

Joint Helicopter Pilots

KvK nr: 51830124

IBAN: NL22 RABO 0160 3312 50

Position paper

Luchtvaartnota 2020-2050

Joint Helicopter Pilots



Datum: 12-04-2019

Versie: 1.01

Auteur: drs. T.E. van Kempen namens de JHP

Samenvatting

- De Nederlandse civiele helikoptersector is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de maatschappelijke vluchten voor orde en veiligheid in het land.
- De decentralisatie van luchtvaartbevoegdheden in 2009 naar de 12 provincies levert, 10 jaar na dato, een in toenemende mate onwerkbaar situatie op: een zeer onoverzichtelijk, onvoorspelbaar en zeer sterk per provincie uiteenlopende regelgeving.
- Dit legt een zware druk op de ordelijke en juiste uitvoering van de activiteiten van de Nederlandse helikopterbedrijven en piloten.
- De JHP vraagt het ministerie met klem hetgeen door de sector eerder is gevraagd: meer regie te voeren in dit dossier teneinde meer harmonisatie te krijgen in het te voeren beleid. De JHP doet hiertoe in dit paper enkele voorstellen ter verbetering.



Joint Helicopter Pilots

KvK nr: 51830124

IBAN: NL22 RABO 0160 3312 50

Abstract:

Nederlandse civiele helikoptersector is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de maatschappelijke vluchten voor orde en veiligheid in het land.

De decentralisatie van luchtvaarbevoegdheden (RBML) in 2009 naar de 12 provincies heeft duidelijk negatief effect gehad op de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van een deel van dit werk: Het gebrek aan éénheid in beleid, evenals de sterk toegenomen regel en controledruk, de toegenomen beperkingen en sterk wisselende en uitgebreide administratieve processen per provincie evenals de significant toegenomen leges kosten sinds 2009 leveren een onevenredige druk op de bedrijven en piloten. Dit is deels ook in evaluatie van het beleid in 2012 eerder geconcludeerd. Dit verzwakt de Nederlandse bedrijven danig in hun eigen thuismarkt

De vereniging van helikopterpiloten en bedrijven, de Joint Helicopter Pilots (JHP) is van mening dat de afgelopen tien jaar duidelijk heeft gemaakt dat er meer regie benodigd is vanuit de minister op dit dossier en doet tevens enkele concrete aanbevelingen hieromtrent ter overname in het te voeren beleid.

De inhoud van dit paper wordt sector-breed en ook daarbuiten sterk gedragen. JHP publiceert separaat aan dit paper een lijst met toelichting van de ondersteunende partijen





Secretariaat:
p/a Bloemendaallaan 24
3771 HV Barneveld
www.jhp.aero
info@jhp.aero

Joint Helicopter Pilots

KvK nr: 51830124

IBAN: NL22 RABO 0160 3312 50

1. Nederlandse helikoptersector: Professioneel, veilig en maatschappelijk relevant

De Nederlandse helikoptersector (bedrijven en individuele helikoptervliegers) is een professionele uitvoerder van allerlei soorten maatschappelijke vluchten. Helikoptervluchten maken slechts een zeer klein deel uit van het totale aantal vliegbewegingen dat in Nederland plaats vindt. Het aantal commercieel opererende helikopterbedrijven is op één hand te tellen. Desondanks zijn deze bedrijven en vliegers verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van vele maatschappelijk relevante vluchten. Het belang van de Nederlandse civiele helikopterbranche voor de orde en veiligheid van ons land wordt gegeven in onderstaande opsomming van maatschappelijke vluchten die zij onder andere uitvoert:

- De volledige initiële vliegopleiding van Politie helikoptervliegers
- Alle vluchten en handhaving in opdracht van Rijkswaterstaat
- De wekelijkse inspectievluchten voor Prorail,
- Inspectievluchten van het hoogspanningsnet in opdracht van Tennet
- Inspectievluchten ten behoeve van de GasUnie, waarbij voor directe handhaving bij beschadiging op het Nederlandse gasnet (Gasunie) moet worden geland
- Foto/film vluchten in opdracht van overheid of het bedrijfsleven
- Spoed orgaantransport per helikopter
- Spoed schade inspectie bij stormschade voor verzekeraars
- Ondersteuning bij trainingsvluchten defensie
- Initiële en verdere opleiding en training van helikoptervliegers voor bijvoorbeeld politie- en traumadiensten
- Vluchten ten behoeve van grote evenementen voor televisie

Dit werk wordt uitgevoerd door zeer goed in Nederland civiel opgeleide vliegers die zorg dragen voor een veilig en professionele uitvoering van onder andere het hierboven genoemde vliegwerk.

