



Status  
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
22 juni 2021

Eindtermijn  
30 juni 2021

### **Onderwerp**

Nadere duiding van de regels van het Luchthavenbesluit van het Loodswezen

### **Advies**

1. Vast te stellen de brief aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tot nadere duiding van de regels van het Luchthavenbesluit van het Loodswezen.
2. Vast te stellen de brief aan Provinciale Staten tot nadere duiding van de regels van het Luchthavenbesluit van het Loodswezen.
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting over nadere duiding van de regels van het Luchthavenbesluit van het Loodswezen.

N.B. Op grond van artikel 3, onder d van de Beleidsregel actieve openbaarheid Zuid-Holland 2017 worden de brieven met de daarbij behorende stukken niet actief openbaar gemaakt tot het moment van verzending van de brief aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Besluit GS**

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om:

- aan de brief aan Provinciale Staten toe te voegen dat het om één helikopter gaat;
- in de brief aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tekstuele wijzigingen van ondergeschikt belang aan te brengen.

### **Bijlagen**

- GS-brief aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tot nadere duiding van de regels van het luchthavenbesluit van het Loodswezen
- GS-brief aan PS tot nadere duiding van de regels van het luchthavenbesluit van het Loodswezen
- Luchthavenbesluit van luchthaven voor helikopters van het Nederlands Loodswezen BV in Rotterdam

## 1 Toelichting voor het College

Provinciale Staten zijn bevoegd om voor regionale luchthavens zogenaamde Luchthavenbesluiten af te geven. Sinds 2012 heeft het Loodswezen een Luchthavenbesluit van de provincie voor het uitvoeren van helikoptervluchten voor het beloodsen van schepen. Al voor die tijd werden dezelfde helikopters ook incidenteel ingezet voor Search and Rescue taken (SAR) op de Noordzee (SAR is de internationale benaming voor het zoeken en redden van personen in nood op en in het water), en deze praktijk geldt momenteel nog steeds.

Het Loodswezen is de exploitant van de luchthaven. De gebruiker van de luchthaven is de NHV/NHN Group (hierna: NHV), die in opdracht van het Loodswezen de beloodsing doet, maar ook een opdracht van het ministerie van Defensie heeft voor de uitvoering van de SAR taken.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor de SAR, maar het ministerie van Defensie besteedt de SAR taken aan. Bij deze aanbesteding heeft de “verliezende” partij een kort geding aangespannen dat op 28 juni 2021 voorkomt bij de rechtbank. Het kort geding gaat erover of het uitvoeren van de SAR diensten strijdig is met het Luchthavenbesluit. In het Luchthavenbesluit staan SAR diensten namelijk niet expliciet genoemd. Het ministerie van IenW moet op korte termijn een verweer opstellen, en vraagt de provincie om hulp en duiding van de bepalingen in het Luchthavenbesluit.

Voor alles kan in dit verband worden opgemerkt dat Provinciale Staten weliswaar het Luchthavenbesluit hebben opgesteld, maar dat Gedeputeerde Staten toezichthouder zijn en dientengevolge bevoegd zijn om te handhaven. In het verlengde daarvan mogen Gedeputeerde Staten een nadere duiding geven hoe zij in het kader van toezicht en handhaving omgaan met de bepalingen.

Het Loodswezen heeft aangegeven dat de helikopters die gebruikt worden voor het beloodsen van schepen dezelfde helikopters zijn (met dezelfde bemanning) die ook voor SAR taken worden ingezet. De combinatie van beloodsing en SAR was er al vóór het Luchthavenbesluit van 2012.

In de beantwoording van de vraag van het Ministerie van IenW is allereerst gekeken naar het bepaalde in artikel 4 van het Luchthavenbesluit. Dit artikel beschrijft de kring van mogelijke gebruikers van de Luchthaven als volgt:

### *Artikel 4*

*Van de luchthaven zoals genoemd in artikel 3 van dit luchthavenbesluit mag gebruik worden gemaakt door de exploitant van de luchthaven, zoals genoemd in artikel 2 van dit luchthavenbesluit en de gebruiker zoals genoemd in artikel 1 onder e van dit luchthavenbesluit.*

Voor “gebruiker” dient ingevolge artikel 1 onder e gelezen te worden:

*“Een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij”.*

Naar mag worden aangenomen zal een bedrijf dat SAR-vluchten uitvoert kwalificeren als de in deze bepaling genoemde rechtspersoon. In de hoedanigheid van een zodanig bedrijf zal derhalve geen belemmering zijn gelegen om gebruik te maken van de luchthaven.

De beantwoording van de vraag van lenW zal vervolgens met name neerkomen op de interpretatie van artikel 5 van het Luchthavenbesluit, waarin regels worden gesteld aan het gebruik van de luchthaven.

