel 4 zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven.

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'



Schematische weergave artikel 4 verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Voor de mogelijkheden en beperkingen van een SAR-operatie binnen het Luchthavenbesluit zijn allereerst het 1) type-luchtvaartuig, 2) het type van de vlucht, 3) het maximale startgewicht van het luchtvaartuig en 4) het aantal jaarlijkse bewegingen relevant.

De SAR-operatie die uitgevoerd zal worden door Bristow valt onder de categorie Burgerluchtverkeer. Bristow's SAR-helikopter AW189 is met een maximum startgewicht van 8.600 kg zwaarder dan het 6.000 kg-onderscheid dat gemaakt wordt in artikel 4.

Artikel 4 lid 5 legt voor deze helikopter geen beperkingen op indien er sprake is van een SAR-vlucht. Onder een SAR-vlucht wordt een daadwerkelijke opsporings- of reddingsmissie verstaan. Een trainings- of een vlucht na onderhoud valt niet onder de definitie van een SAR-vlucht.

Artikel 4 lid 4 legt voor deze helikopters wel beperkingen op indien er sprake is van een vlucht die niet valt onder de definitie van HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht. De beperking is maximaal 12 keer per jaar. Een trainingsvlucht of vlucht na onderhoud valt buiten de definitie van SAR-vlucht, en dus binnen de beperking van 12 keer per jaar, ook als deze vlucht wordt uitgevoerd door de SAR-dienstverlener en met een helikopter die ook voor SAR ingezet kan worden.

Artikel 4 lid 3 legt verder beperkingen op aan het aantal vluchten met helikopters buiten de daglichtperiode. SAR-vluchten buiten de daglichtperiode zijn toegestaan tot een maximaal aantal van 30 vluchten. Buiten de daglichtperiode zijn trainingsvluchten of vluchten na onderhoud niet toegestaan.

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'

Conclusie

Voor de opgegeven SAR-operatie zijn de volgende conclusies te trekken:

- Artikel 4 legt geen beperking op aan reddingsvluchten (SAR-vluchten).
 - Het opgegeven aantal van ■■■ reddingsvluchten past binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit.
- Artikel 4 legt wel beperkingen op aan niet-SAR vluchten zoals trainingsvluchten en vluchten na onderhoud.
 - Het opgegeven aantal van ■■ trainingsvluchten past niet binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit.
- Artikel 4 beperkt het aantal vluchten buiten de daglichtperiode tot 30 (= 60 vliegbewegingen) voor spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken.
 - Het opgegeven aantal van ■■ vluchten past binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit met de volgende aannames:
 - Het betreft SAR-vluchten (oftewel daadwerkelijke reddingsmissies)
 - Het aantal overige spoedeisende hulpverleningsvluchten (door bijvoorbeeld de traumahelikopter) en vluchten voor de uitoefening van politietaken (door de politiehelikopter) buiten de daglichtperiode is minder is dan 19 (om het totaal aantal niet te overschrijden)

Definities:

De volgende definities gelden:

- SAR-vlucht is een daadwerkelijke reddings- of opsporingsvlucht. Een door de SAR-dienstverlener uitgevoerde trainingsvlucht is geen SAR-vlucht. Zie hiervoor ook de To70 notitie 'definitie SAR-vlucht';
- Het begrip 'ten behoeve van' in artikel 4 lid 5* is niet bedoeld om niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) binnen de mogelijkheden van dit artikel en lid toe te staan.

** Artikel 4, lid 5: 'In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.'*

De hierboven vermelde definities zijn onderschreven door de RUD-Zeeland tijdens overleg op 21 januari 2022.

Bijlage C – Notitie ‘SAR basis en Luchthavenbesluit’

Vraagstelling

Deze notitie gaat in op de volgende deelvragen die door RUD Zeeland aan To70 zijn gesteld:

*Is het stationeren van een SAR-helikopter, dus het hebben staan van een luchtvaartuig 24/7 op het vliegveld een activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden?
Oftewel: Is het hebben van een basis (5 bemanningsleden en een SAR-heli) iets wat in een Luchthavenbesluit geregeld moet worden, of is daar andere regelgeving die daarop toe ziet, of helemaal geen regelgeving voor?*

Beantwoording

In de nota van toelichting van het Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens) is een overzicht opgenomen van de elementen van een luchthavenbesluit.

