



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Traumahelikopters: snel en veilig levens redden



Traumahelikopter redt levens

Stel: bij een ernstig verkeersongeluk vallen twee zwaar gewonden. Dan bellen mensen het alarmnummer 112. Er moeten snel een ambulance en een arts ter plaatse komen. Daarvoor staan in Nederland de Mobiele Medische Teams (MMT) paraat. In deze teams werken een medisch specialist (een anesthesioloog of chirurg) en een verpleegkundige samen. Het MMT wordt alleen als aanvulling op de ambulancezorg ingezet wanneer het slachtoffer in levensgevaar is of wanneer hij op een moeilijk bereikbare plaats is. In een aantal gevallen gaat het MMT met de helikopter naar de ongevalslocatie. Op dit moment hebben vier MMT's de beschikking over een traumahelikopter: VUmc in Amsterdam, UMCG in Groningen, UMC Radboud in Nijmegen en Erasmus MC in Rotterdam. In andere steden beschikken ziekenhuizen over landingsplaatsen voor traumaheli's: dit zijn Amsterdam, Beverwijk, Den Haag, Dokkum, Dordrecht, Enschede, Goes, Groningen, Leeuwarden, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Sneek, Terneuzen, Tiel, Tilburg en Zwolle.

Uit onderzoeken blijkt dat in 2010 inzet van de traumahelikopter de levens redde van honderd tot tweehonderd mensen. Inzet tijdens de nacht kan veertig procent toevoegen aan het aantal geredde levens.

Veilig vliegen

Dat het MMT door gebruik te maken van een traumahelikopter levens redt, staat als een paal boven water. Maar hoe zit het

eigenlijk met de veiligheid rond een ziekenhuis waar de traumahelikopter kan landen? In opdracht van staatssecretaris Joop Atsma van Infrastructuur en Milieu deed de Dutch Expert Group Aviation Safety (DEGAS) hier onderzoek naar.

DEGAS stelde vast dat de risico's van landen op een landingsplaats op ziekenhuisdaken niet anders zijn dan bij landen op de grond. Ook niet wanneer de vluchten 's nachts zijn. En, hoe



Menno Steen is piloot van de traumahelikopter van het VU Medisch Centrum. Hij werkt samen met de arts en verpleegkundige. Veiligheid staat voorop bij Menno: "Aan het begin van iedere dienst kijk ik de helikopter na. Niet omdat ik mijn collega niet vertrouw, maar omdat ik zelf wil en moet weten of alles in orde is. Vervolgens check ik tijdens de voorbereiding van een vlucht alle technische gegevens van de helikopter, het weer, het luchtruim van Nederland, enzovoorts."



Weersomstandigheden zijn belangrijk voor een piloot, bij het maken van de juiste afweging: wel of niet uitvliegen. Pilot Menno Steen: “Mijn pieper kan altijd af gaan. Dus ik moet – net als een brandweerman- klaar staan en weten of ik kan uitrukken of niet. Ik houd daarom altijd de weersvoorspelling in de gaten. Soms is het bijvoorbeeld mistig. Dan kijk ik iedere tien minuten naar de online weerberichten van het KNMI. Ook sta ik op het heliplatform om zélf het weer in de gaten te houden.”



hoger een landingsplaats ligt, hoe minder obstakels er zijn om rekening mee te houden. Uiteraard moet aan alle veiligheidsnormen, trainingseisen en procedures worden voldaan. De traumahelikopter is uitgerust met twee motoren en een navigatiesysteem dat waarschuwt voor bekende obstakels langs de routes. De piloten voldoen aan internationaal voorgeschreven trainingseisen. Een speciaal veiligheidsmanagementsysteem helpt piloten om alert te blijven en op een veilige manier te werken.

Helaas is vliegen nooit zonder risico's. Ondanks uitgebreide onderhouds- en veiligheidsprocedures kan er toch een technische storing optreden. Of er treden plotseling barre weersomstandigheden op. Absolute veiligheid laat zich niet in wet- en regelgeving vastleggen. Wel zorgen de Rijksoverheid, ANWB en ziekenhuizen dat het vliegen met traumahelikopters zo veilig mogelijk is.

Controle

Net als bij vliegtuigen en luchthavens, moeten ook de traumahelikopter en de landingsplaats voldoen aan veiligheidswet- en regelgeving. De exploitant van de traumahelikopter (ANWB Medical Air Assistance) moet beschikken over een Air Operator Certificate. Die wordt pas afgegeven als aan alle veiligheids-, opleidings- en trainingseisen voor het toestel en het personeel is voldaan.

Bij elke vlucht moet de piloot voldoen aan de procedures uit het Luchtverkeersreglement. Dit zijn bijvoorbeeld de navigatie-waarschuwingen in het luchtruim. Ook toetst hij de onder-

houdsstatus van de helikopter. De piloot moet beoordelen of het –gezien de weersomstandigheden- veilig is om te vliegen. Ook moet hij beoordelen of de vliegroute naar de locatie waar het slachtoffer zich bevindt, veilig is. De uiteindelijke afweging om te vliegen is aan de piloot. Het MMT bepaalt of de vlucht vanuit medisch oogpunt noodzakelijk is.

Bij normale weersomstandigheden volgt de piloot een vaste vliegroute van en naar de landingsplaats. Die routes zijn bedoeld om obstakels, waaronder hoge bebouwing, te vermijden en worden getoetst door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Als het (vanwege de te volgen procedures) veiliger is een andere route te gebruiken, kan de piloot besluiten om die veiligere route te nemen.

Verder wordt de landingsplaats regelmatig gecontroleerd. Gekeken wordt dan of inrichting, uitrusting en gebruik van het platform voldoen aan de zogenaamde Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Zo mogen er geen obstakels zijn van de in- en uitvliegrichtingen van de helikopter en moet de verlichting in orde zijn. Daarnaast moeten de markeringen van de landingsplaats zichtbaar zijn, de aanwezige blusmiddelen werken en het personeel goed getraind zijn.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op het naleven van de regelgeving over de vliegveiligheid van de traumahelikopter en het gebruik ervan. Wanneer er toch iets misgaat, is het personeel verplicht dit te melden aan het bedrijf, zodat eventueel meteen verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

Deze folder is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Fotografie: copyright ANWB audiovisuele dienst.

November 2011