

Croon advocaten N.V.

Postbus 95599
2509 CN 'S-GRAVENHAGE

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Wijzigingsbesluit op Woo-verzoek	219452		

Middelburg, 13 december 2022

Geachte heer Ten Berge,

Op 13 oktober 2022 heeft u een verzoek ingediend, waarbij u op grond van de Wet open overheid (Woo) verzoekt om alle documenten te verstrekken met betrekking tot de SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland, specifiek heeft u verzocht om 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.

Op 1 november 2022 hebben we u het Woo-besluit toegezonden (kenmerk 219452), samen met de volgende documenten:

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

Op 28 november 2022 heeft u hier tegen een bezwaarschrift ingediend waarin u, met redenen omkleedt aangeeft, niet akkoord te zijn met ons besluit. De provincie Zeeland wil graag kijken of het voorkomen van een hoorzitting mogelijk is. Daarom hebben we contact opgenomen met Croon advocaten en met u gesproken naar welke documenten u specifiek op zoek bent. U heeft aangegeven dat u op zoek bent naar documenten die ten grondslag liggen aan het GS-standpunt van 20 september 2022 waarin GS zich uitspreekt over de interpretatie van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Wij hebben reeds in het Woo-besluit van 1 november jl. aangegeven dat wij geen documenten onder ons hebben inhoudende de noodzakelijkheid van het uitvoeren van oefen- en onderhoudsvluchten vanaf vliegveld Midden-Zeeland, behalve de reeds aan u toegezonden documenten. Wij hebben op basis van deze documenten die ons zijn toegekomen en mondelinge gesprekken met Defensie, Kustwacht en Bristow een standpunt ingenomen. Dit heeft geleid tot het GS standpunt van 20 september jl.

Telefonisch is met u afgesproken dat wij u nog de volgende documenten toe sturen:

- E-mail Bristow met bijlage Memorandum SARvluchten Luchthaven Midden-Zeeland van 11 april 2022 (de contra expertise).
- Adviesaanvraag RUD Zeeland op contra expertise van Norton Rose Fulbright (het memorandum).
- E-mail RUD van 16 juni 2022 naar Bristow met bijlagen:
 - 1. brief aan Bristow
 - 2. advies RUD op het Memorandum van Norton Rose Fulbright.
- Powerpoint presentatie Defensie en Kustwacht Nederland gehouden voor Provinciale Staten tijdens de GS-informatiebijeenkomst op 28 september 2022.
- Powerpoint presentatie Bristow gehouden voor Provinciale Staten tijdens de GS-informatiebijeenkomst op 28 september 2022.

Het verzenden van bovenstaande documenten, betekent een wijzigingsbesluit inzake de Woo.

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

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.

- 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;

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

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/beleid-en-regelgeving/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. E-mail Bristow met bijlage Memorandum SARvluchten Luchthaven Midden-Zeeland van 11 april 2022 (de contra expertise).
2. Adviesaanvraag RUD Zeeland op contra expertise van Norton Rose Fulbright (het memorandum).
3. E-mail RUD van 16 juni 2022 naar Bristow met bijlagen:
4. 1. brief aan Bristow
5. 2. advies RUD op het Memorandum van Norton Rose Fulbright.
6. Powerpoint presentatie Defensie en Kustwacht Nederland.
7. Powerpoint presentatie Bristow.

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

Van: >@bristowgroup.com>
Verzonden: maandag 11 april 2022 09:24
Aan:
CC:
Onderwerp: Re: Advies SAR-helikopter
Bijlagen: Norton Rose Fulbright memorandum SAR-vluchten luchthaven Midden-Zeeland (8 april 2022) (pdf)[79].pdf

Beste

Dank voor het toezenden van het advies van To70.

In reactie hierop heeft Bristow dit advies laten evalueren door een advocatenkantoor dat in de luchtvaart wetgeving specialiseert; de uitkomsten hiervan zijn in een memorandum opgesomd waarvan ik een kopie als bijlage meestuur.

Op grond van de overwegingen in de bijlage 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.

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 milieuvorschriften 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 voorgenomen opsporings- en reddingactiviteiten.

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.

