



Traumahelicopter ter plaatse #ns #ongeluk - moby.to/dulrtj

Isabel Mosk @IsabelMosk

7 **Treinongeval bij Amsterdam Westerpark**

Angélique de Regt, Lilian Weber

7.1 Inleiding

Op zaterdagavond 21 april 2012 botsen rond 18.25 uur ter hoogte van het Amsterdamse Westerpark (gelegen tussen de stations Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal Station) een intercity en een stoptrein frontaal op elkaar. Bij de botsing raken beide machinisten en zeker 190 (van de 425) passagiers gewond, van wie twintig ernstig.

De hulpverleningsdiensten van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland komen massaal in actie en schalen op naar GRIP-2. Ambulances van omliggende regio's verlenen bijstand om slachtoffers naar ziekenhuizen te vervoeren (IVen], 2012).

Het bereiken van de passagiers wordt bemoeilijkt, doordat het spoor (ter hoogte van het ongeval) voor de hulpdiensten lastig begaanbaar is.³⁷ Lichtgewonde slachtoffers worden ter plaatse behandeld of in de opvanglocatie. In eerste instantie is dit een nabijgelegen hotel. Rond 20.30 uur wordt een woonzorgcentrum voor opvang opengesteld. De zwaarder gewonde slachtoffers worden naar verschillende ziekenhuizen gebracht. Eén slachtoffer overlijdt de volgende dag in het ziekenhuis aan haar verwondingen.

In dit hoofdstuk staat het dilemma centraal in hoeverre de slachtofferregistratie volgens de daarvoor opgestelde procedures moet verlopen. Hoe belangrijk is het om na een incident een totaal slachtofferbeeld

37 Zie bijvoorbeeld de beelden op de website NOS op 3, 'Eén dode door treinbotsing Amsterdam', op 1 juni 2013 ontleend aan <http://nos.nl/op3/artikel/364886-een-dode-door-treinbotsing-amsterdam.html>.

te verkrijgen? Mag worden verwacht dat de landelijke slachtoffer-informatie-systematiek (SIS) problemen bij het verkrijgen van een slachtofferbeeld in de toekomst zal voorkomen? Eerst wordt kort stilgestaan bij de drie onderzoeken die naar aanleiding van het incident hebben plaatsgevonden. Vervolgens wordt ingegaan op het dilemma rond de slachtofferregistratie na incidenten. Een beschouwing van dit dilemma vindt plaats aan de hand van vijf verschillende perspectieven waarbij bevindingen uit officiële documenten en interviews zijn betrokken.³⁸

7.2 Feitenrelaas: de bevindingen van inspecties

Op de dag van het treinongeval, 21 april 2012, verschijnt een aantal berichten. Daarin komen naast de aantallen gewonden, ook de mogelijke oorzaak van de botsing aan bod. De daaropvolgende dag houden NS en ProRail een persconferentie waar ook de gemeente Amsterdam, de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de hulpdiensten bij aanschuiven. Naar aanleiding van het ongeval worden vervolgens verschillende onderzoeken opgestart; door de Inspectie Leefomgeving en Transport, de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Inspectie Veiligheid en Justitie.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt of de Spoorwegwet is overtreden. In haar rapport komt de ILT in december 2012 tot de conclusie dat zowel NS als ProRail niet voldoet aan de wettelijke eisen met betrekking tot het borgen en beheersen van veiligheidsrisico's. Beide organisaties laten veiligheidsrisico's onvoldoende meewegen als dienstregelingen worden gemaakt of aangepast (ILT, 2012). Voor de op 21 april 2012 elkaar tegemoet komende treinen, die over hetzelfde spoor reden, is er daardoor te weinig speling gepland. Een rood sein is dan nog het enige vangnet. Naar de mening van de inspectie vertrouwen NS en ProRail ten onrechte op een rood sein als laatste barrière, terwijl bekend is dat jaarlijks meer dan 150 treinen door rood rijden.

³⁸ Dit hoofdstuk is mede gebaseerd op een interview met een betrokken adviseur uit de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, een directeur Publieke Gezondheid en een senior onderzoeker van Impact.

