



Inspectie Veiligheid Defensie
Ministerie van Defensie

Onnodig letsel

Veiligheidsadvies

over het gebruik van de autogordel, vereiste rijbewijzen en rijvaardigheden in militaire voertuigen bij de Koninklijke Landmacht



Voorwoord

De Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) onderzocht tien ernstige verkeersincidenten met militaire voertuigen van de Koninklijke Landmacht, waarbij militairen (zwaar) lichamelijk letsel opliepen. Een opvallende en terugkerende factor in deze ongevallen is het niet gebruiken van de autogordel, dan wel het ontbreken van deze voorziening. Het ontbreken van zowel de gordel als van het discipline- en bewustzijnsniveau rondom het gebruik ervan vergrootte in een aanzienlijk aantal gevallen de ernst van het letsel.

Op basis van deze bevindingen publiceert de IVD, voor het eerst en in lijn met haar kerntaak, een veiligheidsadvies in plaats van een traditioneel onderzoeksrapport. Hiermee wil zij concrete, uitvoerbare aanbevelingen bieden die direct bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid bij de Landmacht. De conclusies en aanbevelingen in dit advies zijn niet vrijblijvend. Ik roep de Landmachtleiding en alle betrokken commandanten op om deze zorgvuldig te overwegen, zodat de dilemma's rond gordelgebruik en eventuele vrijstellingen op een eenduidige, verantwoordelijke manier worden benaderd.

Dit advies is primair gericht aan de Koninklijke Landmacht, maar de IVD raadt ten zeerste aan dat de andere defensieonderdelen de hierin opgenomen aanbevelingen overnemen. Het benutten van deze aanbevelingen levert niet alleen een directe vermindering van onnodige risico's op, maar draagt ook bij aan een cultuur waar de dilemma's open met elkaar besproken kunnen worden.

Met dit veiligheidsadvies hoopt de inspectie een significante bijdrage te leveren aan het voorkomen van toekomstig letsel en het versterken van de veiligheid van onze militairen.

Namens de inspectie dank ik alle betrokkenen voor hun constructieve medewerking, openheid en inzet tijdens dit onderzoek. Het gedeelde inzicht en de bereidheid om samen te werken vormen de basis voor een veiliger operationeel klimaat, zowel tijdens de gereedstelling als tijdens de uitvoering van missies.

De Inspecteur-Generaal Veiligheid Defensie,

J.P. Apon

generaal-majoor

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
Samenvatting en aanbevelingen	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Waarom een veiligheidsadvies door de IVD?	
1.2.1 Signaalrapport van de IVD aan C-LAS	7
1.3 Overige onderzoeken	7
1.4 Referentiekader	8
1.4.1 Veiligheidsmanagementsysteem en Operationeel Risicomanagement	8
1.4.2 Wegenverkeerswet 1994 en Verkeersregeling Defensie	8
2 De ongevallen	9
2.1 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 10KN, Hoogersmilde, 11 LMB	9
2.2 Eenzijdig ongeval Fennek, De Vlasakkers, OTCMan	10
2.3 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 11KN, Wattens (Oostenrijk), 11 LMB	11
2.4 Frontale botsing Boxer en Fennek, Güz Altmark (Duitsland), 13 Lichte Brigade	12
2.5 Eenzijdig ongeval Fennek, Lohheide (Duitsland), 43 Gemechaniseerde Brigade,	13
2.6 Twee Fenneks in een greppel, Todendorf/ Rantzau (Duitsland), DGLC	13
2.7 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 5KN, Alvdalen (Zweden), OOCL	14
2.8 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 280CDI, Bergen (Duitsland), 13 Lichte Brigade	14
2.9 Eenzijdig ongeval Boxer, Lohheide (Duitsland), 13 Lichte Brigade	15
2.10 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 11KN, autosnelweg A1, OTCMan/11LMB	15
3 Opvallende zaken	16
3.1 Gebruik van de autogordel	16
3.2 Vrijstelling autogordelplicht	18
3.3 Vereiste (militaire) rijbewijzen en militaire rijbevoegdheid	18
4 Conclusies	21
5 Aanbevelingen	22
Bijlagen	
Bijlage A Signaalrapportage IVD aan C-LAS	23
Bijlage B Nota C-LAS aan de IVD	24
Bijlage C Afkortingenlijst	25
Bijlage D Verantwoording	26

Samenvatting

De IVD onderzocht tien ongevallen met militaire voertuigen van de Koninklijke Landmacht die plaatsvonden tussen 23 februari 2023 en 11 november 2024. In totaal raakten tien militairen zwaargewond, twintig militairen lichtgewond en zeven militaire voertuigen *total loss*, zwaar beschadigd of onbruikbaar.

Uit een tussentijdse analyse bleek dat militairen in militaire voertuigen nalieten de autogordel te gebruiken of dat (alternatieve) voorzieningen hiervoor ontbraken. Naar aanleiding van haar eerste bevindingen stuurde de IVD in november 2024 een signaalrapport aan de Commandant der Landstrijdkrachten (C-LAS). Hierin uitte de inspectie haar zorgen over de toename en ernst van de ongevallen en het lichamelijk letsel dat daarbij ontstond. De C-LAS reageerde in januari 2025 met een nota waarin verbetermaatregelen werden aangekondigd om onder andere het gebruik van de autogordel te stimuleren.

Behalve dat de autogordel niet werd gebruikt, constateerde de IVD ook dat de door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan Defensie verleende vrijstelling voor de verplichting de autogordel te dragen, door verschillende commandanten van de Koninklijke Landmacht verkeerd werd geïnterpreteerd. Ook ontbrak het vereiste risicomanagement voor het verlenen van die vrijstelling. De IVD constateerde bij twee ongevallen tevens dat bestuurders niet in het bezit waren van een geldig militair rijbewijs of militaire rijbevoegdheid.

De opleiding om het militaire rijbewijs en rijbevoegdheid te behalen worden gegeven door het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen (OTCRij), waar de militairen tot startbekwame bestuurder worden opgeleid. Daarna ontbrak het bij de operationele eenheden veelal aan een gedegen vervolgtraining om militairen verder te ontwikkelen tot vakbekwaam bestuurder. De tijd bij de eenheden was veelal beperkt of het ontbrak aan trainingsmogelijkheden en instructie. De mogelijkheden van operationele commandanten om vervolgtrainingen aan te vragen bij het OTCRij worden nauwelijks benut.