De elementen van een luchthavenbesluit zijn volgens deze toelichting:

- Luchthavengebied;
- Gebruiksjaar;
- Grenswaarden voor geluid voor het luchthavenluchtverkeer (in ieder geval handhavingspunten aan beide zijden in het verlengde van de start- en landingsbaan, aangevuld met ten minste één handhavingspunt op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) Lden);
- Regels voor het luchthavenluchtverkeer (bijvoorbeeld openingstijden);
- Beperkingengebied: diverse geluid- en externe-veiligheidscontouren en gebieden met oog op vliegveiligheid waarbinnen regels voor de ruimtelijke indeling gelden;
- Geluidcontour 48 dB(A) Lden;
- Eventueel grenswaarden voor het luchthavenluchtverkeer voor externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit.

Het luchthavenbesluit kent geen onderdeel (element) waarin bepaalde gebruikersgroepen of dienstverleners gespecificeerd moeten worden. Er kunnen via de ‘Regels voor het luchthavenverkeer’ wel voorwaarden en beperkingen aan vluchten van bepaalde gebruikersgroepen worden opgelegd, of uitzonderingen voor bepaalde vluchten van gebruikersgroepen worden gemaakt.

Bijlage C – Notitie ‘SAR basis en Luchthavenbesluit’

Conclusie

Het stationeren van een SAR-helikopter is geen activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden.

Wel kan het nodig zijn om in het luchthavenbesluit aanvullende regels op te nemen, om bijvoorbeeld een SAR-operatie mogelijk te maken, indien andere regels van het luchthavenbesluit een SAR-operatie zouden belemmeren. Hierbij kan gedacht worden aan specifieke openingstijden, aantallen bewegingen, tijdstip van bewegingen en type luchtvaartuig, en/of uitzonderingen op deze aspecten.

Bijlage D – Artikel 4 Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland stelt de volgende regels aan het luchthavenluchtverkeer.

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven gebruik van militaire vliegtuigen of militaire helikopters alleen toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten.
3. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is 46.558. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 4000 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.
4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.
5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.
6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl).

Norton Rose Fulbright LLP
Advocaten, Notarissen & Solicitors
Rembrandt Toren 24e verdieping
Amstelplein 1 1096 HA Amsterdam
Postbus 94142 1090 GC Amsterdam
Nederland

Tel +31 20 46 29 300
Fax +31 20 46 29 333
nortonrosefulbright.com

memorandum

Van	██████	Datum	8 april 2022
Directe lijn	██████████		
Email	████████████████████	Onze ref	BVIS/DNxB

Aan Bristow Helicopters

SAR-vluchten Bristow Midden-Zeeland

Bristow Helicopters (**Bristow**) heeft met succes deelgenomen aan de aanbesteding van het Ministerie van Defensie voor het uitvoeren van *search en rescue* diensten (**SAR**). Met het oog op het uitvoeren van de SAR-diensten zal Bristow een helikopterstandplaats realiseren op de regionale luchthaven Midden-Zeeland. Bristow zal vanaf november 2022 SAR-vluchten uitvoeren met de AW189 SAR-reddingshelikopters. Als inherent en noodzakelijk onderdeel van dienstverlening zal Bristow ook een beperkt aantal trainingsvluchten en onderhoudsvluchten vanaf de regionale luchthaven uitvoeren.

Het vliegverkeer vanaf luchthaven Midden-Zeeland wordt gereguleerd in het luchthavenbesluit dat door de provincie is vastgesteld en dat op 25 November 2021 in werking is getreden (het **Luchthavenbesluit**). Het uitvoeren van SAR-vluchten en kustwachtvluchten met AW189 SAR-helikopters is op basis van het huidige Luchthavenbesluit toegestaan.

Hoewel wij begrijpen dat de provincie positief is over de realisatie van de helikopterstandplaats, begrijpen wij dat de provincie aan luchtvaartadviesbureau To70 (**To70**) opdracht heeft gegeven om te onderzoeken of de activiteiten van Bristow kunnen worden uitgevoerd in overeenstemming met het Luchthavenbesluit. To70 concludeert in het advies van 21 februari 2022 dat de SAR-vluchten van Bristow zijn toegestaan, maar dat het Luchthavenbesluit geen ruimte biedt voor het uitvoeren van de noodzakelijke trainingsvluchten en onderhoudsvluchten. Bristow heeft ons verzocht om het advies van To70 te beoordelen en te bezien of het Luchthavenbesluit inderdaad geen mogelijkheden biedt voor het uitvoeren van de luchtvaartactiviteiten van Bristow. Wij komen tot de conclusie dat het advies van To70 geen rechtvaardiging biedt voor het standpunt dat de activiteiten van Bristow ontoelaatbaar zouden zijn.

