

De traumahelikopter wordt primair ingezet om een zogenaamd Mobiel Medisch Team (hierna: MMT) snel te vervoeren teneinde bij ernstige ongevallen en rampen ter plaatse acute medische hulp te kunnen verlenen. In een deel van die gevallen wordt een patiënt met die helikopter vanaf de ongevallocatie naar een traumacentrum gebracht. De inzet van een traumahelikopter vanaf het ziekenhuis leidt tot zeer verdeelde reacties. Het medisch-maatschappelijk nut wordt erkend; de optredende geluidsniveaus bij woningen rondom het ziekenhuis worden zeer verschillend beoordeeld. Het bevoegd gezag dient bij vergunningverlening een complexe afweging te maken tussen de belangen van de diverse betrokken partijen (ziekenhuis, omwonenden, patiënten). Dit wordt extra bemoeilijkt doordat direct van toepassing zijnde wetgeving omtrent de milieuaspecten (met name geluid) voor een traumahelikopter bij een ziekenhuis ontbreekt. Wel is daarover in de afgelopen jaren jurisprudentie bij de Raad van State ontstaan. Meer bestuurlijke duidelijkheid wordt verwacht van een AMvB, die thans in voorbereiding is en die beoogt elke belemmering voor de inzet van de traumahelikopter vanuit milieuwetgeving weg te nemen.

Traumahelikopter en geluid

Een complexe afweging tussen milieu en medisch-maatschappelijk belang

Jan Granneman en Eugene de Beer

Als gevolg van de sterk toegenomen mobiliteit is snelle hulpverlening per ambulance niet altijd goed mogelijk en gewaarborgd. Dit heeft geleid tot een proef met het gebruik van een traumahelikopter vanaf het VU-ziekenhuis te Amsterdam. Vanwege de positieve resultaten van die proef is besloten vier traumacentra in Nederland aan te wijzen die de inzet van een traumahelikopter zullen verzorgen.

De helihavens op ziekenhuizen voor traumahelikopters zijn formeel zogenaamd niet aangewezen luchtvaartterreinen. Deze helihavens zijn gelegen in of nabij woongebieden.

Over de auteurs

Ir. J.H. Granneman en ing. E.H.A. de Beer zijn werkzaam bij Adviesbureau Peutz & Associés B.V., afdeling industriële lawaai-beheersing en milieutechnologie te Zoetermeer (zoetermeer@peutz.nl).

Als thuisbasis voor een MMT is er sprake van frequent gebruik, en treden in de woonomgeving regelmatig relatief hoge doch kort durende geluidsniveaus tengevolge van overvliegende helikopters op. Bij de aanvraag voor een vergunning voor het inrichten en in gebruik hebben van een dergelijk traumahelikopter-platform is uitgebreid aandacht aan het geluidsaspect besteed. De belangtengstellingen zijn duidelijk: een deel van de omwonenden heeft op zich geen bezwaar tegen het gebruik van de helikopter voor het transport van traumapatiënten naar het ziekenhuis, maar stelt vraagtekens bij de noodzaak van het vervoer van het MMT per helikopter vanaf het ziekenhuis. De desbetreffende ziekenhuizen stellen evenwel groot belang in de stationering op het ziekenhuis.

Dit artikel behandelt de optredende geluidsimmissieniveaus vanwege de traumahelikopter, de tot dusverre ontstane jurisprudentie bij de Raad van State en de

acties van de Minister van VROM om inzetbelemmeringen op basis van milieuaspecten op te heffen.

WET- EN REGELGEVING

Structureel gebruik van een helikopterplatform vereist een vergunning met grenswaarden voor geluid, zijnde een van de belangrijkste milieuaspecten. Die grenswaarden dienen gebaseerd te worden op de hinderbeleving van dit type geluidsbron.^{1,2}

Qua wet- en regelgeving spelen bij de inzet van de traumahelikopter de Wet milieubeheer, de Luchtvaartwet en het Luchtverkeersreglement in het kader van de Luchtvaartwet een rol. Binnen voornoemd wettelijk kader zijn evenwel geen specifieke geluidsgrenswaarden gedefinieerd.

