

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

T.a.v. Mevr. A. Busweiler, Secretaris CRO-H

C.c. Mevr. A. Tijben, Flight Operations Manager ANWB MAA
C.C. Bestuur Stichting Vliegveld Hilversum en Havenmeester EHHV



Hilversum, 28 februari 2018

Geacht college,

De Stichting Vliegveld Hilversum, exploitant van vliegveld Hilversum, heeft van ANWB Medical Air Assistance enige tijd geleden het verzoek ontvangen om buiten de openstellingstijden van het vliegveld (dat kan tevens buiten de universele daglichtperiode zijn) brandstof te kunnen tanken.

Brandstof tanken buiten openstellingstijden is voor de traumahelikopter reeds gebruikelijk op regionale vliegvelden (zonder baanverlichting) als Texel, Ameland, Hoogeveen en Oostwold. Op vliegveld Hilversum is dit nog niet mogelijk op grond van het Luchthavenbesluit.

Het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum wenst vanwege de geluidsproductie buiten openstelling een zorgvuldige procedure te volgen en heeft het verzoek van ANWB MAA voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H). Op 11 januari 2018 heeft de CRO-H positief gereageerd, een proef voor de duur van één jaar is voorgesteld, en dit zal in een positief advies worden verwoord. Bij deze ontvangt u het formele verzoek van de exploitant van Vliegveld Hilversum om vluchten met helikopters van maatschappelijk belang buiten openstellingstijden als proef voor één jaar toe te staan. Bij positieve evaluatie van deze proef zal het verzoek volgen om vluchten van maatschappelijk belang buiten openstellingstijd met helikopters toe te staan in het Luchthavenbesluit EHHV.

Voor wat betreft het aantal keer dat er gebruik gaat worden gemaakt van het tanken van brandstof buiten openstellingstijden is het door ons niet goed te voorspellen om hoeveel vluchten het gaat en op welke tijdstippen. Nu bezoekt de Eurocopter EC135 ons vliegveld 2 tot 3 keer per week, en dat is geheel afhankelijk van de benodigde inzet op ongeval-locatie en de positie tussen het VUmc en UMC Utrecht. Navraag bij een betrokken helikopterpiloot leverde een schatting op van ongeveer 2 keer per 2 weken buiten openstellingstijd van Vliegveld Hilversum.

Wij willen opmerken dat in de huidige situatie vluchten met helikopters van maatschappelijk belang worden meegeteld in het helikopterquotum dat voor Vliegveld Hilversum in het Luchthavenbesluit is opgenomen (quotum 2.000 bewegingen op jaarbasis). Een verwachting van 3 bezoeken per week van de traumahelikopter betekent ongeveer 300 bewegingen op jaarbasis. Dat zou kunnen betekenen dat de situatie zich voor gaat doen dat er, bij een dreigende overschrijding van het quotum, een afweging noodzakelijk wordt welke private en/of commerciële helikoptervluchten, waaronder personenvervoer, inspectie van pijpleidingen en elektriciteitsnet, mediavluchten, cartografie en bosbeheer nog gaan worden toegestaan. De groei van de helikopterbewegingen van maatschappelijke vluchten zou dan leiden tot een noodzakelijke krimp van de bewegingen van andere operators, waaronder een op vliegveld Hilversum gevestigd helikopterbedrijf, en dat zou de verdien capaciteit kunnen reduceren zonder dat deze operator er zelf iets aan kan doen.

In de evaluatie van de proef willen wij daarom graag opnemen hoe de havenmeester cq het bestuur SVH omgaat met maatschappelijke vluchten t.o.v. overig helikopterverkeer als er binnen een rapportagejaar (bijvoorbeeld “ergens in september”) een overschrijding van het helikopterquotum van dat betreffende kalenderjaar wordt verwacht. Naar onze mening dient iedere vlucht van maatschappelijk belang altijd “boventallig” doorgang te kunnen vinden, ook als dat leidt tot een overschrijding van het quotum. Naar onze mening is het werk van de traumaheli, het redden van mensenlevens, altijd belangrijker dan een (*eventueel te verwachten*) geluidsklacht. Goede communicatie met bewoners vanuit Provincie NH, CRO-H, ANWB MAA en SVH helpt hierbij natuurlijk zeer.

