



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam
The Hague Airport (BRR),
mw. I.G.M. de Bondt
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
drs. A.I. Segond von Banchet
Beleidsmedewerker

T 070-456 0000
M +31(0)6-15359570
F 070-456 1111

Datum:
26 April 2013

Kenmerk:
IENM/BSK-2013/81298

Datum 26 april 2013
Betreft Reactiebrief Traumahelikopters in relatie tot
nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport

Geachte mevrouw De Bondt,

Op 20 maart jl. heb ik uw brief (kenmerk DOS-2012-0001768.2) ontvangen waarin u vraagt om duidelijkheid over de interpretatie over nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport in het licht van de veranderde omstandigheden ten gevolge van de traumahelikopter.

Graag neem ik u even mee terug in de tijd om terug te grijpen op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het wijzigingsbesluit van de aanwijzing Rotterdam The Hague Airport van 22 september 2010. Voorts zal ik u het nieuwe wettelijk kader toe lichten van de wet Permanent maken Crisis- en herstelwet (p-CHW), welke op 25 april 2013 jl. in werking is getreden. Met deze wet kunnen onder meer nieuwe regels met betrekking tot maatschappelijke vluchten in de Wet luchtvaart worden opgenomen.

Wijzigingsbesluit

De invoerset, die ten grondslag ligt aan de met het wijzigingsbesluit vernieuwde 35 Ke-geluidszone, betreft alternatief 4 c uit het MER dat uitgaat van 849 nachtvluchten. De geluidsruimte die de exploitant van Rotterdam The Hague Airport toegekend heeft gekregen is op deze invoerset gebaseerd. De exploitant wordt geacht binnen deze geluidsruimte te blijven. De ILT handhaaft hierop.

In de gehanteerde invoerset voor de berekening van de 35 Ke geluidszone is met de nachtelijke inzet van de traumahelikopter op Rotterdam The Hague Airport geen rekening gehouden. Reden hiervoor is dat het besluit voor de 24-uurs inzetbaarheid van de traumaheli's in Nederland is genomen na de besluitvorming over het wijzigingsbesluit. Bij het vaststellen van het streefgetal van 849 is de inzet van traumaheli destijds dus niet voorzien.

Zoals u in uw brief aangeeft is er vanaf 2011 een nieuwe situatie ontstaan en vliegt de traumahelikopter ook in de nacht van en naar de luchthaven. Als gevolg hiervan is het aantal nachtvluchten in 2011 en 2012 boven het maximum streefgetal van 849 gekomen. Het aantal 'reguliere' (destijds wel voorziene) nachtvluchten bedroeg in 2011 740, en het aantal nachtvluchten van de

traumahelikopter 136. In 2012 waren er 666 'reguliere' nachtvluchten en 193 nachtvluchten van de traumahelikopter. De aan de exploitant toegekende geluidsruimte is in de gebruiksjaren 2011 en 2012 niet overschreden.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum
26 april 2013

Huidige situatie

De in het wijzigingsbesluit vastgelegde 35 Ke geluidszone bevat een gebruiksruimte waarin de 849 nachtvluchten niet separaat zijn vastgelegd, het getal is slechts gebruikt als invoer voor de berekening van de geluidszone. Zoals reeds aangegeven omvat dit getal dus niet de nachtvluchten van de traumahelikopters.

Voor de handhaving van het (nachtelijk) gebruik is de 35 Ke geluidszone bepalend. Het is hiermee de facto dus mogelijk dat het gebruik in de nacht boven de 849 vluchten uitkomt, mits de totale geluidbelasting in Ke maar niet meer bedraagt dan 35 Ke buiten de 35 Ke-geluidszone. Ik acht het niettemin wenselijk het streefgetal van 849 nachtvluchten als uitgangspunt te blijven hanteren voor het totale gebruik op de luchthaven in de nachtperiode. Ik zal er dan ook bij de exploitant op aandringen hierop te blijven inzetten en hierover te blijven rapporteren. Ik zie dat de exploitant zich inzet om binnen het aantal van 849 nachtvluchten te blijven gezien de beperkte mate van overschrijding in de jaren 2011 en 2012 en de neerwaartse tendens van het aantal 'reguliere' nachtvluchten.