VERTROUWELIJKHEID: De inhoud van dit externe memorandum en mogelijke bijlagen is vertrouwelijk en kan onderworpen zijn aan een geheimhoudingsplicht. Indien het bericht niet voor u bestemd is, verzoeken wij u de afzender onmiddellijk in te lichten en dit memorandum te vernietigen; het is niet toegestaan dit memorandum te kopiëren, voor enig doel te gebruiken of de inhoud aan anderen bekend te maken.

CONFIDENTIALITY NOTICE: This external memorandum, including any attachments, is confidential and may be privileged. If you are not the intended recipient please notify the sender immediately, and please delete it; you should not copy it or use it for any purpose or disclose its contents to any other person.

Norton Rose Fulbright LLP is een limited liability partnership opgericht naar Engels recht, geregistreerd in Engeland en Wales onder nummer OC328697, en is goedgekeurd door en staat onder toezicht van de Solicitors Regulation Authority. Een lijst van de leden (members) en van andere partners ligt ter inzage ten kantore van de vestiging aan 3 More London Riverside, London SE1 2AQ. Iedere verwijzing naar een partner houdt een verwijzing in naar een lid (member), medewerker of adviseur in een vergelijkbare positie met gelijke bevoegdheden, werkzaam bij Norton Rose Fulbright LLP of de aan haar gelieerde entiteiten.

Norton Rose Fulbright LLP, Norton Rose Fulbright Australia, Norton Rose Fulbright Canada LLP, Norton Rose Fulbright South Africa Inc en Norton Rose Fulbright US LLP, zijn allen aparte entiteiten en zijn allen leden van Norton Rose Fulbright Verein, een Zwitserse vereniging. Norton Rose Fulbright Verein fungeert slechts als coördinator van de activiteiten van zijn leden en verleent zelf geen juridische dienstverlening aan cliënten. Details van iedere entiteit, inclusief toezichtsrechtelijke informatie is te vinden op nortonrosefulbright.com.

1 Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

- 1.1 De provincie is op basis van de Wet luchtvaart gehouden om een luchthavenbesluit vast te stellen voor de exploitatie van de regionale luchthaven Midden-Zeeland. Het luchthavenbesluit stelt regels voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer, met inbegrip van alle start- en landingsbewegingen en alle luchtverkeersbewegingen op de grond. Daarnaast moet het luchthavenbesluit voorschriften stellen op het gebied van veiligheid en maximale geluidsbelasting.¹
- 1.2 De Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland voorziet in het Luchthavenbesluit voor de regionale luchthaven Midden-Zeeland en is op 25 november 2021 in werking getreden. Artikel 4 van het Luchthavenbesluit bepaalt hoeveel vliegbewegingen maximaal op de regionale luchthaven zijn toegestaan. Burgerluchtverkeer is uitsluitend toegestaan met vliegtuigen en helikopters met een maximum startgewicht van 6.0000 kg. Het aantal vliegbewegingen met helikopters is beperkt tot 4000 per jaar, waarvan maximaal 60 vliegbewegingen 's nachts mogen plaatsvinden in het kader van spoedeisende hulpverlening of de uitoefening van politietaken.
- 1.3 Artikel 4 bevat twee uitzonderingen op de eis ten aanzien van het maximum startgewicht. Ten eerste kan de havenmeester van de luchthaven maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toestaan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg. Zodoende kan de havenmeester vliegbewegingen met de Bristow AW189 SAR-helikopter (met een maximum startgewicht van 8.600 kg) goedkeuren, maar deze uitzondering biedt slechts ruimte voor een beperkt aantal vluchten.
- 1.4 Ten tweede kan de havenmeester het uitvoeren van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg toestaan. De havenmeester kan deze vluchten goedkeuren voor zover het maximaal aantal toegestane helikoptervluchten (4000 per jaar) en het maximaal aantal toegestane nachtvluchten (60 per jaar) niet worden overschreden. Deze uitzonderingsgrond biedt dus een relatief ruime mogelijkheid om SAR-helikoptervluchten uit te voeren vanaf de regionale luchthaven Midden-Zeeland.
- 1.5 Ten slotte schrijft het Luchthavenbesluit voor dat de havenmeester van de regionale luchthaven toeziet op de naleving van de grenswaarden voor de geluidsbelasting en andere milieuvoorschriften.

