

12

Het fatale Stintongeluk in Oss

Jana Domrose, Menno van Duin

12.1 Inleiding

Op donderdagochtend 20 september 2018 vond in Oss een dramatisch ongeval plaats. Tijdens de ochtendspits raakte een elektrische bakfiets van het merk Stint bij een bewaakte spoorwegovergang in botsing met een trein. Vier kinderen kwamen om het leven, een vijfde kind en een medewerkster van de kinderopvang raakten zwaargewond. Wat in eerste instantie een incident was dat grote impact had op de direct betrokkenen (nabestaanden, hulpverleners en ooggetuigen), ontwikkelde zich tot een drama dat heel Nederland beroerde. Vanuit vrijwel alle bevolkingsgroepen en landstreken werd geschokt en met verslagenheid op het ongeluk gereageerd. Zowel burgers als politici uitten hun medeleven via de (sociale) media.

Het feit dat er sprake was van zeer jonge slachtoffers, die in het zicht van honderden omstanders omkwamen, maakte dat deze (mini-)crisis nationaal veel aandacht kreeg en de gemeente Oss voor ongekende uitdagingen stelde. Een centrale rol in deze casus speelde de Stint, het 'ongeluksvoertuig' dat sinds de introductie in 2011 een populair vervoermiddel was bij kinderopvangorganisaties. De Stint bleek een goed alternatief voor auto's en busjes om jonge kinderen te vervoeren tussen school en opvanglocatie. Anderhalve week na het ongeval besloot minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het voertuig van de openbare weg te halen. Het verbod plaatste kinderopvangorganisaties voor allerlei organisatorische problemen. Ook leidde het verbod tot nieuwe veiligheidsproblemen.

In dit hoofdstuk gaan wij in op zowel gemeentelijke als politieke dilemma's naar aanleiding van het fatale ongeluk. Zo beschouwen wij

eerst een aantal kleinere dilemma's waar burgemeester Buijs-Glaudemans van Oss op 20 september voor stond. Daarnaast analyseren wij de discussie over de Stint, die zo snel mogelijk van de weg zou moeten worden gehaald. Welke factoren hebben in deze afweging meegeïmponeerd?

Het hoofdstuk is mede gebaseerd op een lezing van burgemeester Buijs-Glaudemans die zij op 10 april 2019 gaf in Laaken (België) ten overstaan van haar collega's van de Veiligheidsregio Limburg-Zuid en een presentatie van de teamleider nafase van de gemeente Oss tijdens de landelijke netwerkdag Nafase. Daarnaast is (media)berichterijding over het incident geraadpleegd en wetenschappelijke literatuur op het gebied van de risicopsychologie.

12.2 Feitenrelaas

Op donderdagochtend 20 september 2018 zijn vijf kinderen uit Oss samen met hun begeleidster van de voorschoolse opvang op weg naar de basisschool. De kinderen zitten in een Stint, een kruising tussen een Segway en een bakfiets, waarmee meerdere kinderen tegelijk kunnen worden vervoerd. Het is 8.20 uur wanneer de Stint vlakbij station Oss-West een bewaakte spoorwegovergang nadert waarvan de slagbomen gesloten zijn. Het voertuig rijdt – om tot op heden onbekende redenen – zonder vaart te verminderen door een van de gesloten slagbomen en wordt gegrepen door de naderende trein.¹ De bakfiets wordt met inzittenden en bestuurder circa twintig meter meegesleurd. Vier inzittende kinderen in de leeftijd van vier tot acht jaar overleven het ongeluk niet. Een vijfde kind van elf en de begeleidster raken zwaar gewond. Zij worden in kritieke toestand naar het ziekenhuis gebracht.

De hulpverlening komt snel op gang. Naast medewerkers van de GGD/GHOR gaan ook leden van de gemeentelijke teams veiligheid en bevolkingszorg direct aan de slag. Er wordt opgeschaald naar GRIP-2. Voor direct betrokkenen en familieleden wordt een opvangcentrum ingericht in een nabijgelegen wijkcentrum. Ook de NS biedt ter plekke

1 Ooggetuigen zullen later vertellen dat het de bestuurster niet lukte om de Stint af te remmen. Het OM doet onderzoek naar de oorzaak. Het kan zowel een technische als een menselijke fout zijn geweest.

nazorg aan passagiers en omstanders.² De politie schakelt slachtofferhulp in voor getuigen van het ongeluk. Onder de getuigen zijn meerdere kinderen van een basisschool die vlak naast het spoor ligt.