Bij de aanbidding van het rapport van de inspectie aan de Tweede Kamer (op 11 december 2012) meldt de minister van Infrastructuur en Milieu dat er maatregelen zullen worden getroffen. Onder meer de veiligheidscultuur bij ProRail en NS zal worden versterkt en er wordt geïnvesteerd in een waarschuwingssysteem om machinisten te waarschuwen voor een rood sein.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) richt zich met zijn onderzoek op de precieze gebeurtenissen voorafgaand aan de botsing, de beheersing van een roodseinpassage en de botsveiligheid van reizigerstreinen. De OvV concludeert dat de botsing kon plaatsvinden doordat de machinist van de sprinter door een rood sein reed (OvV, 2012). Dit is echter niet de enige verklaring. De dienstregeling was die dag te krap gepland en er waren werkzaamheden aan het spoor. ProRail houdt onvoldoende rekening met dagelijkse afwijkingen in het rooster die gebruikers zoals NS doorvoeren, aldus de OvV. Bij het naderen of passeren van een rood sein wordt bovendien geen automatische waarschuwing afgegeven. Ook wordt de trein niet automatisch tot stilstand gebracht. Voor wat betreft de botsveiligheid beperkt NS zich tot de minimumeisen. Het verbeteren van de botsveiligheid is langzamer gegaan dan mogelijk is, mede doordat de minister van Infrastructuur en Milieu nieuwe inzichten (de actuele stand van de techniek) nog niet heeft verwerkt in de toelatingseisen van reizigerstreinen.

De Inspectie Veiligheid en Justitie (IVenJ) doet in samenwerking met de Inspectie voor de Gezondheidszorg (IGZ) onderzoek naar de vraag hoe bij het ongeval de voorbereiding op en de uitvoering van de processen van slachtofferregistratie, triage, gewondenspreiding en bovenregionale ambulancebijstand zijn verlopen. De inspectie concludeert dat er, net als bij eerdere ongevallen, veel mis is bij de registratie van slachtoffers (IVenJ, 2012). Hoewel de hulpverleningsdiensten en gemeente de slachtofferregistratie snel oppakken, worden onderling geen goede afspraken gemaakt en wordt de registratie naar eigen inzicht uitgevoerd. Daarbij wordt door de partijen geen gebruikgemaakt van bestaande procedures en formats. Mede daardoor bestaat volgens de inspectie na de treinbotsing onvoldoende zicht op het totaal aan slachtoffers, hun status en verblijfplaats.

De triage ter plaatse is bemoeilijkt door de chaotische situatie. Er is goed getriaged (inclusief alertheid op hoogenergetisch trauma), maar de triageresultaten zijn beperkt op papier vastgelegd. Dit heeft het verkrijgen van een totaaloverzicht bemoeilijkt, aldus de inspectie. Door het ontbreken van een gewondenspreidingsplan is de taakuitvoering van de coördinator gewondenvervoer bemoeilijkt en was de Meldkamer Ambulance (MKA) niet voorbereid op de spreiding van de gewonden over de ziekenhuizen. Ondanks het ontbreken van een ambulancebijstandsplan zijn al snel ambulances uit andere regio's gearmeerd en toegezegd.

Een algemene constatering van de IVenJ en IGZ is dat de medische hulpverlening bij de treinbotsing op hoofdlijnen goed is verlopen. Er is goed samengewerkt tussen de verschillende hulpverleningsdiensten en ketenpartners. De onderlinge afstemming en werkwijze (op basis van plannen en procedures) behoeven verbetering.

7.3 Slachtofferregistratie: plannen of improvisatie?

In het crisisplan van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (versie december 2011) is het registreren van slachtoffers onderdeel van het proces bevolkingszorg. Doel van dit proces is het – ten tijde en na afloop van een incident – verzamelen, groeperen en verifiëren van informatie over slachtoffers en het verstrekken van informatie aan belanghebbenden over het lot en de eventuele verblijfplaats van mensen uit het crisisgebied. Het begrip ‘slachtoffers’ wordt in het crisisplan niet nader uitgewerkt. Wel wordt aangegeven dat er een relatie is met de deelprocessen acute en preventieve gezondheidszorg van de GHOR.

Bij de treinbotsing nabij Amsterdam Westerpark was de slachtofferregistratie niet goed geregeld, zo concludeerden de IVenJ en IGZ in hun gezamenlijke rapport. De treinbotsing heeft overigens wel laten zien dat de hulpverlenende organisaties en NS en ProRail goed hebben samengewerkt en dat mensen snelle en adequate medische zorg hebben ontvangen. De vraag is dan ook of een incident waarbij sprake is van een behoorlijk aantal gewonden en waarover positief wordt geoordeeld wat betreft de verleende (medische) zorg, nog moet leiden tot aanpassing van plannen, procedures en aanverwante zaken, zoals de

IVenJ en IGZ stellen. Hoe belangrijk is het verkrijgen van een totaal slachtofferbeeld?

