



Oplegger locatie-onderzoek helikopterhaven

Aanleiding en doel

De gemeente Rotterdam heeft namens de BRR eind 2017 aan een extern en onafhankelijk adviseur opdracht gegeven tot het uitvoeren van de eerste (verkennde) fase van een onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties in de regio voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk verkeer (trauma- en politiehelikopter) dat nu vanaf Rotterdam The Hague Airport (RTHA) plaatsvindt. Doel van het onderzoek was de informatie voor de belanghebbenden ten aanzien van een eventueel besluit over verplaatsing van het maatschappelijke helikopterterkeer op RTHA naar een alternatieve locatie beschikbaar te maken. Dit is gedaan door inzicht te bieden in de eisen die gesteld worden aan een locatie voor helikopters en of potentiële locaties daaraan voldoen.

Reden voor dit onderzoek is dat een verplaatsing van het maatschappelijk helikopterterkeer geluidsruimte schept die deels kan worden ingevuld door commercieel verkeer (groeiwens RTHA) en deels kan worden 'teruggegeven' aan de omgeving. Dit is aangegeven in het BRR-advies aan de toenmalige staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu (september 2017). Verder verkleint uitplaatsing de zone waarin nieuwbouw van woningen wettelijk niet is toegestaan.

Werkwijze

Bij het onderzoek waren betrokken Traumacentrum Zuidwest Nederland, de Politie, Rotterdam The Hague Airport, Luchtverkeersleiding Nederland, provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam. In overleg met deze betrokkenen is een Programma van Eisen en Wensen (PVE) opgesteld, waarin ook relevante wet- en regelgeving is meegenomen. Op basis van dit PVE zijn vervolgens 14 potentiële locaties in beeld gekomen in het gebied tussen en rond Den Haag en Rotterdam en op het luchthaventerrein zelf. Deze zijn vervolgens samen met de huidige locatie beoordeeld en gerangschikt aan de hand van de criteria in het PVE. Voor het inzichtelijk maken van de verschillen in hinder voor locaties is gebruik gemaakt van alternatief 3a. Dit berust op het zekerheidshalve in beeld brengen van een 'worst case' scenario en weerspiegelt niet een standpunt over de (toekomstige) geluidsruimte.

Uitkomsten

Uit het onderzoek komt naar voren dat twee locaties buiten de luchthaven en twee locaties op het luchthaventerrein zelf de meeste potentie hebben. Tegelijkertijd echter, blijkt dat er geen locaties zijn die aan de eisen en wensen van alle betrokkenen voldoen; de gemeenten en provincie in de BRR, gebruikers (Mobiel Medisch Team, Politie), de luchtverkeersleiding en Rotterdam The Hague Airport. Buiten de luchthaven zijn locaties te vinden die ruimtelijk inpasbaar zijn en tot minder gehinderden door geluid leiden. Deze voldoen echter niet aan de vliegveiligheids- en inzetbaarheidseisen van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en gebruikers Medisch Mobiel Team en Politie. Een verplaatsing op de luchthaven zelf levert wat betreft reductie van geluidshinder onvoldoende voordeel op - het aantal gehinderden neemt niet af en bij één locatie mogelijk zelfs toe - en gaat niet gepaard met een besparing van kosten. Er komt ook geen geluidsruimte vrij. Hierdoor heeft een verplaatsing op de luchthaven voor de gemeente Rotterdam en RTHA niet genoeg voordelen. Wel vervallen de beperkingen voor de nieuwbouw van woningen.

Conclusie

De BRR concludeert dat het onhaalbaar is om een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopterterkeer te vinden. Verplaatsing van het helikopterterkeer is daarmee niet realistisch en wordt derhalve niet verder onderzocht. Hierbij is meegenomen dat de BRR niet de positie of instrumenten in handen heeft voor een oplossing.

Vervolgacties:

De BRR zal de rapportage aanbieden aan de minister en de Commissie Regionaal Overleg. De BRR zal in het kader van hinderbeperking, maatregelen of mogelijkheden daarvan verder bepleiten en bespreken. Daarbij denkt de BRR bijvoorbeeld aan een effectievere inzet om het aantal vluchten te verminderen en extra helikopterhavens in Nederland voor mobiele medische teams om de bestaande locaties te ontlasten. Deze ideeën en wensen

worden door de BRR zowel in het participatieproces van het Ministerie van IenW inzake de Luchtvaartnota en Luchtruimherziening, als in het proces van hinderbeperkende maatregelen meegenomen.