Zowel het 'Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen' als het 'Besluit geluidbelasting kleine luchtvaartterreinen' zijn niet van toepassing op deze niet aan-

gewezen luchtvaartterreinen. Ook de Wet geluidhinder kent een expliciete uitzondering voor geluid tengevolge van luchtvaartuigen en is aldus niet van toepassing. Het 'Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen' is voor het helikopterplatform op het dak van een ziekenhuis wel van toepassing, echter hierin worden geen concrete milieuaspecten behandeld.

In 'De traumahelikopter in het milieurecht'³ wordt uitgebreid ingegaan op de toepasselijke wet- en regelgeving en op de wijze waarop met het huidige 'wettelijk vacuüm' ten aanzien van het aspect geluidshinder tengevolge van helikopterplatforms omgegaan zou moeten worden.

BESTAANDE GELUIDSMATEN

Bij de beoordeling van de geluidsimmissie door helikoptergeluid zou in principe gebruikgemaakt kunnen worden van één van de volgende reeds bestaande geluidsmaten met bijbehorende meet- en beoordelingsmethodiek:

- Kosteneenheid (Ke);
- Geluidbelasting kleine luchtvaart (BKL);
- Industrielawaai (L_{Aeq} en L_{max} in dB(A)).

Bij laatstgenoemde methodiek zou nog overwogen kunnen worden om het geluid tengevolge van de helikopter tijdens het feitelijke vliegen tijdens opstijgen en landen te beoordelen in analogie met de systematiek van de circulaire van VROM over 'indirecte hinder'.⁴ In deze VROM-circulaire wordt geluid tengevolge van inrichtinggebonden verkeer buiten het bedrijfsterrein uitsluitend beoordeeld op basis van het equivalente geluidsniveau. Piekniveaus tengevolge van het inrichtinggebonden verkeer worden buiten de beoordeling gehouden. Argument daarbij is dat het stellen van grenswaarden aan

het equivalente geluidsniveau toereikend is voor het beheersen van geluidshinder tengevolge van (vracht)verkeer.

De volgende praktijkcase (VU-ziekenhuis Amsterdam) toont de resultaten van toepassing van deze drie beoordelingsmethodieken. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De afstand tussen het nabijgelegen blok van zes woningen en het helikopterplatform bedraagt circa 75 m; andere woningen bevinden zich op meer dan 300 m afstand.
- Er wordt gebruikgemaakt van een Bolkov 105 helikopter.
- De optredende geluidsniveaus zijn vastgesteld door middel van directe geluidsimmissiemetingen waarbij de helikopter vliegbewegingen in vier verschillende richtingen heeft uitgevoerd.
- Per jaar worden maximaal 1400 vliegbewegingen uitsluitend in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur) uitgevoerd; dit komt overeen met gemiddeld circa vier vliegbewegingen (twee vluchten) per dag.
- Per dag vinden er tussen de nul en acht vliegbewegingen plaats. Niet meer dan twaalf maal per jaar treden er meer dan 8 vliegbewegingen per dag op.

Allereerst is in tabel 1 een overzicht gegeven van de meetresultaten bij de nabijgelegen woningen tengevolge van warmlopen, vliegen en landen van de helikopter. De optredende niveaus zijn weergegeven in de vorm van een equivalent geluidsniveau over circa 30 s (ongeveer overeenkomend met de duur van het passeren van de helikopter), en het piekniveau gemeten in meterstand 'fast' en 'slow'. Laatstgenoemde niveaus zijn van belang voor de bepaling van de Kosteneenheid (Ke).

| Omschrijving | L_{Aeq} in dB(A) | L_{max} in dB(A) | |
|--------------|--------------------|--------------------|---------|
| | | Fast | Slow |
| Warmlopen | 68 | 76 | 74 |
| Vliegen | 78 à 83 | 83 à 92 | 85 à 90 |
| Landen | 74 | 80 | 77 |

