

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

158

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de Kamerbrief «Mogelijke overschrijding handhavingspunten Rotterdam The Hague Airport»* (ingezonden 20 september 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 oktober 2022).

Vraag 1, 2 en 3

Wat is het effect van het overnemen van commerciële vluchten van Schiphol op de geluidsnormen van Rotterdam The Hague Airport?
Hoe kijkt u naar de afweging van prioritering van vluchten?
Waarom heeft u het in uw brief niet over het verminderen van commerciële vluchten?

Antwoord 1, 2 en 3

De handhavingspunten voor geluid en de daaraan gekoppelde grenswaarden zijn in de Omzettingsregeling Rotterdam The Hague Airport (RTHA) opgenomen. Mede op basis hiervan bepaalt de luchthaven de capaciteit. Aangezien RTHA een slot-gecoördineerde luchthaven is, wijst de (onafhankelijke) slotcoördinator vervolgens op basis van de door RTHA bepaalde capaciteit de slots toe aan luchtvaartmaatschappijen. Dit heeft geen betrekking op politie- en traumahelikopters. Het gebruik van politiehelikopters wordt bepaald door de Nationale Politie en van traumahelikopters door het Traumacentrum. Er wordt tussen handelsverkeer (commerciële vluchten) en politie- en traumahelikopters ook niet geprioriteerd.

Het is een verantwoordelijkheid van de luchthaven om ervoor te zorgen dat de vluchten die op RTHA uitgevoerd worden binnen de grenswaarden blijven. Deze worden door de Inspectie Leefomgeving Transport (ILT) gehandhaafd. Aangezien RTHA slechts een beperkt aantal vluchten van Schiphol overgenomen heeft, is de bijdrage daarvan aan de grenswaarden ook beperkt. Bij een dreigende overschrijding zoals gemeld in de brief van 12 september jl.,¹ is het voorts aan de luchthaven om er in overleg met de gebruikers voor te zorgen dat de grenswaarden uiteindelijk niet overschreden worden, en om daartoe keuzes te maken.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 993

Vraag 4

Hoe wordt de geluidsruimte op Schiphol ingedeeld, specifiek tussen passagiersvluchten en inzet van MMT en politieverkeer?

Antwoord 4

Voor Schiphol wordt er voor de geluidsruimte onderscheid gemaakt tussen handelsverkeer (commerciële vluchten) en niet-handelsverkeer, waar maatschappelijk verkeer (zoals politie- en traumahelikopters) onderdeel van uitmaakt. Van niet al het verkeer dat onder niet-handelsverkeer valt is de geluidsbelasting bekend. Daarom wordt de geluidsbelasting van niet-handelsverkeer bepaald door de geluidsbelasting van handelsverkeer met 2,5% te verhogen. In een brief aan uw Kamer van 19 november 2018² en in de Milieueffectrapportage³ van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) is dit toegelicht.

Vraag 5, 6 en 7

Spelen financiële redenen mee met uw besluit om een tweede geluidsruimte niet toe te kennen aan operationele diensten?

Heeft de luchthaven contact gehad over het besluit met de politie en het Erasmus MC? Zo ja, wat was hun reactie? Zo nee, waarom niet?

In hoeverre zijn het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en het Ministerie van Justitie en Veiligheid betrokken bij dit besluit en de totstandkoming daarvan?

Antwoord 5, 6 en 7

Er is geen sprake van een besluit: zoals in de brief van 12 september jl. aangegeven, is het creëren van een aparte gebruiksruimte voor geluid voor spoedeisende hulpverlening en politietaken op dit moment juridisch niet mogelijk. In de Luchtvaartnota 2020–2050 is aangegeven dat luchthavens met vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten krijgen. In dit kader zijn de Ministeries van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Justitie en Veiligheid betrokken.

Vraag 8, 9 en 10

Wordt de inzet van de traumahelikopter bij Rotterdam The Hague Airport beperkt nu er mogelijke overschrijding is van de handhavingpunten?

Wat is hiervan het gevolg voor de traumazorg in de regio die de helikopter gestationeerd bij Rotterdam The Hague Airport bedekt?

Welke gevolgen heeft eventuele beperking van de inzet voor de uitvoering van politietaken?

Antwoord 8, 9 en 10

In de brief aan uw Kamer van 12 september jl. is aangegeven dat ik aan RTHA gevraagd heb om in overleg met de gebruikers maatregelen te nemen om de mogelijke overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Wat de effecten van de te nemen maatregelen zullen zijn op de inzet van de politie- en traumahelikopter en (bij gevolg) voor de traumazorg en de uitvoering van politietaken is nog niet aan te geven. Uitgangspunt is dat luchthavens publieke voorzieningen zijn, waarbij gezondheid en veiligheid voorop staan. Commercieel verkeer en vrachtverkeer mogen dus niet ten koste gaan van de inzet op gezondheid (trauma-heli) en veiligheid (politie, onder andere luchtsteun voor de Dienst speciale interventie).