Bristow Netherlands is voornemens deze cruciale levensreddende dienst naar Zeeland te brengen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit een zeer positieve ontwikkeling is waar de gemeenschap significante voordelen van zal ondervinden. Ons bedrijf bevindt zich inmiddels in een intensieve periode van mobilisatie, waarbij het merendeel van het personeel geworven is en het materiaal aangekocht wordt. In het licht van deze stevige investeringen vinden we het van groot belang om open te communiceren en helder te hebben wat de standpunten van de Provincie zijn mbt deze vraagstukken. Namens Bristow wil ik de Provincie verzoeken haar standpunten ten aanzien van dit dossier tegenover ons te verduidelijken; indien gewenst staan wij graag open voor een gesprek over deze onderwerpen.

Met vriendelijke groeten,

Director – Bristow Netherlands BV
Bristow Search and Rescue

ADVIESAANVRAAG PROVINCIE AAN RUD ZEELAND

Afkomstig van:		Afdeling JIS
Ingestuurd naar en op:	accountdeskdvo@rud-zeeland.nl (in cc naar rudverzondenstukken@zeeland.nl)	
Uiterste datum ontvangst Advies	Maand/jaar: 20 april 2022	
Heeft betrekking op welk onderwerp:	 61060 Diversen 	
Adviesaanvraag houdt in:	Graag willen wij advies en verzoeken hierbij aan de RUD Zeeland om advies op de uitgevoerde contra-expertise van Bristow Reactie graag uiterlijk <u>z.s.m.</u>	

Onderwerp: advies SAR op Midden Zeeland
Bijlagen: Brief naar Bristow.pdf; Advies RUD Zeeland op contra expertise Bristow.pdf

Van:

Verzonden: donderdag 16 juni 2022 11:13

Aan: @bristowgroup.com' <@bristowgroup.com>

Onderwerp: advies SAR op Midden Zeeland

Geachte heer,

Zie in de bijlage een brief aan u gericht.

Met vriendelijke groet,

Ineke Jansen
Afdelingshoofd Vergunningverlening



DE OMGEVINGSDIENST VOOR EEN SCHOON EN VEILIG ZEELAND

► Postbus 35
► 4530 AA Terneuzen
► Tel. 0651206781
► www.rud-zeeland.nl

Voor algemene vragen kunt u contact opnemen via het algemene nummer 0115 745 100.

Bristow Netherlands BV

T.a.v. de heer [REDACTED]

Via e-mail: [REDACTED]

ons kenmerk : W-AVR220153 / 00300099
document nr. : 2022-730630
contactpersoon : mevrouw [REDACTED]
tel. : [REDACTED]
e-mail : [REDACTED]
verzonden : 15 juni 2022

Terneuzen, 8 juni 2022

Betreft: reactie op uw e-mail en memo AW-189 SAR helikopter / vliegveld Midden-Zeeland

Geachte heer [REDACTED],

In april 2022 zond u de provincie Zeeland een e-mail en een memo van Norton Rose Fulbright LLP. Dit naar aanleiding van het advies van To70 waarbij werd geconcludeerd dat alle vluchten die niet kunnen worden aangemerkt als SAR-vlucht (zoals trainings- en onderhoudsvluchten) met AW-189 helikopters welke Bristow in de toekomst voornemens is uit te voeren niet passen binnen het geldende luchthavenbesluit van vliegveld Midden-Zeeland. In uw e-mail schreef u dat Bristow van oordeel is dat deze activiteiten wel degelijk passen binnen het luchthavenbesluit. U verzocht de provincie haar standpunten omtrent dit dossier te verduidelijken.

Uw e-mail en de memo zijn door de provincie doorgestuurd naar de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland (RUD Zeeland). Namens de provincie Zeeland voert RUD Zeeland taken betreffende luchtvaart uit. De provincie Zeeland heeft in een later stadium aan RUD Zeeland verzocht te reageren op uw schrijven en het aanspreekpunt voor dit dossier te vormen.

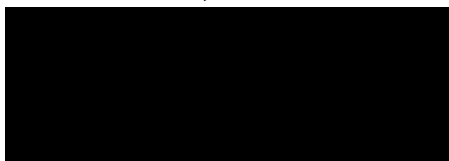
Wij hebben kennis genomen van uw standpunt. Wij blijven bij ons oordeel – zoals verwoord in het bijgevoegde schrijven - dat een wijziging van het luchthavenbesluit noodzakelijk is om alle voorgenomen activiteiten te kunnen uitvoeren.

