



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 14 sept. 2017

Aanwezig: Voorzitter : dhr. J. van der Vlist
Secretaris : dhr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. A. Bom
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Gemeente Schiedam	: mw. P. van Aaken
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. van der Kleij
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Poot
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : *)

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: dhr. P. Langenberg
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. J. van Duin
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: dhr. B. Mooren
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

*) Een agendalid is geen lid van de CRO en neemt niet deel aan de vergadering.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de gasten, dhr. Marco v.d. Berg (chiefpilot Lifeliner 2) en mw. Els v.d. Wallen (Manager Traumacentrum ZWN) van harte welkom. Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr. v. Duin en dhr. Mooren.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Benoemingen

De voorzitter benoemt dhr. J. (Jan) van Duin als lid van de CRO namens LVNL. Hij vult het gat op dat is gevallen door het overlijden van dhr. Zuidveld, maar kan niet altijd aanwezig zijn.

Dhr. v.d. Bolt meldt, dat de gemeente Rotterdam dhr. Poot voordraagt voor herbenoeming. Hierop benoemt de voorzitter dhr. J. (John) Poot als vertegenwoordiger van de Rotterdamse omwonenden voor een tweede termijn van vier jaar.

Mw. Deurloo heeft aangegeven niet beschikbaar te zijn voor een tweede termijn. De functie van plaatsvervanger van de vertegenwoordiger van de Rotterdamse omwonenden komt hierdoor vacant. Dhr. v.d. Bolt meldt, dat voor invulling van de vacature een procedure wordt gestart.

4. Trauma heli

Dhr. Marco v.d. Berg, chef vlieger van de trauma heli geeft een presentatie over de operationele aspecten van de inzet van het Mobiel Medisch Team (H-MMT).
(presentatie bijgevoegd).

Naar aanleiding van de presentatie worden diverse vragen gesteld:

Dhr. Witjes vraagt of op de terugweg de piloot zijn eigen route vliegt. Dhr. v.d. Berg antwoordt, dat dan zo veel mogelijk via de vastgestelde routes wordt gevlogen.

Dat heen in een directe lijn en terug niet zo veel mogelijk in het verlengde van de baan wordt gevlogen, betekent volgens Mw. v.d. Coevering dat over de huizen wordt gevlogen. Zij adviseert om vooral 's nachts een alternatieve route te vliegen waarbij eerst het metro tracé gevolgd wordt. Volgens haar draait de trauma heli nu te vlug naar de baan. Ze biedt aan om haar voorstel na de vergadering nader toe te lichten. Eventuele andere suggesties kunnen via de secretaris ingediend worden. Dhr. v.d. Berg benadrukt nog, dat ook zijn team zo weinig mogelijk hinder wil veroorzaken en om deze reden niet de hele dag dezelfde route wil vliegen.

Dhr. Fortuyn wil graag weten hoeveel van de circa 10 vluchten per dag cancels betreffen. Dhr. v.d. Berg antwoordt, dat dit ongeveer 45% bedraagt. Hierop wil dhr. Fortuyn weten of de procedure niet scherper kan. Volgens dhr. v.d. Berg heeft wetenschappelijk onderzoek

aangetoond, dat je patiënten gaat mislopen, als het cancel percentage naar beneden wordt gebracht.

De voorzitter vraagt of de organisatie gevoelig is voor de locatie waarvandaan geopereerd wordt. Volgens mw. v.d. Wallen kunnen minder mensen geholpen worden naarmate de locatie verder naar zee ligt. Ook de manier van inzet verandert. Voor bestemmingen in Den Haag zou bijvoorbeeld de heli gebruikt moeten worden in plaats van de auto. Verder spelen de voorzieningen een rol, zoals de aanwezigheid van brandweer. Dhr. v.d. Berg voegt hieraan toe, dat men graag binnen 15 minuten bij de patiënt wil zijn. Als het team op bijvoorbeeld de Seattleweg gestationeerd zou zijn, dan zou een paar honderd keer per jaar naar Den Haag gevlogen moeten worden. Maar als de heli op het dak van een ziekenhuis staat, is dat ook niet ideaal voor de omgeving. Daar kan bijvoorbeeld niet getankt worden, wat ook weer extra vluchten betekent. Verder beschikt RTHA over navigatie systemen, waardoor ook bij lage bewolking de heli nog terug kan komen op de basis.

Dhr. v.d. Bolt vraagt wat het criterium is voor de “heks” (de contour waarbinnen in principe voor inzet van de auto gekozen wordt). Dhr. v.d. Berg antwoordt, dat dit 15 minuten is, maar dat de keuze ook afhangt van congestie op de weg.