Vraag 11

Kunt u inzichtelijk maken wat de effecten en resultaten zijn van de inzet van maatschappelijk verkeer zoals politie- en traumahelikopters vanaf Rotterdam The Hague Airport?

² Kamerstuk 29 665, nr. 349

³ Kamerstuk 29 665, nr. 399

Antwoord 11

Het Ministerie van Justitie en Veiligheid geeft aan dat in 2020 in heel Nederland vijftig mensenlevens gered zijn dankzij zoekacties van politiehelikopters. Op aanwijzing van de helikopterbemanning werden 150 verdachten op heterdaad aangehouden. In veel gevallen zijn politiehelikopters een zogenaemde «force multiplier» waarbij de ogen vanuit de lucht zorgen voor veel extra slagkracht door overzicht en bieden extra veiligheid voor de politiecollega's op straat.

Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport geeft aan dat er in Nederland momenteel vier helikopters voor Mobiel Medische Teams (MMT) zijn, waaronder die in Rotterdam, die een bovenregionale functie hebben. Zij verlenen urgente, vaak hoog-complexe prehospitalische zorg die alleen door een dergelijk team kan worden verleend. Het gaat hierbij onder andere om levensreddende voorbehouden handelingen die alleen door een arts mogen en kunnen worden uitgevoerd. Dit betreft bijvoorbeeld patiënten die ter plaatste onder anesthesie gebracht moeten worden en waarvan de luchtweg middels intubatie gezekerd moet worden, om de ademhaling gecontroleerd over te kunnen nemen en te verbeteren. In 2021 werden per dag gemiddeld 1 tot 2 patiënten geïntubeerd door het MMT-team van Rotterdam, nog los van andere levensreddende en/of gezondheidsschadebeperkende handelingen die alleen dit team kan uitvoeren.

Vraag 12

Bent u het ermee eens dat de onvoorziene toename van het aantal traumavluchten vergeleken met de prognose slechts in het belang is voor de acute hulp van burgers?

Antwoord 12

De inzet van traumahelikopters maakt een belangrijk onderdeel uit van acute medische hulp. Daarnaast hebben operationele diensten een inspanningsverplichting om geluidsoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 13 en 14

Bent u het ermee eens dat er in de handhavingpunten rekening moet worden gehouden met onvoorziene uitruk van MMT en politie? Hoe zorgt u er op de langere termijn voor dat traumazorg en de inzet van politie in de toekomst niet in de knel komt door de regels omtrent geluidshinder?

Antwoord 13 en 14

De luchthaven en haar gebruikers moeten ervoor zorgen dat de vluchten die op RTHA uitgevoerd worden binnen de grenswaarden blijven. Zij moeten dus met elkaar bezien hoe gepland en ongepland verkeer ingepast kunnen worden. In dat kader is het van belang dat luchthaven en operationele diensten goed monitoren hoe het gebruik door maatschappelijk verkeer zich ontwikkelt, om zodoende tijdig te kunnen bijsturen waar dat mogelijk is. Voor het nieuw vast te stellen Luchthavenbesluit voor RTHA zal een aparte gebruikruimte worden opgenomen voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en de uitoefening van politietaken. Hiervoor zijn ook goede prognoses van de operationele diensten nodig over de inzet van dit verkeer voor de komende jaren, zodat van een potentiële overschrijding geen sprake hoeft te zijn. Daarbij merk ik op dat in het geval van een onverwachte overschrijding als gevolg van onvoorziene of ongeplande omstandigheden (bijvoorbeeld als gevolg van een ramp) in de Wet luchtvaart is bepaald dat geen handavingsmaatregelen worden ingezet.

Tot slot, het maatschappelijk verkeer heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Tegelijkertijd moet er ook bij dit verkeer oog zijn voor het feit dat dit verkeer impact heeft op de omgeving van de luchthaven. Daarom spannen de operationele diensten zich in om eventuele hinder zoveel als mogelijk te beperken en bijvoorbeeld bij de aanschaf van helikopters rekening te houden met de omgevingsimpact. Verder geldt dat als het gebruik van politie- en traumahelikopters blijft toenemen er opnieuw een afweging gemaakt moet worden over het accommoderen van dit verkeer en de locatie daarvan.