



# Rapport

**Datum: 28 januari 2002**

**Rapportnummer: 2002/016**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de (dienstdoende supervisor van de) meldkamer van het regionale politiekorps Haaglanden op 9 juni 2000 geen toestemming verleende aan twee motorsurveillanten om een ambulance te begeleiden naar het ziekenhuis.

## Beoordeling

1. Op 9 juni 2000 was verzoeker, als eindverantwoordelijk instructeur van een parachutistenvereniging, met enkele cursisten bezig met een oefensprong in de buurt van vliegveld Zestienhoven. Een van de cursisten heeft bij de landing enkele ledematen gebroken. De man is ter plaatse medische bijstand verleend door verpleegkundigen van een trauma-helicopter en van een ambulance. Ook waren er enkele politieambtenaren, onder wie twee motorsurveillanten van het Bureau Delft van het regionale politiekorps Haaglanden, ter plaatse.

2. Verzoeker klaagt erover dat, toen de gewonde cursist per ambulance naar het ziekenhuis moest worden overgebracht, de meldkamer van het regionale politiekorps Haaglanden de motorsurveillanten geen toestemming heeft gegeven om de ambulance naar het ziekenhuis te begeleiden.

3. In reactie op verzoekers klacht heeft de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden te kennen gegeven dat binnen zijn korps strikte regels worden gehanteerd voor het gemotoriseerd begeleiden van ambulances. In dit geval was op enkele punten niet voldaan aan de criteria, zo waren de ter plaatse aanwezige motorsurveillanten niet (voldoende) opgeleid voor het uitvoeren van een gevaarlijke taak als het begeleiden van een ambulance. Bovendien was het verzoek afkomstig van één van de motorsurveillanten en niet, zoals is voorgeschreven, van een op medisch gebied deskundige ambulancemedewerker.

Het verzoek was dan ook terecht afgewezen, aldus de korpsbeheerder.

4. Uitgangspunt van het regionale politiekorps Haaglanden is dat het gemotoriseerd begeleiden van een ambulance uitsluitend mag worden overgelaten aan daarvoor terdege geschoolde medewerkers.

Voordat een politieambtenaar geacht kan worden in staat te zijn een ambulance op een veilige en professionele wijze te begeleiden, moet hij of zij een aantal rij-opleidingen met goed gevolg hebben afgerond.

Allereerst volgt de ambtenaar een primaire rijopleiding (P.R.M.). Aan het eind van deze één week durende opleiding is de politieambtenaar in staat en bereid om veilig te rijden, op basis van verkeersinzicht, anticiperingsvermogen en voertuigbeheersing.

Daarna volgt een twee weken durende aanvullende rij- en surveillance-opleiding (A.R.S.O.M.). Tijdens deze cursus leert de cursist onder wisselende omstandigheden en bij wisselende snelheden als motorsurveillant te rijden en te surveilleren met een voor de uitvoering van de taak noodzakelijke attitude.

Tijdens de daarop volgende eveneens twee weken durende motoropleiding verkeerssurveillanten (M.O.V.S.) leert de motorsurveillant onder moeilijke omstandigheden en met hoge snelheden taakgericht te surveilleren.

Ten slotte volgt de politieambtenaar de vier-daagse cursus Module Transportbegeleiden. (M.T.B.). Tijdens deze opleiding leert de motorsurveillant, een groot transport, hetzij solo, hetzij samen met (een) andere motorsurveillant(en), hetzij in combinatie met een speciaal begeleidingsvoertuig, op veilige en doelmatige wijze te begeleiden.

Gezien de grote risico's die de motorsurveillanten - en overige weggebruikers - kunnen lopen bij het gemotoriseerd begeleiden van ambulances in het hedendaagse verkeer, heeft de Nationale ombudsman er begrip voor dat het regionale politiekorps Haaglanden deze potentieel uitermate gevaarlijke taak uitsluitend opdraagt aan hoog gekwalificeerde medewerkers.

Nu vast staat dat de twee ter plaatse aanwezige motorsurveillanten niet (voldoende) waren opgeleid voor het begeleiden van de ambulance, is het juist dat de leidinggevende in de meldkamer geen toestemming heeft verleend.

Op dit punt is de onderzochte gedraging behoorlijk.

5. Ten overvloede overweegt de Nationale ombudsman het volgende.

Gebleken is dat het verzoek om gemotoriseerde begeleiding van een ambulance door een ter plaatse aanwezige verpleegkundige moet worden gedaan bij de Centrale Post Ambulances (C.P.A.). Als de C.P.A. aan de hand van vastgelegde criteria oordeelt dat begeleiding inderdaad gewenst is, vraagt de C.P.A. de politie om gemotoriseerde begeleiding.

