

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

**1252**

Vragen van de leden **Haverkamp** en **Koppejan** (beiden CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *maatschappelijke vluchten*. (Ingezonden 13 maart 2007)

1

Bent u op de hoogte van de brief die de Inspectie Verkeer en Waterstaat 1 maart jl. heeft gezonden naar het luchtvaartterrein Midden-Zeeland betreffende de overschrijding – met zeven vliegbewegingen – van het jaarlijks aantal van 400 toegestane helikopter-bewegingen?<sup>1</sup>

2

Moet deze brief zo verstaan worden dat ook helikopterbewegingen voor maatschappelijke vluchten zoals vluchten ten behoeve van politie, brandweer, orgaandonatie of ambulancezorg niet meer mogelijk zijn? Zo ja, wat bent u bereid te doen om de maatschappelijke vluchten te laten doorgaan in het belang van openbare orde, veiligheid en mensenlevens?

3

Dreigt deze situatie ook te ontstaan op andere vliegvelden? Zo ja, om welke gaat dit? Bent u bereid op korte termijn te laten inventariseren hoe groot dit probleem is?

4

Kunt u de procedure schetsen voor het aanvragen van extra helikopterbewegingen voor

maatschappelijke vluchten? Kunt u daarnaast aangeven waarom ervoor gekozen is om in de aanwijzing geen uitzondering op te nemen ten behoeve van maatschappelijke vluchten.

5

Deelt u de mening dat maatschappelijke vluchten te allen tijde gebruik moeten kunnen maken van alle vliegvelden? Kan de regering er zorg voor dragen dat aanvragen voor extra maatschappelijke vluchten op een zo laag mogelijk bestuurlijk niveau worden behandeld en gehonoreerd?

<sup>1</sup> Brief van de Inspectie Verkeer en Waterstaat 1 maart 2007 aan Zeeland Airport BV. Kenmerk: LuLu/07.540193.

**Antwoord**

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 11 april 2007)

1

Ja.

2

Nee. In de brief wordt de exploitant gewaarschuwd om de vastgestelde overtreding niet te herhalen in de komende gebruiksplanjaren. In 2006 heeft de exploitant met zeven vluchten het toegestane aantal van 400 overschreden. De wetgeving maakt geen onderscheid tussen maatschappelijke vluchten en gewone vluchten. Het is de verantwoordelijkheid van de

exploitant om binnen de vastgelegde grenzen te blijven. Dit betekent dat niet alle 400 bewegingen aan gewone vluchten kunnen worden toegewezen. De exploitant zal een deel van de 400 vluchten moeten reserveren voor maatschappelijke vluchten. Voor Midden Zeeland is destijds bij het toekennen van de maximaal 400 bewegingen al rekening gehouden met een behoorlijk aantal maatschappelijke vluchten. De exploitant beschikt over voldoende mogelijkheden om het aantal helikopterbewegingen (zowel gewone als maatschappelijke) goed te sturen om hiermee aan het einde van het gebruiksjaar binnen de vastgestelde grenzen te blijven. Als de exploitant van deze mogelijkheden in voldoende mate, tijdig en adequaat gebruik maakt is het plaatsvinden van maatschappelijke vluchten binnen de bestaande grenzen voldoende gewaarborgd.

3

Een vergelijkbare overschrijding is ook vastgesteld op luchtvaartterrein Drachten. Het betreft een overschrijding van één beweging op een totaal van 20 met een helikopter in het gebruiksplanjaar 2006. De overige luchtvaartterreinen hebben op dit moment niet te maken met het overschrijden van het maximum aantal helikopterbewegingen en hebben met betrekking tot het naleven van de verplichtingen uit de aanwijzing dus geen problemen. Aan het eind van het jaar zal ik u een

rapportage toesturen waarin ik een overzicht zal geven van de stand van zaken van alle luchtvaartterreinen ten aanzien van dit onderwerp.

4

Over het algemeen is het vliegen met helikopters op regionale en kleine luchthavens geregeld in de aanwijzingsbesluiten met een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Voor Midden-Zeeland betreft dit bijvoorbeeld 400 vliegtuigbewegingen, hetgeen overeenkomt met 200 starts en 200 landingen. Voor het aanvragen van extra helikopterbewegingen dient een wijziging van de Aanwijzing plaats te vinden, waarmee dit aantal wordt verhoogd of, in geval van een incidentele verhoging of voor bijvoorbeeld maatschappelijke vluchten, een ontheffing op de bepalingen van de aanwijzing. Zolang de 35 Ke-geluidscontour van de totale geluidsbelasting van deze helikopters beperkt blijft tot het luchthaventerrein hoeven er geen ruimtelijke beperkingen te worden ingesteld. Voor een wijziging van een aanwijzing dient de procedure van artikel 27 van de Luchtvaartwet te worden gevolgd. Een ontheffing van een aanwijzing is een beschikking die via een korte procedure tot stand komt.

De begrenzing met een maximum aantal bewegingen in een aanwijzing is bedoeld om de omgeving van een luchthaven te beschermen tegen een te grote geluidsbelasting door helikopters. Voor de omgeving maakt het in principe geen verschil of het geluid door een maatschappelijke vlucht of een vlucht met een andere doelstelling wordt veroorzaakt. Ik ben mij terdege bewust van de nut en noodzaak van maatschappelijke vluchten en realiseer mij dat de maatschappelijke acceptatie van deze vluchten zeer groot is. Desalniettemin dienen maatschappelijke vluchten in beginsel binnen de gebruiksgrenzen voor helikopterbewegingen te worden uitgevoerd. Dit betekent natuurlijk niet dat in noodgevallen hiervan niet kan worden afgeweken. Tenslotte bestaat nog de mogelijkheid om in het geval van een overschrijding door bijvoorbeeld onverwachte omstandigheden en noodgevallen niet handhavend op te treden.

5

Buiten discussie staat het belang van maatschappelijke vluchten bijvoorbeeld voor trauma- of politie-inzet. Over het algemeen is er geen probleem op de regionale en kleine luchthavens om deze vluchten te accommoderen. Bij luchthavens waar het helikopterverkeer tegen de grens loopt, kan gekozen worden voor een specifieke oplossing door middel van het wijzigen van de aanwijzing of eventueel een ontheffing (zie ook het antwoord bij vraag 4).

In het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML, kamerstukken 30 452) dat in uw Kamer voorligt ter behandeling worden meerdere verbeteringen voorgesteld ten opzichte van de huidige regelgeving. Het RBML bevat de mogelijkheid voor provincies om op een luchthaven een aparte gebruiksruiimte te reserveren voor maatschappelijke vluchten. Hiermee kan worden voorkomen dat er concurrentie ontstaat tussen maatschappelijke en overige vluchten en wordt voorkomen dat de exploitant hiertussen moet kiezen. Daarnaast kan de exploitant bepalen dat alle (helikopter)vluchten op zijn luchthaven vooraf toestemming moeten vragen en dat een vlucht die zonder toestemming komt een extra hoog landingsgeld betaalt. Dit geeft de exploitant betere sturingsmogelijkheden om binnen de gebruiksgrenzen te blijven. In het uiterste geval kan het Rijk aan een provincie opdragen om een aparte ruimte te reserveren voor maatschappelijke vluchten, zodat hiermee de ruimte geborgd is. Ik zie vooralsnog, mede in het licht van de systematiek zoals voorgesteld in het wetsvoorstel RBML, geen noodzaak voor een generieke uitzondering voor maatschappelijke vluchten.