

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d. 1-2-2021
Commissie M&B
Datum commissievergadering 18-1-2021

Onderwerp:
Voordracht luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

21 januari 2021

1 | 5

De commissie adviseert:

Dit onderwerp als kort bespreekstuk te agenderen voor de Statenvergadering van maandag 1 februari 2021.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 18-1-2021

5a. Voordracht luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport

De heer **Deen** (PVV) constateert dat de vergunning op drie punten wordt geactualiseerd. Als gevolg van de stikstofregelgeving wordt het aantal vliegbewegingen teruggebracht van 22.500 naar 8.820. Dat had van de PVV niet hoeven te gebeuren. De fractie ontvangt graag een toelichting op de tweede zienswijze, waarin zorgen worden uitgesproken over de plannen voor Havenstad, de grootste woningbouwopgave van Nederland. De vraag is op welke manier rekening wordt gehouden met deze belangrijke woningbouwopgave.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. De VVD is voorstander van dit Luchthavenbesluit. De VVD is blij met de ruimte die gemaakt wordt voor de traumahelikopter. Vanaf Heliport kan het traumateam met enkele minuten tijdwinst eerder vertrekken, wat een mensenleven kan redden. Heliport ligt op een relatief verlaten plek in Westpoort, terwijl het VUMC in dichtbebouwd gebied ligt. Een verhuizing betekent verlichting van de overlast voor bewoners. Het besluit wacht nog op zorgverzekeraars. De vraag van de VVD is of de provincie daarop invloed kan uitoefenen, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van de handhaving van veiligheid en overlast. Voor bedrijven als Heliport zijn langjarige investeringen en afspraken van groot belang. Heliport moest veel investeren en wordt nu (tijdelijk) beperkt in het aantal vliegbewegingen. Ondertussen lopen de hoge vaste lasten door. Heliport vervult een essentiële functie voor het Noordzeekanaalgebied en daarbuiten. Deelt de gedeputeerde die mening? Wat is de komende jaren de houding van de provincie naar Heliport? Is die afwachtend of proactief? Uiteraard bedoelt de VVD dat binnen de eisen die de stikstofregelgeving stelt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is als inwoner van Amsterdam–Zuid bekend met de hinder die wordt ervaren van de vliegbewegingen van de traumahelikopter. De verhuizing van de heliport zal hierin verandering brengen. Er is een groot verschil tussen de 22.500 vliegbewegingen uit de uitbreidingsvergunning uit 2007 en het aantal van 8.820 waarvan gesteld wordt dat er geen significante stikstofeffecten optreden voor de Natura 200 gebieden. Het is frappant dat ook hier weer geen natuurvergunning is afgegeven. GroenLinks deelt de frustratie die velen hebben over het gebrek aan grip op overlast van vliegverkeer, zoals die eerder deze vergadering werd uitgesproken door een inspreker. Genoemde 8.820 vliegbewegingen vormen het uitgangspunt. Dit is nog voldoende voor het aantal vliegbewegingen van de traumaheli van 5400 per jaar.

De fractie van GL vraagt hoe vaak zal het VUMC nog als drop off locatie worden gebruikt. Kan de gedeputeerde aangeven om hoeveel vliegbewegingen het hier nog gaat?

Voor vijf jaar wordt rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke reservering voor het aantal van 22.500. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de Ruimtelijke Ontwikkeling? Waarom wordt een termijn van vijf jaar aangehouden waarin de exploitant nog kan aantonen dat er meer vluchten gemaakt zouden kunnen worden? Is het mogelijk om de definitieve maximering van 8.820 vliegbewegingen te versnellen, zodat de begrenzing van de beperkingsgebieden eerder dan over vijf jaar wordt gesteld en er dus meer ruimte geboden wordt aan de planvorming voor Havenstad?

Mevrouw **Alberts** (SP) is blij dat het LHB nu eindelijk voorligt. Het Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen (BIGNAL) had al moeten worden omgezet sinds de betreffende wet op 31 oktober 2009 van kracht werd en de provincie deze zaken moest gaan regelen. De SP heeft vraag hiervoor al aandacht sinds 2015.