In dit geval was het verzoek in eerste instantie niet gedaan door een ambulancemedewerker, maar door een van de ter plaatste aanwezige politieambtenaren.

Mede om die reden was het verzoek afgewezen.

Het staat echter vast dat de beide ambulancemedewerkers zodanig in beslag werden genomen door de patiënt, dat zij op dat moment geen mogelijkheid hadden om zich tot de C.P.A. te richten met een verzoek om gemotoriseerde begeleiding van de ambulance. De chauffeur van de ambulance had om die reden één van de politieambtenaren gevraagd het regelen van gemotoriseerde begeleiding van hem over te nemen.

De Nationale ombudsman heeft begrip voor de door de politie gehanteerde aanvraagprocedure.

Deze procedure gaat er echter aan voorbij dat zich regelmatig situaties kunnen voordoen waarin het voor de ambulancemedewerkers niet of niet goed mogelijk zal zijn om hun aandacht op iets anders te richten dan op het verrichten van geneeskundige zorg.

Het is niet juist dat in zulke gevallen motorbegeleiding zou worden geweigerd, omdat het verzoek niet zou zijn gedaan door een ambulancemedewerker.

Dat op een gegeven moment de situatie ontstaat waarin de ambulancechauffeur wel gelegenheid zal hebben om motorbegeleiding aan te vragen, doet hieraan niet af. Tussen de eerste aanvraag op verzoek van het ambulancepersoneel door een politieambtenaar en de tweede aanvraag door de ambulancechauffeur zelf kan immers kostbare tijd verloren zijn gegaan.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Haaglanden, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden (de burgemeester van Den Haag), is niet gegrond.

## **Onderzoek**

Op 27 juli 2000 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer G. te Rijswijk, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Haaglanden.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden (de burgemeester van Den Haag), werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie. De korpsbeheerder deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

## **Bevindingen**

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

## a. FEITEN

1. Op 9 juni 2000 was verzoeker op en rond vliegveld Zestienhoven te Rotterdam actief als eindverantwoordelijk instructeur bij een parachutistenvereniging. Bij gelegenheid van een oefensprong in de buurt van Pijnacker heeft een van verzoekers cursisten een bijzonder ongelukkige landing gemaakt. De cursist is hierbij gewond geraakt.

Omdat de toestand van de cursist ernstig leek te zijn, is via het alarmnummer 1-1-2 om de komst van een ambulance gevraagd. Behalve een ambulance en een trauma-helicopter zijn enkele ambtenaren van het regionale politiekorps Haaglanden, onder wie twee motorsurveillanten van Bureau Delft, ter plaatse verschenen.

De gewonde cursist is per ambulance overgebracht naar een ziekenhuis in Den Haag.

De (dienstdoende supervisor van de) meldkamer van het regionale politiekorps Haaglanden heeft niet toegestaan dat de ter plaatse aanwezige motorsurveillanten de ambulance zouden begeleiden naar het ziekenhuis.

2. Bij brief van 15 juni 2000 heeft verzoeker een klacht ingediend bij het regionale politiekorps Haaglanden over de weigering om toestemming te verlenen voor het door de ter plaatse aanwezige motorsurveillanten begeleiden van de ambulance.

In deze brief deelde verzoeker onder meer het volgende mee:

"Op vrijdag 09 juni 2000 heb ik, als eindverantwoordelijk instructeur bij de parachutistenvereniging 'The Flying Dutchmen' gevestigd op het vliegveld Zestienhoven te Rotterdam, 8 parachutisten gedropt op onze dropzone aan de Oude Leedeweg te Pijnacker. Eén van de laatste para's kwam bij zijn landing verkeerd terecht en na een eerste verkenning, door omstanders, bleek dat medische hulp dringend noodzakelijk was. Een instructiegroep lid van onze vereniging heeft onmiddellijk 1-1-2 gebeld. Nadat ik geland was vertelde een ander lid van de instructiegroep mij dat het er ernstig uitzag en verzocht mij ter plaatse poolshoogte te willen gaan nemen.

Eenmaal ter plaatse was de onfortuinlijke para verward en schreeuwde het uit van de pijn. Na een eerste onderzoek bleek dat zijn rechterpols een vreemde stand had en zijn bovenbeen een hoek vertoonde. Ook een enkel en onderbeen zagen er getordeerd uit. Hierop besloot ik nogmaals 1-1-2 te bellen om te melden dat het ernstig was en heb het slachtoffer, zo goed en zo kwaad als mogelijk, gestabiliseerd.