In de loop van de dag ontstaat bij de spoorwegovergang een herdenkingsveld. Mensen laten knuffels, kaarsjes en bloemen achter ter nagedachtenis aan de slachtoffers. Bij verschillende gebouwen hangt de vlag halfstok, diverse winkels blijven tijdens de koopavond gesloten.³ Die avond wordt er een spontane herdenking gehouden bij de plaats van het ongeluk. Honderden mensen uit Oss en omgeving komen hierop af, onder wie veel kinderen. Ook burgemeester Buijs-Glaudemans is bij de herdenking aanwezig, evenals alle wethouders en raadsleden. Een aangepaste raadsvergadering begint daarom een uur later dan gepland.⁴ De dagen na het ongeluk blijft het zodanig druk bij het herdenkingsveld dat de gemeente Oss verkeersmaatregelen moet treffen.⁵

Na de uitvaart van de overleden kinderen vindt op maandag 8 oktober een tweede herdenkingsbijeenkomst plaats voor familie, hulpverleners en andere direct betrokkenen in Theater de Lievekamp. Omdat het theater niet voldoende ruimte biedt voor alle belangstellenden, kunnen mensen de bijeenkomst volgen via een scherm in het stadion van voetbalvereniging Top Oss. Omroep Brabant zendt de herdenking live uit.

Terwijl in gemeente Oss de nazorg aan (al dan niet direct) getroffen en nog in volle gang is, starten allerlei onderzoeken naar de toedracht van het incident. De politie, het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verrichten verkennende technische tests met enkele door de politie veiliggestelde Stints. Daarnaast wordt ook een eventuele wisselwerking tussen het spoorstelsel

2 NRC, 20 september 2018. Dossier Stint: 'Vier jonge kinderen overleden bij aanrijding met trein in Oss'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/09/20/vier-kinderen-overleden-na-aanrijding-met-trein-in-oss-a1617222>.

3 NU.nl, 20 september 2018. Binnenland: 'Honderden mensen herdenken slachtoffers treinongeluk Oss'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nu.nl/binnenland/5473049/honderden-mensen-herdenken-slachtoffers-treinongeluk-oss.html>.

4 NRC, 20 september 2018. Dossier Stint: 'Vier jonge kinderen overleden bij aanrijding met trein in Oss'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/09/20/vier-kinderen-overleden-na-aanrijding-met-trein-in-oss-a1617222>.

5 Twitter, 25 september 2018. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://twitter.com/gemeenteoss/status/1044542844848025600>.

en de elektrische bakfiets onderzocht. De NS stelt hiervoor camerabeelden ter beschikking die afkomstig zijn van de frontcamera van de trein waarmee de Stint in botsing kwam. Spoorbeheerder ProRail start een onderzoek naar eventuele storingen bij de spoorwegovergang zelf. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) start direct na het ongeval met een eerste verkennend onderzoek. Enkele dagen later kondigt de OvV aan vervolgonderzoek te doen naar de wijze waarop in Nederland bijzondere voertuigen zoals de Stint op de openbare weg worden toegelaten.⁶

De Stint

De Stint is een elektrisch voertuig waarmee tot tien kinderen vervoerd kunnen worden. De Stint is daarmee sinds zijn toelating tot de openbare weg in 2011 een populair vervoersmiddel bij kinderdagverblijven. De kar is 229 cm lang, 154 cm hoog en heeft een maximaal laadvermogen van 300 kg. Zelf weegt het voertuig 218 kg. De Stint is volgens de fabrikant geschikt voor het vervoer van kinderen tussen 4 en 12 jaar, het voertuig wordt hierbij vanachter bestuurd door een begeleider.⁷

De overheid classificeert de Stint als een 'bijzondere bromfiets'. Dat betekent dat ze op het fietspad mogen rijden met een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur; een Stint haalt 17,2. Bij een snelheid van 15 km/h heeft de Stint een remweg van ongeveer 3,5 meter. De zittingen voor de kinderen zijn voorzien van heupgordels. Een helm is niet nodig, noch voor inzittenden noch voor de bestuurder, een rijbewijs evenmin. Wel moet de bestuurder minimaal zestien jaar oud zijn.⁸

Op maandag 1 oktober publiceert de ILT de resultaten van het verkennende technische onderzoek. Er zijn bij de Stint in totaal zes technische risico's vastgesteld: onderbroken stroom kan leiden tot ongewenste versnelling, de gashendel kan dit niet opheffen, een veer in de gashendel kan breken, de handrem is niet krachtig genoeg, stoppen via de contact-sleutel is onlogisch, kabels kunnen te warm worden. Uit de rapportage

- 6 Onderzoeksraad voor Veiligheid, 9 oktober 2018. 'Raad onderzoekt toelatingseisen bijzondere voertuigen na ongeval met Stint'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12312/raad-onderzoekt-toelatingseisen-bijzondere-voertuigen-na-ongeval-met>.
- 7 Stint Urban Mobility. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://stintum.com/product/bso/>.
- 8 Rijksoverheid. Vraag en antwoord: 'Wanneer mag ik op een bijzondere bromfiets zoals een segway rijden?'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brommer/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-er-voor-een-segway>.

van de ILT blijkt ook dat er in Amsterdam al eerder melding is gedaan van meerdere incidenten met Stints, waarvan twee betrekking hadden op de accu's.⁹ Deze constatering is voor minister Van Nieuwenhuizen van IenW aanleiding om de toelating van de elektrische bakfiets met onmiddellijke ingang te schorsen: vanaf 2 oktober 2018 wordt het verboden met een Stint de openbare weg op te gaan. In haar brief aan de Tweede Kamer noemt de minister als reden voor de schorsing dat er 'zonder toets technische wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de Stint zoals die destijds is toegelaten'. Zij doelt hierbij vermoedelijk op het verzwaren van de elektromotor van 800 naar 1200 Watt.¹⁰ Een kleine twee maanden later, op 29 november, laat de directeur van Stint Urban Mobility, Edwin Renzen, weten dat het bedrijf failliet is.