De SP vindt het goed dat de traumaheli wordt verplaatst naar Westpoort. Omwonenden van het VUMC ondervinden nu veel overlast.

De helihaven Westpoort beschikt niet over een natuurvergunning. De SP vraagt waarom niet en wanneer die natuurvergunning er wel komt.

Bij het VUMC blijven 500 vliegbewegingen mogelijk. Eerder zag mevrouw Alberts een aantal van 800 voorbij komen. Is 500 het echte getal?

De AERIUS-berekening voor stikstofuitstoot geldt niet voor de luchtvaart. Stel dat die er wel komt voor vliegverkeer, welke laat zien dat er minder vluchten mogelijk zijn, komt de helihaven dan voor een probleem te staan en zal dan het aantal toegestane vliegbewegingen worden aangepast?

In de MER staat dat voor stikstof 0,01 mol/hectare per jaar wordt berekend. In de omgeving wordt 0,005 mol/hectare per jaar toegestaan. Hoe gaan Gedeputeerde Staten hiermee om? Halen ze, ter compensatie, ruimte weg bij andere uitstoters? Wat als gevraagd wordt om de tot nu toegestane 8.820 vliegbewegingen te mogen uitbreiden naar 22.500 vliegbewegingen uit het oude BIGNAL?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of de SP voor of tegen de traumahelikopter is.

Mevrouw **Alberts** (SP) antwoordt dat de SP niet tegen de traumahelikopter is, maar wel tegen het feit dat deze zonder vergunning vliegt en dat deze op het VUMC landt. Een traumahelikopter vervoert geen mensen, maar deze is er voor triage en het stabiliseren van patiënten. De ambulance brengt de personen naar het juiste ziekenhuis. Sinds 2008 is zonder vergunning gevlogen. Dat komt nu goed. De traumahelikopter verhuist naar een plek waar verhoudingsgewijs meer ruimte is dan op het dak van het VUMC. De SP adviseert om het nu gelijk goed te doen.

Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat het CDA akkoord is met het gevraagde besluit. De noodzaak van het LHB, de contouren en het aantal vliegbewegingen zijn goed aangegeven. Zo wordt met elkaar meegewerkt aan de wens om in Amsterdam Westpoort een standplaats te creëren voor de traumahelikopter.

De heer **Steeman** (D66) merkt op dat D66 voorstander van het besluit is. De fractie is blij dat het langlopend, niet onomstreden dossier van de traumahelikopter hiermee nu kan worden opgelost. Wat D66 betreft kan de voordracht als hamerstuk naar Provinciale Staten.

De heer **Dessing** (FvD) sluit zich aan bij de opmerking van de PVV-fractie. Forum voor Democratie is ook niet blij dat het aantal vluchten gereduceerd wordt door het stikstofverhaal. Overigens zou het aantal vluchten, ook voor het verplaatsen van de traumahelikopter nog voldoende zijn. Hoe kijken het VUMC en de organisatie achter de traumahelikopter aan tegen het besluit om de standplaats te verplaatsen? Zijn ze tevreden met de snelheid van de inzetbaarheid? Is het een verbetering van de huidige situatie, of ervaren zij straks beperkingen in de vliegbewegingen?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat ook de PvdA blij is dat er eindelijk een nieuw LHB ligt en bovenal dat de traumahelikopter richting Westpoort gaat. Gelet op de veiligheid en de leefbaarheid rondom het VUMC werd veel overlast ervaren door omwonenden. Nu wordt een reservering gemaakt voor 5 jaar. Daarbinnen bouwt Havenstad verder. Hoe kan de gedeputeerde zorgen dat de nieuwe bewoners nog steeds veilig en gezond kunnen wonen?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of het niet de omgekeerde wereld is waarover mevrouw Doevendans spreekt. Heliport Westpoort is er al. De stad komt naar Heliport toe. Dan is het toch aan de stad om na te denken over die bewegingen en de juiste inpassing?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) beaamt dat ook de gemeente Amsterdam daarover gaat. Haar partijgenoten in Amsterdam houden daar een kritisch oog op. Ten aanzien van de reservering van vijf jaar wordt gesproken over stikstofregels. De PvdA is benieuwd hoe de provincie in dat kader kijkt naar Havenstad en naar de vertaling naar het voorliggende LHB.

