

Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg
Nederland

24/11/2021

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

1. In aanvulling op onze brief van 16 november 2021, wenst Noordzee Helikopters Nederland B.V. ("NHN") te reageren op recente onjuiste berichtgeving in de media met betrekking tot het door Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") beoogde gebruik van luchthaven Midden-Zeeland als de zuidelijke permanente (24/7) operationele basis voor search-and-rescue-operaties ("SAR-operaties").
2. Zo wordt het aantal (nacht)vluchten dat Bristow in het kader van SAR-operaties voornemens is vanaf luchthaven Midden-Zeeland te verrichten veel te laag ingeschat. Ook wordt ten onrechte gesuggereerd dat de geluidstoename "misschien wel twee" keer zo hoog wordt, indien Bristow met helikopters van het type AugustaWestland 189 ("AW189") gaat vliegen.

Zie onder meer: <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/schatting-125-vluchten-reddingshelikopters-per-jaar-vanaf-arnemuident-inclusief-elf-in-de-nacht~a84bf2ed/>

"ARNEMUIDEN - De reddingshelikopters die volgend jaar vanaf vliegveld Midden-Zeeland gaan vliegen, zullen zo'n 125 vluchten per jaar maken. Dat zijn reddingsvluchten naar de Noordzee, maar ook vluchten om te trainen en naar onderhoudsbedrijven te gaan. En het is inclusief elf nachtelijke vluchten.

(..)

Het nieuwe luchthavenbesluit breidt het aantal helikopterbewegingen uit van 800 naar 4000. Dat betekent echter niet automatisch dat er dus 3200 helikopterbewegingen bij komen. Daarbij speelt ook het geluid van de heli een rol. Volgens directeur [redacted] van Midden-Zeeland telt de toekomstige SAR-heli van Bristow vanwege zijn zwaardere geluid ook zwaarder mee. „Misschien wel twee keer zo zwaar als een gemiddelde heli. Dat betekent dat voor de SAR-heli's dus geen 250 starts en landingen gerekend moeten worden, maar 500. Ze snoepen meer van onze ruimte binnen het aantal vliegbewegingen af.” (onderstreping toegevoegd)

3. In het navolgende zal NHN toelichten dat en waarom deze berichtgeving onjuist is.



Inschatting aantal (nacht)vluchten Bristow spoort niet met werkelijkheid

4. Op grond van zowel het vigerende luchthavenbesluit als het nieuwe Luchthavenbesluit zijn vanaf luchthaven Midden-Zeeland slechts 60 bewegingen (lees: 30 vluchten) buiten de daglichtperiode per gebruiksjaar toegestaan.

Ter illustratie: op 21 december 2021 komt de zon pas om 08.48 uur op en gaat deze om 16.36 uur onder. Dit betekent dat luchthaven Midden-Zeeland dan in uitgangspunt slechts gedurende 8 uur en 18 minuten mag worden gebruikt. De resterende 15 uur en 42 minuten kan de luchthaven slechts voor spoedeisende hulpverlening worden gebruikt (met een beperking van 60 bewegingen c.q. 30 vluchten per gebruiksjaar).

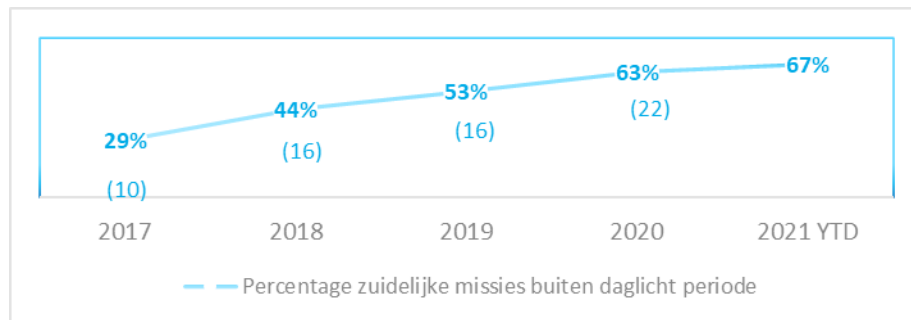
5. Uit het hiervoor genoemde artikel in de Provinciale Zeeuwse Courant maken wij op dat Bristow kennelijk heeft meegedeeld dat zij verwacht dat er vanaf luchthaven Midden-Zeeland zo'n 125 vluchten per jaar worden gemaakt, waarvan 11 nachtelijke vluchten. Zowel het totaal aantal vluchten als het aantal nachtelijke vluchten is onjuist.
6. Anders dan onder het huidige contract tussen het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en NHN, moet onder het nieuwe SAR-contract ook vanaf de zuidelijke basis medische ondersteuning worden verleend. Dit maakt dat onder het huidige contract minder vaak vanaf de zuidelijke basis (Heliport Pistoolhaven Rotterdam) is gevlogen dan op basis van de geografische locaties van de SAR-operaties logisch zou zijn geweest. SAR-operaties waarbij medische ondersteuning moet worden verleend, kunnen op dit moment simpelweg niet vanaf Heliport Pistoolhaven Rotterdam worden gevlogen. Nu dit onder het nieuwe contract gaat veranderen, zal dit een forse toename betekenen van het aantal vluchten dat vanaf de zuidelijke basis (luchthaven Midden-Zeeland) zal worden uitgevoerd.
7. Uitgaande van het nieuwe contract kan op basis van historische gegevens van NHN worden vastgesteld en onderbouwd dat er in het jaar 2020 al 22 nachtelijke vluchten voor SAR-operaties vanaf de zuidelijke basis (zouden) hebben plaatsgevonden. Daar komen nog twee nachtvluchten van de Politie in 2020 bij, zodat sprake is van in totaal 24 zuidelijke nachtvluchten voor het jaar 2020.
8. Tot op heden is dit jaar (2021) al sprake van 20 nachtelijke vluchten voor SAR-operaties en heeft de Politie 3 nachtelijke vluchten uitgevoerd, dit terwijl de echte donkere dagen nog moeten komen. NHN verwacht dan ook dat het totale aantal nachtvluchten voor SAR-operaties in 2021 boven de 22 zal uitkomen.