2 Advies van To70

- 2.1 De provincie heeft To70 verzocht om een advies uit te brengen over de vraag of de uitzondering op het vereiste omtrent het maximale startgewicht van helikopters kan worden toegepast op de SAR-vluchten, trainingsvluchten en onderhoudsvluchten met de Bristow AW189 SAR-helikopter. To70 concludeert dat de SAR-vluchten van Bristow zijn toegestaan, maar dat het Luchthavenbesluit geen ruimte biedt voor het uitvoeren van de noodzakelijke trainingsvluchten en onderhoudsvluchten. To70 baseert deze conclusie op enkele verwijzingen naar definities van "SAR-vluchten" en "SAR-diensten" in verschillende Nederlandse luchtvaartregelgeving. To70 overweegt dat deze definities nopen tot een zeer beperkte interpretatie van het concept "SAR-vlucht" en komt op basis van die beperkte interpretatie tot de conclusie dat de uitzondering voor SAR-vluchten uit het Luchthavenbesluit niet van toepassing is op de trainingsvluchten en onderhoudsvluchten van Bristow.
- 2.2 De conclusie van To70 dat de luchtvaartactiviteiten van Bristow niet volledig kunnen worden uitgevoerd is dan ook uitsluitend gebaseerd op een restrictieve uitleg van definitie van "SAR-vluchten". Het advies van To70 onderschrijft dat de overige voorschriften uit het Luchthavenbesluit niet in de weg staan aan het uitvoeren van trainingsvluchten en onderhoudsvluchten. To70 komt op basis van indicatieve geluidsberekeningen tot de conclusie dat het totale aantal luchtvaartbewegingen van Bristow (dus inclusief trainingsvluchten en onderhoudsvluchten) kan worden uitgevoerd in overeenstemming met de

¹ Artikel 8.43 en 8.44 van de Wet luchtvaart.

geluidsvoorschriften die in het Luchthavenbesluit zijn opgenomen. Wij benadrukken dan ook dat de analyse van To70 uitsluitend is gebaseerd op een taalkundige uitleg van de definitie van "SAR-vlucht".

3 Onze kijk op het advies van To70

- 3.1 Bristow heeft ons verzocht om het advies van To70 te beoordelen en te bezien of het Luchthavenbesluit inderdaad geen mogelijkheden biedt voor het uitvoeren van alle luchtvaartactiviteiten van Bristow. Wij concluderen dat het advies van To70 onvoldoende overtuigend is en dat de taalkundige uitleg van de definitie van "SAR-vluchten" en "SAR-diensten" uit andere Nederlandse luchtvaartregelgeving niet de conclusie rechtvaardigt dat Bristow de desbetreffende luchthavenactiviteiten niet kan verrichten vanaf de regionale luchthaven Midden-Zeeland.
- 3.2 Allereerst merken wij op dat het Luchthavenbesluit zelf niet voorziet in een restrictieve definitie van SAR-vluchten en dat geen van de voorschriften uit het Luchthavenbesluit bepaalt dat de uitzondering voor het uitvoeren van SAR-vluchten, HEMS-vluchten, politievluchten en kustwachtvluchten niet kan worden toegepast op de luchthavenactiviteiten van Bristow. Daarentegen is de uitzondering van artikel 4 van het Luchthavenbesluit van toepassing op een groot aantal luchthavenactiviteiten die worden uitgevoerd met het oog op het algemeen belang. Wij zien niet in waarom deze uitzondering niet van toepassing zou zijn op een beperkte aantal trainingsvluchten en onderhoudsvluchten die van wezenlijk belang zijn voor de uitvoering van de *search & rescue* activiteiten van Bristow. Het Luchthavenbesluit zelf voorziet niet in een dermate strikte lezing van de uitzonderingsgrond.
