

# Wentelwieken veroveren het luchtruim



De politie zet de helikopters in voor vele taken.

**Het typerende geluid van ronddraaiende rotorbladen van een helikopter in het luchtruim beperkt zich al lang niet meer tot Vietnamfilms. Steeds meer Nederlanders raken ook in hun eigen omgeving met dit geluid vertrouwd.**

GELSKE VAN DAALEN\*

De politie zet helikopters in ter voorkoming van criminaliteit en het oplossen van misdrijven. Ze worden ingezet voor verslaggeving bij wielren- en andere sportwedstrijden en defensie gebruikt helikopters, ondermeer voor het snel kunnen inzetten van manschappen. In de burgermaatschappij zijn het met name VIP's die de helikopter als vervoermiddel kunnen gebruiken. Deze luchtvaartuigen hebben een aantal specifieke eigenschappen waardoor ze goed bruikbaar zijn voor bovengenoemde activiteiten. Ze kunnen snel een afstand overbruggen, laag en langzaam vliegen, stil hangen op een

plek, en ze kunnen bijna overal opstijgen en landen. Met de toename van het aantal helikopters in het luchtruim stijgt ook de overlast van deze luchtvoertuigen.

## ONDERZOEK

Helikopters veroorzaken een karakteristiek, veelal impulsachtig, geluid dat in het Engels *blade-slap* wordt genoemd. Dit geluid wordt veroorzaakt door de hoge snelheid van de uiteinde van de rotorbladen ten opzichte van de omgevende lucht. Als de helikopter met hoge snelheid vliegt benadert de snelheid van de uiteinde van een rotorblad die van het geluid. Over het algemeen is de overlast van helikopters vergelijkbaar met overlast veroorzaakt door vliegtuigen. Wel kan het doel waarvoor de helikopters worden ingezet invloed hebben op de mate waarop het geproduceerde geluid als overlast wordt ervaren. Dit kwam ondermeer naar voren in een onderzoek dat gehouden werd in de buurt van Battersea Heliport bij Londen. Deze helikopterhaven wordt vooral gebruikt voor het vervoer tussen de vliegvelden Gatwick en Heathrow. Naast de helikopters zijn er in dit gebied ook veel vliegtuigen te ho-

ren. Uit metingen tijdens het onderzoek bleek dat de helikopters in dit gebied minder geluid produceerden dan de vliegtuigen. Uit de vragenlijsten die door de bewoners werden ingevuld bleek echter dat de helikopters meer overlast veroorzaakten dan de vliegtuigen. Volgens de onderzoekers is dit verschil geheel te verklaren uit verschillen in de beoordeling van de bevolking van het nut van helikopters en vliegtuigen. Helikopters worden door de ondervraagde bewoners in dit gebied veelal gezien als een *rich man toy*. Het gebruik van helikopters ziet men ook als overbodig in tegenstelling tot de vluchten van de vliegtuigen. In gebieden waar de helikopter beschouwd wordt als noodzakelijk vervoermiddel (bijvoorbeeld voor vervoer naar een boorplatform)ervaart de bevolking veel minder geluidshinder. De onderzoekers Ollerhead en Jones (1994) komen dan ook tot de conclusie dat de mate van geluidshinder door helikopters sterk wordt bepaald door de wijze waarop de bevolking tegen het fenomeen helikopter aankijkt.

## POLITIEHELIKOPTER

De inzet van helikopters door de politie wordt in Nederland landelijk geregeld. Daarvoor heeft de politie beschikking over zes helikopters. Op aanvraag kunnen deze worden ingezet door de verschillende korpsen in Nederland. De helikopters worden gebruikt voor het begeleiden van grote evenementen, zoals bijvoorbeeld bij voetbalwedstrijden, voor kustwachttaken, milieucontroles, verkeerscontroles en vele andere politietaken. Bij elke aanvraag moet worden afgewogen of de kosten van het gebruik van de helikopter opwegen tegen het doel waarvoor het wordt ingezet. Het vliegen met een helikopter is namelijk ongeveer zes maal duurder dan het vliegen met een vliegtuig. Voor de criminaliteitspreventie in de grote steden wordt juist met opzet gekozen voor een helikopter in plaats van voor een vliegtuig. Met zijn specifieke geluid is de helikopter veel herkenbaarder dan een vliegtuig. Door nadrukkelijk aanwezig te zijn hoopt de politie (potentiële) criminelen af te schrikken. Bijvoorbeeld door op koopavond tegen sluitingstijd te patrouilleren boven de uitvalswegen van Amsterdam. De keerzijde is natuurlijk dat dit ook extra overlast geeft. Wettelijk gezien zijn er voor de politiehelikopters, gezien hun taak, bij-