Zie:

- Cijfermatige onderbouwing SAR-operaties buiten de daglichtperiode:

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | YTD 2021 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Aantal totale missies | 122 | 124 | 131 | 142 | 123 |
| Aantal missies vertrekkend vanuit Pistoohlhaven | 30 | 44 | 46 | 59 | 58 |
| Percentage missies vertrekkend vanuit Pistoohlhaven | 25% | 35% | 35% | 42% | 47% |
| Aantal zuidelijke missies | 50 | 56 | 64 | 82 | 73 |
| Percentage zuidelijke missies | 41% | 45% | 49% | 58% | 59% |
| Aantal totale missies buiten daglicht periode | 35 | 36 | 30 | 35 | 30 |
| Aantal missies vertrekkend vanuit Pistoohlhaven buiten daglicht periode | 3 | 12 | 9 | 11 | 13 |
| Percentage missies vertrekkend vanuit Pistoohlhaven buiten daglicht periode | 14% | 33% | 30% | 31% | 43% |
| Aantal zuidelijke missies buiten daglicht periode | 10 | 16 | 16 | 22 | 20 |
| Percentage zuidelijke missies buiten daglicht periode | 29% | 44% | 53% | 63% | 67% |
| Aantal bewegingen zuidelijke missies buiten daglicht periode | 16 | 29 | 29 | 38 | 35 |

- Structurele toename van het aantal vluchten buiten de daglichtperiode:



9. Gelet op deze duidelijke opwaartse trend is zeer aannemelijk dat het maximaal beschikbare aantal van 30 vluchten per gebruiksjaar buiten de daglichtperiode binnen één tot twee jaar al niet meer toereikend zal zijn voor SAR-operaties, laat staan dat voldoende ruimte overblijft voor spoedeisende hulpverlening door de Politie en de ANWB.

NB. Ook het ministerie van Defensie ("Defensie") gaat ervan uit dat het door Bristow beweerde aantal van elf nachtvluchten onjuist is. In zijn processtuk komt Defensie uit op 20 nachtvluchten voor het jaar 2020:

"Ten behoeve van dit appel heeft Defensie aan het Lokaal Coördinatie Centrum gevraagd een verificatie uit te voeren op alle beschikbare data. Het LCC is het centrum dat door het Coast Guard Center ingeschakeld wordt voor alle SAR-alarmeringen waarvoor inzet van helikopters benodigd is. Het LCC schakelt de Opdrachtnemer in en houdt nauwkeurige overzichten bij van het aantal en type vluchten waartoe is opgedragen. Het LCC komt op net een andere correctie van de historische cijfers dan NHN. Zo komt het LCC voor het jaar 2018 juist op een hogere inzet (18 nachtvluchten vanaf de zuidelijke basis in plaats van de door NHN vermelde 16 nachtvluchten). Voor het jaar 2019 komt LCC op een totaal van 15 nachtvluchten (i.p.v. 16) en voor het jaar 2020 op 20 nachtvluchten in plaats van 22 nachtvluchten." (onderstreping toegevoegd)