TABEL 1: OVERZICHT VAN MEETRESULTATEN (IMMISSIEPOSITIE NABIJ VU; BOLKOW 105)

| Beoordelingsgrootheid | Aantal vliegbewegingen per dag | | |
|--|--------------------------------|----|----|
| | 4 | 6 | 8 |
| BKL in bkl | 57 | 59 | 60 |
| Industrielawaai variant A: L_{Aeq} in dB(A) t.g.v. inrichting | 54 | 56 | 57 |
| Industrielawaai variant B: L_{Aeq} in dB(A) t.g.v. inrichting (warmlopen) | 43 | 54 | 45 |
| L_{Aeq} in dB(A) t.g.v. indirecte hinder (vliegen) | 55 | 46 | 57 |

TABEL 2: OVERZICHT VAN REKENRESULTATEN.

De Kosteneenheid (Ke) wordt vastgesteld op basis van het aantal vliegbewegingen per jaar en bedraagt ter hoogte van de nabijgelegen woningen 22 Ke. Een dergelijke waarde zou beoordeeld conform het 'Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen' geen onoverkomelijke problemen veroorzaken (de grenswaarde voor de zonegrens bedraagt 35 Ke).

Tabel 2 geeft een overzicht van de berekende BKL- en L_{Aeq} -waarden, die afhankelijk zijn van het aantal vluchten per dag. Bij de laatste beoordelingsgrootheid is onderscheid gemaakt tussen variant A waarbij de vliegbewegingen beschouwd worden als onderdeel van de inrichting en variant B waarbij de vliegbewegingen worden gezien als indirecte hinder.

Voor de BKL bestaan met betrekking tot helikoptergeluid geen wettelijke grenswaarden. De relatief hoge waarde van 60 bkl is het gevolg van de straffactoren voor het vliegen tijdens weekenddagen.

JURISPRUDENTIE BIJ DE RAAD VAN STATE

Door de Raad van State⁵ is uitgesproken dat op het terrein van een inrichting opstijgende en landende helikopters deel uitmaken van de inrichting, zodat de geluidshinder die hiermee gepaard gaat is aan te merken als hinder die uit de inrichting zelf voortvloeit en derhalve bij de beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) moet worden betrokken. Hierbij is echter niet aangegeven op wat voor manier hieraan invulling dient te worden gegeven. Wel ligt het in de rede aan te sluiten bij hetgeen gebruikelijk is voor de geluidsemisatie van bedrijven, derhalve voor de inventarisatie de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' en voor de beoordeling de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'.

Tevens heeft de Raad van State⁶ uitgesproken dat piekniveaus vanwege de VU-traumahelikopter buiten beschouwing mogen blijven doch dat vanwege het ontbreken van een grenswaarde voor de equivalente geluidbelasting niet gewaarborgd is dat de bij de vergunning gestelde voorschriften (uitsluitend beperking van het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar) in voldoende mate de nadelige gevolgen voor het milieu beperken. Dit euvel is in de opvolgende Wm-vergunning voor de VU-helikopter verholpen. In de beroepsprocedure tegen laatstgenoemde vergunning heeft het referentieniveau van het omgevingsgeluid - als grondslag voor de geluidsgrenswaarden - een opmerkelijk prominente rol gespeeld. Voornoemd referentieniveau heeft echter

uiterst betrouwbare waarde bij helikopter-geluid. Immers, het overvliegen van een helikopter wordt gekenmerkt door relatief hoge en goed waarneembare geluidsniveaus gedurende een korte periode bij woningen op korte afstand. Het omgevingsgeluid oefent daarop geen maskerende invloed uit, of dat nu 50 of 60 dB(A) bedraagt. Het stellen van eisen aan het equivalente geluidsniveau heeft dan ook uitsluitend als doel het aantal vluchten per dag te maximaliseren. Desalniettemin is de Wm-vergunning voor de VU-helikopter in stand gebleven.⁷