Dhr. v.d. Bolt vraagt zich af of er niet meer artsen op meer plekken gestationeerd zouden kunnen worden, maar dan zonder heli. De voorzitter voegt hieraan toe, dat de schaalgrootte misschien een rol speelt. Volgens mw. v.d. Wallen gaat deze discussie er zeker komen, maar nu kan men het nu nog “handlen”. Een trauma arts moet ook voldoende ervaring opdoen, en dat wordt minder naarmate er meer teams zijn.

Dhr. Poot wil graag weten wat er gebeurt als er twee verzoeken tegelijk komen. Mw. v.d. Wallen antwoordt, dat dan eventueel hulp van Nijmegen of Amsterdam kan worden ingeroepen en dat er voor grootschalige incidenten altijd back-up is.

Verder wil dhr. Poot weten of en hoe het aspect geluid wordt meegenomen bij de keuze voor een nieuwe (vervangende) heli. Volgens dhr. v.d. Berg krijgt Rotterdam de nieuwste heli en produceert deze 4 dB minder. Mw. v.d. Wallen voegt hieraan toe, dat hier inderdaad naar wordt gekeken en dat deze machine komt in maart 2018.

Mw. Kuijpers informeert naar de kosten van één inzet en is ook benieuwd wie dit betaalt. Mw. v.d. Wallen antwoordt, dat het ministerie van VWS betaalt uit een potje dat wordt gevuld door de zorgverzekeraars. De patiënt krijgt dus geen rekening.

Tenslotte vraagt mw. Kuijpers naar de inzet van de heli in relatie tot Natura 2000 gebieden, en of hier wellicht een vrijstelling geldt. Dhr. v.d. Berg antwoordt, dat hier bij het bepalen van de vliegroute geen rekening mee wordt gehouden.

5. Ingekomen stukken

Naar aanleiding van de uitnodiging van de luchthaven voor de visieworkshop meldt dhr. v.d. Kleij, dat er nog een schriftelijke terugkoppeling volgt. Dhr. Fortuyn geeft complimenten voor de opzet van de bijeenkomst.

De voorzitter gaat nog kort in op de vragen die hij van sommige leden van de CRO heeft gekregen over de uitnodiging. Zo werd het raar gevonden dat een discussie over de lange

termijn visie voor de luchthaven buiten de CRO gevoerd wordt. De voorzitter benadrukt, dat er meer stakeholders zijn dan degenen die vertegenwoordigd zijn in de CRO, en dat het logisch is dat de luchthaven dergelijke bijeenkomsten organiseert.

6. Verslagen

a. concept verslag overleg 15 juni 2017

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het concept verslag.

b. actielijst

- Geconstateerd wordt, dat 2017 06 15 nr.10 (stelling van R. v.d. Ouderaa dat passage van vliegtuig qua geluid geen 30 maar 60 sec. duurt, nagaan) nog niet is uitgevoerd.
- Dhr. Fortuyn signaleert, dat m.b.t. 2017 06 15 nr. 8 (pilot communicatie: bijeenkomst organiseren) ook nog geen actie is ondernomen. Dhr. v.d. Kleij zegt, dat dit volgende week zal worden opgepakt.
- N.a.v. 2016 12 15 nr. 2 (geluid taxiënde vliegtuigen: bekijken hoe opdracht te geven voor in beeld brengen van de hinder) merkt mw. v.d. Coevering op, dat het opspinnen van de motoren een hoop herrie geeft. Maar dit telt volgens haar niet mee, omdat het grondlawaai is. Volgens dhr. v.d. Bolt is het allemaal erg lastig, omdat er geen regulering is, onduidelijk is hoe je dit moet meten, enzovoort. Daarom is de gemeente huiverig om een opdracht te geven (kosten in de orde van € 10.000,-). De voorzitter werpt tegen, dat je pas maatregelen kunt nemen, als je weet hoe groot de hinder is. Dhr. Bal stelt, dat het opspinnen wel degelijk gemeten wordt door de meetpost achter de baan. Volgens dhr. Algra staat deze altijd aan, maar wordt het betreffende geluid niet altijd opgepakt. Dit hangt onder andere af van de meteo. Kleinere toestellen worden niet “gezien”. Dhr. v.d. Kleij vult aan, dat de berekening van het geluid begint bij het opstarten van de motoren. De voorzitter herhaalt, dat je eerst wil weten of het wel of geen relevante bron is. Dhr. v.d. Kleij signaleert, dat volgens I&M taxiën in het niet valt bij de rest. De voorzitter rondt de discussie af met de constatering dat het actiepunt blijft staan.

c. vastgesteld verslag overleg 16 maart 2016

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het vastgesteld verslag.

7. Terug/voorblik BRR

Voor verslaglegging zie agendapunt 8.

8. Toekomst luchthaven

a. advies BRR

Mw. Bom meldt, dat na de zomervakantie de laatste hand is gelegd aan het advies. Dit zal volgende week worden aan geboden aan de staatsecretaris. Deze heeft inmiddels al laten weten, dat pas het volgend kabinet een besluit zal nemen.

