

## Position paper Rotterdam The Hague Airport / Royal Schiphol Group

*Ten behoeve van rondetafelgesprek Trauma- en Politievluchten vanaf luchthavens op 29 januari 2019*

Spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer zoals de trauma- en politiehelikopters hebben een logische plek op luchthavens zoals Rotterdam The Hague Airport. Hier zijn immers alle faciliteiten aanwezig om bedoeld verkeer veilig af te handelen.

Op dit moment maakt al het verkeer gebruik van één geluidsruimte wat in toenemende mate tot problemen leidt. Rotterdam The Hague Airport stelt daarom voor om spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer los van het overige verkeer te vergunnen. Daarmee wordt onderscheid gemaakt in het verkeer waar de luchthaven wel en geen invloed op uit kan oefenen en wordt geborgd dat het spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer niet (onnodig) wordt beperkt.

Op Amsterdam Airport Schiphol geldt overigens een soortgelijk vraagstuk. Dit position paper wordt dan ook door Royal Schiphol Group onderschreven. Naast het gevraagde luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport is nationaal beleid gewenst.

### Achtergrond

In 1997 begon een proef van een jaar met de inzet van een traumahelikopter in de Rotterdamse regio. Omdat niet gevlogen kon/mocht worden vanaf de eigen helikopterlandingsplaats op het Erasmus MC werd in goed overleg besloten de proef vanaf Rotterdam The Hague Airport te starten. Dit leverde in 1997 geen problemen op: Rotterdam The Hague Airport was nog niet beperkt door een geluidszone, er reisden in dat jaar net iets meer dan een half miljoen passagiers via de luchthaven en de traumahelikopter zou tijdelijk (voor één jaar) ongeveer één keer per etmaal vliegen en dan alleen maar tussen 07:00 en 19:00.

Inmiddels is 20 jaar verstreken: de luchthaven heeft sinds 2001 een (krappe) geluidsruimte toegewezen gekregen, er reisden in 2018 bijna twee miljoen passagiers en de traumahelikopter rukte gemiddeld 6,7 keer per etmaal uit dag en nacht (afgelopen gebruiksjaar 4870 bewegingen waarvan 488 in de nacht). Dit levert toenemende spanning op tussen het commerciële verkeer, waarvoor de luchthaven primair bedoeld is, en het spoedeisende verkeer dat nu circa een kwart van de geluidsruimte gebruikt.

In de vigerende luchtvaartnota uit 2009 is dit probleem al onderkend en is via de Crisis- en herstelwet 2013 een wetswijziging doorgevoerd die het mogelijk maakt een separate ruimte vast te stellen voor spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer waaronder de trauma- en politiehelikopters.

Om een separate ruimte voor spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer vast te stellen is een nieuw luchthavenbesluit noodzakelijk. Bij de start van de procedure in 2014 om dit besluit aan te vragen heeft de toenmalige staatssecretaris (mevr. Mansveld) aangegeven te hechten aan regionaal draagvlak hiervoor. De regio heeft als standpunt ingenomen dat er maar één geluidsruimte zou moeten zijn voor alle verkeer. Rotterdam The Hague Airport kan en wil geen verantwoordelijkheid nemen voor vliegverkeer dat zij niet kan sturen. Vandaar dat voor ons twee geluidsruimtes dringend noodzakelijk zijn.

Door de regio werd een oplossing gezocht in het uitplaatsen van de trauma- en politiehelikopters naar een nieuwe locatie. Inmiddels is na gedegen onderzoek door de regionale bestuurlijke partijen gebleken dat uitplaatsing van de trauma- en politiehelikopters niet realistisch is en vastgesteld dat Rotterdam The Hague Airport de beste standplaats is voor dit verkeer.

## Voorstel

Wat Rotterdam The Hague Airport betreft zijn de trauma- en politiehelikopters vanzelfsprekend op de luchthaven gestationeerd. De luchthaven beschikt immers over alle benodigde faciliteiten voor deze diensten. Voorwaarde hierbij is wel dat de luchthaven geen verantwoordelijkheid kan nemen voor het verkeer dat zij niet kan sturen.

De oplossing is wat betreft Rotterdam The Hague Airport dat de luchthaven op korte termijn een nieuwe luchthavenbesluit aanvraagt waarin de oorspronkelijk vergunde geluidsruimte voor het commerciële verkeer terugkeert naar dit segment en een separate geluidsruimte wordt vastgesteld voor het spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer. Deze aanvraag is nu niet mogelijk doordat het de door het ministerie gewenste regionale draagvlak hiervoor ontbreekt.

Het geschetste voorstel is een wat RTHA betreft duurzame oplossing om de nuttige en noodzakelijke diensten van trauma- en politiehelikopter in de Rotterdamse-Haagse regio goed te kunnen (blijven) faciliteren en tegelijkertijd een goed netwerk voor deze regio te kunnen (blijven) onderhouden.