na geen beperkingen. Wel moet de inzet doelmatig zijn. Veel telefoontjes die bij de luchtvaartpolitie binnenkomen zijn dan ook afkomstig van mensen die vragen hebben over de doelmatigheid van de inzet. In de meeste gevallen leidt dit verder niet tot een officiële klacht. Na serieuze wordt een officieel onderzoek gestart en in het geval dat er inderdaad een strafbaar feit is gepleegd wordt de zaak doorgegeven aan justitie. Dit is nog niet voorkomen, het geen niet echt verwonderlijk is gezien de ruime wettelijke bevoegdheden voor de politiehelikopters.

## TRAUMAHELIKOPTERS

Op 1 mei 1995 is een experiment gestart waarbij een heli-traumateam wordt ingezet voor de hulpverlening aan ernstig gewonde slachtoffers van verkeers- en andere ongevallen. Doelstelling van het inzetten van een heli-traumateam is om een gespecialiseerd traumateam zo snel mogelijk naar de plaats van het ongeval te brengen. Ter plekke kan dan het slachtoffer worden behandeld waarna vervoer per ambulance naar het ziekenhuis kan plaats vinden. Het heli-traumateam is opgezet als aanvulling op de ambulancehulpverlening en vervoert in principe geen slachtoffers. Het experiment wordt georganiseerd door Medical Air Assistance BV, een dochter van de ANWB. Verder wordt aan het experiment meegewerkt door het Verbond van Verzekeraars, het Academisch Ziekenhuis Vrije Universiteit te Amsterdam (AZVU), de GG&GD en de VZA te Amsterdam. In het experiment wordt onderzocht of deze toevoeging aan de ambulancehulpverlening een medische meerwaarde heeft die zich laat vertalen in een positieve kosten en opbrengst verhouding. Voor het bepalen van de medische meerwaarde wordt geïnventariseerd of de overlevingskansen en de kansen op volledig herstel zijn toegenomen bij de slachtoffers die hulpverlening hebben gehad via inzet van de traumahelikopter ten opzichte van vergelijkbare slachtoffers die alleen met ambulancehulpverlening te maken hebben gehad. Voor de verhouding tussen kosten en opbrengsten wordt zowel gekeken naar medische kosten als de kosten van de overige zaken. Aan de hand van de uitkomsten van de proef bepaalt de Minister van Verkeer en Waterstaat of de hulpverlening met een traumahelikopter structureel in Nederland moet worden ingevoerd.

## LOCATIE

Standplaats van de traumahelikopter is het Academisch Ziekenhuis van de Vrije Universiteit (AZVU). Hier vandaan vliegt de helikopter uit om ingezet te worden in een gebied met een straal van vijftig kilometer. Het is de locatie van deze helikopterhaven die de naburige bewoners, al voor de start van de proef, er toe bracht om te protesteren tegen de komst

vande traumahelikopter. De bewoners van de naburige woningen ondervinden geluids- en trillingshinder van de traumahelikopter. De geluidshinder wordt veroorzaakt door het warmdraaien bij de start en het laag overvliegen van de helikopter. In de tijdelijke milieuvergunning, uitgegeven door stadsdeel Buitenveldert, is bepaald dat de traumahelikopter maximaal 1200 vliegbewegingen per jaar mag uitvoeren. Dit komt neer op gemiddeld bijna twaalf vluchten per week (23 vliegbewegingen) en een à twee vluchten per dag. Het heli-traumateam mag zeven dagen per week van zeven uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds ingezet worden. De helikopter vliegt niet bij extreem slechte weersomstandigheden. De proef zou in eerste instantie voor het begin van 1997 zijn afgerond. Inmiddels is de proef verlengd van anderhalf naar minimaal twee jaar. Om de proef te kunnen voort zetten heeft stadsdeel Buitenveldert



Een van de traumahelikopters, hier op het platform op Schiphol.  
Foto: Robert Kraaijenoord

deert een gedoogvergunning verstrekt. De Amsterdamse Milieurechtswinkel, maakt namens tien omwonende, bezwaar tegen het verlenen van de milieuvergunning door stadsdeel Buitenveldert. Naast procedurele bedenkingen voert de Milieurechtswinkel aan dat de belangen van de omwonende worden geschaad door de geluidshinder afkomstig van de helikopter. Daarnaast verwijzen ze het stadsdeel en het AZVU dat er geen alternatieve locatie voor de helikopterhaven is overwogen.