Nadere informatie

Voor vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met de in het briefhoofd genoemde contactpersoon.

Hoogachtend,

Gedeputeerde staten van Zeeland,
namens dezen,



hoofd afdeling Vergunningen
mevr. mr. ing. I. Jansen

Provincie Zeeland
T.a.v. mevrouw [REDACTED]
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

ons kenmerk : W-AVR220153 / 00300099
document nr. : 2022-718797
contactpersoon : de heer [REDACTED]
tel. : [REDACTED]
e-mail : [REDACTED]
verzonden : 28 april 2022

Terneuzen, 20 april 2022

Betreft: Adviesverzoek RUD Zeeland met betrekking tot contra expertise Bristow

Geachte mevrouw [REDACTED],

Op 12 april 2022 hebben wij uw verzoek tot advies ontvangen naar aanleiding van de door Bristow ingediende memo d.d. 8 april 2022.

Aanleiding advies

De memo van Bristow betreft een reactie c.q. contra expertise op het onderzoek welke is uitgevoerd door luchtvaartadviesbureau To70 in opdracht van RUD Zeeland. Het onderzoek van To70 ging in op de vraag of de voorgenomen Search And Rescue (hierna: SAR) activiteiten van vliegveld Midden-Zeeland passen binnen het vigerende luchthavenbesluit. To70 heeft geadviseerd dat het onder het huidige luchthavenbesluit niet toegestaan is om meer dan 12 keer per jaar trainings- en onderhoudsvluchten met een helikopter zwaarder dan 6.000 kg te laten uitvoeren. Bristow bestrijdt deze interpretatie van het luchthavenbesluit en stelt in haar memo dat deze activiteiten wel degelijk zijn toegestaan op basis van het luchthavenbesluit.

RUD Zeeland heeft eerder mondeling gecommuniceerd richting de provincie dat zij de conclusie van To70 deelt. De provincie Zeeland vraagt aan RUD Zeeland of de memo en daaruit voortvloeiende interpretatie van Bristow aanleiding geeft tot het innemen van een ander standpunt.

Tijdspad

Op 15 mei 2014 is de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland bekend gemaakt. Op 1 februari 2019 is een aanvraag ontvangen van de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland voor het wijzigen van het luchthavenbesluit. De volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit zijn aangevraagd:

- verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar;
- verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes en handhavingspunten;
- wijzigen van het luchthavengebied;
- incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg.

Op 10 juli 2020 is een besluit houdende de wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vastgesteld. Dit besluit is op 24 november 2021 bekend gemaakt in het Provinciaal Blad en op 25 november 2021 in werking getreden. Een onderdeel van het besluit is het m.e.r.-beoordelingsbesluit van 26 oktober 2018 waarin is besloten dat geen milieueffectrapport (hierna: MER) noodzakelijk is.

Wij hebben voor het eerst kennis genomen van de voorgenomen ontwikkelingen aangaande de secundaire uitvalsbasis op Midden-Zeeland voor (SAR) vluchten met een AW-189 helikopter medio 2021.

Stellingen Bristow

In haar memo stelt Bristow samengevat dat de verwijzingen van To70 naar verschillende wet- en regelgeving niet van toepassing is op het luchthavenbesluit en zelfs de tegenovergestelde conclusie ondersteunen. Tevens wordt benadrukt dat To70 op basis van eigen indicatieve geluidsberekeningen vaststelt dat de SAR gerelateerde activiteiten kunnen worden uitgevoerd in overeenstemming met de geluid- en milieuvoorschriften van het Luchthavenbesluit. Om die reden stelt Bristow dat artikel 4 van het luchthavenbesluit zich niet verzet tegen de voorgenomen vluchten met een AW-189 helikopter.

Overwegingen RUD Zeeland

Wij blijven op het standpunt staan dat de voorgenomen vluchten met een AW-189 helikopter niet passen binnen het luchthavenbesluit en zodoende een wijziging noodzakelijk is. Wij overwegen het volgende.

Tijdspad

Gelet op het hierboven geschetste tijdspad was het onmogelijk voor het bevoegd gezag om de milieueffecten van de SAR gerelateerde activiteiten te beoordelen bij het opstellen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit en het luchthavenbesluit.

