



*'Bizar hoe alles ineens stil stond' #mist #A58'*

Marc Geldof @MarcGeldof

*Jaco van Hoorn, Hans Zuidijk*

### 12.1 Inleiding

In het Achtuurjournaal van maandag 15 september 2014 meldt weerman Gerrit Hiemstra voor die nacht en de volgende ochtend mist ‘die wel wat hinderlijk kan zijn voor het verkeer’. Dat laatste blijkt, achteraf gezien, veel te zwak uitgedrukt.<sup>185</sup> De volgende dag wordt het nieuws, naast de berichtgeving over Prinsjesdag, beheerst door berichten over een ernstige kettingbotsing, die het gevolg is van een dichte ochtendmist. In de ochtendspits van dinsdag 16 september 2014 doen zich namelijk op de A58, tussen Middelburg en Goes, drie kettingbotsingen voor. Daarbij zijn twee doden te betreuren, raken drie personen (onder wie een jong meisje) zwaargewond en ruim tachtig mensen licht- tot middelzwaargewond.

In dit hoofdstuk gaan wij in op drie aspecten die bij de gebeurtenissen en de aanpak door de hulpdiensten speelden, te weten: de eerstehulpverlening, het strafrechtelijk onderzoek en de ondernomen nazorgactiviteiten. Het hoofdstuk kwam tot stand op basis van interviews met de Leider CoPI, de Operationeel Leider, de leider en medewerkers van het politieonderzoek en de hoofdofficier van justitie van het arrondissement Zeeland-West-Brabant en een analyse van mediaberichten.

<sup>185</sup> Op dinsdag 16 september even na 06.00 uur heeft het KNMI voor Zeeland alsnog een mistwaarschuwing (code geel) afgegeven.

## 12.2 Feitenrelaas

Het is Prinsjesdag 2014. In de ochtend van deze derde dinsdag in september botsen tussen 08.00 en 09.00 uur in Zeeland meer dan 150 auto's op elkaar. Er zijn op dat moment hardnekkige mistbanken; automobilisten noemen het 'een witte muur'. Op de A58 richting Bergen op Zoom doen zich op drie locaties de ergste ongevallen voor; de eerste en de laatste liggen 8 kilometer uit elkaar. Na een eerste kettingbotsing rond 08.00 uur volgt een tweede grote aanrijding rond 08.15 uur, en een derde rond 08.50 uur. Tussen deze drie grotere ongevallen en op de andere rijbaan vinden diverse kleinere aanrijdingen plaats. Als gevolg van dit alles ontstaan lange files. Bij de tweede grote kettingbotsing komen twee personen om het leven: een motorrijder en tevens vrijwillige brandweerman, en een automobilist die na een aanrijding uit zijn auto stapte en vervolgens werd aangereden.

De ravage op de weg is enorm. Auto's liggen zwaar beschadigd op en in elkaar. Hulpdiensten rukken massaal uit. De A58 wordt in beide richtingen afgesloten. Er worden in totaal 50 ambulances ingezet, die conform het ambulancebijstandsplan ook uit andere veiligheidsregio's afkomstig zijn. Ter plaatse wordt GRIP-2 afgekondigd. Tegen 10.00 uur wordt er opgeschaald naar GRIP-4. De voorzitter van de Veiligheidsregio Zeeland, burgemeester Lonink van Terneuzen, treedt op als voorzitter van het regionaal beleidsteam (RBT). De burgemeesters van betrokken gemeenten blijven in hun eigen gebied om de rol van burgervader te vervullen.<sup>186</sup> Afstemming vindt telefonisch plaats.

Uiteraard gaat de eerste zorg uit naar de slachtoffers. Daarnaast is er aandacht voor de mensen die achter en tussen de aanrijdingen in de file staan. Zij worden af en toe door langslappende brandweer- en politiemensen geïnformeerd over het verloop en de verwachte duur van de hulpverlening. Op sommige plaatsen nemen omwonenden het initiatief om water en wat eten naar de mensen in de file te brengen. Ook het Rode Kruis wordt ingezet voor verzorging van gestrande

<sup>186</sup> Zo gaat burgemeester Brugman van Middelburg aan het begin van de middag naar opvangcentrum De Blikken in Arnemuiden om slachtoffers een hart onder de riem te steken.

automobilisten. Een groep zorgbehoevende kinderen wordt met prioriteit uit de file gehaald en met busjes naar hun school gebracht, waar zij naartoe op weg waren. Daar is voor hen extra opvang geregeld. Een vrouw die met persweeën onderweg was naar het ziekenhuis voor een bevalling, wordt met een ambulance verder vervoerd. De baby is gezond geboren. Vervolgens worden de automobilisten die tussen de aanrijdingen in de file staan, via een opening in de tussengeleiding naar de andere rijbaan geholpen, zodat zij hun weg kunnen vervolgen.

