

Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2022-2023



Nederlandse Academie voor
Crisisbeheersing en Brandweezorg
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.nipv.nl
info@nipv.nl
026 355 24 00

Colofon

© Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), 2024

Auteur	L. Wolfs
Oprachtgever	NIPV
Datum	28 november 2024
Foto omslag	FlashphotoNL

Wij hechten veel belang aan kennisdeling. Delen uit deze publicatie mogen dan ook worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding.

Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid is bij wet vastgelegd onder de naam Instituut Fysieke Veiligheid.

Samenvatting

Het rijden met voorrangsvoertuigen brengt gevaren met zich mee, met name omdat van de geldende verkeersregels wordt afgeweken en het weggedrag daardoor voor andere weggebruikers minder voorspelbaar is. Sinds 2010 onderzoekt het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (voorheen Instituut Fysieke Veiligheid) ongevallen met voorrangsvoertuigen. In dit rapport worden de nieuwe gegevens gepresenteerd die over de jaren 2022 en 2023 zijn verzameld.

Deze verzameling richt zich uitsluitend op de geregistreerde verkeersongevallen in Nederland tussen 1 januari 2022 en 31 december 2023 waarbij voertuigen van politie, brandweer, ambulance en andere aangewezen diensten zijn betrokken en die optische en geluidssignalen voeren. De ongevallen zijn geregistreerd en onderzocht op basis van mediaberichten, politiegegevens en gegevens uit een digitale vragenlijst die uitgezet is onder de bij ongevallen betrokken bestuurders van voorrangsvoertuigen en via sociale media.

In dit onderzoek staan twee vragen centraal:

1. Hoeveel verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen hebben in de periode 2022-2023 plaatsgevonden in Nederland en wat is de ernst van deze ongevallen?
2. Wat zijn de kenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in de periode 2022-2023?

Algemene kenmerken

In 2022 zijn er 117 ongevallen met voorrangsvoertuigen geregistreerd die binnen de afbakening van dit onderzoek vallen. In 2023 waren dit er 108, wat neerkomt op een totaal van 225 ongevallen. De politie was bij 153 ongevallen betrokken, de brandweer bij 14 en de ambulance bij 52 ongevallen. Ook waren twee bestuurders van Rijkswaterstaat, twee bestuurders van Sanquin, een chauffeur van de Dienst Vervoer en Ondersteuning en een chauffeur van de Koninklijke Marechaussee betrokken bij een ongeval.

In 2022 en 2023 leidden de ongevallen tot 79 geregistreerde gewonden, van wie er 63 naar het ziekenhuis zijn gebracht voor onderzoek en/of opname en 14 ter plaatse zijn behandeld; van de overige 2 gewonden is het letsel onbekend. Van de 79 gewonden waren er 36 inzittenden van het voorrangsvoertuig (17 politie, 12 ambulance en 7 brandweer); de overige 43 gewonden waren inzittenden van de wederpartij. Er is ook een dodelijk slachtoffer bij de wederpartij gevallen. Bij de meeste ongevallen zijn geen gewonden gevallen.

Bij de meeste ongevallen was er sprake van een wederpartij. In iets minder dan een derde van deze ongevallen had de wederpartij het voorrangsvoertuig wel gezien en gehoord. Bijna twee derde van de aanrijdingen was een flankbotsing.

Omgevingskenmerken

De meerderheid van de ongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom; hier vonden ook de meeste ernstige ongevallen plaats waarbij slachtoffers naar het ziekenhuis zijn vervoerd. Het merendeel van de ongevallen vond plaats op een kruispunt, waar in de meeste gevallen verkeerslichten aanwezig waren. Bij de meeste ongevallen op kruispunten had de voorrangsvoertuigbestuurder rood licht en de wederpartij groen licht.

In totaal was bij 24 ongevallen de snelheid van de brancherichtlijn overschreden. De snelheidsoverschrijding vond in vrijwel alle gevallen plaats op een kruispunt met een rood verkeerslicht voor het voorrangsvoertuig. Bij die ongevallen bedroeg de gemiddelde snelheid 46,5 km/u; dit is een gemiddelde overschrijding van 26,5 km/u. De enige overige overschrijding vond plaats op een kruispunt zonder verkeerslichten binnen de bebouwde kom. De overschrijding bedroeg 48 km/u.

Voertuigkenmerken

Bij 208 ongevallen was een licht voorrangsvoertuig betrokken, bij 9 ongevallen een zwaar voertuig en bij 8 ongevallen een motor. Het type vervoermiddel van de weggebruiker betrof in de meeste gevallen een personenauto.

Menskenmerken

Voor zover bekend waren de betrokken chauffeurs van de voorrangsvoertuigen ervaren. Alle chauffeurs, van wie deze gegevens bekend waren, hadden in de drie jaren voorafgaand aan het ongeval een bijscholing gevolgd. Daarbij hadden zij allemaal geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

De ongevallen hadden, voor zover bekend, voor het merendeel van de betrokken bestuurders geen strafrechtelijke consequenties. In 4 gevallen was het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval nog niet afgerond. Voor 1 bestuurder van een voorrangsvoertuig heeft het ongeval echter wel strafrechtelijke gevolgen gehad: in dit geval is de zaak geseponeerd.

Ongevalstypen

Er zijn voor 2022-2023 zeven ongevalstypen te onderscheiden:

1. De voorrangsvoertuigbestuurder rijdt op een kruising door rood licht, terwijl de wederpartij groen licht heeft (31 %, n = 70).
2. Situaties waarin de wederpartij niet oplet of onverwacht gedrag vertoont (25 %, n = 56).
3. Een inhaalactie van de voorrangsvoertuigbestuurder (13 %, n = 30).
4. Situaties waarin de voorrangsvoertuigbestuurder niet oplet of onvoldoende afstand houdt (11 %, n = 25).
5. Verlies van voertuigbeheersing (9 %, n = 21).
6. Obstakel op de weg of in de berm (4 %, n = 9)
7. Afdeksituatie (3 %, n = 6).

Van 8 ongevallen (4 %) waren dusdanig weinig gegevens bekend, dat zij niet konden worden toegewezen aan een ongevalstype.

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	6
1 De opzet van het onderzoek	8
1.1 Selectie van de ongevallen met voorrangsvoertuigen	8
1.2 Verzamelen van ongevalsgegevens	9
1.3 Onderzochte kenmerken	10
1.4 Data-analyse	11
2 Aantal verkeersongevallen in 2022 en 2023	12
2.1 Aantal verkeersongevallen per jaar	12
2.2 Aantallen uitgezet naar hulpdienst	12
2.3 Aantal slachtoffers bij ongevallen met voorrangsvoertuigen	13
3 Omstandigheden van de ongevallen	16
3.1 Algemene kenmerken	16
3.2 Omgevingskenmerken	20
3.3 Voertuigkenmerken	23
3.4 Menskenmerken	24
3.5 Omstandigheden na afloop van het ongeval	26
3.6 Nadere analyse van de onderlinge samenhang tussen kenmerken	26
3.7 Ongevalstypen	31
4 Conclusies en discussie	33
4.1 Conclusies	33
4.2 Discussie	35
Literatuur	37
Bijlage 1 Begrippenlijst	38
Bijlage 2 Zoektermen op internet en sociale media	39
Bijlage 3 Vragenlijst	40
Bijlage 4 Kenmerken van verschillende ongevalstypen	54

Inleiding

Aanleiding

Verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen vinden met enige regelmaat plaats. Het rijden met voorrangsvoertuigen brengt gevaren met zich mee, met name omdat van de geldende verkeersregels wordt afgeweken. Hierdoor is het weggedrag van voorrangsvoertuigen voor andere weggebruikers minder voorspelbaar. Sinds 2010 onderzoekt het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV, voorheen Instituut Fysieke Veiligheid, IFV) ongevallen met voorrangsvoertuigen. In dit rapport worden de gegevens gepresenteerd die over de jaren 2022 en 2023 zijn verzameld.

Onder **voorrangsvoertuigen** wordt in dit rapport verstaan:

Motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten die blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.
(Artikel 29 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

Onder een **verkeersongeval** wordt in dit rapport verstaan:

Gebeurtenis op een openbare weg die verband houdt met het verkeer en ten gevolge waarvan schade ontstaat aan objecten en/of letsel bij personen, en waarbij minstens één rijdend voertuig is betrokken.
(SWOV, 2010)

In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen waarin wordt beschreven wat in dit onderzoek onder de belangrijkste gebruikte begrippen wordt verstaan.

Onderzoeksvragen

Voor dit onderzoek zijn de volgende hoofdvragen en bijbehorende deelvragen geformuleerd.

1. Hoeveel verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen hebben in de periode 2022-2023 plaatsgevonden in Nederland en wat is de ernst van deze ongevallen?
 - a. Hoeveel verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen hebben in de periode 2022-2023 plaatsgevonden in Nederland?
 - b. Wat is de verdeling van deze verkeersongevallen over de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines?
 - c. Hoeveel slachtoffers zijn er als gevolg van deze verkeersongevallen gevallen?
2. Wat zijn de kenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in de periode 2022-2023?
 - a. Wat zijn algemene kenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?

- b. Wat zijn de omgevingskenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?
- c. Wat zijn de voertuigkenmerken van de betrokken voorrangsvoertuigen bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?
- d. Wat zijn de kenmerken van de betrokken personen bij verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen?
- e. Hoe hangen de kenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen onderling samen?
- f. Welke ongevalstypen zijn te onderscheiden?

Afbakening

De dataverzameling heeft zich uitsluitend gericht op de verkeersongevallen van voertuigen van politie, brandweer, ambulance en andere aangewezen diensten die:

- > zich ten tijde van het ongeval als voorrangsvoertuig kenbaar maakten (middels optische en geluidssignalen)
- > in Nederland op de openbare weg reden
- > in de periode 1 januari 2022 tot en met 31 december 2023 bij een ongeval betrokken zijn geweest.

Voor de ongevallen met voorrangsvoertuigen van de politie geldt als aanvullend criterium dat de voertuigen ten tijde van het ongeval een dringende taak vervulden ten behoeve van de hulpverlening. Alle bewuste acties van de politie, bijvoorbeeld om iemand klem te rijden of te dwingen om te stoppen, zijn daarmee uitgesloten van het onderzoek.

In dit onderzoek is schade die is ontstaan bij het manoeuvreren van een voorrangsvoertuig binnen een beperkte ruimte (zoals parkeerschade) uitgesloten. Dit betreft een groot aantal kleine vormen van schade die niet zozeer samenhangen met het rijden met optische en geluidssignalen, als wel met voertuigbeheersing. De impact van deze ongevallen is beperkt en de registratie ervan eveneens. Ook worden opzettelijke aanrijdingen door voorrangsvoertuigbestuurders en weggebruikers niet meegenomen in dit onderzoek. Kortom: dit onderzoek richt zich op 'echte' verkeersongevallen waarbij voertuigen zijn betrokken van politie, brandweer, ambulance en andere aangewezen diensten.

1 De opzet van het onderzoek

In 2013 is het toenmalige IFV (nu NIPV) gestart met een uitvoerige registratie van gegevens over verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in Nederland. In eerste instantie vond dit plaats met terugwerkende kracht over de periode 2010-2013, daarna doorlopend. In dit hoofdstuk wordt toegelicht welke methode daarbij wordt gevolgd. Eerst is een selectie gemaakt van ongevallen die binnen de afbakening van dit onderzoek vallen (paragraaf 1.1). Vervolgens zijn gegevens over deze ongevallen verzameld (paragraaf 1.2), is een database aangemaakt en gevuld en zijn de verzamelde gegevens geanalyseerd (paragrafen 1.3 en 1.4).

1.1 Selectie van de ongevallen met voorrangsvoertuigen

Vanwege het feit dat er in Nederland binnen bestaande registratiesystemen geen (volledige en betrouwbare) gegevens beschikbaar zijn van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen, is ervoor gekozen de ongevallen te verzamelen via berichten in de media, tips vanuit het netwerk van het Platform Voorrangsvoertuigen en beschikbare registraties bij de hulpdiensten.

Aan de hand van berichtgeving op internet is een overzicht gemaakt van de ongevallen besproken door de media. Daarbij is gezocht naar ongevallen die plaatsvonden in de periode 1 januari 2022 tot en met 31 december 2023 in Nederland en waarbij hulpverleningsvoertuigen betrokken waren die zich ten tijde van het ongeval als voorrangsvoertuig kenbaar maakten (middels blauw zwaailicht en sirene). Er is gezocht op websites van de hulpdiensten en landelijke en regionale media. Tevens is er gebruikgemaakt van het programma OBI4wan, waarmee meldingen van ongevallen op sociale media verzameld zijn. In bijlage 2 zijn de zoektermen weergegeven die hierbij gebruikt zijn. Daarnaast zijn er ongevallen aangeleverd door personen die bekend zijn met dit onderzoek.

Vervolgens is er voor elke hulpdienst (per veiligheidsregio, ambulancedienst of politie-eenheid en overige diensten) via de brancheorganisatie respectievelijk de korpsleiding één contactpersoon verkregen die gevraagd is om binnen de eigen regio of eenheid na te gaan welke ongevallen met voorrangsvoertuigen hebben plaatsgevonden in de periode 2022-2023. De berichten die in de media zijn gevonden, golden daarbij als uitgangspunt, maar de contactpersoon kon ook andere, bij het onderzoeksteam nog onbekende ongevallen aandragen. De contactpersoon ging na of de ongevallen voldeden aan de eerdergenoemde criteria. Tot slot is door de politie nog een aanvullend onderzoek uitgevoerd in de politiedatabase.

Het is aannemelijk dat er ongevallen hebben plaatsgevonden die niet met behulp van deze zoekmethode zijn achterhaald. Een beperkte mate van onderregistratie, met name bij de 'lichtere' ongevallen, is daarom te verwachten.

1.2 Verzamelen van ongevalsgegevens

Op basis van bovenstaande werkwijze is een *voorlopige incidentenlijst* samengesteld. Niet van alle ongevallen was op het moment dat deze lijst werd samengesteld al zeker of zij binnen de afbakening van het onderzoek vielen; met name de vraag of er met optische en geluidssignalen gereden was, was in deze fase nog niet altijd duidelijk. Op basis van de voorlopige incidentenlijst zijn de ongevallen nader onderzocht. Hiervoor is contact gelegd met de contactpersonen in de regio's om te achterhalen of er daadwerkelijk met optische en geluidssignalen is gereden. Verder is een digitale vragenlijst uitgezet onder de bij ongevallen betrokken bestuurders van voorrangsvoertuigen, zijn mediaberichten verwerkt en zijn politiegegevens opgevraagd en geanalyseerd.

1.2.1 Politiegegevens

De korpsleiding van de Nationale Politie en het Openbaar Ministerie hebben aan de onderzoekers van het NIPV toestemming verleend voor inzage in politiegegevens betreffende verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen. Het gebruik van politiegegevens is voor het onderzoek uitzonderlijk waardevol, omdat deze de enige bron vormen waarvan met een grote mate van zekerheid kan worden uitgegaan dat ze de werkelijkheid weergeeft.

1.2.2 Digitale vragenlijst

Om inzicht te krijgen in de aard en achtergronden van ongevallen met voorrangsvoertuigen is een digitale vragenlijst uitgezet onder de betrokken voorrangsvoertuigbestuurders. De integrale vragenlijst, die is gebaseerd op de lijst met kenmerken (zie paragraaf 1.3), is opgenomen in bijlage 3. Om in contact te komen met de respondenten is aan de contactpersoon van de regio of eenheid gevraagd om de betreffende bestuurders te benaderen met de vraag mee te werken aan het onderzoek. Indien de respondent hiermee akkoord ging en ook de organisatie waarvoor hij/zij werkzaam was geen bezwaar had, is een link doorgestuurd naar de digitale vragenlijst. Daarnaast is de vragenlijst ook uitgezet via sociale media.

1.2.3 Mediaberichten

De verzamelde mediaberichten zijn doorgenomen. Relevante gegevens (zie paragraaf 1.3) zijn uit de berichten gefilterd en ingevoerd in een database.

Tijdens de gegevensverzameling is steeds gekeken in hoeverre de informatie uit de verschillende bronnen onderling overeenkwam. Als er sprake was van een discrepantie tussen verschillende bronnen, is de volgende stelregel gehanteerd om te bepalen welke informatie werd ingevoerd in de database:

- > De hoogste betrouwbaarheid is toegekend aan de informatie uit politiegegevens.
- > De op een na hoogste betrouwbaarheid is toegekend aan de informatie uit de digitale vragenlijst die uitgezet is onder bestuurders van voorrangsvoertuigen.
- > De laagste betrouwbaarheid is toegekend aan de informatie uit de media.

