



- 1 De 1932 Ford Model AA-overvalwagen van de Amsterdamse gemeentepolitie in gebruik voor het liggend vervoer van bijvoorbeeld dronkenlappen en lastige arrestanten.

Inv.nr. 18022.137

# De gemeentepolitie als zieken- en ongevalleervoerder van 1924 tot 1979

THIJS GRAS EN HANS WALDECK

**'Nadat den slachtoffers ter plaatse de eerste geneeskundige hulp was verleend, zijn zij per politie-ambulance naar het Academisch Ziekenhuis overgebracht.'**<sup>1</sup> In Nederland verzorgden een vijftigtal gemeentelijke politiekorpsen tussen 1924 en 1979 zieken- en ongevalleervoer. Over dit relatief onbekende fenomeen, schreven bovengenoemde auteurs, namens het Nederlands Ambulance Archief,<sup>2</sup> deze bijdrage.

## Inleiding

Het lijkt wat vreemd, maar in ons land heeft de politie in de vorige eeuw op diverse plaatsen een rol gespeeld bij het vervoer van slachtoffers van – vooral – verkeersongevallen en geweldsdelicten. Ze gebruikte hiervoor aanvankelijk rader- en rijwielbrancards (zie afbeelding 7 en het artikel van Leo van Bergen in dit boek) en later auto's, die een brancard aan boord hadden en daarmee zo nodig een gewonde naar huis of naar een ziekenhuis konden brengen. Enkele korpsen beschikten zelfs over heuse ambulances, die in uitrusting niet onderdeden voor die van een GGD of van ziekenhuizen. Uiteindelijk waren het de professionalisering van de ambulancezorg en het gebrek aan affiniteit met deze taak bij de politie, die eind jaren zeventig van de vorige eeuw een eind maakten aan deze dienstverlening.

In dit onderzoek hebben wij ons beperkt tot het gemotoriseerde gewondenvervoer. We vonden 50 gemeentelijke politiekorpsen, die zich tussen 1924 en 1979 met een echte of een hulpambulance hebben ingezet bij het vervoer van gewonde personen. In dit artikel gaan we in op de achtergrond van deze op het eerste gezicht politie-vreemde taak en kijken we welke korpsen met welke voertuigen op dit gebied actief geweest zijn. Nog niet alle informatie is achterhaald, maar we menen op dit moment voldoende te weten om een goede indruk te kunnen geven.

---

*Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 200-231. DOI 10.5117/9789048563739\_GRAS&WALDECK*

<sup>1</sup> *Nieuwe Apeldoornsche Courant* (23 maart 1939).

<sup>2</sup> Kenniscentrum voor de geschiedenis van de ambulancezorg.

## De politie als medisch hulpverlener

Een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van de politie was de invoering van de Gemeentewet in 1851. De burgemeester werd de ordehandhaving en de zorg voor de openbare ruimte toevertrouwd. Een belangrijke taak van de politie was het bewaken van die openbare orde en het optreden bij verstoringen daarvan. Het werd in de wat grotere gemeenten bij uitstek het werkterrein voor gemeentelijke politiekorpsen.<sup>3</sup>

Al vrij snel werden de dienders geconfronteerd met tal van maatschappelijke problemen, die op het scheidsvlak van sociale zorg en gezondheidszorg lagen. Dat had weer te maken met sociale en economische ontwikkelingen, waardoor de Nederlandse maatschappij rond 1870 als het ware openbrak. Mensen trokken naar de grote steden, sociale problemen werden minder vaak met de ‘mantel van het geloof’ bedekt en kwamen open en bloot aan de oppervlakte. Drankmisbruik ging gepaard met veel openbare dronkenschap.

Bij de grootstedelijke korpsen kregen de agenten al vrij snel de taak gewonden of onwel geworden personen, die zich in de openbare ruimte bevonden, te vervoeren. We zien dit tussen 1870 en 1890 in zowel Amsterdam, Rotterdam, Den Haag als enkele andere grotere steden, zoals Leiden, Utrecht, Leeuwarden en Maastricht, maar zelfs in kleinere steden, zoals Gorinchem en Schiedam. Aan de bureaus werden vervoermiddelen geplaatst, die natuurlijk ook te gebruiken waren voor het vervoer van dronkenlappen. Aanvankelijk waren dit gewone draagbaren en raderbrancards en vanaf 1910 rijwielbrancards. In Amsterdam werden ze ‘gasthuiskarretjes’ genoemd, maar ze hadden ook de meer sinistere bijnaam ‘rammelende doodsbedden’.<sup>4</sup>

Op veel politiebureaus bevonden zich verbandtrommels. Daarnaast verzorgden veel korpsen EHBO-cursussen voor hun personeel en werden hulpdiensten ingericht in bureaus en posthuizen van politie.<sup>5</sup> Door de toenemende drukte in het verkeer, kreeg de politie het bovendien steeds drukker met verkeersongevallen, die zich immers vrijwel altijd in de openbare ruimte voordeden. Zij was als een van de weinige gemeentelijke organisaties 24 uur per dag, zeven dagen per week paraat, ingesteld op acuut ingrijpen en voorzien van een structuur, waardoor hulp kon worden opgestart of opgeschaald. Naarmate grote en kleinere steden qua inwonertallen en infrastructuur groeiden en op steeds meer plekken een gemeentelijk politiekorps werd gevormd, groeiden deze korpsen mee en kregen ze steeds vaker te maken

<sup>3</sup> De taak van de politie wordt duidelijk gemaakt in Artikel 28 in de Politiewet 1957 en Artikel 2 in de Politiewet 1993: “De politie heeft tot taak in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven.”

<sup>4</sup> T. Gras, G. Rottink, *De broeders van de breukendienst. 100 jaar eerste hulp en ziekenvervoer door de G.G.D. Amsterdam 1908-2008* (Zaltbommel, 2008) 14-20.

<sup>5</sup> H. Waldeck, *De Eerste Hulpdienst en het ziekenautowagenpark van de G.G.D. 's-Gravenhage van 1912 tot 1930* (de Wijk, 2023) 11.

2 De brancardpositie in het Fiat Tipo Zero-vrachtwagentje van de politie-brandweer van de gemeente Delft.

Collectie Hans Waldeck



203

met EHBO en gewondenvervoer. In Nederland hebben ongeveer honderd korpsen zich hiermee vanaf het eind van de negentiende eeuw beziggehouden.

### De eerste gemotoriseerde ziekenvervoermiddelen

Door de kleine schaal, waarop de politie opereerde, hadden de dienders aanvankelijk genoeg aan de benenwagen en fietsen, maar uitdijende gemeenten, een uitgebreider takenpakket en de opkomst van de auto – zeker na de Eerste Wereldoorlog – zorgden voor behoefte aan gemotoriseerde vervoermiddelen. Daarbij kwam ook het autovervoer van gewonden in beeld.

De eerste op dit gebied was de gemeente Zeist. In november 1924 kwam daar een Ford Model TT in gezamenlijke dienst van de politie en de brandweer. De auto was groen van kleur, getuige de bijnaam 'groene vrachtwagen', maar ze werd ook wel als 'beestenwagen' betiteld. Er konden twee brancards in en er waren brandslangen aan boord.<sup>6</sup> De groene kleur maakt duidelijk dat ze primair voor de politie bedoeld was.

Het jaar daarop introduceerde de gemeentepolitie Apeldoorn een multifunctionele auto, die bedoeld was voor allerlei politietaken, maar zo nodig ook slachtoffers van verkeersongevallen kon vervoeren. Vermoedelijk was dit een bestelwagenmodel voorzien van een brancard en een verbandtrommel. De inzet moest evenwel

<sup>6</sup> Zeister Courant (8 november 1924).

tot een minimum beperkt worden, want het was 'uiterst pijnlijk om in dien auto gestopt te worden.'<sup>7</sup>

Het derde korps was dat van Delft, waar de gemeente de politie en de brandweer in 1925 tot één dienst – de politie-brandweer – had samengevoegd, die onder algehele leiding van de politie stond. Begin 1926 werd het wagenpark uitgebreid met een Fiat Tipo Zero open vrachtwagentje. Het chassis was al meer dan 12 jaar oud en de opbouw simpel. Het was vooral voorzien voor technische hulp bij ongevallen, maar ook een brancard behoorde tot de uitrusting. Het was allemaal wel een beetje primitief. De brancard met gewonde werd op de bodem van de laadbak gelegd en bij regen werd er een zeiltje overheen gespannen.