Dhr. Witjes informeert naar de reden voor de vertraging van circa 2,5 maand. Mw. Bom antwoordt, dat er enkele kleine tekstwijzigingen nodig waren naar aanleiding van de bespreking in raden en staten.

b. follow-up adviezen verkenner

Met het actieplan is men volgens mw. Bom ook een heel eind op weg. Hopelijk wordt hier volgende week een klap op gegeven.

c. planning/proces/voortgang luchthavenbesluit overige punten

Dhr. v.d. Kleij kan ook heel kort zijn: de luchthaven wacht met het indienen van de aanvraag op de komst van het nieuwe kabinet. Hij verwacht dat dit dan rond november/december zal gebeuren.

9. Capaciteitsdeclaratie RTHA zomer 2018

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

10. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 2^e kwartaal 2017 DCMR

Dhr. Algra wijst in zijn korte toelichting op de toename (+ 10 %) van het aantal meldingen ten opzichte van het vorig jaar.

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

11. Bijeenkomst frequente melders

De voorzitter geeft een korte terugkoppeling van de bijeenkomst van een smaldeel van de CRO met een groep van 8 (van de volgens de gehanteerde definitie in totaal 15) frequente melders op 27 juni 2017. In het algemeen werd dit initiatief van de CRO door de deelnemers zeer op prijs gesteld.

Dhr. Fortuyn voegt hieraan toe, dat op 5 september een door de gemeente Lansingerland georganiseerde beeldvormende avond (Raadscommissie Ruimte) heeft plaatsgevonden over vliegpatronen. Dit leverde dezelfde beelden op als de bijeenkomst van 27 juni. Een van de hot issues is telkens weer de vraag of je nu wel of niet kan handhaven. Ook deze bijeenkomst was nuttig, maar hoe nu verder? Communicatie met de omgeving blijkt in ieder geval erg belangrijk.

Voor de voorzitter heeft de bijeenkomst met de frequente melders onder meer de volgende noties opgeleverd:

- in de communicatie kan veel verbeterd worden;
- een deel van de ervaren problemen is niet oplosbaar;
- de opstelling van enkele mensen wordt beheerst door puur wantrouwen;
- er leven (verkeerde) verwachtingen over wat er gebeurt met meldingen aan de DCMR;
- niet altijd is duidelijk waarom op een bepaalde manier (route/hoogte) gevlogen wordt.

De voorzitter concludeert, dat het zin heeft om eens in de zo veel tijd (bijvoorbeeld elke twee jaar) een groep uit te nodigen.

Voor de volgende vergadering zal een notitie worden opgesteld met voorstellen voor de verdere aanpak. **(actie: secretaris/ voorzitter/ RTHA/ DCMR)**

12. Evaluatie CRO

De voorzitter vraagt of de leden van de CRO suggesties hebben voor onderwerpen die in de evaluatie door het ministerie van I&M aan de orde zouden kunnen komen.

Dhr. Fortuyn noemt één fundamenteel punt. VNO-NCW West is wel vertegenwoordigd in de CRO, maar bijvoorbeeld de MRDH niet. Voor lidmaatschap van de laatste zou wat te zeggen zijn vanuit het oogpunt van vervoer en economie. Volgens de voorzitter laat de wet veel ruimte en kan hier zeker over nagedacht worden.

De voorzitter noemt zelf de relatie met de achterban van bewonersvertegenwoordigers. Verder noemt hij de lessons learned van de ORS.

Mw. v.d. Coevering vindt het belangrijk geïnformeerd te worden, vragen kwijt te kunnen en terug te koppelen naar de achterban.

Mw. v. Aaken noemt een betere rol van de CRO in de communicatie.

Dhr. v.d. Kleij ziet graag een inventarisatie van hetgeen bereikt is.

Afgesproken wordt dat alle leden nadenken welke onderwerpen aan de orde zouden moeten komen en dit binnen twee weken doorgeven aan de secretaris. **(actie: allen)**. De reacties worden verzameld en gedeeld, zodat hierop weer gereageerd kan worden. **(actie: secretaris)**

13. Planning & Control cyclus

a. jaarplan 2018

Punt 6 op blz. 6 van het jaarplan wordt aangepast overeenkomstig de terugkoppeling door mw. Bom en dhr. v.d. Kleij onder punt 8 van de agenda. Dit betreft alleen de genoemde data.

Met deze wijziging wordt het jaarplan 2018 vastgesteld.

b. begroting 2018

De begroting 2018 wordt goedgekeurd.

