

A black and white photograph showing the wreckage of a train. The image is dominated by twisted, mangled metal, likely from a locomotive or carriage, with various mechanical parts and debris scattered around. The scene is chaotic and somber, capturing the aftermath of a disaster. The background shows some utility lines and a clear sky.

JONGE HISTORICI SCHRIJVEN GESCHIEDENIS

BART VAN DER SPRONG
De treinramp bij Harmelen



De treinramp bij Harmelen

Een onderzoek naar de werking van het nationaal collectief geheugen

© 2013, Bart van der Sprong

Uitgave van Jonge Historici Schrijven Geschiedenis, Amsterdam

Publicatienummer 79

Redactie: Linse Goeman

Afbeelding voorblad: Wrakstukken van de trein (Utrechts Archief)

Ontwerp en opmaak: Daan van Schijndel

www.jongehistorici.nl

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Theoretisch kader	8
1.1 Definiëren van een ramp	8
1.2 Collectief geheugen	11
1.2.1 Archive en canon	12
1.2.2 Lieux de mémoire en discussie	16
1.2.3 Bindende factor bij collectief herinneren	18
1.2.4 De treinramp bij Harmelen: in de archives van het nationaal collectief geheugen	20
2 De treinramp bij Harmelen	24
2.1 8 januari 1962	24
2.2 Directe nasleep	28
2.3 Eerste reacties van de Nederlandse Spoorwegen	30
2.4 Geen technisch falen, maar een menselijke fout	31
3 Impact van de ramp op de korte termijn	34
3.1 Berichtgeving in de media	34
3.1.1 Nieuws van het eerste uur: ANP radionieuws	36
3.1.2 Persconferentie NS op 18 januari	38
3.1.3 Woerdense Courant	40
3.2 Onderzoek naar de oorzaak: een menselijke fout	42
3.2.1 Gemeenschappelijk onderzoek	43
3.2.2 Onderzoek van de Spoorwegongevallenraad	46
3.3 Analyse	52

4	Impact van de ramp op de lange termijn	56
4.1	Invoering van een nieuw beveiligingssysteem voor het spoor	58
	4.1.1 Oriëntatie	58
	4.1.2 Continue beïnvloeding	61
4.2	Recente belangstelling	63
	4.2.1 Geen monument	63
	4.2.2 Hans Fictoor	64
	4.2.3 Een monument na vijftig jaar	66
4.3	Analyse	69

Conclusie	71
-----------	----

Literatuurlijst

Error! Bookmark not defined.76

Inleiding

“De spoorweg-recherche heeft vanmiddag, samen met de rijks- en militaire politie de plaats van de ramp afgezet. Op het terrein langs de spoorbaan liepen vanmiddag overlevenden, en familieleden van de reizigers zoekend rond. Geestelijken en soldaten van het Leger des Heils probeerden troost te brengen. De bevolking van Harmelen heeft zich ontfermd over de niet- of lichtgewonden. In alle huiskamers zaten geschokte mensen, die met behulp van koppen koffie weer wat op verhaal kwamen. Het telefoonverkeer in Harmelen was volkomen in de war. Reizigers, die de ramp hebben overleefd, probeerden zo vlug mogelijk hun familieleden gerust te stellen.”¹ Zo werd door het ANP radionieuws de heersende ontsteltenis omschreven die volgde op de grootste treinramp die Nederland ooit gekend heeft. De Woerdense Courant kopte: “Verschrikkelijk! Onvoorstelbaar! [...] Hun reisdoel was verschillend, gelijk waren zij in hun onwetendheid wat hun te wachten stond. Aangenomen mag worden dat ook heel weinigen gedacht hebben aan mogelijk gevaar...”² Minister-president De Quay verklaarde ter plaatse op de radio “zwaar getroffen te zijn en het diepste medelijden te hebben met de nabestaanden. Bij een ongeluk als dit kan men beter zwijgen”, aldus de heer De Quay.³ De koningin onderbrak haar vakantie voor een bezoek aan de gewonden in het ziekenhuis en aan de opgebaarde slachtoffers in de Buurkerk te Utrecht. De regeringen van

¹ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, <http://anp.kb.nl/>, ANP Radiobulletin 08-01-1962, berichtnummer 73.

² Voorpagina van de Woerdense Courant, 12-01-1962. Gedigitaliseerd op de website van de Woerdense Courant.

[http://woerden.courant.nu/index.php?page=0&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-](http://woerden.courant.nu/index.php?page=0&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc)

[1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc](http://woerden.courant.nu/index.php?page=0&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc)

³ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, berichtnummer 83.

België en de Nederlandse Antillen gaven per telegram blijk van hun medeleven.

Op 8 januari 1962 vond de treinramp bij Harmelen plaats. Nabij Harmelen botsten twee treinen nagenoeg frontaal op elkaar waarbij in totaal 93 doden vielen. De chaos en ravage waren groot in de eerste uren na de ramp. De massale toestroom van vrijwilligers, familieleden en ramptoeristen maakten van de plek des onheil een fatal attraction. Deze term gebruikt Chris Rojek om de fascinatie te omschrijven van mensen met plaatsen waar buitensporig veel mensen een plotselinge dood vinden. Plaatsen waar rampen of ongelukken aan veel mensen het leven hebben gekost noemt hij in de categorie fatal attractions een black spot. Black spots zijn een vorm van cultureel erfgoed en jaarlijks goed voor veel toeristen.⁴ Hoewel het rampgebied nabij Harmelen in de eerste uren na de ramp een goed voorbeeld was van een black spot, heeft de treinramp deze status niet kunnen behouden. Hoewel het dodental van 93 ongekend hoog is voor Nederlandse rampen, is deze ramp onbekend bij het grote publiek. Zelfs onder veel studenten Geschiedenis aan de Universiteit van Utrecht is de treinramp bij Harmelen volledig onbekend. Wanneer gevraagd wordt wat de grootste ramp is geweest in Nederland qua dodental na de watersnoodramp van 1953 zijn de meest voorkomende antwoorden de Bijlmerramp (1992) en de vuurwerkrampe in Enschede (2000). Hoewel dat ook grote rampen waren, vielen daar respectievelijk 'maar' 43 en 23 doden. De treinramp zit niet in de canon van het collectief geheugen. De vraag hoe het komt dat deze ogenschijnlijk zeer heftige gebeurtenis niet meer algemeen bekend is, ligt voor de hand.

In deze scriptie is er onderzoek gedaan naar de treinramp bij Harmelen. De hoofdvraag die ik mijzelf stel is: hoe kan het dat de ramp met het grootste aantal dodelijke slachtoffers in Nederland sinds de watersnoodramp van 1953 niet tot de canon van het collectief geheugen hoort. In deze vraag ligt de vooronderstelling besloten dat de treinramp niet tot de canon van het collectief geheugen behoort. Deze

⁴ Rojek, C., 'Fatal Attractions', in: D. Boswell en J. Evans (ed.), *Representing the Nation: A Reader. Histories, heritage and museums* (Londen 1999) 185-207, 185, 186.

vooronderstelling leidt tot de eerste deelvraag: is het wel zo dat de treinramp bij Harmelen niet tot de canon van het collectief geheugen behoort? Om deze vraag te beantwoorden zal ik in het eerste hoofdstuk de theorie rondom de definitie van het begrip ramp behandelen en daarnaast de theorie die hoort bij het collectief geheugen. Volgens rampenonderzoeker Ronald W. Perry is het aantal dodelijke slachtoffers geen goede maatstaf voor het vaststellen van de grootte van een ramp. Het gaat om de impact die een gebeurtenis heeft op sociale systemen.⁵ Deze aanname suggereert dat de ramp wellicht niet zo groot is geweest ondanks het aantal slachtoffers. Cultuurwetenschapper Aleida Assmann verheldert de werking en categorisering van het collectief geheugen. Politieke keuzes spelen volgens Assmann een grote rol in de categorisering van bepaalde gebeurtenissen in het collectief geheugen.⁶ Wellicht zijn er bepaalde keuzes gemaakt door de regering, de Nederlandse Spoorwegen of de media die een rol hebben gespeeld in de perceptie van de treinramp bij Harmelen. Natuurlijk heb ik een keuze gemaakt in de te behandelen en te gebruiken theorie. Ik zal deze keuze in de betreffende hoofdstukken rechtvaardigen.

Na het theoretische hoofdstuk zal ik in het tweede hoofdstuk de treinramp bij Harmelen beschrijven. Het is zinvol om te weten wat er op 8 januari 1962 eigenlijk precies is gebeurd en hoe er op werd gereageerd. Uit het eerste citaat aan het begin van de inleiding blijkt al dat er vooral chaos heerste in de eerste uren na de ramp en dat er honderden mensen om wat voor reden naar de plek van het ongeval kwamen. De informatie uit dit hoofdstuk komt uit verschillende bronnen zoals het verslag van de Spoorwegongevallenraad en een boek over spoorwegongevallen van R.T. Jongerius.

In hoofdstuk drie en vier ga ik de hoofdvraag beantwoorden. Ik zal in die hoofdstukken de impact van de ramp onderzoeken en zaken die een rol hebben gespeeld bij de perceptie van de ramp. In hoofdstuk drie

⁵ R.W. Perry, 'What Is a Disaster?', in: H. Rodriguez, E.L. Quantarelli en R.R. Dynes (ed.), *Handbook of Disaster Research* (New York 2007) 1-15.

⁶ A. Assmann, 'Canon and Archive', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 97-107.

bespreek ik de impact van de treinramp op de korte termijn in de vorm van media-aandacht enerzijds en de rapporten met daarin de verslagen van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp anderzijds. Deelvragen die ik in hoofdstuk drie behandel zijn: hoe werd er bericht door de media in de eerste uren na de ramp? Wat was de oorzaak van de ramp en hoe werd dat bekend gemaakt? Hoe werd hierop gereageerd in de media? Werd er een schuldige aangewezen? In dit hoofdstuk maak ik vooral gebruik van bronnenmateriaal. Het ANP radionieuws is een belangrijke bron van informatie voor het aandeel van de media. Als medium was de radio in die tijd groter dan de televisie. Het ANP nieuws is ook een zeer waardevolle bron voor de eerste reacties van belangrijke actoren, zoals de president van de NS. Ook heb ik landelijke en plaatselijke kranten bekeken. De rapporten die ik heb onderzocht zijn de verslagen van de Spoorwegongevallenraad en van het gemeenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van de ramp. De spoorwegongevallenraad is een onafhankelijk orgaan en het gemeenschappelijk onderzoek werd geleid door een commissie bestaande uit de verschillende Diensten van Exploitatie van de NS. Aan het eind van hoofdstuk drie volgt een analyse over het onderzochte materiaal en een terugkoppeling naar de theorie uit het eerste hoofdstuk.

In hoofdstuk vier bespreek ik de impact van de ramp op de lange termijn. Ten eerste bespreek ik de gang van zaken rond het implementeren van een nieuw beveiligingssysteem door de NS. Vragen die ik hierbij stel zijn: wat voor rol speelde de treinramp in het implementeren van het nieuwe beveiligingssysteem? Wat was de gang van zaken rond het nieuwe beveiligingssysteem en hoe werd hierop gereageerd? Voor dit onderdeel gebruik ik zowel bronnenmateriaal als literatuur. Het bronnenmateriaal bestaat vooral uit vergaderingen van de Raad van Commissarissen van de NS met afgevaardigden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als literatuur gebruik ik voornamelijk het boek Van rampen leren van M.J. van Duin. Van Duin heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het proces rond het implementeren van het nieuwe beveiligingssysteem. Ten tweede

bespreek ik in hoofdstuk vier de hernieuwde aandacht voor de ramp. Volgend jaar op 8 januari 2012, precies 50 jaar na dato, komt er een monument voor de ramp in Harmelen op initiatief van de burgemeester van Harmelen. Daarnaast is er dit jaar een roman uitgekomen over de treinramp en heeft Hans Fictoor, zoon van één van de bij de treinramp omgekomen machinisten, in 2008 een boekje uitgebracht “als monument voor alle slachtoffers”.⁷ Vragen die ik hierbij stel zijn de volgende: waarom was er nog geen monument? Waarom is er nu alsnog een monument nodig? Welke rol speelden de NS en nabestaanden in de komst van een monument? Het verlangen van nabestaanden naar erkenning van de treinramp komt mooi naar voren in een interview dat ik afnam met Hans Fictoor. Als auteur van het boekje over de treinramp krijgt Fictoor veel mailtjes van andere nabestaanden die waardering hebben voor het werk van Fictoor. In een van die mailtjes stond: “kijk, de ramp is niet vergeten in Harmelen. Maar de kans dat het vergeten raakt is heel groot, want de categorie die er nog alles van af weet die sterft langzaam uit”.⁸ Ook op hoofdstuk vier volgt een analyse over het onderzochte materiaal.

In de conclusie geef ik een antwoord op de hoofdvraag hoe het kan het dat de treinramp bij Harmelen niet tot de canon van het collectief geheugen hoort. Door de gang van zaken te onderzoeken bij de receptie van een ramp denk ik een bijdrage te leveren aan het denken over het collectief geheugen. Wanneer wordt een ramp herinnerd? Wat voor factoren en actoren spelen daarbij een rol? Wat voor factoren kunnen een rol spelen bij de interactie tussen de canon en de archives van het collectief geheugen? Ik denk dat dit onderzoek nuttig kan zijn bij het beantwoorden van deze vragen. Daarnaast kan dit onderzoek bijdragen aan het krijgen van een beter begrip van de invloed die het wel of niet actief herinneren van een gebeurtenis heeft op de nabestaanden van een bepaalde gebeurtenis en de rol de media daar in spelen.

⁷ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

⁸ Interview met Fictoor, d.d. 15-03-2011.

1 Theoretisch kader

1.1 Definiëren van een ramp

In het Handbook of disaster research uit 2007 heeft de Amerikaanse socioloog Ronald W. Perry een artikel gepubliceerd waarin hij de verschillende definities bespreekt die academici hanteren bij het wetenschappelijke onderzoek naar rampen. In het brede veld van rampenonderzoek is er weinig consensus over de voorwaarden waaraan een gebeurtenis moet voldoen om een ramp te zijn. Eén van de oorzaken hiervan is volgens Perry dat er nauwelijks aandacht wordt geschonken aan het theoretiseren van dit specifieke vakgebied. Perry stelt zichzelf als doel om orde te scheppen in de chaos.⁹ Een van de constatering die hij doet is dat er in het onderzoeksveld voornamelijk onderzoek gedaan wordt naar natuurrampen. Daarnaast constateert hij dat er in feite geen consensus is over wat een ramp tot een ramp maakt.¹⁰

Een van de belangrijkste conclusies die hij trekt uit zijn vergelijkende onderzoek is dat rampen sociale fenomenen zijn. Een tornado an sich is bijvoorbeeld geen ramp. Wanneer een tornado grote schade aanricht en een samenleving platlegt kan men spreken van een ramp. De tornado is dan slechts de bron van de daadwerkelijke ramp: namelijk de impact die de tornado heeft op individuele personen en op het functioneren van samenlevingen.¹¹ Twee op elkaar botsende treinen zorgen niet per definitie voor een ramp. Het wordt pas een ramp wanneer die twee botsende treinen een grote impact hebben op het functioneren van een sociaal systeem. Perry zegt dat het aantal dodelijke slachtoffers of het aantal verwoeste gebouwen geen goede

⁹ R.W. Perry, 'What Is a Disaster?', in: H. Rodriguez, E.L. Quantarelli en R.R. Dynes (ed.), *Handbook of Disaster Research* (New York 2007) 1-4.