Een vierde vroeg voorbeeld betrof Rotterdam. Ondanks dat in deze stad een GG&GD het ongevallenvervoer verzorgde, schafte de gemeentepolitie in 1928 een Studebaker aan met bovenin een brancard 'Raam de Mooy', zodat er ook gewonden in vervoerd konden worden.<sup>8</sup>

### De eerste ziekenauto's

Waarschijnlijk ter compensatie van hun duidelijk niet optimale ziekenvervoermiddelen, waren het Delft en Zeist, die – toen zij hun vrachtauto's moesten vervangen – als eerste politiekorpsen in Nederland echte ambulances aanschaffen. In Zeist kreeg de gemeente in 1929 via een particulier een Cadillac-chassis uit 1916 aangeboden, waar door een onbekende firma een ambulancecarrosserie op werd gezet.<sup>9</sup> Deze auto heeft het nog tot 1939 'uitgehouden'!

In Delft vroegen enkele gemeenteraadsleden zich af of de politie wel mensen op een brancard moest vervoeren. B&W vonden van wel en maakten onderscheid in het gewondenvervoer – waar de gemeente verantwoordelijk voor was – en het ziekenvervoer, dat onder het Oude en Nieuwe Gasthuis viel, dat daarvoor een overeenkomst had met de particuliere vervoerder De Graaf. Het gewondenvervoer in Delft was aan de politie toevertrouwd en daar kon iedereen zich in vinden, aldus B&W. En zo kocht de politie-brandweer een Packard sedan voorzien van een 8 cilinder motor met een luik in de achterzijde, waardoor een brancard met slachtoffer naar binnen geschoven kon worden.

In mei 1930 was de ambulance inzetbaar. De auto was een buitenkansje geweest, maar het was een personenauto, waar maar één persoon op een brancard mee ver-

Bovendien was hij bang dat de auto oneigenlijk gebruikt zou worden, helemaal toen hij vernam dat 'bruidsauto' de nieuwe bijnaam was.

<sup>7</sup> *Nieuwe Apeldoornsche Courant* (13 september 1928).

<sup>8</sup> *De Tijd* (29 december 1928).

<sup>9</sup> *Utrechts Nieuwsblad* (25 maart 1929).



- 3 De Packard sedan uit 1930 van de politie-brandweer van de gemeente Delft met een niet-standaard luik aan de achterzijde voor het inbrengen van een brancard.

Collectie Hans Waldeck



- 4 Het inbrengen op een brancard van een gewonde door personeel van de politie-brandweer van de gemeente Delft via het luik in de achterzijde van de 1930 Packard sedan.

Collectie Hans Waldeck

voerd kon worden. Raadslid R. Schoemaker (ingenieur en hoogleraar aan de TU) had nog gepleit voor een echte ziekenauto-opbouw met ruimte voor meer slachtoffers, zodat de in medische triage onervaren agenten iedere gewonde mee konden nemen en ter plaatse van het ongeval geen keuze hoefden te maken. Bovendien was hij bang dat de auto oneigenlijk gebruikt zou worden, helemaal toen hij vernam dat ‘bruidsauto’ de nieuwe bijnaam was.<sup>10</sup> Uiteindelijk werden zijn bezwaren weggevoerd. De auto was een te mooie aanbieding geweest om te laten lopen en de burgemeester verzekerde de raad dat de politieagenten er geen plezierreisjes mee zouden maken.

### ‘Überfallwagens’ en multifunctionele voertuigen

In de periode van 1929 tot 1939 werden bij een zestal andere politiekorpsen zogenoemde multifunctionele voertuigen aangeschaft, waarbij gewondenvervoer slechts één van de functies was (tabel 1). Ze moesten daarnaast verdachten kunnen vervoeren, materialen voor verkeersongevallen – zoals breekijzers, lichten en waarschuwingsborden – bij zich hebben en – in geval van ordeverstoringen – grotere aantallen agenten kunnen aanvoeren. Vandaar dat de bijnaam in Hilversum ‘überfallwagen’ werd, al was niet iedereen daar blij mee, omdat het de politie in een ongunstig daglicht stelde.<sup>11</sup> Binnen de dienst sprak men liever van ‘de Victor’, omdat het een Ford V8 was.

**Tabel 1 Politievoertuigen voor onder andere gewondenvervoer**

PLAATS	MERK	KLEUR	IN DIENST	VERVANGING
Wassenaar	Onbekend	Zwart	11-1929	1933 / Chevrolet
Apeldoorn	Onbekend	Groen?	06?-1930	1938 / Ford
Sneek	Chevrolet?	Ivoorgeel	1933/34	1939 / Chevrolet
Hilversum	Ford V8	Groen	02-1936	In WO II gevorderd?
Schiedam	Chevrolet Truck	Wit later blauw	09-1936	Ca. 1946
Den Helder	Chevrolet	Lichtgrijs	12-1938	eind 1941 gevorderd

In Apeldoorn was de afspraak dat de politieauto gewonden naar huis bracht als dit door de ter plaatse zijnde arts werd opgedragen. Moest iemand naar het ziekenhuis, dan werd om de ziekenauto van het ziekenhuis gebeld, die dan met een ver-

<sup>10</sup> Handelingen van de Gemeenteraad Delft (18 juni 1930) 79 (stadsarchiefdelft.nl).

<sup>11</sup> *Gooi- en Eemlander* 16 en 18 januari 1936.

pleegster aan boord ter plaatse kwam.<sup>12</sup> In de praktijk bleken echter regelmatig soms zelfs ernstig gewonden door de Apeldoornse politieauto naar het ziekenhuis te zijn vervoerd.

Voor Hilversum, Schiedam en Den Helder was de in 1933 voor Sneek gebouwde auto het lichtend voorbeeld.<sup>13</sup> Dankzij het verslag van het bezoek dat een delegatie uit Den Helder in september 1936 aan Sneek bracht, is van deze auto en zijn uitrusting vrij veel bekend (zie kadertekst: Medische uitrusting van de service-auto van Sneek). Uit dit verslag:

In Sneek had men een z.g.n. service-auto die, zowel bij brand als bij andere voorval- len dienst kan doen. Deze auto was inderdaad ingenieus bedacht en ingericht. Bouw en inrichting waren als volgt: Een truck waarop een bestelcarrosserie is gebouwd. In deze carrosserie, met afzonderlijke cabine voor den bestuurder en voorts voorzien van een achterportier, is plaats, op houten banken, voor ongeveer 12 manschappen. In het dak bevindt zich een dakluik en op het dak is een gelegenheid om zich op te stellen voor het nemen van foto's, enz. Aan de achterzijde een trekhaak voor het aanhaken van andere voertuigen of meêsleepen van voorwerpen welke den weg versperren of in het water zijn terecht gekomen. Met de ruimte in de carrosserie is, wat men noemt, gewoekerd. Ieder plekje is benut. De zitbanken zijn tevens kasten.

207

De rapporteur had nog een eigen toevoeging: 'Deze auto zou m.i. nog moeten worden gecombineerd met een gelegenheid voor het koken van water, ten einde de manschappen van warme koffie te kunnen voorzien.'

#### **Medische uitrusting van de service-auto van Sneek<sup>14</sup>**

*2 draagbrancards*

*Verbandkist*

*Beenspalken*

*Zuurstofapparaat*

*Lakens voor lijken*

*Riemen voor krankzinnigen*

*Spuwkom*

*Dreggen*

*Desinfectiespuit*

*Dwangbuis*

*2 zakken zand om bloed op de weg te bedekken*

*1 lijst waarop namen en adressen van medici*

<sup>12</sup> F.J. Hagen, Eerste Hulpverlening bij straat-ongevallen te Apeldoorn. In: *De Samaritaan* (1933) 36-38.

<sup>13</sup> *Sneeker Nieuwsblad* (8 juli 1939).

<sup>14</sup> Regionaal Archief Alkmaar, Archief Den Helder, 1919-1994, toegang 1064, inventarisnummer 12410.





5 De 1936 Chevrolet Model F Standard van de gemeentepolitie Schiedam naast twee Harley-Davidson-motorrijwielen

Beeldbank Schiedam

In Amsterdam kocht de politie in 1933 'overvalwagens' waar zo nodig achterin een brancard kon worden geschoven (zie afb. 1). De ambulancedienst van de Amsterdamse GG&GD verzorgde het ongevalvervoer. De brancard in de politieauto was dan ook meer 'bestemd voor het vervoer van dronken en lastige arrestanten, die men daarop kan vastbinden'.<sup>15</sup>

### De uitrukwagen van de politie Schiedam uit 1936

In september 1936 kocht de politie Schiedam een nieuwe Chevrolet Truck, opgebouwd door J.J. Den Hollander uit Hillegersberg, waarin ook gewonden vervoerd konden worden. In het *Algemeen Nederlandsch Politieweekblad* van mei 1937 een uitgebreide beschrijving van de auto waaraan we de volgende citaten ontleen :<sup>16</sup>

Waar bij ongevallen, de politie meestal het eerst gewaarschuwd wordt, spreekt het van zelf, dat het op haar weg ligt, in afwachting van geneeskundige behandeling van den patient, zoo vlug mogelijk eerste hulp te verleenen. Vooral in gemeenten, die niet over een eigen geneeskundigen dienst beschikken, vormt het vervoer naar ziekenhuis of woning een belangrijk onderdeel van die taak. De ouderwetsche, langzame wijze van vervoer per raderbrancard, waardoor de toestand van den patient vaak verergerde, steekt wel heel ongunstig af bij het moderne autovervoer.