Nu moet u weten dat ik van beroep brandweerofficier ben in Rijswijk en mijn sporen in het verleden heb verdiend als ambulancechauffeur. Deze expertise heb ik bij dit ongeval kunnen uitbuiten en heb tijdens het tweede telefoongesprek met 1-1-2 kunnen aangeven welke lichaamsdelen waren gebroken en dat een verdovingsmiddel (entonox) noodzakelijk was en spoed was geboden. Hierop heeft de C.P.A. (Centrale Post Ambulance; N.o.) de

traumahelikopter gealarmeerd.

De ambulanceverpleegkundige heeft, in samenwerking met het personeel van de traumahelikopter, infusen aangebracht en een agent van de gearriveerde surveillance van de politie verzocht om een escorte te regelen naar het ziekenhuis Westeinde te Den Haag. Eenmaal op de openbare weg verzocht de ambulanceverpleegkundige nogmaals om begeleiding naar het Westeinde ziekenhuis in Den Haag. Hierop gaf één van de twee inmiddels gearriveerde motoragenten aan dat hij tot zijn spijt geen toestemming kreeg van zijn centrale om voor een escorte zorg te dragen. Dit terwijl zij, notabene, door die zelfde centrale wel waren verzocht ter plaatse te komen. Dit vinden wij als burgers een onverkwikkelijke zaak en een schandalige manier van optreden door de politie. De officier van dienst (OvD) van de brandweer Nootdorp, die inmiddels ook om een escorte had verzocht door de politie, bood daarom zijn diensten aan en heeft de ambulance geëscorteerd naar het ziekenhuis in Den Haag waarbij hij zelf de kruispunten maar heeft afgezet voor de ambulance. Hoe is het mogelijk dat een ambulanceverpleegkundige om een politie-escorte verzoekt en dit, door de centrale van de politie, wordt geweigerd. Hoe kan het zijn dat een bankrover, een tasjesdief of zelfs iemand die schuin oversteekt tot in de eigen woning wordt achternagezet door wel 5 motoragenten, waarbij zelfs regio-overschrijdend optreden door de politie geen beletsel vormt en iemand die dringend om medische hulp verlegen zit en levensgevaarlijk gewond is door de politie in de kou wordt gezet. Dit is naar de burger niet uit te leggen."

3. Bij brief van 4 juli 2000 heeft de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden verzoekers klacht ongegrond verklaard. In deze brief deelde de korpsbeheerder onder meer het volgende mee:

"Omtrent de klacht over het niet verkrijgen van toestemming voor begeleiding van de ambulance door de aanwezige motorrijders kan ik u het volgende berichten. Het uitvoeren van een dergelijke begeleiding is aan regels verbonden teneinde het geleidetransport snel en vooral veilig te laten verlopen. Deze regels zijn vastgelegd in de procedure begeleiding transporten ambulances en schrijft voor dat de begeleiding plaats dient te vinden door minimaal drie gecertificeerde motorrijders van het Bureau Verkeer, ploeg Motorondersteuning. Tevens dient het verzoek van een geleide transport te komen van de centralist van de Centrale Post Ambulance.

Bij het ongeval van het lid van uw parachutistenvereniging zijn twee motorsurveillanten van het Bureau Delft ter plaatse geweest. Deze motorrijders zijn niet gecertificeerd om dergelijke begeleidingen uit te voeren. Omdat aan beide voorwaarden, gecertificeerde motorrijders en verzoek van de centralist van de Centrale Post Ambulance, niet was voldaan is door de dienstdoende supervisor van de Meldkamer geen toestemming verleend om de begeleiding uit te voeren. Derhalve meen ik dat de beslissing van de dienstdoende supervisor aan de centrale Meldkamer om geen toestemming te verlenen een juiste beslissing is geweest. Ik acht uw klacht op dit punt ongegrond."

## B. Standpunt verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat weergegeven onder Klacht.
2. Ter onderbouwing van zijn klacht heeft verzoeker in zijn klachtbrief van 27 juli 2000 aan de Nationale ombudsman onder meer nog het volgende aangevoerd:

" Mijn beroep tegen de uitspraak van de korpschef houdt het volgende in:

niet ik, maar een professionele hulpverlener, de ambulanceverpleegkundige, heeft om begeleiding naar het ziekenhuis Westeinde te Den Haag gevraagd, aan het ter plaatse van het ongeval aanwezige surveillancepersoneel van de politie. De dame in kwestie heeft aan 'haar' centrale om begeleiding verzocht. Het ambulancepersoneel had het veel te druk met de behandeling van het slachtoffer om zelf de centrale van de CPA om begeleiding te verzoeken. Een nobele actie van het politiepersoneel ter plaatse van het ongeval, zou ik zeggen. Overigens gebeurt het in de praktijk veelal via de politiesurveillance omdat het ambulancepersoneel het te druk heeft met de behandeling van de slachtoffers. Kennelijk was het te veel moeite voor deze centralist van de politie om de CPA in te lichten over het op handen zijnde geleide transport. Het is toch te gek dat na verloop van ongeveer 10 minuten twee motoragenten helemaal gereed aan de weg stonden te wachten op de dingen die zouden komen. Of waren die twee alleen maar 'op de lucht' afgekomen en niet op verzoek van 'hun' centrale. Dat lijkt me heel sterk.

De korpschef beroept zich op de niet gecertificeerde motoragenten die ter plaatse van het ongeval waren. Dat kan wel zo zijn maar het is aan de burger niet uit te leggen dat er twee motoragenten ter plaatse zijn en er uiteindelijk een officier van de Brandweer van Nootdorp aan te pas moet komen om voor begeleiding naar het ziekenhuis zorg te dragen. Overigens is deze brandweerman ook niet gecertificeerd om als begeleider te fungeren maar weet wel zijn plaats als professionele hulpverlener. Nu zal de korpschef wel met het argument komen dat de brandweerofficier onverantwoord gedrag kan worden verweten omdat hij niet opgeleid is. Het verhaal dat deze motoragenten niet gecertificeerd zouden zijn riekt naar smoesjes om 'er vanaf' te zijn.

Tot zover mijn welgemeende frustraties betreffende de afhandeling van (...) dit ongeval. Ik kan u melden dat wij, als burgers, en professionele hulpverleners zeer ontdaan waren en zijn over het optreden van zowel de Politie als de CPA."

## C. Standpunt beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden

1. Bij de schriftelijke opening van het onderzoek heeft de Nationale ombudsman de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden de volgende vragen gesteld:

"1. Wat was de inhoud van de bij de meldkamer binnengekomen ongevalmelding?

2. Waren de betrokken motorrijders in opdracht van de meldkamer ter plaatse aanwezig, of waren zij daar bij toeval aanwezig?

3a. Kunt nauwkeurig beschrijven welke bevoegdheden niet-gecertificeerde motorrijders hebben, en welke bevoegdheden gecertificeerde motorrijders hebben.

3b. Kunt u aangeven of en onder welke omstandigheden motorrijders werkzaamheden mogen verrichten waarvoor zij niet zijn gecertificeerd.

4. Had het in het voorliggende geval verschil uitgemaakt als in plaats van twee niet-gecertificeerde motorrijders, een of meerdere politieauto's ter plaatse waren geweest?

5. Kan een verzoek van een geleide transport uitsluitend van de centralist van de Centrale Post Ambulance komen? Waarom is dat?"

2. In reactie op de klacht van verzoeker deelde de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden de Nationale ombudsman bij brief van 9 november 2000 mee dat geen nieuwe feiten of omstandigheden waren gebleken die noopten tot herziening van zijn eerder gegeven beslissing op verzoekers klacht. Voor het antwoord op de door de Nationale ombudsman gestelde vragen verwees hij naar een bijgevoegde rapportage van 9 november 2000 van de chef van het onderdeel Centrale Taken.

3. Bij de reactie van de korpsbeheerder was een aantal bijlagen gevoegd. Hieronder bevond zich eerdergenoemde rapportage van 9 november 2000. Hierin deelde de chef van het onderdeel Centrale Taken onder meer het volgende mee:

"Vraag 2

Waren de betrokken motorrijders in opdracht van de meldkamer ter plaatse aanwezig, of waren zij daar bij toeval aanwezig?

Antwoord:

Om 16.58 uur zijn 2 motorrijders van Bureau Delft (wijkpolitie) 'portofonisch' ter plaatse gestuurd.

Niet vermeld, noch te achterhalen is, waarom.

(aannemelijk is t.b.v. verkeersmaatregelen, daar voor een begeleiding van ambulance alleen gecertificeerde motorrijders van het Bureau verkeer mogen worden ingezet en 'begeleiding' pas 14 minuten later, dan het inzetstip van betrokken motorrijders, ter sprake kwam).

Vraag 3a, 3b + 4



Antwoorden:

Hiervoor mag ik verwijzen naar de (...) rapportage van de inspecteur van politie S., ploegchef motorrijders, Bureau verkeer (zie hierna onder **C.4.**; N.o.)