¹⁰ Perry, 'What Is a Disaster?', 14-15.

¹¹ Ibidem, 12.

indicatie zijn voor het bepalen van de grootte van een ramp. Belangrijker is de gradatie waarin samenlevingen niet normaal kunnen functioneren als gevolg van een ramp.¹² Het buitensporige aantal dodelijke slachtoffers van 93 is volgens Perry dus geen voldoende uitgangspunt om de treinramp bij Harmelen een grote ramp te noemen. Om wat te zeggen over de grootte van de ramp moet onderzoek gedaan worden naar de impact van de ramp op het functioneren van de samenleving. Perry geeft geen methode waarop de impact gemeten zou kunnen worden.

De Oostenrijkse cultuurhistoricus Christian Rohr heeft wel een methode opgesteld voor het meten van de impact van overstromingen. De Nederlandse historicus Petra van Dam heeft deze methode onlangs samengevat in een oratie.¹³ In deze methode gaat Rohr uit van zeven kenmerken waaraan een overstroming moet voldoen om van een ramp te kunnen spreken. Deze kenmerken hebben echter te veel betrekking op watersnoodrampen om deze methode zinvol te kunnen gebruiken in deze scriptie. Rohr noemt wel een ander voor deze scriptie belangrijk aspect: de mate waarin men direct of indirect getroffen wordt door de ramp is een graadmeter in zijn methode. Communicatiemiddelen spelen hierbij een grote rol, volgens Rohr. Door de ontwikkeling van communicatiemiddelen voelen steeds meer mensen zich betrokken bij een gebeurtenis simpelweg vanwege het feit dat men er veel meer van mee krijgt. Massale solidariteit naar bijvoorbeeld slachtoffers van een aardbeving in Japan is ondenkbaar in een tijd zonder televisie en internet. De communicatiemogelijkheden zijn vanaf 1962 natuurlijk enorm toegenomen. Op 8 januari 1962 zullen veel mensen immers voor de radio hebben gezeten. De toestroom van mensen naar de plaats van de ramp was zo heftig dat de recherche er aan te pas moest komen om te zorgen dat de situatie niet te onoverzichtelijk werd en de hulpverlening gecoördineerd kon verlopen. Anno 2011 zou er waarschijnlijk non-stop een live televisie-uitzending te volgen zijn. De

¹² Ibidem, 13.

¹³ P.J.E.M. van Dam, 'De amfibische cultuur. Een visie op watersnoodrampen', oratie gehouden 29-10-2010, geraadpleegd op <http://hdl.handle.net/1871/18457>.

beelden van de Bijlmerramp en de ontplofte wijk in Enschede staan op het netvlies gebrand, omdat ze zo voorhanden waren. Dit wil niet zeggen dat er bij de generatiegenoten van 1962 geen beelden op het netvlies staan gebrand. Het polygoonjournaal zond beelden uit en vele schokkende foto's haalden de voorpagina's van de landelijke kranten. Het essentiële verschil tussen de media van toen en nu is de komst van internet en daarbij de live-verbindingen waardoor rampen live en 24/7 te volgen zijn vanuit de eigen woonkamer.¹⁴

Bij het meten van de impact van een ramp is de media een steeds belangrijker factor geworden. In de bundel *Cultural Memory Studies* stelt Barbie Zelizer dat journalisten een grote rol spelen in de representatie van het verleden, ook al zijn zij daar zelf meestal niet mee bezig. Een kenmerk van journalisten is dat zij meestal de eersten zijn die nieuwe informatie over een gebeurtenis publiceren. Daarmee creëren zij de eerste geschiedenis van een bepaalde gebeurtenis. Het is volgens Zelizer de taak van de historicus om het materiaal van journalisten te interpreteren en met behulp van dat materiaal een completere geschiedenis te construeren.¹⁵ De eerste geschiedenis die journalisten creëren is bovendien de eerste informatie die de bevolking te zien of horen krijgt. Daarmee is de rol van de journalisten en de media zeer belangrijk voor de eerste impact van een gebeurtenis. Volgens Zelizer functioneren journalisten en de media als een van de belangrijkste instituties van het opnemen en herinneren van gebeurtenissen. Er is echter nog niet voldoende onderzoek gedaan naar de wisselwerking tussen de media en herinneren. Gezien de prominente plek van de media in het proces van collectief herinneren is het volgens Zelizer zeer wenselijk dat hier meer onderzoek naar gedaan wordt, zodat deze processen beter begrepen kunnen worden.¹⁶

¹⁴ S. Leferink, *Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen* (Utrecht, 2010) 73.

¹⁵ B., Zelizer, 'Journalism's Memory Work' in: A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 379.

¹⁶ B., Zelizer, 'Journalism's Memory Work' in: A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 385-386.

Het meten van de impact van de treinramp bij Harmelen is bijzonder lastig. Ten eerste is de treinramp niet te vergelijken met andere treinrampen, omdat er geen treinrampen van hetzelfde kaliber hebben plaatsgevonden. Ten tweede is de treinramp niet te vergelijken met rampen als de Bijlmerramp en de vuurwerkrampe in Enschede, omdat de communicatietechnologie niet te vergelijken is. Desalniettemin kan de impact van de treinramp gemeten worden. De impact op 'gewone' individuen in de samenleving wordt in deze scriptie niet behandeld. Het is aan wetenschappers in de oral history om hier meer onderzoek naar te doen door middel van het afnemen van interviews met generatiegenoten. Wat ik ga doen is de procedure onderzoeken en analyseren die na de ramp gevolgd is door verschillende actoren, namelijk de landelijke en plaatselijke media, de NS, in mindere mate de regering, de gemeente Harmelen en individuen met een speciale band met de ramp zoals Hans Fictoor. Door deze procedure grondig te bestuderen kan er wel degelijk wat gezegd worden over de impact van de treinramp bij Harmelen op sociale systemen in de samenleving. Voordat ik daar aan toe kom, zal ik nu de theorie rond het collectief geheugen behandelen.

1.2 Collectief geheugen

In 2008 brachten Astrid Erll en Ansgar Nünning het boek *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* uit. Het doel van dit handboek is om een methodologisch kader te creëren rond het relatief nieuwe onderzoeksveld van het collectief geheugen. Door Erll wordt cultural memory als volgt gedefinieerd: "the interplay of present and past in socio-cultural contexts".¹⁷ Deze zeer brede definitie zet het collectieve geheugen neer als de wisselwerking tussen het heden en verleden in een sociaal-culturele context. Volgens Erll is het voordeel van dit ruime uitgangspunt dat de mogelijkheden van het

¹⁷ A., Erll, 'Cultural Memory Studies: An Introduction' in: A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 2.

onderzoeksveld optimaal benut kunnen worden. Het collectief geheugen wordt in velerlei casestudies onderzocht door historici, sociologen, antropologen en neurologen en is hierdoor zeer multidisciplinair te noemen. Om orde te scheppen in deze veelzijdige onderzoeken, is het volgens Erll noodzakelijk om concepten en theorieën bij elkaar te brengen.¹⁸

De begrippen cultural memory en collective memory worden door elkaar gebruikt, maar hebben dezelfde betekenis.¹⁹ Beide begrippen kunnen vertaald worden als collectief geheugen. Het is echter niet voor niets zo dat er ook gesproken wordt van cultural memory. Het culturele aspect duidt volgens Erll namelijk het verschil aan tussen het collectieve en het individuele geheugen. Het individuele geheugen is het daadwerkelijke biologische geheugen. Daarmee is het individuele geheugen voornamelijk object van studie in de psychologie en neurowetenschappen en op minder abstract niveau bij mondelinge geschiedschrijving. Bij het collectieve geheugen wordt de term geheugen in feite gebruikt als een metafoor. Culturele gemeenschappen herinneren niet in de letterlijke zin zoals individuen. Door de media, instanties en gebruiken wordt een gedeeld verleden geconstrueerd. Culturele gemeenschappen kunnen allerlei vormen aannemen en dientengevolge kan men spreken van meerdere collectieve geheugens. Het is daarom van belang te duiden over wiens collectieve geheugen het gaat. Het collectieve geheugen vertoont overeenkomsten met het individuele geheugen met betrekking tot de manieren waarop herinnerd wordt. In zowel het individuele als in het collectieve geheugen spelen selectiviteit en perspectief een grote rol. Overigens is er altijd sprake van een wisselwerking tussen beide vormen van herinnering.²⁰

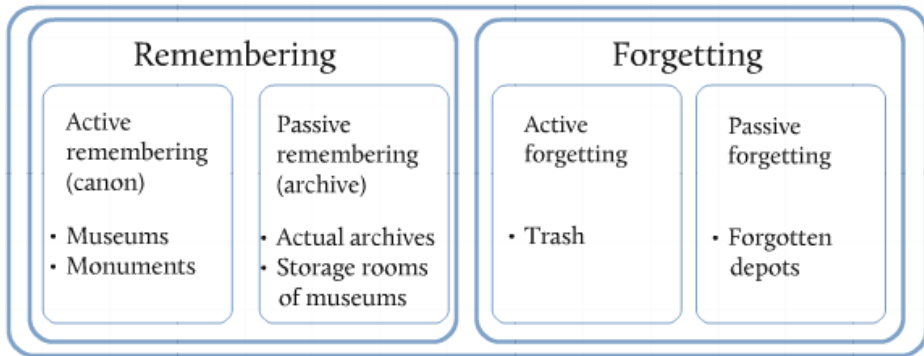
1.2.1 Archive en canon

¹⁸ A. Erll, 'Cultural Memory Studies: An Introduction', 3-7.

¹⁹ A., Erll, 'Cultural Memory Studies: An Introduction' in: A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008), 4.

²⁰ A. Erll, 'Cultural Memory Studies: An Introduction', 2, 5-6.

In de hierboven genoemde bundel over cultural memory zit een artikel van de Duitse cultuurwetenschapper Aleida Assmann waarin zij het concept van het collectief geheugen nader uitwerkt. Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Afbeelding 1: Schematische weergave van de werking van het collectief geheugen.²¹

Het schema dient ter verduidelijking van de werking van het collectief geheugen. A. Assmann²² gebruikt het schema voor het collectief geheugen van een natiestaat: het nationaal collectief geheugen. Zij verdeelt het collectief geheugen ten eerste in herinneren en vergeten. Beide aspecten kunnen zowel actief als passief plaatsvinden. Gebeurtenissen die vergeten worden vallen concreet gezien niet binnen het collectief geheugen. Onder actief vergeten wordt het bewust weggooien of negeren van materiaal verstaan. Ook het toepassen van censuur hoort hierbij. Bij passief vergeten is er sprake van onbewust vergeten. Materiaal verdwijnt in depots waarvan niemand (meer) weet waar ze toe dienen. Een belangrijke constatering die zij doet is dat vergeten meer de regel is dan de uitzondering. In principe wordt alles

²¹ Eigen weergave van schema uit: A. Assmann, 'Canon and Archive', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 99.

²² Ik gebruik de voorletter van A. Assmann omdat de auteurs J. en A. Assmann anders niet uit elkaar zijn te houden.

vergeten en zijn herinneringen uitzonderingen. Er zijn voorzorgsmaatregelen nodig als culturele instanties om collectief herinneren mogelijk te maken.²³

Belangrijk voor dit onderzoek is de verdeling binnen het herinneren. Net als bij het vergeten wordt ook bij het herinneren een verdeling gemaakt tussen actief en passief. Wat actief wordt herinnerd belandt in de canon van het collectief geheugen en wat passief wordt herinnerd belandt in de archives. Het actieve collectieve geheugen bestaat uit drie categorieën: religie, kunst en geschiedenis. De term canon past het best bij de religieuze categorie, omdat de term 'canonization' van oorsprong 'sanctification' betekent. Tot de religieuze categorie behoren bijvoorbeeld kerken en heiligen, maar ook oude religieuze teksten waarvan de bedoeling is dat ze nooit worden veranderd, maar worden gebruikt bij religieuze rituelen en interpretaties zoals de Bijbel en de Koran. Volgens A. Assmann veranderde deze religieuze canon in een canon van klassiekers naarmate de samenleving verseculariseerde en moderniseerde: de kunst categorie. Deze categorie is veel minder statisch en veel veranderlijker dan de religieuze canon. Klassieke werken zijn meer onderhevig aan de trends van een samenleving dan de teksten uit de religieuze categorie. Klassieke werken zijn noodzakelijk in de academische wereld en dienen als referentiekader voor de wetenschap. De geschiedenis categorie dient als nationaal collectief geheugen van natiestaten. Natiestaten refereren aan gebeurtenissen uit hun verleden om een eigen collectieve geschiedenis te construeren. De nationale geschiedenis wordt onderwezen in schoolboeken. Het nationaal collectief geheugen wordt geconstrueerd door het oprichten van monumenten of het tentoonstellen van materiaal in culturele instellingen zoals musea, maar ook door het instellen van nationale herdenkingsdata.²⁴ De nationale herdenking van de Tweede Wereldoorlog en nationale viering van de bevrijding op respectievelijk 4

²³ A. Assmann, 'Canon and Archive', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 97-98.

²⁴ A. Assmann, 'Canon and Archive', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) , 100-101.

en 5 mei zijn hiervan een goed voorbeeld. In de verdeling van A. Assmann zou de treinramp te plaatsen zijn in de categorie 'geschiedenis', aangezien de treinramp niet in de religieuze of klassieke canon past. De categorie 'geschiedenis' is, veel meer dan de categorieën religie en kunst, gebaseerd op het representeren van gebeurtenissen.

Het passief collectief herinneren, oftewel de archives van het collectief geheugen wordt door A. Assmann treffend omschreven als een *lost and found office*.²⁵ Gevonden voorwerpen worden wel opgeslagen, maar als niemand ze op komt halen blijven ze ongebruikt liggen en worden ze uiteindelijk weggegooid. Zo werkt het ook met archiefmateriaal. Archieven dateren terug tot het ontstaan van bureaucratische apparaten en dienden volgens A. Assmann voornamelijk als politieke instrumenten voor het legitimeren van de macht en disciplineren van het volk. Toen de archieven geen politieke functie meer vervulden, omdat de relevantie ervan door het verstrijken van de tijd was achterhaald, veranderden de politieke archieven in historische archieven. Het materiaal dat opgeslagen wordt in historische archieven ligt er wel, maar wordt niet geïnterpreteerd. Zonder interpretatie is archiefmateriaal in principe zonder (herinnerende) functie. Pas wanneer de wetenschapper het archiefmateriaal opzoekt en interpreteert kan het van waarde zijn voor de canon van het collectief geheugen.²⁶ A. Assmann ziet de archives van het collectief geheugen als een zeer waardevol aspect van de samenleving. Herinneren gaat immers niet zonder vergeten, maar door archives in leven te houden blijven herinneringen in ieder geval bewaard.