Aanbevelingen

Op grond van de bevindingen en conclusies in dit veiligheidsadvies beveelt de IVD de Commandant der Landstrijdkrachten het volgende aan:

- Bespreek met de ondercommandanten de dilemma's rondom het autogordelgebruik en het verlenen van vrijstelling van de autogordelplicht. Besteed daarbij aandacht aan het telkens

afwegen van de risico's, risicomitigatie, risicoacceptatie en de verantwoordelijkheden daaromtrent.

- Bevorder actiever het gebruik van de autogordel en onderzoek mogelijkheden voor alternatieve voorzieningen wanneer geen autogordel aanwezig is.
- Investeer bij operationele eenheden in vervolgopleidingen of –trainingen van (militaire) bestuurders, zodat zij zich verder kunnen ontwikkelen. Dit draagt bij aan een verdere professionele ontwikkeling van de militairen en komt zowel de operationele inzetbaarheid als de (verkeers-)veiligheid ten goede. Het OTCRij kan hierin ondersteunen.
- Draag zorg dat voor bestuurders duidelijk is welk rijbewijs vereist is voor het betreffende voertuig, bijvoorbeeld door visualisering van de vereiste rijbewijscategorie in of op militaire voertuigen. Hiermee kan verwarring worden voorkomen en het draagt bovendien bij aan het verhogen van de (verkeers)veiligheid op de openbare wegen, militaire wegen en oefenterreinen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Inspectie Veiligheid Defensie (IVD) startte in 2023 een onderzoek naar drie voertuigongevallen bij de Koninklijke Landmacht. Deze ongevallen, waarbij militairen (zwaar) lichamelijk letsel opliepen, vonden plaats in de periode van februari tot en met augustus 2023. Doel van het onderzoek was om de oorzaak van deze ongevallen te achterhalen. Gedurende dit onderzoek zijn zeven nieuwe voertuigongevallen aan het onderzoek toegevoegd, waarbij eveneens sprake was van (zwaar) lichamelijk letsel. Deze toegevoegde ongevallen vonden plaats in de periode van april tot en met november 2024.

1.2 Waarom een veiligheidsadvies door de IVD?

Uit een tussentijdse analyse van de tien ongevallen bleek dat de diversiteit van de (directe) oorzaken dermate groot was, waardoor de focus van het onderzoek werd verlegd naar de gevolgen van de ongevallen. Uit deze analyse bleek dat militairen in veel gevallen nalieten de autogordel te dragen en dat dit nalaten in grote mate bijdroeg aan het ontstane lichamelijk letsel. In enkele gevallen ontbrak de autogordel of een (alternatieve) veiligheidsvoorziening. Op basis van dit gegeven besloot de IVD een veiligheidsadvies op te stellen in plaats van een regulier onderzoeksrapport. Daarmee biedt de IVD inzicht in de risico's van het nalaten van het dragen van de autogordel, het ontbreken van een autogordel of voorziening en het gebruik van de vrijstelling autogordelplicht. De IVD tracht met dit veiligheidsadvies bij de Commandant der Landstrijdkrachten (C-LAS) en zijn ondercommandanten erop aan te dringen om de dilemma's rondom het al dan niet dragen en ontbreken van de autogordel, alsook het verlenen van vrijstelling van de gordelplicht te bespreken, hierover besluiten te nemen en de bijbehorende verantwoordelijkheden te dragen.

Door wereldwijde geopolitieke veranderingen en militaire conflicten is voor de bij het NAVO-bondgenootschap aangesloten landen de militaire dreiging toegenomen. Dat zorgt ervoor dat Defensie zich intensiever voorbereidt op daadwerkelijke inzet en paraatheid. Door meer te oefenen en te trainen — en de daarbij behorende noodzakelijke verplaatsingen met militaire voertuigen over de openbare weg en in (militaire) oefenterreinen — neemt ook de kans op ongevallen navenant toe. Ongevallen als deze hebben een grote impact op betrokkenen en hun omgeving, en een negatieve invloed op het voortzettingsvermogen van Defensie door uitval van personeel en materieel.

Defensie is als werkgever verantwoordelijk voor de veiligheid van haar werknemers. Het veiligheidsbeleid van Defensie is erop gericht om voorvallen te voorkomen en de risico's op letsel of schade zoveel mogelijk te beperken. Als zich toch een voorval voordoet, ziet Defensie het als haar verantwoordelijkheid om ervan te leren en herhaling te voorkomen.

Vanuit haar onafhankelijke positie oordeelt de IVD dat er veiligheidswinst te behalen valt door het gordelgebruik in militaire voertuigen te stimuleren, het correct gebruik van de verleende vrijstelling van de autogordelplicht te bevorderen met behulp van risicomanagement en te voldoen aan de rijbewijsvereisten en/of –bevoegdheden. De IVD ziet belangrijke mogelijkheden om zo het risico op lichamelijk letsel te beperken en acht de kans groot dat ernstig letsel bij ongevallen wordt beperkt als de landmacht de aanbevelingen uit dit rapport opvolgt. Het omdoen van een autogordel kost slechts seconden, maar kan een cruciaal verschil maken. Zonder goede reden of risicoafweging de autogordel niet dragen is geen vorm van professionaliteit. De IVD verwacht door dit veiligheidsadvies een constructieve bijdrage te leveren aan het voorkomen van onnodige risico's en lichamelijk letsel en het verbeteren van een veilige werkomgeving.

1.2.1 Signaalrapport van de IVD aan C-LAS

Naar aanleiding van haar eerste bevindingen stuurde de IVD in november 2024 aan de C-LAS een signaalrapport (bijlage A) waarin zij haar zorgen uitlegt over de toename en ernst van de ongevallen en het lichamelijk letsel dat daarbij ontstond.¹ Dit signaalrapport, passend bij de doelstelling van de IVD om snel bevindingen terug te koppelen ten behoeve van het verbeteren van de veiligheid, stelde de C-LAS in de gelegenheid om verbeteracties te initiëren, vooruitlopend op dit veiligheidsadvies. De C-LAS reageerde in januari 2025 met een nota aan de IVD (bijlage B), waarin verbetermaatregelen werden aangekondigd om het gebruik van de autogordel te stimuleren, een vervolgonderzoek te starten naar het onderhouden van de rijvaardigheid bij landmachteenheden en bewustwording van veiligheid en risico's bij oefeningen te bevorderen.²

1.3 Overige onderzoeken

De Koninklijke Marechaussee verrichtte strafrechtelijke- of feitenonderzoeken naar de meeste ongevallen benoemd in dit veiligheidsadvies. De door de marechaussee opgemaakte processen-verbaal zijn ter verdere afdoening gezonden aan de Officier van Justitie van het arrondissementsparket Oost-Nederland, belast met de opsporing en de vervolging van strafbare feiten die door militairen zijn gepleegd. De IVD kon beschikken over delen van de opgemaakte processen-verbaal die relevant waren voor dit veiligheidsadvies.