De meest betrouwbare bron heeft als uitgangspunt gediend voor de analyse. Incidenten die toch niet bleken te voldoen aan de criteria voor het onderzoek, zijn vervolgens alsnog uit de incidentenlijst verwijderd.

Het was niet mogelijk om de bij de ongevallen betrokken overige weggebruikers te interviewen, omdat zij vanwege privacyregels niet achterhaald konden en/of benaderd mochten worden. Daarmee is er wat betreft de informatie uit de digitale vragenlijst geen mogelijkheid geweest om hoor en wederhoor toe te passen. Dit is de reden dat aan de politiegegevens een hogere betrouwbaarheid is toegekend dan aan de informatie uit digitale

vragenlijst. In tabel 1.1 zijn het aantal verzamelde verkeersongevallen weergegeven, evenals de bron(nen) waaruit de gegevens van deze ongevallen zijn gehaald.

Tabel 1.1 Aantal ongevallen en bijbehorende bronnen

Bron(nen)	Aantal ongevallen
Politiegegevens, digitale vragenlijst en mediaberichten	8
Politiegegevens en mediaberichten	85
Politiegegevens en digitale vragenlijst	1
Uitsluitend politiegegevens	130
Uitsluitend mediaberichten	1
Totaal	225

1.3 Onderzochte kenmerken

De lijst met kenmerken is ingedeeld aan de hand van een aantal aspecten die mogelijk een rol spelen bij ongevallen met voorrangsvoertuigen: algemene kenmerken, omgevingskenmerken, voertuigkenmerken van het voorrangsvoertuig en van dat van andere betrokken partij(en) en menskenmerken van de voorrangsvoertuigbestuurder en van andere betrokkenen. Uit de bronnen die besproken zijn in de vorige paragraaf zijn de *ongevalskenmerken* van elk van de relevante incidenten uit de periode 2022-2023 geïnventariseerd. Hieronder worden de onderzochte kenmerken kort toegelicht.

1.3.1 Algemene kenmerken

Bij de algemene kenmerken gaat het onder andere om het tijdstip en maand van het ongeval, het soort ongeval, het aantal inzittenden van het voorrangsvoertuig en van het voertuig van de wederpartij, het aantal gewonden en/of dodelijke slachtoffers en de ernst van verwondingen.

1.3.2 Omgevingskenmerken

In dit deel zijn gegevens verzameld die betrekking hebben op de plaats van het ongeval. Hierbij is gekeken naar het type weg, de maximum toegestane snelheid voor en de gereden snelheid door de betrokken partijen. In geval er sprake was van een kruispunt, is genoteerd of dit was voorzien van een verkeersregelinstallatie, en zo ja, of de verkeerslichten ten tijde van het ongeval op rood, oranje of groen stonden. Tot slot zijn de weersomstandigheden beschreven.

1.3.3 Voertuigkenmerken

In dit deel is informatie verzameld over de kenmerken van de betrokken voertuigen. Het ging hierbij om het type voertuig, waarbij voor het voorrangsvoertuig onderscheid is gemaakt tussen motor, licht voertuig (≤ 5.000 kg en niet zijnde motor), zwaar voertuig (> 5.000 kg en niet zijnde motor) en onbekend. Ook kon genoteerd worden welk vervoermiddel de wederpartij gebruikte, indien er sprake was van een wederpartij.

1.3.4 Menskenmerken

In het deel 'mensenmerken' is informatie verzameld over de bij het ongeval betrokken verkeersdeelnemers. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de voorrangsvoertuigbestuurder en overige betrokkenen (de 'wederpartij'). Er is achterhaald voor welke hulpverleningsdienst de voorrangsvoertuigbestuurder werkzaam was. Ook is gevraagd hoe lang (in jaren) de betrokken chauffeur werkzaam was als voorrangsvoertuigbestuurder en hoeveel uitrukken hij of zij gemiddeld per maand heeft gehad. Verder is informatie verzameld over eventuele bijscholing en of er tijdens de bijscholing met optische en geluidssignalen is geoefend. Tot slot is gevraagd of het ongeval juridische consequenties had voor de voorrangsvoertuigbestuurder en welke impact het ongeval heeft gehad (zowel op persoonlijk vlak als op professioneel vlak). Wat betreft de wederpartij is informatie verzameld over haar waarneming van het voorrangsvoertuig.

1.4 Data-analyse

De verzamelde gegevens van de kenmerken zoals die in de voorgaande paragrafen zijn beschreven, zijn opgenomen in een database en verwerkt met het statistische analyseprogramma SPSS. De analyse van de data heeft in drie fasen plaatsgevonden. Er is gestart met datapreparatie. Dit houdt in dat de database op volledigheid is gecontroleerd en dat er is nagegaan of alle data consistent zijn ingevoerd. Om onderzoeksvraag 1 en 2 (zie inleiding) te kunnen beantwoorden, zijn vervolgens beschrijvende analyses uitgevoerd door voor alle variabelen frequentietabellen en diagrammen te maken. In de beschrijving van de aantallen, kenmerken en ongevalstypen is telkens uitgegaan van de in de database bekende gegevens. De lezer van dit rapport dient zich echter goed te realiseren dat voor een aantal variabelen (zoals de mensenmerken van de voorrangsvoertuigbestuurder en de weggebruiker) slechts een beperkte hoeveelheid gegevens beschikbaar is. Ontbrekende gegevens zijn gecategoriseerd als 'onbekend'. Om onderzoeksvragen 2e en 2f te kunnen beantwoorden, zijn analyses naar de samenhang van de variabelen uitgevoerd. Hiervoor zijn kruistabellen gemaakt.

De ongevallen met een vergelijkbaar ongevalsverloop en een vergelijkbare combinatie van kenmerken zijn vervolgens gegroepeerd tot *typen ongevallen*. Hierbij is de methode 'prototypische ongevalscenario's' van de SWOV gehanteerd.¹ Daartoe zijn alle korte beschrijvingen van de ongevallen doorgelezen. Op basis hiervan zijn de ongevallen gegroepeerd en ingedeeld in categorieën, zodat zeven verschillende ongevalstypen konden worden gevormd. Deze ongevalstypen zijn beschreven aan de hand van de kenmerken. Van enkele incidenten waren de ongevalskenmerken (nagenoeg) onbekend. Deze incidenten konden daarom niet in een van die zeven categorieën ingedeeld worden.

¹ Een voorbeeld van een dergelijke methode is te vinden in het rapport *Fietsongevallen van 50-plussers in Zeeland* (SWOV, 2014), zie <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-16.pdf>. Hierin (p. 5) wordt een 'prototypisch ongevalscenario' gedefinieerd als "de grootste gemene deler" van de scenario's die het vertegenwoordigt. Het is dus niet een bestaand ongeval, maar een karakteristieke beschrijving van een subtype, een groep op elkaar lijkende ongevallen."

2 Aantal verkeersongevallen in 2022 en 2023

2.1 Aantal verkeersongevallen per jaar

In de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2023 zijn in Nederland 225 ongevallen met voorrangsvoertuigen geregistreerd. Tabel 2.1 geeft een overzicht van het aantal ongevallen per jaar.

Tabel 2.1 Aantal ongevallen met voorrangsvoertuigen per jaar

Jaar	Aantal ongevallen
2022	117
2023	108
Totaal	225

2.2 Aantallen uitgezet naar hulpdienst

In de periode 2022-2023 waren politie en ambulance het vaakst bij ongevallen met voorrangsvoertuigen betrokken. De politie was bij 153 ongevallen betrokken, de ambulance bij 52 en de brandweer bij 14 ongevallen. Daarnaast waren 2 bestuurders van Rijkswaterstaat, 1 bestuurder van de Koninklijke Marechaussee, 2 bestuurders van Sanquin en 1 bestuurder van de Dienst Vervoer en Ondersteuning betrokken bij een ongeval. Omdat deze laatste zes aantallen relatief laag zijn, zijn in hoofdstuk 3 en 4 voor deze hulpdiensten geen verdiepende analyses uitgevoerd, zoals wel voor de politie, ambulance en brandweer is gedaan. In tabel 2.2 zijn per hulpdienst het aantal ongevallen met voorrangsvoertuigen per jaar en het totaal weergegeven.

Tabel 2.2 Aantal ongevallen per jaar, per hulpdienst

Hulpdienst	2022	2023	Totaal
Politie	76	77	153
Brandweer	10	4	14
Ambulance	26	26	52
Rijkswaterstaat	1	1	2
Koninklijke Marechaussee	1	0	1
Dienst Vervoer en Ondersteuning	1	0	1
Sanquin	2	0	2
Totaal	117	108	225

Bij de interpretatie van de gegevens is het belangrijk om in gedachten te houden dat de kenmerken en omvang van het wagenpark, de kenmerken van de uitrukken, het aantal uitrukken per chauffeur, personeelskenmerken et cetera invloed kunnen hebben op de omvang en de ernst van het verloop van ongevallen met voorrangsvoertuigen.

2.3 Aantal slachtoffers bij ongevallen met voorrangsvoertuigen

Er is gekeken naar het aantal gewonden; hierbij is onderscheid gemaakt tussen gewonden die zich op of in het voorrangsvoertuig bevonden en gewonden bij de overige weggebruikers, de wederpartij. Bij 190 ongevallen zijn geen gewonden gevallen bij de wederpartij. Bij 35 ongevallen zijn overige weggebruikers wél gewond geraakt; het gaat om 43 personen. Er is ook een dodelijk slachtoffer bij de wederpartij te betreuren bij een ongeval met een ambulance. In tabel 2.3 is per hulpdienst weergegeven bij hoeveel ongevallen er gewonden zijn gevallen bij de wederpartij, en hoeveel gewonden dat waren.

Tabel 2.3 Ongevallen en gewonden onder betrokkenen van de wederpartij

	Aantal ongevallen	Aantal (en percentage) ongevallen waarbij betrokkenen van de wederpartij gewond raakten	Totaal aantal betrokkenen van de wederpartij dat gewond is geraakt
Politie	153	22 (14 %)	27
Brandweer	14	2 (14 %)	2
Ambulance	52	10 (19 %)	13
Overige diensten	6	1 (17 %)	1
Totaal	225	35 (16 %)	43

In absolute zin vielen de meeste gewonden onder de wederpartij bij ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken was (27 gewonden bij 22 ongevallen).

In tabel 2.4 wordt een overzicht gegeven van de aantallen gewonde weggebruikers die naar het ziekenhuis zijn vervoerd. Dit is een indicatie voor de ernst van de verwondingen (de daadwerkelijke verwondingen zijn onbekend).

Tabel 2.4 Gewonden onder weggebruikers

	Aantal gewonde weggebruikers	Ter plaatse behandeld, niet naar ziekenhuis	Naar ziekenhuis vervoerd, maar niet opgenomen	Naar ziekenhuis vervoerd, afloop onbekend	Opgenomen in het ziekenhuis	Verwondingen onbekend
Politie	27	4	13	4	5	1
Brandweer	2	1	0	1	0	0
Ambulance	13	0	5	4	4	0
Overige diensten	1	0	0	1	0	0
Totaal	43	5	18	10	9	1

Ook onder de inzittenden van de bij ongevallen betrokken voorrangsvoertuigen zijn gewonden gevallen. In totaal raakten 36 inzittenden van het voorrangsvoertuig gewond bij 27 ongevallen, zie tabel 2.5.

Tabel 2.5 Ongevallen en gewonden onder inzittenden van het voorrangsvoertuig

	Aantal ongevallen	Aantal (en percentage) ongevallen waarbij inzittenden van het voorrangsvoertuig gewond raakten	Totaal aantal inzittenden van het voorrangsvoertuig dat gewond is geraakt
Politie	153	16 (10 %)	17
Brandweer	14	4 (29 %)	7
Ambulance	52	7 (13 %)	12
Overige diensten	6	0 (0 %)	0
Totaal	225	27 (12 %)	36

In tabel 2.6 wordt een overzicht gegeven van de aantallen gewonde inzittenden van het voorrangsvoertuig die naar het ziekenhuis zijn vervoerd. Dit is een indicatie voor de ernst van de verwondingen (de daadwerkelijke verwondingen zijn onbekend).

Tabel 2.6 Gewonden onder inzittenden van het voorrangvoertuig

	Aantal gewonde inzittenden van het voorrangvoertuig	Ter plaatse behandeld, niet naar ziekenhuis	Naar ziekenhuis vervoerd, maar niet opgenomen	Naar ziekenhuis vervoerd, afloop onbekend	Opgenomen in het ziekenhuis	Verwondingen onbekend
Politie	17	5	7	2	2	1
Brandweer	7	3	2	1	1	0
Ambulance	12	1	7	0	4	0
Overige diensten	0	0	0	0	0	0
Totaal	36	9	16	3	7	1

3 Omstandigheden van de ongevallen

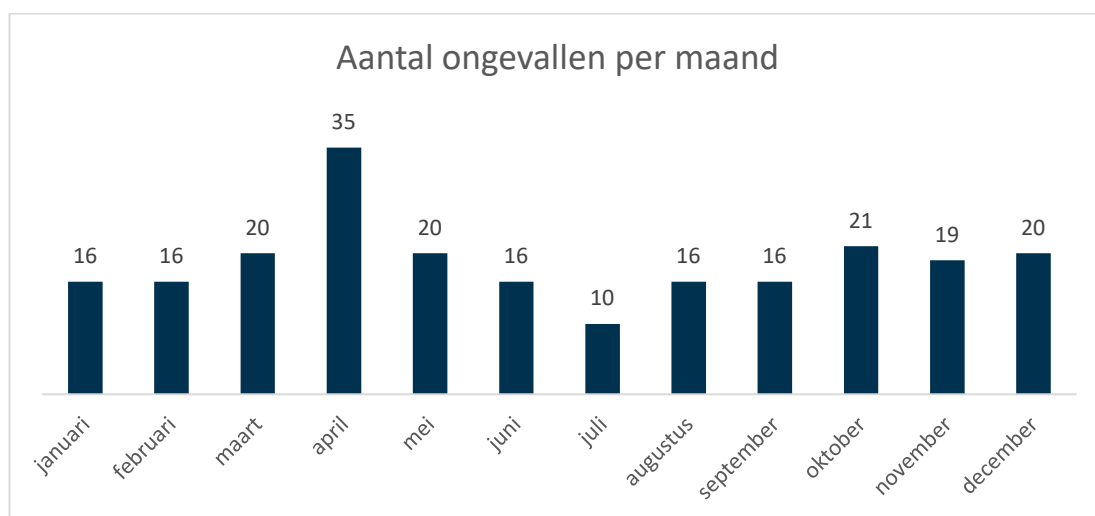
In dit hoofdstuk zijn van de geregistreerde ongevallen de volgende vier onderzochte kenmerken uitgewerkt: algemene kenmerken, omgevingskenmerken, voertuigkenmerken en menskenmerken.

3.1 Algemene kenmerken

In deze paragraaf worden de algemene kenmerken beschreven van de ongevallen met voorrangsvuortuigen in 2022 en 2023.

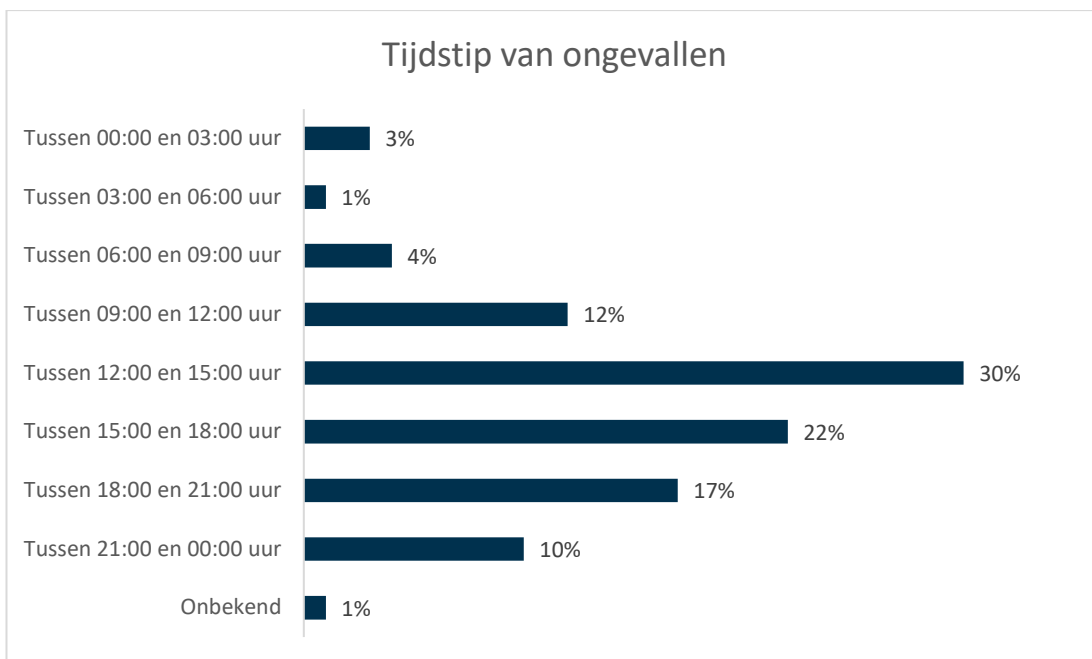
3.1.1 Maand en tijdstip

In april vond het grootste aantal ongevallen plaats, in juli het kleinste. Zie figuur 3.1.