Al om 08.30 uur is de crisiscommunicatie opgeschaald naar een compleet team, dat uiteindelijk draait met een teamleider, omgevingsanalisten, persvoorlichters, publiekvoorlichters, redactie voor web/sociale media, een voorlichter ter plaatse en een communicatieadviseur in zowel het ROT als het RBT. Rond 11.00 uur wordt ook een callcenter geactiveerd. Op Twitter is goed te volgen hoe de situatie zich ontwikkelt. Twitteraars tonen foto's van de ravage, geven uitdrukking aan hun gevoel – 'bizar hoe alles ineens stilstond' – en melden hoe hulpverleners ter plaatse komen. Mensen in de file berichten: 'pfff al 2 uur in de file en nog een paar uur te gaan' of 'voetballen op de snelweg tussen de gestrande auto's'. Wanneer de veiligheidsregio meldt dat er dodelijke slachtoffers en zwaargewonden te betreuren zijn, neemt de persdruk gestaag toe. Journalisten vanuit heel Nederland en uit België vragen om informatie en komen ter plaatse.

Ondertussen worden de 150 beschadigde en achtergelaten voertuigen, en met name die op de drie ongevalslocaties, door de politie zorgvuldig in beeld gebracht en heeft uitgebreid technisch onderzoek plaats. Als de mist is opgetrokken, maakt een politiehelikopter overzichtsfoto's. Vanaf het moment dat het onderzoek ter plaatse het toelaat, worden de voertuigen overgebracht naar het parkeerterrein van de Zeelandhallen in Goes.

Om 12.30 uur geeft burgemeester Lonink, als voorzitter van het RBT, met de Operationeel Leider een persconferentie in het regionaal crisiscentrum in Middelburg, die druk wordt bezocht door regionale en landelijke media. Burgemeester Lonink betuigt zijn meeleven met de nabestaanden van de dodelijke slachtoffers en met de gewonden. Ook benadrukt hij dat het voor overige betrokkenen een traumatische gebeurtenis is. Vervolgens geeft hij de stand van zaken en hoe de

hulpverleningsoperatie verloopt, en ook de verwachting over het tijdstip waarop de rijksweg weer voor het verkeer zal worden geopend.

In de media wordt ruim aandacht aan het ongeval besteed. Er wordt vooral ingegaan op de ernst van het ongeval en de wijze waarop de hulpdiensten optreden. Opvallend is de berichtgeving in de Belgische media. Zowel de VTM als de VRT brengen die avond een nieuwsitem, waarin uitgebreid wordt ingegaan op het mistongeval en betrokkenen aan het woord komen. Valerie Reynaerts van de VTM meldt:

‘De Nederlanders doen er alles aan om het verkeer weer snel op gang te krijgen. Binnen tien uur na het ongeval zal alles weer op gang zijn en dat is opmerkelijk snel.’

Haar collega van de VRT, Gitte van Hoyweghen, is vol lof over de transparante communicatie. Zij verhaalt:

‘Het is opmerkelijk hoe ontzettend snel is afgehandeld. Alles is geweldig goed gecoördineerd verlopen. De hulpverlening was ook zeer creatief. Zo werden toiletten in de berm geplaatst voor gestrande automobilisten en werd de middenberm geopend om auto’s vanuit de file weg te kunnen laten gaan. Als we dit vergelijken met een vergelijkbaar ongeval op de A19 bij Zonnebeke, daar was de weg dicht tot 4 uur de volgende morgen.’

De rijbaan richting Middelburg ging omstreeks 16.00 uur weer open; rond 22.20 uur wordt de gehele weg weer opengesteld.

Er is eigenlijk maar één dissonant: Omroep Zeeland brengt ruim een week na het ongeval het bericht dat een ambulance, terwijl de rijksweg nog niet was afgesloten, in tegengestelde richting reed, waardoor mogelijk meer aanrijdingen zouden zijn ontstaan. Dit bericht is overigens nooit bevestigd, niet door de ambulancedienst en niet in het politieonderzoek. Opmerkelijk is dat op de website van de omroep in meerdere reacties zeer afkeurend op het bericht is gereageerd: ‘Wat een trieste omroep is dit’ en ‘Hulde aan de hulpverleners’.

## 12.3 Een analyse van de crisisbeheersing

### 12.3.1 Hulpverlening: sturen op ervaring of improviseren?

In de praktijk van de eerste hulpverlening is het altijd de vraag in hoeverre betrokkenen kunnen sturen op ervaring of – vanwege de omstandigheden – genoodzaakt zijn tot improvisatie. Bij het mistongeval op de A58 bleek vooral sprake van dat laatste.

Rond 08.00 uur kwam de eerste 112-melding binnen bij de Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland. Het aantal meldingen nam snel toe. Rond 08.15 uur volgden nieuwe meldingen, nu van de tweede grote aanrijding. In die kettingbotsing vielen de meeste slachtoffers. Om 08.50 uur volgde een derde piek aan meldingen over de derde grote kettingbotsing.