De IVD betrok in dit veiligheidsadvies verder de conclusies en aanbevelingen uit haar rapporten *Veilig oefenen? Onderzoek naar het verkeersongeval op oefenterrein Bergen-Hohne 19 november 2018* (2019) en *Inzetgereed op missie? Onderzoek naar een voorval in Afghanistan, 15 maart 2019* (2021) en de beleidsreacties daarop van de minister van Defensie.

¹ Bijlage A: Signaalrapportage van de Inspectie Veiligheid Defensie aan C-LAS, nr. BS2024039391 d.d. 21 november 2024.

² Bijlage B: Nota C-LAS aan de Inspecteur-Generaal Veiligheid, nr. CLAS2025000518, d.d. 31 januari 2025.

1.4 Referentiekader

De IVD toetste de bevindingen in dit veiligheidsadvies aan:

- het defensiebeleid en de defensieregelgeving ten aanzien van veiligheid (VGM) en operationeel risicomanagement (ORM),
- de Wegenverkeerswet 1994,
- het Reglement Verkeersregels en -tekens 1990 en aanverwante verkeerswetgeving,
- de Verkeersregeling Defensie, waaronder verleende vrijstellingen, rijbewijzen en rijbevoegdheden, voertuigeisen en -inrichting, opleiding en training en invoerinstructies militaire voertuigen.

Eveneens zijn opdrachtnota's van Defensie naar aanleiding van eerdere onderzoeken van de IVD en rapporten van Commissies van Onderzoek (CVO) in beschouwing genomen.

1.4.1 Veiligheidsmanagementsysteem Defensie (VGM) en Operationeel Risicomanagement (ORM)

Defensie is als werkgever verantwoordelijk voor een veilige werk-, leer- en oefenomgeving. Hiervoor ontwikkelde het ministerie van Defensie een eigen veiligheidsmanagementsysteem 'Veiligheid, Gezondheid en Milieu' (VGM). Risicomanagement en operationeel risicomanagement (ORM) zijn kernelementen van het VGM-management van Defensie. Bij alle activiteiten moeten leidinggevendenden de risico's onderkennen en beoordelen om ze zoveel mogelijk te voorkomen, te verminderen tot een aanvaardbaar niveau (mitigeren) of te accepteren. Risicoanalyse is een belangrijk element dat zorgt voor inzicht in de consequenties van (voorgenomen) mitigerende maatregelen.

1.4.2 Wegenverkeerswet 1994 en de Verkeersregeling Defensie

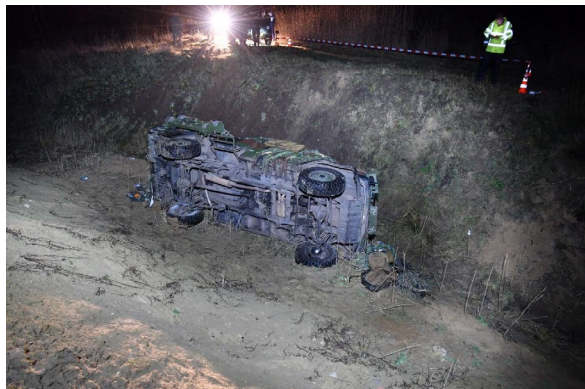
Defensie heeft in aanvulling op de Wegenverkeerswet 1994 een eigen Verkeersregeling Defensie. Deze regeling is een uitbreiding op de Wegenverkeerswet en is zowel van toepassing op de openbare weg, als op defensie terreinen, militaire wegen en militaire oefenterreinen. Deze regeling beschrijft het gebruik van de openbare en militaire weg dan wel militair terrein met onder meer als doel de veiligheid te waarborgen. De regeling beschrijft ook het correcte gebruik van camouflage, verlichting, gebruik autogordel, en de vereiste rijvaardigheid en rijbevoegdheid. Bovendien biedt de regeling de mogelijkheid voor een daartoe aangewezen commandant om vrijstelling te verlenen van bepaalde verplichtingen als er sprake is van specifiek militair operationeel gebruik.³

³ Verkeersregeling Defensie, artikel 1: Definities, specifiek militair operationeel gebruik: het besturen van defensievoertuigen buiten verharde wegen en paden, tijdens inzet bij vredesoperaties, crisisbeheersingsoperaties of andere internationale en/of humanitaire operaties.

2 De ongevallen

Ten grondslag aan dit veiligheidsadvies liggen tien ongevallen met militaire voertuigen. Dit hoofdstuk beschrijft de omstandigheden waaronder deze tien ongevallen plaatsvonden en waarbij militairen van de landmacht lichamelijk letsel opliepen. In totaal raakten tien militairen zwaargewond, twintig militairen lichtgewond en zeven militaire voertuigen *total loss*, zwaar beschadigd of onbruikbaar.

2.1 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 10KN, Hoogersmilde, 11 Luchtmobiele Brigade, 2 militairen zwaargewond en 3 militairen lichtgewond



Afbeelding 1: MB in greppel (bron: VOA KMar) Afbeelding 2: Zij aanzicht MB (bron: VOA KMar)

Op 23 februari 2023 rond 19.50 uur belandde een Mercedes Benz, type 290 GD 10KN Softtop, tijdens een tactische verplaatsing van een eenheid behorende tot 11 Luchtmobiele Brigade in een greppel op het terrein van een kalkzandsteenfabriek te Hoogersmilde (Dr). Het rijden bij duisternis, het zogenaamde *black out*-rijden, maakte deel uit van een drie weken durend trainingsprogramma op het gebied van mobiliteit, genaamd *Mobility*. Het ongeval gebeurde tijdens dit *black out*-rijden waarbij de bestuurder van het voertuig zonder ingeschakelde voertuigverlichting, maar met gebruik van een helderheidsversterker op de helm, op het terrein reed. Bij het indraaien van een bocht op een onverharde weg, waarbij stapvoets werd gereden, gleed het voertuig van de weg af en belandde in een naastgelegen greppel. Het voertuig rolde daarbij over de kop, waarbij de boordschutter onder het voertuig bekneld raakte. Met vereende krachten bevrijdden militairen van andere voertuigen de boordschutter. Bij het ongeval raakten twee militairen zwaargewond en drie militairen lichtgewond.

