



16.08 uur: Precies 1 jaar geleden gebeurt ongeluk hijskranen en brugdek Julianabrug

Michel la Faille @michel_lafaille



Dossier: Kraanongeluk Alphen aan den Rijn <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/kraanongeluk-alphen-aan-den-rijn> ... #alphen #kraan #kraanongeluk #julianabrug



Kraandrama in Alphen aan den Rijn

Hans Zuidijk,⁸⁸ Régis Flohr

8.1 Inleiding

Op 3 augustus 2015 staat in het centrum van Alphen aan den Rijn een bijzondere takelklus te gebeuren. Als onderdeel van de totale renovatie van de in 1953 gebouwde Koningin Julianabrug zal het nieuwe 187 ton wegende brugdek en contragewicht, in jargon *de val* genoemd, worden geplaatst. Dit gebeurt vanaf het water, met behulp van twee zware kranen die op twee verschillende pontons zijn geplaatst.

Met de werkzaamheden is al in de ochtend gestart. Even na vier uur in de middag gaat het echter tijdens de uitvoering van de werkzaamheden helemaal mis. Onder toezien oog van vele toeschouwers vallen de kranen met de last in de takels om en verpletteren enkele huizen en bedrijven aan de Alphense Hoofdstraat. Een filmpje van het catastrofale moment, omlijst met het hartverscheurende gegil van een vrouwelijke getuige, gaat binnen enkele minuten de wereld over.⁸⁹ De dagen erna volgen meer beelden waarop het moment van het ongeluk exact is vastgelegd.

In dit hoofdstuk zal worden teruggeblikt op dit mediagenieke ongeluk. Daarbij zal worden stilgestaan bij twee dilemma's. Het eerste dilemma speelde op de dag van het incident toen de vraag rees hoe lang te blijven zoeken naar slachtoffers, terwijl niet exact bekend was wie er op het moment van het ongeluk in het gebied waren. Het tweede dilemma speelde in de dagen erna. Door een omwonende werden de hulpdiensten erop attent gemaakt dat de puinhoop beweging

⁸⁸ De eerste auteur vervulde na het kraanongeval de rol van Operationeel Leider.

⁸⁹ Het filmpje is te raadplegen via <http://i.mobypicture.com/user/Royoooo/view/18349869>.

vertoonde. Hoe moest dit worden geduid? Als het zetten van de ravage of als het begin van vervolginstortingen? En wat betekende dat voor bewoners die inmiddels naar hun woning waren teruggekeerd en de reeds ingezette afschaling? Aansluitend zal kort worden stilgestaan bij de verdere nazorg en berging. Tot slot volgen enkele markante momenten in de maanden na het kraanongeluk.

8.2 Feitenrelaas

Het is maandag 3 augustus 2015, een warme zomerse dag waarop er geen wolkje aan de lucht lijkt te zijn. Na maanden voor groot onderhoud afwezig te zijn geweest, wordt die dag het brugdek van de Koningin Julianabrug in Alphen aan den Rijn op zijn plek gehesen.⁹⁰ Aangezien het hijsen van zo'n zwaar brugdek geen alledaags tafereel is, verzamelen zich vele toeschouwers langs de kades van de Oude Rijn tot zelfs op de daken van huizen.

Het brugdek wordt met een 400-tons en een 700-tons mobiele telescoopkraan, vanaf pontons op het water, omhoog gehesen om het in de juiste positie voor plaatsing te brengen. Terwijl het brugdek in de takels hangt, raakt het geheel in onbalans. De 400-tons kraan valt, tegelijk met het brugdek, op de huizen en winkels aan de Hooftstraat die direct langs het water staan. Het brugdek landt eerst op de zijkant, waarna het kantelt en onderliggende huizen verplettert. Tijdens de kanteling wordt de 700-tons kraan ook omvergetrokken, waarbij de giek zelfs bovenop een huis aan de overzijde van de Hooftstraat landt.