<sup>15</sup> *De Standaard* (17 november 1933).

<sup>16</sup> Schotvanger, J.A., De nieuwe uitrukwagen der Schiedamsche politie. In: *Algemeen Nederlandsch Politieweekblad* 1115 (11 mei 1937) 218-221.

[...] De zittingen zijn opklapbaar waardoor in opgeklapte toestand een ruimte vrij komt voor het vervoer van twee zieken of gewonden. [...] Aan de onderzijde van het dak zijn twee brancards opgehangen (systeem de Mooy), welke zoodanig zijn bevestigd dat zij met één enkelen handgreep losgemaakt kunnen worden.

Bij het vervoer van patienten komen de brancards te rusten op 4 veerende steunen, die het vervoer voor den betrokkene zoo comfortabel mogelijk maken.

[...] In de andere kast zijn de verbandmiddelen enz. opgeborgen, t.w. twee uitgebreide verbandtrommels, waarvan de één bedoeld is als eerste-hulptrommel en de andere door den arts te gebruiken is (bevattende o.m. diverse tegengiften, een injectie-spuitje met ampullen, morphine en cardiazol), een modern zuurstofapparaat met reserve-flesch, 2 beenspalken en een electriche batterij-lamp.

[...] Onschatbare diensten heeft deze wagen o.a. bewezen op den rampdag 31 October 1936, toen een tweetal ontploffingen aan boord van het Grieksche tankschip 'Petrakis Nomikos', 14 dooden en ruim 20 gewonden eischte. Binnen vijf minuten was de politie met voldoende kader en personeel ter plaatse en reeds dadelijk kon een aanvang worden gemaakt met het vervoer der gewonden naar de beide ziekenhuizen in Schiedam. Wat zou men hier met een rijwielbrancard, zooals deze tot voor kort gebruikt werd, hebben kunnen uitrichten?

De auto trok de aandacht van andere korpsen die zo'n voertuig wilden aanschaffen, zoals het korps van Den Helder.

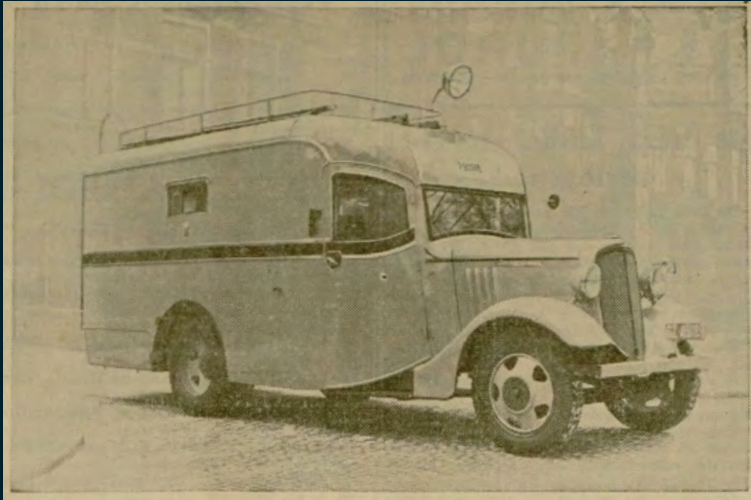
209

### De manschappenwagen van Den Helder

Al in 1936 gingen de politiecommissaris A.J. van der Hoeven, brandweercommandant A. Dokter en de directeur van de Gemeentereiniging en Plantsoenen, P.H. Maas, op bezoek naar Leeuwarden en Sneek. Dit paste in een onderzoek om politie en brandweer van Den Helder inniger te laten samenwerken. Tot de vorming van een politiebrandweer was het toen niet gekomen, maar de auto van Sneek had de mensen in Den Helder wel op een idee gebracht, ook vanwege het gebruik bij gewondenvervoer.

In januari 1938 verzocht de burgemeester van Den Helder aan vier diensthoofden om zich te buigen over de aanschaf van een politieauto. Het budget bedroeg 4000 gulden. Naast Maas, Van der Hoeven en Dokter (die ook directeur Gemeentewerken was), schoof ook directeur GG&GD dokter Rienks aan. Gevieren maakten ze een tweede excursie om de auto's van de politiekorpsen in Hilversum, Schiedam en Wassenaar te bekijken. Daarna kroop Maas met zijn 'technische knobbel' achter de tekentafel en kwam tot een ontwerp. Na enkele aanpassingen werd de auto door het personeel van zijn dienst gebouwd op een tweedehands Chevrolet-chassis, dat voor een prikkie bij de gerenommeerde Alkmaarse autogarage en carrosseriebouwer Met op de kop was getikt.<sup>17</sup> In december 1938 werd het resultaat trots aan het

<sup>17</sup> <https://conam.info/historie/carrosseriebouwers/carrosseriebouwers-beschrijvingen/504-jacmet-heerhugowaardalkmaar-1806-197>



6 De 1935 Chevrolet Model EB, die in 1938 als 'manschappenwagen' van de gemeentepolitie Den Helder met liggend vervoersfunctie voor ongevalsslachtoffers in dienst werd gesteld. Illustratie in: *Heldersche Courant* (23 december 1938).

[Regionaal Archief Alkmaar](#)



7 De 1938 Studebaker Six Cruiser-ziekenauto van de gemeentepolitie Groningen in opvolging van de tot dan toe in gebruik zijnde rijwielbrancard.

[Beeldbank Groninger Archieven](#)

gemeentebestuur getoond. Het was een lichtgrijze auto met een bruine band, omschreven als ‘stevig, solide, doelmatig’.<sup>18</sup>

Dokter Rienks had een substantiële inbreng bij het interieur. Aan boord – net als in Sneek – twee brancards, verbandkisten en een zuurstofapparaat. Speciaal voor het gewondenvervoer was extra aandacht besteed aan de vering van de auto. Verder waren op het dak een ladder en een zoeklicht aanwezig. Ook een sirene ontbrak niet.

Hoe mooi dit ook allemaal klonk, de dienders die het meest achter het stuur zaten, Pieter Vrije en Karel Kolkman, waren helemaal niet tevreden over de auto. Ze voelden zich erg onveilig, helemaal als hard gereden werd. Harder dan 50 km/u kon je eigenlijk niet, dan werd de auto onbestuurbaar, de remmen deugden niet en toen ze de auto aan een ambtenaar van de Rijksverkeersinspectie toonden, zei deze dat hij de auto zonder meer zou afkeuren. Directeur Maas verdedigde zijn ontwerp. Hij had er zonder problemen wel harder mee gereden. Zijn indruk was dat de agenten nogal onbesuisd waren en roekeloos reden. Dit was een werkauto met heel andere eigenschappen dan een personenauto. Maar de agenten lieten zich niet makkelijk terzijde schuiven. Vrije verzuchtte: ‘Zooals de auto op het oogenblik is geconstrueerd, mag men hopen, nimmer als “gewonde” met het vehikel te moeten worden vervoerd, daar dit voor een ernstig-gewonde (men denke aan een hersenschudding) den dood ten gevolge zou kunnen hebben, ook indien met een zeer geringe snelheid (bijv. 10 K.M. per uur) wordt gereden.’ B&W lieten een externe deskundige, ingenieur Zoetelief Norman, naar de auto kijken. Die vond hem redelijk goed voldoen, dus regelmatig zijn met deze auto, die ook wel ‘manschappenwagen’ genoemd werd, gewonden vervoerd. Ondanks het voorzichtige rijden, gaf dat nog wel problemen. Zo verklaarde een patiënt aan Kolkman ‘dat het vervoeren, gezien het stooten van de auto, uiterst pijnlijk op zijn verwonding (diepe vleeschwonde in de lies) had gewerkt’. De commissaris steunde zijn personeel en toonde zich ook niet blij met de auto. Hij had het stotende rijden aan den lijve ondervonden.<sup>19</sup> Maar van afstoten was geen sprake.

### In 1939 drie echte ambulances

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, kochten drie politiekorpsen nieuwe, echte ambulances, te beginnen met Groningen. De Groninger agenten trokken er tot die tijd met de rijwielbrancard op uit.

Volgens de bekende Groningse politiedokter S.B. Nathans was een ziekenauto helemaal niet nodig. Vervoer per brancard vond hij rustiger en hij had patiënten nooit horen klagen.<sup>20</sup> Maar Nathans ging met pensioen en maakte zo de weg vrij voor nieuwe inzichten. Hoofdcommissaris J.J. Tonckens benaderde voor advies de

<sup>18</sup> *Heldersche Courant* (22 december 1938).