Kort na de eerste meldingen is door de Calamiteitencoördinator (CaCo) op de meldkamer opgeschaald naar GRIP-1. Bijzonder daarbij was dat de gealarmeerde leider van het Commando Plaats Incident (CoPI) op dat moment stilstond in de file, op de rijbaan richting Middelburg. Kort daarvoor, toen het verkeer nog reed, had hij zich verbaasd over hoe auto's hem bij deze weersomstandigheden nog 'gewoon' met een snelheid van 120 km/h passeerden. De file die kort daarop volgde, deed hem het ergste vermoeden.

Anders dan bij eerdere grote incidenten die de leider CoPI in zijn loopbaan had meegemaakt, was hij nu als eerste 'ter plaatse'. Dit keer had hij bij aankomst geen Officieren van Dienst (OvD'en) die bevestigd konden worden over de situatie. Wel was er rondom dichte mist en een bericht van de CaCo dat er sprake was van complete chaos, doden en gewonden. Zijn grootste opgave was om zich onder deze omstandigheden een beeld te vormen; hoe doe je dat? De leider CoPI besloot tot een eerste, snelle ontmoeting met de OvD'en van de brandweer, GHOR, politie en Rijkswaterstaat, in de middenberm onder een viaduct, ter hoogte van de afslag Heinkenszand. Van hen bleken sommigen ook in de file te hebben gestaan. Tussentijds werd contact gelegd met de Operationeel Leider. Tezamen kwamen ze tot de conclusie dat opschaling naar GRIP-2 noodzakelijk was. De A58 is de belangrijkste autosnelweg in de provincie Zeeland en op dat moment kon al worden voorspeld dat de ontstane situatie grote verkeersontwrichtende effecten zou hebben. Aldus werd om 08.22 uur opgeschaald naar GRIP-2.

In de eerste ontmoeting tussen de leider CoPI en de OvD'en van de verschillende hulpdiensten werden gezamenlijke doelen afgesproken over de aanpak van dit incident. Onderkend werd dat zo spoedig mogelijk een veilige werkplek gecreëerd zou moeten worden en voorkomen moest worden dat zich nieuwe ongevallen zouden voordoen. Daarnaast diende een nauwkeurig beeld te worden gevormd van de omvang van de gebeurtenis, op basis waarvan eventueel verdere opschaling zou kunnen plaatsvinden. Om efficiënt met het hulpverleningspotentieel om te gaan, werd ook een slachtofferbehandelstrategie afgesproken. Zwaargewonden dienden met ambulances afgevoerd te worden naar de ziekenhuizen, lichtgewonden konden met politiebussen naar een enkele kilometers verderop gelegen steunpunt van Rijkswaterstaat (in Kapelle) worden gebracht en niet-gewonden dienden bij hun auto te blijven. Besloten werd tot een verkenning naar twee kanten en met aan beide zijden motorkapoverleg om de aanpak te coördineren.

De meldkamer stuurde op beide rijbanen politie- en brandweereenheden en ambulances naar de staart van de file, die op aanvraag van de OvD'en van de hulpdiensten konden worden doorgestuurd naar een aangetroffen ongevallocatie. Tijdens de verkenning bleek dat er bij de botsingen geen brand was ontstaan en geen voertuigen met gevaarlijke stoffen waren betrokken. Wat opviel was de grote bereidheid van gestrande automobilisten om aan gewonden hulp te verlenen totdat de hulpdiensten dit konden overnemen. Na de verkenning bleek dat alle aanrijdingen met ernstige gevolgen zich hadden voorgedaan in één rijrichting, die van Middelburg naar Goes.

Na ongeveer een uur had het CoPI de indruk dat de gehele situatie in beeld was, hoewel men door de nog steeds voortdurende mist daar niet helemaal zeker van was. Dat gevoel van onzekerheid bleef tot de mist definitief was opgetrokken.

In het CoPI ging het er daarna met name om de hulpverlening te organiseren, het strafrechtelijk onderzoek mogelijk te maken, de auto's in de files tussen de ongevalslocaties te verwijderen en het organiseren van de berging van de zwaar beschadigde voertuigen. Vaste bespreekpunten daarbij waren het totaalbeeld en het slachtofferbeeld en de prognose wanneer de rijbanen weer vrij zouden zijn. Ook was er aandacht voor de situatie in de file. Dit deed men met wat in het CoPI een

‘escalatiebus’ werd genoemd. Voortdurend werd langs de file gereden en contact gemaakt met de gestrande automobilisten om op die manier de sfeer te proeven. Een enkele keer moest daadwerkelijk worden opgetreden. In de file stond een personenbusje met minder-valide kinderen voor wie het oponthoud te langdurig werd. Zij zijn, net als de zwangere vrouw, uit de file gehaald en in staat gesteld hun weg te vervolgen.