Op 12 december bevestigt TNO dat het veiligheidsniveau van de Stint op dat moment ontoereikend is voor personenvervoer. Zo blijkt uit het vervolgonderzoek in opdracht van de ILT onder meer dat er problemen zijn met de rem en de lengte van de remweg van de Stint en dat er een onbeheersbare versnelling optreedt als de nuldraad van de gashendel losraakt.¹¹ De minister geeft aan geen andere mogelijkheid te zien dan de Stint in deze vorm niet te laten terugkeren op de weg. Op 5 februari 2019 trekt zij het besluit op basis waarvan de Stint was toegelaten op de openbare weg definitief in.¹² Op 16 april informeert minister Van Nieuwenhuizen de Tweede Kamer in een commissievergadering over tussentijdse wijzigingen die zij wil doorvoeren in het toelatingskader voor bijzondere bromfietsen. Belangrijke punt in de nieuwe beleidsregels is meer toezicht tijdens de productiefase van de voertuigen door de Dienst Wegverkeer (RDW).¹³ In het definitieve kader zullen ook een

9 Inspectie Leefomgeving en Transport, 1 oktober 2018. 'Feitenrelaas eerste bevindingen onderzoek n.a.v. Stint-ongeval'.

10 NRC, 1 november 2018. Nieuws: 'Hoe de Stint een politieke kwestie werd'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/11/01/hoe-de-stint-een-politieke-kwestie-werd-a2753665>.

11 Rijksoverheid, 13 december 2018. Nieuwsbericht: 'Minister Van Nieuwenhuizen: Aanpassingen nodig voor terugkeer Stint op de weg'. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/nieuws/2018/12/13/minister-van-nieuwenhuizen-aanpassingen-nodig-voor-terugkeer-stint-op-de-weg>.

12 Van dit besluit wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

13 TK 2018–2019, 29398, nr. 702.

kenteken- en rijbewijsplicht voor de bestuurder opgenomen worden. Deze vereisen een aanpassing van de wet- en regelgeving.

Begin mei 2019 maakt de fabrikant de nieuwe specificaties van de nieuwe Stint bekend. Zo zal de ‘Stint 2019’ een communicatiebox bevatten die via sensoren temperatuur, GPS, acceleratie en hoeksnelheid registreert. Bij afwijkend rijgedrag kan een melding worden verstuurd naar de kinderopvangorganisatie die de Stint gebruikt. Ook wordt bijgehouden wanneer de Stint toe is aan onderhoud of vervanging.¹⁴ Op 10 juli informeert de minister van IenW de Tweede Kamer over het tijdelijke convenant waarmee kinderopvangorganisaties de nieuwe Stint met ingang van het schooljaar van 2019 in gebruik mogen nemen, mits het voertuig dan is goedgekeurd door de RDW. Volgens het convenant mogen er voorlopig maximaal tien kinderen in de Stint zitten.¹⁵ De minister kondigt aan dat ter controle van de naleving van het convenant een onafhankelijke commissie zal worden opgericht en dat de kinderopvangsector steekproefsgewijs zal worden gecontroleerd.¹⁶

12.3 Bestuurlijke dilemma’s: de burgemeester en de minister

Mini-cries worden niet zozeer gekenmerkt door grote en welhaast meeslepende dilemma’s, ze kennen veeleer kleine, gevoelige vraagstukken. Ook in deze casus was dat het geval. De gebeurtenis genoot in 2018 waarschijnlijk de meeste aandacht, maar niet zozeer door de acute keuzes die moesten worden gemaakt, als wel door de combinatie van een aantal elementen die voor velen heel herkenbaar waren. Het ging om jonge kinderen die waren omgekomen bij een spoorwegovergang in het zicht van honderden omstanders, onder begeleiding van hun

14 Kinderopvangtotaal, 3 mei 2019. Wet- en regelgeving: ‘Fabrikant maakt specificaties “Stint 2019” bekend’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.kinderopvangtotaal.nl/fabrikant-maakt-specificaties-stint-2019-bekend/>.

15 Mede vanwege het tijdelijke karakter van het convenant ziet de minister ervan af de *Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietzen* aan te passen, waarin een maximaal aantal van acht zitplaatsen is vastgesteld. Zie de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2019, TK 2018–2019, 29398, nr. 680.