Problemen rond de slachtofferregistratie zijn eerder door de inspectie (toen nog IOOV geheten) gesignaleerd, bijvoorbeeld na de Poldercrash in februari 2009 (IOOV & IGZ, 2009) en het drama op Koninginnedag 2009 in Apeldoorn (IOOV, 2009). De terugkerende problematiek rond de slachtofferregistratie was reden te komen tot een landelijke slachtoffer-registratie-systematiek (SIS). Deze zal waarschijnlijk op termijn het centraal registratie- en informatiebureau (CRIB) bij gemeenten vervangen.

Het doel van de SIS is het zo snel mogelijk informeren van verwanten. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de meeste slachtoffers zelf hun verwanten informeren en zich daarnaast bij een landelijke front-office registreren (de ‘zelfregistratie’). Bij slachtoffers die dit niet kunnen, verloopt de registratie via de reguliere instellingen (ziekenhuizen, mortuaria). Uiteindelijk komen alle gegevens terecht bij een landelijke backoffice en kunnen deze voor verschillende doeleinden worden gebruikt (zie figuur 7.1).

Het is voorlopig echter nog de vraag of met de landelijke SIS ‘problemen’ zoals gedeut door de IVenJ en IGZ (onder meer onvoldoende zicht op aantal slachtoffers, hun verblijfplaats en status) in de toekomst voorkomen zullen worden.

Figuur 7.1 Proces van slachtofferregistratie volgens de SIS (bron: Projectgroep SIS, 2011, p. 6)



7.4 Analyse

7.4.1 Bevolkingszorg: zelfredzaamheid en improvisatie

In het voorwoord bij het boek *Kramp na de ramp* (Leferink & Sardemann, 2010) stelt de toenmalige directeur van Slachtofferhulp Nederland, Jaap Smit, dat een belangrijk fundament van de dienstverlening aan slachtoffers de overtuiging is dat slachtoffers in principe veerkrachtig en zelfredzaam zijn. Ook binnen de crisisbeheersing krijgt het onderwerp zelfredzaamheid steeds meer aandacht, terwijl voor de hulpverleningsdiensten veerkracht van de organisatie en haar medewerkers steeds belangrijker wordt. De strategie hiervoor is het bouwen van een robuuste crisisorganisatie met vakbekwame professionals.

Deze ontwikkeling wordt onderschreven door het rapport van de commissie-Bruinooge (2012). Dit rapport richt zich primair op de taken van de gemeente ten tijde van een crisis, de bevolkingszorg. De in het rapport geschetste visie geldt naar onze mening echter ook voor andere hulpdiensten. De visie van de commissie-Bruinooge is gebaseerd op bevindingen uit de praktijk en komt er in het kort op neer dat tijdens een incident de overheid uitgaat van de (zelf)redzaamheid van getroffen³⁹. De zelfredzame burgers moeten worden gefaciliteerd en gestimuleerd hun eigen weg te gaan. De focus moet liggen op het redden van de verminderd zelfredzamen. Daarbij zou zo veel mogelijk gebruik moeten worden gemaakt van spontane hulp van redzamen in de samenleving, in plaats van dat deze wordt buitengesloten. Blijkt bevolkingszorg nodig die niet specifiek is voorbereid, dan dient gebruikgemaakt te worden van de veerkracht en het improvisatievermogen van de organisatie.

39 Onder zelfredzaamheid wordt door de commissie-Bruinooge verstaan: de handelingen die burgers verrichten ter voorbereiding op, tijdens en na acute crises om zichzelf te helpen en de gevolgen te beperken. Als dit handelen niet gericht is op zichzelf maar op anderen wordt het redzaamheid genoemd.

7.4.2 Slachtofferregistratie: de invalshoeken van betrokken partijen

In het nu volgende wordt het belang van slachtofferregistratie voor de vijf bij het treinongeval betrokken partijen (de groep slachtoffers, NS/ProRail, hulpdiensten, bestuur en samenleving) weergegeven.