Er bestaan geen heldere en algemeen geaccepteerde criteria voor wat actief herinnerd zou moeten worden of wat zou moeten circuleren in de archives van het collectief geheugen. A. Assmann benadrukt dat de canon en de archives van het collectief geheugen zeker geen statische, gesloten eenheden zijn. Er is volop interactie mogelijk. Wat eens tot de canon hoorde kan ook verdwijnen in de archives en dat pad kan ook andersom bewandeld worden. Wel is het zo dat een samenleving zonder

²⁵ A. Assmann, 'Canon and Archive', 106.

²⁶ Ibidem, 103-104.

passief collectief geheugen kan bestaan in tegenstelling tot een samenleving zonder actief collectief geheugen. Daarbij valt te denken aan gemeenschappen die niet (kunnen) schrijven, waarbij het collectief geheugen gelimiteerd is aan de grenzen van het daadwerkelijke geheugen van individuen.²⁷ A. Assmann gaat verder niet in op de werking van de interactie tussen de archives en canon van het collectief geheugen.

1.2.2 Lieux de mémoire en discussie

In de culturele geschiedschrijving en de sociale wetenschappen wordt volgens Erll veel gewerkt met het concept van lieux de mémoire van Pierre Nora.²⁸ Zo ook door Jan Assmann in een artikel dat nauw aansluit bij het hiervoor behandelde artikel van zijn vrouw Aleida Assmann. J. Assmann heeft het niet over lieux de mémoire, maar over mnemonic sites. Deze term is afgeleid uit het Oudgrieks: het woord mnemosyne gebruikten de Grieken om herinnering aan te duiden. Mnemonic sites, of mnemonische plaatsen, dienen als geheugensteuntje. Zij kunnen het geheugen een bepaalde impuls geven, waardoor collectief herinneren mogelijk wordt. Mnemonische plaatsen zijn musea, archieven en bibliotheken, maar er zijn ook mnemonische objecten zoals monumenten. Mnemonische plaatsen of objecten dienen niet alleen als geheugensteuntje, maar zijn volgens J. Assmann noodzakelijk voor het functioneren van het collectief geheugen.²⁹ Zonder mnemonische plaatsen of objecten is actief collectief herinneren niet mogelijk.

Ann Rigney stelt in dezelfde bundel dat een mnemonisch object niet zonder meer een mnemonisch object blijft. Daarmee bedoelt Rigney dat

²⁷ A. Assmann, 'Canon and Archive', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008), 104-105.

²⁸ A. Erll, 'Cultural Memory Studies: An Introduction' in: A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 5.

²⁹ J. Assmann, 'Communicative and Cultural Memory', in A. Erll en A. Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 109-111.

het object of de plaats an sich geen mnemonische functie heeft. Het is de discussie omtrent een mnemonisch object die zorgt voor de mnemonische functie. Bij het plaatsen van een monument is er namelijk altijd discussie over de vragen waar het geplaatst moet worden en hoe het verleden gerepresenteerd moet worden. De collectieve herinnering is constant in beweging. Het is geen statische entiteit. Zo kan het gebeuren dat monumenten hun mnemonische functie verliezen. Dit kan gebeuren doordat er geen discussie meer over is. Een standbeeld van het een of ander kan hierdoor vervallen in een object met enkel esthetische waarde. Het geheugen van voorbijgangers wordt in dat geval niet (meer) getriggerd en het monument herinnert hen niet aan de gebeurtenis die het monument representeert.³⁰ Een standbeeld van Napoleon zal bijvoorbeeld niet tot in de lengte der dagen iedere voorbijganger herinneren aan een bepaalde historische periode uit de Nederlandse geschiedenis.

In de vorige alinea geeft Rigney een voorwaarde voor de mnemonische functie van een monument of plaats: er moet een bepaalde discussie over gaande zijn, omdat het monument of de plaats zijn mnemonische functie kan verliezen. Als gevolg daarvan zou de gerepresenteerde historische gebeurtenis in de archives kunnen belanden. Deze constatering is niet zo vreemd aangezien A. Assmann al aantoonde dat het actieve en passieve collectief geheugen niet statisch zijn. Los van het feit dat bestaande monumenten hun mnemonische functie zouden kunnen verliezen, kan een monument dat er nooit is gekomen überhaupt geen mnemonische functie vervullen. Het niet creëren van een monument is daarmee veel nadeliger voor het actieve collectief geheugen, dan een monument waarover geen discussie meer is.

³⁰ A. Rigney, 'The Dynamics of Remembrance Texts Between Monumentality and Morphing', in A. Erll en A. Nünning (ed.) *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 345, 346.

1.2.3 Bindende factor bij collectief herinneren

Naast de hiervoor genoemde voorwaarden voor het collectief geheugen, speelt er een meer pragmatisch aspect bij het collectief herinneren. Hier moet collectief herinneren meer letterlijk genomen worden. Socioloog Anne Eyre signaleert een bepaalde trend onder slachtoffers van een ramp die op een bepaalde manier met elkaar verbonden zijn. Zij spreekt van community commemoration oftewel gemeenschapsherdenking. Als voorbeeld hiervan geeft Eyre de Hillsborough ramp die zich voltrok in 1989. In het Hillsborough voetbalstadion in Sheffield kwamen destijds 96 fans van de voetbalclub Liverpool FC om het leven. De dag na deze ramp hadden sommige mensen bloemen neergelegd voor het Anfield stadion van Liverpool. In de weken daarop hebben meer dan één miljoen mensen het stadion bezocht om daar bloemen neer te leggen of andere tributen om de slachtoffers te herdenken.³¹

Als verklaring voor deze spontane en massale gemeenschappelijke herdenking geeft Eyre de verbondenheid van de slachtoffers. Alle 96 slachtoffers waren fan van dezelfde voetbalclub. Eyre haalt een vergelijkend onderzoek aan waarin het proces van rouwen van de Hillsborough ramp vergeleken wordt met het rouwproces bij vliegtuigen- en treinrampen in Engeland in de twaalf maanden voor de ramp, waarbij in totaal meer dan 300 slachtoffers te betreuren vielen. Bij geen van die rampen ontstond een vergelijkbaar gemeenschappelijk rouwproces. Het gefragmenteerde rouwproces bij deze rampen correspondeerde met het feit dat de slachtoffers elkaar in de meeste gevallen niet kenden. Natuurlijk was er net zo veel verdriet bij de nabestaanden, maar dat kon niet massaal gedeeld worden.³² Bovendien was er een plaats voor het collectieve rouwproces, namelijk het stadion van Liverpool F.C., wat als mnemonisch object voor de ramp fungeerde.

³¹ A. Eyre, 'Remembering: Community Commemoration After Disaster', in: H. Rodriguez, E.L. Quantarelli en R.R. Dynes (ed.), *Handbook of Disaster Research* (New York 2007) 444.

³² A. Eyre, 'Remembering: Community Commemoration After Disaster', 444-445.

Onderzoekers van het collectief geheugen constateren dat het collectief geheugen een constructie is. Dat betekent dat het collectief geheugen zeer subjectief is. Er wordt namelijk in veel gevallen een bewuste keuze gemaakt op het gebied van de verdeling van gebeurtenissen in de categorieën archive en canon van het collectief geheugen. Gebeurtenissen die in de archives van het collectieve geheugen geraken, worden niet actief herinnerd. Gebeurtenissen die in het canon deel van het collectieve geheugen blijven, zijn gebeurtenissen die de meeste mensen zich herinneren. Op basis waarvan deze verdeling wordt gemaakt is zeer onduidelijk en arbitrair. Er is bovendien geen consensus over waaraan een gebeurtenis zou moeten voldoen om in een bepaalde categorie terecht te komen. Naast deze verdeling wordt er bepaald of er en wat voor mnemonische objecten er komen voor bepaalde gebeurtenissen. Een goed voorbeeld is het instellen van een daadwerkelijke canon zoals we dat hier in Nederland kennen: een lijst met een aantal gebeurtenissen, die iedere Nederlander zou moeten kennen. Actief collectief herinneren gebeurt in drie categorieën: religie, kunst en geschiedenis. De treinramp zou onder de categorie geschiedenis vallen. Wanneer de treinramp zou behoren tot de canon van het nationaal collectief geheugen van Nederland zouden er dus sporen te vinden moeten zijn in (school)boeken over de geschiedenis van Nederland. Daarnaast wordt er een grote importantie toegeschreven aan mnemonische objecten en de discussie daarover voor het active gedeelte van het collectief geheugen. Ik heb daar het niet creëren van mnemonische objecten aan toegevoegd. Voor het collectief geheugen speelt ten slotte ook de verbondenheid van de slachtoffers een grote rol. Deze theoretische inleiding biedt handvaten om te onderzoeken of en te beargumenteren valt dat de treinramp bij Harmelen inderdaad in de archives van het collectief geheugen zit.

1.2.4 De treinramp bij Harmelen: in de archives van het nationaal collectief geheugen

In 1993 begint R.T. Jongerius zijn boek over spoorwegongevallen als volgt: “Wie denkt er bij ‘Harmelen’ niet onmiddellijk aan de frontale treinbotsing uit 1962: met 93 doden en 53 zwaargewonden het zwaarste ongeval uit de Nederlandse spoorweggeschiedenis.”³³ 17 jaar later neem ik een interview af met H. Fictoor, zoon van een van de twee bij de treinramp omgekomen machinisten. Hij vertelt over een gesprek met een serveerster in Harmelen, een paar jaar daarvoor: “Nou en dat zit je wat te praten, met de mevrouw die daar bediende: ‘we zitten hier te wachten op een journalist van het Groene Hart, voor een interview over de treinramp.’ ‘Oh, U bedoelt bij de Punt.’ Dan zit je in Harmelen hè?!” De serveerster die in Harmelen werkt heeft wellicht nooit van de treinramp bij Harmelen gehoord. De bewuste serveerster denkt bij het horen van ‘treinramp’ in ieder geval aan de treinkaping in 1977. Juist in Harmelen zou je verwachten dat de mensen, zoals Jongerius veronderstelt, meteen aan de treinramp 1962 denken wanneer het over een treinramp gaat. Blijkbaar is het niet (meer) zo vanzelfsprekend dat de treinramp bij Harmelen de bekendheid geniet als Jongerius in 1993 dacht.

De treinramp bij Harmelen heeft geen plekje kunnen veroveren in het recente boek van Wim van den Doel met als titel *Plaatsen van herinnering*, het Nederlandse equivalent van *lieux de mémoire*.³⁴ Hoewel duidelijk is geworden dat de scheidslijn tussen canon en archives niet altijd even duidelijk is, is dit een aanwijzing dat de treinramp bij Harmelen niet tot de canon van ons collectief geheugen hoort, maar eerder tot de archives.

Ten eerste is er geen monument voor de treinramp waar je naar toe kan. Er is wel een algemeen monument van de Nederlandse Spoorwegen. Dat monument staat in Utrecht en is bestemd voor alle rond het spoor omgekomen mensen. Volgens Fictoor doet dit

³³ R.T. Jongerius, *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993* (Haarlem 1993) 9.

³⁴ W. van den Doel, *Plaatsen van herinnering* deel 4 (Amsterdam 2006).

monument allerm minst recht aan de slachtoffers van de treinramp bij Harmelen. Zijn redenen hiervoor zijn als volgt: “... in de eerste plaats staat er niet bij waarvoor dat monument er staat. Dat staat nergens! In de tweede plaats zag het er niet uit op dat moment. Op de derde plaats, je moet door de modder heen om er te komen, want er is niet eens een stenen paadje naar het monument toe. Geen bankje staat er waar je even kan zitten, voor als je even wilt terugdenken aan datgene wat er gebeurd is. En op de laatste plaats, dat monument staat er [...] voor alle mensen die zijn omgekomen op het spoor. Dus ook voor mensen van zelfdoding.”³⁵ Fictoor verwoordt hiermee de kritiek van veel nabestaanden: het monument staat daar niet voor de treinramp bij Harmelen, het is daar niet voor hen. Hoewel er dus een algemeen monument bestaat van de NS, ontbreekt er een specifiek mnemonisch monument, waardoor er van actieve collectieve herinnering geen sprake kan zijn. Het algemene monument van de NS staat er overigens pas vanaf 2004.

A. Assmann benadrukt dat de actieve historische collectieve herinnering onderwezen wordt en wordt opgenomen in de schoolboeken. Een greep uit recente schoolboeken leert dat de treinramp er niet in voorkomt. In bijvoorbeeld het VWO geschiedenisboek MeMo uit 1999 is de treinramp het vermelden niet waard.³⁶ In het recent ontwikkelde tijdvakkenmodel is eveneens geen plek voor de treinramp. Na de tien tijdvakken volgde de Nederlandse canon. De watersnood van 1953 zit daar bijvoorbeeld wel in, evenals de aanleg van de eerste treinrails.³⁷

Algemene, maar ook meer gespecificeerde historische werken over Nederland en de NS vermelden de treinramp ook niet. Bekende titels als *Verleden van Nederland*³⁸ en *Techniek in Nederland* in de twintigste

³⁵ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

³⁶ I. van Mane en W. Miedema, MeMo. Geschiedenis voor de tweede fase. Basisboek VWO (Den Bosch, 1999).

³⁷ Commissie Ontwikkeling Nederlandse Canon, *entoen.nu*, de canon van Nederland.

Rapport van de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Canon deel B (Den Haag 2006).

³⁸ G. Mak, e.a., *Verleden van Nederland* (Amsterdam, Antwerpen 2008).

eeuw³⁹ komen niet aan de treinramp toe. Het is op zich niet bijzonder verwonderlijk dat Geert Mak de treinramp niet behandelt in zijn *Verleden van Nederland*. Het is immers niet mogelijk om alle gebeurtenissen te behandelen. Wat wel opvallend is, is de plaats van de treinramp in de twee grote geschiedenisboeken over de spoorwegen in Nederland. In zowel *Het Spoor 150 jaar Spoorwegen in Nederland* onder redactie van J.A. Faber uit 1989⁴⁰ als in *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* van G. Veenendaal uit 2008⁴¹ is de grootste treinramp uit de Nederlandse geschiedenis niet meer dan een kanttekening. Voor meer uitgebreid onderzoek naar de treinramp is er het boek *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993* van historicus R.T. Jongerius en Van rampen leren, de dissertatie aan de Rijksuniversiteit van Leiden van Menno van Duin.⁴² Het feit dat de ramp het vermelden nauwelijks waard is in algemene, onafhankelijke geschiedenisboeken over de NS is een indicatie dat de treinramp niet in de canon van het collectief geheugen zit. De treinramp is op het eerste gezicht niet een erg belangrijke en ingrijpende gebeurtenis geweest voor de NS. Slechts in zeer specifieke boeken krijgt de treinramp immers uitgebreide aandacht.