2.2 Eenzijdig ongeval Fennek, De Vlasakkers, Opleidings- en trainingscentrum Manoeuvre (OTCMan), 3 militairen lichtgewond



Afbeelding 3: Doorwaadbare plaats (bron: IVD) Afbeelding 4: Beschadigde Fennek (bron: IVD)

In de nacht van 9 mei 2023 rond 00.30 uur reed een Fennek-verkenningervoertuig tijdens het *black out*-rijden op het militair oefenterrein De Vlasakkers in een betonnen doorwaadbare plaats (afbeelding 3) en kwam daarbij abrupt tot stilstand. Dit gebeurde tijdens de Algemene Verkennersopleiding op het OTCMan. Het leerdoel van deze opleiding is het bekwamen in vaardigheden en het verhogen van de rijvaardigheid van de bestuurder in combinatie met de taken van de voertuigbemanning onder diverse omstandigheden. Op de avond van 8 mei 2023 oefenden militairen onder begeleiding van instructeurs van het OTCMan met verschillende voertuigen (waaronder drie Fenneks). Daarbij maakten ze gebruik van nachtzichtapparatuur (tijdens het *black out*-rijden) op zowel verhard als onverhard terrein.

In het kader van de opleiding mochten de diverse voertuigbemanningen zonder begeleiding op het terrein rijden om zich verder te bekwamen in het *black out*-rijden. Tijdens dit *black out*-rijden op het terrein zag de bestuurder van een van de Fenneks de doorwaadbare plaats (afbeelding 3) over het hoofd, omdat hij door het gebruik van de nachtzichtapparatuur veronderstelde dat dit een plas water was. Hij reed zonder snelheid te verminderen de doorwaadbare plaats in. De Fennek kwam op de betonnen rand abrupt tot stilstand. Hierbij raakten de drie inzittenden lichtgewond en de Fennek (afbeelding 4) raakte zwaar beschadigd en onbruikbaar.

2.3 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 11KN, Wattens (Oostenrijk), 11 Luchtmobiele Brigade, 1 militair zwaargewond en 3 militairen lichtgewond



Afbeelding 5: MB290GD 11KN (Bron: PSMV)

Afbeelding 6: Wegoverzicht Wattens (Bron: PSMV)

Na afloop van een 24-uursoefening nabij Wattens, Oostenrijk, reed op 31 augustus 2023 rond 14.30 uur een groep van een verkenningspeloton behorende tot 11 Luchtmobiele Brigade met twee Mercedes Benz 290GD 11KN-voertuigen bergafwaarts naar het basiskamp. De verplaatsing over deze weg naar deze basis, die deel uitmaakt van een Oostenrijks militair oefenterrein, startte op ongeveer 2.200 meter hoogte. Het basiskamp bevond zich op 1.400 meter hoogte. Tijdens de afdaling verloor het voorste voertuig remkracht, waardoor de snelheid opliep. De bestuurder trachtte te remmen op zowel de compressie van de motor, als met de reguliere voetrem en de handrem, echter zonder het gewenste resultaat. De bestuurder zag plots een Oostenrijks voertuig voor hem rijden, dat eveneens afdaalde. Om een botsing te voorkomen stuurde de bestuurder het voertuig in een geul links naast de weg en reed tegen een bergwand aan. Het voertuig eindigde door de botsing tegen de bergwand ondersteboven op de weg, waarbij de boordschutter onder het voertuig bekneld raakte. Collega-militairen bevrijdden de boordschutter uit zijn benarde positie. Door dit ongeval raakte één militair zwaargewond en drie militairen lichtgewond.

2.4 Frontale botsing Boxer en Fennek, Güz Altmark (Duitsland), 13 Lichte Brigade, 3 militairen zwaargewond en 2 militairen lichtgewond



Afbeelding 7: Voorzijde Boxer (Bron: IVD) Afbeelding 8: Voorzijde Fennek (Bron: IVD)

Op 15 april 2024 rond 16.00 uur vond een frontale botsing plaats tussen een pantserwielvoertuig, een Boxer, en een Fennek-verkenningvoertuig op het Duitse oefenterrein Güz Altmark. Beide voertuigen van 13 Lichte Brigade waren op dat moment verwickeld in een defensief tactisch scenario. De Boxer reed, gevolgd door twee Scania-vrachtauto's, in noordelijke richting op het oefenterrein. In tegengestelde richting reden drie Fenneks. De weerconditie op het oefenterrein was zeer droog waardoor voertuigverplaatsingen op de onverharde wegen veel stof of zand deden opwaaien. Vlak voor het elkaar passeren week de bestuurder van de derde Fennek naar links uit vanwege onvoldoende zicht door het opwaaiende stof, veroorzaakt door de twee voor hem rijdende Fenneks. Op dat moment botste de Fennek, met een snelheid van ongeveer 30 km/u, frontaal op de Boxer die ongeveer 40 km/u in tegenovergestelde rijrichting reed. Door het ongeval raakten drie militairen zwaargewond en twee militairen lichtgewond.

2.5 Eenzijdig ongeval Fennek, Lohheide (Duitsland), 43 Gemechaniseerde Brigade, 3 militairen lichtgewond



Afbeelding 9: [Onderzijde](#) Afbeelding 10: [Zijaanzicht](#) Afbeelding 11: [Berging van de Fennek](#)

(Afbeeldingen 9, 10 en 11: [Bron VOA KMar](#))

Op 11 juni 2024 rond 00.30 uur belandde een Fennek-verkenningsvoertuig van een verkenningseenheid van 43 Gemechaniseerde Brigade ondersteboven in een sloot. Dit ongeval vond plaats in Lohheide, Duitsland, tijdens de oefening *Renovatur Recon*. De verkenningseenheid oefende in de zogenaamde civiele strook tussen Bergen-Lohheide en Verden. Tijdens de verplaatsing over de openbare weg richting het einddoel was er sprake van slechte weersomstandigheden door regenval. Bij het oprijden van een houten brug, die door de regen glad was, gleed de Fennek van de brug en belandde ondersteboven in de naastgelegen sloot. De waterstand van de sloot was hoog en er was een relatief sterke stroming. De Fennek liep snel vol met water, omdat tijdens de verplaatsing de luiken openstonden. Eén inzittende kwam onder het voertuig in de sloot terecht en kon zichzelf bevrijden. De bestuurder is door collega-militairen bevrijd door het weghalen van de compartimentsscheiding. Bij het ongeval raakten drie militairen lichtgewond.