De heer **Klein** (CU) merkt op dat ook de CU blij is met het LHB, omdat daarmee de verplaatsing van de traumahelikopter naar het Westelijk Havengebied mogelijk wordt gemaakt. Dat is goed nieuws voor de omwonenden van het VUMC. Het is wel opmerkelijk dat ook voor Heliport geen natuurvergunning is. De CU vindt het logisch om deze herziening aan te grijpen om de vergunning aan te scherpen aan het huidige gebruik en wat nodig is voor de verplaatsing. Het is noodzakelijk om de stikstofuitstoot terug te brengen. De gedeputeerde kiest ervoor om het aantal van 22.500 vliegbewegingen ruimtelijk te reserveren. Waarom dit gehele aantal en waarom voor vijf jaar en niet voor bijvoorbeeld twee jaar? De CU-fractie vindt dat Gedeputeerde Staten nu wel een heel ruime keuze maken.

De heer **Hollebeek** (PvdD) deelt de zorg omtrent Havenstad en of de ontwikkelingen elkaar zouden kunnen gaan raken, alsmede het ontbreken van een natuurvergunning. Over de bereikbaarheid met openbaar vervoer merkt de heer Hollebeek het volgende op: Het VUMC is uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. Het is lastig om Heliport Westpoort met openbaar vervoer te bereiken. Wellicht wil de gedeputeerde zich richting de Vervoerregio daaromtrent uiten?

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de provincie de verplaatsing van de traumahelikopter naar Helihaven Westpoort via het voorliggende LHB mogelijk maakt. Het is uiteindelijk aan het VUMC om daarvoor te kiezen en daarover te beslissen. Het VUMC onderhoudt daarover contact met de zorgverzekeraars. Over circa twee weken heeft de gedeputeerde hierover een gesprek met de betrokken partijen. In die hoedanigheid is de VU voorstander van de verplaatsing en ook de uitvoerder van de traumahelikopter werkt daaraan mee.

Op dit moment is er een BIGNAL-vergunning van 22.500 vluchten. Dat is de vergunning. Het uitgangspunt is een 1 op 1 vertaling en omzetting van de vergunning, mits passend binnen de regels. Het aantal van 8.820 vluchten is voldoende voor de huidige exploitant om zowel de traumavluchten als commerciële vluchten uit te kunnen voeren. Dit aantal heeft geen effect op Natura2000. Het aantal van 22.500 heeft dit wel. Voor 8.820 is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Dat aantal is binnen de huidige stikstofregeling mogelijk. De aanstaande nieuwe cumulatieregeling zou wel een belemmering voor Havenstad kunnen zijn. De Heliport is reeds aanwezig en heeft een vergunning voor 22.500 vluchten. Er wordt dus niets nieuws toegevoegd.

Op het moment dat Heliport wil uitbreiden richting 22.500 dan zal aan alle eisen voor een natuurvergunning en aan de stikstofregelgeving moeten worden voldaan. Daarvoor moet wel een redelijke termijn in acht worden genomen. Vandaar dat is gekozen voor een termijn van maximaal vijf jaar.

Met het voorliggende LHB heeft de provincie een houding aangenomen waardoor commerciële activiteiten mogelijk blijven. Het is aan de ondernemer zelf om te kijken of de ruimte om uit te breiden naar 22.500 nodig is. Als de ondernemer die ruimte wil gaan benutten dan zal aan alle voorwaarden voldaan moeten worden en zullen de nodige vergunningen moeten worden afgegeven.

Het aantal drop offs bedraagt gemiddeld 850, maar dat kan per jaar verschillen. Om een misverstand weg te nemen: Het gaat om 850 vliegbewegingen (landingen en starts). Dit zijn 425 vluchten. Het grootste deel van de traumavluchten is nodig om artsen te vervoeren. Veelal gaat een gewonde of zieke persoon per ambulance naar een ziekenhuis. Een traumahelikopter wordt doorgaans niet gebruikt voor een drop off.