Voorafgaand aan het eerste overleg met het ROT is contact gelegd met de voorzitter van de veiligheidsregio en de betrokken burgemeesters. Afgesproken werd dat de burgemeesters door de Operationeel Leider telefonisch op de hoogte zouden worden gehouden. Verder kreeg de Operationeel Leider het mandaat om op te schalen naar GRIP-4 als de situatie daartoe aanleiding gaf. Het ROT kwam om 08.45 uur voor het eerst bijeen. Er was vanzelfsprekend geen totaalbeeld van de situatie en ook het ROT ervoer dat als onbevredigend. Ging het om twintig auto’s, om tachtig auto’s of nog meer? Men beseftte echter dat dit als een van de scenariokenmerken van een mistongeval moest worden beschouwd en de Operationeel Leider kwam met de leider CoPI de volgende taakverdeling overeen: het CoPI zou de autosnelweg voor zijn rekening nemen en het ROT alles wat daarbuiten viel. Het ontbreken van een volledig beeld van de situatie deed echter een van de leden van het ROT besluiten zelf een (verkenning)eenheid langs de ongevalslocatie te sturen. De leider CoPI was het hier echter niet mee eens, omdat hij het als een van zijn belangrijkste taken beschouwde om aan het ROT een volledig en actueel beeld van de situatie op de snelweg te verstrekken. Het leidde er wel toe dat het CoPI op scherp werd gezet en extra verkenningen ging uitvoeren om er zeker van te zijn dat niets over het hoofd werd gezien. Tevens werd afgesproken, naast het actueel houden van het beeld in LCMS, een rechtstreekse telefoonlijn in stand te houden tussen de Leider CoPI en de Operationeel Leider, zodat wijzigingen in het beeld direct met elkaar konden worden gedeeld.

Uitgaande van het feit dat de verschillende aanrijdingen tijdens de ochtendspits plaatsvonden, mocht worden verondersteld dat inwoners van meerdere gemeenten uit de nabije omgeving bij de kettingbotsingen betrokken waren. Gezien de ernst van het incident, de effecten van het naar verwachting langdurig afsluiten van de A58 en de vraagstukken van opvang en verzorging, besloot de Operationeel Leider daarom op te schalen naar GRIP-4. Belangrijkste aandachtspunten in het ROT



waren vervolgens het voorzien in voldoende (geneeskundige) hulpverleningscapaciteit en de crisiscommunicatie. Het ter beschikking hebben van voldoende ambulances is tijdens de hulpverlening geen knelpunt geweest.

### 12.3.2 *Strafrechtelijk onderzoek: weegt inspanning op tegen de opbrengst?*

Al op de dag na het ongeval berichtten de landelijke media dat door de verzekeringsmaatschappijen de schade zeer snel zou worden afgehandeld. De verzekeringsmaatschappijen hadden daartoe onderling een regeling getroffen, omdat ze een reconstructie van de kettingbotsingen vrijwel onmogelijk achtten.

‘Mensen moesten soms al doorrijden van de politie, terwijl ze nog geen gegevens hadden uitgewisseld met de persoon die achterop was gereden of aan de zijkant was ingereden. Mensen zijn soms van drie of vier kanten tegelijk geraakt. Het zal echt vrijwel een onmogelijke opgave worden om een hele goede reconstructie te maken’, aldus directeur Schroevers van ZLM verzekeringen.<sup>187</sup>

De verzekeringsmaatschappijen kwamen overeen dat ze geen onderscheid zouden maken tussen casco- en WA-schades. Dit hield in dat iemand met een WA-polis zowel de schade aan zijn auto als eventuele letselschade kon indienen bij zijn verzekeraar. De schadeafwikkeling zou bovendien geen gevolgen hebben voor het aantal schadevrije jaren, omdat de schuldvraag moeilijk kon worden vastgesteld.

Toch ging in de dagen na het mistongeval veel aandacht uit naar de oorzaak, die door velen bij de weersomstandigheden werd gelegd. Dit werd vooral gevoed door betrokkenen die aan het woord kwamen. Een veelgehoorde reactie was: ‘We reden in een witte muur. We zagen ineens geen hand voor ogen meer.’

<sup>187</sup> RTL Nieuws, 17 september 2014. Nieuws binnenland: Verzekeraar: ‘reconstructie A58-botsingen vrijwel onmogelijk’. Op 1 juli 2015 ontleend aan <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/verzekeraar-reconstructie-a58-botsingen-vrijwel-onmogelijk>.

Na een ongeval met één of meer dodelijke slachtoffers volgt echter altijd een strafrechtelijk onderzoek. Tijdens het optreden op de plaats van het ongeval was besloten om een grondig onderzoek te starten. Ongevallenexperts van de politie-eenheid Zeeland-West-Brabant en de Landelijke Eenheid zijn direct aan de slag gegaan om de situatie zo goed mogelijk in kaart te brengen; alles werd nadrukkelijk vastgelegd. Op de drie ongevalllocaties werden twaalf voertuigen in beslag genomen.