Bij de gezamenlijke meldkamer in Den Haag komt om exact 16.09 uur de eerste melding binnen. Gemeld wordt dat het brugdek op huizen is beland en dat het onduidelijk is of er slachtoffers zijn gevallen. Al snel volgen meerdere meldingen. Brandweer, politie en ambulancedienst worden gealarmeerd. Binnen twee minuten na de eerste melding schaaft de calamiteitencoördinator op de meldkamer op naar GRIP-1 en drie minuten later naar GRIP-2. Na overleg tussen de Operationeel Leider en de locoburgemeester (de burgemeester is op vakantie) wordt er om 16.36 uur opgeschaald naar GRIP-3 en een

⁹⁰ De Julianabrug ligt aan de rand van het centrum van Alphen aan den Rijn en is onderdeel van een belangrijke route voor gemotoriseerd verkeer om de Oude Rijn over te steken.

beleidsteam geformeerd. Na het vernemen van het nieuws keert burgemeester Spies gelijk terug vanaf haar vakantieadres en sluit zich nog diezelfde avond om circa 21.00 uur aan bij het beleidsteam.

Uitgaande van de enorme ravage en de onduidelijkheid of er nog mensen in de panden aanwezig zijn, is om 16.40 uur het USAR.NL-team opgeroepen dat gespecialiseerd is in zoek- en reddingsoperaties bij instortingen. Het getroffen gebied (gelegen aan de oostoever van de Oude Rijn) wordt onderverdeeld in drie vakken: één ten noorden van de ingestorte panden (vak 1), één ten zuiden daarvan (vak 2) en de ingestorte panden (vak 3). De kade aan de overzijde (de westoever) heeft echter ook schade opgelopen (en wordt vak 4). Door de enorme kracht waarmee de kranen naar beneden zijn gekomen, zijn de pontons tegen de westoever gedrukt, waardoor de kade deels is ontzet.

Bij aanvang wordt de inschatting gemaakt (en ook het bericht verspreid) dat er mogelijk twintig gewonden zijn en drie doden. Deze inschatting zal nog lang het beeld bepalen. Wanneer het USAR.NL-team om 17.49 uur ter plaatse komt, worden de honden ingezet om naar slachtoffers te zoeken. Rond 22.30 uur wordt de zoekactie afgesloten. Mede op basis van gegevens uit de Gemeentelijke Basisregistratie Personen (GBP) en het feit dat niemand wordt vermist, wordt geconcludeerd dat er geen slachtoffers meer onder het puin liggen. De brandweer heeft één (niet gewond) persoon uit een winkel geholpen en een beknelde hond is ter plaatse door een dierenarts uit zijn lijden verlost.

Gedurende de avond wordt verder gegaan met het ontruimen van woningen. Niet alleen de woningen naast de getroffen panden worden ontruimd in verband met mogelijke instabiliteit. Ook aan de westoever van de Oude Rijn (waar de kade is ontzet) worden enkele tientallen woningen ontruimd, omdat nog onduidelijk is wat de aantasting van de kade met de funderingen van de huizen heeft gedaan en wat de eventuele instabiliteit betekent voor de veiligheid van bewoners. De bewoners van de ontruimde panden worden opgevangen in De Goede Herderkerk in de nabijgelegen wijk. De meesten mogen na beëindiging van de zoekactie weer naar huis terugkeren. Voor de bewoners van twintig woningen en appartementen geldt dat niet. Zij mogen gebruikmaken van nachtopvang in een hotel. Het voornemen is om de volgende dag de verdere afhandeling van het incident (zijnde de nazorg en berging) over te dragen aan de gemeente.