Dit standpunt staat ook verwoord in het verweerschrift inzake de beroepsprocedure voor de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen.

Effecten omgeving / milieu / natuur SAR activiteiten niet onderzocht

In de aanvraag om een luchthavenbesluit en de m.e.r.-beoordeling is expliciet rekening gehouden met 2.000 bewegingen met helikopters van 3.000 kg en 2.000 bewegingen met helikopters van 3.500 kg. Dit was destijds de voorgenomen representatieve bedrijfssituatie. Deze uitbreiding voor het aantal helikopterbewegingen werd aangevraagd voor de bouw en onderhoud van windmolens. Er is alleen rekening gehouden met de milieueffecten van deze helikopters. Bristow stelt dat To70 indicatieve geluidsberekeningen heeft uitgevoerd waaruit blijkt dat er kan worden voldaan aan de geluidsvoorschriften van het luchthavenbesluit. Deze stelling behoeft ons inziens nuanceren. Er is in het luchthavenbesluit sprake van een geluidsbudget/-plafond. Dit plafond zal sneller worden bereikt indien meer bewegingen zullen plaatsvinden met de AW-189 (8.600 kg zware helikopter die meer geluid produceert dan bovengenoemde helikopters). Er zullen als gevolg daarvan minder bewegingen / geluidsruimte overblijven voor de overige helikopters.

De m.e.r.-beoordeling en het luchthavenbesluit omvat echter meer dan alleen het geluidsbudget. Er is destijds ook geen rekening gehouden met de overige effecten op het milieu / de omgeving / natuur van 250 bewegingen met een 8.600 kg helikopter. Te denken valt onder andere aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, externe veiligheid, luchtkwaliteit, gezondheid, etc. Deze gevolgen moeten door de aanvrager in kaart worden gebracht in een m.e.r.-beoordelingsnotitie, waarna het bevoegd gezag dient te beslissen of een MER (milieueffectrapport) moet worden opgesteld. Vervolgens kan worden beoordeeld of kan worden ingestemd met de aanvraag om een gewijzigd luchthavenbesluit. Bij het luchthavenbesluit wordt getoetst aan het beleid van de provincie Zeeland zoals destijds

verankerd in het Omgevingsplan Zeeland 2018 (thans: de Zeeuwse Omgevingsvisie). Bij het luchthavenbesluit van 25 november 2021 is in de toelichting expliciet overwogen dat het Zeeuwse beleid de uitbreiding van het aantal helikopters in principe niet toestaat, maar dat er op basis van een uitzondering (aanhaken met ander beleid; energietransitie windmolens) wel toestemming kan worden verleend. Deze overweging is niet zomaar 1 op 1 toepasbaar voor de AW-189 vluchten. Hier is een separate toetsing voor noodzakelijk.

Geconcludeerd kan worden dat in de m.e.r.-beoordelingsnotitie, de aanvraag om een luchthavenbesluit en in de besluitvorming bij beide besluiten geen rekening is gehouden met 250 bewegingen met een AW-189 helikopter c.q. met de nu voorgenomen SAR-activiteiten.

Interpretatie artikel 4 van het luchthavenbesluit

In artikel 4, vijfde lid, van het luchthavenbesluit is opgenomen dat een 'SAR-vlucht' boven de 6.000 kg is toegestaan. Een SAR-vlucht is niet gedefinieerd in artikel 1, noch in de toelichting van het luchthavenbesluit. To70 heeft aansluiting gezocht bij onder meer artikel 1.1. van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. De begripsomschrijving in deze regeling luidt:

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;

Bristow stelt dat deze regeling niet kan worden gebruikt voor uitleg van dit begrip. Wij kunnen deze stelling niet volgen. De Vrijstellingsregeling vindt haar bestaansrecht in het Besluit luchtverkeer 2014. Het Besluit luchtverkeer 2014 vindt haar bestaansrecht in de Wet luchtvaart. In het verweerschrift inzake de beroepsprocedure tegen de uitbreiding van helikopterbewegingen wordt overigens eveneens verwezen naar de definitieomschrijving van SAR-vlucht in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014.