2.6 Twee Fenneks in een greppel, Todendorf/ Rantzau (Duitsland), Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando, 3 militairen zwaargewond en 1 militair lichtgewond

Drie militairen, behorend tot het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando, raakten zwaargewond bij filmopnames van het Mediacentrum Defensie (MCD) tijdens de oefening *Cerberus Thunder*. Voor de filmopnames reden de militairen in twee Fennek-verkenningsvoertuigen achter elkaar op het oefenterrein. Bij het haaks oversteken van een weg zag de bestuurder van de eerste Fennek een greppel over het hoofd en kwam het voertuig abrupt in deze greppel tot stilstand. De bestuurder van de tweede Fennek zag wat er voor hem gebeurde en remde onmiddellijk, maar kwam eveneens in de greppel terecht. Drie bemanningsleden van de eerste Fennek liepen zwaar lichamelijk letsel op. De bestuurder van de tweede Fennek raakte lichtgewond.

2.7 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 5KN, Alvdalen (Zweden), Operationeel Ondersteuningscommando Land, 1 militair lichtgewond



Afbeelding 12: De MB290GD 5KN (Bron: PSMV)

Op 18 september 2024 raakte een militair gewond tijdens een oefening van het Operationeel Ondersteuningscommando Land in Zweden. De militair reed als bestuurder in een Mercedes Benz 290GD 5KN over de onverharde weg van het oefenterrein Alvdalen. Bij het inrijden van een bocht verloor de bestuurder de macht over het stuur van het voertuig en sloeg over de kop. De bestuurder raakte lichtgewond en het voertuig was *total loss*.

2.8 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 280CDI, Bergen (Duitsland), 13 Lichte Brigade, 1 militair lichtgewond

Op 6 oktober 2024 rond 18.00 uur raakte een militair van 13 Lichte Brigade gewond tijdens de oefening *Ardent Lion* op het militaire oefenterrein Bergen-Hohne, Duitsland. Op het oefenterrein bevinden zich verharde en onverharde wegen, hindernissen, obstakels, heuvels en kuilen. Tijdens een tactische oefening reed de bemanning van een Mercedes Benz 280CDI op een onverharde weg en achtervolgde zij een CV90-gevechtsvoertuig. Met een snelheid van ongeveer 30 km/u reed de bestuurder van de Mercedes Benz over een heuvel, daalde af en reed daarbij in een kuil. De boordschutter raakte door de onverwachte beweging van het voertuig met zijn hoofd het boordwapen. Nadat de voertuigbemanning de bestuurder waarschuwde dat de boordschutter gewond was geraakt, stopte hij het voertuig verderop.

2.9 Eenzijdig ongeval Boxer, Lohheide (Duitsland), 13 Lichte Brigade, 3 militairen lichtgewond



Afbeelding 13: *Boxer na ongeval (Bron: PSMV)*

Afbeelding 14: *Berging van de Boxer (Bron: PSMV)*

Bij schemering, in de vroege ochtend van 7 oktober 2024 raakten drie bemanningsleden van een pantserwielvoertuig, een Boxer, lichtgewond bij de oefening *Ardent Lion* op het militaire oefenterrein Bergen-Hohne, Duitsland. In de Boxer bevonden zich negen militairen, behorende tot 13 Lichte Brigade, die deelnamen aan een tactische oefening en naar diverse hindernissen reden. Bij het rijden op een rechte, onverharde weg, raakte de bestuurder met een snelheid van ongeveer 40 km/u een met mos begroeid rotsblok dat slecht waarneembaar was, waarna de Boxer een slingerende beweging maakte. De Boxer belandde even verderop op de zijkant, rolde verder door de snelheid en eindigde ondersteboven op de onverharde weg. Het rotsblok, dat geel van kleur behoorde te zijn, maakte deel uit van een versmalling in deze onverharde weg.

2.10 Eenzijdig ongeval Mercedes Benz 290GD 11KN, autosnelweg A1, Opleidings- en Trainingscentrum Manoeuvre / 11 Luchtmobiele Brigade, 1 militair zwaargewond

Op 11 november 2024 rond 15.30 uur verplaatsten militairen van 11 Luchtmobiele Brigade, die de verkennersopleiding volgden op het OTCMan, zich in colonne met acht militaire voertuigen over de snelweg A1 van Amersfoort naar Apeldoorn. Op deze snelweg waren wegwerkzaamheden in uitvoering. Ter hoogte van Ugchelen namen vijf voertuigen van de colonne een afslag en reden op de uitvoegstrook. De bestuurder van het zesde militaire voertuig, een Mercedes Benz 290GD 11KN, realiseerde zich dat ook hij deze afslag moest nemen en stuurde op het laatste moment zijn voertuig de tamelijk scherpe bocht van de afslag in. Het voertuig begon door het sterke insturen te slingeren. De bestuurder trachtte de verkeersborden van de wegwerkzaamheden te ontwijken, maar raakte deze alsnog, evenals enige paaltjes op het verdrijvingsvlak. Vervolgens kantelde het voertuig, belandde de boordschutter deels onder het voertuig en raakte hij daarbij zwaargewond.

3 Opvallende zaken

Dit hoofdstuk beschrijft wat de IVD is opgevallen bij de analyse van de tien ongevallen.

Achtereenvolgens betreft dit het gebruik van de autogordel, de vrijstelling van de autogordelplicht, de vereiste (militaire) rijbewijzen en militaire rijbevoegdheid en het risicomanagement. De ongevallen vonden plaats gedurende opleiding, training, oefening en filmopname en niet bij daadwerkelijke inzet en/of missie.

3.1 Gebruik van de autogordel

Opvallend is dat bij alle in hoofdstuk 2 beschreven ongevallen de militairen nalieten de autogordel te gebruiken of dat zij die niet konden gebruiken, omdat die voorziening ontbrak of niet te gebruiken was. Zo constateerde de IVD in enkele gevallen dat de autogordel achter de rugleuning of onder de stoelzitting was vastgemaakt en daardoor niet te gebruiken was.⁴ De boordschutters van de MB290GD en de MB280CDI, staand in de koepel achter het wapensysteem, lopen extra risico, omdat zij niet voorzien zijn van een (auto)gordel, noch worden beschermd door enige (andere) veiligheidsvoorzieningen.⁵ Bij de ongevallen met de beide types MB zijn met name de boordschutters ernstig gewond geraakt, omdat zij onder het voertuig terechtkwamen.

Algemeen bekend en wetenschappelijk onderzocht, is dat het dragen van een autogordel in sterke mate bijdraagt aan het voorkomen van ernstig lichamelijk letsel bij ongevallen. Een *factsheet* van het SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid stelt:

Een beschouwing van 30 internationale studies toont aan dat door het dragen van een driepuntsautogordel de kans op een dodelijke afloop en de kans op ernstig letsel bij een ongeval met ongeveer 60% afnemen voor inzittenden voor in het voertuig en met ongeveer 44% voor inzittenden achter in het voertuig. In termen van specifiek letsel vond een andere beschouwing van 11 internationale studies dat het dragen van autogordels resulteert in het verminderen van letsel aan gezicht, buik en rug.⁶

⁴ Eigen waarnemingen IVD: Geconstateerd bij inzittendenplaatsen van de Fennek en MB.