Bovenstaande suggereert dat de treinramp in de archives is beland aangezien er geen tastbare mnemonische objecten of plaatsen zijn gecreëerd. Er is natuurlijk een oudere generatie die de ramp bewust heeft meegemaakt. Voor hen zit de ramp wel in het collectief geheugen. Zoals in de inleiding beschreven leeft de ramp zeker nog bij de nabestaanden: “de ramp is niet vergeten in Harmelen. Maar de kans dat het vergeten raakt is heel groot, want de categorie die er nog alles van af weet die sterft langzaam uit”.⁴³ Het feit dat de treinramp nu alleen nog

³⁹ J.W. Schot, *Techniek in Nederland in de 20e eeuw*. Deel 5: Transport en Communicatie, (1998).

⁴⁰ J.W.P.P. Noort, ‘Gemengde gevoelens. Vijftig jaar in de relatie NS-overheid.’, in: J.A. Faber (red.), *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland* (Utrecht 1989).

⁴¹ G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu* (Amsterdam, 2008).

⁴² R.T. Jongerius, *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993* (Haarlem 1993), M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992).

⁴³ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

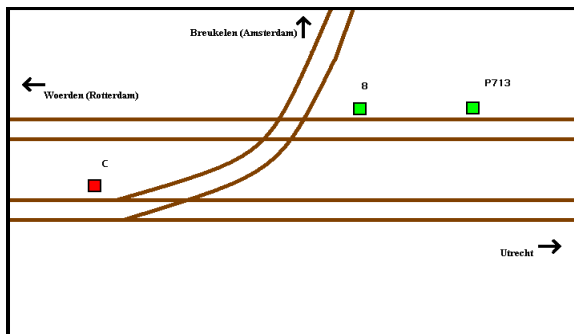
bekend is en leeft bij een bepaalde generatie betekent niet dat de ramp in de active categorie zit van het nationaal collectief geheugen.

In dit hoofdstuk heb ik geprobeerd duidelijk te maken dat de treinramp bij Harmelen in de archives van het nationaal collectief geheugen is beland. Dit hoeft in principe helemaal niet erg te zijn. Het relatief hoge aantal slachtoffers hoeft immers niets te betekenen voor de grootte van een ramp. Op het eerste gezicht heeft de treinramp niet zoveel impact gehad op de samenleving. Geschiedenisboeken over de NS vinden het vermelden van de ramp nauwelijks de moeite waard. Bovenstaande roept wellicht de vraag op of het wel interessant is om te onderzoeken waarom de treinramp niet in de canon van het collectief geheugen zit. Hieraan liggen onder andere recente ontwikkelingen ten grondslag. Onlangs heeft de burgemeester van Harmelen besloten om een monument te plaatsen voor de treinramp. 8 januari 2012 moet het onthuld worden. Dat is precies 50 jaar na de ramp. Dit gegeven is in principe al reden genoeg om de treinramp nader te onderzoeken. Want waarom is het nu opeens nodig, 50 jaar na dato, om een monument te plaatsen voor een treinramp waarvan de impact toch beperkt was? Er is blijkbaar behoefte aan. Het feit dat de ramp recentelijk weer volop in de aandacht is geeft het dynamische karakter aan van het collectieve geheugen. Om een antwoord te geven op de vraag hoe het kan dat de treinramp bij Harmelen in de archives van het collectief geheugen is beland, is het eerst nodig om na te gaan wat er precies is gebeurd op 8 januari 1962.

2 De treinramp bij Harmelen

2.1 8 januari 1962

In de vroege ochtend van 8 januari 1962 vond de grootste treinramp in de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen plaats. Nabij Harmelen, tussen Woerden en Utrecht, kwamen twee treinen om 9.19 uur vrijwel frontaal met elkaar in botsing op een gelijkvloerse splitsing. Bij de ramp kwamen in totaal 93 mensen om het leven onder wie de beide machinisten en raakten 52 mensen gewond.

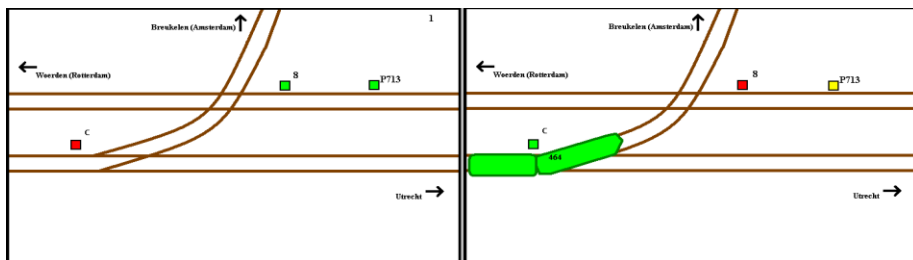


Afbeelding 2: schematische weegave van de gelijkvloerse kruising nabij Harmelen.⁴⁴

Op afbeelding 2 is de situatie te zien van de kruising waar de botsing heeft plaatsgevonden. Uit de richting van Rotterdam kwam de groene stoptrein 464 met bestemming Amsterdam. Deze trein werd bestuurd

⁴⁴ Figuur gemaakt door auteur en gebaseerd op het rapport van de Spoorwegongevallenraad: Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

door machinist Fictoor en moest voor de richting Amsterdam linksaf slaan en daarmee het spoor kruisen. Uit de richting Utrecht kwam de blauwe sneltrein 164 met bestemming Rotterdam. De machinist van deze trein was Van der Leer. Normaal gesproken had de blauwe sneltrein voorrang op deze kruising, vandaar dat de seinen 8 en P713 beiden groen zijn en het sein C rood. Op 8 januari 1962 had de blauwe sneltrein echter vertraging. Dienstdoende treindienstleider Kwakkenbos besloot daarom de groene stoptrein 464, die anders nodeloos zou moeten wachten voor een rood sein, voorrang te geven. Door dit in te voeren op zijn bedieningstableau zorgde het NX-beveiligingssysteem ervoor dat de seinen 8 en P713 op respectievelijk rood en geel sprongen.

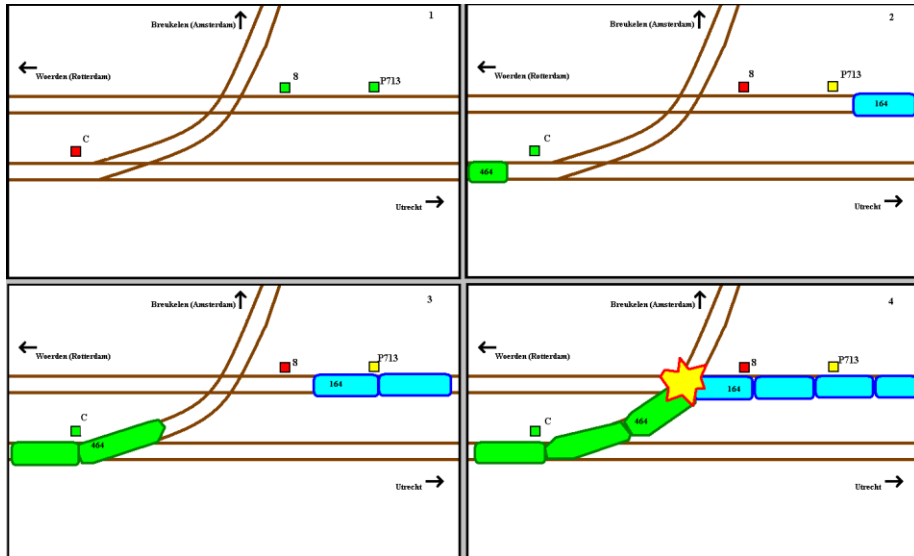


Afbeelding 3: schematische weegave situatie bij Harmelen.⁴⁵

Een geel sein betekent dat de machinist de trein moet afremmen naar 30 km/h en een rood sein betekent dat de machinist de trein moet stoppen. Het NX-beveiligingssysteem zorgde er dus voor dat de blauwe sneltrein 164 niet door zou mogen rijden en de groene stoptrein 464 veilig de kruising over zou kunnen steken. In theorie was er dus niks aan de hand. Om wat voor reden dan ook is de blauwe sneltrein 164 op volle snelheid door het gele sein heen gereden. Uit onderzoek is gebleken dat er op het laatste moment, waarschijnlijk bij het zien van het rode sein,

⁴⁵ Figuur gemaakt door auteur en gebaseerd op het rapport van de Spoorwegongevallenraad: Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

nog is geremd. Dat was echter te laat. Schematisch zag de hele situatie er als volgt uit:



Afbeelding 4: schematische weegave van de treinramp bij Harmelen.⁴⁶

Op afbeelding 4 is te zien hoe de groene stoptrein 464 voor de blauwe sneltrein 161 langs zou kunnen kruisen, die wacht voor het rode sein 8. De afbeelding laat zien dat dit niet is gebeurd. In tegenstelling tot wat de seinen voorschreven is de blauwe sneltrein 161 door het rode sein gereden en daardoor vol op de groene stoptrein ingegreden.

Treindienstleider Kwakkenbos heeft meteen kunnen zien dat er iets mis was. Op zijn tableau bleven namelijk de zogenaamde 'bezetlampjes' branden voor de bewuste baanvakken. Daar kon hij uit opmaken dat er of een storing was met de apparatuur of een botsing had plaatsgevonden. Na een telefoontje met een functionaris die aan het werk was in de buurt van het ongeluk werd duidelijk dat het om een nagenoeg frontale botsing ging. Vervolgens gingen de alarmbellen

⁴⁶ Figuur gemaakt door auteur en gebaseerd op het rapport van de Spoorwegongevallenraad: Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

rinkelen. Bij de botsing kantelde de locomotief van de blauwe sneltrein. De voorste treinstellen van beide treinen reden volledig in elkaar. De ravage was enorm.



Afbeelding 5: foto van de ravage.⁴⁷

In de gele cirkel zijn de gekantelde locomotief en de twee in elkaar gereden treinstellen nauwelijks meer te onderscheiden. Het is een berg verwrongen staal. Het behoeft weinig inlevingsvermogen dat de meeste dodelijke slachtoffers zich bevonden in deze voorste treinstellen. De achterste treinstellen van beide treinen zijn niet of nauwelijks

⁴⁷ Kleuren aangebracht door auteur. Foto uit R.T. Jongerius, *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993* (Haarlem 1993) 142.

beschadigd en ook niet ontspoord. Naar schatting zaten er 180 passagiers in de groene stoptrein en 900 in de blauwe sneltrein.⁴⁸

2.2 Directe nasleep

De treinramp was natuurlijk groot nieuws. Het ANP radionieuws speelde daarin een grote rol, aangezien de radio het belangrijkste medium was om het nieuws over de ramp te verspreiden en bovendien ter plaatse was. Verder kwam er in eerste instantie allerlei spontane hulp op gang, voordat de hulpverlening in een later stadium werd overgenomen door de GGD en de NS. Die waren tussen 10:15 uur en 10:30 uur ter plaatse. Een uur later waren alle gewonden afgevoerd naar ziekenhuizen in Woerden en Utrecht. Hierna werd begonnen aan het bergen van de dodelijke slachtoffers. Zij werden naar het Militair Hospitaal 'Oog in Al' gebracht. Pas om 02:00 uur 's nachts werd het laatste dodelijke slachtoffer geborgen. Dit had alles te maken met de berg staal die met staalbranders uit elkaar gehaald moest worden.⁴⁹

Er is veel onderzoek gedaan naar de hulpverlening na de treinramp. Het feit dat de hulpdiensten er een uur voor nodig hadden om ter plaatse te zijn, zou tegenwoordig niet meer worden geaccepteerd. In haar boek 'Kramp na de ramp' schrijft historicus S. Leferink hierover het volgende: "hoewel de BB (Bescherming Bevolking, red.) bij zo'n grootschalig ongeluk een rol had kunnen vervullen, bleef zij onzichtbaar. De brandweer was nog een strikt lokale organisatie, met in elk dorp een eigen alarmnummer. De ambulance was meestal bij de plaatselijk garage ondergebracht en de medische kennis van het ambulancepersoneel reikt niet verder dan een EHBO-opleiding. Zodra het alarm was gegeven, rukten vijf(!) ziekenauto's uit. Daarnaast werden vijf stadsbussen in korte tijd omgebouwd voor het vervoer van elk acht gewonden en naar de plek des onheil gestuurd. De ziekenauto's konden drie brancards

⁴⁸ Paragraaf is gebaseerd op R.T. Jongerius, *Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993* (Haarlem 1993) 142-145.

⁴⁹ Paragraaf is gebaseerd op M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992) 88-91.

bergen en moesten heen en weer rijden om alle gewonden te vervoeren. Op 12 januari werd een dag van nationale rouw afgekondigd, en daarmee was de kous min of meer af. Voor de slachtoffers, hun familie en de hulpverleners was nauwelijks nazorg.”⁵⁰ Uit dit citaat blijkt een verschil met de eisen die heden ten dage aan hulpverlening en nazorg gesteld worden. De treinramp is echter volgens Leferink geen aanleiding geweest voor de ontwikkeling van de hulpverlening en nazorg bij rampen zoals de treinramp wel aanleiding was voor de omvangrijke invoering van een heel nieuw beveiligingssysteem van het spoorwegennetwerk.

De ramp werd een zogenoemde fatal attraction.⁵¹ De politie had al snel de handen vol aan het tegenhouden van ramptoeristen die de slachtofferhulp er niet overzichtelijker op maakte. Koningin Juliana onderbrak haar vakantie om een bezoek te brengen aan de slachtoffers die uiteindelijk lagen opgebaard in de Buurkerk in Utrecht.⁵² De machinisten lagen daar niet. Hans Fictoor vertelt daarover: “De Spoorwegen trokken alles uit de kast om iedereen goed op te vangen. In de Buurkerk in Utrecht, daar werden al die kisten neergezet, rijen kisten, met kaartjes eraan met wie het mogelijk zou kunnen zijn. En van wie het nog niet helemaal duidelijk was. En al die ouders, familie, vrienden werden daar ontvangen door allerlei hulpverleners. Mensen van het Leger des Heils, van het Rode Kruis, noem ze allemaal maar op. Het was één grote hulpverleningsorganisatie die zich daar mee bezig hield. Ze realiseerden zich niet, dat er ook nog twee personeelsleden waren, de twee mannen van het spoor, die twee machinisten, die in Oog in Al in dat hokkie lagen.”⁵³ De machinisten lagen daar wel met een reden, hoe vervelend die ook was. Er moest autopsie gepleegd worden

⁵⁰ S. Leferink, *Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen* (Utrecht, 2010) 27.

⁵¹ C., Rojek, ‘Fatal Attractions’, in: D. Boswell en J. Evans (ed.), *Representing the Nation: A Reader. Histories, heritage and museums* (Londen 1999) 185-207, 185, 186.

⁵² ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 09-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/09>, berichtnummers 1, 3, 4, 6, 25, 29, 32, 49, 77, 78, 79, 86, 87, 88.

⁵³ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

op de lichamen om bepaalde dingen uit te sluiten in het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Dat onderzoek startte direct, zowel het onderzoek van de Spoorwegongevallenraad als het interne onderzoek door de NS.