Bovengenoemde begripsomschrijving biedt naar ons oordeel geen ruimte om onder het begrip SAR-vlucht ook trainings- en onderhoudsvluchten te scharen, daar deze niet als doel de opsporing en redding van mensen of dieren in levensbedreigende omstandigheden hebben.

Wij zijn voorts van oordeel dat niet alleen een grammaticale interpretatie van dit artikel van doorslaggevende betekenis dient te zijn. In het bijzonder dient hier ook een wets-/rechtshistorische interpretatie in overweging te worden genomen. Dit betekent dat ook moet worden gekeken naar de omstandigheden ten tijde van het aanbrengen van deze uitzonderingsgrond in het Luchthavenbesluit.

Gelet op het eerder geschetste tijdspad waren trainings- en onderhoudsvluchten met een AW-189 in zijn geheel niet aan de orde bij het creëren van deze uitzonderingsgrond. Het bevoegd gezag kon zodoende niet als oogmerk hebben ook deze uitzonderingsgrond te laten gelden ten aanzien van niet-spoedeisende vluchten. Deze uitzonderingsgrond is daarnaast op advies van de Commissie Regionaal Overleg (C.R.O.) van de luchthaven Midden-Zeeland aangebracht. De CRO heeft later bij brief van 11 oktober 2021 een nadere toelichting gegeven hierop. In de brief wordt meermaals benadrukt dat de uitzondering betrekking heeft op incidenteel gebruik voor spoedeisende hulp.

In de praktijk vonden SAR-vluchten (vallende onder de noemer "maatschappelijke bewegingen in de jaarrapportage van luchthaven Midden-Zeeland) bovendien al jarenlang plaats, maar dit was dan ook (zeer) incidenteel. Zo volgt uit onderstaand overzicht van de jaarlijks gerealiseerde helikopterbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland.

Jaar	Totaal bewegingen	Maatschappelijk bewegingen
2017	264	2
2018	624	6
2019	608	4
2020	772	2
2021	868	4

Dit aantal maatschappelijke bewegingen draagt in verwaarloosbare mate bij aan de reeds onderzochte (milieu)effecten. Wanneer de bewegingen met een AW-189 helikopter echter worden uitgebreid naar 250 stuks, dan kan die conclusie niet zondermeer worden getrokken en is een onderzoek naar de (milieu)effecten noodzakelijk met bijbehorende besluitvorming.

Conclusie

Gelet op bovenstaande overwegingen blijven wij bij de conclusie dat de voorgenomen activiteiten niet zijn meegenomen bij (de aanvraag om) het luchthavenbesluit van 25 november 2021. De (milieu)effecten van deze bewegingen zijn nooit onderzocht en door het bevoegd gezag beoordeeld in de procedures voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit en voor het luchthavenbesluit. De trainings- en onderhoudsvluchten met een AW-189 passen niet binnen het geldende luchthavenbesluit.

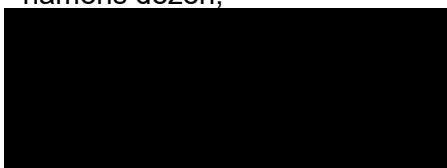
Er is dan ook een nieuw luchthavenbesluit noodzakelijk met een nieuwe m.e.r.-beoordeling indien Bristow deze activiteiten zou willen gaan uitvoeren vanaf vliegveld Midden-Zeeland.

Nadere informatie

Voor vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met de in het briefhoofd genoemde contactpersoon.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van RUD Zeeland,
namens dezen,



hoofd afdeling Vergunningen
mevr. mr. ing. I. Jansen



Defensie Materieel Organisatie
Ministerie van Defensie



Maatschappelijk belang SAR-helikopters

Defensie
Kustwacht Nederland
Bristow Helikopters



Introductie deelnemers Defensie/KWNL/Bristow



Presentaties

1. Aanbesteding SAR-helikopters – dhr. [REDACTED]
(PL DMO)
2. Organisatie en taken Kustwacht Nederland – mw.
Nicole Kuipers (directeur KWNL)
3. Uitvoering SAR-taak – dhr. James Lorraine
(directeur Bristow Nederland BV.)