Artikel 5, lid 5 van het luchthavenbesluit stelt in dat verband:

*“De helihaven mag gebruikt worden door helikopters die worden ingezet voor het beloodsen van zeeschepen, hetgeen moet blijken uit een Air Operator Certificate afgegeven conform de eisen van JAR-OPS 3 met de bijzondere aantekening voor Helikopter Hoist Operations.”*

Deze bepaling lijkt op het eerste gezicht de aard van de toegestane inzet van de betreffende helikopters te specificeren. Exacte lezing van deze bepaling leidt echter eerder tot de conclusie dat met deze bepaling niet zozeer beoogd is regels te stellen aan de aard van de inzet, als wel aan de technische specificatie en eigenschappen van de helikopters die in ieder geval vanaf deze luchthaven mogen opereren. Blijkens de tekst van het artikel moet een en ander immers “blijken” uit het genoemde “Air Operator Certificate” dat conform bepaalde technische specificaties is afgegeven. Zou niet de aard en kwaliteit van de helikopter als zodanig leidend zijn voor de toegestane helikopters, maar de aard van de inzet, dan had het voor de hand gelegen dat ter onderbouwing van dat criterium naar verwachting (tevens) andere criteria gesteld zouden zijn geweest. Bijvoorbeeld enig bewijs van de daadwerkelijke doelen waarvoor de betreffende helikopters worden ingezet. Daarvan is in artikel 5, lid 5 van het luchthavenbesluit verder echter geen sprake.

Nu -naar mag worden begrepen- de genoemde SAR diensten worden uitgevoerd met dezelfde helikopters die ook de loodsdiensten uitvoeren, mag worden aangenomen dat voor die helikopters de in artikel 5, lid 5 van het Luchthavenbesluit gespecificeerde Air Operator Certificate zal zijn afgegeven. Een en ander maakt dat het uitvoeren van SAR diensten met deze helikopters vanaf deze luchthaven niet in strijd is met het Luchthavenbesluit.

Mocht het vorenstaande anders zijn, dan is verder nog het bepaalde in artikel 5, lid 6 van het luchthavenbesluit van belang. Deze bepaling stelt:

*“De helihaven mag incidenteel worden gebruikt door overige helikopters, indien zowel de exploitant als Gedeputeerde Staten of diens gemandateerde daarvoor uitdrukkelijk toestemming hebben gegeven.”*

Zo het gebruik van de luchthaven ten behoeve van SAR diensten toch niet onder het bepaalde in artikel 5, lid 5 van het luchthavenbesluit te rekenen zijn, dan heeft uw college de bevoegdheid daartoe toestemming te verlenen. Gelet op het levensbelang van SAR diensten ligt het voor de hand dat die toestemming in ieder geval zal worden verleend. Dit zou overigens niet alleen voor de winnaar van de betreffende aanbesteding gelden, doch voor elk bedrijf dat als gevolg van een aanbesteding, of anderszins, de betreffende diensten vanaf deze luchthaven mocht willen gaan uitvoeren.

U wordt geadviseerd het Ministerie van lenW conform het vorenstaande te berichten. Overigens wordt opgemerkt dat de provincie verder geen partij is in het betreffende kort geding.

Naast juristen van de afdeling FJZ van de provincie is ook de luchtvaartjurist van de Omgevingsdienst DCMR om een zienswijze gevraagd. Deze onderschrijft dat hoe dan ook een interpretatie van artikel 5, vijfde lid gegeven moet worden nu dit artikel niet reeds op het eerste gezicht helder is. De nu gekozen tekstuele interpretatie is één van de lezingen die ook door de luchtvaartjurist wordt gezien.

#### Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW	: € 0,00
Programma	: Ambitie 1 - Samen werken aan Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

#### Juridisch kader

Een interpretatie van artikel 5, vijfde lid is hoe dan ook nodig nu dit artikel niet eenduidig is gebleken. De uitleg zoals hierboven beschreven wordt op dit moment het meest plausibel geacht. Als de rechtbank niet mee zou gaan in de uitleg van de provincie dan kunnen Gedeputeerde Staten op grond van het Luchthavenbesluit alsnog toestemming geven voor het gebruik van de luchthaven door overige helikopters (artikel 5, zede lid) of te besluiten het gebruik van de luchthaven voor SAR te gedogen.

## **2 Voorafgaande besluitvorming**

Op 12 december 2012 hebben Provinciale Staten een besluit genomen tot het vaststellen van een Luchthavenbesluit voor de luchthaven voor helikopters van het Nederlands Loodswezen gevestigd aan de Markweg 200 te Rotterdam.

## **3 Proces**

Het verzoek tot nadere duiding van de regels van het Luchthavenbesluit is (ambtelijk) gedaan door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er is contact geweest met het Nederlands Loodswezen BV (de exploitant van de luchthaven) de Omgevingsdienst DCMR (die namens Gedeputeerde Staten het toezicht en de handhaving van de luchthaven doet) en juristen van de afdeling FJZ van de provincie.

Vanwege het kort geding dat op 28 juni 2021 is zit er enige spoed achter het geven van een nadere duiding.

## **4 Participatie en rolname**

n.v.t.

## **5 Communicatiestrategie**

In het geval de rechtbank de uitleg van de provincie overneemt is er geen verdere communicatiestrategie nodig. Voor het geval de rechtbank hierin niet meegaat stelt de afdeling Communicatie, samen met de woordvoerder van de gedeputeerde en de behandelend

ambtenaar, een (reactieve) woordvoederslijn op. Actieve communicatie wordt op dit moment niet nodig geacht.