Inmiddels is beroep aangetekend tegen de verleende Wm-vergunning voor de traumahelikopter van het Academisch Ziekenhuis Groningen (AZG). Het bevoegd gezag heeft bij deze vergunning niet het aangevraagde aantal van acht vliegbewegingen per dag vergund, maar zes. Aldus is sprake van een gedeeltelijke weigering van de aangevraagde vergunning. Argument daarbij is het niet willen uitgaan boven een equivalente geluidsniveau van 55 dB(A) bij woningen, een en ander gebaseerd op de richtlijnen in voornoemde Handreiking. Wel wordt daarmee op basis van een bestuurlijke afweging het referentieniveau bij sommige woningen overschreden.

Interessant is om te vermelden dat indien genoemde jaargemiddeldebeoordeling conform L_{den} gehanteerd zou mogen worden, daarover geen discussie noodzakelijk zou zijn geweest; zie het volgende.

NIEUWE GELUIDSMAAT

In een medio 2001 aan de Raad van State voor advies aangeboden wetsvoorstel is het nieuwe geluidsbeleid in het kader van MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid) vastgelegd. Daarin is een nieuwe geluidsmaat voor omgevingslawaai voorgesteld, L_{den} . Ook de concept-richtlijn van de Europese Commissie stelt L_{den} voor. In dit kader zijn twee kenmerkende verschillen tussen L_{den} en de huidige beoordelingswijze van industrielawaai van belang.

- Andere weging van de geluidsniveaus over de dag-, avond- en nachtperiode: Omdat thans uitsluitend sprake is van vluchten in de dagperiode zou dat getalsmatig leiden tot een L_{den} -waarde die 3 dB lager is dan de L_{Aeq} -waarden in tabel 2.

- Beoordeling op jaarbasis: Dit leidt tot een wezenlijk andere beoordeling van de geluidbelasting ten gevolge van traumahelikopters. In de huidige beoordelingsmethodiek dient uitgegaan te worden van de representatieve bedrijfssituatie die meer dan twaalf keer per jaar optreedt, derhalve (voor VU en AZG) acht vliegbewegingen per dag. Een beoordeling op jaarbasis gaat uit van

het gemiddelde aantal van vier vliegbewegingen per dag, derhalve een 3 dB lagere waarde. In laatstgenoemde beoordelingswijze wordt meer rekening gehouden met het gegeven dat er ook dagen zijn dat er minder gevlogen wordt. Daar dit (nog) geen wettelijke status heeft, kan het bevoegd gezag hierop niet anticiperen. Dit is betreurenswaardig omdat dit in belangrijke mate voornoemde problematiek rond grenswaardenstelling zou wegnemen.

KARAKTERISERING VAN HELIKOPTER-TERGELUID

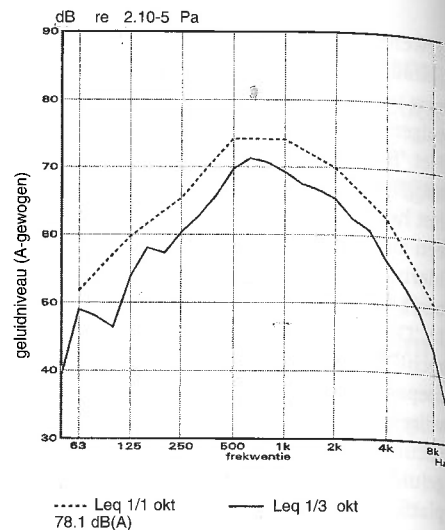
De optredende geluidsniveaus bij woningen tengevolge van het vliegen blijken in de praktijk sterk afhankelijk te zijn van de gebruikte vliegroute. Naast de verschillen in afstand tot woningen speelt daarbij mede een rol dat helikopters een sterk richtingsafhankelijke geluidsemissie kennen. Voor een nauwkeurige bepaling van geluidsniveaus bij woningen hebben dan ook directe immissiemetingen sterk de voorkeur. Vanwege de optredende geluidsniveaus zijn die ook goed uitvoerbaar, ook bij relatief hoge stoorgeluidsniveaus in een stedelijke omgeving.