2.3 Eerste reacties van de Nederlandse Spoorwegen

De NS hebben direct het boetekleed aangetrokken. Op 9 januari kondigden ze via de radio aan de begrafeniskosten van de slachtoffers te zullen vergoeden en medewerkers langs de nabestaanden te sturen om daar te inventariseren of er nog hulp nodig was.⁵⁴ In een persconferentie gegeven door de NS werd vermeld dat het betalen van de begrafenissen geen kwestie was van wettelijke aansprakelijkheid, maar van goodwill: “Van onze opvatting in deze (kwestie van aansprakelijkheid, red.) kan reeds getuigen, dat de NS zich bereid heeft verklaard de begrafeniskosten voor haar rekening te nemen, ook al zou hiertoe voor NS geen wettelijke verplichting bestaan.”⁵⁵ Volgens Hans Fictoor was het allemaal niet zo mooi als hier verwoord is door de NS. Volgens Fictoor kon de NS niet anders dan zulk een geste doen, doordat er zoveel publiciteit was: “De begrafeniskosten, van mijn vader, zijn bij uitzondering betaald door de Spoorwegen. Als er een ongeval gebeurt moeten de mensen zelf voor een begrafenis zorgen. Daar doen de Spoorwegen helemaal niets aan. Maar vanwege de publiciteit, konden ze niet anders!”⁵⁶ Er is naar buiten toe door de NS constant gesproken over een ongeluk door menselijk falen in plaats van over een ramp. Aan de ene kant werd de ramp hierdoor gebagatelliseerd. Aan de andere kant wongen de NS zich wel in allerlei bochten om zoveel mogelijk schadeposten van nabestaanden te vergoeden. Deze houding van de NS

⁵⁴ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 09-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/09>, berichtnummers 1, 3, 4, 6, 25, 29, 32, 49, 77, 78, 79, 86, 87, 88.

⁵⁵ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

⁵⁶ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

is nader beschouwd paradoxaal te noemen. In het volgende hoofdstuk zal ik hier verder op ingaan.

2.4 Geen technisch falen, maar een menselijke fout

Naast de officiële eerste verklaringen door de NS op de radio, is er een boekje uitgegeven door stichting IVIO (Instituut Voor Individueel Onderwijs). Stichting IVIO was een door het ministerie van Sociale Zaken ingestelde stichting om de ‘mentale aftakeling’ van de samenleving te voorkomen.⁵⁷ Eén van de dingen die het IVIO deed was het uitgeven van de AO-reeks (Actuele Onderwerpen). Dit waren boekjes die werden gebruikt in het onderwijs. J.F.A.M. Entken, een treinenkenner, schreef het boekje over de treinramp. Het boekje verscheen snel: negen dagen na de ramp op 17 januari 1962.

Entken begint zijn boekje ‘Treinramp’ met het statement dat niet Nederland, maar de NS zijn getroffen door een ramp: “Van de Spoorwegen uit bekeken, is het een onvoorstelbaar grote ramp.”⁵⁸ Ongeveer 90 dodelijke slachtoffers zijn er volgens hem op dat moment te tellen. Het waren op dat moment 92 dodelijke slachtoffers. Dit is iets wat Entken had kunnen weten. Blijkbaar was Entken niet al te goed ingelicht.

Entken schrijft in zijn boekje meerdere malen dat hij de treinramp bij Harmelen niet wil bagatelliseren,⁵⁹ maar doet dat in feite toch. Er wordt door hem een vergelijking getrokken tussen doden in het verkeer en doden bij spoorwegongevallen. Met deze vergelijking wordt afstand gedaan van een treinramp; vanaf hier is het een ongeluk: het is een spoorwegongeval. Van ongelukken wordt geaccepteerd dat die nu eenmaal gebeuren. Dit was er alleen één met buitensporig veel slachtoffers, maar het blijft een incident. Ondanks het grote dodental van deze ramp, zo schrijft hij, zijn er elk jaar méér slachtoffers te betreuren in het reguliere wegverkeer. In 1961 waren er maar liefst

⁵⁷ Website van Stichting IVIO, geschiedenis. <http://www.ivio.nl/content.aspx?id=837>.

⁵⁸ J.F.A.M. Entken, *Treinramp* (Amsterdam 1962) 1.

⁵⁹ J.F.A.M. Entken, *Treinramp*, 2, 3.

1900 doden en 25000 gewonden te betreuren in het reguliere wegverkeer.⁶⁰ Hij stelt het zelfs zo dat de opschudding rond de treinramp een compliment voor de NS zou moeten zijn: “Zolang spoorwegongelukken voor de krantenredacties “front-page-news” vormen, geven deze laatste blijk van een vast vertrouwen in de veiligheid van het railverkeer.”⁶¹ Het is blijkbaar een incident dat er ongelukken gebeuren op het spoor. Ongelukken in het wegverkeer halen de voorpagina niet, aldus Entken.

Naast de eerste drie pagina's waarin de treinramp van ramp tot ongeluk wordt omgevormd, gaat Entken vooral in op de complicaties die er voor de NS bij komen kijken om het transport zo snel mogelijk normaal te laten functioneren bij een dergelijk ongeluk en over het technische functioneren van beveiligingssystemen. Over de veiligheid schrijft Entken: “Er bestaan ook beveiligingssystemen waarbij de trein automatisch begint te remmen, wanneer deze door een rood licht rijdt. In het buitenland wordt dit systeem toegepast; in ons land wil men er niet gaarne aan. Hierdoor wordt immers de persoonlijke verantwoording geheel uitgeschakeld! [...] En zo zien we dan dat vele beveiligingssystemen kunnen falen... als de mens faalt. Het onderzoek moet (en zal) uitwijzen waar de tragische fout heeft gelegen, waardoor het nieuwe jaar zo verschrikkelijk voor de NS is begonnen.”⁶² Hij wist op het moment van schrijven blijkbaar nog niet van de wens van de NS om over te gaan op een systeem van automatische treinbeïnvloeding, terwijl de NS toch al in 1953 van mening was dat er in de toekomst over gegaan zou moeten worden op een dergelijk systeem.⁶³

Evenals bij de perceptie van de NS, komen we bij Entken de houding tegen dat het om een door menselijk falen veroorzaakt ongeluk

⁶⁰ J.F.A.M. Entken, *Treinramp*, 3 en J.M. Fuchs, *125 jaar Spoorwegen in Nederland* (Amsterdam 1964), 62, 63.

⁶¹ J.F.A.M. Entken, *Treinramp*, 3.

⁶² J.F.A.M. Entken, *Treinramp* (Amsterdam 1962), 16.

⁶³ J.M. Fuchs, *125 jaar Spoorwegen in Nederland* (Amsterdam 1964) 56.

gaat en dus niet om een ongeluk ontstaan door technische mankementen of onvolkomenheden. Het aantal slachtoffers wordt bagatelliseerd door een vergelijking te maken met het aantal slachtoffers in het reguliere wegverkeer. De schuldvraag wordt niet expliciet gesteld, maar wel wordt er opnieuw op gehamerd dat er geen technische storingen aan de ramp zijn vooraf gegaan. Daarmee wordt impliciet gesteld dat de oorzaak ergens anders lag, namelijk bij een onoplettende machinist: het menselijke falen zoals Entken het heeft verwoord.

De NS hebben getracht om de treinramp bij Harmelen niet erger te maken dan die was. De treinramp moest gezien worden als een incidenteel ongeluk. Voor de NS was het natuurlijk van belang dat mensen niet afgeschrikt zouden zijn door de ramp en daarom het vervoer met de trein zouden mijden. In eerste instantie wordt de schuld nergens expliciet bij de machinist gelegd. Er worden ruimschoots statements gemaakt dat er geen technische fouten in het systeem zaten. Ook het gele sein had gewoon gewerkt. Het officiële onderzoek was nochtans nog niet afgerond. In het volgende hoofdstuk zal ik de impact van de treinramp nader onderzoeken evenals de rol van de NS in de bagatellisering van de treinramp.

3 Impact van de ramp op de korte termijn

Aan de hand van dieper onderzoek in de media waarin voornamelijk de persuitlatingen van de NS aan de orde komen, zal ik de eerste reacties op de treinramp peilen. Daarmee probeer ik de impact van de ramp te meten. De eerder gemaakte referentie naar zogenoemde black spots van Rojek gaat ook op voor de berichtgeving in de media. De fascinatie van mensen met plaatsen waar grote rampen zijn gebeurd is evengoed van toepassing op de media die altijd op zoek zijn naar sensatie. Omdat de media de treinramp beschikbaar hebben gemaakt voor het grote publiek hebben zij een belangrijke rol gespeeld in de perceptie van de ramp en dan met name op de korte termijn, zoals Zelizer heeft vastgesteld. In haar boek *Kramp na de ramp over nazorg bij traumatische gebeurtenissen* haalt Leferink de mediahistoricus Vasterman aan die stelt dat de belangstelling van de media in de fase van de nasleep van een ramp geleidelijk afneemt, om alleen af en toe weer op te laaien als er zich nieuwe ontwikkelingen voordoen naar aanleiding van onderzoeken.⁶⁴ Naast de berichtgeving in de media, waarin we die tendens inderdaad waarnemen, zal ik de verslagen van de onderzoeken die gedaan zijn naar de oorzaken van de treinramp weergeven. Vervolgens zal ik de resultaten analyseren en terugkoppelen naar de theorie uit het eerste hoofdstuk.

3.1 Berichtgeving in de media

“In 1953 duurde het 2 dagen voordat de omvang van de watersnoodramp ten volle duidelijk was, en één eiland werd zelfs vergeten. Geruime tijd gingen de autoriteiten er door gebrek aan

⁶⁴ S. Leferink, *Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen* (Utrecht, 2010) 75.

informatie per abuis van uit dat Schouwen-Duivenland gespaard was gebleven (terwijl de situatie daar het ergst was, red.). Geen nieuws is goed nieuws, gold toen nog. Dat kunnen we ons vandaag de dag niet meer voorstellen. Rampen zijn bijna real time te volgen via diverse media, waar en wanneer ze zich ook afspelen.”⁶⁵ Dit schreef Leferink in 2010 op, maar dit gold in mindere mate ook al voor 1962. De technologische vooruitgang was sinds 1953 in 1962 al een flinke stap vooruit gegaan. Bovendien maakte de zeer toegankelijke locatie van de ramp het mogelijk dat er veel journalisten ter plaatse konden zijn. Met zijn herkenbare en historische stemgeluid voorzag Philip Bloemendal de eerste beelden van het polygoon journaal van commentaar: “Enkele uren nadat de Nederlandse Spoorwegen getroffen waren door de grootste treinramp uit hun geschiedenis, vlogen wij boven het versperde baanvak Utrecht-Woerden in de buurt van het plaatsje Harmelen. In één fatale seconde waren twee sneltreinen [...] als door een reuzenhand in elkaar en gedeeltelijk van de rails gedrukt. Ze hadden elkaar in de flank geraakt. De gevolgen van botsing en ontsporing waren rampzalig. Binnen enkele uren had men reeds meer dan 50 slachtoffers uit de verwrongen en versplinterde resten van de wagons geborgen. En op dat moment wisten de redders dat zij onder het puin nog tientallen anderen zouden aantreffen. [...] Men huivert, bij het aanschouwen van de ontzaglijke ruïne.”⁶⁶ Bloemendal noemt de gebeurtenis de grootste treinramp die de NS ooit getroffen heeft. Begeleid door dramatische muziek moeten de beelden en de woorden van Bloemendal een grote indruk hebben gemaakt. Een ander medium dat een grote rol heeft gespeeld in de eerste uren na de ramp is de radio. Het ANP radionieuws versloeg de ramp de gehele dag door.

⁶⁵ S. Leferink, *Kramp na de ramp*, 73.

⁶⁶ Beeld en geluid bij het polygoon journaal, vertoond in een aflevering van 2 Vandaag op 08-01-2002. http://www.youtube.com/watch?v=GK_ZHRLDNas.

3.1.1 Nieuws van het eerste uur: ANP radionieuws

Op acht januari was de treinramp natuurlijk groot nieuws. De plek van de ramp werd zoals gezegd al snel een fatal attraction. De politie had haar handen vol aan het tegenhouden van het ramptoerisme. De radio was het belangrijkste medium voor de eerste informatiestromen en oorzaak van het feit dat er zoveel mensen er zo snel van af wisten. De berichtgeving van het ANP is te raadplegen via het internet. De formulieren met de teksten van de nieuwslezers zijn ingescand en online gezet. Zodoende is ook terug te zien wat er op het laatste moment aan informatie is bijgekrabbeld of doorgestreept. Het ANP zond op 8 januari 1962 herhaaldelijk berichten uit met nieuwe ontwikkelingen omtrent de ramp en het aantal slachtoffers. Ook werd er reeds bericht over de oorzaak van de ramp en werd er gespeculeerd over het rode sein. Opvallend is dat het ook op deze dag al ging over de vraag wanneer de treinen weer normaal zouden rijden.⁶⁷

Uit de berichtgeving van 9 januari blijkt dat de NS had aangekondigd de begrafeniskosten van de getroffen en te zullen vergoeden en langs alle nabestaanden van slachtoffers medewerkers te zullen sturen om te inventariseren of er hulp nodig was. Bovendien blijkt dat de eerste treinen reeds konden rijden over het traject waar de ramp had plaatsgevonden. Verder nemen we kennis van het feit dat koningin Juliana terug is gekomen van haar vakantie om haar steun te betuigen aan de slachtoffers van de ramp. Er wordt bovendien vermeld dat er drie dodenherdenkingen zijn gehouden in Utrecht met interkerkelijke, humanistische en gereformeerde diensten.⁶⁸

Op 10 januari is er al minder nieuws. Het enige bericht is dat de koningin de Buurkerk heeft bezocht waar de slachtoffers lagen opgebaard. Zij is daar 45 minuten gebleven. Er werd een dag van rouw

⁶⁷ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 08-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/08>, berichtnummers 20, 21, 24-39, 54-87, 98, 100-105, 112-118, 131-135.

⁶⁸ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 09-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/09>, berichtnummers 1, 3, 4, 6, 25, 29, 32, 49, 77, 78, 79, 86, 87, 88.

aangekondigd.⁶⁹ In de headlines van 11 januari werd nogmaals de dag van rouw aangekondigd voor de volgende dag. Verder werd vermeld dat de koningin haar vakantie had hervat en dat de medewerkers van de NS een speciale dienstorder hadden ontvangen met daarin bemoedigende woorden om het normale werk weer op te pakken.⁷⁰ Op 12 januari berichtte het ANP dat de slachtoffers in de ochtend waren herdacht. Alle stations en gebouwen van de NS hebben de vlag halfstok gehangen evenals veel overheidsgebouwen en particulieren. Om 22:30 uur werd bericht dat er een gewonde was overleden in het ziekenhuis, wat het dodental op dat moment op 92 bracht.⁷¹

Hierna slinkt het radionieuws over de ramp snel. Op 18 januari kwamen de conclusies uit het rapport van de NS naar de oorzaken van de ramp via de president van de NS naar buiten: de technische systemen hadden in ieder geval gewerkt.⁷² Uit het archief van de radioberichten blijkt dat het nieuwsbulletin over de treinramp op deze dag in eerste instantie niet op de eerste positie werd gezet. Pas op het laatste moment werd besloten dat dit toch het belangrijkste nieuws van dat moment was.⁷³ Op 22 januari berichtte het ANP dat het laatste slachtoffer van de ramp was overleden, wat het definitieve dodental op 93 bracht.⁷⁴ Het overige nieuws over de treinramp is sporadisch in 1962.⁷⁵

⁶⁹ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 10-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/10>, berichtnummers 23, 28, 76, 89.