14. Rondvraag

Naar aanleiding van de bijeenkomst in Lansingerland vraagt dhr. Poot zich af of de implementatie van de luchtruimvisie niet sneller kan. Volgens dhr. v.d. Kleij gaan er geruchten dat wegens de problemen met de inpassing van de vliegroutes naar Lelystad de voor 2023 voorziene herindeling van het luchtruim wellicht versneld zal worden. Op basis van contacten met onder andere het ministerie van I&M concludeert de secretaris echter, dat dit niet waarschijnlijk is. *(noot secretaris: in het AO Luchtvaart op 20 september 2017 heeft*

de staatssecretaris bij herhaling gezegd wegens de complexiteit geen mogelijkheden voor versnelling te zien.)

Dhr. Poot is verheugd dat Transavia weer aanwezig is. Hij zou graag vaker geïnformeerd willen worden over wat het bedrijf doet aan klachten van mensen uit de omgeving. De voorzitter vraagt om op basis van het actieplan geluidhinder te kijken welk onderwerp uit het blokje “door luchtvaartmaatschappij beïnvloedbare zaken” een volgende keer toegelicht kan worden. **(actie: secretaris/ Transavia)** Overigens bestrijdt dhr. Vos de stelling van dhr. Poot dat er weinig vooruitgang wordt geboekt bij de vermindering van de vertraging van de binnenkomende late vluchten. Volgens hem vallen de vertragingen mee, ook van de vlucht uit Rome.

Dhr. Witjes constateert, dat de vluchten Rotterdam-Berlijn vervallen en hiervoor een vakantiebestemming in de plaats komt. Dhr. v.d. Kleij bestrijdt de suggestie dat dit te maken heeft met het overhevelen van vakantievluchten uit Schiphol. Immers Rotterdam zit niet in het Alders akkoord voor Schiphol. Vervolgens wordt gevraagd aan Transavia of bijvoorbeeld Eindhoven - Berlijn wel blijft en hoe de afweging gemaakt wordt. Dhr. Vos merkt op, dat Transavia niet vanuit Eindhoven naar Berlijn vliegt en legt vervolgens uit waarom gestopt wordt met de vluchten vanuit Rotterdam. In de eerste plaats ligt Rotterdam in dezelfde catchment area als Amsterdam en dan is twee maal per dag vliegen te weinig ten opzichte van de vele vluchten vanuit Amsterdam. Zeker voor de zakenreiziger geeft dit te weinig flexibiliteit. Eigenlijk zou voor de verbinding van Rotterdam naar Berlijn qua volume een kleiner vliegtuig nodig zijn, maar Transavia beschikt alleen over de 737-700 en -800.

Volgens dhr. Witjes is het een paar keer voorgekomen dat richting Schiedam vertrekkende vliegtuigen na de start niet zijn afgedraaid. Dit is door bewoners gemeld aan de DCMR, maar uit de reactie blijkt niet waarom dit zo ging. Volgens dhr. Algra gebeurt dit meestal, omdat er ander verkeer in de buurt is. Dit moet echter handmatig uitgezocht worden, want deze informatie is niet standaard beschikbaar.

15. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.



Operationele aspecten rondom inzet van Mobiel Medisch Team (H-MMT)



Marco van den Berg
Chiefpilot Lifeline 2
Rotterdam-the Hague Airport



Onderwerpen

- Historie
- Doelstelling
- Type helikopter
- Teamleden
- HEMS OPS
- Inzet criteria





Historie

De traumacentra zijn door de minister aangewezen om de zorg voor traumapatiënten in een bepaalde regio te coördineren. 4 van de 11 traumacentra hebben een helikopter met MMT ter beschikking.



Historie

AMC	(Amsterdam)		
UMCU	(Utrecht)		
LUMC	(Leiden)		
ST. Elisabeth/Tweesteden	(Tilburg)		
UMCM	(Maastricht)		
Medisch Spectrum Twente	(Enschede)		
Isalaklinieken	(Zwolle)		
Vumc*	(Amsterdam)		
Erasmus MC *	(Rotterdam)		
RadboudMC *	(Nijmegen)		
UMCG*	(Groningen)		
		Landelijk Stuurgroep Helikopter Voorziening (LSHV)	
			Landelijk Netwerk Acute Zorg

* Traumacentrum met een Mobiel Medisch Team (MMT)

Dia 4

M_1 Marco _; 7-9-2017

M_ [2]1 Marco _; 7-9-2017

M_ [3]1

M_ [2] [2]1



Historie

Amsterdam

Groningen

Huren ANWB MAA
in als
helikopterprovider

Rotterdam

Amsterdam

Dia 5

M_ [3]1 Marco _; 7-9-2017

M_ [2] [2]1 Marco _; 7-9-2017

M_ [3]1

M_ [2] [2]1



Historie

MMT Rotterdam=

Onderdeel van TCZWN (Erasmus MC)

- Regio:
- Rijnmond
 - Haaglanden
 - Zuid-Holland Zuid
 - Hollands Midden
 - Midden-West Brabant
 - Zeeland