De volgende dag (4 augustus) wordt rond 12.00 uur door een oplettende omwonende aan een ter plaatse aanwezige politieagent doorgegeven dat er op een van de pontons een tekst is te lezen, die de dag ervoor nog niet te lezen was. Dit duidt mogelijk op een instabiele situatie van de pontons. De Operationeel Leider besluit in samenspraak met de burgemeester om daarom de overdracht naar de gemeente nog even uit te stellen. De mogelijke instabiliteit vraagt van het CoPI en het ROT hernieuwde focus. Vier woningen, waarvan de bewoners in de ochtend zijn teruggekeerd, worden opnieuw ontruimd, evenals vijf woningen en bedrijven die nog niet eerder ontruimd waren geweest. Op de kranen worden meetpunten geïnstalleerd om de situatie nauwgezet te kunnen monitoren en aan specialisten van Defensie wordt advies gevraagd over eventuele gevolgen van de mogelijke instabiliteit. Om 22.30 uur kan worden geconcludeerd dat de situatie voldoende stabiel is en dat de waargenomen veranderingen waarschijnlijk het gevolg zijn van onder andere schommelingen in het water en het vastzetten van de kranen in de modderige bodem van de Oude Rijn.

Op woensdag 5 augustus wordt de verdere afhandeling van het incident overgedragen aan de gemeente; om 13.00 uur wordt er afgeschaald naar GRIP-0. De nazorg wordt door de gemeentelijke projectorganisatie 'Nafase ongeval Koningin Julianabrug' voortgezet, waarbij plannen worden gemaakt voor de berging en praktische nazorg aan betrokkenen.

Drie weken na het incident worden de eerste zaken opgeruimd. Op 8 oktober is de berging van het brugdek en de kranen afgerond. Vanaf 12 oktober wordt de vaarweg weer vrijgegeven en een week later beginnen de sloopwerkzaamheden van de getroffen panden, waar drie weken voor wordt gerekend. Na herstel van het beschadigde brugdeel wordt dit op 18 mei 2016 alsnog succesvol geplaatst. Deze keer staan de kranen op het land en wordt het contragewicht apart vanaf het wegdek ingehesen.

8.3 Een analyse van een tweetal dilemma's

In het nu volgende gaan we in op twee dilemma's die zich bij dit incident voordeden. Het eerste dilemma speelde op de dag van het

incident. Als we kijken naar de inhoud van de meldingen en de ravage op de plaats van het ongeluk was het zeer aannemelijk dat er slachtoffers gevallen waren. Toch werd er niemand gevonden. Wat is dan het moment om het zoeken te beëindigen?

Het tweede dilemma speelde op de dag na het ongeval. Naar aanleiding van een melding van een omwonende werd vermoed dat de pontons begonnen te hellen. Terwijl kort daarvoor een deel van de bewoners was teruggekeerd naar hun woningen omdat de situatie stabiel werd geacht, rees nu de vraag hoe een eventuele beweging van de pontons moest worden geduïd. Moest er rekening worden gehouden met vervolginstortingen en opnieuw worden ontruimd of kon de situatie als blijvend stabiel worden beschouwd? Voor de hulpdiensten en het beleidsteam was dit in die dagen een ware hersenkraker.

8.3.1 *Doorgaan of stoppen met zoeken?*

Om 16.09 uur ontving de meldkamer in Den Haag de eerste meldingen van het ongeluk. Geen van de melders noemde daarbij een concreet aantal doden of gewonden, maar zij spraken wel de vrees uit dat daar sprake van zou zijn. Opmerkelijk is hoe in de daaropvolgende minuten een vermoedelijk slachtofferbeeld werd opgebouwd. De brandweereenheid die om 16.12 uur als eerste uitrukte, kreeg van de meldkamer mee dat het onbekend was of er mensen in de panden aanwezig waren en ook dat het onbekend was of er gewonden waren. Een minuut later meldde een ter plaatse aanwezige politie-eenheid dat er mogelijk sprake was van drie doden; zij zouden op de dakterrassen hebben gezeten. Zonder het exact te kunnen reconstrueren moet op dat moment ook een bericht zijn ontvangen waarin gesproken werd over twintig gewonden. Nadat mede op basis van dit bericht om 16.14 uur naar GRIP-2 was opgeschaald, werd om 16.15 uur in het eerste telefonisch contact tussen de meldkamer en de Operationeel Leider gezegd dat er 'in ieder geval twintig gewonden en mogelijk al drie doden' waren. Een minuut later werd aan de tweede brandweereenheid meegegeven dat er sprake zou zijn van meerdere gewonden en mogelijk meerdere doden. Toen de bevelvoerder van deze eenheid herhaalde 'meerdere doden', antwoordde de meldkamer kortweg 'correct'. Zo bouwde zich een zeer

ernstig beeld op van de situatie ter plaatse. Alle hulpdiensten maakten zich daarom op om onder het puin naar slachtoffers te zoeken.

