

## Ongevallen met hulpverleningsvoertuigen: de feiten

- In 2016 zijn er 68 ongevallen met voorrangsvoertuigen geregistreerd die binnen de afbakening van dit onderzoek vielen. In 2017 waren dit er 80. De politie was in 2016 en 2017 bij 63 ongevallen betrokken, de brandweer bij 27 en de ambulance bij 55 ongevallen. Ook waren drie chauffeurs van overige hulpdiensten betrokken bij een ongeval.

- In deze jaren leidden de ongevallen tot één geregistreerd dodelijk slachtoffer en 67 gewonden. 52 personen zijn naar het ziekenhuis gebracht voor onderzoek en/of opname en 12 personen zijn ter plaatse behandeld; van de overige gewonden is het letsel onbekend. Van de 67 gewonden waren er 22 hulpverlener (14 politie, 4 brandweer, 4 ambulance); de overige 45 gewonden en het dodelijke slachtoffer waren een andere weggebruiker.

- De ongevallen in 2016-2017 vonden verspreid over het jaar plaats, grotendeels in de periode van 15.00 tot 18.00 uur. De meldingen waarnaar het voorrangsvoertuig op weg was, waren veelal ernstige meldingen, ook binnen het spectrum van de spoedmeldingen. Bij de ambulance gaat het dan bijvoorbeeld om reanimatie of hart- of ademhalingsproblemen, bij de politie om aanrijdingen, ongevallen met letsel en geweld of agressie en bij de brandweer om ongevallen en gebouwbranden.

- Meer dan twee derde van de aanrijdingen waren flankbotsingen. Dit komt bij ongevallen met voorrangsvoertuigen veel vaker voor dan in het reguliere verkeer.

- In 26 procent van de ongevallen was er sprake van een ernstig ongeval (met doden of gewonden die naar het ziekenhuis zijn vervoerd, tot gevolg). De ongevallen met politievoertuigen en brandweervoertuigen verliepen relatief vaker ernstig dan de ongevallen met ambulances.

- De meeste ongevallen vonden plaats binnen de bebouwde kom. Hier vonden ook de meest ernstige ongevallen plaats.

- Twee derde van de ongevallen vond plaats op een kruispunt. Dit is aanzienlijk meer dan in het reguliere verkeer. Bij ruim de helft van de ongevallen op kruispunten was er volledig zicht over de kruising. In driekwart van de ongevallen op kruispunten waren verkeerslichten aanwezig, waarbij de bestuurder van een voorrangsvoertuig in twee derde van de gevallen rood licht had en de wederpartij groen licht.

- In totaal is bij 14 procent van de ongevallen de snelheid conform de brancherichtlijn overschreden. Bij nadere analyse bleek dat de snelheidsoverschrijding in alle gevallen op een kruispunt met een rood verkeerslicht voor het voorrangsvoertuig plaatsvond. Bij die ongevallen bedroeg de gemiddelde overschrijding van de brancherichtlijn 33 km/u (in die situatie schrijft de brancherichtlijn een maximumsnelheid van 20 km/u voor).

- De meeste chauffeurs hadden minimaal eens per drie jaar een bijscholing. Daarbij oefenen de chauffeurs voornamelijk op een oefenbaan/circuit of op de openbare weg zonder optische en geluidssignalen.

- In slechts enkele gevallen was er sprake van multitasking of afleiding, bijvoorbeeld door het bedienen van het navigatiesysteem.

- Van 126 bestuurders van voorrangsvoertuigen die betrokken waren bij een ongeval is niet bekend wanneer zij hun rijopleiding hebben afgerond. De 22 bestuurders van wie dit wel bekend is, hebben gemiddeld gezien 14 jaar voor het moment van het ongeval hun initiële rijopleiding gevolgd. Van 15 bestuurders is de omvang van de rijopleiding bekend. Deze varieert van een dag examen of 1-2 keer rijden tot een traject van anderhalf jaar. De duur van de rijopleiding is bekend voor 1 van de bestuurders van een politievoertuig, 8 bestuurders van een brandweervoertuig en van 6 bestuurders van een ambulancevoertuig.

- De opleiding van de brandweerchauffeurs varieerde van 1-2 keer rijden tot een opleiding van 6-9 maanden en alles wat daartussen denkbaar is.

- Sinds 2015 is het voor alle diensten mogelijk om met optische en geluidssignalen te oefenen op de openbare weg. Van de 34 praktijktrainingen is er op de weg zes keer door bestuurders geoefend met optische en geluidssignalen en zestien keer zonder optische en geluidssignalen. Rijden op een circuit of oefenbaan vond 11 keer plaats en één training vond plaats in een rijsimulator.

Bron: Instituut voor Fysieke veiligheid (IFV)