Naast het hierboven genoemde werk wordt er eveneens in opdracht van diverse partijen ondersteuning geboden bij grote en kleine (sport) evenementen, (artiesten)vervoer bij grote festivals en aanverwant vergelijkbaar werk. Op aanvraag van een lokale vereniging of stichting worden er ook op locaties buiten luchthavens rondvluchten uitgevoerd wanneer de locatie zich daar voor leent ten aanzien van veiligheid en overlast. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld helikoptervluchten voor de Make-a-Wish foundation, het bijdragen aan de Hoogvliegersdagen maar ook rondvluchten voor een lokale stichting, vereniging, of bedrijf. Al deze werkzaamheden zijn voor de diverse helikopterbedrijven en piloten van belang om goed en concurrerend te kunnen opereren.

Voor de toekomst ziet de sector, buiten reeds genoemde werkzaamheden ook een rol voor zichzelf in het onderhoud van windparken op zee, de bestrijding van natuurbranden (nu uitgevoerd door defensie), de opleiding van defensievliegers, kustwachttaken etc.



2. Het belang van landingen buiten luchthavens en vliegvelden (*)

Het is voor de helikopterbedrijven en helikoptervliegers van essentieel belang dat er op locaties buiten luchthavens geland kan worden op de momenten dat dat nodig is. De wet voorziet hierin. Deze landingen worden uitgevoerd op basis van een ontheffing voor “Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik” (TUG). Aan een dergelijke ontheffing zijn en waren altijd strenge regels verbonden voortvloeiend uit zowel de Europese (EASA) en de Nederlandse regelgeving.

Deze mogelijkheid om met een helikopter buiten een luchthaven te mogen landen en opstijgen staat sinds herziening van de luchtvaartnota en decentralisatie van bevoegdheden ten aanzien van de luchtvaartinfrastructuur naar de provincies in 2009, in praktische zin en in toenemende mate onder druk. Zowel het administratieve proces als de kosten die zijn verbonden aan een dergelijke ontheffing zijn dusdanig significant toegenomen en vaak zeer verschillend per provincie en wijzigend per jaar, dat er een onwerkbaar situatie dreigt te ontstaan die de sector direct en duidelijk schaadt.

Deze ontwikkeling baart de gehele sector grote zorgen.

3. Significante gevolgen decentralisatie luchtvaartbevoegdheden helikopters in 2009 (*)

Vóór 2009 lag de bevoegdheid voor het uitvoeren van incidentele helikopterlandingen buiten luchthavens en vliegvelden bij de Rijksoverheid. Met de decentralisatie in 2009 zijn diverse luchtvaartbevoegdheden van de bepaling van de milieuruimte van burgerluchthavens en de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van die luchthavens gedecentraliseerd naar de twaalf provincies. Het verlenen de zogenaamde TUG ontheffingen voor het landen met helikopters buiten luchthavens en vliegvelden is in deze decentralisatie meegenomen en eveneens als provinciebevoegdheid gaan gelden.

() Belangrijk is op te merken dat de hier besproken regelgeving niet van toepassing is op de ANWB-Trauma helikopter, daar voor deze vluchten reeds een vrijstelling is opgenomen in het besluit burgerluchthavens.*

De gevolgen van deze decentralisatie voor de helikoptersector (die met een zeer beperkt aantal spelers zeer afhankelijk is van zo'n ontheffing en waarbij het helikopterbedrijf veelal zelf *niet* in de provincie is gevestigd, waar moet worden geland) zijn:

- Dat twaalf provincies in tien jaar tijd twaalf maal zeer uiteenlopende visies en beleid hebben ontwikkeld ten aanzien van natuurbescherming, bufferzones rond gevoelige gebieden, administratief proces, aanvraagprocedures en termijnen, te gebruiken ICT-omgevingen en in toenemende mate gevraagde oplopende leges per afgegeven ontheffing tot zelfs EUR 650,- voor de uitvoering van een enkele landing in sommige provincies.
- Dat een sector bestaande uit slechts enkele bedrijven, veelal niet gevestigd in de provincie waar geland moet worden, niet in staat is of redelijkerwijs geacht mag worden in staat te zijn, om telkens weer twaalf maal actief overleg te moeten voeren en invloed te moeten uitoefenen en het beleid actief te monitoren dat elke provincie afzonderlijk opstelt.
- Dat provincies, die in de meeste gevallen geen werkelijke luchtvaartkennis bezitten, toch in haar regels of voorwaarden met enige regelmaat aanvullende eisen stellen ten aanzien van vliegveiligheid die reeds lang in luchtvaartwetgeving of elders is opgenomen.
- Dat er elk jaar opnieuw de vraag rijst, welke beleidswijziging per provincie aanstaande is, zonder de praktisch reële mogelijkheid om hierop invloed uit te oefenen. Een vooruitzicht dat voor de sector onzeker, tijdrovend, duur en daarmee schadelijk is.
- Dat deze bovengenoemde ontwikkelingen de thuismarkt verzwakt en daarmee de concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven, ten opzichte van Belgische en Duitse partijen die in een gemakkelijker speelveld opereren in het eigen thuisland en eveneens kunnen inschrijven op de meest lucratieve Nederlandse contracten (Gasunie, Tennet, Prorail, Rijkswaterstaat etc.).