16 *De Volkskrant*, 10 juli 2019. Nieuws: ‘De Stint mag (onder voorwaarden) weer de weg op’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/de-stint-mag-onder-voorwaarden-weer-de-weg-op-b5fb9161/>.

leidster op weg naar school, in een voertuig (de Stint) dat snel bijzonder populair was geworden bij ouders en kinderdagverblijven.

In dit hoofdstuk belichten wij eerst een aantal kleinere dilemma's waar de burgemeester van Oss sinds die ochtend voor stond.¹⁷ Vervolgens beschouwen wij de discussie die na het ongeval volgde over de veiligheid van de Stint en de vraag of dit voertuig niet zo snel mogelijk van de weg moest worden gehaald. Welke factoren speelden mee in de afweging van de minister om tot een wegverbod te komen of zouden daarin kunnen hebben meegespeeld?

12.3.1 Kleine burgemeesterlijke dilemma's

Welke rol(len) pak ik als burgemeester?

Al enkele minuten nadat burgemeester over het ongeval had vernomen en vanuit de meldkamer nadere informatie ontvangen had, probeerde zij zich voor te stellen wat het ongeval op die plaats en tijd zo dicht bij het station voor de ogen van omstanders zou kunnen betekenen. Voor de machinist, de ouders van de betrokken kinderen. Maar ook voor al die ouders die hun kinderen eerder die ochtend naar de crèche hadden gebracht en nu in onzekerheid waren of hun kind mogelijk slachtoffer was. En ook voor al die mensen die ooggetuige waren geweest, voor de mensen die als eerste ter plaatse waren, de hulpverleners, familieleden, medewerkers van de crèche, de school en de leerlingen, van wie de kinderen die bij het ongeval betrokken waren, een klasgenootje was. Uiteindelijk resulteerde deze eerste reflectie niet alleen in een eerste schets van actoren, maar ook in een lijstje van actiepunten. Vele ouders, zowel van de kinderen die bij het ongeval betrokken waren, maar ook andere ouders die hun kinderen naar school hadden laten brengen, moesten zo snel mogelijk worden geïnformeerd. Doorgaans worden voor burgemeesters in crisissituaties vaak standaard drie rollen onderscheiden: de burgemeester is boegbeeld, burgervader of burgermoeder en beslisser. Omdat deze gebeurtenis – zoals dat wel wordt aangeduid – een 'flitsincident' was, was er weinig reden te veronderstellen dat er

¹⁷ Deze dilemma's zijn opgetekend tijdens een lezing van burgemeester Buijs-Glaudemans voor haar collega's van de Veiligheidsregio Limburg-Zuid op 10 april 2019 in Laaken (België).

door de burgemeester allerlei grote beslissingen zouden moeten worden genomen. Dat maakte dat de burgemeester al bij aanvang ervoor koos zich toe te leggen op de rol van burgermoeder. Zij wenste er te zijn voor al die betrokkenen en daarmee ook voor haar eigen gemeente Oss. Burgermoeder zijn, betekende dichtbij zichzelf blijven, zonder al het leed direct binnen te laten komen; niet stilstaan of filosoferen over de oorzaak en hoe het had kunnen gebeuren. Het is gebeurd en soms gebeuren er nu eenmaal dingen die je niet zou willen.

Niet in het beleidsteam

De keuze om primair de rol van burgermoeder op zich te nemen, maakte dat de burgemeester een wethouder verzocht om als locoburgemeester plaats te nemen in het gemeentelijk crisisteam. Ook belde ze nog snel een oud-brandweercommandant van de gemeente met het verzoek om waar mogelijk de loco te ondersteunen of eventueel zelf als technisch voorzitter op te treden. De burgemeester zelf vertrok naar de plaats waar de ouders en ook andere familieleden (broers, zussen, opa's en oma's) van de betrokken kinderen zouden worden opgevangen en waar enkele ouders al gearriveerd waren. Daar probeerde ze zo snel mogelijk met hen te spreken.

'Als burgemeester moet en ga je dan een drempel over, waar anderen vaak op afstand blijven. Jij bent degene die met de ouders moet spreken. Dat is moeilijk en je kunt hun grote leed niet wegnemen. Dat is iets wat je ook gewoon mag zeggen, een ieder heeft daar zijn eigen woorden voor. Ontloop het niet, het helpt de ouders enorm in het hele proces, ook later als ze je even gezien hebben.'

De burgemeester kon deze keuze slechts maken omdat ze beschikte over een stevig ambtelijk apparaat, met een ervaren gemeentesecretaris in wie ze vertrouwen had. Toch was de keuze verre van gebruikelijk.

Wat zeg ik bij de persconferentie?

Mede omdat veel pers richting de school en de crèche toog, werd al snel besloten de pers naar het gemeentehuis te halen en daar een persconferentie te organiseren. Van de standaardfuncties van crisiscommunicatie – informatie over de situatie verschaffen, schadebeperking en betekenisgeving – beperkte de burgemeester zich heel bewust tot

alleen het laatste aspect. De NS en de politie kwamen ruimschoots aan het woord om de twee andere zaken toe te lichten. Juist de contacten in de uren ervoor met ouders en anderen hadden haar inspiratie gegeven om de woorden te vinden die ze zou zeggen.