Defensie Materieel Organisatie
Ministerie van Defensie

Aanbesteding vervanging SAR- helikopters



Aanbesteding

1. Opdracht aanbesteding
2. Uitgangspunten aanbesteding
3. Traject na publicatie aanbesteding
4. Aanbieding winnende partij aanbesteding



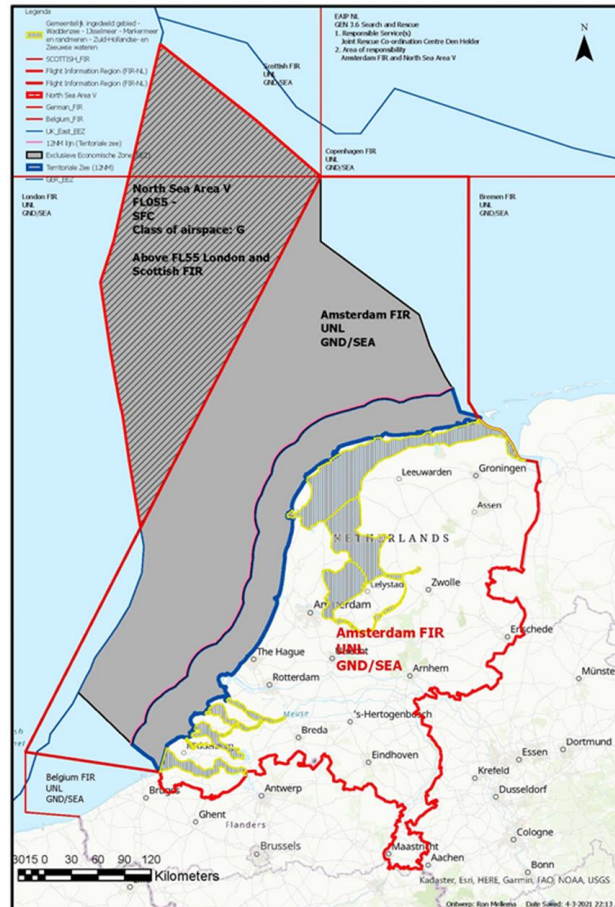
Opdracht

Raad voor de Kustwacht

Directeur Plannen



Uitgangspunten





Traject na publicatie aanbesteding

- Aanbieder verantwoordelijk voor invulling eisen
- DMO controleert
- Restrictieve communicatie



Aanbieding winnende partij aanbesteding

- 2 AW189 helikopters
- Notice maximaal 20 minuten
- Den Helder Airport en Luchthaven Midden Zeeland als tweede basis
- Operationeel vanaf 4 november 2022



Kustwacht Nederland



**Informatiesessie
Provincie Zeeland**

**KTZ Nicole Kuipers
Directeur KWNL**



Wat gebeurt er op de Noordzee?



- Commerciële scheepvaart
- Visserij
- Olie- en gasplatforms
- Zandwinning
- Natuurgebieden
- Leidingen en kabels
- Zeewierteelt
- Recreatie/Pleziervaart
- Vaarroutes
- Ankergebieden
- Defensieoefengebieden
- Munitiestortplaatsen
- CO2-opslag
- (Drugs)smokkel
- Windenergie op Zee

Toezicht en controle door:
Koninklijke Marechaussee
Douane
Politie
Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Inspectie Leefomgeving en Transport
Rijkswaterstaat
Staatstoezicht op de Mijnen







Missie

“Veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee”

Hoofdtaken

- Dienstverlening
- Handhaving
- Maritime Security

DIENTSTVERLENING



Maritieme hulpverlening,
opsporing & redding (SAR)



Zeeverkeersonderzoek



Nood-, spoed- en
veiligheidsverkeer



Explosieven opruiming



Rampen- en
incidentenbestrijding



Vaarwegmarkering



Verkeersbegeleiding



Radio medische dienst

HANDHAVING



Algemene politietaak



Toezicht
scheepvaartverkeer



Douanetoezicht



Toezicht
uitrusting schepen



Toezicht Milieu



Toezicht
mijnbouwactiviteiten
noordzee



Toezicht Visserij



Grensbewaking

MARITIME SECURITY



Beveiliging installaties zee



ReCAAP berichten



Berichten security levels en
dreging NL zeeschepen



DAO



Nieuwsberichten



Pre-arrival



SSAS Alert



Aanvraag toestemming
gewapende particuliere
beveiligers



Vessel Attack
(PIRACY, HIJACK, TERRORISM)