Op de meldkamer en voor de ROT-leden die als eerste in de overlegruimte arriveerden, was al binnen een kwartier na het ongeluk een eerste filmpje met beelden van de vallende kranen via internet te bekijken. Het aantal genoemde doden en gewonden was op basis van deze beelden absoluut geloofwaardig.

In het ROT – en in afstemming met de leider CoPI – werd het zoeken en bevrijden van slachtoffers als eerste prioriteit gedefinieerd. Hier werd op de volgende vier wijzen uitvoering aan gegeven:

- het verkrijgen van informatie van getuigen;
- een snelle verkenning door brandweereenheden, gevolgd door een professionele zoekslag door USAR.NL;
- het zoeken van contact met de geregistreerde bewoners van de getroffen gebouwen (met behulp van de GBP);
- het activeren van de Slachtofferinformatiesystematiek (SIS).

De politie droeg zorg voor het verkrijgen van informatie van getuigen. Op basis hiervan kon geen absolute zekerheid verkregen worden over het wel of niet aanwezig zijn van mensen onder het puin. Via de aanemer was bekend dat er van de werknemers die bij de hijsklus betrokken waren, niemand werd vermist. Over eventuele andere aanwezigen kon niets met zekerheid worden gezegd. Sommige getuigen wezen op bloed in het water, maar dit bleek bij nader onderzoek hydraulische olie te zijn.

De puinhoop werd in het eerste uur door mensen van de brandweer doorzocht. Daarbij is – vanwege verder instortingsgevaar – zo veel mogelijk vermeden panden te betreden of de puinhoop te beklimmen. Er werd één persoon geholpen om uit een pand te komen.⁹¹ Na aankomst van het USAR.NL-team is een professionele zoekslag uitgevoerd. Deze startte, voor aankomst van de reddingshonden, met het ‘lezen’ van de puinberg en een beoordeling van plaatsen waar overleving mogelijk zou kunnen zijn. Vervolgens zijn de reddingshonden ingezet om de puinberg af te speuren en ruimten te doorzoeken naar geuren afkomstig van levende slachtoffers. De procedure die daarbij

91 De man was juist herstellende van een gebroken heup en bevond zich in één van de ingestorte winkels.

standaard wordt gevolgd, is dat pas wanneer twee honden onafhankelijk van elkaar op eenzelfde reukspoor aanslaan, een daadwerkelijke zoekactie wordt gestart. Op één plek was dit het geval, waarna een reddingsgroep van USAR.NL aan de slag is gegaan om de puinhoop daar te doorzoeken. Daarbij werd uiteindelijk niets gevonden.

Rond 18.00 uur werd de Slachtofferinformatiesystematiek (SIS) geactiveerd. SIS is een landelijke aanpak die bij een incident beoogt snel en zorgvuldig informatie te verstrekken aan ongeruste verwanten. Gemeenten, GHOR en politie werken hierin samen. Om 18.15 uur was het Verwantencontact (088-2690000) bereikbaar; de backoffice van SIS die in Driebergen gehuisvest is, was om 19.30 uur operationeel. Via Twitter en de website van de gemeente Alphen aan den Rijn werd bekend gemaakt dat ongeruste verwanten contact konden opnemen met het Verwantencontact. Uiteindelijk zijn hier zes telefoontjes binnengekomen, waarvan twee met een zoekvraag naar vermisten. Deze zoekvragen zijn teruggekoppeld aan het team Bevolkingszorg, dat de gezochte persoon heeft kunnen traceren en de bellers hierover heeft geïnformeerd. Het team Bevolkingszorg heeft tevens nagezocht wie er geregistreerd stonden op de adressen van de panden die volledig waren verwoest. Het betrof slechts drie personen van wie, na met hen contact te hebben gehad, bekend was dat ze in veiligheid waren.