‘Dit is natuurlijk een dag waarvan je hoopt dat hij nooit zal komen. Want, wat hier is gebeurd vandaag, raakt iedereen. Het is een onbeschrijflijk leed. Natuurlijk gaan in eerste instantie mijn gedachten uit naar de ouders van de kinderen, de leidster, het kleine broertje, het kleine zusje, de grootouders, de familie. Ik ben vanmorgen bij hen geweest en u kunt zich voorstellen dat er geen woorden zijn voor wat hen vandaag is overkomen...’

Belangrijk doel vanaf het begin was om er geen mediaspektakel van te maken en ook als bestuurder zeer terughoudend te zijn met mediaoptredens. Niemand had immers baat bij talloze televisieoptredens.

Vieren wij het vijftigjarige bestaan van ons theater?

20 september stond al vele maanden in de agenda als de dag waarop het theater in Oss zijn vijftigjarig bestaan zou vieren. Al die jaren vulde het theater een culturele en maatschappelijke functie in de stad. De directeur dacht erover deze viering af te gelasten maar ‘op last van de burgemeester’ ging het die dag toch door. Het theater is immers een belangrijke ontmoetingsplek. Natuurlijk werd het programma wat aangepast en werd bij de opening door de burgemeester uitgebreid stilgestaan bij het vreselijke ongeval, maar ook bij de waarde die juist het samenkomen in deze culturele instelling betekende. Op eenzelfde wijze werd de raadsvergadering die voor die avond al gepland stond, benut om met elkaar stil te staan bij het gebeurde en vertelde de burgemeester wat er gebeurd was. Vervolgens zijn het college en de gemeenteraadsleden naar de plek van het drama gegaan en zijn daar bloemen gelegd.

En nog zoveel meer ...

Feitelijk geeft de nafase iedere keer weer lastige keuzemomenten, omdat bijna alles mogelijk gevoelig ligt. Wat bijvoorbeeld te doen met al die bloemen die zijn neergelegd op de spontaan ingerichte herdenkingsplek en die gaandeweg verwelken en gaan stinken? De les uit

Haaksbergen was (na contact aldaar te hebben gehad): enkelen verantwoordelijk maken om de bloemen dagelijks te controleren en oude bloemen en boeketten te verwijderen. Maar hoe lang laten we op de spontaan ontstane herdenkingsplek naast het spoor alle knuffels, briefjes en andere aandenkens liggen en wat doen wij ermee als alles wordt opgeruimd? Wat wordt er gedaan als collectieve activiteit, nadat in familieverband afscheid is genomen? Een herdenkingstocht? In overleg werd uiteindelijk gekozen voor een samenkomst in het voetbalstadion van TOP Oss, uitgezonden door Omroep Brabant, met daarnaast een besloten bijeenkomst.

Toen de burgemeester werd voorgedragen als Bestuurder van het Jaar was dat natuurlijk een erkenning voor het goede en warme (burgermoederlijk) optreden na de calamiteit, maar er waren ongetwijfeld ook mensen die dat zouden kunnen uitleggen als ‘profiteren van ander-mans leed’. Daarom wees de burgemeester er vanaf het moment van aanvaarding van deze onderscheiding op dat dit vooral een onderscheiding was voor de stad en de wijze waarop inwoners, hulpverleners en zoveel anderen passend gereageerd hadden na het drama met de Stint.

Daarnaast was er direct na het ongeval door iemand in Almere een geldinzameling gestart. Om te voorkomen dat initiatiefnemers of anderen hiervan zouden profiteren, is in overleg met deze personen een notaris aangezocht en een zorgvuldige procedure opgesteld. Verder is het de bedoeling dat er een monument ter nagedachtenis van de slachtoffers komt, maar om zowel over de plaats als de vorm overeenstemming te verkrijgen met de nabestaanden, was verre van een eenvoudig proces; vrijwel alles lag gevoelig. Dat proces managen vereiste inlevingsvermogen en tact, maar ook volharding en soms doorzettingskracht.

12.3.2 *De Stint een risicovoertuig?*

Het fatale ongeluk met de Stint raakte niet alleen de gemeente Oss, maar heel Nederland. Vanuit vrijwel alle bevolkingsgroepen en landstroken werd geschokt en met verslagenheid op het incident gereageerd. Zo twitterde premier Rutte twee uur na het ongeval:

‘Diep geraakt door het ontzettend verdrietige nieuws uit Oss waar 4 jonge kinderen om het leven zijn gekomen bij een afschuwelijk ongeluk. Ik wens alle betrokkenen veel sterkte toe met dit zware verlies.’