Het spectrum van helikoptergeluid lijkt veel op het spectrum van vaste-vleugel-vliegtuigen; uitsluitend de lage frequenties (octaafbanden met middenfrequentie van 16, 31 en 63 Hz) kennen een iets hoger geluidsdruk-niveau. Na A-weging blijken deze octaafbanden niet dominant te zijn. In figuur 1 is een representatief A-gewogen spectrum van een helikopterpassage weergegeven. In figuur 2 is het A-gewogen geluidsniveau ter hoogte van de woningen tengevolge van een helikopterpassage als functie van de tijd weergegeven.

Uit de figuren 1 en 2 blijkt dat het geluid tengevolge van de helikopter bij de woningen noch een tonaal noch een impulsachtig karakter kent. Aldus is toepassing van de desbetreffende toeslagen niet aan de orde.

LAAGFREQUENT GELUID EN TRILLINGEN TENGEVOLGE VAN DE HELIKOPTER

Onderzoek is gedaan naar trillingen in woningen tengevolge van het gebruik van de helikopter. Voelbare trillingen als gevolg van trillingoverdracht via het ziekenhuisgebouw en het bodemgebied tussen het ziekenhuis en de woningen zijn bij normaal gebruik uit te sluiten als gevolg van het relatief geringe trillingsniveau op het heliplatform en de zeer grote (trilling)overdrachtsdemping. Voelbare trillingen in de woningen kunnen uitsluitend worden veroorzaakt door luchtgeluids-aanstoting.



FIGUUR 1: A-GEWOGEN SPECTRUM VAN EEN HELIKOPTERPASSAGE.

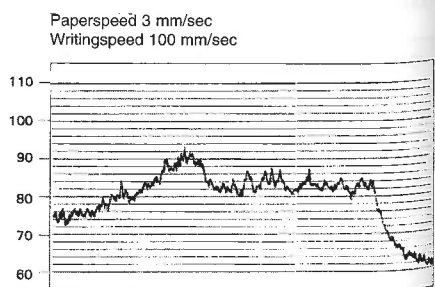
Door middel van trillingmetingen in woningen nabij het VU-ziekenhuis zijn de trillingsniveaus op vloeren en wanden vastgesteld tijdens het vliegen van de helikopter in de buurt van het platform. De trillingsniveaus zijn gemeten en beoordeeld conform de SBR-richtlijn 2. De optredende trillingsniveaus voldoen ruimschoots aan de grenswaarden van deze richtlijn.

Voor de beoordeling van hinderbeleving door personen vanwege laagfrequent geluid (geluid met frequenties < 30 Hz) zijn wettelijk geen grenswaarden en/of meetmethodes vastgesteld. Voor eventueel secundair optredend geluid (geluid als gevolg van het kortstondig rammelen van serviesgoed, ramen en dergelijk vanwege aanstoting door laagfrequent geluid) zijn geen wettelijke grenswaarden vastgesteld.

MOGELIJKE VOORZIENINGEN

In de beoordeling dienen ook mogelijke geluidreducerende voorzieningen betrokken te worden. Uitgaande van de gekozen locatie zijn de volgende voorzieningen ter reductie van de geluidshinder denkbaar:

- Brongericht: Doeltreffende geluidreducerende voorzieningen aan een bestaand helikoptertype zonder verlies van vliegeigenschappen zijn niet realistisch. Mede op basis van vergelijkingen



FIGUUR 2: A-GEWOGEN GELUIDSNIVEAU IN DE TIJD TENGEVOLGE VAN EEN HELIKOPTERPASSAGE.

de metingen is de MD 902 'Explorer', zoals onder andere door het AZG ingezet zal worden, als de stilste in zijn soort te karakteriseren. Een van de redenen daarvan is het ontbreken van een staartrotor.