- 3.3 In de tweede plaats benadrukken wij dat de uitzondering voor SAR-vluchten en kustwachtvluchten in artikel 4 van het Luchthavenbesluit slechts betrekking heeft op de mogelijkheid van de havenmeester om af te wijken van het vereiste omtrent het maximaal toegestane startgewicht van helikopters. Dit vereiste is bedoeld om zeker te stellen dat de activiteiten op de luchthaven in overeenstemming met de geluids- en milieuvoorschriften die in het Luchthavenbesluit zijn opgenomen kunnen worden uitgevoerd. Omdat de activiteiten van Bristow, met inbegrip van alle noodzakelijke trainingsvluchten en onderhoudsvluchten, kunnen worden uitgevoerd in overeenstemming met de geluids- en milieuvoorschriften uit het Luchthavenbesluit (hetgeen door de indicatieve geluids-berekeningen van To70 wordt onderschreven), staat het doel en de strekking van de uitzondering van artikel 4 van het Luchthavenbesluit niet in de weg aan het uitvoeren van de trainingsvluchten en onderhoudsvluchten van Bristow. Nu het doel van artikel 4 van het Luchthavenbesluit is gewaarborgd, zien wij geen rechtvaardiging voor het standpunt dat de luchthavenactiviteiten van Bristow, enkel op basis van een restrictieve taalkundige uitleg van het begrip "SAR-vluchten", niet toelaatbaar zouden zijn.
- 3.4 In de derde plaats verzetten wij ons tegen de wijze waarop het advies van To70 tamelijk willekeurig verwijst naar definities van "SAR-vlucht" en "SAR-dienst" in andere Nederlandse luchtvaartregelgeving. Deze definities zijn niet van toepassing zijn op het Luchthavenbesluit en bieden geen rechtvaardiging voor de conclusie dat het Luchthavenbesluit in lijn met deze regelgeving moet worden geïnterpreteerd. To70 baseert haar conclusie op de onderstaande voorbeelden van Nederlandse luchtvaartregelgeving.
 - (a) **Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014.** De regeling bevat diverse vrijstellingen van algemene luchtvaartregels, bijvoorbeeld ten aanzien van de minimumvlieghoogte en zichtvliegvoorschriften. Het besluit bevat een definitie van "SAR-vlucht" die verwijst naar de Regeling inzake de SAR-dienst 1994. Wij zien niet in waarom deze definitie de restrictieve interpretatie van To70 zou rechtvaardigen. Ten eerste wordt in het Luchthavenbesluit niet verwezen naar de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014. Daarom is het onduidelijk waarom de in deze regeling opgenomen definitie van "SAR-vlucht" enige betekenis zou hebben voor de toepassing van het Luchthavenbesluit. Belangrijker is, ten tweede, dat de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 niet expliciet bepaalt dat luchthavenactiviteiten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van SAR-vluchten (zoals trainings- en onderhoudsvluchten) zijn uitgezonderd van de definitie van de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014. Bovenal, met de verwijzing naar de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 lijkt juist bedoeld te zijn dat "SAR-vluchten" ruim moeten worden geïnterpreteerd en dat deze definitie alle activiteiten van de Nederlandse Opsporings- en Reddingsdienst omvat. Ten derde merken wij op dat de