Slachtoffers

Voor slachtoffers heeft niet de slachtofferregistratie, maar uiteraard het verkrijgen van adequate zorg de hoogste prioriteit. Slachtoffers hebben als grootste belang dat zij goede hulpverlening krijgen. Bij de treinbotsing in Amsterdam is terecht de eerste aandacht naar de medische hulpverlening uitgegaan. Volgens de IVenJ en IGZ is de acute hulpverlening goed verlopen.

Het informeren van verwanten en het produceren van een compleet slachtofferbeeld komen voor slachtoffers op een tweede plaats. Daarbij geldt dat voor slachtoffers die zelf in staat zijn met verwanten contact op te nemen, het informeren van verwanten door de overheid veel minder prioriteit heeft en dit zelfs onnodig kan zijn. Immers, voor al diegenen die na afloop al meteen met familie en bekenden communiceren ('I am OK') is het niet meer zo belangrijk dat zij op een slachtofferlijst staan.

Registratie kan echter voor slachtoffers van belang zijn in verband met bijvoorbeeld de nazorg, een eventueel strafrechtelijk onderzoek (getuigen) of ten behoeve van de schadeafhandeling. Verschillende grote incidenten van de laatste jaren hebben laten zien dat een dergelijke gebeurtenis een lange nasleep kent (zie bijv. Van Duin, Overdijk & Wijkhuijs, 2002). Een goede registratie van slachtoffers kan de nazorg vergemakkelijken. Recent onderzoek onder getroffenen van de Poldercrash heeft dat opnieuw aangetoond (Gouweloos & Ten Brinke, 2013). Uitgaan van reguliere zorgverlening, bijvoorbeeld via een huisarts, lijkt geen zekerheid te bieden dat mensen ook daadwerkelijk de zorg krijgen die ze (soms pas geruime tijd na een incident) nodig hebben. Huisartsen zijn niet altijd voldoende op de hoogte van wat een patiënt heeft meegemaakt om dit te kunnen signaleren. Ook voor dit laatste, het op de hoogte stellen van de eerste lijn, kan registratie dus van belang zijn. Dit betekent overigens niet dat per se op de dag zelf eenieder al geregistreerd moet zijn. Eén of enkele dagen nadien is ook goed mogelijk.

De nazorg aan de slachtoffers van de treinbotsing lijkt geen issue te zijn geweest. Navraag bij reizigersorganisatie Rover leert dat zij hierover geen klachten of andere (negatieve) ervaringen van betrokken reizigers heeft ontvangen. Medio 2013 verschijnen de resultaten van een onderzoek naar de kwaliteit van de geleverde zorg dat in opdracht van de GHOR door Impact onder getroffen en van het treinongeval is uitgevoerd.

Uit het voorgaande blijkt dat er uiteenlopende categorieën slachtoffers zijn. Globaal kunnen twee groepen worden onderscheiden. De meest direct betrokken slachtoffers zijn al diegenen die persoonlijk bij een ongeval betrokken raken. In de onderhavige casus waren dit de personen die in een van de treinen zaten (de niet-gewonde, gewonde en overleden inzittenden). De indirect betrokken slachtoffers zijn de brede groep van omstanders, helpers, verwanten en anderen. Binnen beide groepen kan vanzelfsprekend nog een verdere differentiatie worden gemaakt, hetgeen de vraag oproept voor welk type slachtoffer (welke registratie wenselijk is. In tabel 7.1 worden verschillende potentiële registratiedoelstellingen weergegeven; elk registratiedoel vergt informatie van of over specifieke doelgroepen.

Tabel 7.1 Doelen en doelgroepen van slachtofferregistratie

Doel	Doelgroep
Verwanteninformatie	Slachtoffers en hun verwanten
Psychosociale nazorg	Slachtoffers en indirect betrokkenen
Gezondheidsonderzoek	Slachtoffers en indirect betrokkenen
Strafrechtelijk onderzoek	Slachtoffers en getuigen
Schadeafhandeling	Slachtoffers en nabestaanden
Informeren sociaal netwerk	Huisartsen, scholen, werkgevers

Als er evenwel geen (fysieke, psychische of materiële) schade is geleden, of geen schade wordt verhaald of vergoed is het in dit kader natuurlijk minder belangrijk om op een lijst te staan. Iets vergelijkbaars geldt voor een eventueel strafrechtelijk onderzoek. Wordt het belang van registratie vanuit het oogpunt van de slachtoffers van het treinongeval beschouwd dan kan de volgende analyse worden gemaakt: als iemand in de trein zat, maar na de botsing niets bijzonders merkte en desgewenst het thuisfront heeft geïnformeerd, kan dat reden zijn

weinig belang te hechten aan registratie. Onderzoek leert dat namenlijsten incompleter worden naarmate de betrokkenen het belang ervan minder groot achten.