<sup>19</sup> Archief Gemeente Den Helder, 1919-1994, toegang 1064, inventarisnummer 12410.

<sup>20</sup> *Nieuwsblad voor het Noorden* (10 februari 1939).



8 De Packard Super Eight uit 1939 was een echte ambulance, die in augustus 1939 in dienst kwam bij de gemeentepolitie Delft.

Collectie Hans Waldeck

geneesheer-directeur van het Academisch Ziekenhuis, dr. L.J. Zielstra. Samen reisden ze stad en land af op zoek naar de ideale ziekenauto. Ze bekeken op de RAI in Amsterdam een ambulance bestemd voor de GG&GD Hilversum en bezochten ambulancediensten in Utrecht, Bussum, Weesp, Den Haag en Rotterdam. In laatstgenoemde stad vonden ze wat ze zochten: een auto op een Studebaker-chassis, waar carrosseriebouwer Hover & Tiwi uit Blerick een opbouw voor had gemaakt, die daarna werd geperfectioneerd door de Vervoer- en Motordienst van de gemeente Rotterdam. Achter dit ontwerp zat de in ambulancekringen gerenommeerde dr. ing. M.F. de Bruyne, directeur van de Rotterdamse Gemeentelijke Vervoer- en Motordienst.<sup>21</sup> Er konden twee brancards boven elkaar in. Voor een bedrag van 6000 gulden zou de gemeente de Studebaker Six Cruiser in huis kunnen krijgen.<sup>22</sup> De Groningse gemeenteraad ging akkoord en zo kon de aankoop doorgang vinden. Deze ambulance kwam op 16 februari 1939 in dienst. Het duurde even voordat het Groninger publiek gewend was aan het 'melodieuze claxon-signaal'.<sup>23</sup>

De twee anderen korpsen, te weten Delft en Zeist, bleven hun eerdere keuze voor echte ziekenauto's trouw en vervingen hun afgeschreven voertuigen door nieuwe. Beide gemeentebesturen kozen voor een Packard met opbouw van de Carrosse-

<sup>21</sup> *Het systeem De Bruyne*, in: Hans Waldeck, 'Een ziekenauto verdient een bloemenslinger. Veelzijdige ziekenvervoerders in Leiden en de Duin- en Bollenstreek' (Leiden, 2013) 152-155.

<sup>22</sup> Groninger Archieven, Groningen, Archief Gemeentebestuur van Groningen 1916-1965, toegang 1841, inventarisnummer 1327.

<sup>23</sup> *Nieuwsblad van het Noorden* (26 augustus 1939).

riefabriek Verheul uit Waddinxveen. Die van Delft kon in augustus 1939 haar eerste ritten rijden. Zij was van binnen lichtgrijs en ditmaal wel geschikt voor het vervoer van drie gewonden. Twee brancards, beide met oliedrukvering, waren aan de linkerkant boven elkaar geplaatst, volgens een nog nooit in ons land vertoond systeem, bedacht door de Delftse majoor van politie G. Gakes. Rechts bevond zich een stoel, die in half-liggende stand kon worden gebracht, waar een derde gewonde op kon plaatsnemen.<sup>24</sup>

In Zeist duurden de discussies wat langer, maar uiteindelijk ging de raad akkoord met een krediet van 5500 gulden. Gemeentearts C.A. Tjeenk Willink trad op als adviseur, maar B&W wonnen ook elders inlichtingen in alvorens voor de Packard van Verheul te kiezen. De gemeentearts, politiecommissaris J.J. Kruizinga en H.C.J. de Greef – ‘autotechnicus’ bij de Zeister brandweer – bezochten regelmatig de fabriek van Verheul om de voortgang in de gaten te houden. De nieuwe ziekenauto werd op 14 november 1939 trots aan de raadsleden getoond. Aan alles was gedacht: vering, verwarming, ventilatie en via een telefoon kon de begeleider achterin spreken met de bestuurder. Ook hier pasten zo nodig drie slachtoffers in. Links twee boven elkaar (waarbij de bovenste brancard weggekapt kon worden) en rechts een in een speciale leren fauteuil, die normaal bestemd was voor de begeleider. Voor de begeleider was dan een apart stoeltje.<sup>25</sup>

Het politie-brandweerkorps van Heerlen beschikte over een brancardsysteem ‘Winters’, een brancard, die in alle types personenauto paste en zijwaarts geladen werd, dus ook in hun 1931 Studebaker President Model 80.

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog waren derhalve in Nederland totaal tien gemeentepolitiekorpsen, die gewondenvervoer in hun takenpakket hadden.

### Het ongevalvervoer door de gemeentepolitie tijdens de Tweede Wereldoorlog

De positie van de Nederlandse politie werd tijdens de Tweede Wereldoorlog zeer precair. Aanvankelijk veranderde niet heel veel, zodat in Zandvoort de gemeente een kort na de capitulatie via het Rode Kruis verkregen en tot ziekenauto omgebouwde huurauto van het merk Plymouth (vermoedelijk tijdens de meidagen door het Nederlandse leger gevorderd), aan het gebruik van de politie kon toevertrouwen.<sup>26</sup> Deze auto heeft gedurende de hele bezetting dienstgedaan.

Dit gold ook voor de drie overige ‘echte’ ziekenauto’s, zij het dat deze auto’s van benzine als brandstof moesten overschakelen op gas en bij andere organisaties terecht kwamen. In Zeist was op 1 januari 1941 de GG&GD opgericht en toen die een

<sup>24</sup> *De Volkskrant* (14 augustus 1939).

<sup>25</sup> *Zeister Courant* (15 november 1939).

<sup>26</sup> Noord Hollands Archief, Haarlem, Archief Gemeentebestuur Zandvoort 1929-1979, toegang 2232, inventarisnummers 4182 en 4183.



- 9 Een 1942 Austin K2Y in oorspronkelijke staat met klein schuifraampje hoog in de patiëntaccommodatie en een canvas 'voordeur'.

Collectie Hans Waldeck



- 10 De Chevrolet C8A met 1C7-body uit het Canadese leger, die in 1946 in dienst kwam van de gemeentepolitie Nieuwer-Amstel met onder andere de mogelijkheid van brancardvervoer van gewonden. Hij had als bijnaam 'De Hoge Hoed'.

Collectie Gerard Koppers



- 11 De 1951 Austin Loadstar COE van de gemeentepolitie Zwolle, die als bijnaam 'De Blauwe Engel' had.

Collectie W. Poeles,  
politie Zwolle

beetje op dreef kwam, was dat een logische dienst om de ambulance bij onder te brengen. Dit is vermoedelijk ergens in oktober 1941 gebeurd. De ambulance in Delft ging op 15 oktober 1943 over naar de plaatselijke GG&GD. In Groningen werd op 1 maart 1943 de gemeentepolitie weliswaar omgevormd tot Staatspolitie, maar ondanks dat de ambulance eigendom was van de gemeente Groningen, bleef het gebruik toevertrouwd aan de Groninger politie.<sup>27</sup>

Hoewel de korpsen met een hulpambulance kwetsbaarder zouden kunnen zijn geweest om hun auto aan de Duitse bezetter kwijt te raken, lijken ook deze gedurende de bezetting redelijk goed te hebben kunnen blijven functioneren. Toen het Nederlandse Rode Kruis alle plaatselijke afdelingen in augustus 1943 aanschreef om te inventariseren welke ziekenauto's en hulpziekenauto's bij hen rondreden, gaven drie daarvan – Wassenaar, Sneek en Schiedam – een hulpambulance van de politie op. Wel werd vermeld dat de auto van Schiedam nu donkerblauw was. Vermoedelijk is deze oorspronkelijk witte auto overgeschilderd om minder op te vallen in het kader van de luchtbescherming. Hoewel Apeldoorn niets van zich liet horen, kunnen we uit krantenberichten opmaken dat de politieauto tijdens en na de Tweede Wereldoorlog dienst heeft gedaan.

Voor Hilversum zijn de berichten minder duidelijk, maar nog in januari 1943 bracht de auto een gewonde naar het Diakonessenziekenhuis. De Chevrolet van Den Helder verdwijnt na november 1941 uit de krantenberichten en werd vermoedelijk rond die tijd door de Duitse bezetter gevorderd. Gezien hun negatieve ervaringen met deze auto, zullen de Helderse agenten hier vermoedelijk niet erg rouwig om zijn geweest.

### Nieuwe tijden, nieuwe korpsen

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog was ambulancevervoer – als gevolg van het feit dat in september 1944 vrijwel alle ambulanceauto's werden gevorderd – overal in Nederland problematisch.