⁷⁰ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 11-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/11>, berichtnummers 1, 24, 25, 26, 47, 74, 75.

⁷¹ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 12-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/12>, berichtnummers 23, 82.

⁷² ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 18-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/18>, berichtnummers 45, 46-53, 94.

⁷³ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 18-01-1962, berichtnummer 45.

⁷⁴ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 22-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/22>, berichtnummer 24.

⁷⁵ ANP Radiobulletins 30-01-1962, berichtnummer 74, 01-02-1962, berichtnummer 13, 29-03-1962, berichtnummers 23, 35, 36, 02-08-1962, berichtnummer 88, 15-11-1962, berichtnummer 51.

De snelle afname van de berichtgeving over de ramp is niet per definitie een indicatie dat de ramp geen enorm grote impact heeft gehad op het culturele systeem van Nederland, wat volgens Perry de belangrijkste maatstaf is voor het meten van de grootte van een ramp. Zoals Vasterman heeft geconstateerd is het gebruikelijk dat de aandacht van de media verslapt tijdens de nasleep van een ramp. Wat vooral belangrijk is, is de rol van de media bij de verspreiding van verklaringen van de NS.

3.1.2 Persconferentie NS op 18 januari

Op 18 januari 1962 gaf Lohmann, president van de NS, een uitgebreide persconferentie over het afgelopen jaar van de NS. Hoewel het een zeer interessante persconferentie is voert het te ver om die in zijn geheel weer te geven. Ik zal enkele opmerkelijke uitspraken vermelden. In de eerste alinea volgt eigenlijk al de meest opmerkelijke uitspraak van Lohmann: "Hangende het onderzoek, dat NS, in samenwerking met vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, instelt en de onderzoeken, welke van justitiële zijde en door de Spoorwegongevallenraad plaats vinden, kan ik uiteraard op dit moment nog niet met zekerheid mededelingen doen over de finesses van de toedracht van de ramp op de ochtend van die fatale 8^e januari. Wel meen ik, dat ik U een beschrijving dien te geven van de feiten, zoals deze thans bekend zijn."⁷⁶ Het is opmerkelijk dat Lohman, terwijl het onderzoek naar de oorzaken nog in volle gang was, van mening was dat hij toch al wel kon vertellen wat er precies was gebeurd. Even verder stelt hij namelijk: "Tot op dit moment wordt daarom aangenomen, dat, door onopgehelderde oorzaak, de machinist van de blauwe trein niet heeft gereageerd op het gele sein, en dat hij, eerst toen hij het rode licht voor de kruising waarnam, een noodremming heeft ingezet." In feite legt hij

⁷⁶ Persconferentie op 18-01-1962, Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

hier de conclusie van het onderzoek op tafel terwijl dat nog niet was afgerond: het ongeluk is veroorzaakt door de machinist van de blauwe sneltrein 161. Dat was een voorbarige uitspraak, maar past in de strategie van de NS na de ramp: zoveel mogelijk aansturen op een ongeluk veroorzaakt door menselijk falen in plaats van een ramp veroorzaakt door technisch falen.

Over de samenstelling van de passagiers in de treinen vermeldt Lohman dat er ongeveer 180 passagiers in de groene stoptrein zaten die gelijkmatig waren verdeeld over de trein. In de blauwe sneltrein zaten maar liefst 900 reizigers waarvan een concentratie voorin de trein zat.⁷⁷ Aan het eind gaat Lohman in op de vele suggesties die zijn gedaan om de veiligheid op het spoor te verhogen. De suggesties wijst hij af om vervolgens mede te delen dat er proeven ondernomen worden met een systeem van automatische treinbeïnvloeding waarbij het falen van een machinist minder grote gevolgen zal hebben. Hij gaf daarbij toe dat dit niet binnen korte tijd gerealiseerd kon worden. Op de korte termijn viel te denken aan een zogenaamde fly-over, maar dat was om drie redenen geen oplossing. Ten eerste biedt een fly-over geen oplossing van het probleem an sich, omdat op andere punten gelijkvloerse splitsingen zouden blijven bestaan. Ten tweede zijn fly-overs niet overal mogelijk qua ruimtelijke ordening en ten derde is het bouwen van fly-overs een tijdrovend karwei, aldus Lohman.

In het ANP nieuws werd de persconferentie samengevat. De headline luidde: “De Nederlandse Spoorwegen nemen aan, dat bij de treinramp in Harmelen de machinist van de trein uit Leeuwarden (de blauwe sneltrein, red.) geen acht heeft geslagen op het gele voorsein”.⁷⁸ In het vervolg van het bericht wordt de persconferentie vrij nauw gevolgd. Het goed werken van alle technische systemen wordt benadrukt evenals de ongelukkige verdeling van de passagiers over de treinen. Enige technische details zijn op het laatste moment

⁷⁷ Persconferentie op 18-01-1962, Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

⁷⁸ ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, ANP Radiobulletin 18-01-1962, <http://anp.kb.nl/index/filter/year/1962/month/1/day/18>, berichtnummer 45.

doorgestreept. Waarschijnlijk werd dat overbodig gevonden om op het radionieuws te vertellen. Het voornemen van Lohman en de NS om over te gaan op automatische treinbeheersing is als tekst ook op het laatste moment doorgestreept en dit is zeer waarschijnlijk dus ook niet op het radionieuws geweest. Na de samenvatting van de persconferentie wordt nog vermeld dat staatssecretaris E.G. Stijkel van mening is dat het “onze plicht is alles te doen om het spoorwegverkeer zo veilig mogelijk te maken”.⁷⁹ Ook hier is de rest wat Stijkel heeft gezegd doorgestreept door de redactie. Ook hij had gezegd dat er zo snel mogelijk begonnen zou worden met het toepassen van een systeem van automatische treinbeheersing, maar dit is niet vermeld door de radio.

3.1.3 Woerdense Courant

De Woerdense Courant is een krant die één keer per week uitkwam op vrijdag. De Courant verscheen onder andere in Woerden en in Harmelen, en is daarmee een relevante bron voor het plaatselijke nieuws over de treinramp.⁸⁰ De eerste editie van de Courant na de ramp verscheen op vrijdag 12 januari. De treinramp was voorpaginanieuws en het hoofdartikel kopte: “Bij de Putkop gebeurde ergste treinramp uit de geschiedenis. Botsing tussen treinen uit Woerden en Utrecht kostte 91 mensenlevens.”⁸¹ In het hoofdartikel wordt geschreven over de grootte van de ramp en over hoe erg het is dat er zoveel slachtoffers zijn gevallen. Er worden slachtoffers geciteerd die volgens de krant vaak maar één woord uit konden brengen: “verschrikkelijk...”. Meer nog dan over de slachtoffers gaan het hoofdartikel en ook de andere artikelen op de voorpagina over de hulpverlening, die door de Courant zeer geprezen

⁷⁹ ANP Radiobulletins 18-01-1962, berichtnummers 46-53.

⁸⁰ De Woerdense Courant verscheen in Barwoutswaarder, Harmelen, Hekendorp, Kamerik, L.R. Weide, Linschoten, Montfoort, Nieuwerbrug, Papekop, Rietveld, Waarder, Woerden en Zegveld.

⁸¹ Voorpagina van de Woerdense Courant, 12-01-1962. Gedigitaliseerd op de website van de Woerdense Courant.
<http://woerden.courant.nu/index.php?page=0&mod=krantresultaat&q=trainramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc>.

wordt. Ook wordt er melding van gemaakt dat er één dag na de ramp alweer treinen over het betreffende traject reden. Het enige wat nog herinnerde aan het ergste treinongeval uit de Nederlandse geschiedenis, was wat puin langs de rails. Op deze voorpagina is overigens ook gewoon plek voor reclameboodschappen, het vermelden van geslaagden en een aankondiging van een nieuwe film 'De groene shawl'. De reclame van autobedrijf H.J. Blonk komt wat rancuneus over met de treinramp in het achterhoofd: 'luxe verhuur van moderne en betrouwbare wagens' (cursief, red.).

De krant van een week later, 19 januari 1962, opent opnieuw met de treinramp. Het gaat over een militaire begrafenis van een slachtoffer uit Woerden. Ook aan een ander slachtoffer uit Woerden wordt aandacht besteed. Verder is de voorpagina niet gevuld met nieuws over de treinramp, het dagelijks leven heeft de ramp ingehaald. Enkele koppen zijn: 'auto over de kop', 'eerste bijeenkomst bejaardensociëteit' en 'groots opgezette rattenverdelging'. Ook de reclame van H.J. Blonk ontbreekt niet.⁸² Vanaf dit moment is de treinramp nog één keer voorpaginanieuws voor de Woerdense Courant: op 02 februari 1962 wordt vermeld dat de slachtoffers van de treinramp zijn herdacht.⁸³ Op 06 april 1962 worden de bevindingen van de openbare verhandeling door de Spoorwegongevallenraad vermeld, op de zesde pagina.⁸⁴

⁸² Voorpagina van de Woerdense Courant, 19-01-1962. Gedigitaliseerd op de website van de Woerdense Courant.

<http://woerden.courant.nu/index.php?page=1&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc&doc=4&p=1¶graaf=5&y=433>.

⁸³ Voorpagina van de Woerdense Courant, 02-02-1962. Gedigitaliseerd op de website van de Woerdense Courant.

<http://woerden.courant.nu/index.php?page=1&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc¶graaf=5&doc=8&p=1¶graaf=4&y=693>.

⁸⁴ Pagina 6 van der Woerdense Courant, 06-04-1962

[http://woerden.courant.nu/index.php?page=3&mod=krantresultaat&q=raad&datering=%3E%3D08-01-](http://woerden.courant.nu/index.php?page=3&mod=krantresultaat&q=raad&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc¶graaf=104&doc=8&p=6&y=725)

[1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc¶graaf=104&doc=8&p=6&y=725](http://woerden.courant.nu/index.php?page=3&mod=krantresultaat&q=raad&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc¶graaf=104&doc=8&p=6&y=725).

Evenals de berichtgeving van het ANP, geeft ook de berichtgeving in de Woerdense Courant aan dat de aandacht van de media voor de treinramp snel is verslapt. De ramp werd betreurd en was dagenlang groot nieuws, maar de draad van alledag werd snel weer opgepakt. Dit is te zien aan de eerste voorpagina van de courant met nieuws over de treinramp, waar naast de ramp ook plaats werd ingeruimd voor niet echt schokkende zaken zoals de aankondiging van de film 'De groene shawl' en de niet zo toepasselijke reclames van H.J. Blonk. De beelden en geluiden van het polygoon journaal en de foto's in de kranten zullen op menigeen een enorme indruk hebben achtergelaten. De woorden van Bloemendal "men huivert bij het aanschouwen van de ontzaglijke ruïne" zullen op veel bijval gerekend kunnen hebben. Op de berichtgeving van de media over de bevindingen van de Spoorwegongevallenraad kom ik in de volgende paragraaf terug. Indrukwekkende beelden en geluiden werden echter gevolgd door een relatieve stilte. Zoals Vasterman verondersteld heeft, verslapt de aandacht van de media met betrekking tot de treinramp vrij snel in de dagen na 8 januari. Alleen af en toe was er weer wat aandacht voor de treinramp, zoals bij het uitkomen van het rapport van de Spoorwegongevallenraad. We zullen in de komende paragrafen zien dat deze hernieuwde aandacht van de media weinig kritische vormen aannam.

3.2 Onderzoek naar de oorzaak: een menselijke fout

Na de treinramp zijn er twee onderzoeken geweest naar de oorzaken van de treinramp. Op 31 januari verscheen het verslag van het gemeenschappelijk onderzoek. Dit onderzoek werd door een commissie geleid die ad hoc werd gevormd na het incident. Dit schijnt in ieder geval tot dan toe altijd zo te zijn gegaan. Binnen de commissie waren de verschillende diensten en sectoren van de Dienst van Exploitatie van de NS vertegenwoordigd, vandaar dat men spreekt van een

gemeenschappelijk onderzoek.⁸⁵ Chef van de Dienst van Exploitatie bij de NS, D.H.C. Ittman, was de voorzitter.

Op 29 maart werd het openbaar onderzoek gehouden door de onafhankelijke Spoorwegongevallenraad in de raadzaal van het stadhuis in Amsterdam. Deze openbare zitting werd geleid door H.R. de Zaaijer, Procureur-generaal bij het Gerechtshof te Amsterdam. Tijdens een vergadering van de Raad van Commissarissen van de directie van de NS op 30 maart werd het rapport van de SOR kort besproken: “De Spoorwegongevallenraad heeft zijn openbaar onderzoek gehouden, hetgeen op bijzonder deskundige en intelligente wijze werd geleid. Er zijn geen nieuwe aspecten naar voren gekomen. Een enkel technisch punt zal nog nader worden onderzocht.”⁸⁶ In de volgende twee paragrafen zullen beide rapporten nader onderzocht worden.

3.2.1 Gemeenschappelijk onderzoek

Het Gemeenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van de treinramp werd gehouden op 12 januari te Woerden en voortgezet op 16 januari te Utrecht. De Dienst van de Exploitatie presenteerde het verslag op 31 januari. Als titel droeg het verslag Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek inzake de botsing [...] tussen trein 464 [...] en trein 161.⁸⁷ Het verslag had als doel de oorzaak van de botsing tussen de twee treinen te doorgronden.

⁸⁵ Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 16. Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865.; J.F.A.M. Entken, *Treinramp* (Amsterdam 1962), 9.

⁸⁶ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 30 maart 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

⁸⁷ Titel is verkort vermeld t.b.v. de leesbaarheid. Volledige titel: Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek inzake de botsing op 8 jan. 1962 om +/- 9.19 uur te Harmelen-Aansluiting tussen trein 464 Rotterdam_Woerden_Amsterdam. en trein 164 ElMa Leeuwarden_Utrecht_Rotterdam. 31 januari 1962.

De conclusie van het rapport is in overeenstemming met de voorbarige conclusie in de persconferentie van Lohman: “Machinist P. van der Leer van trein 164 El Ma is sein 713, dat bij nadering “geel” heeft getoond, met volle snelheid voorbijgereden zonder vervolgens de snelheid van de trein zodanig terug te brengen, dat hij tijdig voor het daaropvolgende “rood” tonende sein 8 tot stilstand kon komen. De gegevens duiden erop, dat hij eerst op korte afstand voor sein 8 heeft gereageerd op het feit, dat dit sein “stop” toonde en dat hij vervolgens een snelremming heeft ingezet.”⁸⁸ Deze conclusie wordt gestaafd door onderzoek van deskundigen naar de technische toestand van zowel de treinen als het seinwezen en ondervraging van getuigen.