Vraag 5

Kan een verzoek van een geleide transport uitsluitend van de centralist van de Centrale Post Ambulance komen? Waarom dit?

Antwoord:

Aanvragen voor een 'glijdend' transport worden alleen behandeld indien deze worden gedaan door de ambulancebemanning. Hiervoor is in 1999 gekozen omdat bleek dat het aantal ritten geleiden van ambulances drastisch toenam door (naar bleek) oneigenlijke aanvragen (vaak op initiatief van betrokken politiemensen). Daarom is in overleg met betrokken partners (Centrale Post Ambulances, Bureau verkeer en Bureau Meldkamer) besloten dat de koppeling wordt gemaakt tussen de ambulanceprofessional ter plaatse en de verpleegkundige op de CPA-centrale, waarbij de medische noodzaak van 'geleiden' optimaal getoetst wordt. Het betrokken ambulancepersoneel vermeldt vervolgens de reden van het geleiden in een mutatie.

Op grond van bovenstaande en de eerdere afdoening van de klacht, blijf ik van mening dat de klacht ongegrond is."

4. Ook was als bijlage bijgevoegd een rapportage van de groepschef aan de meldkamer van het regionale politiekorps Haaglanden, inspecteur van politie B., van 28 juni 2000. Hierin rapporteerde hij onder meer het volgende:

"Op dinsdag 27 juni 2000, hoorde ik B, K., brigadier van politie bij het regiokorps Haaglanden en werkzaam aan de meldkamer als mentor-supervisor.

Na hem ter zake dienende te hebben ingelicht verklaarde hij.

'Op de datum en het tijdstip van de genoemde klacht, waarmee U mij confronteert, was ik als supervisor werkzaam aan de centrale meldkamer van de regiopolitie Haaglanden. Ik herinner mij precies wat er betreffende de klacht van klager is voorgevallen. Op het moment van de melding zijn er inderdaad twee motorrijders, die in de nabijheid van het ongeval waren, derwaarts gezonden alsmede een gewone surveillance eenheid. De genoemde motorrijders waren afkomstig van het politiebureau Delft. Ik herinner mij tevens dat er via de politiemobilfoon om een begeleiding van de ambulance werd verzocht teneinde de ambulance met slachtoffer naar het ziekenhuis Westeinde in Den Haag te vervoeren. Omdat begeleidingen van ambulances exact in procedures van de meldkamer zijn omschreven, heb ik geen toestemming aan deze motorrijders gegeven om deze

ambulance te begeleiden.

Deze procedure omschrijft dat er minimaal, drie gecertificeerde motorrijders van het bureau Verkeer, ploeg motorondersteuning een ambulance tijdens een zogenaamd geleide transport mogen begeleiden. Tevens moet het verzoek van zo'n geleide transport komen van de centralist van de Centrale Post Ambulance. Aan beide voorwaarden is in dit geval niet voldaan en aangezien er op dat moment geen motorrijders van de ploeg motorondersteuning aanwezig waren, heb ik begeleiding van deze ambulance nadrukkelijk verboden. Dat vervolgens, volgens de klacht, een officier van de brandweer voor deze ambulance uit is gaan rijden, valt niet onder mijn competentie. Verder heb ik niets te verklaren."

5. Als bijlage was verder bijgevoegd een rapportage van 25 oktober 2000 van de teamchef operationele activiteiten. Hierin deelde hij onder meer het volgende mee:

"Op vraag 3a: 'Kunt u nauwkeurig beschrijven welke bevoegdheden niet-gecertificeerde motorrijders hebben en welke bevoegdheden gecertificeerde motorrijders hebben'.

In deze rapportage ga ik wat uitgebreider in op de begeleidingstaak van de politie.

Het uitvoeren van verkeersbegeleidingen (VIP's, Exceptionele transporten, Ambulances, Wielervedstrijden etc.)

Ook voor het uitvoeren van begeleidingen geldt als standaard voorwaarde 'Veiligheid en Professionaliteit'.

Dit niveau kan pas bereikt worden nadat:

- Een aantal specifieke rijopleidingen bij het Politie Instituut voor Verkeer en Milieu (P.I.V.M.; N.o.) met goed gevolg zijn doorlopen (certificaat) en vervolgens:
- Bij bureau verkeer de module verkeersbegeleidingen met goed gevolg is doorlopen (voorwaarde voor 'vaste' aanstelling als motorrijder bij bureau verkeer)

Randvoorwaarde voor het veilig en professioneel uitvoeren van verkeersbegeleidingen is de mate van routine en ervaring van de betrokken motorsurveillant. Ervaring en routine kun je alleen opdoen door deze taken zeer regelmatig (vaak) uit te voeren.