- Overdrachtsweg: Overdrachtbeperkende maatregelen voor langsvliegende helikopters zijn niet realistisch.
- Maatregelen bij de ontvanger: Verbetering van de gevelisolatie van woningen is mogelijk doch bij een grote hoeveelheid woningen zeer kostbaar en daarmee niet realistisch. Bovendien bestaan hiertegen formeel-juridische bezwaren, omdat de vergunninghouder niet gedwongen kan worden tot dergelijke maatregelen bij derden.
- Organisatorisch: Het gebruik van bepaalde vliegsectoren kan een lagere geluidsbelasting bij woningen veroorzaken dan andere vliegsectoren. Een voorkeursgebruik van die vliegsectoren is dan uiteraard aan te bevelen.

ACTUELE ONTWIKKELINGEN

De belemmeringen voor de inzet van de traumahelikopter vanuit de Wet-milieu-beheervergunning van het VU-ziekenhuis rond de Volendam-ramp heeft tot heftige emotionele reacties geleid. Ook het niet kunnen uitspreken van de gereed zijnde traumahelikopter van het AZG door het nog ontbreken van een onherroepelijke Wm-vergunning tengevolge van de beroepsprocedure heeft eveneens vele reacties van onbegrip opgewekt, breed uitgemeten in de pers.

OPERATIONELE BELEMNERING DOOR WM-VERGUNNING

In de brief van 15 maart 2001 heeft de Minister van VROM getracht zijn beleidsvisie op deze problematiek duidelijk te maken. Die brief bevat in essentie twee onderdelen die beide aandacht behoeven. Een AMvB wordt aangekondigd die voornoemde milieumatige inzetbelemmeringen volledig moet wegnemen. Daarnaast wordt beoogd voor de tussenliggende periode de richtlijnen in de Handreiking op dit punt te verduidelijken. In het volgende wordt op beide onderdelen ingegaan, te beginnen met de verduidelijking van de Handreiking.

AANVULLING OP DE HANDREIKING

Mede vanwege de bestuursrechtelijke perikelen rondom de VU-helikopter is in de Handreiking bewust een passage opgenomen over de traumahelikopter. De volgende tekstdelen zijn van belang: *Verder worden in bijzondere gevallen waarin er sprake is van het algemeen belang, de maximale geluidsniveaus (L_{max}) niet aan voorschriften gebonden. Voorbeelden zijn sociaal-medische hulpdiensten zoals (...)*

vliegbewegingen van traumahelikopters voor het vervoeren van traumateams en patiënten.

In de ministeriële brief van 15 maart 2001 is een aanvulling op de Handreiking opgenomen. Aan hoofdstuk 5, paragraaf 5.5 van de Handreiking wordt een nieuwe categorie toegevoegd, te weten 'inherente geluidsniveaus bij ongevallen- en brandbestrijding'. Het slot van die aanvulling stelt dat de geluidsvoorschriften geen betrekking mogen hebben op inherente maximale geluidsniveaus (L_{max}) bij ongevallen- of brandbestrijding. Op zich is dit helder, maar geen oplossing van het in de praktijk van vergunningverlening optredende probleem. De Raad van State had al eerder uitgesproken dat maximale geluidsniveaus buiten beschouwing mochten blijven.

Het is te betreuren dat niet expliciet wordt ingegaan op de normering voor de equivalente geluidsniveaus, omdat juist daarbij de problemen optreden. Immers daaruit vloeien de beperkingen voort voor de inzet van de traumahelikopter; zie ook het voorgaande. Wel kan uit de tekst van de aanvulling afgeleid worden dat impliciet bedoeld is dat ook geen eisen aan de equivalente geluidsniveaus gesteld dienen te worden, en wel op basis van het volgende tekstgedeelte:

Omdat er geen direct verband bestaat tussen de bedrijfsactiviteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de frequentie waarmee deze maximale geluidsniveaus (L_{max}) optreden, zijn voorschriften die de frequentie aan een maximum binden niet opportuun.