Aanvraag Vessel Protection
Detachment (VPD)



- SAR-proces
 - Communicatie & coördinatie vanuit KWC DH
 - Van melding, via triage naar inzet
- SAR Eenheden
 - KNRM / Reddingsbrigade (meerdere stations)
 - KW vliegtuig (1, vanaf Schiphol)
 - SAR helikopter (2, vanaf DH en MZ)
- Belang Provincie Zeeland
 - Grote intensiteit professionele scheepvaart en pleziervaart
 - Windpark Borselle in gebruik
 - Snelle inzet in zuidelijke regio
 - Verwachte inzet





- NLD deel Noordzee
- NLD EEZ
- NLD Flight Information Region
- Waddenzee
- IJsselmeer
- Randmeren
- Hollands en Zeeuwse stromen

Meer informatie op: www.kustwacht.nl



KUSTWACHT NEDERLAND

Search & Rescue Helikopter Capaciteit Kustwacht Nederland



Informatie sessie voor PS Zeeland

Auteur: James Lorraine – Directeur Bristow Nederland B.V.

28 September 2022



Introductie - Bristow Netherlands



- Bristow Netherlands opgericht specifiek om kustwacht Helikoptercapaciteit te leveren
- Circa 70 werknemers; Monteurs, Ondersteuning, Redders, Vliegers, Verpleegkundigen
- Werkt samen met Bristow Group, marktleider in Kustwacht en SAR helikopters wereldwijd
 - 50+ jaar ervaring als betrouwbare provider van SAR, aan overheden en de markt
 - 60.000+ Reddingen verricht



Wat is de SAR/Kustwacht helikopter



- Een 24-uurs nood & hulpdienst
- Levert capaciteit 24/7/365, onder alle omstandigheden
- Ingezet door Kustwachtcentrum
- Primaire taak; redden van mensenlevens waarbij vaak elke seconde telt
- Werkt samen met andere diensten, o.a.
 - Veiligheidsregio's
 - KNRM
 - Reddingsbrigade
 - Politie

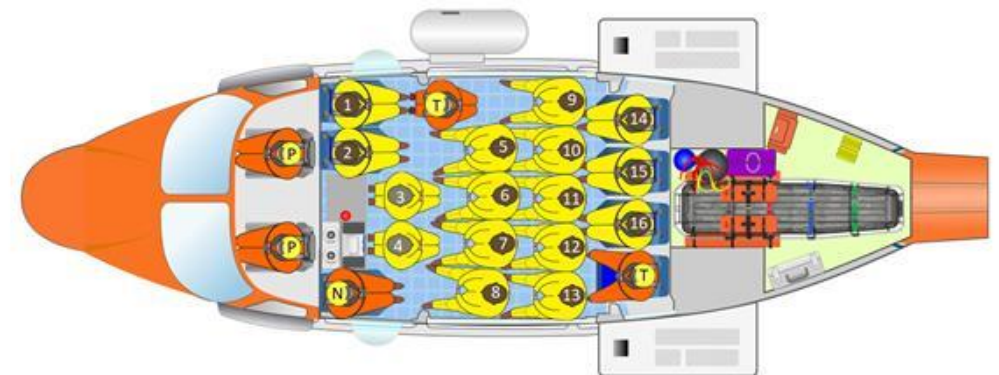


- 2 SAR basissen, 1 operationele helikopter per basis, met Back-up
- 5 koppige bemanning op iedere helikopter
- Hoofdbasis in Den Helder, tweede basis in Midden Zeeland; beide 365/24/7 beschikbaar voor SAR;
- Den Helder neemt merendeel van training en opleidingsvluchten
- Helikoptertype: AW189;