Rond 22.00 uur werd door de teamleider van het USAR.NL-team geconcludeerd dat er naar verwachting geen levende mensen onder het puin bedolven lagen. Van alle geregistreerde personen in de verwoeste panden was bekend dat ze in veiligheid waren en via SIS waren geen vermissingen gemeld die onoplosbaar waren. Dan resteert de vraag: doorgaan of stoppen met zoeken? Het feit dat de best mogelijke zoekactie (inzet van USAR.NL) niets had opgeleverd, gecombineerd met het feit dat er geen vermissingen waren gemeld, deed het ROT besluiten aan het beleidsteam voor te stellen het zoeken te staken. Dat advies werd overgenomen, waarna het beleidsteam, het ROT en het CoPI om 22.30 uur werden geschorst en de inzet van de hulpdiensten werd beëindigd. Volgens afspraak bewaakte de politie in de nachtelijke uren het ongevalsterrein en afgesproken was de volgende morgen de overdracht te doen naar de gemeente. Dit liep echter anders dan gedacht.

8.3.2 Overdragen of opnieuw ontruimen?

De volgende morgen vroeg hervatten de leden van het CoPI en het ROT hun werkzaamheden met als doel de randvoorwaarden te formuleren waaronder de overdracht van de ongevalslocatie aan de gemeente Alphen aan den Rijn zou kunnen plaatsvinden. Om 9.30 uur lichtte de Operationeel Leider deze randvoorwaarden persoonlijk toe in het beleidsteam. De aandachtspunten op dat moment hielden verband met de omvang van het afgezette gebied, afspraken over de bewaking van de ongevalslocatie en hoe te handelen als onverhoopt toch nog een slachtoffer gevonden zou worden. Afsproken werd dat het beleidsteam om 13.00 uur weer bijeen zou komen om de projectopzet te accorderen.

Die morgen meldt echter een bewoonster van de Wilhelminalaan, die uitkeek op de ravage, aan een passerende politieagent dat zij op de dag van het ongeluk de naam van een van de pontons niet kon lezen en nu, een dag later, wel. Deze melding zou kunnen duiden op beweging en overhellen van de pontons. Terwijl het ROT en het CoPI alle acties in gang hadden gezet om te komen tot overdracht van de ongevalslocatie aan de gemeente, lag nu de vraag voor waar deze beweging toe zou leiden. Wat was het effect van deze beweging? Zouden, als gevolg van het overhellen van de pontons, de kranen straks alsnog in het water vallen? En wat zou dat voor gevolgen hebben voor de bebouwing? Een antwoord op deze vragen was niet zo maar voor handen, maar voor iedereen was wel duidelijk dat er niet alsnog slachtoffers mochten vallen, terwijl daarvan op de dag van het ongeval wonderwel geen sprake van was geweest. Overdracht van de ongevalslocatie onder deze omstandigheden werd onverantwoord geacht. De onwetendheid over de effecten van de bewegingen leidde tot een houding van 'het zekere voor het onzekere' nemen. Aan de burgemeester werd voorgesteld de afschaling uit te stellen en opnieuw tot ontruiming over te gaan. Het betrof deze keer vier woningen waarvan de bewoners de dag ervoor ook waren geëvacueerd, maar inmiddels hadden zij weer naar hun woning mogen terugkeren. Daarnaast werd aan de Hooftstraat de ontruiming uitgebreid ten opzichte van de dag ervoor.