De gemeentepolitie van Leeuwarden kreeg om die reden – net als het Nederlandse Rode Kruis – in 1945 bijvoorbeeld de beschikking over een Austin K2Y-legerambulance, waar ze acht jaar lang dienst mee deed. Ook de Rijswijkse politie reed in 1947 en 1948 met een Austin K2Y.

De gemeentepolitie Nieuwer-Amstel (nu Amstelveen) ontving in 1946 uit de achtergebleven legervoorraden een Chevrolet C8A, die blauw werd gespoten. De auto was multifunctioneel. In de gemeente was nog geen ambulancedienst en ambulances moesten uit Amsterdam komen. Dat kon lang duren, zodat iedereen blij was dat gewonden ook met de politieauto naar het ziekenhuis konden worden vervoerd. De agenten vonden het vooral handig dat ze achterin alvast de verklaring van het

<sup>27</sup> Archief Gemeentebestuur van Groningen 1916-1965, toegang 1841, inventarisnummer 1372).





- 12** De eerste Mercedes-Benz L319 uit 1959 van de gemeentepolitie Zwolle met een liggend vervoerfunctie opgebouwd door Gebroeders Visser uit Leeuwarden.

Archief Leeuwarder Courant

slachtoffer (of de dader) konden opnemen (zie kadertekst: Inzet politieauto Nieuwer-Amstel 1946-1948).<sup>28</sup> Door haar postuur werd ze 'De Hoge Hoed' genoemd.

Ook de in 1951 te Zwolle in dienst gekomen Austin Loadstar COE, met opbouw van de bekende ambulancebouwer Gebroeders Visser uit Leeuwarden, kreeg een bijnaam: 'De Blauwe Engel'.

Het Zwolse korps nam zijn medische taak serieus en liet de agenten van de Verkeersbrigade niet alleen een EHBO-diploma halen, maar ook twee maanden stagegelopen in het Sophiaziekenhuis.<sup>29</sup> De Austin werd in juli 1959 opgevolgd door een witte Mercedes-Benz L 319 en later nog eens door eenzelfde Mercedes-Benz.

In Deventer werden gewonden in de kort na de bevrijding aangeschafte 'arrestantenwagen' vervoerd. Merk en type zijn helaas niet bekend. Toen deze in 1950 vervangen werd, belandde de oude bij de gemeentelijke ontsmettingsdienst.

<sup>28</sup> Th. Gras, *Van Sieckevoerder tot ambulancedienst* (Grave, 2004) 64, 65.

<sup>29</sup> *Overijsselsch Dagblad* (28 september, 1 oktober 1951). Collectie Overijssel, Zwolle, Archief politie Zwolle, toegang 725 inv.nr. 658. Th. Gras, S. ten Have, *Aan Zwolse zorg toevertrouwd. Geschiedenis van de ambulancezorg in de regio IJsselland* (Zwolle, 2009) 27-29.

## Inzet politieauto Nieuwer-Amstel 1946-1948

Van de inzet van de hulpambulance van de gemeentepolitie Nieuwer-Amstel bij aanrijdingen met letsel, werd over de periode 1 augustus 1946 tot en met 12 juli 1948 het volgende overzicht opgesteld:<sup>30</sup>

### Ritten

Totaal	52
Aantal vervoerde personen	54
Niet vervoerd	1
Overledenen	5
Zwaar gewonden	3 (exclusief overledenen)

### Bestemmingen

– Woning	32 (59,3 %)
– Wilhelmina Gasthuis, Amsterdam	16 (29,6%)
– Lijkenhuis	4 (7,4 %)
– Overig	2 (3,7 %) (1 x Diaconessen, 1 x arts)

Gemiddeld kwam dit uit op zes ritten per maand. Het hoogste aantal ritten per dag bedroeg drie, een keer gingen 19 dagen voorbij zonder rit. De auto is ook regelmatig ingezet bij aanrijdingen met alleen blikshade of voor andere politietaken. Hiervan zijn geen cijfers gevonden.

## De zorg voor verkeersslachtoffers

Vanaf eind jaren veertig, begin jaren vijftig brak voor de politie een nieuwe periode aan. In toenemende mate werd ze, als gevolg van de toegenomen mobiliteit in de samenleving, geconfronteerd met (soms ernstige) verkeersongevallen. De afwikkeling van deze ongevallen werd steeds technischer en stelde steeds hogere eisen aan het materiaal dat de politie beschikbaar moest hebben. Een bestelwagen was hiervoor handig en kon meteen dienen voor aanvullend gewondenvervoer. De belangrijkste opgave was in die tijd iemand zo snel mogelijk naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis brengen. De eerste hulp werd in de meeste gevallen door de plaatselijke huisarts verleend, waardoor de patiënt niet verstoken bleef van enige medische behandeling. Grote steden hadden inmiddels een GG&GD met een ambulancedienst, maar daarbuiten lag het gecompliceerder. Bij een oproep van een particuliere am-

<sup>30</sup> Archief Secretarie Nieuwer-Amstel 1950-1960, dossier 1.842.198, Gemeentelijke Ambulancedienst.



- 13** De 1950 Chevrolet Panel truck van de gemeentepolitie Tiel met een liggend vervoerfunctie. Hij had als bijnaam 'Het Suikerbeestje'.

Collectie Gerard Bujs



- 14** Volkswagen Transporter T1 van de gemeentepolitie Emmen met een liggend vervoerfunctie.

Brandweer Emmen

balance in kleinere gemeenten en daarbuiten was het afwachten of die beschikbaar was, omdat die misschien juist op dat moment een ander ziekenvervoer uitvoerde. Ondanks passie en grote inzet en vaak blijk gevend van een groot verantwoordelijkheidsgevoel, zaten deze diensten met soms maar één of twee ambulances, al snel aan de grenzen van hun mogelijkheden.

Onder deze omstandigheden schaften vanaf ongeveer 1950 diverse gemeentelijke politiekorpsen auto's aan voor de afwikkeling van verkeersongevallen, waar eventueel ook een gewonde in vervoerd kon worden. Omdat deze voertuigen vanaf begin jaren vijftig vaak al voorzien waren van een mobilfoon, stonden ze bekend als 'uitrukauto' of 'mobilfoonauto'.

Zo liet het korps Zaandam in 1949 een Ford Super DeLuxe opbouwen bij de plaatselijke Carrosseriefabriek IJzerhout. Het was een 'ultramodern voertuig', met aan boord rubber laarzen, een bezem, stoffer en blik, brandblusapparaten, timmer- en sloopgereedschappen en ook nog EHBO-materiaal, een zuurstofkoffer en een brancard.<sup>31</sup> Het gemeentelijke energiebedrijf in Zutphen had nog een gebruik-

<sup>31</sup> De Typhoon en De Zaanlander (13 augustus 1949).

te Ford staan die werd overgedragen aan de gemeentepolitie en in eigen beheer aangepast aan haar nieuwe functie.<sup>32</sup> Ook in Alkmaar werd in 1952 heel bewust een tweedehandsauto gekocht: 'Wanneer er geen risico voor levensgevaar is, brengt de politie vele verkeersslachtoffers naar het ziekenhuis. Voor 'bloedige' verkeersongevallen kan men geen nieuwe auto gebruiken, evenmin voor het vervoer van arrestanten.'<sup>33</sup> In Tiel beschikte het politiekorps vanaf ongeveer 1950 over een Chevrolet 3100 Panel Truck. De ombouw voor de diverse politietaken was zo kostbaar geweest, dat de auto als bijnaam 'Het Suikerbeestje' kreeg.

De politie Emmen zocht bij de opbouw van haar voertuig samenwerking met de plaatselijke brandweer, die zelf al diverse brandweervoertuigen van een opbouw had voorzien.<sup>34</sup> Deze versie trok zelfs aandacht vanuit de Verenigde Staten, vanwege de multifunctionaliteit. Als basis diende een Volkswagen Transporter T1. Bijzonder was de schijnwerper op een drie meter lange uitschuifbare mast op het dak voor het goed kunnen verlichten van de ongevalsplaats. Verder kon een arts een gewonde in de beschutting van de auto goed onderzoeken en zo nodig ook mee naar het ziekenhuis laten vervoeren.

Sommige gemeenten kozen ervoor hun politiekorps uit te rusten met echte ambulances (tabel 2). Deze optie was kostbaarder, maar voor de patiënt comfortabeler. Gemeenteraden stelden hiervoor in voorkomende gevallen kredieten ter beschikking. Voor de opbouw werden meestal plaatselijke carrosseriebouwers ingeschakeld.