Het onderzoek richtte zich op een inventarisatie van betrokken voertuigen, bestuurders en getuigen. In beeld moest worden gebracht hoe de dodelijke aanrijdingen en de aanrijdingen met zwaar gewonden hadden kunnen ontstaan. Daarnaast moest inzichtelijk worden gemaakt hoeveel gewonden, ook qua ernst, er waren en hoeveel schade er was ontstaan. Al het onderzoek moest leiden tot een antwoord op de vraag of automobilisten konden worden aangemerkt als verdachte.

In het onderzoek zijn bijna 250 mensen gehoord, van wie minstens twintig intensief. Voorafgaand aan deze verhoren is een standaardverhoorplan gemaakt. In enkele gevallen is ervoor gekozen om kinderen te horen in zogenoemde verhoorstudio's, die speciaal voor het verhoor van kinderen zijn ingericht. Verder zijn er meer dan 200 sporen forensisch onderzocht, en is er een oproep gedaan om aan de politie foto's en filmpjes van de aanrijdingen beschikbaar te stellen. Aan die oproep is massaal gehoor gegeven. Overigens trof de politie zelf in een van de zwaar beschadigde voertuigen een dashcam aan, die belangrijke informatie opleverde. Ziekenhuizen gaven op verzoek van de politie medische verklaringen af over de aard van de verwondingen van de slachtoffers.

Uiteraard doet het wat met bestuurders om door de politie als verdachte te worden aangemerkt. Dit beseffende heeft de officier van justitie in nauw overleg met de politie uiteindelijk besloten om maar drie bestuurders als verdachte aan te merken en om aan hen de 'cautie' (u bent niet tot antwoorden verplicht) te geven. Zoals werd vermoed, bleek het bericht als verdachte te worden aangemerkt inderdaad een grote impact op hen te hebben.

Het gehele onderzoek leidde tot een grondige, maar niet uitputtende reconstructie van de aanrijdingen. Daarin werd onder andere duidelijk dat veel meer dan 150 auto's waren betrokken, want veel auto's die ook op de andere rijbaan bij kleinere aanrijdingen waren betrokken,

zijn op eigen initiatief van de rijksweg vertrokken. Ook werd duidelijk dat sommige auto's met forse snelheid in botsing zijn gekomen. Zo bleek lading uit een aanhangwagen achter een auto, vele tientallen meters verderop terecht te zijn gekomen dan waar de aanhangwagen tot stilstand was gekomen. Dat wil overigens niet zeggen dat onverantwoord hard gereden werd. Niet alleen verklaarden getuigen, maar ook uit beelden van de dashcam bleek, dat auto's heel plotseling een witte muur van mist inreden, waarin het zicht ineens zeer beperkt was. Van sommige auto's is vastgesteld dat zij zes keer zijn geraakt. Toch is niet alles opgehelderd. Zo is de vraag hoe de twee slachtoffers om het leven zijn gekomen, niet volledig beantwoord.

Het onderzoek is in april 2015 afgerond. Kort voor de afronding zijn alle direct betrokkenen nogmaals door de politie gehoord om te vernemen hoe hun situatie was rond fysieke en/of psychische gevolgen. Daaruit bleek dat ongeveer een half jaar na het ongeval nog circa tachtig mensen nadrukkelijk negatieve gevolgen ondervonden van het ongeval. Er was sprake van nek- en rugletsel en daarnaast kampten nog veel mensen met psychische problemen als gevolg van het ongeval.

Het was uiteraard aan het OM om uit het politieonderzoek conclusies te trekken. Het OM heeft hier zeer zorgvuldig over nagedacht. Men heeft daar een speciale reflectiekamer voor belegd, waarbij naast de hoofd-officier ook diverse andere officieren van justitie en direct bij het onderzoek betrokken politiemensen aanwezig waren. Uiteindelijk heeft het OM besloten om geen enkele verdachte te vervolgen. Alle onderzoeksbevindingen brachten het OM tot de conclusie dat de weersomstandigheden zodanig waren, dat sprake was van overmacht. Ook is via het KNMI nagegaan in hoeverre voorsignalen voor de weersomstandigheden van die ochtend zijn genegeerd. Dat bleek niet het geval te zijn. De situatie zoals die zich had voorgedaan, bleek niet vooraf als zodanig te zijn ingeschat. Een ander gegeven was dat op de A58 geen matrixborden aanwezig waren. Waren die er wel, dan had wellicht de snelheid meer verlaagd kunnen worden en had de rijksweg eerder afgesloten kunnen worden. Maar ook dit gegeven leidde in de ogen van het OM niet tot strafrechtelijke aansprakelijkheid.