Figuur 3.1 Aantal ongevallen per maand (n = 225)

In 2022 en 2023 vonden de meeste ongevallen met voorrangsvuortuigen plaats tussen 12.00 en 15.00 uur. In figuur 3.2 is het percentage ongevallen per tijdvak van drie uur weergegeven. Het kleinste aantal ongevallen vond plaats tussen 3.00 en 6.00 uur.



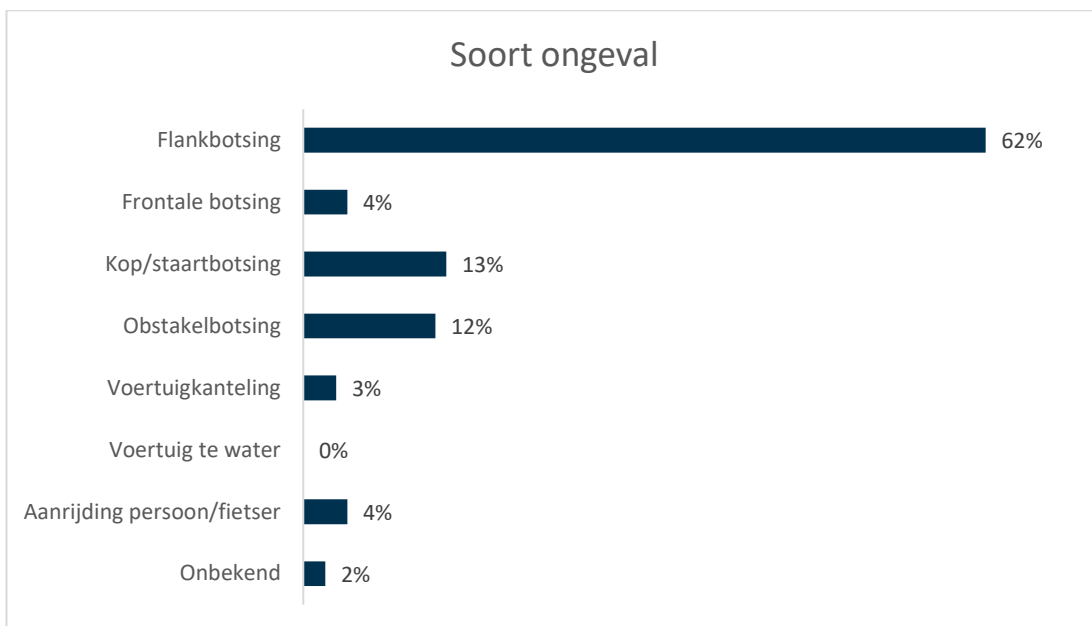
Figuur 3.2 Tijdstip van ongevallen (n = 225)

3.1.2 Wederpartij

Bij de meeste ongevallen met voorrangsvoertuigen was sprake van een wederpartij (86 %, n = 193); de overige 32 ongevallen (14 %) waren eenzijdige ongevallen. In 69 % (n = 22) van de eenzijdige ongevallen ging het om ongeval met een politievoertuig, in 28 % (n = 9) om een ongeval met een brandweervoertuig en in 3 % (n = 1) om een ongeval met een ambulance.

3.1.3 Soort ongeval

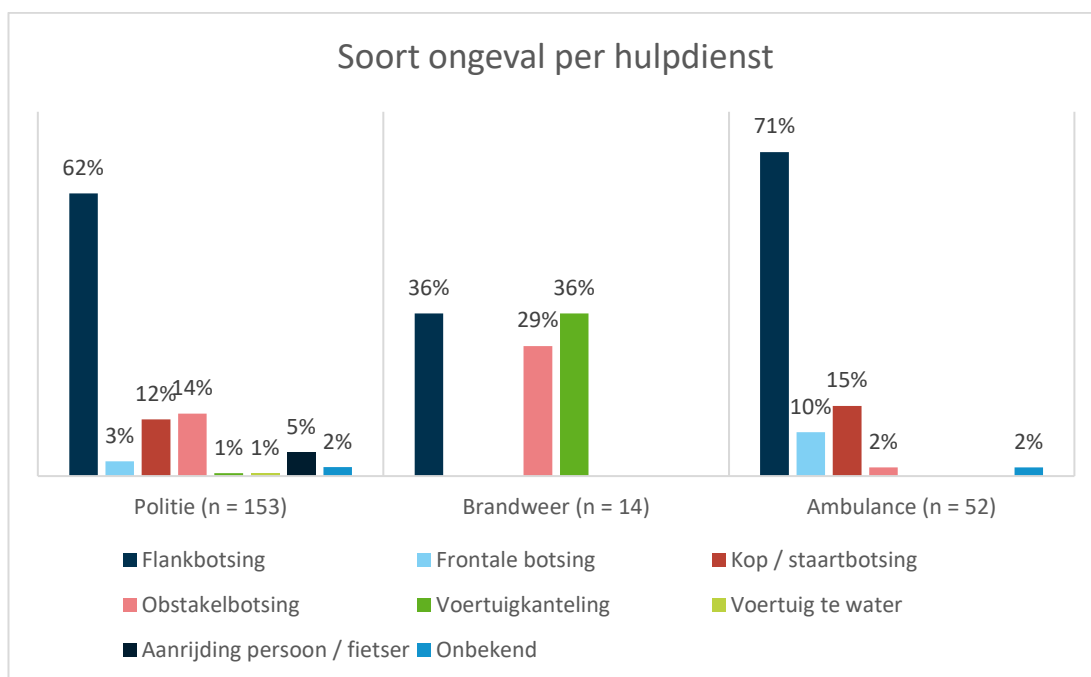
In figuur 3.3 zijn de verschillende soorten ongevallen met voorrangsvoertuigen in 2022 en 2023 weergegeven.



Figuur 3.3 Soort ongeval (n = 225)

Uit de gegevens blijkt dat de ongevallen met voorrangsvoertuigen in 2022 en 2023 vooral flankbotsingen waren (62 %, n = 140), gevolgd door kop-staartbotsingen (13 %, n = 29) en obstakelbotsingen (12 %, n = 26). Van vijf ongevallen is de soort niet bekend.

In figuur 3.4 is het type ongevallen weergegeven per hulpdienst. Flankbotsingen zijn bij elke hulpdienst de meest voorkomende soort ongevallen, maar bij de brandweer komen voertuigkantelingen net zo vaak voor. Kop-staartbotsingen kwamen het meest voor bij ongevallen van de ambulance (15 %, n = 8). Obstakelbotsingen kwamen bij de brandweer (29 %) vaker voor dan bij politie en ambulance (politie 14 % en ambulance 2 %).



Figuur 3.4 Soort ongeval per hulpdienst (n = 219)

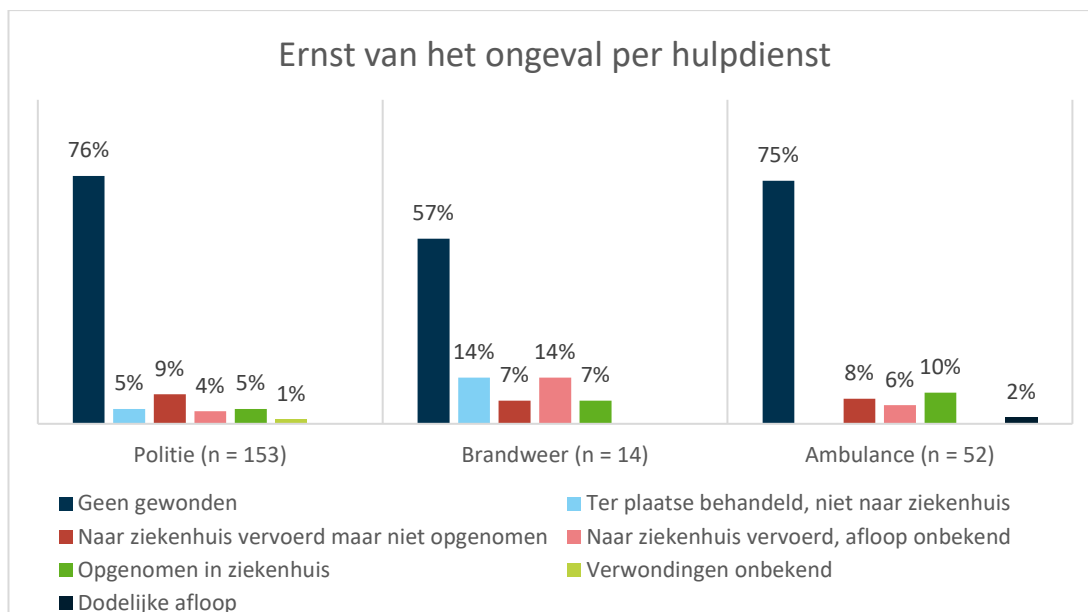
3.1.4 Ernst van het ongeval²

De ernst van de verwondingen van slachtoffers (en daarmee de ernst van de ongevallen) is vaak onbekend. Wat vaak wél bekend is, is of de gewonden ter plaatse zijn behandeld of naar het ziekenhuis zijn vervoerd. Dit geeft een indicatie van de ernst van het ongeval.

Bij de meeste ongevallen is er geen sprake van gewonden (75 %, n = 169). Bij 8 % (n = 19) van alle ongevallen zijn gewonden naar het ziekenhuis vervoerd maar niet opgenomen, bij 6 % (n = 13) is iemand opgenomen in het ziekenhuis en bij 5 % (n = 12) is een gewonde naar het ziekenhuis vervoerd, maar is de afloop onbekend. Bij 4 % van de ongevallen (n = 9) is een gewonde ter plaatse behandeld en bij 1 % (n = 2) zijn de verwondingen van het slachtoffer onbekend. Bij één ongeval is een dodelijk slachtoffer gevallen.

Wanneer gekeken wordt naar de verschillende diensten, worden bij de ongevallen waar de brandweer bij betrokken is verhoudingsgewijs meer gewonden naar het ziekenhuis vervoerd. Deze ongevallen lijken daarmee ernstiger van aard te zijn. Zie figuur 3.5.

² In dit rapport is 'ernstig ongeval' gedefinieerd als een ongeval waarbij minimaal een van de slachtoffers naar het ziekenhuis vervoerd is.



Figuur 3.5 Ernst van het ongeval per hulpdienst (n = 219)

3.1.5 Inhaalactie

Een derde van de ongevallen (33 %, n = 73) vond plaats tijdens een inhaalactie van de bestuurder van het voorrangsvoertuig. In 63 % (n = 142) van de ongevallen was geen sprake van een inhaalactie en van 4 % (n = 10) was het onbekend of er sprake was van een inhaalactie door de voorrangsvoertuigbestuurder.

Ongevallen tijdens een inhaalactie van het voorrangsvoertuig kwamen het meest voor bij politie (34 %, n = 52) en ambulance (29 %, n = 15); bij de brandweer vond 21 % van de ongevallen plaats tijdens een inhaalactie (n = 3).

3.1.6 Aantal inzittenden

Inzittenden voorrangsvoertuig

Het aantal inzittenden van de betrokken voorrangsvoertuigen is weergegeven in tabel 3.1. In 64 % van de ongevallen zaten 2 personen in het voorrangsvoertuig en in 25 % zat alleen de bestuurder in het voorrangsvoertuig; het grootste aantal inzittenden was 6.

Tabel 3.1 Aantal inzittenden in het voorrangsvoertuig

	Politie	Brandweer	Ambulance	Overig	Totaal
1 inzittende	45	3	4	4	56
2 inzittenden	102	2	39	2	145
3 inzittenden	6	1	7	0	14
4 inzittenden	0	1	0	0	1
5 inzittenden	0	0	1	0	1
6 inzittenden	0	7	1	0	8
Totaal	153	14	52	6	225

Inzittenden van het voertuig van de wederpartij

In 193 gevallen was er een wederpartij betrokken bij het ongeval. In 72 % (n = 163) van deze gevallen zat alleen een bestuurder in het voertuig van de wederpartij. In 10 % (n = 23) zaten er 2 inzittenden in het voertuig en in 2 % (n = 4) 3 inzittenden. Bij de overige ongevallen (n = 3) waren er 4 of 5 inzittenden.

3.2 Omgevingskenmerken

In deze paragraaf worden de omgevingskenmerken van de ongevallen met voorrangsvoertuigen beschreven.

3.2.1 Type weg

Ruim twee derde van de ongevallen vond plaats op wegen binnen de bebouwde kom (71 %, n = 160). Daarnaast vond 24 % van de ongevallen plaats op wegen buiten de bebouwde kom (n = 53) en 5 % op een autosnelweg (n = 11). Van 1 ongeval is het type weg niet bekend.

Kruispunten

Het merendeel van de onderzochte ongevallen heeft plaatsgevonden op een kruispunt (62 %, n = 140); 36 % (n = 82) vond niet plaats op een kruispunt. Verder is van 3 ongevallen (1 %) onbekend of het een ongeval op een kruispunt betrof.

Er is ook per hulpdienst gekeken hoe vaak ongevallen plaatsvonden op kruispunten. Hieruit blijkt dat deze ongevallen bij alle diensten ongeveer even vaak voorkwamen: bij de politie vond 60 % (n = 92) van de ongevallen plaats op een kruispunt, bij de brandweer 64 % (n = 9) en bij de ambulance 69 % (n = 36).

Type kruispunt

De ongevallen die op een kruispunt hebben plaatsgevonden, zijn uitgesplitst naar type kruispunt. Bij 60 % (n = 87) van de ongevallen op een kruispunt betrof het een viertaks kruispunt en bij 25 % (n = 36) een drietaks kruispunt. Daarnaast hebben 11 ongevallen op een enkelstrooksrotonde (8 %) plaatsgevonden en 2 ongevallen op een meerstrooksrotonde (2 %). Bij 4 ongevallen was er sprake van een verkeersplein (3 %) en bij 3 ongevallen is het type kruispunt onbekend (2 %).

Zicht op het kruispunt

Er is ook gevraagd of het zicht op het kruispunt werd geblokkeerd of beperkt. Bij 22 ongevallen op kruispunten (15 %) werd het zicht niet geblokkeerd of beperkt. Bij 11 ongevallen (8 %) was er geen volledig zicht. Van 107 ongevallen (77 %) is niet bekend of er volledig zicht was over het kruispunt.

Verkeerslichten

Er is gekeken of er verkeerslichten aanwezig waren bij de ongevallen op kruispunten. In ruim twee derde van de gevallen (70 %, n = 100) waren er verkeerslichten aanwezig, en in 40 gevallen (28 %) niet. Bij 3 ongevallen is het onbekend of er verkeerslichten aanwezig waren.

Voor de 100 ongevallen die op een kruispunt met verkeerslichten hebben plaatsgevonden, is gekeken naar de voorrangssituatie voor zowel de bestuurder van het voorrangsvoertuig als de bestuurder van de wederpartij. Het blijkt dat bij 77 % van de ongevallen (n = 77) het verkeerslicht voor de wederpartij op groen stond en voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig op rood.

voertuig op rood. Bij 6 ongevallen (6 %) hadden zowel de voorrangsvoertuigbestuurder als de wederpartij groen licht en in 3 gevallen hadden beide partijen rood licht (3 %). Bij 3 ongevallen (3 %) had het voorrangsvoertuig groen licht en de wederpartij rood licht. Van 11 ongevallen (11 %) is de voorrangssituatie niet bekend. De verkeerslichtsituatie is weergegeven in figuur 3.6.