⁵ De zitplaats van de boordschutter is wel voorzien van een autogordel.

⁶ SWOV (2022). *Veilige personenauto's*. SWOV-factsheet, februari 2022. SWOV, Den Haag.

Deze conclusie geldt voor het gebruik van de autogordel op de openbare weg, maar is volgens de IVD ook toepasbaar op militaire wegen en oefenterreinen. Bovendien is het dragen van de autogordel op de openbare weg verplicht volgens de civiele verkeerswetgeving, en op militaire wegen en oefenterreinen volgens de defensieregelgeving. De IVD constateerde dat militairen de autogordel over het algemeen wel droegen op de openbare weg, maar op oefenterreinen veelal niet. Geïnterviewde militairen en commandanten bevestigden dat bij het betreden van (militaire) oefenterreinen de autogordel vaak wordt afgedaan. Zij gaven aan dat het dragen van de autogordel in een oefenterrein ongemakkelijk is, niet past of operationeel niet gewenst is, of dat de autogordel zonder specifieke reden wordt afgedaan. Opmerkelijk is dat in het driehoeksoverleg tussen gebruiker, instandhouder en normsteller, het zogenaamde wapensysteemoverleg (WSO), het niet passen van de autogordel in de voertuigen door de landmacht (gebruiker) nooit is ingebracht.⁷ De normsteller heeft daarom geen autogordelaanpassingen verricht aan de voertuigen.

Uit onderzoek door de IVD en rapporten van door de landmacht ingestelde Commissies van Onderzoek (CvO) bleek bij voertuigongevallen dat het nalaten van het dragen van de autogordel of het ontbreken van een autogordel vaak de bepalende factor voor het oplopen van (ernstig) letsel.⁸ Telkens werden over het niet dragen van de autogordel aanbevelingen gedaan aan Defensie. Dit resulteerde in opdrachtnota's en appreciaties waarin werd opgedragen het belang van het gebruik van de autogordels en het toepassen van de daarvoor geldende regelgeving, expliciet onder de aandacht te brengen tijdens het inzetgereedheidsproces.⁹ De IVD constateert dat beleid, regelgeving en het onder de aandacht brengen van aanbevelingen omtrent autogordelgebruik tot op heden niet hebben geleid tot frequenter gebruik van de autogordel op (militaire) oefenterreinen. Beleid, regelgeving en het onder de aandacht brengen leidden evenmin tot een aanpassing van de Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E), de verbeterde Risico Analyse Operationeel (vRAO) of actief Operationeel Risicomanagement (ORM).

Naar aanleiding van het IVD-signaalrapport kondigde de C-LAS actieve maatregelen aan om onder meer het gebruik van de autogordel onder operationele omstandigheden te bevorderen, waarbij het (wettelijk) uitgangspunt is dat de autogordel op het oefenterrein wordt gedragen.¹⁰ C-LAS verwacht hiermee (onnodig) letsel in de toekomst te verminderen en de veiligheid van het personeel tijdens verplaatsingen te verbeteren.

⁷ Aanwijzing HDBV-003 Wapensysteemmanagement.

⁸ IVD-rapport "Inzetgereed op missie?", onderzoek naar voorval in Afghanistan, 15 maart 2019 en CVO Verkeersongeval LSV, BS2023014424 d.d. 29 maart 2024.

⁹ Nota van de Directeur-Generaal Beleid: Uitvoering maatregelen naar aanleiding van IVD-rapport: 'Inzetgereed op missie? Onderzoek naar een voorval in Afghanistan, 15 maart 2019', nr. BS2022003418 d.d. 24 februari 2022.

¹⁰ Nota C-LAS aan IGV IVD, nr. CLAS2025000518, d.d. 31 januari 2025..

3.2 Vrijstelling autogordelplicht

Commandanten mogen aan (militaire) bestuurders en passagiers van defensievoertuigen vrijstelling verlenen van de verplichting de autogordel te dragen, ten behoeve van specifiek militair operationeel gebruik.¹¹ De commandant die deze vrijstelling volgens de Verkeersregeling Defensie mag verlenen, is bij de Koninklijke Landmacht minimaal belegd op het niveau van bataljonscommandant of een commandant van een zelfstandige compagnie.¹² De IVD constateert echter dat ook lagere commandanten de vrijstelling verleenden, omdat zij veronderstelden dat met “commandant” ook de compagniescommandant, pelotonscommandant, groepscommandant of voertuigcommandant werden bedoeld. Ook constateert de IVD dat het verlenen van vrijstelling werd gemandateerd naar lagere commandanten terwijl dit niet is toegestaan. Specifiek militair operationeel gebruik geldt voor “het besturen van defensievoertuigen buiten verharde wegen en paden, tijdens inzet bij vredesoperaties, crisisbeheersingsoperaties of andere internationale en/of humanitaire operaties”.¹³

Aan het verlenen van een dergelijke vrijstelling zijn voorwaarden verbonden. Zo moet de commandant een mondelinge of schriftelijke toestemming geven en deze voorzien van een (beperkte) risicoanalyse of *Last Minute* Risico Analyse (LMRA).¹⁴ Ook droeg de Directeur-Generaal Beleid in zijn nota, naar aanleiding van het IVD-rapport *Inzetgereed op missie?* de Commandant der Strijdkrachten (CDS) op om zijn ondercommandanten erop te wijzen dat het eventueel gebruikmaken van de bestaande uitzondering op het moeten dragen van een autogordel, het resultaat moet zijn van een zorgvuldige situationele afweging van de beoogde operationele meerwaarde ten opzichte van de risico's van een dergelijk besluit.¹⁵ De IVD constateert bij de analyse van de ongevallen dat zowel de risicoanalyse als de specifieke, door de commandant verstrekte, vrijstelling veelal ontbraken.

3.3 Vereiste (militaire) rijbewijzen en militaire rijbevoegdheid

Bij de ongevallen waren verschillende uitvoeringen en types van de Mercedes Benz, die in gebruik zijn bij de Koninklijke Landmacht, betrokken. Visueel verschilt een aantal van deze uitvoeringen niet veel van elkaar, maar ze vereisen wel verschillende categorieën van (militaire) rijbewijzen om deze te mogen besturen. Dit betrof vooral de varianten van de Mercedes Benz 290GD die vanwege het

¹¹ Artikel 10, lid 2 van de Verkeersregeling Defensie (VRD) en Beschikking van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement inhoudende de tijdelijke vrijstelling van bepalingen krachtens de Wegenverkeerswet 1994 ten behoeve van het Ministerie van Defensie t.a.v. RVV 1990, paragraaf 27, autogordels en kinderbeveiligingssystemen, artikelen 59, 59a en 59b, nummer RWS-2024/17906 d.d. 22 april 2024.