Veiligheid en professionaliteit zijn voor de korpsdirectie in 1995 de belangrijkste redenen geweest om te besluiten dat motorrijders die belast worden met deze taken te centraliseren bij bureau verkeer.

Motoropleidingen P.I.V.M.

Primaire rijopleiding

Duur: 1 week

Eindtermen: De inhoud van de opleiding is uitsluitend gericht op de executieve taakuitvoering. De cursist is in staat en bereid om veilig te rijden, op basis van verkeersinzicht, anticipatievermogen en voertuigbeheersing. Tevens kan de cursist een zorgvuldige keuze van de politiebevoegdheden/vrijstellingen maken en bij dit alles een voorbeeldfunctie vervullen. Hoewel in het programma van deze module geen specifieke motorsurveillance is opgenomen, kan de cursist echter wel voor eenvoudige taken met een surveillancemotor worden ingezet.

Aanvullende rij en surveillance opleiding motor

Duur: 2 weken

Eindtermen: De cursist is in staat onder wisselende omstandigheden en snelheden als motorsurveillant te rijden en te surveilleren met een voor de uitvoering van deze taak noodzakelijke attitude.

Motoropleiding Verkeerssurveillanten

Duur: 2 weken

Eindtermen: Deze cursus is bedoeld voor politieambtenaren in de executieve dienst die werkzaam zijn of worden als motorsurveillant met als hoofdtaak verkeer.

Na afloop van deze opleiding kunnen de cursisten taakgericht surveilleren, ook onder moeilijke omstandigheden en indien nodig met hogere snelheden.

Module transportbegeleiden

Duur: 4 dagen

Eindtermen:

De cursist

is in staat per surveillancemotor een groot transport op veilige en doelmatige wijze te begeleiden zowel alleen, als in combinatie met een andere motorsurveillant, als in combinatie met een speciaal begeleidingsvoertuig van een private;

kan de begeleiding voor een transport doelmatig voorbereiden.

Begeleiding ambulance

Algemeen

Op zich is het begeleiden van een ambulance 'vreemd'. Wat is de meerwaarde wanneer het ene 'voorrangvoertuig' het andere begeleidt. Wat zijn de risico's die het begeleiden van een ambulance met zich meebrengt. Wat is de meerwaarde van het begeleiden van een ambulance. Niet zelden werden in het verleden beslissingen om een ambulance te begeleiden door de politieambtenaren zelf op de plaats van het incident genomen. Dikwijls speelden emoties hierbij een niet onbelangrijke rol (veel bloed, slachtoffer buiten bewustzijn, jeugdige leeftijd van het slachtoffer etc.) In een aantal politieregio's is het begeleiden van een ambulance niet toegestaan. Ook het Korps Landelijk Politie Diensten begeleidt in principe geen ambulances. In de loop van de jaren heeft de technische ontwikkeling van de ambulance niet stilgestaan. Tegelijkertijd heeft het 'vak' van ambulance verpleegkundige qua kennis en bevoegdheden een enorme ontwikkeling doorgemaakt.

### Evaluaties

Om zoveel mogelijk te voorkomen dat (ambulances; N.o.) worden begeleid zonder dat daarvoor een medische noodzaak aanwezig wordt er periodiek evaluatie overleg gehouden. Deelnemers aan dit overleg:

Politie meldkamer, CPA., Ambulancediensten in de regio Haaglanden en rapporteur.

Een aantal evaluatie momenten:

1992

Ambulancevervoerders geven aan geen prijs te stellen op begeleiding door een politievoertuig. Dit wordt mede ingegeven door de risico's die deze begeleiding zowel voor de bestuurder van het begeleidende politievoertuig als voor de inzittenden van de ambulance. Het begeleidende politievoertuig zorgde niet zelden voor verwarring bij de overige weggebruikers. Na het passeren van het politievoertuig meende de weggebruiker dat er weer doorgereden kon worden. Vervolgens kreeg de ambulance problemen m.b.t. de vrije doorgang. Besloten werd. Geen politiebegeleiding. Wel verkeersposten verzorgd door de politie. Criterium voor deze werkwijze: Voorkomen van een 'vervoertrauma' voor het slachtoffer.

1995

Bekendmaking Korpschef (n r. 114 d.d. 7-11-1995). Hierin wordt o.m. vastgelegd.

Dat alleen de centrale meldkamer beslist over de te nemen maatregelen bij een 'glijdend transport' ter voorkoming van een vervoertrauma.