## OVERLAST

De geluidsoverlast die door de traumahelikopter wordt veroorzaakt, is een vrij nieuw fenomeen. In zaken waar tot nu toe uitspraken over werden gedaan werden veel minder vluchten per jaar gemaakt (tien à twaalf) en zijn op dat punt dan ook niet vergelijkbaar. De wettelijke richtlijnen ten aanzien van dergelijke geluidsoverlast zijn niet erg duidelijk en maken verschillende interpretaties mogelijk. In opdracht van de VU heeft een adviesbureau het geluidsniveau van de traumahelikopter gemeten en aan de hand daarvan de gemiddelde overlast per dag berekend. Dit bureau kwam tot de conclusie dat bij vier tot acht vliegbewegingen per dag, de wettelijke normen ten aanzien van geluidsbelasting worden benaderd,

maar niet worden overschreden. De Milieurechtswinkel, die de bewoners vertegenwoordigt in de bezwaarprocedures, heeft ook een onderzoek laten uitvoeren door de wetenschapswinkel in Delft. Deze komen, op grond van dezelfde meetresultaten en andere berekeningen, tot de conclusie dat de geluidsoverlastnormen bij vier tot acht vliegbewegingen per dag wel worden overschreden.

De Milieurechtswinkel verwijt het AZVU dat er geen alternatieve locaties zijn afgewogen. In de meeste gevallen wordt de helikopter ingezet om een medisch team snel ter plaats te kunnen brengen en niet om patiënten af te voeren naar het ziekenhuis. Daarom is het volgens hen niet noodzakelijk om op te stijgen en te landen direct bij het ziekenhuis en kan er ook worden opgestegen en geland op een locatie die wat verder van het VU-ziekenhuis ligt. In de gevallen dat er toch met een patiënt wordt teruggevoerd naar het ziekenhuis hebben de bewoners er begrip voor dat er dan wel direct bij het ziekenhuis geland moet worden. Het AZVU is echter van mening dat er een goede afweging is gemaakt tussen huidige locatie en alternatieve locaties. De standplaats bij het AZVU in plaats van bij een ander ziekenhuis is het gevolg van de vele ervaring met traumatologie binnen het AZVU. En met name vanwege logistieke redenen is gekozen voor een locatie zo dicht mogelijk bij het ziekenhuis zelf. Er zijn wel andere locaties overwogen maar de huidige locatie werd als meest doelmatig bestempeld.

Het stadsdeel benadrukt het algemeen belang van de traumahelikopter in haar argumentatie bij het verlenen van de tijdelijke vergunning. Hiertegen is door de omwonende beroep aangetekend. De Raad van Staten zal binnenkort uitspraak over deze zaak doen.

De komende jaren zal de inzet van helikopters alleen maar stijgen. Als de proef met de traumahelikopter slaagt dan zullen de traumahelikopters structureel in Nederland worden ingezet. De uitvalbasis van deze helikopters zal meestal midden in dichtbevolkte gebieden liggen omdat van daaruit de meeste mensen kunnen worden bereikt. Ook de politie heeft behoefte aan uitbreiding van het aantal helikopters. En ook de politiehelikopters opereren meer boven stedelijke dan landelijke gebieden. Waar meer mensen wonen is immers over het algemeen ook meer sprake van criminaliteit en verkeersongevallen. Het is dan ook de verwachting dat het aantal mensen dat te maken krijgt met geluidsoverlast door helikopters de komende jaren alleen maar zal stijgen. Wel blijft het dan zaak om naast, de natuurlijk grote, maatschappelijke voordelen van de inzet van dit soort helikopters ook rekening te houden met de overlast die hiermee gepaard gaat. De huidige wettelijke normen lijken niet geheel aan te sluiten bij de nieuwe toepassingsmogelijkheden van het vliegend materieel.

\*Redactie AGORA