voorschriften van de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 concreet en duidelijk bepalen dat ook trainingsvluchten onder de vrijstellingen van de algemene luchtvaartregels vallen. Wij menen dan ook dat zelfs als de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 enige relevantie zou hebben voor de uitleg van het Luchthavenbesluit, deze regeling juist een ruime uitleg van die definitie zou voorschrijven (en niet een restrictieve uitleg van die definitie zoals wordt voorgesteld door To70). Wij concluderen daarom dat de verwijzing naar de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 onvoldoende steun biedt voor een restrictieve uitleg van de definitie van SAR-vluchten in het algemeen of in het kader van het Luchthavenbesluit.

- (b) **Regeling organisatie Kustwacht Nederland.** De regeling bevat bepalingen ten aanzien van de interne organisatie van de Nederlandse Kustwacht. De regeling bevat een definitie van "SAR-taken" waarin wordt gewezen op het vertrekken van reddingsdiensten aan bemanningen en passagiers van vliegtuigen en schepen. Wij zien niet in waarom ook deze definitie een restrictieve uitleg van "SAR-vluchten" zoals bedoeld in het Luchthavenbesluit zou rechtvaardigen. Ten eerste verwijst het Luchthavenbesluit niet naar de Regeling organisatie Kustwacht Nederland. Daarom is het onduidelijk waarom de definitie van "SAR-taken" opgenomen in deze regeling enige betekenis zou hebben voor de toepassing en uitleg van de definitie van "SAR-vluchten" als bedoeld in het Luchthavenbesluit. Belangrijker is, ten tweede, dat de Regeling organisatie Kustwacht Nederland niet expliciet bepaalt dat luchthavenactiviteiten die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van SAR-vluchten (zoals noodzakelijke trainings- en onderhoudsvluchten) zijn uitgezonderd van de definitie "SAR-diensten" uit de Regeling organisatie Kustwacht Nederland. Wij concluderen daarom dat de verwijzing naar de Regeling organisatie Kustwacht Nederland onvoldoende steun biedt voor een restrictieve uitleg van de definitie van SAR-vluchten in het algemeen of in het kader van het Luchthavenbesluit.
- (c) **Besluit burgerluchthavens.** Het besluit bevat gedetailleerde regels over de wijze waarop geluidsvoorschriften en externe veiligheidsvoorschriften in een luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Daarnaast voorziet het besluit in specifieke bepalingen met betrekking tot welke vliegtuigen en helikopters mogen landen op locaties buiten een luchthaven. Het besluit bevat alleen een verwijzing naar "SAR-diensten" als bedoeld in de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 en bepaalt dat helikopters die diensten verrichten voor de opsporing en redding van personen en dieren in levensbedreigende omstandigheden buiten een luchthaven kunnen landen. Wij zien niet in waarom de verwijzing naar "SAR-diensten" in het Besluit burgerluchthavens een restrictieve uitleg van "SAR-vluchten" als bedoeld in het Luchthavenbesluit zou rechtvaardigen. Ten eerste, het Luchthavenbesluit verwijst op dit specifieke punt niet naar het Besluit burgerluchthavens. Daarom is het onduidelijk waarom de definitie van "SAR-diensten" uit deze regeling enige betekenis zou hebben voor de toepassing en uitleg van de in het Luchthavenbesluit opgenomen definitie van "SAR-vluchten". Belangrijker is, ten tweede, dat het Besluit burgerluchthavens alleen verwijst naar SAR-diensten met betrekking tot de mogelijkheid voor helikopters om buiten een luchthaven te landen. Het Besluit burgerluchthavens bepaalt niet dat luchthavenactiviteiten die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van SAR-vluchten (zoals trainings- en onderhoudsvluchten) zijn uitgesloten van de definities die in het Besluit burgerluchthavens worden gehanteerd. Ten derde, vergelijkbaar met de overweging onder paragraaf 3.4(a) hierboven, lijkt met de verwijzing in artikel 20(l) van het Besluit burgerluchthavens naar de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 bedoeld te zijn dat "SAR-vluchten" juist ruim moeten worden uitgelegd en dat deze definitie alle activiteiten de Nederlandse Opsporings- en Reddingsdienst omvat. Wij concluderen derhalve dat de verwijzing naar het Besluit burgerluchthavens onvoldoende steun biedt voor een restrictieve uitleg van de definitie van SAR-vluchten in het algemeen of in de context van het Luchthavenbesluit.
- (d) **Regeling luchtverkeersdienstverlening.** De regeling betreft de luchtverkeersleidingsdiensten en bepaalt wanneer goedkeuring kan worden verleend voor het afwijken van algemene luchtverkeersvoorschriften. De regeling bepaalt dat de luchtverkeersleiding toestemming kan geven voor het opstijgen en landen van SAR-vluchten in afwijking van de gebruikelijke minimum vliegziekteisen. Een definitie van "SAR-vlucht" geeft de regeling niet. Daarnaast hanteert de regeling op geen enkele wijze een restrictieve uitleg van SAR-vlucht in het algemeen of in het kader van het Luchthavenbesluit. In navolging van onze bovenstaande opmerkingen concluderen

wij daarom dat de verwijzing naar "SAR-vlucht" in de Regeling luchtverkeersdienstverlening niet het eindoordeel rechtvaardigt dat Bristow geen noodzakelijke trainings- en onderhoudsvluchten vanaf de regionale luchthaven Midden-Zeeland kan uitvoeren.