10. Het kennelijk door Bristow genoemde aantal van slechts 11 nachtvluchten per jaar is dus aantoonbaar onjuist, hetgeen ook door Defensie wordt onderkend. Met de realistische aantallen nachtvluchten is geen rekening gehouden bij de onderbouwing van het nieuwe Luchthavenbesluit, laat staan dat daarbij rekening is gehouden met het gegeven dat deze nachtvluchten worden uitgevoerd met een helikopter van het type AW189 die veel meer geluidsoverlast maakt dan de veel lichtere Airbus EC (1)35 en (1)45 helikopters waarmee de geluids- en milieueffecten zijn berekend voor het nieuwe Luchthavenbesluit (zie hierna vanaf alinea 13).
11. Ook het genoemde totaal aantal vluchten van 125 op jaarbasis is onjuist. Op basis van de hiervoor genoemde historische analyse van SAR-operaties, was in 2020 sprake van in totaal 82 SAR-operaties vanaf de zuidelijke basis. Dit jaar (2021) is tot op heden reeds sprake van 73 SAR-operaties vanaf de zuidelijke basis. Dit betekent dat voor trainings-, onderhouds- en ferryvluchten slechts circa 38 vluchten (125 minus 82) resteren. Dit aantal is volstrekt onrealistisch. Op dit moment worden zowel vanuit de basis Den Helder als de basis Pistoalhaven ongeveer 300 trainingsvluchten elk op jaarbasis uitgevoerd. Ook uit de presentatie van Bristow in bijlage 1 blijkt dat zij zelf ook uitgaat van deze orde van grootte: 50 trainingsuren per basis per maand. Met een gemiddelde duur van een trainingsvlucht van 1 uur en 15 minuten komt dit neer op 40 vluchten per maand, 480 vluchten op jaarbasis.

Geluidstoename bij gebruik helikopters van het type AW189 tien keer hoger

12. Uit het hiervoor genoemde artikel in de Provinciale Zeeuwse Courant blijkt dat de directeur van luchthaven Midden-Zeeland heeft aangegeven dat de toekomstige SAR-helikopters van Bristow “misschien wel twee keer zo zwaar [zijn] als een gemiddelde heli”. Dat is onjuist.
13. De directeur van luchthaven Midden Zeeland zou moeten weten dat de geluidstoename bij het inzetten van veel zwaardere helikopters van het type AW189 niet twee keer, maar tien keer hoger is dan bij de inzet van de veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45, waarvan in het kader van de MER beoordelingsnotities ten behoeve van het nieuwe Luchthavenbesluit is uitgegaan. Een helikopter van het type AW189 heeft een startgewicht van 8.600 kg, is veel groter en zwaarder (2 respectievelijk 3 keer zo zwaar), maakt meer dan 10 keer (!) meer geluid en verbruikt meer dan 2 keer zoveel brandstof (waardoor de toename van stikstofdepositie ook wordt verdubbeld). Voor de volledigheid vindt u in bijlage 2 de officiële typecertificaten met betrekking tot geluid van de AW189 en de Airbus EC (1)45.

NB. Geluid wordt uitgedrukt in decibels. Dit is een vrij lastige meeteenheid, nu deze schaal niet lineair is maar logaritmisch. Dit betekent dat iedere drie decibel extra, zorgt voor een verdubbeling van de hoeveelheid geluid. Ongeveer 10 decibel meer, waarvan in dit geval sprake is, komt neer op 10 keer meer geluid ($2 \times 2 \times 2 \times 1,25$).

14. Uit de toelichting bij het nieuwe Luchthavenbesluit blijkt dat uitbreiding of wijziging van luchthaven Midden-Zeeland alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid. Bij de inzet van helikopters van het type AW189 is wel degelijk sprake van een aanzienlijke (structurele) geluidstoename, waardoor uitbreiding of wijziging niet is toegestaan.

"5. Provinciaal beleid

5.1. Luchtvaart/geluid

Dit besluit heeft betrekking op het wijzigen van een bestaande luchthaven. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 opgenomen dat uitbreiding of wijziging alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in het geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken. In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd."

Afrondend

15. NHN vertrouwt erop hiermee duidelijkheid te hebben gegeven over de onjuiste mededelingen van Bristow en de onjuiste berichtgeving in de media over het aantal te verwachten (nacht)vluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland alsmede de geluidstoename als gevolg van de door Bristow beoogde inzet van veel zwaardere helikopters van het type AW189.
16. NHN verzoekt de Provincie deze nadere toelichting mee te nemen in de inhoudelijke reactie op onze eerdere brief van 16 november 2021. Mocht de Provincie naar aanleiding van deze brief vragen hebben of behoefte hebben aan overleg, dan is NHN daartoe uiteraard graag bereid.