**Tabel 2 Politiekorpsen met ambulances 1948-1953**

PLAATS	MERK EN TYPE	CARROSSERIE	IN DIENST
Sneek	Austin K8 Welfarer	Austin	1948
Zandvoort	Ford V8	P. Wester, Haarlem	04-1950
Roosendaal	Fargo 6 cilinder	Van Oers, Breda	09-1951
Rijswijk	Chevrolet 3100	Fa. Van Koppen, Rijswijk	05-1952
Brunssum	Volkswagen Transporter T1	Vermoedelijk standaard opbouw	08-1952
Leeuwarden	Austin K2Y	Gebr. Visser, Leeuwarden	09-1953

<sup>32</sup> *Zutphens Dagblad* (30 april 1955).

<sup>33</sup> *Alkmaarsche Courant* (25 januari 1952).

<sup>34</sup> *Emmer Courant* (6 november 1953).



15 Het motorrijtuigenpark van de gemeentepolitie Roosendaal met de 1956 Ford Courier (derde van links) en de 1961 Volkswagen Transporter T1-ambulance (tweede van links).

West-Brabants Archief, Bergen op Zoom

### Het ambulancevervoer door de politie Roosendaal

In Roosendaal had de gemeente sinds begin 1940 al een dikke vinger in de pap van het ziekenvervoer, doordat zij een Chevrolet ambulance kocht, die zij bij garagebedrijf Hennekam in exploitatie gaf. Hennekam leverde een chauffeur, die bij een inzet een verpleegster ophaalde bij het ziekenhuis. Deze gang van zaken heeft jaren voortgeduurd. Na de Tweede Wereldoorlog werd het moeilijker. De Chevrolet was gevorderd en vervangen door een gehuurde auto van de Suikerfabriek, die tot ambulance was omgebouwd. Deze werd in 1946 afgelost door een Austin K2Y. Hennekam klaagde over de kwaliteit van de auto en drong aan op vervanging, maar de gemeente weigerde. Uiteindelijk kwam in 1949 een Fargo beschikbaar en zo leek de zaak weer bij het oude. Maar de gemeente wilde van Hennekam af en droeg de bediening van de gemeentelijke ambulance per 1 september 1951 over aan de politie. Hennekam beklagde zich erover zonder overleg aan de kant te zijn gezet, maar de ziekenauto belandde in de garage van het politiebureau aan de Kapellerlaan en bij een uitruk kroop nu een agent achter het stuur. In 1957 werd de tien jaar oude Fargo vervangen door een Ford Courier-ambulance en in augustus 1961 versterkte een Volkswagen Transporter T1-ambulance het korps.

Regelmatig waren namelijk twee ambulances nodig, omdat de Roosendaalse politie toen ook het bestelde ziekenvervoer uitvoerde. Meestal reed een agent alleen, maar als een arts het nodig vond kon ook een tweede agent worden toegevoegd.

Voor de agenten betekende dit overigens een aardige extra inkomstenbron, omdat geprobeerd werd zoveel mogelijk mensen in hun vrije tijd het ziekenvervoer te laten uitvoeren, welke uren als overwerk werden uitbetaald.<sup>35</sup>

De politie deed haar best, maar vond ziekenvervoer toch steeds meer een on-eigenlijke taak, bovendien werd het lastiger vrijwilligers te vinden. De gemeente Roosendaal loste dit op door vanaf 1968 ook de brandweer in de bemanning van de ambulance te laten participeren. In 1970 ging het vervoer zelfs helemaal over naar de brandweer.<sup>36</sup> Op 19 mei 1970 schreef burgemeester J. Godwalt van de gemeente Roosendaal en Nispen een brief aan de commissaris van politie om zijn personeel te bedanken. Een citaat:<sup>37</sup>

Nu het personeelsbestand van de gemeentebrandweer een zodanige sterkte bereikt heeft, dat voor het ambulancevervoer niet langer een beroep behoeft te worden gedaan op het politiepersoneel, heb ik behoefte eraan het personeel van Uw Korps zeer hartelijk dank te zeggen voor het dienstbetoon, dat het ter zake het ambulancevervoer een lange reeks van jaren in het belang van de gemeente – en daardoor in dat van de gemeenschap – heeft tentoongespreid. Hoewel bedoelde dienst niet tot het takenpakket van de gemeentepolitie behoort, hebben de personeelsleden zich steeds ten volle ingezet om zieken en/of gewonden zo snel en zorgvuldig mogelijk naar de opgegeven ziekeninrichting te vervoeren.

Ik zal het op prijs stellen, indien U mijn welgemeende dank aan de personeelsleden van Uw Korps zult overbrengen.

### De brief van de KNAC

Niet alleen de politie zelf nam, al dan niet op instigatie van een gemeentebestuur, de rol van het gewondenvervoer op zich, ook maatschappelijke organisaties achtten haar hiervoor een goede kandidaat. In september 1957 richtte de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) een brief aan de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, waarin ze opriep politieauto's geschikt te maken voor gewondenvervoer of bij aanschaf van nieuwe auto's met deze functie rekening te houden. Zo konden vele levens worden gered. De KNAC erkende, dat een landelijk dekkende organisatie voor verkeersongevallen te kostbaar zou worden en dat de in 1952 opgerichte Bescherming Bevolking hiervoor niet in aanmerking kwam, maar vond de politie een acceptabel alternatief.<sup>38</sup> De reactie van de ministers is niet bekend. Voor zover na te gaan heeft het voorstel niet geleid tot een toename in aanschaf van dergelijke politieauto's (grafiek 1).

<sup>35</sup> J.A. van Dongen, M.G.H. Hendriks, *Wat goed dat er politie is* (Roosendaal, 1992) 179-180.

<sup>36</sup> West-Brabants Archief, Bergen op Zoom, Archief van de Gemeente Roosendaal en Nispen 1936-1975, toegang 7, inventarisnummer 11122.

<sup>37</sup> West-Brabants Archief, Bergen op Zoom, Archief Gemeente Roosendaal en Nispen 1936-1975, toegang 7, inventarisnummer 11122.

<sup>38</sup> *Nieuwsblad van het Noorden* (25 september 1957).



## JEEP

2- en 4 wiel aangedreven:  
de wagen die men  
OVERAL en voor ALLES kan inzetten.

KEUZE UIT  
VELE MODELLEN

ZOWEL OPEN  
ALS GESLOTEN  
LEVERBAAR



KEMPER EN VAN TWIST DIESEL N.V.  
MIJLWEG 33  
DORDRECHT  
TEL. 01850 - 3 01 55



16 Een van de Willys CJ3B-Jeeps met brancard en met kenteken NS-88-14 van het stranddetachement van de Haagse politie. Let op de Scheveningse Pier in aanbouw op de achtergrond.

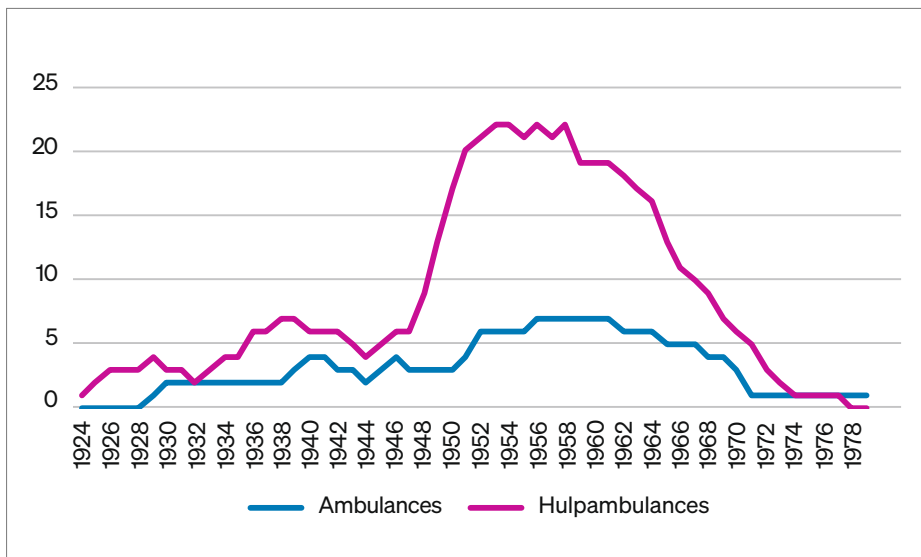
Collectie Cor Dijkema

17 De importeur van Willys maakte in de jaren zestig reclame met 1965 Willys Jeep CJ6-ambulance van de Katwijkse strandpolitie.

Collectie Jan Hoogendoorn

18 De Dodge Powerwagon, die de Katwijkse strandpolitie in 1968 beschikbaar kreeg.

Collectie Hans Waldeck



**Grafiek 1 Aantal politie-ambulances en -hulpambulances 1924-1978**

### Speciale hulpambulances

Door de eerdergenoemde toenemende mobiliteit in Nederland, trokken veel mensen bij mooi weer ook naar de kust. Regelmatig werden badgasten als drenkeling naar het strand gebracht. In mei 1958 presenteerde de Haagse politie een Willys CJ3A Jeep die in het zand goed 'uit de wielen' kon en tevens de mogelijkheid had iemand op een brancard te vervoeren.