Deze zorgen zijn in de al in aanloop van deze decentralisatie (RBML) door de sector GA-sector geuit en bij een beknopte evaluatie in overleggen tussen de GA-sector, het ministerie en het IPO in 2011-2012 reeds door de sector aangegeven. Er is tot op heden *geen* vervolg geweest op deze evaluatie.

Nu, bijna tien jaar na deze decentralisatie zouden de minister, de provincies en de helikoptersector hierover met elkaar constructief in overleg moeten zijn geweest.

4. Conclusie

De JHP constateert dat de Nederlandse civiele helikopterluchtvaart een belangrijke uitvoerder is van de maatschappelijke vluchten voor orde en veiligheid in het land.

De JHP is van mening dat het kunnen opleiden van helikoptervliegers in Nederland in het (complexe) Nederlandse luchtruim bijdraagt aan de veiligheid en kwaliteit van de geleverde vluchtuitvoering. Bovendien is het volgens de JHP voor alle partijen van toegevoegde waarde wanneer het bestaande Nederlandse vliegwerk op contractbasis ook gevlogen kan blijven worden door Nederlandse bedrijven die onder Nederlands toezicht vallen.

JHP ziet een helikopterbedrijfssector die meer dan bereid is om mee te praten en zich te conformeren aan beleid dat wordt opgesteld en afspraken die worden gemaakt.

JHP concludeert echter ook dat het zeer versnipperde beleid, de praktische onmogelijkheid als sector om hierop te sturen en de wildgroei aan beleid, procedures en beperkingen op diverse gronden de helikopterbedrijven, haar klanten, en daarmee ook de uitvoering van de maatschappelijke vluchten geen goed doen. Dat moet anders!

De JHP is dan ook van mening dat de decentralisatie op sommige vlakken te ver is doorgeschoten en althans een deel van deze bevoegdheden ten aanzien van landelijk opererende helikopters beter op zijn plaats zijn op Rijksniveau. De JHP vraagt hierin met klem meer regie van de minister.

Een vereenvoudiging van de regels leidt volgens de JHP niet tot meer vliegwerk of tot meer overlast of significant meer vluchten en landingen. Het maakt het echter wel voor alle betrokken partijen werkbaarder en efficiënter.

De JHP is ten slotte voornemens haar visie op dit dossier actief uit te dragen op bestuurlijk, politiek en waar nodig publiek terrein, teneinde gezamenlijk toe te werken naar een situatie die voor alle stakeholders werkbaar is en recht doet aan de belangen van allen hierin.

5. Voorgestelde verbeteringen in wetgeving en beleid

De JHP brengt namens de bij haar aangesloten leden graag hier genoemde verbeteringen naar voren die naar haar inzicht kunnen bijdragen aan een verbetering voor alle betrokken partijen. Deze verbetervoorstellen zoals hier weergegeven zijn slechts een korte weergave. De JHP is graag bereid deze voorstellen met de minister verder uit te werken en deze toe te lichten. Ze zijn dan ook een uitnodiging voor verder gesprek en toelichting.

- a) De uitvoering van één tot acht vliegbewegingen (4 vluchten) op één locatie, niet zijnde een luchthaven → Vrijstelling in besluit burgerluchthavens. Betreft landingen die moeten worden uitgevoerd voor of tijdens een inspectie, voor handhaving, ten behoeve van film-of-foto werk, of anderszins ophalen of afzetten van passagiers of goederen. Deze vliegbewegingen vinden altijd plaats met toestemming van de grondeigenaar van het terrein:

Huidige procedure:

Op dit moment vallen deze vliegbewegingen (tot 4 vliegbewegingen) onder de zogenoemde 'Generieke TUG' ontheffing, die door elke provincie afzonderlijk, zonder onderling overleg, jaarlijks of driejaarlijks kunnen worden aangevraagd en worden afgegeven, al dan niet met een bedrag aan leges (oplopend tot EUR 650,-).

