



Gespreksnotitie Rondetafelgesprek Maatschappelijk vliegverkeer

William de Vrij, extern adviseur van het Erasmus Medisch Centrum

In 1998 heeft het ministerie van Volksgezondheid vier Universitaire Medische Centra aangewezen om een paraat Mobiele Medische Teams met een helikopter in te richten voor spoedeisende medische hulpverlening. Anno 2018 zijn in Amsterdam, Rotterdam, Nijmegen en Groningen mobiele medische teams (hierna te noemen MMT) per helikopter actief. Sinds december 2010 zijn alle vier de Nederlandse traumahelikopters 24/7 inzetbaar. Daarnaast vliegt er sinds 2016 ook een ambulancehelikopter vanaf Vliegbasis Leeuwarden, die de Friese Waddeneilanden van ambulancezorg voorziet.

Centrale ligging luchthavens

Door de centrale ligging van de luchthavens ten aanzien van de patiëntenpopulatie en het gebruik kunnen blijven maken van onder andere de logistieke faciliteiten kan het MMT dit doel zo goed mogelijk verwezenlijken.

Positionering van en voorzieningen op deze huidige locaties zijn derhalve optimaal voor een goede en vooral veilige taakuitvoering door het MMT.

Alternatieve locaties hebben als consequentie dat de "aanrijtijd" verhoogd wordt waardoor de zorg langer op zich laat wachten (onderzoek BRR). Ook zorgt dit voor meer afstemmingsmomenten met de luchtverkeerleiding, hetgeen ook de snelle (en veilige) inzet niet ten goede komt.

Capaciteit luchthavens

De beschikbare capaciteit van luchthavens is beperkt, doordat de geluidsruimte van luchthavens (bijna) is uitgeput.

De commerciële luchtvaart en het maatschappelijk vliegverkeer maken gebruik van dezelfde geluidsruimte. Daardoor is de situatie ontstaan dat het aandeel geluidsruimte van het maatschappelijk vliegverkeer belemmerend werkt voor de gewenste groei van luchthavens aan commerciële vluchten.

In opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA is onderzoek gedaan naar mogelijke uitplaatsing van het maatschappelijk vliegverkeer op RTHA. Dit onderzoek heeft geen oplossing opgeleverd.

Aandeel nachtvluchten

De afweging om de traumahelikopter in te zetten wordt altijd bepaald door de ernst van de situatie, ook in de nacht. Er wordt uitsluitend bij acute situaties gevlogen. Het MMT houdt rekening met het beperken van de geluid / overlast door aanschaf van stillere helikopters. Niettemin heeft het MMT geringe invloed op de aanvragen. Voor wat betreft het effect op de geluidsruimte worden de vluchten tijdens de nachtelijke uren zwaarder gewogen met een nachtstraffactor omdat deze vluchten een grotere invloed hebben op het leefmilieu van de maatschappij. De huidige rekenmethodiek heeft tot gevolg dat een nachtvlucht met een factor tien ten opzichte van een vlucht overdag meetelt in de geluidsruimte. De nachtstraffactor zorgt er daarmee voor dat de capaciteit van luchthavens verder wordt beperkt.

Juridische basis

De juridische basis voor het gebruik van luchthavens door het maatschappelijk vliegverkeer is nu geregeld via afzonderlijke huurovereenkomsten die jaarlijks opzegbaar zijn. Met het oog op de levensreddende taak van het MMT is een wettelijke borging nodig om de inzet van traumahelikopters ook in de toekomst te kunnen blijven garanderen.

De huidige Wet luchtvaart biedt daartoe de mogelijkheid door een aparte geluidsruimte voor maatschappelijk vliegverkeer toe te passen.

Ontwikkelingen

De afgelopen jaren zijn de vliegbewegingen van het MMT gegroeid (oorzaken; nachtvliegen, inzet-criteria, behandelprotocollen, etc.). De verwachting is dat deze groei zich de komende jaren stabiliseert. Dit geldt tevens voor het aantal nachtvluchten.

Toegang tot luchthavens

De maatschappij is erbij gediend dat er in het geval van een patiënt in (levens)gevaar zo snel mogelijk medische specialistische zorg ter plaatse is.

De huidige locaties van het MMT zijn buitengewoon centraal voor de patiëntenpopulatie en bieden een veilige basis voor traumahelikopter en een goede uitvalsbasis voor het MMT-voertuig. Alternatieve locaties zullen leiden tot een minder adequate medische hulpverlening, ook in opgeschaalde situaties. De discussie over een beperkte geluidsruimte mag nimmer ten koste gaan van het redden van mensenlevens!

De huidige wet Luchtvaart biedt de mogelijkheid om aparte gebruiksruimtes op te nemen in luchthavenbesluiten.

Wij doen daarom een dringend appél, gelet op de urgentie, hiervan op korte termijn gebruik te maken voor vliegverkeer van de politie en het MMT, naast het reguliere/commerciële vliegverkeer.

Voor de lange termijn dient als mogelijke oplossing een vernieuwde luchtvaartnota, als basis voor heldere wet- en regelgeving om de beschikbaarheid van het maatschappelijk vliegverkeer te kunnen garanderen.

Werkgroep

Met het door de BRR geïnitieerde onderzoek naar de uitplaatsing van maatschappelijk helikopterverkeer is het maatschappelijk vliegverkeer in een krachtenveld van verschillende belangen terecht gekomen.

De uitkomsten van het onderzoek hebben aangetoond dat uitplaatsing geen optie is als je de spoedeisende inzet wilt borgen.

Naar aanleiding van het werkbezoek op 5 november 2018 van de minister van I en W aan Rotterdam The Hague Airport is een werkgroep ingesteld onder verantwoordelijkheid van het ministerie van I en W.

Het onlangs door de werkgroep gepresenteerde plan van aanpak maakt duidelijk dat de intentie van het ministerie van I en W gericht is om in samenspraak met VWS, J en V, politie en MMT-zorg om gedegen oplossingen te zoeken voor het maatschappelijk vliegverkeer op de korte termijn.

Wij doen een oproep aan de Kamer om de urgentie en het belang voor de oplossing van dit probleem bij de minister van I en W te onderstrepen.