Figuur 3.6 Verkeerslichtsituatie voor het voorrangsvoertuig en de wederpartij (n = 100)

3.2.2 Toegestane en gereden snelheid van het voorrangsvoertuig

Er is gekeken naar de toegestane maximumsnelheid voor het voorrangsvoertuig. Daarnaast is gekeken of de snelheid volgens de brancherichtlijn is overschreden.

Toegestane maximumsnelheid voor het voorrangsvoertuig

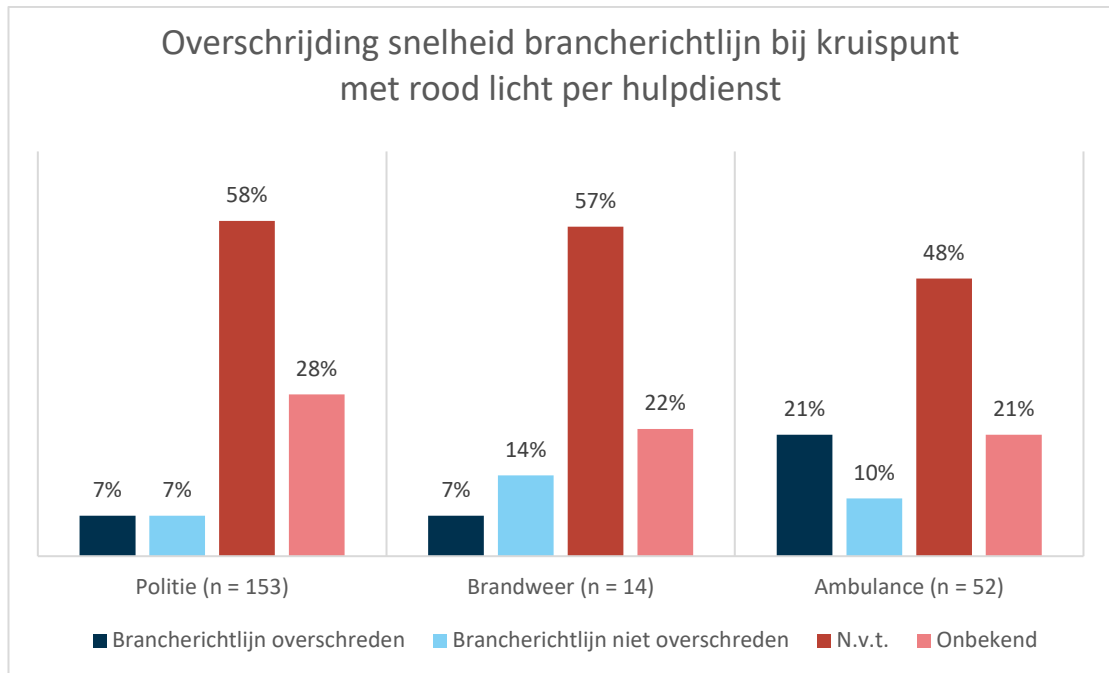
Meer dan de helft van de ongevallen (57 %, n = 129) vond plaats op een weg waarbij de toegestane maximumsnelheid 50 kilometer per uur (km/u) is. Verder vonden 32 ongevallen (14 %) plaats op wegen waar 80 km/u is toegestaan, 22 ongevallen op wegen met een toegestane maximale snelheid van 30 km/u (10 %) en 17 ongevallen op wegen waar 70 km/u gereden mag worden (8 %). Overige ongevallen vonden plaats op wegen met een toegestane maximumsnelheid van 100 km/u (5 %, n = 12), 60 km/u (5 %, n = 11) en 120 km/u (1 %, n = 1). De toegestane maximumsnelheid voor het voorrangsvoertuig is van 1 ongeval niet bekend.

Overschrijden van de snelheid volgens de brancherichtlijn

Er is gekeken of de voorrangsvoertuigbestuurder de snelheid uit de geldende brancherichtlijnen heeft overschreden. De basis hiervoor zijn de gegeven antwoorden over de gereden snelheid en de uitgangspunten in de brancherichtlijn. Van 46 ongevallen is de gereden snelheid van het voorrangsvoertuig bekend. In 24 van deze gevallen heeft de bestuurder de snelheid van de brancherichtlijnen overschreden. Dit gebeurde 23 keer op een kruispunt waarbij het voorrangsvoertuig een rood verkeerslicht passeerde en 1 keer op een kruispunt zonder verkeerslichten binnen de bebouwde kom.

De ambulance heeft in verhouding drie keer zo vaak de snelheid van de brancherichtlijnen overschreden dan de politie en brandweer bij ongevallen die plaatsvonden tijdens het passeren van een rood verkeerslicht. De ambulance heeft in 11 gevallen (21 %) het rode

verkeerslicht met te hoge snelheid gepasseerd, de politie 10 keer (7 %) en de brandweer 1 keer (7 %). Zie ook figuur 3.7.



Figuur 3.7 Overschrijding van de snelheid van de brancherichtlijn bij ongevallen waarbij het voorrangsvoertuig een rood verkeerslicht passeert (n = 219)

De mate van overschrijding van de snelheid in de brancherichtlijn is bepaald op basis van de politiegegevens en verklaringen uit de digitale vragenlijsten van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Een rood verkeerslicht mag volgens de brancherichtlijnen met maximaal 20 km/u gepasseerd worden. In de praktijk is te zien dat de mate van overschrijding (het aantal kilometers boven de 20 km/u) gemiddeld 26,5 km/u is, met een minimum van 5 km/u en een maximum van 67 km/u. Op het bovengenoemde kruispunt zonder verkeerslichten binnen de bebouwde kom is de toegestane snelheid met 48 km/u overschreden.

3.2.3 Toegestane en gereden snelheid door de wederpartij

Er is gekeken naar de voor de wederpartij toegestane maximumsnelheid. Daarnaast is gekeken of de geldende maximumsnelheid is overschreden.

Toegestane maximumsnelheid voor de wederpartij

Naast de toegestane reguliere maximumsnelheid op het wegdeel van het voorrangsvoertuig is ook gekeken naar de maximumsnelheid van de wederpartij. Bij 94 % van de ongevallen (n = 182) was de toegestane snelheid dezelfde als die op het wegdeel waarop het voorrangsvoertuig reed. In 11 gevallen (6 %) betrof het kruispunten waarbij op de ene weg een andere maximumsnelheid gold dan op de kruisende weg. In 7 van deze gevallen had de wederpartij een lagere maximumsnelheid dan toegestaan op het wegdeel waarop het voorrangsvoertuig reed en in 4 gevallen een hogere maximumsnelheid.

Gereden snelheid

Over 22 ongevallen waarbij een wederpartij betrokken was (11 %), is in verklaringen van de voorrangsvoertuigbestuurder of in de politiegegevens aangegeven dat de wederpartij de maximumsnelheid niet had overschreden. Van 87 % (n = 167) van de gevallen is niet bekend of de wederpartij de maximumsnelheid heeft overschreden. Bij 4 ongevallen (2 %)

heeft de wederpartij de maximumsnelheid overschreden. Het gaat hierbij om snelheidsoverschrijdingen van 10 tot en met 15 km/u (n = 4).

3.2.4 Weersomstandigheden en lichtsituatie

Er is gekeken of weersomstandigheden een rol speelden bij het ontstaan van de ongevallen. Bij 216 ongevallen speelden de weersomstandigheden geen rol. Tijdens 4 ongevallen regende het, tijdens 2 ongevallen was er sprake van sneeuw, ijzel of gladheid, bij eveneens 2 ongevallen was er sprake van een laagstaande zon en tijdens 1 ongeval was er sprake van mist.

Er is ook gevraagd naar de lichtsituatie op het moment van het ongeval, oftewel of het buiten licht was, schemerig of donker. Bij 155 ongevallen (69 %) was het licht buiten, bij 16 ongevallen (7 %) was het schemerig en bij 52 ongevallen (23 %) was het buiten donker. Van 2 ongevallen is de lichtsituatie niet bekend.

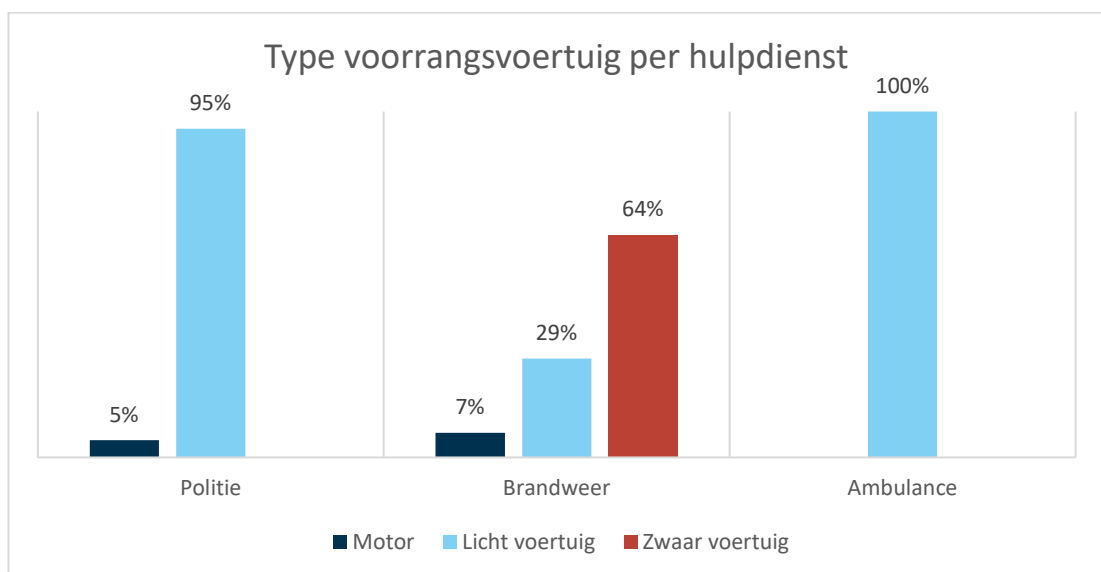
3.3 Voertuigkenmerken

In deze paragraaf worden achtereenvolgens het type voorrangvoertuig en het type vervoermiddel van de wederpartij beschreven.

Type voorrangvoertuig

Bij 92 % (n = 208) van de ongevallen was een licht voorrangvoertuig (≤ 5.000 kilogram) betrokken. Er waren 9 ongevallen (4 %) waarbij een zwaar voertuig (> 5.000 kilogram) betrokken was en 8 ongevallen waarbij het voorrangvoertuig een motor was (4 %).

In figuur 3.8 is het type voorrangvoertuig dat in 2022 en 2023 bij een ongeval betrokken was per hulpdienst weergegeven. Bij de politie was het voorrangvoertuig in 95 % (n = 146) van de ongevallen een licht voertuig en in 5 % (n = 7) van de ongevallen een motor. Bij de ongevallen van de ambulance was het voorrangvoertuig in 100 % (n = 52) van de ongevallen een licht voertuig. Bij de brandweer ging het in 64 % (n = 9) van de gevallen om een zwaar voertuig, in 29 % (n = 4) van de gevallen om een licht voertuig en in 7 % van de gevallen (n = 1) om een motor.

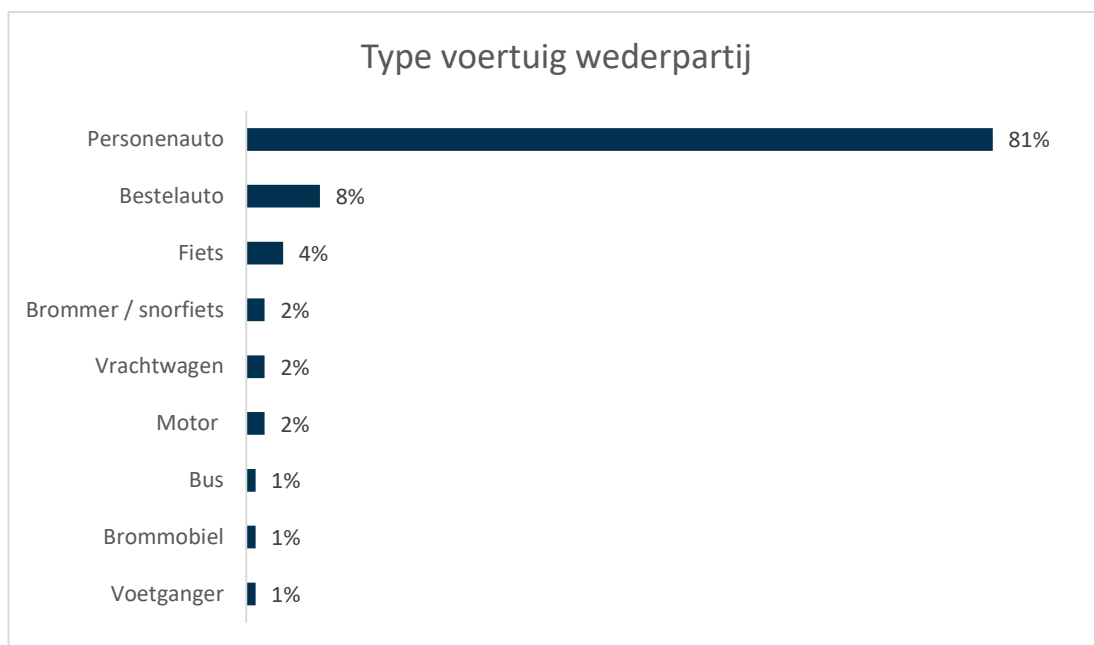


Figuur 3.8 Type voorrangvoertuig per hulpdienst (n = 219)

De invloed van de zwaarte van de voertuigen van de hulpdiensten op de ernst van de ongevallen wordt geanalyseerd in paragraaf 3.6.

Type vervoermiddel van de wederpartij

Bij 193 ongevallen was er sprake van een wederpartij. Bij de meerderheid hiervan was het vervoermiddel van de wederpartij een personenauto (81 %, n = 157). Zie figuur 3.9.



Figuur 3.9 Type vervoermiddel van de wederpartij (n = 193)

3.4 Menskenmerken

In deze paragraaf worden de kenmerken van de betrokken personen beschreven, dat wil zeggen van de bestuurders van de voorrangsvuortuigen en die van de voertuigen van de wederpartij.

3.4.1 Rijervaring

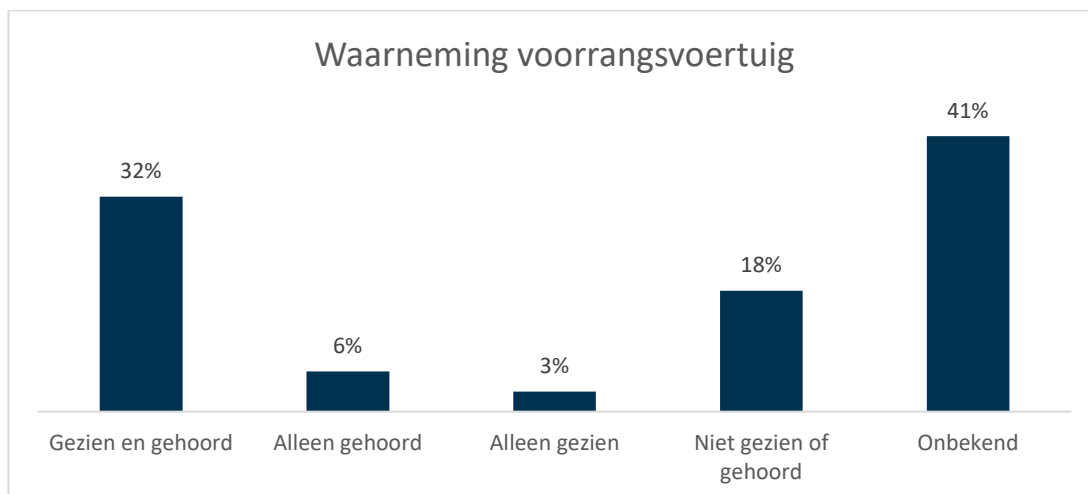
De rijervaring van de bestuurders van voorrangsvuortuigen die bij een ongeval betrokken zijn geweest, is op verschillende manieren in beeld gebracht. Er is gekeken naar het aantal jaar dat zij werkzaam waren als bestuurder van een voorrangsvuortuig en naar het aantal spoedritten dat zij per maand reden. Van 9 van de voorrangsvuortuigbestuurders die bij een ongeval betrokken waren, zijn deze gegevens bekend. Zij hadden gemiddeld 11 jaar ervaring met het rijden van spoedritten, uiteenlopend van 2 tot 20 jaar. Het aantal spoedritten dat zij per maand hadden gereden, loopt erg uiteen, variërend van 3 tot 100. Gemiddeld gaat het om 54 spoedritten per maand.