Het is de vraag of zo'n uitgebreid strafrechtelijk onderzoek gerechtvaardigd was, nu uiteindelijk eigenlijk dezelfde conclusie werd getrokken als bestuurders ter plaatse en verzekeringsmaatschappijen een dag later ook al hadden gedaan. Wij legden deze vraag voor aan de hoofdofficier van justitie van het arrondissementsparket Zeeland-West-Brabant. Zijn opvatting is helder: het strafrechtelijk onderzoek is van grote waarde geweest. De conclusies die het OM op basis van het onderzoek trekt, dragen bij aan de legitimiteit van de overheid naar de samenleving. Het zijn niet de media of derden die tot de beoordeling van de situatie komen, het is de overheid zelf en zij doet dat op grond van eigen, gedegen onderzoek. Van belang daarbij is dat een dergelijk onderzoek niet primair gericht is op het opsporen van verdachten, maar op waarheidsvinding. De behoefte van de samenleving en zeker van betrokkenen is om te weten wat er precies is gebeurd en hoe het kon gebeuren. Mensen hebben hier recht op en daar heeft het OM nu gezaghebbende uitspraken over gedaan.

### 12.3.3 *Nazorgactiviteiten: op welke manier en hoe vaak?*

In de weken en maanden na het mistongeval is er op verschillende momenten contact geweest met betrokkenen. Twee dagen na het ongeval, op donderdag 18 september, was er een bijeenkomst voor hulpverleners in congrescentrum De Stenge in Heinkenszand, die door een paar honderd hulpverleners van onder andere de brandweer, ambulance, GHOR, Rijkswaterstaat, gemeente en politie werd bezocht. Ook de burgemeesters van een aantal betrokken gemeenten en leidinggevenden van de veiligheidsregio en de hulpdiensten waren aanwezig. Tijdens de bijeenkomst werd uiteraard stilgestaan bij de omgekomen brandweerman en kwamen hulpverleners aan het woord. Zo vertelden medewerkers van de meldkamer, leidinggevenden van de verschillende hulpdiensten en een aantal leden van het ROT hun persoonlijke verhaal. Daarnaast gaf een medewerker van de GHOR preventieve voorlichting over traumaverwerking. Tegelijkertijd was er ook iets van trots, omdat het algemene gevoel was dat de hulpdiensten goed hadden opgetreden. Om dat te onderstrepen werd het plenaire deel afgesloten met journaalbeelden van de Belgische televisie, waarin zeer veel lof

was voor de hulpverleningsoperatie. Na afloop was er gelegenheid tot npraten en daar werd zeer ruim gebruik van gemaakt.

Figuur 12.1 Aankondiging bijeenkomst betrokkenen mistongeval A58

# Was u betrokken bij één van de **kettingbotsingen op de A58?**

De Zeeuwse gemeenten (Bevolkingszorg) organiseren in samenwerking met Veiligheidsregio Zeeland een bijeenkomst om stil te staan bij en na te praten over het zware ongeval van dinsdag 16 september. De bijeenkomst staat in het teken van het gezamenlijk delen van ervaringen en emoties en is bedoeld voor iedereen die direct of indirect betrokken was bij dit ongeval. U bent van harte welkom, aanmelden is niet nodig.

## Woensdag 24 september

in Theater de Mythe in Goes  
Tijd: 19.30 tot 21.30 uur

*Parkeren kan deze avond  
gratis in naastgelegen  
parkeergarage Centrum*

Meer informatie en programma: [www.goes.nl/A58](http://www.goes.nl/A58)

Voor vragen over de bijeenkomst kunt u tijdens kantooruren bellen met Maurits van Belzen, ambtenaar rampenbestrijding gemeente Goes, 0113 - 249 610.

Een week later, op 24 september, was er een bijeenkomst voor direct betrokkenen in Theater de Mythe in Goes. Deze bijeenkomst werd door ruim honderd mensen bezocht. Onder hen waren ook de nabestaanden van de twee omgekomen slachtoffers voor wie een minuut stilte in acht werd genomen. De burgemeester van Goes hield een toespraak, hulpverleners vertelden hun verhaal en betrokkenen konden er hun vragen stellen aan de politie, aan Rijkswaterstaat en aan vertegenwoordigers van verzekeringsmaatschappijen. Daarnaast was er ruimte voor een onderling gesprek.

Verder heeft ook 'kleinere nazorg' plaatsgevonden. De politie heeft veel zorg besteed aan het teruggeven van de achtergelaten spullen en voertuigen. Contacten op de dag na het ongeval over het weer ter beschikking stellen van de auto's en de spullen die daarin lagen, verliepen soms zeer emotioneel. Sommigen wilden alles terug hebben, maar er waren ook betrokkenen die niet meer aan het ongeval herinnerd wilden worden. Maatwerk was dus zeker geboden.

Politiemensen hebben nauw contact gehad met familie van de overleden mensen en de zwaargewonde slachtoffers. Er heeft, begeleid door politiemensen uit het onderzoeksteam, een aparte ontmoeting plaatsgevonden met hulpverleners van politie, brandweer en ambulance-dienst en nabestaanden van de dodelijke slachtoffers. Tevens hebben politiemensen, op verzoek, een ontmoeting tot stand gebracht tussen de nabestaanden van de man die overreden is en een bestuurster van de auto waarbij de man was aangetroffen. Dat waren emotionele, maar ook betekenisvolle momenten.