Staatssecretaris Van Veldhoven sprak van afschuwelijk nieuws en ook koningin Máxima uitte in een interview haar verdriet:

‘Vandaag ben ik in Friesland om hele blije kinderen te zien die muziek aan het maken zijn. Maar onze gedachten gaan echt uit naar alle families die vandaag hun kinderen hebben verloren bij het verschrikkelijke ongeluk. [...] We hebben hier geen woorden voor.’¹⁸

Op een speciale condoleancepagina van Omroep Brabant kwamen in een paar uur tijd bijna tienduizend reacties binnen.¹⁹ Het ongeluk beroerde kennelijk eenieder; veel meer nog dan een ‘alledaags’ verkeersongeluk waarbij soms meer slachtoffers te betreuren zijn. Bij dit ongeval kwamen vier jonge kinderen om en kon snel een (vermeend) verantwoordelijke worden aangewezen: de Stint.

Het nieuws dat het ongeluk mogelijk te maken had met technische gebreken sloeg in als een bom. Niet alleen bij kinderdagverblijven en ouders, maar ook bij het ministerie van IenW. Als reactie op het ongeluk ontving minister Van Nieuwenhuizen een lijst met 66 vragen van de Tweede Kamer, onder meer over de toelating van de Stint in 2011 ondanks een negatief advies van de RDW en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.²⁰ De eerste resultaten van het technisch onderzoek naar de Stint waren onrustbarend. Of deze resultaten voldoende reden gaven om de Stint van de openbare weg te halen, was een vraag die in de media veel werd bediscussieerd. De daadwerkelijke oorzaak van het incident is tot op het moment van schrijven van dit hoofdstuk niet geïdentificeerd. De door de ILT gesignaleerde risico’s

18 NOS, 20 september 2018. Binnenland: ‘Geschokte reacties na dodelijk ongeluk Oss, ook Máxima leeft mee’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://nos.nl/artikel/2251267-geschokte-reacties-na-dodelijk-ongeluk-oss-ook-maxima-leeft-mee.html>.

19 Omroep Brabant, 20 september 2018. Nieuws: ‘Social media vol met kaarsjes en gedichten voor slachtoffers Oss’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2850346/Social-media-vol-met-kaarsjes-en-gedichten-voor-slachtoffers-Oss>.

20 TK 2018-2019, 29398, nr. 612 en 613.

zijn door andere onderzoekers en de fabrikant onwaarschijnlijk geacht en hebben zich in werkelijkheid (nog) niet voorgedaan.

Ook het proces-verbaal uit Amsterdam dat later weer werd ingetrokken, zorgde voor discussies in de Tweede Kamer.²¹ Oppositiepartijen verweten de minister dat ze onjuiste motieven hanteerde voor een verbod. In mediaberichten ging het gerucht rond dat al in de middag van 20 september een ‘conceptbesluit’ klaarlag bij het ministerie van IenW om de Stint van de weg te halen.²² Mariëlle Stoelinga, hoogleeraar Risicomanagement van hightechsystemen, uitte in haar oratie aan de Radboud Universiteit kritiek op de schorsing van de Stint: ‘Ik snap dat er vanwege maatschappelijke druk ingegrepen is, maar ik had een tijdelijk besluit beter gevonden [...]’ Het besluit om Stints op de openbare weg te verbieden, is volgens Stoelinga vooral risicomijding.²³ De grootse kritiek kwam echter vanuit de kinderopvangorganisaties zelf. Zij constateerden dat er door de schorsing juist nieuwe risico’s waren ontstaan: grote groepen kinderen moesten nu drukke kruispunten of trambanen oversteken omdat busjes en taxi’s vaak niet dichtbij de school of de opvang konden komen. Ook moesten begeleiders vaker lopen of fietsen met de kinderen.²⁴ De Stint werd juist ontwikkeld om de verkeersveiligheid voor kinderen te verhogen.

‘Ik zag zoveel kinderen bij school lopen tussen de busjes waarmee ze worden gebracht. Totaal onoverzichtelijk. Er waren al doden gevallen met taxi’s. We wilden die situatie verbeteren,’ vertelde Stint-directeur Renzen.²⁵

- 21 NRC, 1 november 2018. Nieuws: ‘Hoe de Stint een politieke kwestie werd’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/11/01/hoe-de-stint-een-politieke-kwestie-werd-a2753665>.
- 22 RTL Nieuws, 31 oktober 2018. Reconstructie: ‘Een giftige cocktail: vier dode kinderen, paniek en House of Cards’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4466311/een-giftige-cocktail-vier-dode-kinderen-paniek-en-house-cards>.
- 23 Radboud Universiteit, 19 november 2018. Nieuws: ‘Een tijdelijk besluit over de Stint was beter geweest’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.ru.nl/nieuws-agenda/nieuws/vm/icis/2018/tijdelijk-besluit-stint-beter/>.
- 24 NRC, 13 december 2018. Nieuws: ‘Zonder Stint is de logistiek een crime op de kinderopvang’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/12/13/zonder-stint-is-de-logistiek-een-crime-op-de-kinderopvang-a3060535>.
- 25 NOS, 20 september 2018. Nieuws: ‘Directeur Stint over ongeluk Oss: “Dit is de nachtmerrie van iedere ouder”’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://nos.nl/artikel/2251266-directeur-stint-over-ongeluk-oss-dit-is-de-nachtmerrie-van-iedere-ouder.html>.