De AW189 SAR helicopter



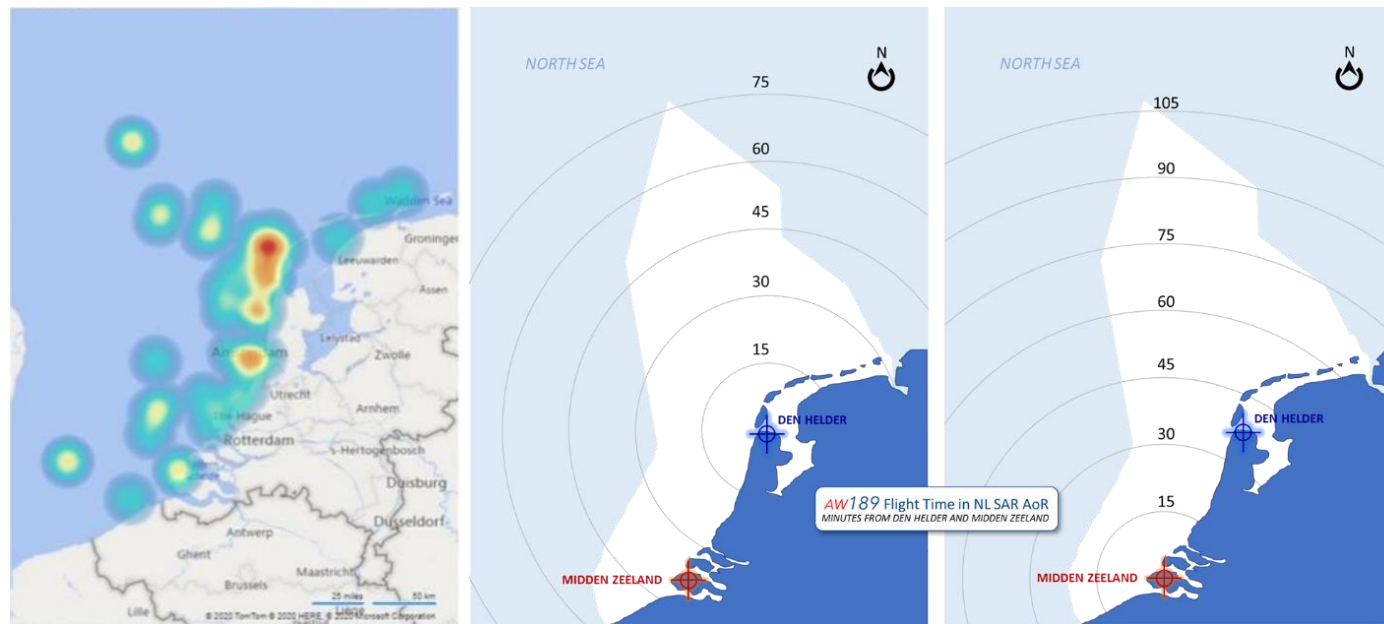
- Maximum Take-Off gewicht (MTOW) 8.600kg – Grote Redding capaciteit
- Grote Endurance, Range, Snelheid
- Modern sensor pakket
- Medisch station voor verbeterde patientenzorg



Waarom Midden Zeeland als basis?



- Twee basissen biedt de beste dienstverlening
- Sneller ter plaatse bij een incident
- Analyse van de mogelijkheden uitgevoerd
- Midden Zeeland; goede ligging, beste optie



Waarover gaat de discussie?



- Geluid
- Overlast wordt beperkt
- Met deze oplossing wordt het milieu zo min mogelijk belast
- Onderzoek wijst uit dat de operatie past binnen de vergunde ruimte voor geluid- en bewegingen
- Met deze oplossingen redden we meer mensen



Hoeveel vluchten zijn er benodigd / gewenst



- Circa 60 vluchten tbv inzetten bij calamiteiten
- Circa 20-35 vluchten tbv Oefeningen
- Circa 25 vluchten tbv overige zaken
- Indien rekening wordt gehouden met alle vluchten in het kader van de SAR/Kustwacht operatie, zoals een onderhoudsvlucht, trainingsvlucht of ferryvlucht, kan men stellen dat een totaal aantal vluchten van maximaal 125 vluchten (250 vliegbewegingen) per jaar realistisch is.
- De uitvoering van trainings- en onderhoudsvluchten verzekert dat de AW189 en het personeel doorlopend inzetbaar en voorbereid zijn



- Bristow streeft naar het minimaliseren van overlast, zonder in te leveren op de kwaliteit van dienstverlening
- De dienst wordt geleverd door professionals met passie voor dit vak
- Integratie in de lokale omgeving een prioriteit
- Ruimte, en aandacht voor feedback
- Dit is een mooie ontwikkeling, waarmee de veiligheid in de regio wordt verhoogd



Bristow Search And Rescue – Onderdeel van de gemeenschap