Er zullen in verband met het minimaliseren van geluidsoverlast buiten openstelling veelal afwijkende, doch veilige, approaches en departures worden gevlogen (dus niet over de in het Luchthavenbesluit opgenomen geluidshandhavingspunten die aan de start-/landingsbanen zijn verbonden en worden doorgeteld in de jaarlijkse Lden geluidsrapportage).

Zie voor overige operationele zaken de bijlage met het verzoek van ANWB MAA. De veilige operatie van brandstofinname zal verder worden uitgewerkt door onze Havenmeester in samenwerking met de Flight Operations Manager van ANWB MAA.

Met vriendelijke groet,

drs. V.H.A. Kager
Secretaris Stichting Vliegveld Hilversum

06 10 89 84 80
vincent@ehhv.nl

Bijlage: Verzoek ANWB MAA m.b.t. Tanken buiten openstelling d.d. 20 juli 2016 van Mevr. A. Tijben

ons kenmerk FOM-20160720

telefoon 0320 22 96 60 / 0651370650

mailadres a.tijben@anwb-maa.nl

Bestuur Stichting Vliegveld Hilversum
Noodweg 49
1213 PW Hilversum

onderwerp Tanken buiten openstelling

datum 20 juli 2016

Geacht bestuur,

Zoals u wellicht in het nieuws heeft gezien vliegen onze traumahelikopters steeds frequenter, ook in de nacht. Aangezien het aantal geopende vliegvelden 's nachts erg beperkt is, komt regelmatig de situatie voor dat de helikopter eerst terug moet naar het station voor een refuel, voordat er een nieuwe inzet kan worden geaccepteerd.

Aangezien de patiëntenzorg bij ons voorop staat, vinden wij het erg vervelend als deze zorg door dit soort logistieke processen niet geleverd kan worden.

Sinds de invoering van de nieuwe Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere terreinen (zie onderstaande tekst) bestaat er de mogelijkheid dit de onderling te regelen. Met een aantal "groene velden" in het land (Texel, Ameland, Hoogeveen, Oostwold) hebben we, op basis van deze regeling, inmiddels afspraken gemaakt om ook buiten opening brandstof te kunnen laden.

In een oriënterend gesprek met uw havenmeester en een bestuurslid heb ik hierover gesproken en zijn we tot de conclusie gekomen dat ANWB Medical Air Assistance (ANWB MAA) u per brief zou informeren over een aantal zaken betreffende dit verzoek alvorens we eventueel gezamenlijk deze vraag bij de provincie neerleggen.

Om een veilige en hanteerbare operatie met minimale overlast mogelijk te maken zullen we een aantal zaken in ogenschouw nemen, te weten:

- Regelgeving
- Veilig innemen brandstof
- Operationele afspraken
- Geluidsoverlast
- Borging processen en afspraken

Regelgeving

De Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen biedt de mogelijkheid om deze operatie toe te staan:

Artikel 14b

- 1 Indien een luchthaven buiten de reguliere openstellingstijden wordt gebruikt voor het innemen van brandstof ten behoeve van een HEMS-vlucht of een politievlucht, draagt de exploitant er zorg voor dat voorafgaande aan het gebruik schriftelijke afspraken met de betreffende gebruiker van de luchthaven zijn gemaakt over het veilig gebruik van de luchthaven.
- 2 De afspraken, bedoeld in het eerste lid, hebben in ieder geval betrekking op:
 - a. het landen en starten;
 - b. het gebruik van de tankinstallatie;
 - c. het voorkomen en bestrijden van brand ten gevolge van een ongeval of incident en het redden van mensenlevens.

Hiertoe zouden een toevoeging moeten komen in de Aerodrome Operations Manual van het vliegveld, waarin deze toestemming aan de ANWB MAA wordt verleend en welke voorwaarden van toepassing zijn. Daarbij valt te denken aan voorwaarden om overlast te beperken, afspraken om risico's te minimaliseren, alarmering, bedienen blussysteem etc.

Veilig innemen brandstof

Onder het veilig innemen van brandstof verstaat ANWB MAA dat de mensen bekend zijn met de omgang en werking van de systemen, dat er geen onnodig risico wordt gelopen en het personeel bekend is met de te nemen acties in geval van een incident.