Direct betrokken partijen: NS en ProRail

De NS kan, op grond van artikelen 80-82 van het Burgerlijk Wetboek, aansprakelijk worden gesteld voor het letsel dat reizigers bij een ongeval oplopen, behalve als het ongeval niet vermeden kon worden. Een ongeval door menselijk handelen of een technisch gebrek is echter geen reden om aansprakelijkheid te kunnen ontlopen. De NS heeft en houdt (ook na een ongeval) een verantwoordelijkheid richting de slachtoffers vanwege haar rol als vervoerder. Een deugdelijke registratie van direct betrokken slachtoffers kan dus ook voor de NS van belang zijn.

Hulpverleningsdiensten

Een primaire rol en verantwoordelijkheid van de hulpdiensten is het verlenen van adequate en passende hulpverlening aan slachtoffers. Die hulpverlening kent meerdere facetten. Allereerst is er de directe medische hulpverlening. Bij de treinbotsing was sprake van een groot aantal gewonden. De ernst van hun verwondingen is snel en zo goed mogelijk vastgesteld, waarna zij zo nodig naar ziekenhuizen zijn vervoerd. Voor de GHOR/ambulancedienst is het van belang zicht te hebben op het aantal slachtoffers en de ernst van hun verwondingen, teneinde het aanbod van ambulances en personeel zowel kwalitatief als kwantitatief daarop te kunnen afstemmen. Ook vanwege andere (nazorg)processen (gezondheidsonderzoeken, psychosociale nazorg) kan goede registratie van belang zijn. Wat, wanneer en door wie geregistreerd moet worden, is echter nog niet altijd even helder in procedures vastgelegd. Ook de afstemming tussen de hulpverleningsdiensten verloopt niet altijd optimaal. Hierdoor kan sprake zijn van doublures of lacunes. Dit schaadt niet per se de hulpverlening aan de slachtoffers, maar wel het imago van de hulpdiensten

Het lokale bestuur

Het ongeval deed zich voor op het grondgebied van de gemeente Amsterdam, die daarmee een verantwoordelijkheid kreeg. Het college van B&W heeft op grond van artikel 2 lid 1 van het Besluit Publieke Gezondheid een verplichting ten aanzien van het bieden

van psychosociale zorg na rampen.⁴⁰ Na het treinongeval zijn zowel de GHOR als de GGD hiervoor ingezet. In het ROT (in Amsterdam-Amstelland wordt dit de Interface genoemd) is steeds aandacht geweest voor de gezondheidstoestand van slachtoffers en de locatie waar ze verbleven. Dit overzicht is ook gecommuniceerd richting de burgemeester.

Voor de gemeente is naast de toestand van de slachtoffers ook de beeldvorming over de aanpak van een incident van belang. 'Een slagvaardige overheid geeft vertrouwen en kan de onzekerheid van betrokkenen en de effecten van maatschappelijke onrust mogelijk beperken.'⁴¹ Terugkijkend op de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark is over de aanpak van het incident door de gemeente Amsterdam en de hulpdiensten weinig commotie ontstaan.

Samenleving

Veelal is er in de samenleving behoefte om actief en volledig over incidenten en de daarbij betrokken slachtoffers te worden geïnformeerd. Dit geldt vooral voor diegenen die vermoeden dat een goede of verre bekende bij het incident betrokken is. Onder hen zijn ook de zogenoemde verwanten, waarvoor de SIS primair is bedoeld. Een goede registratie stelt tevens de media in staat over juiste informatie te berichten. De samenleving kan op die manier goed en volledig worden geïnformeerd. Dit geeft zoals al gezegd vertrouwen in het overheids-optreden en kan maatschappelijke onrust wellicht beperken.

7.5 Afronding

Terug naar het dilemma en de vragen die in dit hoofdstuk aan de orde zijn gesteld. Wat is het belang van het snel verkrijgen van een volledig slachtofferbeeld, en biedt invoering van de landelijke SIS een oplossing voor de problemen rondom verwanteninformatie?