Voor een goede analyse van de ontstane situatie was expertise nodig die noch bij de hulpdiensten noch in het ROT aanwezig was. In eerste instantie werd geprobeerd hierin te voorzien door vertegenwoordigers

van de aannemer en het kraanbedrijf in het CoPI uit te nodigen. Het goede hiervan was dat de aannemer per direct meetpunten kon aanbrenge op de kranen en het brugdek, waarmee iedere beweging tot op de millimeter nauwkeurig geregistreerd werd en uitgelezen kon worden in de CoPI-commandoruimte. Er was echter nog steeds onvoldoende expertise aanwezig om mogelijke scenario's uit te denken. Voor de 'wat-als'-vraagstukken was expertise nodig over de ligging en mogelijke effecten van de beweging van de pontons. Met de inzet van een Officier Veiligheidsregio van het ministerie van Defensie en een vertegenwoordiger van de Koninklijke Marine kon uiteindelijk worden geconcludeerd dat de gesignaleerde beweging naar alle waarschijnlijkheid niet zou leiden tot verdere escalatie. Mocht een kraanwagen toch van de pontons afglijden, dan zou dit niet abrupt gebeuren en zou er beperkte gevolgschade ontstaan aan de bebouwing. De ingezette ont-ruimingen boden volgens de experts voldoende voorzorg ter voorkoming van slachtoffers in het geval dit onverhoopt toch zou gebeuren. Rond 22.30 uur werd de burgemeester geïnformeerd over het resultaat van deze expertbeoordeling, waarna de volgende ochtend om 9.00 uur in het beleidsteam de incidentoverdracht is vervolgd. Op woensdagmiddag 5 augustus om 13.00 uur werd afgeschaald naar GRIP-0 en ging een gemeentelijke projectorganisatie aan de slag met het vervolg.

8.4 Van crisis- naar projectorganisatie

Het mag duidelijk zijn dat de gevolgen van het kraanongeluk nog de nodige aandacht vergden. Al op 4 augustus heeft de gemeente een projectorganisatie 'Nafase ongeval Koningin Julianabrug' ingesteld, waarbinnen vijf werkgroepen werden onderscheiden, te weten voor nazorg, communicatie, omgevingszorg en bergingswerkzaamheden, onderzoek en evaluatie, en interne ondersteuning.

De informatieverstrekking en advisering vanuit de gemeente aan de getroffen en was binnen de werkgroep Nazorg belegd. Noviteit in Nederland ten aanzien van de hulp aan de getroffen en was het door de betrokken aannemers in het leven geroepen 'Steunfonds Julianabrug'. Het doel van dit steunfonds was 'het lenigen van de eerste nood, door te voorzien in de primaire levensbehoeften van gedupeerde bewoners en de bedrijfscontinuïteit van gedupeerde bedrijven'. Gedupeerden

konden aanspraak maken op dit fonds door bij de gemeente een CRAS-formulier in te vullen. De gemeente stelde dit formulier vervolgens in handen van een coördinerend verzekeringsexpert. Als deze meende dat er sprake was van primaire nood voor een bewoner of ondernemer dan werd het Steunfonds Julianabrug ingeschakeld. Voor de beoordeling van de aanvragen waren door de aannemers en de gemeente drie zeer ervaren bestuursleden aangezocht.⁹² Bij de evaluatie van het fonds werd geconcludeerd dat het aan zijn doelstellingen had voldaan. In een groot aantal gevallen kon de eerste nood praktisch gelenigd worden.⁹³

De voorbereiding op de berging was bij de werkgroep Omgevingszorg en bergingswerkzaamheden belegd. Hoewel in Nederland de regel geldt dat degene die rommel maakt dit ook opruimt, werd in goed overleg besloten dat de hoofdaannemer, noch het kraanbedrijf dat bij het ongeluk betrokken was, de berging zou uitvoeren, mede gelet op de publieke opinie over de aanpak van het inhijzen. Het betrokken kraanbedrijf werd opdrachtgever voor de berging. Om de ingediende plannen van aanpak mede te beoordelen op veiligheidsaspecten en consequenties voor de omgeving is in het traject van offertebeoordeling een 'beoordelingscommissie overheid' in het leven geroepen. In deze commissie waren deelnemers vertegenwoordigd uit de gemeentelijke organisatie, de veiligheidsregio, het hoogheemraadschap, de provincie Zuid-Holland en TNO. De laatste partij heeft zich op verzoek van de gemeente belast met het beoordelen van de technische berekeningen. De berging werd openbaar aanbesteed en leverde vier inschrijvingen op. De keuze van de beoordelingsgroep is vervolgens nog een keer onafhankelijk getoetst door de Technische Universiteit Delft. De daadwerkelijke berging is uitgevoerd van 9 september tot 13 oktober met behulp van twee kranen 'op land' (Hooftstraat) en een drijvende bok in de Oude Rijn. Gedurende de berging moesten opnieuw vijftien woningen worden ontruimd. De berging is volgens planning en zonder noemenswaardige problemen verlopen. Aansluitend heeft de sloop van de ingestorte winkels en woningen plaatsgevonden.