¹² Artikel 2 van het Mandaatbesluit Personele Bevoegdheden Defensie (Tegenwoordig: Besluit toedeling uitvoerende personele bevoegdheden Defensie 2021).

¹³ Artikel 1, Definities, ‘Specifiek militair operationeel gebruik’ van de Verkeersregeling Defensie.

¹⁴ Instructiekaart Koninklijke Landmacht *Last Minute* Risico Analyse (IK-LMRA).

¹⁵ Nota van de Directeur-Generaal Beleid: Uitvoering maatregelen naar aanleiding van IVD-rapport: ‘Inzetgereed op missie? Onderzoek naar een voorval in Afghanistan, 15 maart 2019’, nr. BS2022003418 d.d. 24 februari 2022.

maximum gezamenlijke ledig- en laadgewicht (GVW) een categorie B- dan wel een categorie C-rijbewijs vereisen.¹⁶ De Mercedes Benz 280CDI vereist een militair categorie F-rijbewijs. De IVD constateert dat bij twee ongevallen met een MB290GD de bestuurder niet in het bezit was van een geldig militair rijbewijs of de juiste militaire rijbevoegdheid bezat.

De verschillende MB290GD uitvoeringen en de bijbehorende rijbewijscategorie: ^{17 18}

- VAU 5 KN MB290GD hardtop/softtop, GVW 2750kg, rijbewijs categorie B;
- VAU 7,5 KN MB290GD hardtop/softtop, GVW 3150kg, rijbewijs categorie B;
- VAU 10 KN MB290GD hardtop/softtop, GVW 3700kg, rijbewijs categorie C;
- VAU 11 KN MB290GD hardtop/softtop, GVW 3500kg, rijbewijs categorie B;
- VAU 12 KN MB290GD hardtop, GVW 4000kg, rijbewijs categorie C.

Voor de MB290GD 10KN softtop en de MB290GD 11KN softtop, die een verschillende categorie rijbewijs vereisen, zijn nagenoeg hetzelfde qua verschijningsvorm en gewicht (afbeeldingen 15 en 16). Het onderlinge verschil in lengte is slechts 60 millimeter en in gewicht 200 kilogram.¹⁹ De IVD constateert dat het voor de militaire bestuurders visueel niet duidelijk was welke categorie rijbewijs vereist was, noch dat zij bekend waren met de verschillende rijbewijsvereisten. Commandanten dienen erop toe te zien dat personeel voorzien is van het juiste rijbewijs en de bijbehorende rijbevoegdheid voor de militaire voertuigen die worden gebruikt binnen de eenheid.



Afbeelding 15: MB290GD 10KN (rijbewijs cat. C) Afbeelding 16: MB290GD 11KN (rijbewijs cat. B)

(Bron: Invoerinstructie MB290GD)

(Bron: Invoerinstructie MB290GD)

¹⁶ GVW: *Gross Vehicle Weight*. Dit is het maximum bruto voertuiggewicht en bestaat uit de som van het ledig gewicht vermeerderd met het maximum toegestaan laadvermogen.

¹⁷ Rijbewijsvereiste: Artikel 34, lid 1 van de Verkeersregeling Defensie

¹⁸ Invoerinstructies MB290GD 5KN, 7,5KN, 10KN, 11KN en 12KN.

¹⁹ Lengte van MB290GD 10KN is 5300mm, lengte MB290GD 11KN is 5240mm

Het militaire rijbewijs en de daarbij behorende militaire rijbevoegdheid zijn noodzakelijk voor het mogen rijden op bijvoorbeeld onverharde wegen en (militaire) oefenterreinen. Het is bij Defensie toegestaan bepaalde militaire voertuigen te besturen wanneer men in bezit is van een civiel rijbewijs met bijbehorende categorie, maar dan alleen op de openbare weg en verharde wegen. Opleidingen om het militaire rijbewijs en rijbevoegdheid te behalen worden gegeven door het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen (OTCRij). Geïnterviewde militairen gaven aan dat het na de opleiding op het OTCRij, waar zij tot startbekwame bestuurder worden opgeleid, ontbrak aan een gedegen vervolgtraining bij de operationele eenheden om zichzelf verder te ontwikkelen tot vakbekwaam bestuurder. Veelal was de tijd bij de eenheid daarvoor beperkt, ontbrak het aan trainingsmogelijkheden of een syllabus, of ontbrak het aan instructie. De mogelijkheden van operationele commandanten om vervolgtrainingen aan te vragen bij het OTCRij worden nauwelijks benut. Het OTCRij heeft namelijk capaciteit beschikbaar om de operationele eenheden te ondersteunen bij het traject van start- naar vakbekwaam militair bestuurder, om vervolgtrainingen te verzorgen bij oefeningen of om bestuurders verder te bekwamen in de rijvaardigheid onder oefen- of inzetomstandigheden.

4 Conclusies

De IVD onderzocht tien ongevallen met militaire voertuigen van de Koninklijke Landmacht in de periode tussen 23 februari 2023 en 11 november 2024 waarbij militairen (zwaar) lichamelijk letsel opliepen. Bij alle ongevallen werd door de militairen nagelaten de autogordel te gebruiken of ontbraken (alternatieve) voorzieningen hiervoor.

De autogordel in militaire voertuigen wordt in veel gevallen - voornamelijk bij het rijden op oefenterreinen - niet gebruikt, ontbreekt of wordt achter de rugleuning of onder de stoelzitting vastgemaakt en is daardoor niet te gebruiken. Het niet dragen van de autogordel vergroot het risico op lichamelijk letsel bij ongevallen. Dat is bovenal onnodig en doet ook afbreuk aan het voortzettingsvermogen en de operationele inzetbaarheid van de Koninklijke Landmacht. Als militairen zich hadden gehouden aan de geldende regelgeving had veel letsel waarschijnlijk voorkomen kunnen worden, of was de ernst van het letsel geringer geweest. Zonder goede reden of risicoafweging de autogordel niet dragen, getuigt niet van professionaliteit.