4 Conclusie

- 4.1 Op grond van bovenstaande overwegingen concluderen wij dat de verwijzingen in het advies van To70 niet de conclusie rechtvaardigen dat het Bristow niet is toegestaan om vanaf de regionale luchthaven Midden-Zeeland trainings- en onderhoudsvluchten uit te voeren. Wij zijn van mening dat de verwijzingen in het advies van To70 niet van toepassing zijn op het Luchthavenbesluit en zelfs de tegenovergestelde conclusie ondersteunen, namelijk dat Bristow deze activiteiten juist wel kan uitvoeren.
- 4.2 Wij benadrukken dat het Luchthavenbesluit alleen verwijst naar SAR-vluchten om vast te stellen welke helikoptervluchten kunnen worden uitgezonderd van de in het Luchthavenbesluit opgenomen eisen ten aanzien van het maximum startgewicht. Nu To70 op basis van eigen indicatieve geluidsberekeningen vaststelt dat de activiteiten van Bristow (inclusief trainings- en onderhoudsvluchten) kunnen worden uitgevoerd in overeenstemming met de geluid- en milieuvoorschriften van het Luchthavenbesluit, menen wij dat het doel en de strekking van artikel 4 van het Luchthavenbesluit niet in de weg staan aan het uitvoeren van de voorgenumen opsporings- en reddingactiviteiten.
- 4.3 Wij begrijpen dat de provincie zich op dit moment buigt over een nieuw luchthavenbesluit voor de regionale luchthaven Midden-Zeeland. Voor zover de provincie de wens zou hebben om meer specifiek te bepalen dat de uitzondering uit artikel 4 van het Luchthavenbesluit inderdaad van toepassing is op de SAR-vluchten, trainingsvluchten en onderhoudsvluchten van Bristow, kan de formulering van artikel 4 in het nieuwe luchthavenbesluit worden verduidelijkt. Dat laat naar onze mening onverlet dat het uitvoeren van de luchthavenactiviteiten van Bristow past binnen de uitzondering van artikel 4 van het huidige Luchthavenbesluit. Het uitvoeren van deze luchthavenactiviteiten voldoet aan de geluids- en milieueisen uit het Luchthavenbesluit en doet daarom geen afbreuk aan het doel en de strekking van artikel 4 van het huidige Luchthavenbesluit.



> Retouradres Postbus 10.000 1780 CA Den Helder

Provinciale Staten | Provincie Zeeland
Provinciehuis, Abdij 6
4331 BK Middelburg

Kustwacht Nederland

Rijkszee- en Marinehaven
MPC 10A
Postbus 10.000
1780 CA Den Helder
www.kustwacht.nl

Contactpersoon

Sr. Beleidsadviseur Kustwacht
Mob. [REDACTED]

Datum 7 september 2022
Onderwerp Informatiebrief over Kustwacht Nederland en het belang van de SAR-taken voor de Provincie Zeeland

Onze referentie
CZSK20220089949

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

Aanleiding

De aanleiding van deze informatiebrief is het stationeren van een helikopter van de Kustwacht Nederland (KWNL) vanaf november 2022 op de Luchthaven Midden-Zeeland (MZ). Deze helikopter zal door KWNL worden ingezet voor Search-en Rescue (SAR) taken.

Deze inzet is eerder besproken met de Provincie Zeeland en hieruit is een behoefte aan aanvullende informatie bestaan. Deze informatiebrief voorziet in die behoefte en gaat in op de KWNL in het algemeen en de SAR-taak in het bijzonder. Tevens wordt ingegaan op het belang van deze SAR-taak voor de Provincie Zeeland.

Op 14 september 2022 vindt een vooroverleg plaats met de gedeputeerde, dhr. Van Der Velde, en het geplande overleg met de Provinciale Staten is op 28 september 2022. KWNL zal aan beide overleggen deelnemen.

Missie en taken van de Kustwacht Nederland

De missie van de KWNL is het zorgen voor een veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee en in het geval van maritieme hulpverlening ook de grote binnenwateren, waaronder de Waddenzee, het IJsselmeer en de Zeeuwse en Hollandse Stroom.

De KWNL staat 24/7 paraat voor de uitvoering van haar taken. De coördinatie van deze taken vindt plaats vanuit het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder.

De kustwachttaken zijn onderverdeeld in drie (hoofd)categorieën:

- **Dienstverlening**
Hieronder valt het zoeken en redden van personen in nood op het water (de SAR-taken), maar ook Noodsleephulp, Radio Medisch Advies en Rampen- en Incidentenbestrijding;
- **Handhavingstaken**
Hieronder valt toezicht, opsporing en sanctionerend optreden, zoals naleving van milieuwetgeving, bestrijding criminaliteit en bevordering naleving visserijbeleid;

- *Maritime Security*

Hieronder vallen de informatietaken uit die bijdragen aan de beveiliging van de Noordzee tegen moedwillige verstoringen en bedreigingen, zoals *pre-arrival* analyse en behandelen van bijstandsaanvragen.

Kustwacht Nederland

De kustwachttaken worden door de KWNL in opdracht van zes ministeries en in samenwerking met verschillende diensten van de ministeries uitgevoerd: Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W), Justitie en Veiligheid, Defensie, Economische Zaken en Klimaat, Financiën en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De Minister van I&W is, als coördinerend minister, beleidsverantwoordelijk voor de KWNL.