Dia 6

M_ [3]1 Marco _; 7-9-2017

M_ [2] [2]1 Marco _; 7-9-2017



Historie





Historie

1995 H-MMT Amsterdam

1997 H-MMT Rotterdam

2000 H-MMT Groningen & Nijmegen

2004 ANWB MAA contracten

2006 ook per MMT-bus





Historie

2006 Proefperiode nachtvluchten

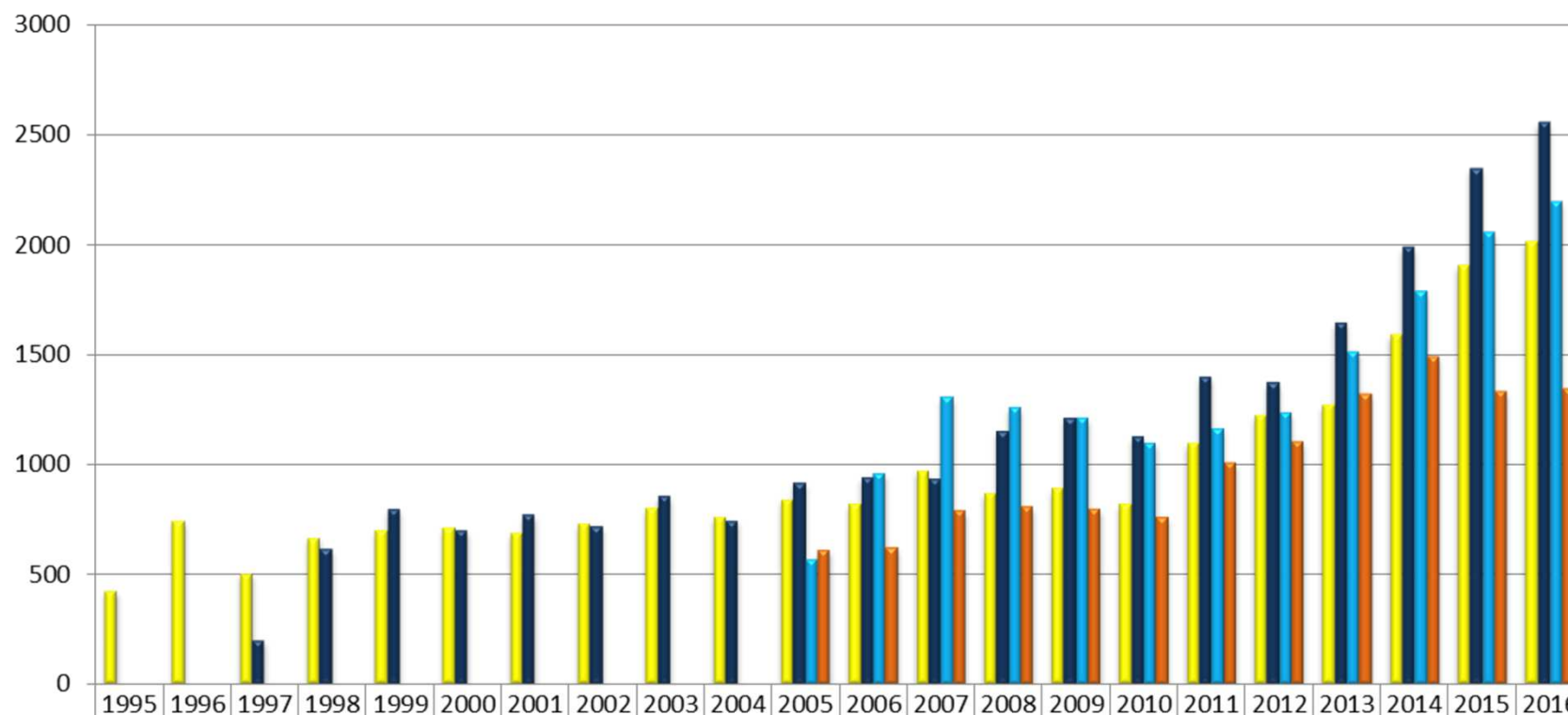
2007 Positieve evaluatie nachtvluchten

2011 Vier stations 24 uur paraatheid





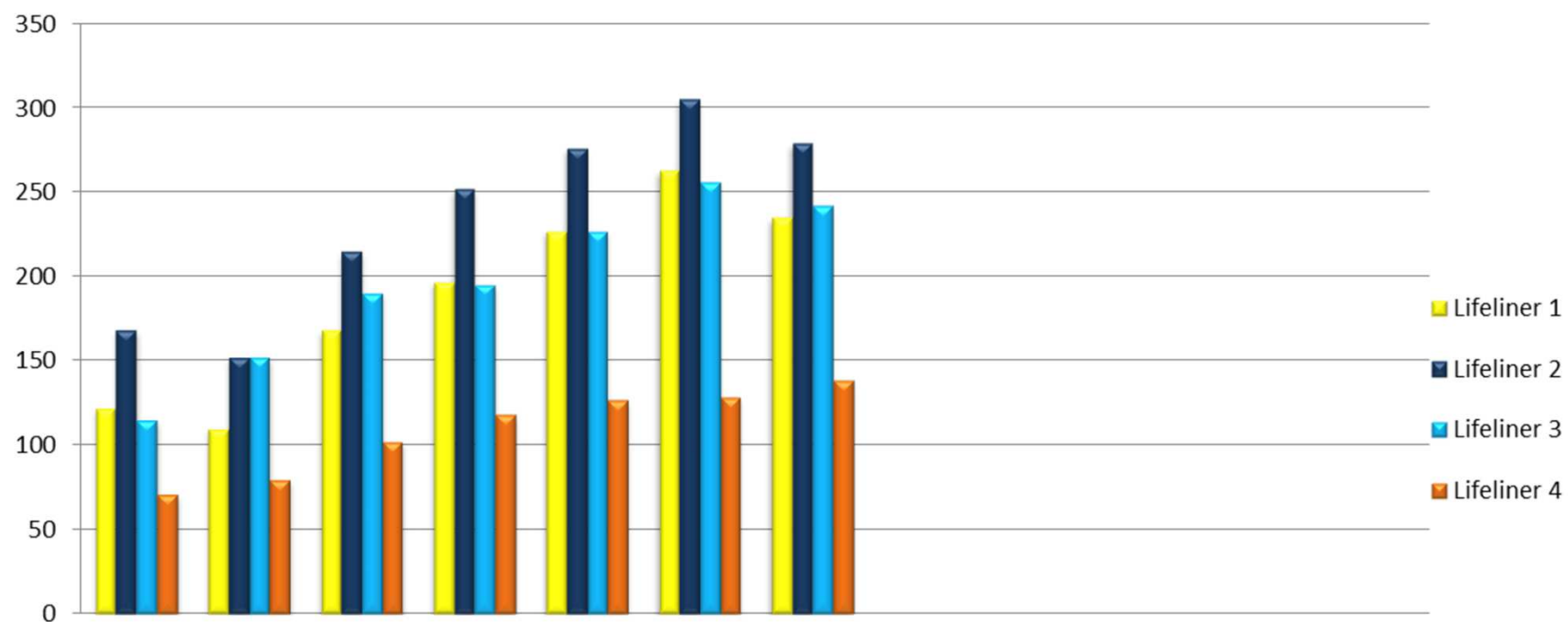
Oproepen Lifeliner 1 t/m 4 met MAA-helikopter 1995 t/m 2016



Lifeline 1	428	746	506	669	704	715	691	731	802	763	843	824	972	870	892	821	1096	1223	1270	1591	1909	2019
Lifeline 2			201	618	800	703	772	721	859	747	918	945	939	1151	1213	1126	1400	1373	1644	1991	2349	2554
Lifeline 3											571	961	1306	1260	1214	1100	1164	1235	1513	1787	2059	2198
Lifeline 4											614	626	790	811	800	765	1010	1104	1322	1490	1333	1343



Oproepen Lifeliner 1 t/m 4 met MAA-helikopter 2017



	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december
Lifeliner 1	122	110	168	197	227	263	235	0	0	0	0	0
Lifeliner 2	168	152	215	252	276	305	279	0	0	0	0	0
Lifeliner 3	115	152	190	195	227	256	242	0	0	0	0	0
Lifeliner 4	71	80	102	118	127	128	138	0	0	0	0	0