17. Tot slot merkt NHN nog op dat tevens in de media door de directeur van luchthaven Midden-Zeeland wordt gesuggereerd dat NHN tegen het nieuwe Luchthavenbesluit zou zijn. Dit is ook onjuist. NHN heeft als een van de gebruikers van luchthaven Midden- Zeeland juist belang bij de uitbreiding van het aantal toegestane helikopterbewegingen. NHN maakt zich daarentegen wel zorgen over de interpretatie die door Bristow en Defensie aan het nieuwe Luchthavenbesluit wordt gegeven. Deze interpretatie maakt het nieuwe luchthavenbesluit en daarmee de operaties van NHN op luchthaven Midden-Zeeland kwetsbaar. Bovendien zou het toestaan van een permanente (24/7) operationele basis op luchthaven Midden-Zeeland met helikopters van het type AW189 betekenen dat er niet of nauwelijks ruimte overblijft voor de lichtere helikopters die de windmolenparken bedienen, waarvoor het nieuwe Luchthavenbesluit juist was bedoeld.

Met vriendelijke groet,



Chief Executive Officer NHV



BIJLAGE 1

SAR Training Model

- Dedicated Training and Standards team
- Maintain Standards and Skill sets through out any contract duration
 - 50 hours of training per month, per base
- Comprehensive Pilot, Technical Crew and Engineering Training
- Give the Pilot grounding in Commercial Air Transport Onshore and Offshore flying operations
- Pilot & Technical Crew Comprehensive SAR Training on Type
- Build Safe number of hours on 'automated complex' type to permit safe operations.
- Permits Tailored SAR Training for Experienced Military SAR Pilots & Technical Crew
- Dedicated SAR Training facility



BIJLAGE 2

AW189 Type Certificate Data Sheet for Noise

TCDSN No.: EASA.R.510
Issue: 5

Page 4 of 6
Date: 08 Juni 2020

Type Certificate Holder¹ **Leonardo S.p.A.** Aircraft Type Designation¹ **AW189**
Engine Manufacturer¹ **General Electric** Engine Type Designation¹ **GE CT7-2E1**

Additional modifications essential to meet the requirements or needed to attain the certificated noise levels¹ **None**

Noise Certification Basis **ICAO Annex 16, Volume I** Edition / Amendment **6 Edition / Amendment 10** Chapter¹ **8 (8.4.2)**

| EASA Record No. | Maximum Mass | | Take-Off EPNL | | Overflight EPNL | | Approach EPNL | | See Note |
|-----------------|----------------------------|--------------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|----------|
| | Take-off ¹ (kg) | Landing (kg) | Level ¹ | Limit | Level ¹ | Limit | Level ¹ | Limit | |
| D386 | 8.600 | 8.600 | 91,3 | 96,3 | 95,2 | 94,3 | 99,1 | 99,3 | - |
| D359 | 8.300 | 8.300 | 91,3 | 96,2 | 95,2 | 94,2 | 99,1 | 99,2 | - |

¹ See Note 1.



TE.CERT.00048-001 (c) European Union Aviation Safety Agency, 2019. All rights reserved. ISO9001 Certified. Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet

The complete document can be found here:

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/tcdsn_easa.r.510_issue5_1.pdf

H145 (BK117D-2) Type Certificate Data Sheet for Noise

TCDSN No.: EASA.R.010
Issue: 9

Page 11 of 16
Date: 19 June 2020

Type Certificate Holder¹ **Airbus Helicopters Deutschland GmbH** Aircraft Type Designation¹ **MBB-BK117D-2**
Engine Manufacturer¹ **Turbomeca** Engine Type Designation¹ **Arriel 2E**

Additional modifications essential to meet the requirements or needed to attain the certificated noise levels¹ **None**

Noise Certification Basis **ICAO Annex 16, Volume I** Edition / Amendment **5 Edition / Amendment 9** Chapter¹ **8 (8.4.1)**

| EASA Record No. | Maximum Mass | | Take-Off EPNL | | Overflight EPNL | | Approach EPNL | | See Note |
|-----------------|----------------------------|--------------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|----------|
| | Take-off ¹ (kg) | Landing (kg) | Level ¹ | Limit | Level ¹ | Limit | Level ¹ | Limit | |
| D472 | 3,800 | 3,800 | 87.1 | 95.8 | 84.7 | 94.8 | 90.3 | 96.8 | - |
| D398 | 3,700 | 3,700 | 86.5 | 95.7 | 84.7 | 94.7 | 90.3 | 96.7 | - |
| D376 | 3,650 | 3,650 | 86.5 | 95.6 | 84.7 | 94.6 | 90.3 | 96.6 | - |

¹ See Note 1.



TE.CERT.00048-001 (c) European Union Aviation Safety Agency, 2019. All rights reserved. ISO9001 Certified. Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet

The complete document can be found here:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA.R.010%20Issue9.pdf>