Alle bemanningen van de traumahelikopter worden regelmatig getraind en gechecked m.b.t. de omgang van de systemen. V.w.b. het tanken volgen zij de technische procedures van de helikopter en de eisen die gesteld zijn in de Operation Manuals. De beschrijving en de werking van de tankinstallatie zal beschreven worden in de Flight Operation Procedures (FOP) "tanken op gesloten velden" die zij te allen tijde beschikbaar hebben. Een voorbeeld van deze is bijgevoegd als bijlage 1.

Om elk onnodig risico te vermijden zijn er geen personen toegestaan in de helikopter tijdens het tanken. Een uitzondering kan worden gemaakt indien er een patiënt in de helikopter aanwezig is die medische zorg behoeft.

Mocht een incident zich voor doen dan is de bemanning bekend met de eventuele initiële acties. Naast dat zij getraind zijn om de aanwezige brandblusmiddelen zelf te bedienen staan zij ook in direct contact met de hulpdiensten om deze te alarmeren. Tevens zullen zij direct de havenmeester of diens vervanger op de hoogte stellen. Het vliegveld kan, indien gewenst, specifieke richtlijnen geven over het handelen na een zogenoemde "fuel spillage" die kunnen worden opgenomen in de FOP.

Operationele afspraken

Aangezien na opening het vliegveld gebruikt wordt door niet-gemotoriseerd verkeer zullen er afspraken moeten worden gemaakt tussen beide gebruikers. De traumahelikopter zou bijvoorbeeld een vaste naderings, -en vertrekroute kunnen

gebruiken om dit verkeer te vermijden. Daarnaast kan de helikopter zich inschrijven op de door het aanwezige verkeer gebruikte frequentie.

Geluidsoverlast

ANWB MAA is zich bewust van het feit dat een helikopter in de nachtelijke uren voor overlast kan zorgen bij omwonenden. In het vliegprofiel wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden (hoogte, snelheid, naderings-, en vertrekprofielen). Daarnaast is het mogelijk een route vast te leggen die zo min mogelijk overlast veroorzaakt voor omwonenden.

Borging processen en afspraken

De gemaakte afspraken en naleving van de procedures zijn geborgd in het Compliance Monitoring System van ANWB MAA en zullen daarmee regelmatig in het auditschema geëvalueerd worden.