3.4.2 Bijscholing

Uit de vragenlijst en de politiegegevens is informatie opgehaald over het volgen van een bijscholing in de afgelopen drie jaar. Van 92 % van de bestuurders is dit niet bekend (n = 208). Van de bestuurders van wie dit wel bekend is (8 %, n = 17), heeft iedereen een bijscholing gevolgd. Zij hebben ook allemaal tijdens de bijscholing met optische en geluidssignalen geoefend op de openbare weg.

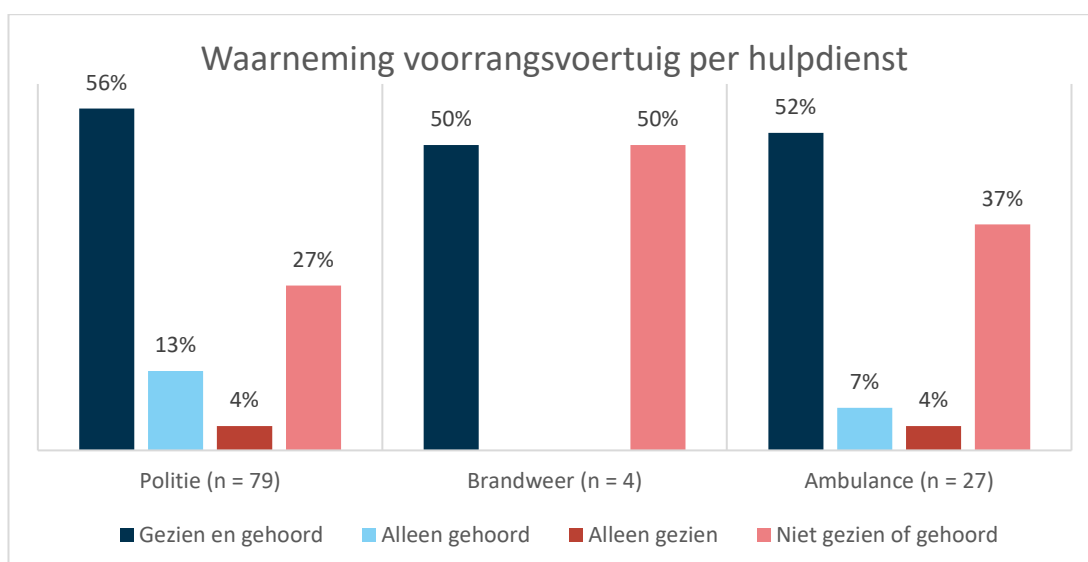
3.4.3 Waarneming van het voorrangsvoertuig

Bij ongeveer een derde van de ongevallen met een wederpartij (32 %, n = 62) in 2022 en 2023 had deze wederpartij het voorrangsvoertuig *wel* gezien en gehoord. In 18 % van de gevallen (n = 34) had de weggebruiker die in botsing kwam met het voorrangsvoertuig dit *niet* gezien of gehoord. Van 41 % van de gevallen (n = 80) is onbekend of de wederpartij het voorrangsvoertuig heeft waargenomen. Zie figuur 3.10.



Figuur 3.10 Waarneming van het voorrangsvoertuig door de wederpartij (n = 193)

De waarneming van het voorrangsvoertuig door de wederpartij verschilt – voor zover bekend – enigszins per hulpdienst. De brandweer werd in 50 % van de ongevallen niet gezien of gehoord door de wederpartij, de ambulance werd in 37 % van de ongevallen niet waargenomen en de politie in 27 % van de ongevallen. De politie werd het vaakst wel gezien en gehoord, namelijk in 56 % van de ongevallen. De ambulance werd in 52 % van de ongevallen waargenomen door de wederpartij en de brandweer in 50 % van de ongevallen. Zie figuur 3.11.



Figuur 3.11 Waarneming van het voorrangsvoertuig door de wederpartij, per hulpdienst (n = 110)

3.5 Omstandigheden na afloop van het ongeval

In deze paragraaf wordt beschreven of het ongeval juridische gevolgen heeft gehad voor de voorrangsvoertuigbestuurder en welke impact het ongeval heeft gehad (zowel op persoonlijk als op professioneel vlak).

3.5.1 Strafrechtelijke consequenties

Uit de vragenlijst en de politiegegevens is informatie opgehaald over mogelijke strafrechtelijke consequenties van het ongeval voor de bestuurder van het voorrangsvoertuig. Van 96 % (n = 216) is hierover niets bekend. Van de ongevallen waarvan dit wél bekend is, heeft 44 % (n = 4) geen strafrechtelijke consequenties gehad voor de betrokken bestuurders van de voorrangsvoertuigen. Voor 1 bestuurder van een voorrangsvoertuig (12 %) heeft het ongeval wél strafrechtelijke consequenties gehad: de zaak is uiteindelijk geseponeerd³. In 4 gevallen (44 %) was het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval nog niet afgerond.

3.5.2 Impact op de chauffeur

Er is gevraagd naar de impact die het ongeval heeft gehad op de chauffeur van het voorrangsvoertuig. De bevrageden konden hier in eigen woorden antwoord op geven. In totaal hebben 9 chauffeurs hun ervaring gedeeld. Zo hebben 4 chauffeurs aangegeven erg geschrokken te zijn van het ongeval, maar dat er altijd een kans is dat dit soort dingen gebeuren. Daarnaast hebben 2 chauffeurs aangegeven dat ze na het ongeval toch anders achter het stuur zitten en minder zelfverzekerd of sneller geïrriteerd zijn als medeweggebruikers met andere dingen bezig zijn dan met het verkeer. Eveneens 2 chauffeurs schrijven dat het ongeval een behoorlijke lichamelijke impact heeft gehad: ze hebben maanden niet kunnen werken. 1 chauffeur geeft aan zich te schamen omdat hij collega's in gevaar heeft gebracht.

3.6 Nadere analyse van de onderlinge samenhang tussen kenmerken

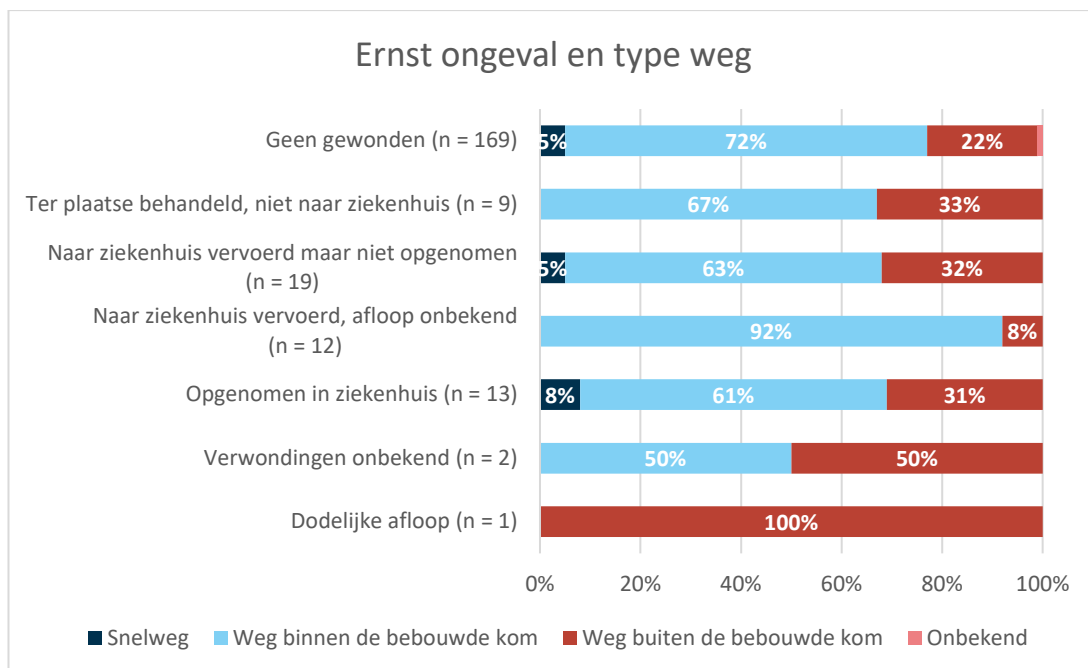
In een nadere analyse is gekeken of er kenmerken zijn die samenhangen met de ernst van het ongeval, het soort ongeval, het overschrijden van de snelheid van de brancherichtlijn en de waarneming door de bestuurder van de wederpartij.

3.6.1 Ernst van het ongeval

De relatie tussen het type weg en de ernst van het ongeval

Bij 55 ongevallen raakten personen gewond. Uit de analyse van de gegevens blijkt dat de meeste ernstige ongevallen op wegen binnen de bebouwde kom hebben plaatsgevonden. Het gaat om ruim twee derde van de ongevallen (70 %, n = 31) waarbij gewonden naar het ziekenhuis zijn vervoerd (n = 44). Zie ook figuur 3.12.

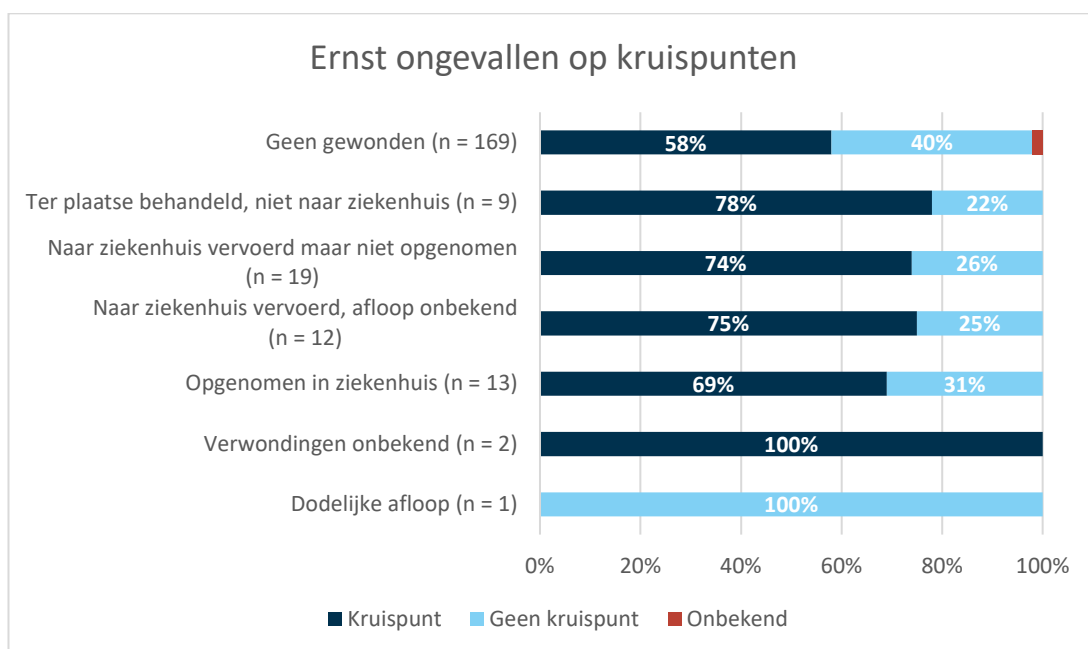
³ Een sepot is een beslissing van het Openbaar Ministerie om een strafbaar feit niet te vervolgen.



Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

Figuur 3.12 De relatie tussen de ernst van het ongeval en het type weg (n = 225)

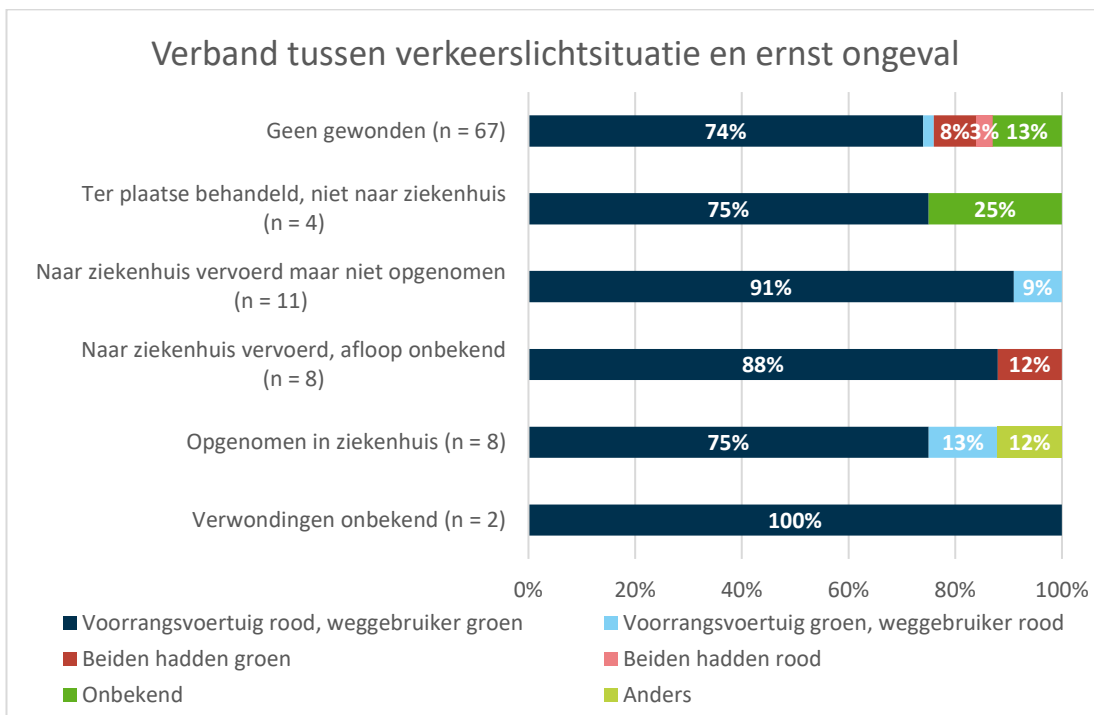
Ongevallen op kruispunten blijken het ernstigste verloop te kennen. Bijna driekwart van de ongevallen waarbij slachtoffers naar het ziekenhuis vervoerd moesten worden, vond plaats op een kruispunt. Zie figuur 3.13.



Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

Figuur 3.13 De ernst van ongevallen op kruispunten (n = 225)

In totaal hebben 100 ongevallen plaatsgevonden op een kruispunt met verkeerslichten. In de meeste gevallen had het voorrangsvoertuig rood licht en de wederpartij groen (77 %, n = 77). De situatie met betrekking tot de verkeerslichten in relatie tot de ernst van het ongeval is weergegeven in figuur 3.14. De meeste ernstige ongevallen vonden plaats op kruispunten waarbij de bestuurder van het voorrangsvoertuig door rood licht reed.

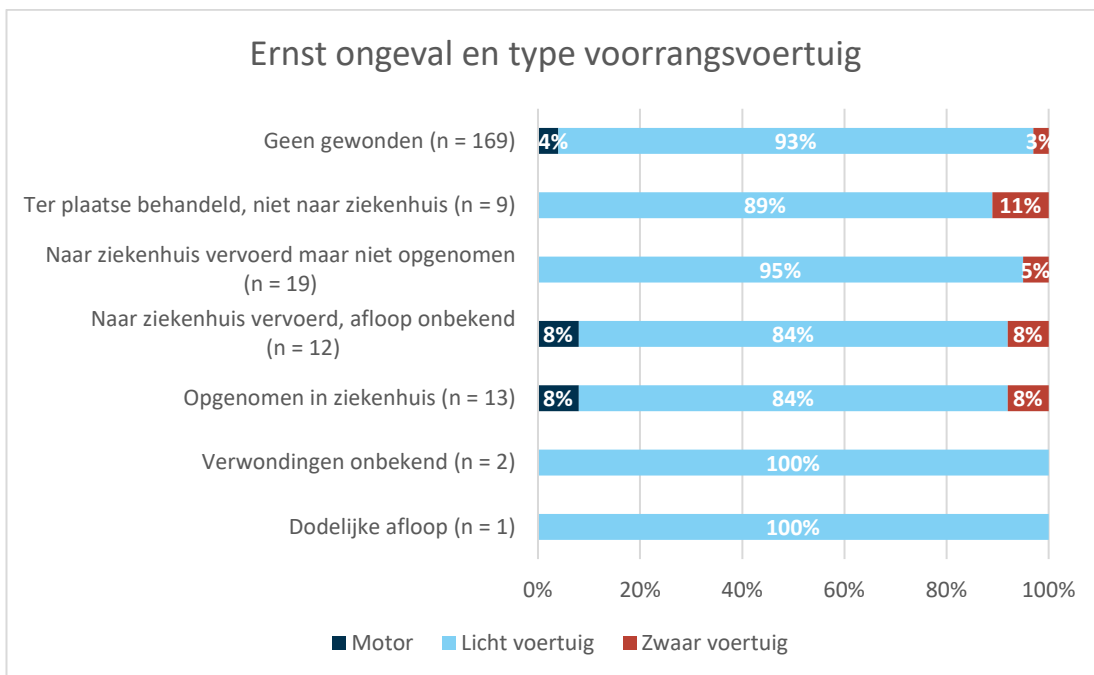


Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

Figuur 3.14 Het verband tussen de ernst van het ongeval en de voorrangssituatie op kruispunten met verkeerslichten (n = 100)

De relatie tussen het type voorrangsvoertuig en de ernst van het ongeval

In figuur 3.15 is de relatie tussen de ernst van het ongeval en het type voorrangsvoertuig weergegeven.



Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

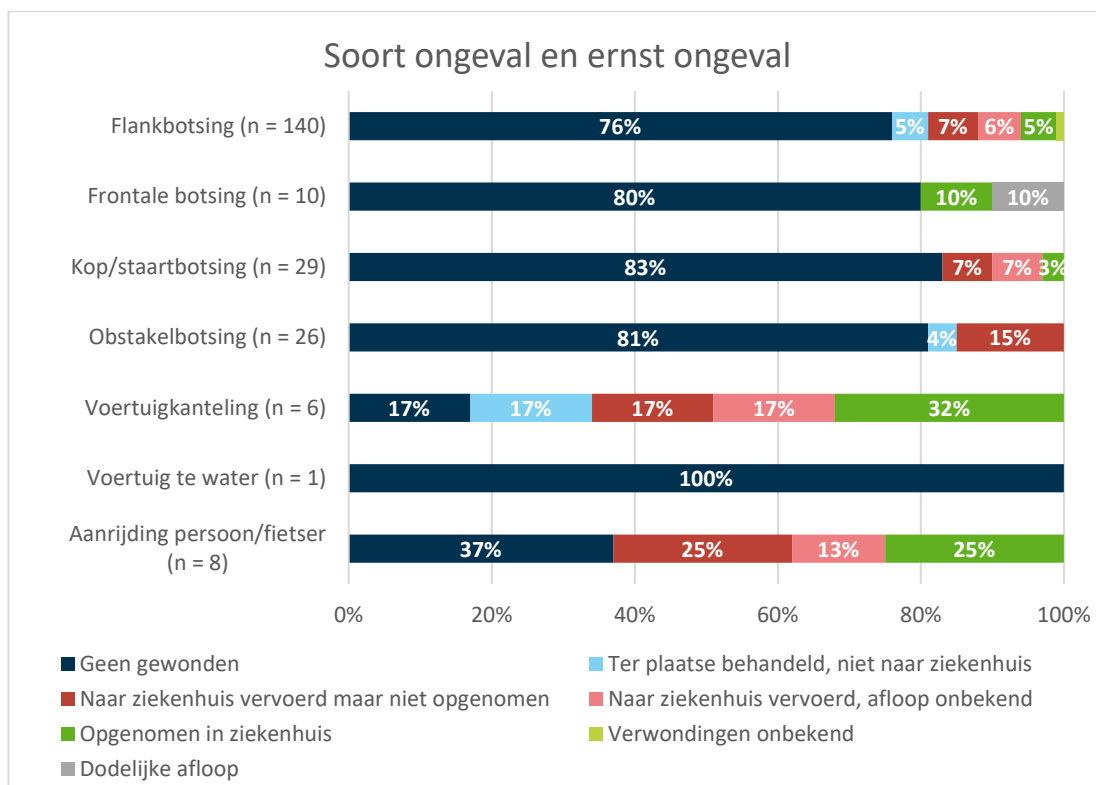
Figuur 3.15 De relatie tussen de ernst van het ongeval en het type voorrangsvoertuig (n = 225)

Uit bovenstaande figuur blijkt dat voorrangsvoertuigbestuurders of de wederpartij vaker (ernstig) gewond zijn geraakt bij ongevallen waarbij het voorrangsvoertuig een licht voertuig (≤ 5.000 kg) was.

3.6.2 Soort ongeval

De relatie tussen het soort ongeval en de ernst van het ongeval

Als wordt gekeken naar de relatie tussen de ernst van het ongeval en het soort ongeval dat heeft plaatsgevonden, lijken aanrijdingen met personen en fietsers en voertuigkantelingen vaker ernstig af te lopen dan de overige soorten ongevallen. Zie ook figuur 3.16.

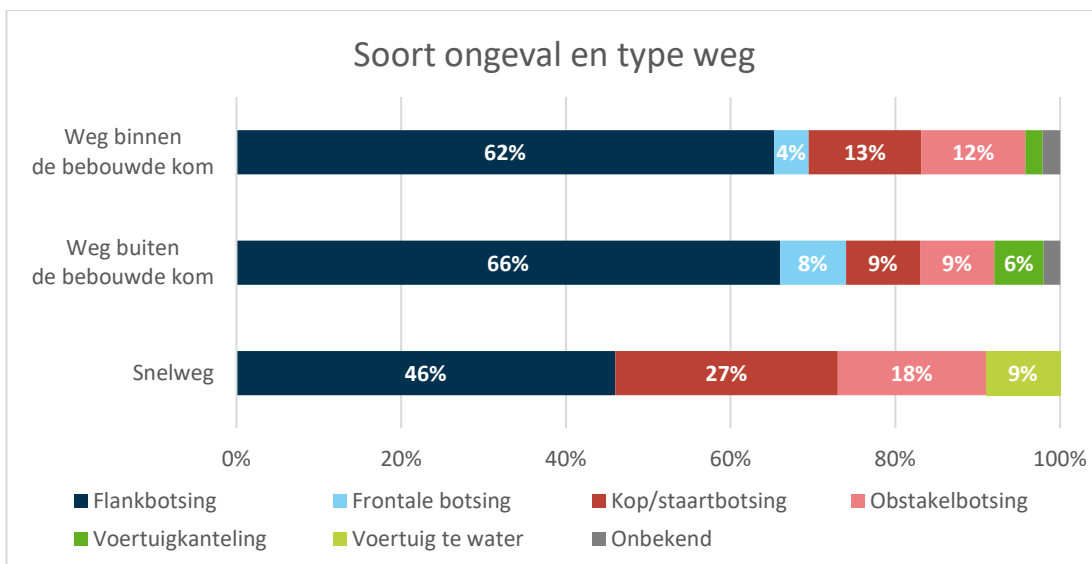


Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

Figuur 3.16 De relatie tussen het soort ongeval en de ernst van het ongeval (n = 220)

De relatie tussen het soort ongeval en het type weg

Er is gekeken naar de onderlinge samenhang tussen het soort ongeval en het type weg. Zie figuur 3.17.



Waarden lager dan 3 % zijn in deze figuur niet weergegeven.

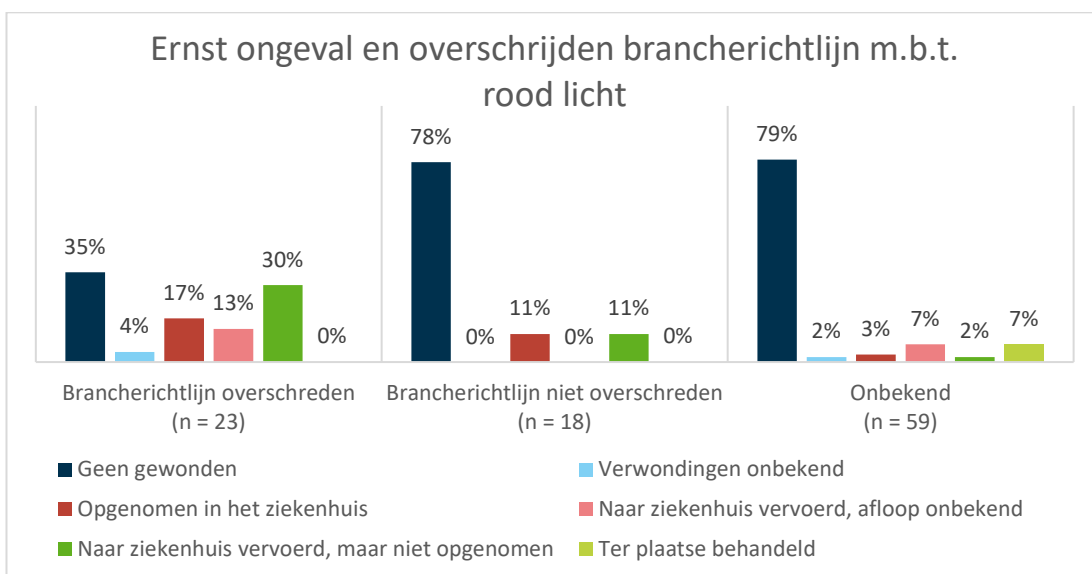
Figuur 3.17 De relatie tussen het soort ongeval en het type weg (n = 224)

Het zijn vooral flankbotsingen die voorkomen op wegen buiten de bebouwde kom. Maar ook binnen de bebouwde kom en op de snelweg komen flankbotsingen het meest voor van alle typen ongevallen. Op de snelweg komen in verhouding de meeste kop-staartbotsingen en obstakelbotsingen voor.

3.6.3 Snelheid in de brancherichtlijn

De relatie tussen het overschrijden van de snelheid in de brancherichtlijn tijdens het passeren van een rood verkeerslicht en de ernst van het ongeval

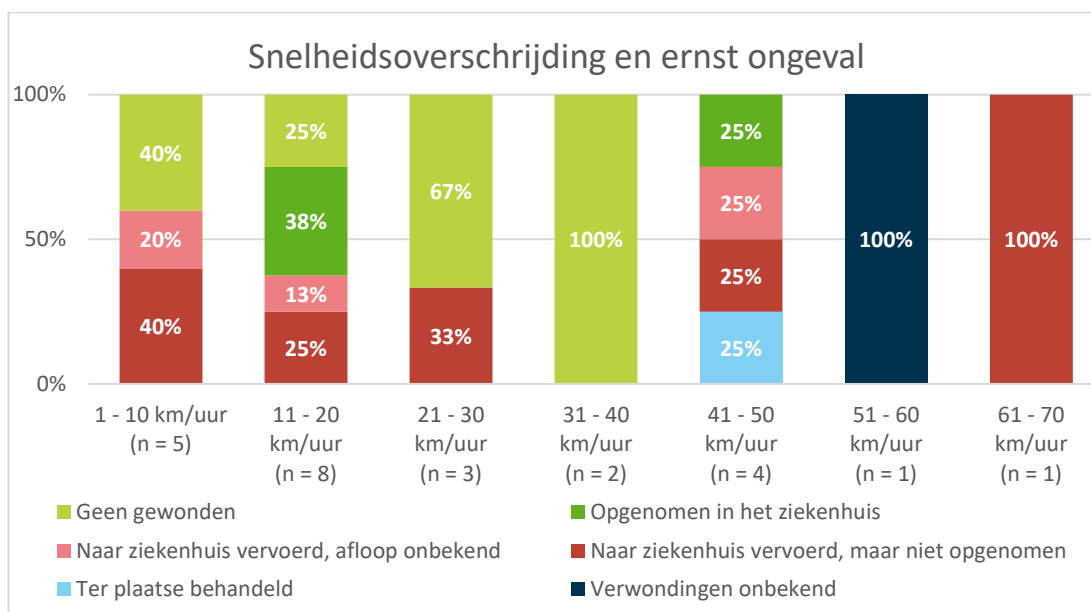
Bij 60 % van de ongevallen waarbij de geadviseerde snelheid van 20 km/uur tijdens het door rood rijden is overschreden, is een slachtoffer naar het ziekenhuis gebracht, tegenover 22 % van de ongevallen waarbij de geadviseerde snelheid niet is overschreden. Bij de meeste ongevallen waarbij de brancherichtlijn niet is overschreden, zijn geen gewonden gevallen (78 %). Zie ook figuur 3.18.



Figuur 3.18 De relatie tussen de ernst van het ongeval en de overschrijding van de brancherichtlijn (n = 100)

De relatie tussen de mate van snelheidsovertreding en de ernst van het ongeval

In figuur 3.19 is de relatie tussen de mate van de snelheidsovertreding en de ernst van het ongeval weergegeven.



Figuur 3.19 De relatie tussen de snelheidsoverschrijding en de ernst van het ongeval (n = 24)

Bij ongevallen waarbij de mate van overschrijding van de snelheidslimiet op zijn hoogst 20 km/uur was, zijn relatief meer gewonden gevallen dan bij ongevallen waarbij de snelheidsoverschrijding meer dan 20 km/uur bedroeg. Bij 9 van de 13 ongevallen (69 %) waarbij de overschrijding maximaal 20 km/uur was, zijn slachtoffers naar het ziekenhuis vervoerd. Bij 6 van de 11 ongevallen (55 %) waarbij de snelheidsoverschrijding meer dan 20 km/u bedroeg, was een gewonde betrokken.

Opvallend is dat bij de ongevallen waarbij de brancherichtlijn met 31-40 km/uur is overschreden, geen gewonden zijn gevallen. Daarnaast is het opvallend dat bij het ongeval waarbij de zeer hoge snelheidsoverschrijding van 61-70 km/uur plaatsvond, de gewonde enkel naar het ziekenhuis is vervoerd, maar niet opgenomen hoefde te worden.

3.7 Ongevalstypen

In de eerdere rapportages over ongevallen met voorrangsvoertuigen zijn de ongevalstypen beschreven. In dit huidige rapport zijn de ongevallen van 2022 en 2023 wederom ingedeeld naar type. Daarnaast is gekeken of de eerder vastgestelde ongevalstypen nog steeds voldoende passend zijn voor de ongevallen in de database. Dit blijkt voor alle zeven ongevalstypen het geval. Een nadere uitwerking van de ongevalstypen met daarbij voor elk ongevalstype een voorbeeldongeval wordt in bijlage 4 gegeven.

De volgende zeven ongevalstypen zijn ook te onderscheiden in de dataset van 2022-2023:

1. De voorrangsvoertuigbestuurder rijdt op een kruising door rood licht, terwijl de wederpartij groen licht heeft (31 %, n = 70).

2. Situaties waarin de wederpartij niet oplet of onverwacht gedrag vertoont (25 %, n = 56).
3. Een inhaalactie van de voorrangsvoertuigbestuurder (13 %, n = 30).
4. Situaties waarin de voorrangsvoertuigbestuurder niet oplet of onvoldoende afstand houdt (11 %, n = 25).
5. Verlies van voertuigbeheersing (9 %, n = 21).
6. Obstakel op de weg of in de berm (4 %, n = 9)
7. Afdeksituatie (3 %, n = 6).

Van 8 ongevallen (4 %) waren zo weinig gegevens bekend, dat zij niet konden worden toegewezen aan een ongevalstype.

4 Conclusies en discussie

In dit hoofdstuk worden de twee hoofdvragen die centraal staan in dit rapport beantwoord. Daarna volgt een discussie waarin de waarde en beperkingen van het onderzoek beschouwd worden.

4.1 Conclusies

1. Hoeveel verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen hebben in de periode 2022-2023 plaatsgevonden in Nederland en wat is de ernst van deze ongevallen?

In 2022 zijn er 117 ongevallen met voorrangsvoertuigen geregistreerd die binnen de afbakening van dit onderzoek vallen. In 2023 waren dit er 108, wat neerkomt op 225 geregistreerde ongevallen met voorrangsvoertuigen in deze twee jaar. De politie was bij 153 ongevallen betrokken, de brandweer bij 14 en de ambulance bij 52 ongevallen. Ook waren twee bestuurders van Rijkswaterstaat, twee bestuurders van Sanquin, een chauffeur van de Dienst Vervoer en Ondersteuning en een chauffeur van de Koninklijke Marechaussee betrokken bij een ongeval.

In 2022 en 2023 leidden de ongevallen tot 79 geregistreerde gewonden, van wie er 63 naar het ziekenhuis zijn gebracht voor onderzoek en/of opname en 14 personen ter plaatse zijn behandeld; van de overige 2 gewonden is het letsel onbekend. Van de 79 gewonden waren er 36 inzittenden van het voorrangsvoertuig (17 politie, 12 ambulance en 7 brandweer); de overige 43 gewonden waren inzittenden van de wederpartij. Er is ook een dodelijk slachtoffer bij de wederpartij gevallen.