Dat het begeleiden van een ambulance met een politieauto niet is toegestaan (het zich niet houden aan deze afspraak heeft al tot een paar tuchtzaken geleid).

1996

De verkeersmaatregelen rond een 'glijdend transport' doen telkens een enorme aanslag op

Het aantal surveillance eenheden dat nodig is voor het bezetten van verkeersposten. Hierdoor blijven andere assistentieverzoeken ontoelaatbaar lang niet gehonoreerd.

De mobiliteit in en om Den Haag door (te) lange verkeersafsluitingen in afwachting van de passage van de ambulance.

Inmiddels was (na opheffing i.v.m. reorganisatie politie 1994) weer een centrale Ploeg Motorondersteuning operationeel. In de ontwikkeling van deze ploeg is veel geïnvesteerd in de professionele ontwikkeling van de verkeersbegeleiding per motor.

Toen het vereiste niveau was bereikt werd besloten de begeleiding van ambulances voortaan uitsluitend te laten uitvoeren door motorrijders van genoemde ploeg.

De meerwaarde van het inzetten van motorrijders is dat tijdens de begeleiding aanwijzingen aan het overige verkeer gegeven worden waardoor de overlast voor het overige verkeer tot een minimum wordt beperkt (vanuit een auto kun je geen stoptekens geven, selectief een rijstrook vrijmaken etc.)

Door het inzetten van motorrijders wordt met een minimum aan politie inzet een goed resultaat bereikt.

1999

Het aantal begeleiding van ambulances blijkt explosief te zijn toegenomen (1996: 83 - 1997: 138 -1998:213. Oorzaak: onbekend. Vervolgens worden de criteria bijgesteld:

Haemodynamisch instabiel?

Tijdslimiet aankomst ziekenhuis?

Grote drukte op de weg?

Werkwijze: Verpleegkundige vraagt begeleiding aan bij CPA. CPA toetst of aan de criteria wordt voldaan. Supervisor politiemeldkamer start uitvoering. Het aantal in te zetten motorrijders wordt gesteld op 3 (minimaal 2). Wanneer er geen motorrijders van het centrale onderdeel beschikbaar zijn wordt er niet begeleid.

2000

Aanvraag begeleiding wordt door de ambulance verpleegkundige op ritformulier vermeld en achteraf getoetst door een leidinggeven van de vervoerders.

Gevolg: Aantal begeleidingen vanaf plaats incident wordt geminimaliseerd.

Bekeken wordt of er ook voor de ritten van ziekenhuis naar ziekenhuis een toetsmoment kan worden ingebouwd.

Motorrijders binnen korps Haaglanden.

Binnen korps Haaglanden zijn twee 'soorten' motorrijders actief.

De motorrijders werkzaam binnen de wijkbureaus.

Rij-opleidingsniveau **is** verschillend.

Soms geen opleiding

Een beperkte opleiding. Een aantal malen mee met de rijvaardigheidsbegeleider van het eigen district.

Welke taken aan deze motorrijders worden toebedeeld is ter beoordeling en verantwoordelijkheid van de eigen bureauchef.

Dit kan zijn: Wijk-surveillance, 1-1-2 meldingen, gericht verkeerstoezicht.

De motorrijders ondergebracht bij bureau verkeer

Rijopleidingen:

Primaire Rijopleiding Motor

Aanvullende Rij en Surveillance Opleiding Motor.

Motor Opleiding Verkeers surveillant

Module Transport Begeleiden

Module Verkeerstechnische begeleiding.

Nadat deze opleidingen met goed gevolg zijn doorlopen voeren deze motorrijders (...) in principe alle voorkomende taken uit.

Binnen korps Haaglanden is afgesproken dat de volgende taken uitsluitend worden uitgevoerd volledig opgeleide motorrijders, werkzaam bij bureau verkeer

Begeleiding exceptionele transporten

VIP begeleidingen

## Ambulances

Overige begeleidingen (Colonnes brandweer, M.E., bespanningen Koninklijke Stallen, Explosie Opruimingsdienst etc.)

Deze keus is puur gemaakt i.v.m. de professionaliteit en vooral veiligheid van alle motorrijders van politie Haaglanden. Ook vanuit een ARBO-visie moet voorkomen worden dat niet of onvoldoende toegeruste medewerkers belast worden met taken die een bepaalde gevaarzetting inhouden."

### D. Verklaring getuigen

1. Op 2 oktober 2001 verklaarde getuige S. tegenover een medewerker van het bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik ben werkzaam als verpleegkundige op een ambulance. Deze ambulance wordt bestuurd door een collega, de heer L.