Naar onze mening is helder naar voren gekomen dat met het snel verkrijgen van een volledig beeld van slachtoffers tegemoet kan

⁴⁰ Deze bepaling roept de vraag op wanneer deze verplichting van toepassing is. Geldt de verplichting alleen als sprake is van GRIP-3, of is er geen relatie met het GRIP-niveau en is het artikel op alle situaties van toepassing?

⁴¹ Aldus de directeur RDOG Hollands Midden.

worden gekomen aan de vragen die bij de media en het publiek leven. Daarmee kan mede een bijdrage worden geleverd aan de beeldvorming over de kwaliteit van het optreden van het bestuur en de hulpdiensten. Tegelijkertijd mag duidelijk zijn dat er verschillende categorieën slachtoffers zijn te onderscheiden en het niet eenvoudig is de slachtofferregistratie op orde te krijgen. De chaos van het eerste uur leent zich niet altijd voor optimale registratie, ook niet als de werkwijze in strakke plannen of procedures is vastgelegd. Juist vanwege het gebrek aan ervaring en de uniciteit van de gebeurtenis mag en kan ook niet al te veel op dit punt worden verwacht.⁴² Er zal moeten worden vertrouwd op de professionaliteit van de hulpdiensten, hun improvisatievermogen en veerkracht. Procedures vervullen in dergelijke uitzonderlijke situaties slechts een beperkte rol; men kent ze niet en er wordt bij voorkeur routinematig gewerkt zoals men gewend is (Van Duin, 2011). Het is van belang dit vooraf, maar ook ten tijde van een incident, en soms ook achteraf ('als u inzittende was ..., meldt u...') naar alle betrokkenen te communiceren. Onderzoekscommissies en inspecties kunnen hieraan bijdragen door op dit punt de normen die ze (soms impliciet, soms expliciet) hanteren, los te laten.

Het is helder dat uiteindelijk bij het optreden van bestuur en hulpdiensten primair de adequate hulpverlening centraal moet staan. Het snel compleet krijgen van het slachtofferbeeld heeft in die eerste minuten en uren geen prioriteit. Uitgaande van de zelfredzaamheid van de slachtoffers is het bijvoorbeeld onnodig om veel capaciteit aan verwanteninformatie te besteden. De meeste slachtoffers zijn in staat zelf hun verwanten te informeren. De landelijk in te voeren SIS is gelukkig ook op dit principe gebaseerd. Daarbij wordt wel verondersteld dat de zelfredzame slachtoffers zich alsnog zelf melden voor registratie. Het is de vraag of dit ook daadwerkelijk zal gebeuren en of dat altijd wel zo noodzakelijk is. Een zelfredzaam slachtoffer informeert naar alle waarschijnlijkheid zijn verwanten zelf (middels een 'I am OK'-app); de noodzaak voor registratie in het kader van verwanteninformatie is

42 Vergelijk de analyse over de geneeskundige hulpverlening bij het drama in Alphen aan den Rijn, waaruit bleek dat vooral gebrek aan ervaring, onbekendheid met procedures en dergelijke verklaarden waarom een aantal zaken op dit vlak niet goed ging. Ook hier was het gebrek aan routine cruciaal (Van Duin et al., 2012).

dan voor hen gering. Toch kunnen er (ook voor hen!) redenen zijn voor registratie: schadeafwikkeling, gezondheidsonderzoek na mogelijke blootstelling bepaalde stof, ondersteuning en dergelijke. Voor bestuur en hulpdiensten is registratie om die redenen relevant om in beeld te krijgen wie er nu daadwerkelijk direct betrokken bij het ongeval waren.

Het is dus belangrijk oog te hebben voor het doeleinde van registratie. Het is zinvol dat de informatiebehoefte, bijvoorbeeld per doeleinde en/of ramptype, wordt uitgewerkt. Daarbij kan de mogelijkheid worden betrokken de zelfredzame slachtoffers zelf hun registratie (nadien) digitaal te laten uit te voeren (bijvoorbeeld via een registratie-app). Belangrijke aandachtspunten zijn dan nog de wijze waarop betrokkenen tot registratie kunnen worden aangespoord en de mogelijkheid systemen optimaal te koppelen. Slachtoffers hoeven op die manier niet onnodig voor dezelfde informatie meermaals te worden bevraagd.