

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

507

Vragen van het lid **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *ambulances op de vluchtstrook* (ingezonden 2 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 november 2012).

Vraag 1

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over het gebruik van de vluchtstrook door ambulances?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u uitleggen waarom lijnbussen bij structurele congestie op de hoofdrijbaan een ontheffing kunnen krijgen voor het gebruik van de vluchtstrook, terwijl in deze situatie B-ritten van ambulances nog steeds in de file moeten staan en niet een dergelijke ontheffing krijgen maar per rit een verzoek moeten indienen bij de meldkamer?

Antwoord 2

Ik verwijs u naar mijn antwoord op de vragen van lid Slob (vergaderjaar 2010–2011, 2347, Aanhangsel).

Vraag 3, 4

Bent u ermee bekend dat een terminale kankerpatiënt in de regio Amsterdam ruim drie kwartier in de file heeft gestaan, ondanks het verzoek aan de Meldkamer om over de vluchtstrook te mogen gaan rijden met 50 km/u? Is het waar dat dit verzoek door de meldkamer werd afgewezen omdat de verzekering een eventueel ongeluk op de vluchtstrook niet zou dekken? Zo ja, bent u bereid deze belemmering van het gebruik van de vluchtstrook weg te nemen?

Antwoord 3, 4

Om inhoudelijk een correct antwoord te kunnen geven op het genoemde incident is het van belang om over datum, tijdstip en eventueel patiëntgegevens en/of ritnummer te beschikken. De Meldkamer van Amsterdam Amstelland heeft mij laten weten niet op de hoogte te zijn van een dergelijke

melding in het afgelopen jaar of van een dergelijke uitspraak van de Meldkamer.

Vraag 5

Hoe vaak gebeurt het dat meldkamers een verzoek van ambulancebemanning om de vluchtstrook te gebruiken niet honoreren?

Antwoord 5

Hoewel hierover geen exacte cijfers bestaan heeft Ambulancezorg Nederland (AZN) mij laten weten dat er geen signalen zijn dat zo'n verzoek regelmatig niet gehonoreerd wordt. Een bestuurder van een ambulance beoordeelt tijdens de rit de verkeerssituatie ter plaatse. Als, om redenen van patiëntenzorg en/of het goed uitoefenen van de opgedragen taak, of anderszins een wijziging van urgentie plaatsvindt tijdens een vervoer, gebeurt dit in overleg met de meldkamer waarna een tijd- en statuswijziging genoteerd wordt.

Vraag 6

Wat zijn de resultaten van het onderzoek van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport naar de eventuele knelpunten die er reesteren en die om een oplossing vragen met betrekking tot het gebruik van de vluchtstrook door ambulances? Indien dit onderzoek nog niet is afgerond: bent u bereid dit uiterlijk in september van dit jaar naar de Kamer te sturen?

Antwoord 6

In opdracht van VWS heeft AZN onder haar leden een enquête uitgezet over het gebruik van vluchtstroken door ambulances. De ambulancediensten vinden het wenselijk dat ambulances voor alle soorten vervoer (A1 t/m B-vervoer) over de vluchtstroken mogen rijden. De belangrijkste reden hiervoor is om ambulances zo snel mogelijk weer beschikbaar te hebben voor spoedeisend vervoer. De huidige regeling optische- en geluidssignalen 1990 maakt het nu reeds mogelijk om een besteld vervoer (B-rit) op te schalen naar een spoedrit (A-rit). Aanpassing van de regelgeving is dus niet aan de orde. Aangezien er wel onduidelijkheid bestaat over voorwaarden waaronder opschaling aan de orde is zal mijn collega van VWS AZN nader informeren over de reikwijdte van de regeling OGS.