‘Qua vervoer van kinderen zijn we nu terug bij af’, aldus een woordvoerder van de Brancheorganisatie Kinderopvang.²⁶ Een kinderdagverblijf uit Almere spande in oktober als reactie op de schorsing zelfs een kort geding aan tegen de minister. Volgens de jurist van het kinderdagverblijf hield Van Nieuwenhuizen geen rekening met de belangen van gebruikers van de elektrische bakfietsen.²⁷

Kortom: over het besluit van minister Van Nieuwenhuizen om de Stint te verbieden ontstond veel discussie, zowel in de politiek als bij kinderopvangorganisaties. Een eenduidige antwoord op de vraag of de schorsing al dan niet terecht was, kunnen ook wij niet geven. Wel is bekend dat na dergelijk tragische incidenten – naast alle rapporten, cijfers, ‘feiten’ en politieke kwesties – vooral ook menselijke aspecten een rol spelen in de besluitvorming; het welbekende onderbuikgevoel oftewel onze ‘risicoperceptie’. Risicoperceptie refereert in de sociale psychologie aan de psychologische en maatschappelijke inschatting van risico’s, die sterk kan afwijken van wetenschappelijke inzichten. In veel gevallen baseren wij ons handelen juist op het waargenomen risico, in plaats van cijfers en statistieken (Slovic & Peters, 2010). Een bekend voorbeeld is dat veel mensen leiden onder ernstige vlieg angst, maar zonder enkele moeite achter het stuur van hun auto gaan zitten hoewel het aantal dodelijke auto-ongelukken vele male hoger is dan het aantal neerstortende vliegtuigen. Een hoge risicoperceptie wordt hierbij doorgevoerd door dezelfde soort gebeurtenissen opgeroepen, namelijk schokkende, onverwachtse voorvallen waar men persoonlijk weinig controle over heeft (zie ook Ropeik, 2004). Het fatale ongeluk met de Stint valt, samen met bijvoorbeeld vliegtuigongelukken en geweldsincidenten, ongetwijfeld binnen deze categorie. Wat deze casus echter van andere vreselijke gebeurtenissen onderscheidt, is de hoge mate van *waargenomen* persoonlijke betrokkenheid, het betrokken zijn van kinderen en de nog onbekende rol van een vrij nieuwe technologie.

26 Nationale Onderwijsgids, 29 oktober 2018. Nieuws: ‘Kinderdagverblijf dupe van einde stint’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.nationaleonderwijsgids.nl/kinderopvang/nieuws/45995-kinderdagverblijf-dupe-van-einde-stint.html>.

27 NOS, 3 oktober 2018. Binnenland: ‘Kinderdagverblijf sleept minister voor de rechter vanwege Stint-verbod’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://nos.nl/artikel/2253200-kinderdagverblijf-sleept-minister-voor-de-rechter-vanwege-stint-verbod.html>.

Waargenomen persoonlijke betrokkenheid

Ook bij incidenten waarin wij persoonlijk niet betrokken zijn, kunnen wij ons emotioneel betrokken voelen. Voor de burgers van Oss, een gemeente met iets meer dan 91.000 inwoners, resulteerde het gevoel van persoonlijke betrokkenheid voor een groot deel uit de persoonlijke relatie met de slachtoffers, familie van de slachtoffers, de getroffen school, opvang of simpelweg de fysieke nabijheid. Maar ook mensen die van oorsprong helemaal geen verbondenheid hadden met de slachtoffers of de plaats van het incident, uitten massaal hun medeleven. Zij konden zich inleven in de situatie, de slachtoffers, de nabestaanden. Wie heeft er nou niet een kind, kleinkind, nichtje of neefje, broertje of zusje van de leeftijd van de dodelijke slachtoffers? Risico's die dierbaren en in het bijzondere kinderen kunnen treffen, roepen angst op, ook al zijn de statistische kansen op een incident relatief klein (Ropeik, 2004). Dergelijke onbewuste processen en emoties blijven ook de politieke top niet bespaard en kunnen het besluit hebben beïnvloed om het zekere voor het onzekere te nemen en het ongeluksvoertuig van de weg te halen. Daarnaast zal in zeker mate ook een gevoel van maatschappelijke druk een rol hebben gespeeld: angst voor vertrouwensverlies wanneer men als minister de meest kwetsbaren in onze maatschappij bloot blijft stellen aan een risicovoertuig.