Wanneer het nachtelijke gebruik van de luchthaven al te zeer gaat afwijken van het getal van 849 dan zie ik het als mijn verantwoordelijkheid om hierover met de exploitant in gesprek te gaan.

Toekomstige situatie

a. Crisis en Herstelwet

Voor de toekomst vind ik het evenwel van belang om een duidelijk kader te bieden voor de maatschappelijke vluchten op de luchthavens. Dit type vluchten zijn immers van dusdanig maatschappelijke belang dat hiervoor altijd voldoende gebruiksmogelijkheden moeten zijn. De Wet luchtvaart biedt mij met inwerkingtreding van de p-CHW daartoe de mogelijkheid. Artikel 8.44, tweede lid, van de wet bevat de mogelijkheid om in een luchthavenbesluit binnen de grenswaarden voor het totale gebruik een gebruiksruimte te reserveren voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening, waar traumahelikopters onder vallen. Hiermee kan zeker worden gesteld dat op luchthavens voldoende gebruiksräume aanwezig is ten behoeve van dit type vluchten. De wet regelt bovendien dat geen handhavingsmaatregelen zullen worden opgelegd wanneer deze specifieke gebruiksruimte wordt overschreden doordat het aantal werkelijke vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening hoger is dan voorzien bij het vaststellen van het luchthavenbesluit.

b. Luchthavenbesluit

Op dit moment heb ik vernomen van de exploitant dat hij bezig is met de eerste voorbereidingen voor een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Conform de wet RBML is het van belang om vóór november 2014 tot een nieuw luchthavenbesluit te komen. Wanneer deze aanvraag een gewijzigd gebruik van de luchthaven bevat hecht ik zeer aan regionaal bestuurlijk draagvlak. Eerder heeft u

aan mij aangegeven als BRR de regie te willen voeren bij de regionale voorbereiding van besluitvorming door het bevoegd gezag (het Rijk) over de toekomst van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Ik heb u daarop laten weten dat het me nuttig lijkt dat er gezamenlijk vanuit de regio wordt opgetrokken in het besluitvormingsproces over de luchthaven. Ik vind het van belang dat de behoeftestelling en urgentie voor een eventuele groei ook vanuit de regio komt en dat hier ook op regionaal bestuurlijk niveau draagvlak voor is.

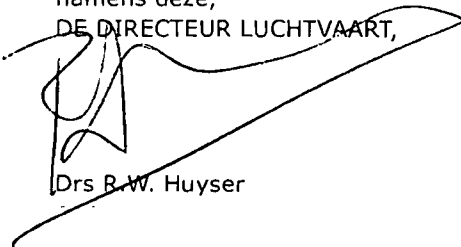
**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum
26 april 2013

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR LUCHTVAART,



Drs R.W. Huyser



de voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam
The Hague Airport (BRR),
mw. I.G.M. de Bondt
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

drs. A.I. Segond von Banchet
Beleidsmedewerker

T 070-456 0000
M +31(0)6-15359570
F 070-456 1111

Datum

26 april 2013

Kenmerk

IENM/BSK-2013/81298

minuut

Getypt door / paraaf
Anouk Segond von Banchet

Vervolg op

Vergeleken door / paraaf
Nelleke Turfboer

Rappeldatum
24 april 2013

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum
25 april 2013

Ondertekening door / paraaf
Directeur Luchtvaart/ Rob Huyser

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

HBJZ/Paul Smeets *alle via mail*
LHO&M/ Maaïke van Asten *alle via mail*

Na verzending retour aan

Afschrift aan
DIM-DGLM

Adres

Digitale kopie aan:
LHO&M/ Anouk van Banchet
LHO&M/ Turfboer
LHO&M/Peter vd Wilk
HBJZ/Brenda Simonis