Datum
07 september 2022

Onze referentie
CZSK20220089949

Search-and-rescue taken

Het ministerie van I&W is beleidsverantwoordelijk en opdrachtgever voor de SAR-taken. De uitvoering is belegd bij de KWNL en haar partners. De KWNL is verantwoordelijk voor de afhandeling van SAR-incidenten in een groot geografisch (inzet)gebied. Het gaat onder meer om het Nederlandse deel van de Noordzee, de Nederlandse Exclusieve Economische Zone, de Waddenzee, IJsselmeer, Randmeren, de Hollandse stromen en de Zeeuwse stromen, bestaande uit Veerse Meer, Grevelingenmeer, Volkerak, Oosterschelde en Westerschelde (zie **bijlage 1** voor het verantwoordelijkheidsgebied KWNL).

Voor de uitvoering van de SAR-taak is naast de inzet van de schepen van de KNRM en het KWNL-patrouillevliegtuig ook de inzet van de KWNL-helikoptercapaciteit essentieel. Bij het KWC komen de noodmeldingen binnen en de *SAR Mission Coordinator* bepaalt vervolgens of inzet van een helikopter voor het zoeken en redden noodzakelijk is.

Het is van belang dat mensen in nood zo snel mogelijk in veiligheid worden gebracht. Het ministerie van I&W heeft eisen opgesteld over SAR-helikopterinzet, vastgelegd in de zorgnorm helikopterinzet. De zorgnorm stipuleert daarbij (kort gezegd) dat er altijd (24/7), afhankelijk van de geografische positie, binnen uiterlijk 90 tot 120 minuten helikoptercapaciteit ter plaatse moet zijn voor het redden van 16 personen.

De KWNL heeft continue de beschikking over twee SAR-helikopters. De inzet van een SAR-helikopter vindt primair plaats vanaf de zogenaamde "Home Base" op Den Helder (Den Helder Airport; DHA). Het gebruik van een zuidelijker gelegen tweede basis (vanaf november 2022 Luchthaven Midden Zeeland; MZ) is belangrijk omdat daarmee geografische spreiding van de helikoptercapaciteit plaatsvindt. De tijd tussen alarmering en redding kan daarmee in veel gevallen aanzienlijk worden verkort. Daarnaast vergroot de inzet van twee bases de kans op continuïteit in de operatie bijvoorbeeld in geval van slechte weersomstandigheden of niet beschikbaarheid.

Verwachte inzet SAR-helikopter vanaf Midden-Zeeland

In het geval van een calamiteit zal in principe de helikopter worden ingezet die het snelst ter plaatse kan zijn. De ervaring is dat dit veelal inzet vanuit Den Helder betekent. Het grootste gedeelte van het geografische inzetgebied is

namelijk door de meer centrale ligging het snelst vanuit Den Helder te bereiken. Inzet van de helikopter vanaf Midden-Zeeland zal met name plaatsvinden bij incidenten en calamiteiten in het (kleinere) zuidelijke gedeelte van het geografische inzetgebied. In **bijlage 2** is op de kaart aangegeven in welk gebied het zoeken en redden van mensen beter kan plaatsvinden vanaf MZ dan vanaf DHA.

Kustwacht Nederland

Datum
07 september 2022

Onze referentie
CZSK20220089949

De afgelopen vier jaar is gemiddeld per jaar bij 133 SAR-acties een SAR-helikopter ingezet. Gezien de historische geografische spreiding is de verwachting dat jaarlijks ongeveer 60 SAR-vluchten vanaf MZ zullen worden uitgevoerd. Hiervan zullen naar schatting jaarlijks 18 SAR-vluchten in de nacht plaatsvinden.

De firma Bristow levert vanaf november 2022 de SAR-helikoptercapaciteit aan de KWNL en stationeert de SAR-helikopters op DHA en MZ. Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van het type helikopter AW189. Deze SAR-helikopter beschikt over een *flight nurse* en heeft een reddingscapaciteit van 16 personen.

Afsluiting

Gezien de intensiteit van de professionele scheepvaart en de grote hoeveelheid pleziervaart in en nabij de Provincie Zeeland levert de KWNL met haar partners een grote maatschappelijke bijdrage op gebied van SAR. Met de stationering van een SAR-helikopter op MZ is de Provincie Zeeland verzekerd van snelle en adequate inzet van SAR-helikoptercapaciteit in geval van een ongeval op de Noordzee of op de grote binnenwateren. Snelle en professionele hulpverlening is immers cruciaal voor de overlevingskansen van mensen in nood.

Met vriendelijke groet,



Kapitein ter zee N.I.J. [redacted]
Directeur Kustwacht Nederland

Kustwacht Nederland



Kustwacht Nederland