Overwegingen:

Incidentele landingen van professionele aard hebben geen plaats in het provinciaal luchtvaartbeleid. De overlast van één of slechts enkele helikopterlandingen en impact op de omgeving daarvan bij dit aantal landingen is niet groter of kleiner dan bij het al dan niet overvliegen van hetzelfde gebied. Een helikopterlanding vindt in de regel plaats in het tijdsbestek van een minuut of minder. Het provinciaal luchtvaartbeleid met haar beleidskeuzes omtrent omgeving is nauwelijks van toepassing bij een dergelijke incidentele landing, maar voegt wel onnodig administratief handelen toe en dient ons inziens dan ook niet onder het provinciaal beleid te vallen.

Verzoek JHP:

De JHP pleit voor een permanente vrijstelling onder voorwaarden van deze landingen. Een afgegeven permanente vrijstelling onder voorwaarden voor deze landingen vanuit de minister geven de mogelijkheid om één uniforme regeling te hebben voor het gehele land, terwijl in de voorwaarden ingegaan kan worden op zaken zoals afstand van (woon)bebouwing, openbare weg, etc. Dit kan bijvoorbeeld worden de opsomming in artikel 20 van het Besluit Burgerluchthavens uit te breiden met de zinsnede: "helikopters die worden ingezet voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein voor niet meer dan 8 bewegingen per dag", (dan wel een zin met gelijke strekking)

- b) De uitvoering van meer dan acht vliegbewegingen op één locatie → Meer regie en vastlegging van regels vanuit de minister: Het betreft hier veelal helikopterondersteuning bij grote of kleine evenementen, of landingen tijdens opleiding en training en vluchten vanaf locatie op verzoek van lokale partners.

Huidige procedure en overwegingen

De decentralisatie van 2009 biedt provincies meer mogelijkheid om ook op dit vlak haar eigen luchtvaartbeleid te bepalen en eventuele beperkingen op te leggen en een omgevingsbeleid te koppelen aan het al-dan-niet toestaan van helikopterlandingen in een bepaald gebied op bepaald gronden.

De JHP begrijpt de behoefte vanuit provinciaal perspectief om richting en invloed te kunnen uitoefenen op het beleid rondom deze helikopterlandingen. Maar er kan tevens na 10 jaar geconcludeerd worden dat de huidige situatie voor dit soort vluchten onwerkbaar wordt hetgeen de sector over de gehele linie schaadt. De JHP ziet een landelijke helikopter sector die meer dan bereid is mee te denken in het proces en zich te conformeren aan afspraken en gedragscodes maar die niet constructief kan bijdragen aan dit proces zolang een klein aantal bedrijven op twaalf plaatsen haar bijdrage in het proces moet indienen.

Verzoek JHP:

De JHP vraagt de minister om de volgende zaken op korte termijn op te pakken:

- De decentralisatie ten aanzien van de helikopterbevoegdheden van 2009 op korte termijn te evalueren en de resultaten van deze evaluatie publiek te delen.
- Verdere opvolging te geven aan de conclusies uit de genoemde evaluatie en gesprekken uit 2011-2012 tussen GA-sector en de reeds in 2016 en 2017 over dit onderwerp

genoemde adviezen uit de TGAL rapporten ten aanzien van dit onderwerp mee te nemen.

- Een werkgroep ter verbetering van specifiek het TUG proces in leven te roepen met betrokken partijen met als doel het proces te vereenvoudigen en meer te harmoniseren.
- Duidelijk meer regie voeren op ten minste het proces van de aanvraag en verlening van de TUG ontheffingen en de opgelegde beperkingen en te herzien op welke punten en zaken elke provincie haar eigen beleid kan maken en welke onderdelen beter passend zouden zijn om van rijkswege of anderszins vast te leggen.



Over JHP en ondersteuners van dit paper

De Joint Helicopter Pilots (JHP) is de vereniging van Nederlandse helikoptervliegers en helikopterbedrijven. Onder haar leden bevindt zich het merendeel van de privé en beroeps helikopterpiloten evenals de relevante helikopterbedrijven die op de Nederlandse markt actief zijn. De JHP stelt zich onder andere ten doel op te komen voor de belangen van haar leden en daarmee voor het relevante werk dat haar leden uitvoeren.

De inhoud van dit paper wordt sector-breed en ook daarbuiten sterk gedragen. De JHP zal voorzien in een lijst met toelichting betreffende alle ondersteuners, voorzien van een eventuele aanvullende visie van betreffende partijen. Partijen zijn afkomstig uit de luchtvaartsector zelf maar daar niet toe beperkt.