In de inleiding wordt het ongeluk beschreven en worden de directe gevolgen genoemd. Door de dichte mist van die dag wisselde het zicht tussen de 70-150 meter. Dit was voor lichtgevende zaken als seinen waarschijnlijk 100 meter meer. De samenstelling van de treinen wordt uitgebreid behandeld en de reizigersaantallen van 180 en 900 worden ook hier genoemd. Er wordt niet vermeld dat in de trein met 900 reizigers er een concentratie van die reizigers was in het voorste deel. Wel wordt er vermeld dat van de trein 161, die bestond uit elf rijtuigen en een locomotief, de achterste zes treinstellen in de rails zijn blijven staan. In de achterste treinstellen is de schade zeer beperkt gebleven. De concentratie van reizigers bevond zich echter voor in de trein. Ook van de stoptrein 464 bleven er treinstellen in de rails staan. Drie van de zes treinstellen werden nauwelijks beschadigd.⁸⁹

⁸⁸ Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek inzake de botsing op 8 jan. 1962 om +/- 9.19 uur te Harmelen-Aansluiting tussen trein 464 Rotterdam_Woerden_Amsterdam. en trein 164 ElMa Leeuwarden_Utrecht_Rotterdam. 31 januari 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

⁸⁹ Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek inzake de botsing op 8 jan. 1962 om +/- 9.19 uur te Harmelen-Aansluiting tussen trein 464 Rotterdam_Woerden_Amsterdam. en trein 164 ElMa Leeuwarden_Utrecht_Rotterdam. 31 januari 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

Het onderzoek naar de oorzaken en mogelijke defecten concentreert zich in eerste instantie op treindienstleider Kwakkenbos. De wissels lagen in overeenstemming met de verklaring van Kwakkenbos. Daarnaast wordt het falen van de beveiligingsapparatuur uitgesloten. De seinen hebben goed gewerkt, zoals blijkt uit verklaringen van de machinisten die vlak voor en na de botsing hetzelfde traject hebben gereden. Het feit dat de beveiligingsapparatuur goed heeft gewerkt sluit uit dat machinist Van der Leer een ander kleur sein kan hebben gezien dan geel. Dit komt doordat het beveiligingssysteem verhindert dat er een groen sein getoond kon worden zodra stoptrein 464 zich bevond in het baanvak van de splitsing. Daarnaast wordt geconcludeerd dat de remmen goed hebben gewerkt en dat er een snelremming heeft plaatsgevonden. Uit verklaringen van enkele conducteurs en werklieden blijkt dat zij menen dat de sneltrein 161 niet heeft geremd. Anderen verklaren wel een remming te hebben gevoeld voordat de botsing er was. De Dienst van Exploitatie concludeert in het verslag dat er meer waarde gehecht moet worden aan de verklaringen van deskundigen en is derhalve van mening dat de trein geremd moet hebben.

De vraag waarom machinist Van der Leer niet adequaat heeft gereageerd op een geel sein blijft onopgehelderd: "Volgens medische verklaring moet het medisch hoogst onwaarschijnlijk worden geacht dat de machinist tot op het ogenblik van de aanrijding niet bekwaam en niet in staat zou zijn geweest om zijn taak goed te verrichten. Hij heeft voldoende rust genoten alvorens op 8 januari zijn werkzaamheden aan te vangen."⁹⁰ Ook vanwege de plaats waar machinist Van der Leer gevonden is, moet geconcludeerd worden dat hij bij zijn bewustzijn was ten tijde van het ongeluk. Hij heeft naar alle schijn op het laatste ogenblik een vlucht poging ondernomen.

De conclusie van het gemeenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van de ramp was dat de ramp is gebeurd door menselijk falen. Alle technische systemen hadden naar behoren gefunctioneerd en

⁹⁰ Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek. Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

treindienstleider Kwakkenbos had goed gehandeld. Het zicht was ondanks de mist goed genoeg. De reden waarom Van der Leer niet op het gele sein heeft gereageerd blijft onopgelost. Volgens de vergadering van de Raad van Commissarissen op 30 maart waren er bij het onderzoek van de Spoorwegongevallenraad geen nieuwe aspecten aan het licht gekomen.⁹¹ In de volgende paragraaf toets ik deze uitspraak door het verslag van het onderzoek van de SOR te analyseren en de overeenkomsten en verschillen met het gemeenschappelijk onderzoek te duiden.

3.2.2 Onderzoek van de Spoorwegongevallenraad

Op 29 maart om 9:30 uur opende Procureur-generaal bij het Gerechtshof te Amsterdam en Voorzitter van de Spoorwegongevallenraad H.R. de Zaaijer de openbare zitting met een toespraak. "Ook de Spoorwegongevallenraad heeft met verbijstering kennis genomen van deze ramp, de zwaarste spoorwegramp, ooit in Nederland voorgekomen, waarbij 93 medemens en zo onverwacht en zo smartelijk het leven verloren. Ik moge u verzoeken hen met mij enige ogenblikken eerbiedig te herdenken. [...] Vooral ook voor de NS, die toch bij voortduring juist op de veiligheid van het verkeer en het vervoer bedacht zijn, moet de 8^e januari een héél zwarte dag zijn geweest, een dag, die steeds in de herinnering zal blijven en tot nadenken zal stemmen. [...] Ik mag er nog eens aan herinneren, dat dit geen rechtszitting is; er zijn geen rechters, er is geen officier van justitie, er zijn geen verdachten en er zijn geen advocaten; het is alleen een onderzoek, een openbaar onderzoek."⁹² De SOR noemt het plotselinge

⁹¹ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 30 maart 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

⁹² Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 11-12. Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865.

karakter van de treinramp en neemt een moment om de slachtoffers te herdenken. Door de verantwoordelijkheid van de NS te benadrukken laat de De Zaaijer doorschemeren dat er maatregelen nodig zijn: de treinramp moet immers tot nadenken stemmen.

De indeling van het rapport is als volgt. De toedracht van het ongeval wordt beschreven (p. 4-9), waarna de opening van De Zaaijer wordt gegeven (p. 10-12). Dan volgen getuigenverklaringen (p. 13-78) die een substantieel onderdeel vormen van het verslag en de schriftelijke rapporten van de deskundigen (p. 79-93). De deskundigen worden ook als getuigen gehoord in de zitting, maar als bijlage zit hun officiële rapport bijgevoegd. Tot slot komt de SOR met beschouwingen en conclusies (p. 94-105), een slotconclusie en uiteindelijk met voorstellen (p. 107-114). Als laatste volgen er nog bijlagen. De voorstellen en conclusies van de SOR onderscheiden dit rapport van het gemeenschappelijk onderzoek en maken dit rapport interessant.

De eerder genoemde D.H.C. Ittman, voorzitter bij het gemeenschappelijk onderzoek, deelt mee dat de conclusie van dat rapport was dat de machinist van sneltrein 164 bij nadering van sein 713, dat geel moet hebben getoond, daarop niet op juiste wijze heeft gereageerd. Daarnaast denk hij dat de schatting van 900 reizigers in trein 164 overdreven is.⁹³ Zeer kort vat Ittman hier samen dat de oorzaak van de ramp volgens het gemeenschappelijk onderzoek een menselijke fout was van de machinist. Verder in het onderzoek wordt niet expliciet ingegaan op het standpunt van Ittman dat er minder dan 900 reizigers in de trein aanwezig waren. Toch wordt algemeen aangenomen dat dit wel het geval was. Ittman stelt dat er normaal gesproken niet zoveel mensen in de trein zouden passen. Andere verklaringen geven aan dat er veel mensen moesten staan, omdat er

⁹³ Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 16. Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865.

geen plek was om te zitten.⁹⁴ Het is opmerkelijk dat er geen vragen worden gesteld over de capaciteit van treinen en in hoeverre het verantwoord is om met een overvolle trein te rijden. Wellicht waren er minder slachtoffers geweest als er minder mensen in de trein hadden gezeten of gestaan. Juist om deze reden is het standpunt van Ittman, die immers voor de NS werkte, wel te verklaren.

Op de verklaring van Ittman volgen nog twee andere opmerkelijke verklaringen. Volgens het dienstrooster passeerden er op de bewuste kruising elk uur drie treinen met een tussenpoos van 7 minuten: om 14 minuten over heel een sneltrein van Utrecht naar Rotterdam (zoals trein 164), om 18 minuten over heel een stoptrein van Woerden naar Breukelen (zoals trein 464) en om 21 minuten over heel weer een sneltrein van Utrecht naar Den Haag (vergelijkbaar met het traject van trein 164).⁹⁵ De Chef van het Exploitatiedistrict Utrecht van de NS Ir. P.H.J. Claassen verklaart echter dat de treindienstleider te Harmelen (in dit geval J.S. Kwakkenbos) ondanks dit strakke schema geen voorschriften had over hoe hij diende te handelen bij eventuele vertraging van de sneltrein uit Utrecht.⁹⁶ Naast dit opmerkelijke ontbreken van een procedure bij vertragingen, verklaart districtsingenieur Ir. A.M. Tordoir dat vrijwel iedere machinist wel eens een fout maakt. De zogenaamde strafkaart van Van der Leer stak volgens hem niet ongunstig af tegen die van het merendeel van zijn collega's.⁹⁷ Over het feit dat machinisten menselijke fouten kunnen

⁹⁴ Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 29,31.

⁹⁵ Het Utrechts Archief, Utrecht, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek, 33.

⁹⁶ Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 18.

⁹⁷ Het Utrechts Archief, Utrecht, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek, 20.

maken zei de directeur van de NS Ir. J.P. de Koster tijdens het onderzoek van de SOR het volgende: "In 1961 zijn er 18 gevallen bekend van machinisten die door een onveilig sein reden. Slechts het daarop volgende ongeluk te Tilburg op 4 juni 1961 heeft slachtoffers geëist. Het is nu eenmaal zo dat waar gewerkt wordt, ook fouten worden gemaakt, en het is dus menselijk dat dit ook op dit gebied gebeurt. Ieder voorkomend geval wordt minutieus onderzocht en bij schuld van de machinist wordt deze intern zwaar disciplinair gestraft. De verklaringen die de machinisten voor hun fout opgeven lopen zeer uiteen: sommigen houden vol dat het sein veilig toonde, anderen zeggen dat zij zich de stand van het sein niet gerealiseerd hebben, terwijl weer anderen toegeven het sein niet gezien te hebben. Ook komt het voor dat een machinist is afgeleid, bijvoorbeeld doordat er vlak voor zijn trein op een onbewaakte overweg iets overstak."⁹⁸ Uit deze verklaringen blijkt dat de kruising bij Harmelen op momenten zeer druk bezet was: elk uur kruisten binnen 7 minuten drie treinen elkaar. Desondanks was er geen vaste procedure vastgesteld om met eventuele vertragingen om te gaan en was het blijkbaar algemeen geaccepteerd bij de NS dat elke machinist wel eens een fout maakt.

In de rest van de verklaringen gaat het veel over de vraag of machinist Van der Leer al dan niet nog een snelremming heeft ingezet. Een aantal dienstdoende conducteurs en arbeidslieden langs het spoor hebben verklaard geen remming te hebben waargenomen.⁹⁹ Andere NS-medewerkers hebben verklaard juist wel een remming te hebben gevoeld voor de botsing.¹⁰⁰ Alle technische onderzoeken wijzen er op dat er in ieder geval geremd is en dat het zeer waarschijnlijk een snelremming is geweest dit door Van der Leer is geïnitieerd. Een andere mogelijkheid is een zogenaamde dodemansremming waarbij de machinist de cabine verlaat en er automatisch geremd wordt. Een tijd-weg-diagram van het ongeluk en de stand van de remknuppel hebben

⁹⁸ Ibidem, 75-78.

⁹⁹ Ibidem, 29, 31, 40.

¹⁰⁰ Ibidem, 41-45.

deze optie echter uitgesloten.¹⁰¹ In de vergadering van de Raad van Commissarissen van 30 maart werd gezegd dat een enkel technisch punt nog nader onderzocht moest worden. Resultaten van dat onderzoek wijken iets af van het onderzoek zoals dat eerder was gedaan in het gemeenschappelijke onderzoek, maar spreken opnieuw ten faveure van de door Van der Leer geïnitieerde snelremming. Dit ging over de positie van de remknuppel. In het verslag is dit onderzoek opgenomen.

In veel artikelen anno nu over de treinramp bij Harmelen begint het verhaal met de mededeling dat het een mistige morgen was. Daarmee wordt de suggestie gewekt dat Van der Leer misschien het sein niet goed heeft kunnen waarnemen vanwege de dichte mist. Ook bij het onderzoek speelde de mist een rol. Machinist J.L. Wiebenga heeft verklaard dat hij de seinen 713 en 8 goed heeft kunnen zien ondanks de mist. Wiebenga reed de laatste trein voor het ongeluk, die om 8.38 uur vertrok uit Utrecht. Ook machinist H. van Asselt, die een trein reed na het ongeval en dus moest wachten voor een rood sein nabij Harmelen, heeft verklaard dat hij de seinen goed kon zien.¹⁰² De mist heeft zodoende naar alle waarschijnlijkheid geen rol van betekenis gespeeld.

Er is ook diepgaand (technisch) onderzoek gedaan naar de mogelijkheden dat sein 713 anders dan geel sein heeft getoond. De handelingswijze van treindienstleider J.S. Kwakkenbos is door verschillende getuigen zoveel mogelijk bevestigd. Uit de handelingen van Kwakkenbos volgt logischerwijs dat het sein 713 geel heeft moeten tonen. Er is ook onderzoek gedaan naar mogelijkheden waarbij Kwakkenbos anders gehandeld heeft dan hij heeft verklaard. Ook dan was het niet mogelijk dat sein 713 anders dan geel heeft getoond. Enige hiaat in de verklaringen is dat een aantal getuigen verklaard heeft dat

¹⁰¹ Ibidem, 51, 53, 54, 57, 68.