92 In concreto betrof het een (lokale) oud-burgemeester als voorzitter, een (lokale) advocate namens de lokale bedrijven en inwoners en een ervaren vastgoedspecialist namens de drie aannemers.

93 Het Steunfonds Julianabrug had een gegarandeerd vermogen van 1,25 miljoen euro waarvan uiteindelijk 120.000 euro is uitgekeerd.

8.5 Nabeschuiving

Op een mooie zomerdag verpletterden onder het oog van enkele tientallen toeschouwers twee zware bouwkranen en een zwaar brugdek twee winkels en enkele woningen aan de Hoofdstraat in Alphen aan den Rijn. Een dergelijk scenario werd tijdens de voorbereiding van de werkzaamheden niet waarschijnlijk geacht. Voor zover bekend heeft zich in Nederland geen vergelijkbaar ongeval voorgedaan.⁹⁴ Bij de voorbereiding van de renovatie van de brug hadden de hulpdiensten wel geadviseerd over verkeersmaatregelen en uitrukroutes voor de hulpdiensten, maar niet over risiciobeheersingsmaatregelen rond het inhijzen van het brugdeel. Van enige specifieke voorbereiding door de hulpdiensten was dan ook geen sprake. Juist dit type onvoorspelbare en onvoorstelbare ongelukken benadrukt het belang van een generieke en veerkrachtige crisisbeheersingsorganisatie. Binnen een uur na het ontstaan van het ongeluk was de hoofdstructuur van de crisisbeheersingsorganisatie ontplooid tot op het niveau van een gemeentelijk beleidsteam (GRIP-3) en werden de gevolgen gecoördineerd aangepakt door de brandweer, GHOR, politie, de gemeente en USAR.NL.

Los van de onduidelijkheid over het aantal doden en gewonden in de eerste uren na het ongeluk, verliep de inzet van de hulpdiensten zonder noemenswaardige problemen. Voor de gemeente Alphen aan den Rijn was dit de derde calamiteit in vijf jaar tijd. In december 2010 blies een bewoner van een flatgebouw zijn woning aan de Argostraat op met een langdurig herhuisvestings- en schadeafhandelingstraject tot gevolg. In april 2011 schoot een inwoner zes mensen en zichzelf dood in winkelcentrum De Ridderhof. Na het ongeluk met de twee bouwkranen moest de gemeentelijke organisatie opnieuw zwaar aan de bak met bevolkingszorgthema's als pers- en publieksvoorlichting, opvang en schadeafhandeling. Weinig gemeenten verkeren in de positie daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan verbeterpunten uit evaluatierapporten van eerdere grote ongelukken en incidenten. In de gemeente Alphen aan den Rijn werden de gemeentelijke crisisbeheersingstaken welhaast routinematig opgepakt.

⁹⁴ Enigszins vergelijkbaar is het ongeluk met een onderhoudstrein in Stavoren in de late avond van 25 juli 2010. De trein reed door een stootjuk aan het einde van de lijn en reed vervolgens een watersportwinkel binnen. Daarbij vielen twee lichtgewonden.

Op 7 december 2015 werd op uitnodiging van het gemeentebestuur en de betrokken aannemers met de getroffen, hulpverleners en bergers teruggeblikt op de gebeurtenissen, onder het genot van een hapje en een drankje verzorgd door horecaondernemers uit de Hooftstraat. Natuurlijk werd daarbij ook vooruit geblikt. De uitnodiging voor dit moment kende de creatieve titel: ‘Tijd voor een nieuw Hooftstuk’.