Nieuwe technologieën

Nederland maakte pas in 2011 kennis met de Stint. Het project van Edwin Renzen sloeg aan. De afgelopen jaren doken de wagentjes steeds vaker op in het straatbeeld. In 2018 reden in Nederland en België zo'n 3500 Sints rond. Vooral kinderdagverblijven vonden het een ideaal vervoersmiddel: kinderen bleken dol op de ritjes en de aanschafprijs werd terugverdiend door een besparing op het taxivervoer. Een ander belangrijk voordeel: met de Stint konden kinderen 'veilig' tot aan de deur van de school worden gebracht en daar ook weer worden opgehaald. Het enthousiasme over het nieuwe vervoersmiddel was groot, totdat in september 2018 het eerste grote – en gelijk ook fatale – ongeluk plaatsvond. De risicoperceptie steeg, de zeven vrijwel 'ongeluksvrije' jaren van het voertuig bleken ineens geen rol meer te spelen. Dat redelijk nieuwe technologieën als de Stint een hogere risicoperceptie oproepen dan traditionele vervoersmiddelen (zoals auto's, bussen en fietsen) is vanuit een sociaalpsychologisch perspectief niet onverwachts (Ropeik, 2004).

Met name na eerste incidenten met de nieuwe, vermeend betere, technologie moeten we eerst weer leren om het risico daarvan in perspectief te zetten. Hoeveel ongelukken en problemen met de Stint zijn er feitelijk bekend? En hoeveel incidenten met andere vervoersmiddelen die door kinderdagverblijven worden ingezet? Na ingrijpende gebeurtenissen zorgen onze emoties ervoor dat we in eerste instantie ongevoelig zijn voor dergelijke cijfers (Peters & Slovic, 2000). Des te belangrijker is het om geen overhaaste besluiten te nemen en maatregelen te baseren op zorgvuldige risicoanalyses. Dat sluit niet uit dat een fabrikant en de overheid er alles aan moeten doen om vermijdbare risico's te (h)erkennen en te verhelpen en hierover duidelijk te communiceren met het publiek. Want ook het vertrouwen in instanties die (al dan niet direct) invloed uitoefenen op de veiligheid van ons alledaagse leven, speelt een belangrijke rol voor onze risicoperceptie: 'The more we trust, the less fear we feel', constateert Ropeik (2004). Het was dan ook zeker verstandig dat de fabrikant in het voorjaar van 2019 een informatiebrief stuurde aan kinderopvangorganisaties, met daarin een uitleg over de technische 'upgrade' van de Stint 2019. Of de nieuwe communicatiebox daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid van het verkeer blijft af te wachten, maar ze zal bij de gebruiker in zekere mate het gevoel van controle verhogen.

12.4 Afronding

Voor het dramatische ongeval in Oss was er enorm veel aandacht, veel meer dan voor een alledaags auto- of fietsongeluk of een fatale woningbrand. Bij dergelijke incidenten is doorgaans na een kleine week het meeste wel gezegd, het ongeluk wordt naar de achtergrond gedrongen. Bij deze gebeurtenis was echter alles anders. Een voertuig dat oorspronkelijk ontwikkeld werd om de veiligheid van het schoolvervoer te verhogen, werd ervan verdacht een fataal ongeluk met vier dodelijke slachtoffers te hebben veroorzaakt. Het besluit om de Stint van de weg te halen is begrijpelijk; de maatschappelijke druk voor de minister van IenW om snel te handelen na het incident was immers enorm. Een herhaald (fataal) incident met een Stint was niet alleen een risico voor de gebruikers maar ook in belangrijke mate voor de integriteit van de minister. Het lijkt bijna dat er in deze situatie objectief geen goed

besluit had kunnen worden genomen en dat de uitdaging vooral was om ‘het minste van twee kwaden’ te identificeren.

Deze casus laat echter ook zien hoe veerkrachtig er in een gemeente kan worden gereageerd op dergelijke dramatische ongelukken. Dat de behoeften van direct en indirect getroffen en na het Stintongeval centraal stonden in de besluitvorming was een belangrijke (succes)factor. ‘Praat met mij en vraag me wat ik op dit moment nodig heb.’ Dat is volgens de projectgroep Communicatie in de Nafase van het Kenniscentrum Impact en het IFV een van de belangrijkste stappen om als gemeente steun te bieden aan nabestaanden. Dat na dergelijke ingrijpende gebeurtenissen in de samenleving vaak behoefte is aan emotie-gestuurde besluiten laat de Ossche kinderopvangorganisatie AVEM zien, waaronder ook het kinderdagverblijf Okido valt. Zij willen de nieuwe Stint in het nieuwe schooljaar niet in gebruik nemen: ‘[V]oor ouders is de Stint onlosmakelijk verbonden met persoonlijk leed. Voor ons past de Stint niet meer in het beeld van het plaatselijke verkeer.’²⁸

28 Omroep Brabant, 16 juli 2019. Nieuws: ‘Kinderdagverblijven in Oss gaan niet meer met Stint rijden: “Onlosmakelijk verbonden met leed”’. Op 9 september 2019 ontleend aan <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3038756/Kinderdagverblijven-in-Oss-gaan-niet-meer-met-Stint-rijden-Onlosmakelijk-verbonden-met-leed>.