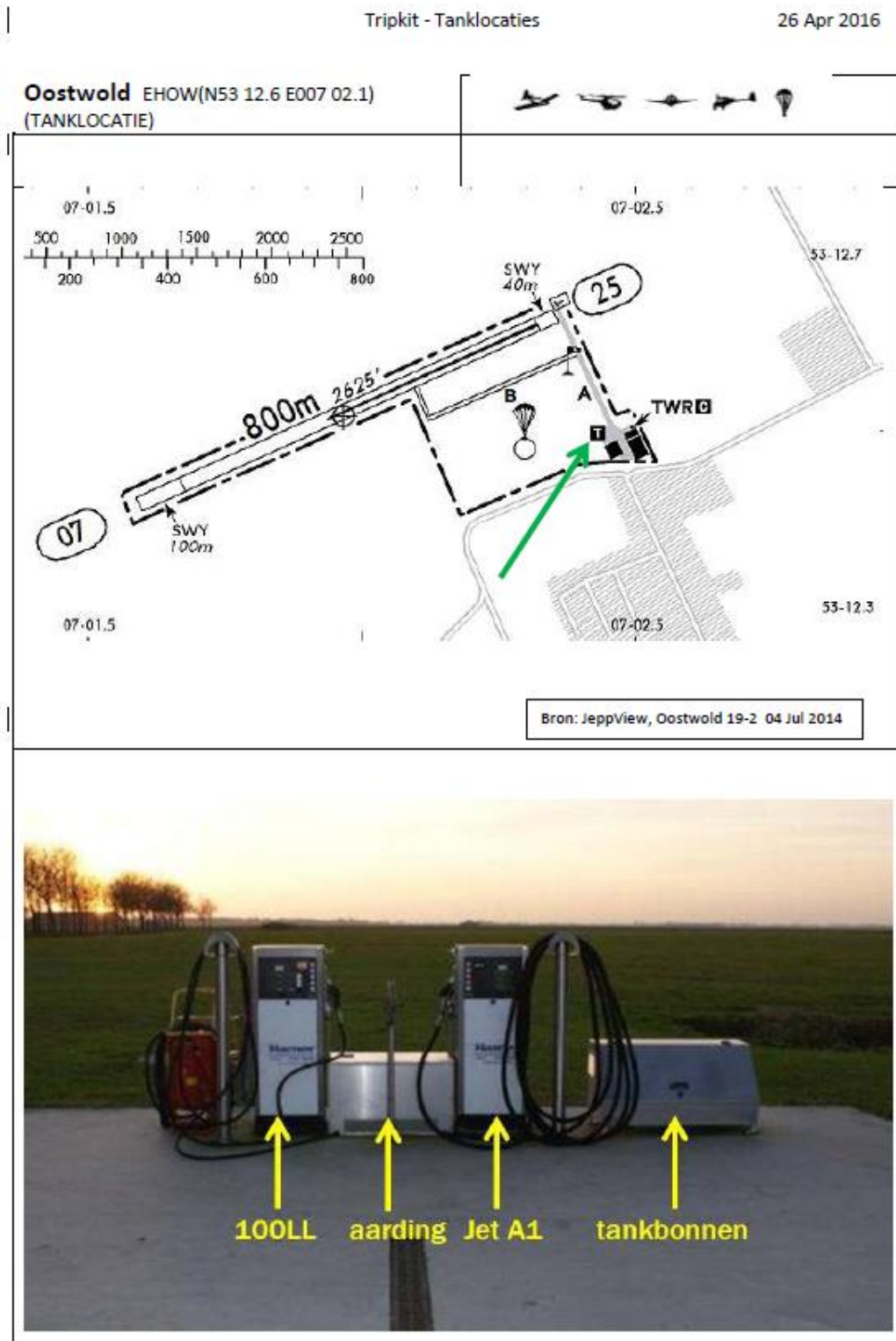
Ik hoop dat bovenstaande u het vertrouwen geeft dat het tanken buiten openstelling veilig en met minimale overlast kan plaatsvinden en dat het bestuur hieraan wil meewerken. Mocht er behoefte zijn aan een nadere uitleg dan ben ik uiteraard beschikbaar om e.e.a. verder toe te lichten.

Alvast bedankt voor uw tijd en met vriendelijke groet



Amanda Tijben
Flight Operations Manager

Bijlage 1 – Voorbeeld Flight Operational Procedure tanken Oostwold



Oostwold EHOW(N53 12.6 E007 02.1)
(INFO & PROCEDURES)

☎ Oostwold +31 (0) 597 551490

BESCHIKBAARHEID/TOEGANG:

H24; zelfbediening.

(Openingstijden zijn variabel, buiten openingstijden kan de pomp alleen gebruikt worden m.b.v. een sleutel. (Check aanwezigheid sleutel EHOW!))

TANKPLAATS:

Tankplaats is nabij de hangaar. Parkeer op het beton met de linkerkant van de heli naar de pomp toe (i.v.m. de lengte van de slang).

VOORBEREIDING:

Overdag bellen vóór vertrek naar Oostwold (+31 (0) 597 551490), bij geen gehoor 5 minuten voor aankomst oproepen.

Op veld aanvliegen conform normale procedure (zie JeppView; Oostwold, EHOW). Buiten UDP circuit op 1000' vliegen. Buiten openingstijden of bij geen gehoor 'blind calls' maken voor eventueel ander verkeer.

Houd rekening met parachute springers; Oostwold heeft een permanent parachute springgebied! (Mocht geen contact met Oostwold radio verkregen worden dan contact opnemen met Eelde TWR of Eelde Approach.)

TANKEN:

Slot van tankpistool af halen (indien van toepassing). Tankinstallatie zal automatisch 'nullen'. Let erop dat het juiste venster wordt uitgelezen (liters i.p.v. de prijs). Na het tanken pistool en aardkabel terughangen en evt. op slot doen.

AFHANDELING:

Na het tanken de tankgegevens (liters/datum+tijd/call sign/naam +handtekening) in het logboek van de pomp noteren. (Tankbonnen en logboek zitten in de kast naast de pomp.)