Ik kan mij het voorval waarover u wenst te spreken herinneren. Wij hadden opdracht gekregen van de Centrale Post Ambulances om naar een ongeval in de buurt van Pijnacker te gaan. Daar was een parachutist bijzonder ongelukkig neergekomen in een weiland, tegen een aantal buizen. Ik geloof dat het om metalen of ijzeren opspuitbuizen ging.

Ik kan mij herinneren dat de parachutist een aantal botten had gebroken.

Toen wij arriveerden, arriveerde gelijktijdig een uit Rotterdam afkomstige trauma-helicopter.

Het is gebruikelijk dat de chauffeur voorafgaand aan het transport aan de verpleegkundige vraagt of het om een spoedrit zal gaan. Ik heb mijn collega gemeld dat het gezien de verwondingen van de patiënt om een zogeheten A-spoedrit ging. Dat, gevoegd bij het feit dat het inmiddels spitsuur was en het de bedoeling was dat de patiënt zou worden overgebracht naar het Westeinde-ziekenhuis, trauma-centrum, in de binnenstad van Den Haag, was het naar ons inzicht buitengewoon nuttig als de politie ons zou begeleiden.

Dat begeleiden houdt niet in dat de motoragenten met zwaailicht en sirene voor en achter ons rijden. Het is de bedoeling dat zij op de te nemen kruispunten het overige verkeer stilzetten, zodat de ambulance gelijkmatig en ongehinderd kan doorrijden (glijdend vervoer).

Terwijl de trauma-arts en ik met de patiënt aan de slag waren, vernam ik dat wij geen motorbegeleiding zouden krijgen.

Omdat de arts en ik druk in de weer waren met de patiënt, heb ik niet kunnen waarnemen of het verzoek om motorbegeleiding is gedaan door de ambulancechauffeur, of dat het een politieman is geweest die daarom heeft gevraagd. Ik kan daarover niets verklaren. Wel kan ik mij nog herinneren dat uiteindelijk een ter plaatse aanwezige brandweerman met zijn auto de ambulance heeft begeleid."

2. Op 2 oktober 2001 verklaarde getuige L. tegenover een medewerker van het bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik kan mij het voorval waarover u wenst te spreken herinneren. Het betrof een ongeval met een parachutist in een weiland bij Pijnacker.

Ik kan mij herinneren dat de parachutist er op het eerste oog behoorlijk slecht aan toe was.

De verpleegkundige met wie ik samenwerk op de ambulance, gaf mij aan dat het een goede zaak zou zijn als de politie de route naar het ziekenhuis in Den Haag voor ons zou vrijmaken.

Omdat ik op dat moment druk bezig was met het verlenen van assistentie bij het stabiliseren van de verongelukte man, vroeg ik een van de aanwezige motoragenten om de meldkamer om toestemming te vragen voor motorbegeleiding.

Vrij snel daarna kwam de motoragent bij ons terug en hij deelde ons mee dat de meldkamer geen toestemming had gegeven. Daarop heb ik zelf contact opgenomen met de Centrale Post Ambulances om politieassistentie onderweg aan te vragen.

Kort daarop kreeg ik van de CPA te horen dat er geen toestemming werd gegeven. Als reden daarvoor werd gegeven dat er geen motoragenten beschikbaar waren. Wij vonden dat uitermate vreemd. Er waren nota bene twee motoragenten ter plaatse.

Ik kreeg de indruk dat in tweede instantie toestemming werd geweigerd omdat het verzoek eerder al door een agent was gedaan.

Uiteindelijk zijn wij door een ter plaatse aanwezige brandweerman tijdens de avondspits naar en door Den Haag begeleid.

Ik vind het een ronduit belachelijke situatie dat het verzoek om motorbegeleiding alleen mag worden gedaan door het ambulancepersoneel. In de praktijk hebben de ambulancemedewerkers hun aandacht 100% nodig voor het slachtoffer. Je hebt dan eenvoudig geen mogelijkheid om daarnaast ook nog eens tijd te moeten stoppen in het overleggen met de meldkamer. In de praktijk zal het dan ook heel vaak voorkomen dat de ambulancemedewerkers aan een ter plaatse aanwezige politieman vragen dat soort zaken te regelen.



De suggestie dat politiemensen wel eens eigenhandig en lichtzinnig een verzoek om begeleiding doen, is onzinnig.

Ik kan mij niet voorstellen dat er één enkele motoragent zal zijn die onnodig een riskante klus opzoekt, als het met redelijk hoge snelheid door het drukke verkeer begeleiden van een ambulance."