Doelstelling H-MMT

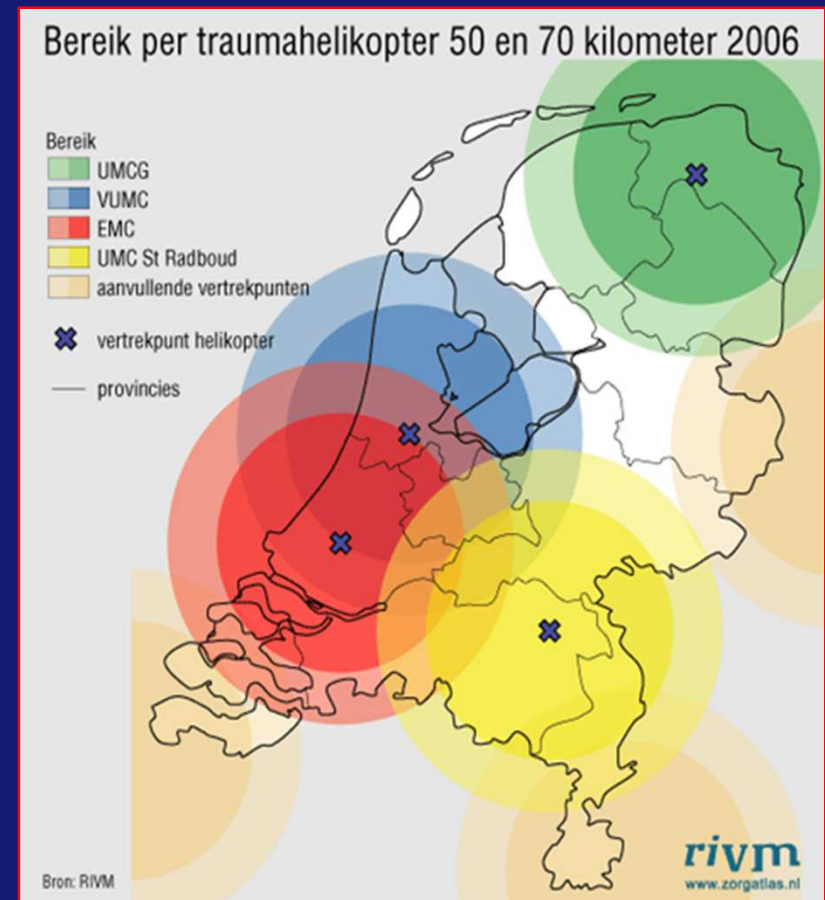
- Vervoer MMT
- Aanvulling ambulancezorg
- Vitaal bedreigde patiënten
- Expertise medisch specialist
- Outcome verbeteren





Voordelen MMT-helikopter

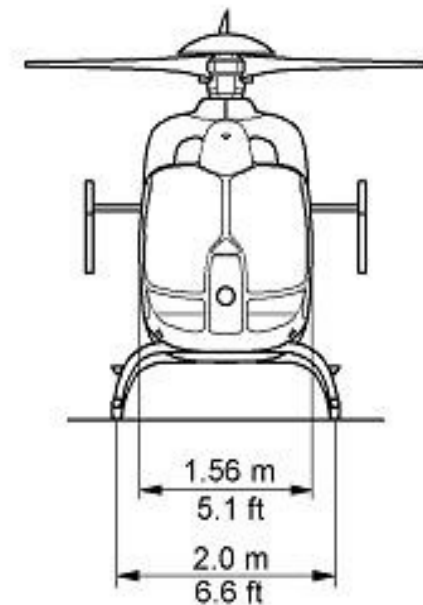
- Snel
- Grote actieradius
- Verkeersbelemmeringen
- Lastige locaties
- Grote exposure
- Expertise team





EC 135 T2+







EC 135 T2+

- Gewicht 2910 kg
- Snelheid 140 knopen
- Maximaal bereik 3 uur
- Operationeel 1½ uur
- 2 Motoren





EC 135 T2+





Teamleden



1. HEMS Pilot

2. HEMS Crew Member

- HCM

3. H-MMT Arts





Kenmerk HEMS-operaties

- Confined area landing sites
- Single pilot
- HCM co-pilot
- Gemiddelde vliegtijd 8 minuten
- Airborne binnen 2 minuten (5 min nacht)





Oproep procedure

- 112
- ↓
- Meldkamer Ambulancedienst (MKA, vaste tel)
- ↓
- KLPD Driebergen (mobiel)
- ↓
- Politie, brandweer of ambulance?
- ↓
- P 2000 pager
- ↓
- Arts contact meldkamer



Start-up procedure

- Pilot HEMS HOT
- HCM Vluchtplanning
- Arts Bevestiging MKA,
Safety marshal



Take-off procedure

- Lifeliner 2 scramble met loc
- Clearance Rotterdam Tower
- Cabin ready
- Take-off briefing
- Take-off



During flight

- Pilot
 - Besturing toestel
 - Radio communicatie verkeersleiding
- HCM
 - Navigatie
 - Co-pilot
- Arts
 - Radio communicatie MKA
 - Back up navigatie



Landing procedure

- Verkenning locatie
- Landingbriefing
- Call 'Final'
- Cockpit silence



Landing site

- Door piloot gekozen en verantwoordelijk
- 25 x 25 m. of 25 x 50 m. nacht (m.b.v. NVG)
- Geen pionnen, afzetlint of losse voorwerpen
- Indien rotorbladen draaien niet naderen
- Ingeval van nood, teken piloot