De slachtoffers werden voor stabilisatie naar de post van de reddingsbrigade<sup>39</sup> gebracht en zo nodig voor verder vervoer opgehaald door een 'echte' ziekenauto van de Haagse GG&GD. In de jaren daarna had het stranddetachment van de politie zelfs de beschikking over drie Willys CJ3B Jeeps op het Scheveningse strand.<sup>40</sup>

In Katwijk introduceerde de politie in 1965 een Kaiser Jeep CJ-6, die in 1968 werd vervangen door een Dodge Power Wagon ambulance met vierwielaandrijving, afkomstig uit een legerdump.

<sup>39</sup> In Nederland zijn twee organisaties betrokken bij de redding van drenkelingen aan de kust: de hulp aan recreanten op strand en binnenwateren valt onder de Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (NBRD, opgericht 1917, sinds 1952 KNBRD). Deze wordt aangeduid als de reddingsbrigade en bestaat uit talrijke plaatselijke brigades. De redding verder op zee, primair van opvarenden van schepen, valt onder de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM). Deze organisatie is in 1991 ontstaan uit de fusie van twee reddingmaatschappijen, de NZHRM en de ZHMTvS, beiden opgericht in 1824.

<sup>40</sup> J.W. Hogendoorn, *De Jeep in Nederland* (Zaltbommel, 2002) 138.





**19** Inzet van de eerste Willys Jeep CJ3A van het stranddetachment van de Haagse politie aan het eind van het badseizoen 1958 bij een demonstratie in het redden van een drenkeling. Helemaal rechts staat de commissaris van de koningin Jan Klaasesz.

**Haagse politie, Technische Opsporings- en Herkenningdienst**

Deze auto, met achterin een brancard en reanimatiemateriaal, was wit en voorzien van grote rode kruisen. Bij een inzet werd al op het strand gestart met de reanimatie. Daarna reed de ambulance in eerste instantie naar het Zeehospitium om daar te beoordelen of doorgereden moest worden naar het beademingscentrum in Leiden, of dat de reguliere ambulance van de plaatselijke ambulancedienst 'De Verpleging', de zorg overnam.<sup>41</sup>

Begin jaren zeventig kregen de reddingsbrigades aan het strand hun eigen vervoermiddelen, maar het Haagse stranddetachment heeft nog tot 2007 bijgesprongen met redden en vervoeren van gewonden en drenkelingen. Pas toen werd deze taak overgedragen aan de Haagse Vrijwillige Reddingsbrigade.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> H. Waldeck, 'Een ziekenauto verdient een bloemenslinger'. *Veelzijdige ziekenvervoerders in Leiden en de Duin- en Bollenstreek* (Leiden, 2013) 262, 263.

<sup>42</sup> H. van Wingerden, J. Hogendoorn, *De jeeps van de Haagse politie. 70 jaar surveillance en assistentie in de residentie 1946-2015* (Den Haag, 2015) 62-64.

## De jaren zestig

Hoewel diverse politiekorpsen rond 1960 stopten met het gewondenvervoer als extra taak, bleven ongeveer twintig daarvan deze dienstverlening aanbieden. Het betrof niet echt veel ritten, zoals blijkt uit cijfers van Zwolle. Daar vervoerde de politiehulpambulance in 1960 114 gewonden liggend en 48 zittend. Voor 1961 ging het om 96 liggende gewonden en 73 zittende.<sup>43</sup> Soms verkoos men een bijzondere oplossing, zoals inzet van een Citroën 2CV (beter bekend als de 'lelijke eend') door de politie Oldenzaal, die in 1966 gedurende enkele maanden de periode overbrugde tussen het uit dienst gaan van haar eigen ambulance en de overname van het ongevalvervoer door de particuliere ambulancevervoerder Loohuis.<sup>44</sup>

De meeste korpsen bedienden zich van multifunctionele voertuigen, een enkel korps had een 'echte' ambulance. Opmerkelijk genoeg is over deze periode weinig informatie beschikbaar. Kampen had een opvallende auto in de vorm van een Citroën DS break. Nadat het gewondenvervoer bij de Leeuwarder politie enige jaren had stilgelegen, reanimeerde zij deze taak weer in 1965, met een Volkswagen 1500 S Variant, waar een brancard ingeschoven kon worden.

In Brunssum bleef de politie nog tot 1969 actief met gewondenvervoer. Voor het korps in Zwolle was de animo er eind jaren zestig wel af, toen de commissaris uit de kranten moest vernemen dat men eigenlijk helemaal niet te spreken was over de kwaliteit van de gewondenhulp door de politie. De gemeente moest maar een oplossing zonder haar zien te vinden. In Gorinchem en Hellendoorn ging de politie met het gewondenvervoer tot begin jaren zeventig door.

In de loop van de jaren zestig ontstond toenemende kritiek op de inrichting van het zieken- en ongevalvervoer in Nederland. De druk was hoog door het hoge aantal verkeersongevallen, diverse rampen met veel slachtoffers, zoals het treinongeval bij Harmelen in januari 1962, en de toename van hart- en vaatziekten, die vaak tot acute situaties leidden, zoals een hartinfarct of een circulatiestilstand, waarvoor inmiddels levensreddende hulpverlening buiten het ziekenhuis ontwikkeld was.

Hiervoor was een goede regeling van de ambulancezorg nodig, die eind jaren zestig, begin jaren zeventig langzaam vorm begon te krijgen en in 1971 uitmondde in de Wet ambulancevervoer (Wav).<sup>45</sup> Daarin hanteerde Nederland de visie dat onder ambulancezorg niet alleen het spoedeisende vervoer viel – zoals ongevallen, hartproblemen, beroertes, spoedoverplaatsingen – maar ook het zogenoemde bestelde ziekenvervoer. Dit waren bijvoorbeeld interklinische ritten (vervoer tussen ziekenhuizen), maar ook mensen die voor onderzoeken van en naar een ziekenhuis

<sup>43</sup> Collectie Overijssel, Zwolle, Archief politie Zwolle 1940-1979, toegang 725, inventarisnummer 658.

<sup>44</sup> Th. Gras, *Heanig an en rap wat. Een eeuw ambulancezorg tussen Dinkel en Regge* (Hengelo, 2006) 41.

<sup>45</sup> Wet ambulancevervoer, wet van 23 april 1971, Stb. 369, houdende regelen omtrent ambulancevervoer, zoals laatstelijk gewijzigd in de wet van 13 juni 1975, Stb. 377.



**20** De 1965 Volkswagen 1500S Variant van de gemeentepolitie van Leeuwarden met een liggend vervoerfunctie.

**Archief Leeuwarder Courant**



**21** De 1948 Austin K8 Welfarer van de gemeentepolitie Sneek.

**Beeldbank Súdwest-Fryslân, Sneek**

of naar huis gebracht moesten worden, of uit een verpleeghuis ontslagen werden en liggend vervoerd moesten worden. Door het steeds meer medisch/verpleegkundige karakter van deze hulpverlening, was hierin geen rol meer voor de politie. Sommige korpsen bleven desalniettemin nog lang doorgaan, zoals dat van Sneek.

### **Het einde van het gewondenvervoer door de politie: Sneek als hekkensluiter**

In de jaren dertig had het Sneeker korps al als 'trendsetter' gefungeerd voor de multifunctionele voertuigen van een aantal andere korpsen. Kort na de Tweede Wereldoorlog schakelde het zelf over op 'echte' ambulances. Daarbij ging het een vruchtbare samenwerking aan met de plaatselijke afdeling van het Nederlandse Rode Kruis (NRK). Rond 1946/1947 kon de politie de ambulance in exploitatie nemen, die door het hoofdbestuur van het NRK aan de Sneeker afdeling ter beschikking was gesteld (vermoedelijk een Austin K2Y).

In 1948 kreeg de politie een eigen ambulance: een witte Austin K8 Welfarer, die tot ver in de jaren zeventig in dienst bleef. Deze ambulance rukte primair uit naar verkeersongevallen. Het Sint Antoniusziekenhuis in Sneek, dat ook over ambulances beschikte, was blij met deze ondersteuning, want zo kon het zijn ambulances inzetten voor het veel vaker voorkomende ziekenvervoer. De Austin van de politie reed enkele tientallen ritten per jaar (in 1971 bijvoorbeeld nog 41), maar in 1973 liep ze echt op haar eind. De gemeente kon niet meteen voor vervanging verzorgen, maar gelukkig mocht de politie opnieuw de ambulance van het NRK lenen tot in maart 1973 een tweedehands ambulance van de GGD Arnhem werd verkregen.