Het strafrechtelijk onderzoek bracht met zich mee dat aan automobilisten nieuw opgekomen vragen konden worden gesteld. Niettemin was de inzet om het onderzoek zo min mogelijk belastend voor betrokkenen te laten zijn.

De leden van het onderzoeksteam hebben alle automobilisten na ongeveer een half jaar nog een keer gebeld. Het doel hiervan was om te vernemen of mensen nog last hadden van de gevolgen van de kettingbotsing. Opvallend was dat heel veel mensen aangaven het zeer op prijs te stellen dat de politie hen hierover benaderde. Zij waardeerden dat als oprechte belangstelling.

Ten slotte heeft op 22 april 2015 in het oude stadhuis in Middelburg een bijeenkomst plaatsgevonden waar het OM en de politie aan betrokkenen uitleg gaven over het strafrechtelijk onderzoek en de conclusies die daaruit getrokken waren. Er waren ongeveer 40 betrokkenen; aan de muren hingen grote foto's van het ongeval. Door de officier van justitie en de politie zijn diverse vragen beantwoord en ook werd een deel van het filmpje van de dashcam getoond. Dit was voor een aantal mensen heftig en emotioneel. Kritiek was er op het OM over de lange duur van het onderzoek en de soms te zakelijke benadering. Tegelijkertijd was de stemming positief over het feit dat het OM niemand strafrechtelijk zou vervolgen. Mensen gaven aan dat ze blij waren dat ze, zoals een van de aanwezigen het zei, 'er nu een punt achter konden zetten'. Overigens was de avond voor betrokkenen ook een gelegenheid om elkaar weer te zien. Mensen die op elkaar waren gebotst of naast elkaar in de file hadden gestaan, zochten elkaar op. Voor veel van hen heeft het grootste ongeluk van Zeeland een flink litteken achter gelaten. 'Ik durf weer achter het stuur te stappen, maar ik ken ook mensen die het nog niet gedaan hebben. Bij goed weer rij ik, maar als het mistig is durf ik niet meer weg.'<sup>188</sup>

## 12.4 Conclusie

Wat zich op Prinsjesdag 2014 afspeelde op de A58 is met recht als een mini-crisis te bestempelen. Twee doden, een aantal zwaargewonden, vele lichtgewonde slachtoffers en veel mensen met psychische problemen; het is een ongeval van formaat. Het is dan ook volkomen begrijpelijk dat het nieuws op deze derde dinsdag in september mede gedomineerd werd door wat zich op de A58 had voltrokken.

Het verkrijgen van een gedeeld beeld van wat er precies was gebeurd, was voor de hulpdiensten een grote opgave. Niet alleen was het zicht zeer beperkt, ook strekte de incidentlocatie zich uit over een afstand van 8 kilometer met daarbinnen drie locaties waar zich grote

<sup>188</sup> Omroep Zeeland, 22 april 2015. Nieuws: Deze bijeenkomst sluit een hoofdstuk af. Op 1 juli 2015 ontleend aan <http://www.omroepzeeland.nl/nieuws/2015-04-22/851833/deze-bijeenkomst-sluit-hoofdstuk-af#VVxDnE-vG00>.

kettingbotsingen hadden voorgedaan. Commandovoering bij kettingbotsingen, en meer specifiek de beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming, maken regelmatig deel uit van multidisciplinaire oefenprogramma's. Er zijn op zich geen bijzondere redenen om dit scenario vaak te oefenen, maar een kettingbotsing is eenvoudig te ensceneren. In nabesprekingen gaat het dan over het belang van goede beeldvorming. Wat in dergelijke oefeningen ontbreekt, is de mist, die vaak juist de oorzaak is van een dergelijk ongeval. Ook de lengte van de kettingbotsing beperkt zich doorgaans tot hooguit enkele honderden meters. 'Even' het ongeval verkennen en op basis daarvan opschalen is tijdens een oefening geen moeilijke opgave. Dat de praktijk totaal anders kan zijn, hebben de hulpverleners in Zeeland bij dit mistongeval ervaren. Het kan daarom in deze situatie als een meesterzet worden beschouwd om zo snel mogelijk na alarmering een eerste ontmoeting tussen de leider CoPI en de OvD'en te organiseren, waarbij de *commanders intent* werd besproken. Zonder een gedetailleerd inzetplan was er toch een multidisciplinaire opvatting over hoe te handelen en de OvD'en konden zich welhaast beperken tot het voorzien in de benodigde middelen voor de 'klussen' die tijdens de verkenning werden aangetroffen. Datzelfde gold voor het CoPI, dat zich niet bezighield met detailsturing, maar zich richtte op het onderhouden van het informatiebeeld en het op elkaar afstemmen van de activiteiten rondom hulpverlening, het afhandelen van de files, strafrechtelijk onderzoek en berging. Het is goed om te beseffen dat op deze manier een situatie ontstaat waarbij sprake is van sturing van beneden naar boven, in plaats van top-down. In toenemende mate wordt in casestudies duidelijk dat dit heel vaak de werkelijkheid is, in tegenstelling tot de klassieke opvatting die ervan uitgaat dat sturing plaatsvindt vanuit het RBT naar het ROT en vanuit het ROT naar het CoPI. De praktijk leert veel meer dat elk niveau voor een eigen opgave staat. Het CoPI stuurt de operatie, het ROT richt zich vooral op randvoorwaardelijke zaken en denkt mee in eventuele operationele scenario's. De belangrijkste opgave voor het RBT blijkt steeds weer de crisiscommunicatie en de nazorg op langere termijn te zijn. Het is nuttig om dit steeds weer te benadrukken. Het voorkomt dat we in RBT-verband blijven oefenen op het maken van keuzen, terwijl de werkelijke opgave elders ligt.