Als er een nieuwe AERIUS-methodiek komt dan zal voor een uitbreiding of nieuwe vergunning een nieuwe berekening gelden. De vergunning die is afgegeven op basis van de huidige berekeningsmethodiek zal ook blijven gelden. Stikstof uit de omgeving hoeft niet gecompenseerd te worden. Op basis van het huidige aantal vluchten is een AERIUS-berekening gemaakt.

De ontwikkeling van Havenstad wordt de komende tien tot dertig jaar uitgerold. Op basis van de huidige, geldende regels hoeft 8.820 vliegbewegingen geen probleem te zijn. Als de regelgeving rondom geluidscontouren en de cumulatie van geluid verandert dan kan dat aantal mogelijk wel een probleem zijn. De gedeputeerde snapt de opmerking over het belang van het terugdringen van stikstof. De AERIUS-berekening is gebaseerd op de huidige methodiek. Het huidige aantal vluchten valt daarbinnen en voldoet. De provincie staat niet toe om stikstofuitstoot uit te breiden.

Over de bereikbaarheid van Helihaven Westpoort per openbaar vervoer merkt de gedeputeerde op dat het hem overbodig lijkt om alleen voor de artsen en piloten met standplaats Helihaven Westpoort een OV-lijn op te zetten.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat het niet zijn bedoeling is om een nieuwe OV-lijn op te zetten, maar de bushalte ligt op grote afstand van de Helihaven.

Gedeputeerde **Olthof** vraagt zich af hoe vaak een arts of helikopterpiloot gebruik zal maken van openbaar vervoer.

Bij interruptie zegt mevrouw **Van Geffen** (VVD) dat zij begrijpt dat het VUMC zelf moet besluiten over de verplaatsing. Zij vraagt zich echter af of er vanuit veiligheid, handhaving en het tegengaan van overlast voor de provincie een reden is om hierover een brief aan zorgverzekeraars te wijden.

Gedeputeerde **Olthof** heeft het idee dat zorgverzekeraars en het VUMC er met elkaar uitkomen. Mocht dat een probleem zijn dan zal de gedeputeerde bekijken op welke wijze de provincie kan lobbyen. De rol van de provincie richt zich in eerste instantie op het ruimtelijk mogelijk maken.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van der Waart** (GL) op dat zij getriggerd raakte door het voorschot dat de gedeputeerde nam op de mogelijkheid dat de nieuwe regels van geluidscumulatie toch een belemmering vormen voor de ontwikkeling van Havenstad. Is daar al meer zicht op? Zijn er al berekeningen gemaakt op basis van de 8.820 vliegbewegingen?

Gedeputeerde **Olthof** kent nog geen concrete aantallen ten aanzien van Havenstad. De verdere uitwerking van Havenstad vond nog niet op detail plaats.

De provincie heeft namens de BRS een brief aan het Rijk gestuurd, waarin de zorg wordt geuit over de aanvullingsregeling cumulatief geluid. Het kan grote impact hebben op de woningbouwambities en -locaties, dus ook op Havenstad. Heliport Westpoort kan daar een probleem zijn.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of en wanneer een natuurvergunning wordt afgegeven.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat Helihaven Westpoort een SIGNAL-vergunning heeft. Op basis van de MER-beoordeling heeft het aantal van 8.820 vluchten geen effect op Natura2000 en is er dus geen vergunning nodig. Als er een uitbreiding plaatsvindt, dan is een aanvullende vergunning nodig in het kader van de Wet op de Natuurbescherming.

Tweede termijn:

Van de tweede termijn wordt geen gebruik gemaakt.

De **voorzitter** concludeert dat het onderwerp afdoende is besproken. De voordracht zal op verzoek van de SP als kort besprekingsstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 1 februari 2021.

Mevrouw **Alberts** (SP) licht toe dat de SP lang bezig is geweest met dit onderwerp, namelijk al vanaf 2005. Ze vindt het tekort door de bocht als dit als hamerstuk wordt afgedaan. In de vergadering van Provinciale Staten zal de SP uitleggen waarom de fractie tevreden is met dit besluit als mooie afronding van het onderwerp.

Als punt van orde merkt de heer **Steeman** (D66) op dat hij niks tegen een mooie afronding van een langdurig traject heeft, maar een uitgebreide stemverklaring geeft minder druk op de agenda en op de ambtelijke ondersteuning.