2. Wat zijn de kenmerken van verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen in de periode 2022-2023?

Algemene kenmerken

De ongevallen vonden in 2022 en 2023 verspreid over het jaar plaats met een piek in april. Ruim de helft van de ongevallen vond plaats tussen 12.00 en 18.00 uur. Bij de meeste ongevallen was er sprake van een wederpartij (86 %). In iets minder dan een derde van deze ongevallen had de wederpartij het voorrangsvoertuig wel gezien en gehoord. Bijna twee derde van de aanrijdingen was een flankbotsing. Bij de meeste ongevallen zijn geen gewonden gevallen. Bij 8 % (n = 19) van de ongevallen was er sprake van een ernstig ongeval (met gewonden die naar het ziekenhuis zijn vervoerd).

Omgevingskenmerken

Bijna driekwart van de ongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom; hier vonden ook de meeste ernstige ongevallen plaats. Het merendeel van de ongevallen vond plaats op een kruispunt (62 %). In ruim twee derde van de ongevallen op kruispunten waren er verkeerslichten aanwezig; in twee derde van de gevallen had de voorrangsvoertuigbestuurder rood licht en de wederpartij groen licht. Vooral ongevallen op kruispunten kenden een ernstig

verloop, met name als het voorrangsvoertuig door rood licht reed. Het overschrijden van de snelheidsgrens genoemd in de brancherichtlijn en de mate van overschrijding bleken daarbij van grote invloed te zijn geweest.

In totaal was bij 11 % (n = 24) van de ongevallen de snelheid van de brancherichtlijn overschreden. Bij een nadere analyse bleek dat de snelheidsoverschrijding in vrijwel alle gevallen op een kruispunt met een rood verkeerslicht voor het voorrangsvoertuig plaatsvond (23 van de 24 ongevallen). Bij die ongevallen bedroeg de gemiddelde snelheid 46,5 km/u. Dit is een gemiddelde overschrijding van 26,5 km/u (bij het negeren van een rood licht schrijft de brancherichtlijn een maximumsnelheid van 20 km/u voor).

De enige overige overschrijding vond plaats op een kruispunt zonder verkeerslichten binnen de bebouwde kom. De gemiddelde snelheid was 138 km/u, terwijl de brancherichtlijn voorschrijft dat er maximaal 40 km/u boven de geldende maximumsnelheid (in deze gevallen 50 km/u) gereden mag worden. De overschrijding bedroeg dus 48 km/u.

Voertuigkenmerken

Bij 92 % (n = 208) van de ongevallen was een licht voorrangsvoertuig betrokken (≤ 5.000 kg), bij 4 % (n = 9) een zwaar voertuig (> 5.000 kg) en bij 8 ongevallen (4 %) een motor. Het type vervoermiddel van de weggebruiker betrof in de meeste gevallen een personenauto.

Menskenmerken

Voor zover bekend waren de betrokken chauffeurs van de voorrangsvoertuigen ervaren. Alle chauffeurs, van wie deze gegevens bekend waren, hadden in de drie jaren voorafgaand aan het ongeval een bijscholing gevolgd. Daarbij hadden zij allemaal geoefend op de openbare weg met optische en geluidssignalen.

Voor het merendeel van de betrokken bestuurders hadden de ongevallen geen strafrechtelijke consequenties. In 4 gevallen (44 %) was het strafrechtelijk onderzoek naar het ongeval nog niet afgerond. Voor 1 bestuurder van een voorrangsvoertuig heeft het ongeval echter wel strafrechtelijke gevolgen gehad: in dit geval is de zaak geseponneerd.

Ongevalstypen

Er zijn voor 2022-2023 zeven ongevalstypen te onderscheiden:

1. De voorrangsvoertuigbestuurder rijdt op een kruising door rood licht, terwijl de wederpartij groen licht heeft (31 %, n = 70).
2. Situaties waarin de wederpartij niet oplet of onverwacht gedrag vertoont (25 %, n = 56).
3. Een inhaalactie van de voorrangsvoertuigbestuurder (13 %, n = 30).
4. Situaties waarin de voorrangsvoertuigbestuurder niet oplet of onvoldoende afstand houdt (11 %, n = 25).
5. Verlies van voertuigbeheersing (9 %, n = 21).
6. Obstakel op de weg of in de berm (4 %, n = 9)
7. Afdeksituatie (3 %, n = 6).

Van 8 ongevallen (4 %) waren dusdanig weinig gegevens bekend, dat zij niet konden worden toegewezen aan een ongevalstype.

4.2 Discussie

In deze paragraaf worden de waarde en de beperkingen van het onderzoek bediscussieerd. Daarnaast worden aandachtspunten bij de interpretatie van de data besproken en, tot slot, de wensen voor toekomstig onderzoek aangegeven.

4.2.1 Waarde van het onderzoek

Voordat in 2013 het onderzoek naar verkeersongevallen met voorrangsvoertuigen begon, ontbrak inzicht in de hoeveelheid, ernst en kenmerken van deze ongevallen. Eerder onderzoek hiernaar was onvolledig of verouderd. Hierdoor was het onmogelijk om, anders dan op basis van persoonlijke inschatting, in opleidingen voor hulpdiensten en voorlichting voor weggebruikers de grootste risico's te benoemen. Door informatie over ongevallen met voorrangsvoertuigen te blijven verzamelen, wordt de dataset steeds completer en kunnen trends gemonitord worden. Op die manier kan steeds de meest actuele informatie rondom risicovolle situaties gebruikt worden in rijopleidingen en bijscholingen.

4.2.2 Beperkingen van het onderzoek

Een eerste beperking van dit onderzoek is dat er rekening mee gehouden moet worden dat niet alle ongevallen met voorrangsvoertuigen ook daadwerkelijk worden gevonden. Het projectteam doet zijn best om zoveel mogelijk ongevallen boven water te krijgen, maar het verzamelen van een compleet overzicht blijft moeilijk.

Niet alle veiligheidsregio's, ambulancediensten of politie-eenheden hebben actief meegewerkt aan het onderzoek. Vanwege drukte of organisatorische omstandigheden had niet iedereen de mogelijkheid om chauffeurs te benaderen om mee te werken aan het onderzoek. In de gevallen waar geen vragenlijst is ingevuld, werden de ongevallen alleen op basis van de beschikbare informatie uit mediaberichten en/of politiegegevens geanalyseerd.

De vragenlijsten die zijn ingevuld door de betrokken chauffeurs zijn van grote meerwaarde voor dit onderzoek, zeker als politiegegevens ontbreken of onvolledig zijn. Waar wel rekening mee gehouden moet worden, is dat deze manier van data verzamelen het risico op sociaal wenselijke antwoorden met zich meebrengt. De informatie die uit de vragenlijsten verkregen wordt, is daarnaast gebaseerd op (selectieve) waarneming en mogelijke aannames van de chauffeur. De kans bestaat dus, dat de verkregen informatie feitelijk onjuist of onvolledig is.

Daarnaast moet er rekening mee gehouden worden dat slechts 9 chauffeurs de vragenlijst hebben ingevuld (van de in totaal 225 ongevallen), waardoor alleen over hen informatie is gevonden over bijvoorbeeld het aantal jaren werkervaring en aantal uitrukken. Ook wat betreft de betrokken weggebruikers is niet altijd de benodigde informatie gevonden.

4.2.3 Aandachtspunt bij het interpreteren van de data

Alle hulpverleningsorganisaties hebben bij het rijden met optische en geluidssignalen een min of meer gelijksoortige taak, namelijk veilig, voorspelbaar en vlot door het verkeer gaan. Bij de interpretatie van de gegevens is het echter wel belangrijk om in gedachten te houden dat de organisaties wat betreft andere aspecten van elkaar verschillen. Denk daarbij aan de kenmerken en omvang van het wagenpark, de kenmerken van de uitrukken, het aantal uitrukken per chauffeur, personeelskenmerken et cetera. Omdat veel van deze gegevens niet van alle organisaties beschikbaar zijn, is het niet mogelijk geweest om ongevalsgege-

vens af te zetten tegen bijvoorbeeld het personeelsbestand of de voertuigvoorraad. Daarom zijn uitsluitend de absolute ongevalsgegevens gepresenteerd.

Tot slot

Het structureel monitoren van de ongevallen blijft van belang, zodat hulpdiensten, opleiders van werknemers van hulpdiensten en verkeersveiligheidsorganisaties geholpen kunnen worden bij hun inspanningen om ongevallen met voorrangsvoertuigen in de toekomst zoveel mogelijk te beperken. Dit verdient alle inspanning, zowel voor de veiligheid van hulpverleners als voor die van overige verkeersdeelnemers.

Literatuur

Artikel 29 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Opgehaald van Wetten.overheid.nl: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825>.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2010). *Internationale vergelijkbaarheid van verkeersveiligheidsgegevens.* Factsheet. SWOV.

Bijlage 1 Begrippenlijst

In deze begrippenlijst wordt beschreven wat in dit onderzoek onder de belangrijkste gebruikte begrippen wordt verstaan.

Begrip	Toelichting
Brancherichtlijn	Richtlijn waarin staat hoe een voorrangsvoertuigbestuurder zich moet gedragen als hij of zij met optische en geluidsignalen rijdt. Hier staat onder andere in beschreven met hoeveel kilometer/uur de toegestane snelheid overschreden mag worden in bepaalde situaties.
Ernst van het ongeval	Classificatie van het ongeval. De ernst van ieder ongeval is gebaseerd op het meest ernstig gewonde of dodelijke slachtoffer onder de inzittenden van het voorrangsvoertuig óf de wederpartij. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een dodelijk ongeval, een ongeval met gewonden die naar het ziekenhuis zijn vervoerd, een ongeval met gewonden die ter plaatse zijn behandeld en ongevallen zonder gewonden.
Ongevalstype	Ongevallen met een vergelijkbaar ongevalsverloop en een vergelijkbare combinatie van kenmerken, gegroepeerd tot een type.
Rijervaring	Het geheel van het aantal jaar dat iemand werkzaam is als bestuurder van een voorrangsvoertuig en het aantal spoedritten dat hij of zij als zodanig maandelijks maakt.
Soort ongeval	Geeft aan hoe de voertuigen met elkaar in botsing zijn gekomen (flankbotsing, kop-staartbotsing, et cetera) of bij een eenzijdig ongeval hoe het voertuig een ongeval heeft gekregen (voertuigkanteling, obstakelbotsing, et cetera).
Toegestane snelheid	De maximum toegestane snelheid die gereden mag worden op de plek van het ongeval.
Verkeersongeval	Gebeurtenis op een openbare weg die verband houdt met het verkeer en ten gevolge waarvan schade ontstaat aan objecten en/of letsel bij personen, en waarbij minstens één rijdend voertuig is betrokken.
Voorrangsvoertuig	Motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer, bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, en motorvoertuigen van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten die blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen.
Voorrangsvoertuigbestuurder	Persoon die een voorrangsvoertuig bestuurt.
Wederpartij	De partij die, naast het voorrangsvoertuig, ook bij het ongeval betrokken is. Dit kan een weggebruiker zijn die bijvoorbeeld als voetganger of automobilist aan het verkeer deelneemt.
Weggebruiker	Persoon die betrokken is bij een ongeval met een voorrangsvoertuig, maar zelf niet in of op het voorrangsvoertuig aanwezig is. Een weggebruiker kan zowel een voetganger of fietser als een bestuurder van een gemotoriseerd voertuig zijn. In het geval van een gemotoriseerd voertuig verstaan we onder 'weggebruiker' de bestuurder van het voertuig.

Bijlage 2 Zoektermen op internet en sociale media

Gebruikte zoektermen

Ambulance/brandweer/politie/Koninklijke Marechaussee betrokken bij ongeval/aanrijding/botsing

Ambulance/brandweer/politie/Koninklijke Marechaussee optische en geluidssignalen

Ambulance/brandweer/politie/Koninklijke Marechaussee zwaailicht en sirene

Ambulance/brandweer/politie/Koninklijke Marechaussee gecrasht

Ambulancechauffeur/brandweerman/politieagent betrokken bij ongeval/aanrijding/botsing

Ambulancechauffeur/brandweerman/politieagent gewond bij ongeval/aanrijding/botsing

Motoragent/motorrijder Marechaussee/motorambulance onderuit

Motoragent/motorrijder Marechaussee/motorambulance betrokken bij ongeval/aanrijding/botsing

Motoragent/motorrijder Marechaussee/motorambulance gewond bij ongeval/aanrijding/botsing

Huisartsenpost/rapid responder/motorambulance betrokken bij ongeval/aanrijding/botsing

Orgaantransport/medisch spoedtransport/bloedbank betrokken bij ongeval/aanrijding/botsing

Gebruikte zoekopdracht OBI4WAN

(ambulance OR ambulancevoertuig OR ziekenauto OR ziekenwagen OR brandweerwagen OR brandweerauto OR tankautospuiter OR autoladder OR hoogwerker OR haakarmvoertuig OR brandweervoertuig OR brandweerbus OR "busje van de brandweer" OR politieauto OR "politie auto" OR politiemotor OR politiewagen OR motoragent OR dienstvoertuig OR politievoertuig OR "zwaailicht" OR "sirene" OR "voertuig van de Koninklijke Marechaussee" OR KMAR-voertuig OR (voertuig AND arrestatieteam)) AND (spoedrit OR gebotst OR botst OR botste OR botsing OR aangereiden OR aanrijding OR aanreed OR geknald OR knalde OR "eenzijdig ongeval" OR crash OR crasht OR gecrasht OR "over de kop" OR "op de kop" OR "ongeval veroorzaakt" OR gekanteld OR "op zijn kant" OR beschadig* OR betrokken OR geramd OR "ten val" OR "betrokken geraakt") AND country:NL NOT (rt OR uitgerukt OR "ongeval met letsel" OR lang:EN)

Bijlage 3 Vragenlijst

Vragenlijst ongevallenstatistiek 2022-2023

Om meegenomen te worden in het onderzoek naar voorrangvoertuigen, moet het ongeval aan bepaalde voorwaarden voldoen. Daarom volgen nu enkele controlevragen. Indien het ongeval niet voldoet aan een van de voorwaarden, zullen wij het ongeval niet meenemen in ons onderzoek en wordt u doorgestuurd naar het einde van de vragenlijst.

Voerde het voertuig optische én geluidssignalen ten tijde van het ongeval?

Ja

Nee

Vond het ongeval plaats tussen 1 januari 2022 en 31 december 2023?

Ja

Nee

Vond het ongeval plaats in Nederland?

Ja

Nee

Hierna volgt het eerste blok met vragen die gaan over de algemene kenmerken van het ongeval. Het gaat hier dan bijvoorbeeld over de datum van het ongeval, de plaats waar het ongeval heeft plaatsgevonden en of er personen gewond zijn geraakt.

Op welke datum vond het ongeval plaats? (dd-mm-jjjj)

Wat was de locatie van het ongeval? (Plaatsnaam en adres indien bekend)

Op welk tijdstip vond het ongeval plaats?

- Tussen 00:00 en 03:00 uur
- Tussen 03:00 en 06:00 uur
- Tussen 06:00 en 09:00 uur
- Tussen 09:00 en 12:00 uur
- Tussen 12:00 en 15:00 uur
- Tussen 15:00 en 18:00 uur
- Tussen 18:00 en 21:00 uur
- Tussen 21:00 en 00:00 uur

Was het ten tijde van het ongeval..

- Licht
- Schemerig
- Donker

Kunt u hieronder een algemene beschrijving geven van het ongeval? Wat gebeurde er?

Was er sprake van een tegenpartij?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Wat was het type ongeval?

Indien er sprake is van meerdere ongevalstypen, kies dan het type dat als eerste aan de orde kwam tijdens het ongeval. Voorbeeld: als een voertuig een obstakel raakte waardoor het vervolgens frontaal in botsing kwam met een ander voertuig, kies dan voor obstakelbotsing.

- Flankbotsing
- Frontale botsing
- Kop/staartbotsing
- Obstakelbotsing (bijv. een aanrijding met een lantaarnpaal/verkeersbord/geparkeerd voertuig)
- Voertuigkanteling
- Voertuig te water
- Aanrijding persoon/fietser
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Was er sprake van een inhaalactie door het voorrangsvoertuig?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Wat was het aantal inzittenden in het **voorrangvoertuig**?

1

2

3

4

5

6

Anders, namelijk _____

Wat was het aantal inzittenden van de **tegenpartij**?

1

2

3

4

5

Anders, namelijk _____

Zijn er bij dit ongeval dodelijke slachtoffers gevallen?

Ja

Nee

Hoeveel personen uit het **voorrangsvoertuig** zijn omgekomen?

- 0
- 1
- 2
- 3
- Anders, namelijk _____

Hoeveel inzittenden van de **tegenpartij** zijn omgekomen?