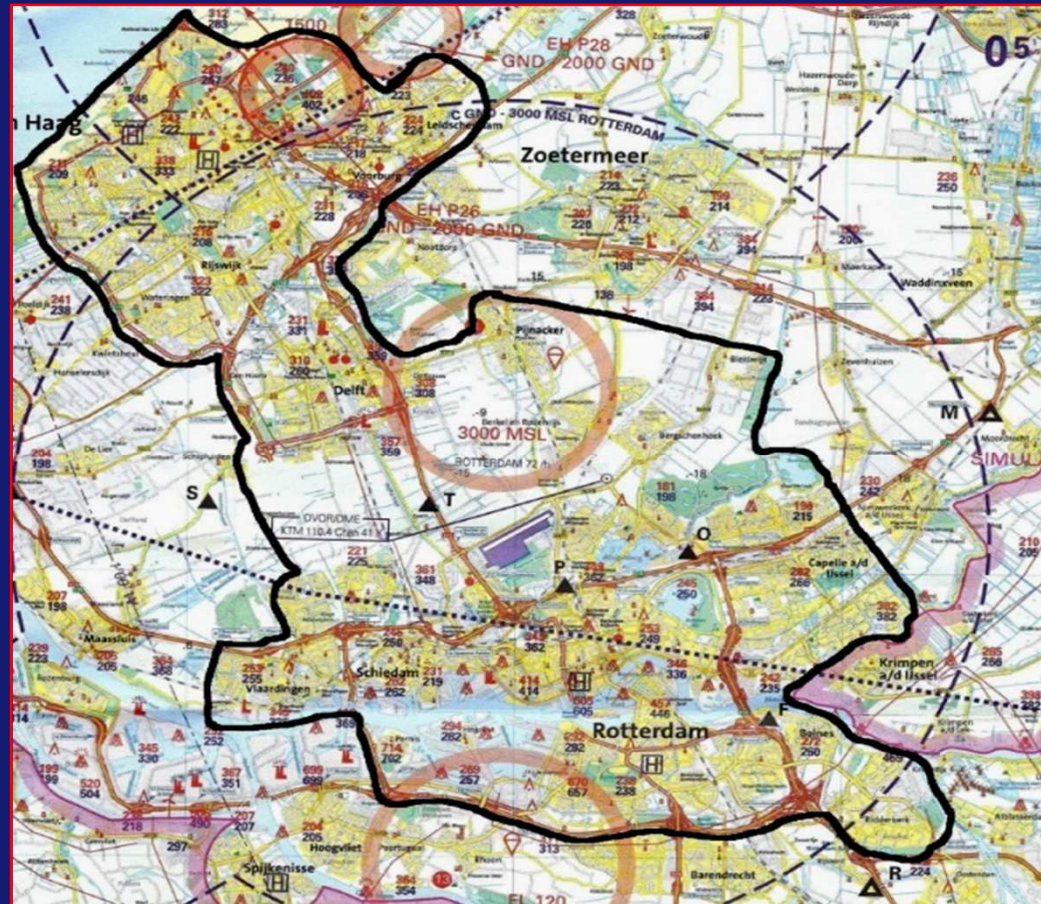


Concept

- Tijdens UDP altijd helikopter
- Buiten UDP, binnen contourgebied met Audi
- Buiten contourgebied landen buiten aaneengesloten bebouwing of op één van de verkende/gepubliceerde landingsites.
- Buiten UDP bij inzet op terugvlucht e.v.t. landen op verkende/gepubliceerde landingsites in contourgebied.



Contourgebied





Contourgebied



ROTTERDAM, SCHIEBROEK-HILLIGERSBERG/ROSH



Revisie : 18-01-2011
 Toezicht : Base Manager Lifeliner 2
 Datum/bron foto : 2007 Google Earth

ROTTERDAM, SCHIEBROEK-HILLIGERSBERG/ROSH

ALGEMEEN:

Locatie : Schiebroek-Hilligersberg, Ringdijk
 Positie / GPS code : N 51° 57' 20" E 004° 28' 44" / ROSH
 Elevatie : +9 ft MSL
 Performance class 1 : Ja, obstakels in het obstakelvak
 Verlichting/markeringen : Geen
 Status : Voorverkende HEMS (nacht) landingsplek
 Openingstijd : 24 uur
 Telefoonnummer : Geen
 Brandweer : Geen
 Opmerking(en) : Park in centrum van Schiebroek-Hilligersberg.
 Ligging in de CTR van EHRD.

VERKENNING:

H : Geen
 O : Hoge bomen west van de landingsplaats
 L : 60 X 30 m / 010° - 190°
 B : Gras
 V : Onbekend
 Noot : In voor- en najaar en zomer mogelijk recreanten. Mogelijk ook schapen.

Revisie : 18-01-2011
 Toezicht : Base Manager Lifeliner 2
 Datum/bron foto : 2007 Google Earth



Routing





Inzet criteria

- Primair
- Secundair





Primaire inzet criteria

- Hoog energetisch trauma
- Val van hoogte
- Meer ernstige slachtoffers
- Triage
- Langdurige beknelling
- Langdurige aanrijtijd
- Bedelving
- Verdrinking
- Ernstige onderkoeling
- Elektriciteitsongeval
- Kinderreanimatie
- Hoge traumatische amputatie
- Penetrerend trauma
- Brandwonden