Het moge duidelijk zijn dat als geen eisen aan het maximale aantal vluchten gesteld

mogen worden, het ook niet mogelijk is de equivalente geluidsniveaus te maximaliseren. Sterker nog, de grenswaarden aan de equivalente geluidsniveaus zijn primair bedoeld om het aantal vluchten per dag te maximaliseren. In het kader van de Wm-vergunningverlening aan de AZG-traumahelikopter is laatstgenoemde uitleg van de ministeriële brief niet overgenomen. Vanuit reductie van procesrisico heeft het bevoegd gezag ervoor gekozen alleen dat aantal vluchten te vergunnen dat leidt tot een equivalent geluidsniveau van ten hoogste 57 dB(A), de waarde die op basis van het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximaal toelaatbaar werd geacht. Dit is minder dan door het ziekenhuis is aangevraagd en mede op basis van ervaring bij het VU-ziekenhuis als gemiddeld gebruik werd verwacht. Derhalve is sprake van een gedeeltelijke weigering van de vergunning. Interessant daarbij is hoe in de praktijk dat maximale aantal vluchten per dag afgedwongen zou moeten worden. Het niet mogen uitvliegen bij een ernstig ongeluk omdat dan het maximale aantal vergunde vluchten wordt overschreden, met alle mogelijke gevolgen voor slachtoffers van dien, zal wederom heftige emoties en onbegrip opwekken.

Overigens achtte het bevoegd gezag de brief van 15 maart 2001 sowieso niet van toepassing op de dagelijkse inzet van de traumahelikopter, vanuit de veronderstelling dat die brief bedoeld is voor rampen à la Volendam.

N.B. Naast beroep is tegen de d.d. 18 juli 2001 aan AZG verleende Wm-verande-



ringsvergunning door omwonenden ook een verzoek om een voorlopige voorziening ingediend. Voor laatstgenoemde procedure heeft 13 september 2001 een hoorzitting plaats gevonden; in de desbetreffende Raad van State-uitspraak d.d. 9 oktober 2001 is het verzoek afgewezen.

AANGEKONDIGDE AMVB

De eerste versie van een AMvB voor de inzet van 'hef schroefvliegtuigen' voor medisch gebruik is inmiddels opgesteld, voor commentaar aan belanghebbende partijen verstrekt en door de ministerraad aanvaard. Duidelijk is daarbij dat het gebruik van een helihaven behorend tot een ziekenhuis ten behoeve van een helikopter vanuit medische noodzaak geen belemmering meer mag ondervinden vanuit de Wm-vergunning van het ziekenhuis. Dit geldt niet alleen voor het ziekenhuis als standplaats van de traumahelikopter, maar ook voor de helihaven van ziekenhuizen die door de traumahelikopter wordt aangedaan voor het ophalen van leden van het MMT nadat deze de traumapatiënt per ambulance hebben begeleid naar een traumacentrum voor verdere behandeling. Voorts wordt de inzet gedurende het gehele etmaal mogelijk gemaakt.

Verwacht wordt dat na diverse consultaties de tekst medio november 2001 aan de Raad van State voor advies wordt aangeboden, en - mits in stand gehouden - in de eerste helft van 2002 in werking zal treden. Die planning zou ertoe kunnen leiden dat de behandeling van het beroep in hoofdzaak rond de AZG-traumahelikopter geheel doorlopen wordt. Indien evenwel die behandeling plaatsvindt na het moment waarop de AMvB in werking treedt, ontstaat een nieuwe situatie.