- 0
- 1
- 2
- 3
- Anders, namelijk _____

Zijn er bij het ongeval gewonden gevallen?

- Ja
- Nee

Hoeveel **inzittenden van het voorrangsvoertuig** zijn gewond geraakt?

- 0
- 1
- 2
- 3
- Anders, namelijk _____

Wat was de aard van de verwondingen van de **inzittende(n) van het voorrangervoertuigen**?

(Invullen voor maximaal vier inzittenden. Indien sprake van meer gewonde inzittenden, graag de vraag beantwoorden over de vier meest ernstig gewonden)

	Ter plaatse behandeld, niet naar ziekenhuis	Naar ziekenhuis vervoerd maar niet opgenomen	Naar ziekenhuis vervoerd, afloop onbekend	Opgenomen in het ziekenhuis	Verwondingen onbekend
Inzittende 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hoeveel inzittenden van de **tegenpartij** zijn gewond geraakt?

0

1

2

3

Anders, namelijk _____

Wat was de aard van de verwondingen van de **inzittende(n) van de tegenpartij**?
 (Invullen voor maximaal vier inzittenden. Indien sprake van meer gewonde inzittenden, graag de vraag beantwoorden over de vier meest ernstig gewonden)

	Ter plaatse behandeld, niet naar ziekenhuis	Naar ziekenhuis vervoerd maar niet opgenomen	Naar ziekenhuis vervoerd, afloop onbekend	Opgenomen in het ziekenhuis	Verwondingen onbekend
Inzittende 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inzittende 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Het volgende blok met vragen gaat over de omgeving. Vragen zullen hierbij gaan over de weginrichting, gereden snelheid en weersomstandigheden ten tijde van het ongeval.

Wat was het type weg?

- Snelweg
- Weg binnen de bebouwde kom
- Weg buiten de bebouwde kom
- Onbekend

Eventuele toelichting voor type weg:

Wat was de geldende snelheidslimiet **op het wegdeel van het voorrangsvoertuig**?

- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- 130 km/h
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Wat was de geldende snelheidslimiet **voor de weggebruiker**?

- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- 130 km/h
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Hoe hard reed het voorrangvoertuig vlak voor het moment van impact?
(Indien niet exact bekend is een schatting voldoende.)

Hoe hard reed de weggebruiker vlak voor het moment van impact?
(Indien niet exact bekend is een schatting voldoende.)

Was er op de locatie van het ongeval sprake van een kruispunt?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Van wat voor type kruispunt was er sprake?

- Drietaks kruispunt
- Viertaks kruispunt
- Enkelstrooksrotonde
- Meerstrooksrotonde
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Werd het zicht op het kruispunt geblokkeerd of beperkt?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Waardoor werd het zicht geblokkeerd of beperkt?

Waren er op het kruispunt verkeerslichten aanwezig?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Wat was de situatie met betrekking tot de verkeerslichten?

- De weggebruiker had groen, het voorrangvoertuig had rood
- Het voorrangvoertuig had groen, de weggebruiker had rood
- Zowel het voorrangvoertuig als de weggebruiker had groen
- Zowel het voorrangvoertuig als de weggebruiker hadden rood
- De situatie met betrekking tot de verkeerslichten is onbekend
- Anders, namelijk _____

Welk van de volgende weersomstandigheden speelden een rol bij het ontstaan van het ongeval? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Weersomstandigheden speelden geen rol
- Regen
- Sneeuw/ ijs/ gladheid
- Mist
- Laagstaande zon
- Harde wind
- Anders, namelijk _____

Er volgen nu enkele vragen over zowel het voorrangvoertuig als het voertuig van de tegenpartij (indien van toepassing).

Welk type voorrangvoertuig was bij het ongeval betrokken?

- Motor
- Licht voertuig (≤ 5000 kg), niet zijnde een motor
- Zwaar voertuig (> 5000 kg), niet zijnde een motor
- Onbekend

Wat was het type vervoermiddel van de tegenpartij?

- Personenauto
- Motor
- Bestelauto
- Vrachtwagen
- Bus
- Tram
- Landbouwvoertuig
- Brommer / snorfiets
- Scootmobiel
- Brommobiel
- Fiets
- Voetganger
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Het volgende en laatste blok met vragen gaat over u als bestuurder en indien er sprake was van een tegenpartij, ook over de bestuurder van de tegenpartij.

Bij welke hulpdienst bent u werkzaam?

- Politie
- Brandweer
- Ambulance
- Anders, namelijk _____

Hoeveel jaar bent u werkzaam als bestuurder van een voorrangsvoertuig?

Kunt u een schatting maken van het aantal prio-1/A1-ritten dat u als chauffeur per maand rijdt?

Heeft u de afgelopen drie jaar bijscholing gevolgd?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Is er tijdens de bijscholing geoefend met optische en geluidssignalen op de openbare weg?

- Ja
- Nee
- Onbekend

Heeft het ongeval juridische gevolgen voor u gehad?

- Ja
- Nee
- Het onderzoek loopt nog
- Onbekend

Welke juridische gevolgen heeft het ongeval gehad?

- De zaak is geseponeerd
- Ik ben voor de rechter verschenen en vrijgesproken
- Ik ben voor de rechter verschenen en veroordeeld
- Ik ben niet voor de rechter verschenen maar heb een boete opgelegd gekregen
- Onbekend
- Anders, namelijk _____

Welke straf heeft u opgelegd gekregen?

Wat voor impact heeft het ongeval op u persoonlijk gehad?

Heeft de weggebruiker het voorrangvoertuig waargenomen?

- De weggebruiker heeft het voorrangvoertuig gezien en gehoord
- De weggebruiker heeft het voorrangvoertuig alleen gehoord
- De weggebruiker heeft het voorrangvoertuig alleen gezien
- De weggebruiker heeft het voorrangvoertuig niet gezien of gehoord
- Onbekend

Indien u nog opmerkingen/aanvullingen heeft naar aanleiding van de vragenlijst, dan kunt u deze hieronder kwijt:

Dit is het einde van de vragenlijst. Hartelijk bedankt voor het invullen.

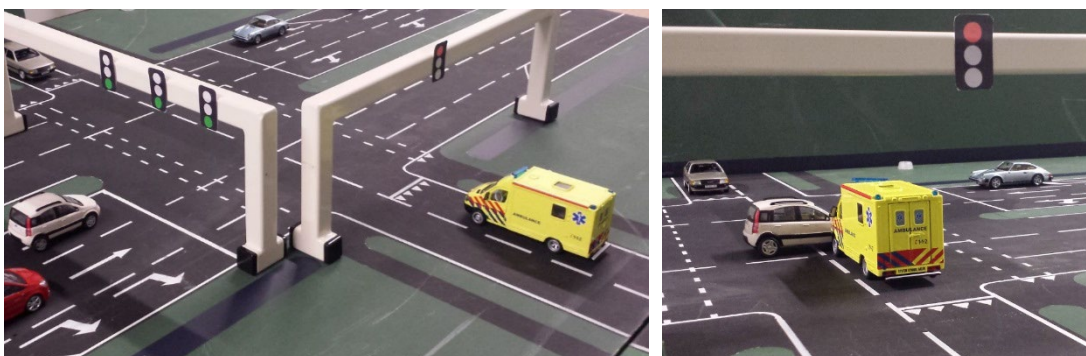
Bijlage 4 Kenmerken van verschillende ongevalstypen

In deze bijlage worden per ongevalstype een voorbeeldongeval, het aantal ongevallen en opvallende zaken beschreven van de betreffende ongevallen uit de periode 2022-2023.

Ongevalstype 1: De voorrangsvoertuigbestuurder rijdt op een kruising door rood licht, terwijl de weggebruiker groen licht heeft

Voorbeeldongeval

Een ervaren ambulancebestuurder rijdt overdag op een kruispunt binnen de bebouwde kom door een rood verkeerslicht. Hij rijdt twee keer zo hard als volgens de brancherichtlijn is toegestaan. De weggebruiker die op de kruisende weg rijdt, heeft een groen verkeerslicht en rijdt het kruispunt op. Op het kruispunt vindt een flankbotsing plaats. Er valt een gewonde die wordt opgenomen in het ziekenhuis.



Aantal ongevallen in 2022-2023

70 ongevallen (31 %) vallen onder dit ongevalstype. Bij 25 ongevallen zijn gewonden gevallen. In totaal zijn 37 personen gewond geraakt, van wie er 30 naar het ziekenhuis zijn vervoerd en 5 ter plaatse zijn behandeld. Van 2 personen zijn de verwondingen onbekend.

In vergelijking met de periode 2020-2021 vallen er meer ongevallen onder dit type, namelijk 31 % in 2022-2023 ten opzichte van 24 % in 2020-2021.

Ongevalstype 2: Situaties waarin de wederpartij niet oplet of onverwacht gedrag vertoont

Voorbeeldongeval

Een weggebruiker rijdt op een kruispunt binnen de bebouwde kom. Er komt een voorrangsvoertuig aan. De weggebruiker schrikt, omdat hij het voorrangsvoertuig laat opmerkt, en wijkt plotseling uit. Er ontstaat een flankbotsing. De inzittenden komen met de schrik vrij.



Aantal ongevallen in 2022-2023

Er hebben 56 ongevallen (25 %) plaatsgevonden van dit ongevalstype. Bij 11 ongevallen zijn er personen gewond geraakt. In totaal zijn er 14 gewonden gevallen, van wie 11 gewonden zijn vervoerd naar het ziekenhuis en 3 gewonden ter plaatse zijn behandeld.

Ten opzichte van de periode 2020-2021 is het percentage van dit ongevalstype afgenomen van 29 % naar 25 % in 2022-2023.

Ongevalstype 3: Een inhaalactie van de voorrangsvoertuigbestuurder

Voorbeeldongeval

Een ambulance haalt een andere weggebruiker in ter hoogte van een kruising zonder verkeerslichten binnen de bebouwde kom. Beide bestuurders houden zich aan de toegestane snelheden. Tijdens de inhaalactie ontstaat er een flankbotsing met een weggebruiker, doordat de weggebruiker in de ogen van de ambulancebestuurder 'plotseling' naar links afslaat. De weggebruiker heeft het voorrangsvoertuig niet gezien of de voorrangsvoertuigbestuurder interpreteert de signalen van de weggebruiker (stilstaan, richting aangeven naar links, alarmlichten) verkeerd. Een van de inzittenden wordt gewond afgevoerd naar het ziekenhuis.



Aantal ongevallen in 2022-2023

Er hebben 30 ongevallen (13 %) plaatsgevonden binnen dit ongevalstype. Bij 7 zijn gewonden gevallen. In totaal zijn 13 personen gewond geraakt, van wie er 10 gewonden naar het ziekenhuis zijn vervoerd en 3 ter plaatse behandeld zijn.

Ten opzichte van de periode 2020-2021 is het percentage van dit ongevalstype toegenomen van 8 % naar 13 % in 2022-2023.

Ongevalstype 4: Situaties waarin de voorrangsvoertuigbestuurder niet oplet of onvoldoende afstand houdt

Voorbeeldongeval

Een tankautospuiter van de brandweer rijdt achter een ander brandweervoertuig met zwaailicht en sirene naar een melding. Voor een kruispunt houdt het brandweervoertuig onvoldoende afstand van zijn voorligger, waardoor het niet meer op tijd kan stoppen wanneer het brandvoertuig dat voor rijdt, remt. Een kop-staartbotsing is het gevolg.



Aantal ongevallen in 2022-2023

Binnen dit ongevalstype hebben 25 ongevallen plaatsgevonden (11 %). Bij 1 ongeval is een gewonde gevallen die naar het ziekenhuis is vervoerd.

Het percentage ongevallen is gelijk aan dat van 2020-2021.

Ongevalstype 5: Verlies van voertuigbeheersing

Voorbeeldongeval

Een bestuurder die ervaring heeft als voorrangsvoertuigbestuurder, rijdt met een groot brandweervoertuig binnen de bebouwde kom. Hij houdt zich aan de toegestane snelheid. In een bocht verliest hij de controle over het voertuig. Dit leidt tot een eenzijdig ongeval in de vorm van een voertuigkanteling. De bestuurder wordt gewond afgevoerd naar het ziekenhuis.



Aantal ongevallen in 2022-2023

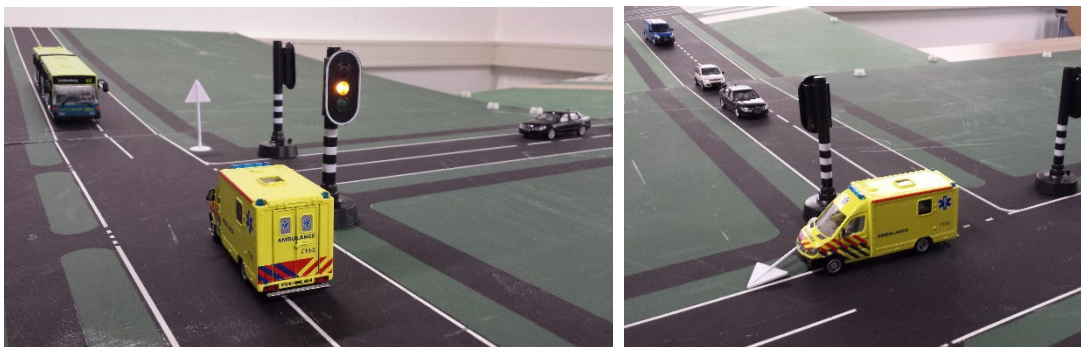
Onder dit ongevalstype vallen 21 ongevallen (9 %). Bij 7 ongevallen zijn personen gewond geraakt. In totaal zijn 10 personen gewond geraakt, van wie er 7 naar het ziekenhuis zijn vervoerd en 3 ter plaatse zijn behandeld.

In vergelijking met de periode 2020-2021 komt dit ongevalstype minder vaak voor in 2022-2023. Waar het percentage ongevallen in 2020-2021 15 % was, is dit afgenomen tot 9 % in de periode 2022-2023.

Ongevalstype 6: Obstakel op de weg of in de berm

Voorbeeldongeval

Een ambulancebestuurder rijdt in de avond op weg naar een melding. De bestuurder wordt afgeleid door het bedienen van zijn navigatiesysteem. Hierdoor ontstaat een eenzijdige aanrijding. De ambulance botst tegen een verkeersbord. Er is materiële schade. De ambulancechauffeur komt met de schrik vrij.



Aantal ongevallen in 2022-2023

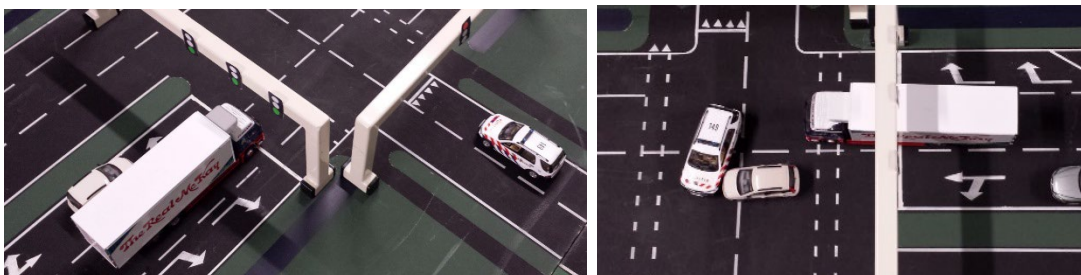
9 ongevallen (4 %) vallen binnen dit ongevalstype. Bij 2 ongevallen zijn in totaal 2 gewonden gevallen die naar het ziekenhuis zijn vervoerd.

Het percentage ongevallen is vrijwel gelijk aan dat van 2020-2021.

Ongevalstype 7: Afdeksituatie

Voorbeeldongeval

Een bestuurder van een politievoertuig nadert een onoverzichtelijk kruispunt. Er staat een vrachtwagen te wachten op de weg aan de linkerkant van het politievoertuig. De bestuurder van het politievoertuig ziet niet dat er naast de vrachtwagen nog een personenauto staat. Bij het oprijden van de kruising ontstaat een flankbotsing. De gewonden die hierbij vallen, worden ter plaatse behandeld.



Aantal ongevallen in 2022-2023

Er zijn 6 ongevallen (3 %) die binnen dit ongevalstype vallen. Bij 2 ongevallen zijn er personen gewond geraakt. In totaal zijn er 3 gewonden gevallen, die allemaal naar het ziekenhuis zijn vervoerd.

Ten opzichte van de periode 2020-2021 is het percentage van dit ongevalstype iets afgenomen van 5 % naar 3 % in 2022-2023.