

**aan** RUD Zeeland  
**t.a.v.**  
**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

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 zee<sup>1</sup> (hierna "Verdrag van Hamburg"). In artikel 1.3 van het Verdrag van Hamburg is een "Search and rescue service" (SAR) gedefinieerd als<sup>2</sup>:

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

<sup>2</sup> *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 Nederland<sup>3</sup> (hierna: "Kustwacht Regeling"). De Kustwacht Regeling definieert SAR-taken als<sup>4</sup>:

*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 2014<sup>5</sup> waarin uitzonderingen van, onder andere, de minimumvlieghoogtes<sup>6</sup>, de zichtvliegvoorschriften<sup>7</sup> en het uitvoeren van VFR-vlucht in luchtruimklasse A<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>*

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

*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 burgerluchthavens<sup>11</sup>. Artikel 20 definieert luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven. In lid I. wordt de SAR-helikopter meegenomen.

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

<sup>4</sup> *ibid*, Artikel 1

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

<sup>6</sup> *ibid* Artikel 2.1

<sup>7</sup> *ibid* Artikel 2.2

<sup>8</sup> *ibid* Artikel 2.5

<sup>9</sup> *ibid* Artikel 1.1

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

<sup>11</sup> 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	
<b>Specificaties SAR-helikopter Bristow</b> (bron: Bristow Helicopters) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helikoptertype: AW189</li> <li>• Maximaal startgewicht: 8.600 kg</li> </ul>	
<b>Indicatie jaarlijks aantal bewegingen SAR-operatie</b> (bron: Luchthaven Midden-Zeeland) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Totaal aantal vluchten (vliegbewegingen), verder als volgt gespecificeerd:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• reddingsvluchten: (vliegbewegingen)</li> <li>• trainingsvluchten: (vliegbewegingen)</li> <li>• nachtvluchten: (vliegbewegingen)</li> </ul> </li> </ul>	

### Beantwoording

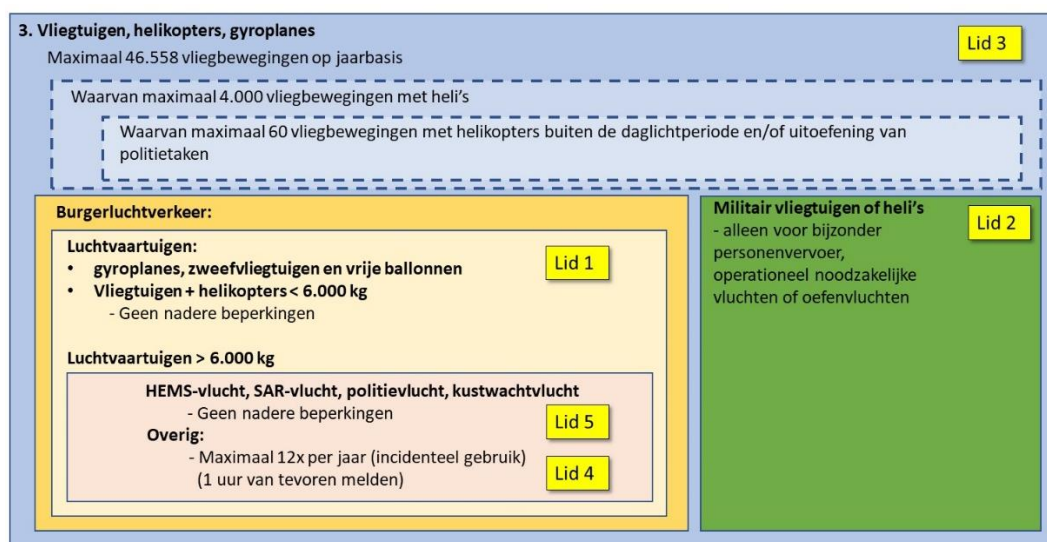
Onder hoofdstuk 3 van het Luchthavenbesluit zijn de regels en grenswaarden opgenomen voor het gebruik van de luchthaven opgenomen.

- 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 handhavingpunten 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 ballonen 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](mailto:luchtvaart@rud-zeeland.nl)).