CONCLUSIE

Het aangetoonde medische nut van de inzet van een MMT met traumahelikopter heeft geleid tot de aanwijzing van vier centra, verspreid over Nederland, met de zorg voor een traumahelikopter. Er bestaan geen wettelijke voorgeschreven, specifieke meet- en beoordelingsmethodieken ten aanzien van geluid van traumahelikopterlawaai. Op basis van jurisprudentie van de Raad van State wordt de geluidsemissie als industriëlawaai beoordeeld, die in de Wm-vergunning van het ziekenhuis geregeld dient te worden. Bij die vergunningverlening dient het bevoegd gezag een afweging te maken tussen het belang van omwonenden (geen overmatige geluidsniveaus tengevolge van deze helikoptervluchten) en het algemeen

(medisch-)maatschappelijk belang. Het ontbreken van duidelijke wet- en regelgeving heeft het bevoegd gezag voor zeer moeilijke afwegingen gesteld, alsmede tot Raad van State-procedures geleid. De aanvulling op de Handreiking heeft daarin niet de benodigde oplossing gebracht.

De politieke wens bestaat de beperkingen voor de traumahelikopterinzet door Wm-vergunningen op te heffen. De blik is gericht op het in werking treden van de daartoe aangekondigde AMvB waarbij naar verwachting de lang verbeide bestuurlijke duidelijkheid wordt verschaft.

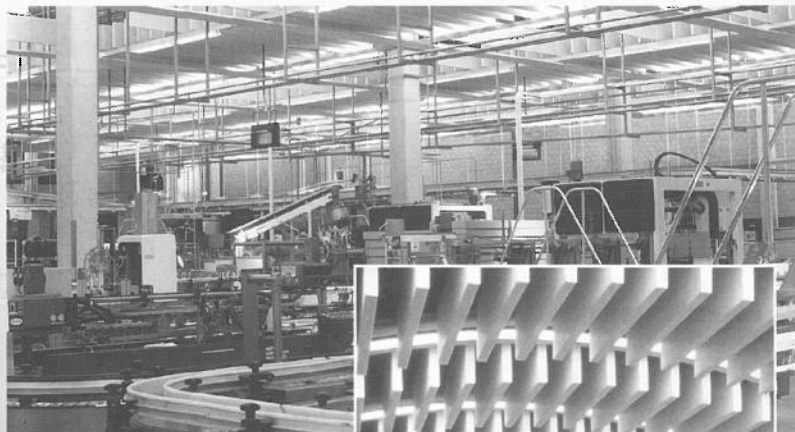
Referenties

1. TNO-rapport no. 94.061 d.d. december 1994, 'Rating of helicopter noise with respect to annoyance' van drs. W. Passchier-Vermeer.
2. Blad Geluid nr. 4 december 1995, 'Helikopters en geluidhinder' van drs. W. Passchier-Vermeer.
3. De traumahelikopter in het milieurecht?, Geraedts N.A.M., Takx O.P., Milieu & Recht, juli/augustus 2001.
4. 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening', Circulaire VROM, 29 februari 1996.
5. Uitspraak Raad van State d.d. 20 juli 1989, nr. G05.89.0285S.
6. Uitspraak Raad van State d.d. 30 juli 1997, nr. E03.96.0358.
7. Uitspraak Raad van State d.d. 20 september 2000, nr. E03.98.1312.

(Advertentie)

LAWAAIBEHEERSING IN GROTE PRODUCTIEHAL?

Geluidempers, geluidsisolerende deuren en omkastingen, akoestische materialen (absorptie, isolatie, ontdreuning), geluiddempende ventilatieroosters. Merford heeft gegarandeerd voor ieder probleem een sterke oplossing.




VERKOOPDIVISIES:

Klimaattechniek
Filtertechniek
Deuren en Roosters
Lawaai-beheersing Nederland
Akoestische materialen
International
Ergocab®-cabines

Baffle's met folie boven lawaaige flessenlijn; combinatie van sterke geluidsabsorptie en 100% hygiëne.

Edisonweg 30
 4207 HG Gorinchem
 fax: 0183 - 626 440
 www.merford.com

Ambachtsweg 7
 2964 LG Groot-Ammers


MERFORD

BEL VOOR ADVIES OF DOCUMENTATIE: 0183 - 643 800