De betrokkenen die aan het woord kwamen, gaven allen dezelfde oorzaak: ‘we reden in een witte muur’. Daarmee leek de ‘schuldvraag’, een in Nederland erg populair thema, opgelost. Er zijn op de dag van het ongeval en in de periode erna wel pogingen gedaan om een schuldige aan te wijzen, zoals de zogenoemde spookambulance, maar dat kreeg weinig respons. Opmerkelijk en prijzenswaardig is de actie van de verzekeringsmaatschappijen, die een dag na het mistongeval bekendmaakten dat zij op uiterst coulante wijze de afwikkeling van het incident ter hand zouden nemen, mede omdat het een onmogelijke opgave zou worden om een goede reconstructie te maken. Op dat moment startte de politie een groot onderzoek op naar de vraag of sprake was van strafrechtelijke verwijtbaarheid, met name ten aanzien van de overleden personen en zwaargewonden. Vervolgens bleek, na zorgvuldig onderzoek en na een zeer zorgvuldige weging van de resultaten, dat het OM geen aanleiding zag in het nader vervolgen van mensen die bij het ongeval betrokken waren. Dat roept de vraag op of het grote en intensieve politieonderzoek voor niets is geweest.

Een eerste reactie is natuurlijk dat het onderzoek nodig was om het OM tot deze conclusie te brengen. Maar uit gesprekken met leden van het onderzoeksteam blijkt dat het onderzoek ook in andere opzichten een positieve uitwerking op betrokkenen heeft gehad. De politie heeft veel aandacht besteed aan nazorg en begeleiding van de nabestaanden van de overleden personen en de familie van de zwaargewonden. De gesprekken met de politie en zeker het nagesprek na ongeveer een half jaar is zeer gewaardeerd. De boodschap aan de aanvankelijk als verdachten aangewezen automobilisten dat zij niet werden vervolgd, werkte voor hen bevrijdend. Ten slotte mag, zoals de hoofdofficier aangaf, de samenleving een gezaghebbend oordeel verwachten over wat heeft plaatsgevonden en hoe dat is gebeurd. Dat oordeel is met de conclusie van het onderzoek gegeven. Ook de betrokken politiemensen hebben de overtuiging dat zij door het onderzoek recht hebben gedaan aan de situatie en aan alle bij dit ongeval betrokken personen. ‘We hebben recht gedaan aan betrokkenen en aan het totaal, zeker gelet op de impact ervan’, zo gaf de onderzoeksleider aan. ‘Ik kan aan de samenleving laten zien dat we er heel goed naar gekeken hebben en ik kan de conclusie naar iedereen verdedigen.’

Wat we vaak zien na rampen en crises is dat getracht wordt schuldi-  
gen aan te wijzen en dat nieuwe regels worden opgesteld, waarmee de  
suggestie wordt gewekt dat dergelijke gebeurtenissen in de toekomst  
voorkomen kunnen worden. Helaas leidt een dergelijke benadering  
ertoe dat na een (onvermijdelijke) nieuwe ramp verwijten volgen en  
teleurstelling en wantrouwen ontstaan. Het zijn emoties die mensen  
tegen elkaar opzetten en het samenleven ondermijnen. Dat is het para-  
doxale en dramatische gevolg van het paradigma van de maakbare  
samenleving. Hoe triest dit incident ook was, eigenlijk was hier sprake  
van een voorbeeldafhandeling van een crisis. We zien hier dat wat er  
gebeurde eraan bijdroeg om mensen door de crisis heen te helpen. Het  
verdriet en de pijn als gevolg van de kettingbotsingen zijn niet weg te  
nemen, maar wat erop volgde was erop gericht het leed te verzachten  
en mensen te ondersteunen. Dat is het mooie van het paradigma van de  
kwetsbare samenleving, waarin mensen er ook in moeilijke momenten  
voor elkaar zijn. Het kan niet anders dan dat dit de reden is van het feit  
dat, ondanks de tragiek van deze dag, Prinsjesdag 2014 bij hulpverle-  
ners en andere direct of indirect betrokkenen toch ook een positieve  
connotatie heeft.