Iedere commandant heeft een verantwoordelijkheid in het bevorderen van het gebruik van de autogordel. Het dragen van een autogordel is een eenvoudige en bewezen effectieve maatregel die letsel voorkomt en levensreddend kan zijn. Het laten aanpassen van autogordels, het treffen van voorzieningen door de normsteller of het onderzoeken van alternatieve veiligheidssystemen ter vervanging van autogordels behoren ook tot de, tot nu toe onbenutte, mogelijkheden. Na een signaalrapport van de IVD heeft de C-LAS een traject met verbetermaatregelen ingezet.

De IVD concludeert dat bij de Koninklijke Landmacht de vrijstelling van de autogordelplicht veelal verkeerd wordt geïnterpreteerd. Het verlenen van vrijstelling is toebedeeld aan minimaal het niveau van bataljonscommandant en betreft een verantwoordelijkheid als decentrale werkgever en daarmee als risicohouder. Deze commandant kan onder voorwaarden vrijstelling verlenen, maar dient daarbij de risico's goed af te wegen. Deze vrijstelling autogordelplicht geldt overigens alleen voor specifiek militair operationeel gebruik. De commandant dient risico's te voorkomen, te mitigeren of te accepteren. Deze risicoafweging ontbrak veelal, waardoor het vereiste risicomanagement voor het verlenen van de vrijstelling niet op orde was.

De IVD concludeert verder dat er kansen liggen om de rijvaardigheid te verbeteren van bestuurders van militaire voertuigen, van startbekwaam naar vakbekwaam. De mogelijkheden die het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen hiertoe heeft, worden nog niet ten volle benut.

Met betrekking tot de rijbewijsvereisten concludeert de IVD dat het voor bestuurders van met name de voertuigtypes Mercedes-Benz 290GD 10KN en 11KN zeer lastig is vast te stellen welk rijbewijs vereist is. Het bezitten van het juiste rijbewijs en de bijbehorende rijvaardigheid draagt bij aan de (verkeers)veiligheid op zowel de openbare weg, onverharde wegen en militaire oefenterreinen.

5 Aanbevelingen

Op grond van de bevindingen en conclusies in dit veiligheidsadvies beveelt de IVD de Commandant der Landstrijdkrachten het volgende aan:

- Bespreek met de ondercommandanten de dilemma's rondom het autogordelgebruik en het verlenen van vrijstelling van de autogordelplicht. Besteed daarbij aandacht aan het telkens afwegen van de risico's, risicomitigatie, risicoacceptatie en de verantwoordelijkheden daaromtrent.
- Bevorder actiever het gebruik van de autogordel en onderzoek mogelijkheden voor alternatieve voorzieningen wanneer geen autogordel aanwezig is.
- Investeer bij operationele eenheden in vervolgoopleidingen of –trainingen van (militaire) bestuurders, zodat zij zich verder kunnen ontwikkelen. Dit draagt bij aan een verdere professionele ontwikkeling van de militairen en komt zowel de operationele inzetbaarheid als de (verkeers-)veiligheid ten goede. Het OTCRij kan hierin ondersteunen.
- Draag zorg dat voor bestuurders duidelijk is welk rijbewijs vereist is voor het betreffende voertuig, bijvoorbeeld door visualisering van de vereiste rijbewijscategorie in of op militaire voertuigen. Hiermee kan verwarring worden voorkomen en het draagt bovendien bij aan het verhogen van de (verkeers)veiligheid op de openbare wegen, militaire wegen en oefenterreinen.

Bijlage A: Signaalrapportage

Bijlage B: Nota C-LAS aan IVD

Bijlage C: Afkortingenlijst

CDS	Commandant der Strijdkrachten
CLAS	Commando Landstrijdkrachten
C-LAS	Commandant der Landstrijdkrachten
CVO	Commissie van Onderzoek
IVD	Inspectie Veiligheid Defensie
GVW	<i>Gross Vehicle Weight</i>
LMRA	<i>Last Minute</i> Risico Analyse
ORM	Operationeel Risicomanagement
OTCMan	Opleidings- en Trainingscentrum Manoeuvre
OTCRij	Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen
PSMV	Peoplesoft Melding Voorvallen
RI&E	Risico-Inventarisatie en Evaluatie
SWOV	SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VGM	Veiligheid, Gezondheid en Milieu (bij Defensie)
VOA KMar	Verkeersongevallen analyse Koninklijke Marechaussee
vRAO	verbeterde Risico Analyse Operationeel

Bijlage D: Verantwoording

De IVD deed onderzoek naar tien ongevallen met militaire voertuigen van de Koninklijke Landmacht in de periode tussen 23 februari 2023 en 11 november 2024, waarbij militairen (zwaar) lichamelijk letsel opliepen. Tijdens dit onderzoek bleek dat militairen in veel gevallen nalieten de autogordel te dragen en dat dit nalaten in grote mate bijdroeg aan het ontstaan van lichamelijk letsel. Op basis van de analyse besloot de IVD, voor de eerste keer en passend bij haar doelstelling, een veiligheidsadvies op te stellen in plaats van een regulier onderzoeksrapport.

Dataverzameling

De IVD verzamelde op verschillende manieren data:

- interviews met de directbetrokkenen bij de voertuigongevallen;
- interviews met commandanten;
- opvragen van documenten;
- bestuderen van normen, regelgeving en procedures zoals vastgelegd in nationale wetgeving en interne regelgeving van Defensie.

Analyse en oordeelsvorming

De IVD analyseerde de verzamelde informatie van het onderzoek. Om de resultaten op waarde te kunnen schatten, stelde de IVD een referentiekader op en met behulp daarvan kwam de IVD tot haar oordeelsvorming. Het referentiekader bestaat hoofdzakelijk uit beleid en regelgeving van Defensie zelf:

- het defensiebeleid en de defensieregelgeving ten aanzien van veiligheid (VGM) en operationeel risicomanagement (ORM),
- de Wegenverkeerswet 1994,
- het Reglement Verkeersregels en -tekens 1990 en aanverwante verkeerswetgeving,
- de Verkeersregeling Defensie, waaronder verleende vrijstellingen, rijbewijzen en rijbevoegdheden, voertuigeisen en -inrichting, opleiding en training en invoerinstructies militaire voertuigen.

Eveneens zijn opdrachtnota's van Defensie naar aanleiding van eerdere onderzoeken van de IVD en Commissies van Onderzoek (CVO) in beschouwing genomen.

Kwaliteitsborging

- Elk interview is vastgelegd in een verslag dat de geïnterviewde heeft kunnen aanvullen/verduidelijken en controleren op feitelijke onjuistheden.
- Interne en externe tegenlezers toetsten het conceptrapport op consistentie, inzichtelijkheid en logica. Inhoudelijk is het rapport beoordeeld door experts van de Koninklijke Landmacht.