Inmiddels was in 1971 de Wav ingevoerd. Volgens deze wet moesten de Gedeputeerde Staten (GS) van een provincie vergunning verlenen en bepalen waar, hoeveel ambulances mochten staan. In 1979 vroeg de gemeente Sneek nog aan GS of de politie kans maakte bij een aanvraag van een dergelijke vergunning. Al snel werd duidelijk dat dit niet waarschijnlijk was, waarop de gemeente de aanvraag van de vergunning niet doorzette. En zo was de ambulance van Sneek de laatste ambulance in Nederland, die door de politie werd bemand.

De Wav stelde ook eisen aan het uiterlijk en de uitrusting van ambulances, net als aan het ambulancepersoneel. Een verpleegkundige voor de patiënt werd steeds meer de norm, al was een EHBO-diploma formeel voldoende. Aan die laatste eis had de politie misschien nog kunnen voldoen, maar multifunctionele voertuigen, die bij de politie het meest populair waren, behoorden definitief tot het verleden. De volledige invoering van de Wav per 1 juli 1979, betekende het definitieve einde van de politieambulances.

Tabel 3 Overzicht korpsen en ambulanceauto's per provincie

PROVINCIE	VÓÓR WO II		TJDENS EN NA WO II				TOTALEN			
	AMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	HULPAMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	AMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	HULPAMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	KORPSEN	AUTO'S
GRONINGEN	1	1	-	-	-	-	3	3	4	4
FRIESLAND	-	-	1	2	2	6	2	1	2	9
DRENTHE	-	-	-	-	-	-	3	3	3	4
OVERIJSSSEL	-	-	-	-	-	-	8	17	8	17
GELDERLAND	-	-	1	3	-	-	4	7	4	10
UTRECHT	1	2	1	1	-	-	-	-	1	3
NOORD-HOLLAND	-	-	2	2	1	2	4	6	7	10
ZUID-HOLLAND	1	2	3	4	1	1	4	10	6	17
ZEELAND	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOORD-BRABANT	-	-	-	-	1	5	4	4	5	10
LIMBURG	-	-	1	1	2	3	4	7	6	11
	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>36</b>	<b>58</b>	<b>46</b>	<b>95</b>

NB sommige korpsen hadden zowel ambulances als hulpambulances of waren zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog actief. Vier korpsen zijn in deze tabel niet meegenomen, vanwege hun afwijkende functie. Dit betreft de hulpambulances van Amsterdam en Rotterdam en de strand(hulp)ambulances van Den Haag en Katwijk.

## Nabeschuiving en conclusie

In dit oriënterend onderzoek hebben we 50 gemeentelijke politiekorpsen gevonden, die zich tussen 1924 en 1979 bezighielden met (aanvullend) gewondenvervoer met ziekenauto's of hulpziekenauto's. Ze deden dit meestal in een kleinstedelijke omgeving waar geen GGD of GG&GD op ambulancegebied actief was. Het was voor een gemeentebestuur een manier om haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van de burger in de openbare ruimte te kunnen nemen.

Hoewel zich in alle provincies – behalve Zeeland – korpsen bevonden die gewondenvervoer uitvoerden, lag het zwaartepunt in het westen en zuiden van het land, vermoedelijk als gevolg van het vrij grote aantal ongevallen. Zuid-Holland was relatief rijk bedeed. In Overijssel, waar het na de Tweede Wereldoorlog allemaal begon, waren de meeste korpsen actief en hebben de meeste voertuigen gereden. Opmerkelijk is de concentratie van een zestal korpsen in het zuidelijk deel van de provincie Limburg (tabel 3). Om deze regionale verschillen te verklaren is nader onderzoek nodig.

De inzet van de politie op het gebied van gewondenvervoer beperkte zich over het algemeen tot verkeersongevallen. Hoewel die vanaf de jaren vijftig explosief groeiden, waren dit maar weinig inzetten vergeleken met het aantal ziekenvervoeren, dat in Nederland het terrein was van GGD-en, particuliere ziekenvervoerders (vooral garage- en taxibedrijven) en in mindere mate ziekenhuizen en Rode Kruiskorpsen. Al deze organisaties voerden ook ongevallenritten uit, maar de meeste (ook enkele GGD-en) waren klein en beschikten niet altijd over een ambulance. In die situaties kon de politie uitkomst bieden, helemaal als zij over een ambulance beschikte, maar ook als met een politieauto gewonden konden worden vervoerd.

Bij de zoektocht naar geschikte voertuigen werd meestal niet over een nacht ijs gegaan. Er werd gekeken naar andere korpsen (Sneek diende in de jaren dertig als voorbeeld) en men haalde er deskundigen bij, niet alleen geneeskundigen (bijvoorbeeld Den Helder en Groningen), maar ook ter zake kundige technici (Groningen deed een beroep op Rotterdam). Voor de aanschaf van het chassis en de opbouw werden vaak garagebedrijven en carrosseriebouwers uit de directe omgeving uitverkoren. Sommige korpsen werkten samen met de plaatselijke brandweer (Emmen). In de vooroorlogse periode kwamen Chevrolet en Ford als chassis het meeste voor. Na de Tweede Wereldoorlog hebben bij diverse korpsen oude legerambulances dienstgedaan. In de jaren vijftig en zestig kochten sommigen Volkswagen Transporter-ambulances die, zeker in vergelijking tot de Amerikaanse merken, relatief vriendelijk geprijsd en minder kostbaar in exploitatie waren.

Voor de dienders was het verlenen van EHBO en het vervoeren van gewonden geen makkelijke taak. Ze waren minimaal opgeleid – sommigen hadden niet eens een EHBO-diploma – en moesten dit er maar 'even' bij doen. Regelmatig werden ze geconfronteerd met ernstige letsels en dodelijk gewonde slachtoffers. Dat zal velen niet in de koude kleren zijn gaan zitten en daarvoor verdienen ze bijzondere

waardering. Regelmatig borrelde de discussie op of gewondenvervoer wel tot de politietaken moest worden gerekend. Uiteindelijk is die discussie beslecht door de professionalisering van de ambulancezorg en de komst van de eerdergenoemde Wav, die in 1979 volledig was ingevoerd. Hiermee kwam een einde aan de politie als ambulancehulpverlener.

Natuurlijk bestaan nog steeds raakvlakken tussen beide disciplines. De politie verleent nog steeds eerste hulp, tegenwoordig met tourniquets en AED's en in gemeenschappelijke meldkamers werken politie en ambulance innig samen. Het toont de politie nog steeds als een organisatie die hulp wil verlenen aan hen die in nood verkeren en daar was tot 1979 haar rol bij het gewondenvervoer ook een uiting van.

### Dankwoord

De auteurs bedanken voor hun hulp bij het tot stand komen van dit artikel: Martin Bekius, Jos Breukers, Tristan Broos, Gerard Buijs, Cor Dijkema, Dirk Docter, Jos Euwes, Henri Geurts, Stephan ten Have, Jan Hogendoorn, Piet Hoving, Gerard Koppers, Annet Ruseler, Thomas van Schaik, Louis Sloos, Albert Stevens, Kees Verhoef, Bram Verhoeff, Asing Walthaus, Wiebe Westra, Chiel Wilbrink.

---

## Abstract

Between 1924 and 1979, 50 municipal police forces in the Netherlands were involved in transporting injured people by motor vehicle. As well as genuine ambulances, they also used auxiliary ambulances or multi-purpose vehicles, i.e. cars fitted with a stretcher. This task fell under their duty to maintain public order and deal with road accidents, which was entrusted to the police. During the German occupation of the Netherlands between May 1940 and May 1945, the police continued its task of transporting wounded people.

After the Second World War, several police forces purchased multi-purpose vehicles, especially in smaller towns. Their busiest period came in the 1950s and 60s as a wave of traffic accidents swept across the Netherlands.

In 1979, the role of the police in transporting wounded people came to an end because ambulance care had professionalized and the police wanted to focus on traditional tasks.

## Keywords

police, ambulance care, police ambulance, police accident care

231

## Over de auteurs

**Thijs Gras** (1962) studeerde geschiedenis en volgde daarna de verpleegkundige-opleiding met specialisatie Hartbewaking. Vanaf 1995 werkt hij in Amsterdam als ambulanceverpleegkundige en Officier van Dienst Geneeskundig (OvdG). Hij schreef vele boeken en artikelen, veelal over de geschiedenis van de ambulancezorg. Hij is redactielid van het vakblad *V&VN Ambulancezorg* en secretaris van het Nederlands Ambulance Archief.

**Hans Waldeck** (1946) was algemeen chirurg met specialisatie in de preklinische spoedeisende geneeskunde, de traumatologie en de intensieve zorgen. Hij is inmiddels al vele jaren onderzoeker en publicist op het gebied van de geschiedenis van de ambulancezorg. Hij was lange tijd bestuurslid en voorzitter van het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulpmuseum en nu voorzitter van het Nederlands Ambulance Archief.