Wat minder in beeld is geweest, waren de consequenties van dit ongeluk voor het waterbeheer in de regio. In de periode van het ongeluk was het hoogheemraadschap van Rijnland reeds opgeschaald tot coördinatiefase 2 (vergelijkbaar met GRIP-2) vanwege de droogte in die periode. Bij het beheersen van de gevolgen hiervan speelde de Oude Rijn als zoetwaterrivier een belangrijke rol. Door het ongeluk moest het waterpeil in de rivier echter constant gehouden worden om daarmee de kans op bewegingen in de puinberg zo klein mogelijk te houden. Een tweede probleem dat zich later voordeed, hield verband met het risico op extreme hoeveelheden neerslag bij het invallen van het najaar. De pontons in de Oude Rijn ter hoogte van de Hooftstraat beperkten de doorstroomcapaciteit met de helft en zouden daar naar verwachting nog zeker een aantal weken blijven liggen. Dit zou voor problemen kunnen zorgen op het moment dat via de Oude Rijn extreme hoeveelheden neerslag afgevoerd zouden moeten worden. Als dat niet mogelijk zou zijn, zou dit wateroverlast in het achterland tot gevolg kunnen hebben. De crisisorganisatie van het hoogheemraadschap besloot daarop vervroegd het winterpeil in te stellen om daarmee voldoende bergingsruimte te creëren in kanalen en sloten.⁹⁵

We sluiten deze bijdrage af met een beschouwing van Rop Wijnberg. In een column op het digitale medium *De Correspondent* over de rol van de media in komkommertijd constateert hij ‘een symptomatische aandrag van de moderne nieuwsmachine: om van ieder voorval,

⁹⁵ Hoogheemraadschap van Rijnland, 3 september 2015. Nieuws: Winterpeil vervroegd ingesteld door beperkte doorstroming Alphen aan den Rijn. Op 26 augustus 2016 ontleend aan <https://www.rijnland.net/actueel/nieuws/nieuws-2015/winterpeil-vervroegd-ingesteld-door-beperkte-doorstroming-alphen-aan-den-rijn>.

ongeluk of incident – hoe sissend de afloop ook – een nationale tragedie te maken.⁹⁶ En dan doet hij de volgende constatering.

‘Maar als je nu even, met een nuchtere blik, kijkt naar wat er in Alphen aan den Rijn is gebeurd, wat zie je dan? Een ongeluk? Jazeker. Maar ook: Hulpdiensten die razend snel ter plekke waren. Gedupeerden die perfect werden opgevangen en verzorgd. Een brandweer die direct een opruimplan paraat had. Een aannemer die keurig de risico’s in kaart had gebracht. Een kraanbedrijf, pontonverhuurder en projectontwikkelaar die volgens het boekje verzekerd waren. Een bouwbedrijf dat pro-actief een voorschot op de schadevergoeding heeft uitbetaald. Een verzekeraar die onmiddellijk de overige schade is gaan opnemen. Bestuurders die acuut hun medeleven kwamen betuigen. Een gemeente die feilloos de communicatie op zich nam. Ambtenaren die een bureau oprichtten waar je met schademeldingen terecht kon. Een Openbaar Ministerie dat direct een onderzoek is gestart. Een bezorgde brievenschrijver die het – nota bene – in de krant opnam voor het tragische lot van de hond. Hoe “af” wil je een land hebben? Het mag wellicht niet aan de standardeisen van het nieuws voldoen, maar de werkelijke les uit Alphen aan den Rijn is dat zelfs onze rampen tot in de puntjes geregeld zijn. Nu onze verzoening met pech nog.’

96 *De Correspondent*, 7 augustus 2015. Het echte nieuws uit Alphen aan den Rijn: zelfs onze rampen zijn goed geregeld. Op 26 augustus 2016 ontleend aan <https://decorrespondent.nl/3177/Het-echte-nieuws-uit-Alphen-aan-den-Rijn-zelfs-onze-rampen-zijn-goed-geregeld/81426510-205of8e3>.