¹⁰² Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 24, 36.

sein 713 op 'hoog' stond vanwege de mist. De seinen hebben bij Harmelen echter maar één seinsterkte.¹⁰³

Laatste verklaring van Dr. J. Zeldenrust is nog uitermate interessant. Hij was een patholoog-anatoom van het Ministerie van Justitie en heeft sectie verricht op de beide machinisten. Hij verklaart dat bij beide machinisten afwijkingen van de hartslagader zijn geconstateerd. Bij Fictoor waren de waarden van geringe betekenis. Bij Van der Leer waren de afwijkingen groter dan men normaal aantreft. Zeldenrust wijst er op dat dit feitelijke constateringen zijn en dat hij hier absoluut geen conclusies aan wil verbinden. Hij verklaart dat er niet mag worden uitgesloten dat Van der Leer als gevolg van geconstateerde afwijking enige seconden niet vol bij bewustzijn kan zijn geweest. Hij verklaart echter ook dat de positie waarin Van der Leer verkeerde in de wrakstukken er op wijzen dat hij volledig bij bewustzijn is geweest.¹⁰⁴ Deze uitspraken van Zeldenrust zijn Hans Fictoor nogal rouw op het dak gevallen. De media heeft deze openbare zitting natuurlijk bijgewoond en eventueel hartfalen van de machinisten was nieuws. Fictoor was woedend: "Dan lees je vervolgens in de krant dat meneer Zeldenrust heeft geconstateerd dat mijn vader een hartafwijking had, daarmee suggererend [...] dat mijn vader misschien de schuldige zou kunnen zijn! Dat suggereer je dan op dat moment. Nou, mijn vader was kort daarvoor nog gekeurd (en toen was er niks afwijkends geconstateerd, red.)!"¹⁰⁵

De conclusies van het rapport wijken nauwelijks af van de conclusies in het gemeenschappelijk onderzoek. Er zijn geen technische mankementen geconstateerd en het NX-beveiligingsstelsel heeft naar behoren gewerkt. De oorzaak van de treinramp is ook volgens de SOR het niet adequaat reageren op het sein door machinist Van der Leer. Op

¹⁰³ Het Utrechts Archief, Utrecht, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek, 60, 62, 64-68, 70, 72-74.

¹⁰⁴ Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865, Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam), 49.

¹⁰⁵ Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011.

de vraag hoe het kan dat Van der Leer niet heeft juist heeft gehandeld moet de SOR het antwoord schuldig blijven. Toch geeft de SOR wel voorstellen aan de NS om de veiligheid van het spoor te vergroten. De SOR keurt tijdelijke maatregelen af, net zoals Lohman deed. Er moeten wel verbeterde signalen komen voor de kruising. De SOR stelt dat er niet later dan 1 januari 1964 met de invoering begonnen dient te zijn van een systeem van automatische treinbeïnvloeding. Ze doet geen uitspraak over welk systeem dat zou moeten zijn.

Beide onderzoeken verschillen op technisch gebied maar weinig van elkaar. Het NX-beveiligingssysteem wordt in beide rapporten vrijgesproken en het menselijk falen wordt bevestigd. In het rapport van de SOR zijn een aantal opvallende zaken naar voren gekomen. Het is zeer opmerkelijk dat de SOR daar verder maar weinig mee heeft gedaan. Zo is het ten eerste zeer opvallend dat niet wordt ingegaan op de schatting van 900 passagiers in trein 161 en de concentratie daarvan voorin de trein, terwijl er voor in de treinen de meeste slachtoffers zijn gevallen. Ten tweede is er de ontbrekende procedure voor vertragingen op de kruising bij Harmelen terwijl de gebruikte baanvakcapaciteit erg hoog is. Ten derde is er de gelaten mededeling dat machinisten nou eenmaal mensen zijn en daarom fouten maken en ten slotte de opmerkelijke constatering van het hartfalen van beide machinisten. Deze vier zaken worden niet verder door de SOR behandeld. Er wordt wel een voorstel gedaan voor het beter zichtbaar maken van de waarschuwingen voor de kruising, terwijl in beide onderzoeken is geconstateerd dat de zichtbaarheid van de seinen niet tot de oorzaken behoorde. Tot slot kan ik concluderen dat de onderzoeken naar de oorzaak van de treinramp één oorzaak hebben opgeleverd: het menselijk falen.

3.3 Analyse

Rampen worden groter als ze groter worden ervaren. De beelden van het polygoon journaal met daaronder dramatische muziek en de karakteristieke stem van Bloemendal zullen op velen een ontzettende

indruk gemaakt hebben. Ook de foto's op de voorpagina's van verschillende kranten zullen bij velen op het netvlies gebrand staan. Corresponderend met de stelling van mediahistoricus Vasterman nam de aandacht voor de ramp bij de media echter snel af. De rol die de media hebben gespeeld bij de perceptie van de treinramp is groot, maar de rol die de NS hebben gespeeld is groter. De NS hebben veel invloed gehad op het interpreteren van de beelden en foto's en het plaatsen van de ramp. De persconferentie van Lohman is bijvoorbeeld netjes overgenomen door het ANP radionieuws dat niet al te kritisch is geweest. De houding van de NS is vrij letterlijk gerepresenteerd door de media, behalve dan dat het ANP nieuws technische details niet genoemd heeft. Zo vermeldde het ANP nieuws niet dat er een concentratie van reizigers voorin de overvolle trein zat. De NS wilden, zodra de rookwolken waren opgetrokken, ervoor zorgen dat de treinramp gezien werd als een treinramp die had kunnen gebeuren door een menselijke fout en niet als een treinramp die had kunnen gebeuren door het falen van technische systemen of nalatigheid van de NS. Verschillende methoden hebben hiertoe bijgedragen. De woorden 'ongeluk' en 'ramp' werden door alle actoren door elkaar heen gebruikt. Het bagatelliseren van de treinramp zit hem bij de NS in het verklaren en plaatsen van de ramp.

Ten eerste heeft Lohman nog voordat het gemeenschappelijk onderzoek was afgerond het statement naar buiten gebracht dat de NS weinig te verwijten viel. Alle technische systemen hadden immers naar behoren gewerkt en in principe was het NX-beveiligingssysteem veilig. Het enige wat ervoor zorgde dat het ongeluk had kunnen gebeuren is het menselijk falen geweest en dat is nu eenmaal niet uit te bannen. Ten tweede heeft de NS het rampgebied razendsnel kunnen herstellen. Er werd de hele nacht doorgewerkt om ervoor te zorgen dat er op de volgende dag alweer treinen konden rijden op het traject. Het feit dat er zo weinig zichtbaar was zo kort na de ramp heeft natuurlijk bijgedragen aan een rappe verslapping van aandacht voor de ramp. Dit heeft voor een hele andere beleving gezorgd dan bij bijvoorbeeld de Bijlmerramp en de vuurwerkrampe in Enschede waar nog maandenlang te zien was

wat voor ravage er was aangericht. Een derde punt is niet zozeer door de NS gemaakt. De boekjes van Entken en van Fuchs hebben bijgedragen aan de degradatie van de status van de ramp. In de boekjes wordt de bagatelliserende vergelijking gemaakt met het reguliere verkeer. Elk jaar vallen er veel meer slachtoffers in het reguliere verkeer en daarmee moest de ramp in perspectief geplaatst worden. Binnen de strategie van de NS paste het om geen monument neer te zetten. Er was een nationale herdenking op 12 januari en daarmee was de kous af.

In hoofdstuk 1 hebben we gezien dat er politieke keuzes worden gemaakt op het gebied van de categorieën van het collectieve geheugen. De NS heeft heel duidelijk de keuze voor gestaan dat de treinramp bij Harmelen geen plaats verdiende in de canon van het collectief geheugen door de ramp zoveel mogelijk te bagatelliseren tot een verkeersongeluk. Zij hebben er voor gekozen een bepaalde strategie toe te passen die er aan heeft bijgedragen dat de impact van de ramp op de korte termijn lijkt te zijn meegevallen. De NS is niet verantwoordelijk voor het neerzetten van een monument. Ook de regering en de gemeente Harmelen hebben dit niet gedaan. Het niet creëren van een monument is een reden dat er geen mogelijkheid is geweest tot collectief herinneren. J. Assmann heeft aangetoond dat mnemonische objecten noodzakelijk zijn voor een proces van collectief herinneren. Het feit dat er geen monument is gekomen is dan ook een belangrijke reden dat de treinramp in de archives van ons collectief geheugen is beland.

Naast deze actieve houding van de NS om de ramp niet te groot te maken en de weinig kritische houding van het ANP nieuws spelen er nog andere factoren waardoor de impact van de ramp op de korte termijn lijkt te zijn meegevallen. De treinramp was een ramp waarbij vrijwel iedereen een onbekende was van elkaar. Uit de slachtoffer- en gewondenlijst komt een enkele achternaam overeen en één adres. De verbondenheid tussen de slachtoffers is dus zeker niet vanzelfsprekend. Zoals Eyre liet zien bij de Hillsborough ramp is de bindende factor een zeer belangrijke factor bij het gemeenschappelijk rouwen en herinneren. De gewonden hebben bij elkaar in ziekenhuizen gelegen,

maar zijn naderhand hun eigen weg gegaan. Er was naderhand geen mogelijkheid tot collectief herinneren voor deze nabestaanden.

Het doel van deze scriptie is niet om een oordeel te geven of het wel of niet terecht is dat de treinramp bij Harmelen niet in de canon van het collectief geheugen zit. Zoals A. Assmann al zei zijn de criteria waaraan gebeurtenissen moeten voldoen om tot een bepaalde categorie te behoren zeer arbitrair en daarover is geen consensus. Wat Assmann echter ook terecht heeft geconstateerd is dat de begrippen archive en canon geenszins statisch zijn. Het is voor gebeurtenissen niet onmogelijk om van de archives in de canon te belanden en andersom. Bijna exact vijftig jaar na dato krijgt de treinramp plotseling weer veel aandacht. Er zal een monument komen in Harmelen in 2012 en RTV Utrecht is bezig met een grote documentaire. De impact van de treinramp op de korte termijn lijkt te zijn meegevallen door de actieve houding van de NS en de weinig kritische houding van het ANP nieuws, maar op de lange termijn leeft de ramp blijkbaar nog bij veel mensen. In het volgende hoofdstuk komt de impact op de lange termijn aan bod.

4 Impact van de ramp op de lange termijn

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat de impact van de ramp op de korte termijn is meegevallen. De NS hebben met hun verklaringen in de media de schuldvraag behendig omzeild. Door vrij snel de nadruk te leggen op het feit dat er geen technische mankementen hadden plaatsgevonden was het meteen duidelijk dat de ramp een ongeluk was geweest die was veroorzaakt door een menselijke fout. De bewuste machinist Van der Leer werd heel behoedzaam niet als zwarte piet aangewezen, maar het menselijk falen werd wel als de uiteindelijke en enige oorzaak aangemerkt. Doordat Van der Leer niet volgens het protocol had gehandeld, namelijk het opvolgen van het imperatieve gebod van een geel sein, had hij bij het rode sein niet op tijd en genoeg kunnen remmen. Door de zaken zo voor te stellen werd de NS zelf nauwelijks iets verweten. De vraag of het normaal was dat er zulke grote gevolgen mogelijk waren bij een dusdanig kleine menselijke fout werd niet of nauwelijks gesteld. Het feit dat de baanvakcapaciteit enorm hoog was op de gelijkvloerse kruising bij Harmelen kwam niet ter discussie te staan.

Auteur van Van Rampen Leren M.J. van Duin stipt deze vraag in zijn boek wel aan. Hij stelt dat het te eenvoudig is rampen of dit soort ongelukken te verklaren aan de hand van de directe oorzaak. Hij noemt het missen van een sein een oorzaak op niveau 1. Er zijn echter ook dieper liggende oorzaken op meso- en macroniveau of op niveau 2 en 3. Oorzaken op deze andere niveaus kunnen bijvoorbeeld de zeer hoge benutting van de baanvakcapaciteit zijn en de irreguliere gang van zaken op de kruising. Sneltrain 161 had immers vertraging en normaliter werd er een andere procedure gevolgd op het traject. Er was geen standaardprocedure voorhanden voor de situatie. Het strakke tijdschema op de kruising is ook een factor. Een erg strakke invulling

van de baanvakcapaciteit wordt door rampenhistoricus Charles Perrow de werkwijze van de 'strakke koppeling' genoemd.¹⁰⁶ Perrow bekritiseert het feit dat men ongelukken in systemen van het openbaar vervoer als normaal is gaan beschouwen. Hij wijst erop dat veel ongelukken met treinen en andere geleide vervoerssystemen alleen kunnen gebeuren doordat ze worden geleid door een systeem met een hoog risico. Het systeem van de strakke koppeling betekent dat bijvoorbeeld dienstregelingen zo strak op elkaar zijn afgesteld dat er geen marge voor fouten is opgenomen. Het maken van een relatief kleine fout werkt in het systeem van strakke koppeling erg ver door en kan daardoor verstrekkende gevolgen hebben zoals een ongeluk.¹⁰⁷ In het geval van de treinramp bij Harmelen is het zo dat het om een enorm drukke kruising ging die bekend stond als een gevaarlijk kruispunt. Elk half uur passeerden er drie treinen op de kruising binnen een tijdsbestek van zeven minuten. Door deze drukke bezetting van de kruising kon het gebeuren dat er door het maken van een relatief kleine fout (het niet afremmen na een geel sein) de gevolgen daarvan desastreus konden worden.¹⁰⁸ Het negeren van een onveilig sein was een relatief kleine fout. In 1961 waren er maar liefst 17 machinisten geregistreerd die door een onveilig sein waren gereden. Zij werden allemaal door de NS disciplinair gestraft. Dit was niet exorbitant meer of minder in andere jaren.¹⁰⁹ Het was dus geen uitzondering dat er een sein werd genegeerd, om wat voor reden dan ook.

Bovenstaande werd door de NS nauwelijks openbaar besproken en bovendien niet opgepikt door de media. Intern werd er echter druk vergaderd over het implementeren van een nieuw beveiligingssysteem.

¹⁰⁶ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992) 109-110.

¹⁰⁷ Perrow, Charles, *Normal accidents: living with high risk technologies* (New York 1984) 7-10.

¹⁰⁸ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992) 110.

¹⁰⁹ Persconferentie op 18-01-1962, Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

We mogen er vanuit gaan dat het NX-beveiligingssysteem dus toch niet helemaal voldeed. De discussie hierover werd achter de schermen gevoerd en werd niet breed uitgemeten in de pers. Zelfs de Tweede Kamer suste al snel na het ongeluk weer in slaap. Eerder geciteerde Entken wist ook niets af van het voornemen van de NS om het beveiligingssysteem te vernieuwen. Bovenstaande blijkt uit de procedure die werd gevolgd in de vergaderingen tussen de Raad van Commissarissen van de NS en afgevaardigden uit de regering.

4.1 Invoering van een nieuw beveiligingssysteem voor het spoor

4.1.1 Oriëntatie

De communicatie tussen de Raad van Commissarissen en voorzitter Lohman ging in eerste instantie per brief. Op 5 februari werd er een vergadering van de Commissie van Gedelegeerden belegd. Dat betekende een vergadering tussen de directie van de NS en de secretarissen-generaal van het ministerie van Financiën en Verkeer en Waterstaat, respectievelijk H.A.M. van den Dries en A.H.C. Gieben. De directie deelt hierin mede dat er inmiddels een aanvang was gemaakt met de schaderegeling. Zodra de schade uit de wettelijke aansprakelijkheid van de NS de 500.000 gulden zou overtreffen zou deze tot 10 miljoen gulden worden gedekt door de aansprakelijkheidsverzekering. De materiële schade, begroot op 1,5 miljoen gulden, komt op rekening van de NS zelf. Daarnaast stelde de Commissie van Gedelegeerden voor om een nieuw beveiligingssysteem te gaan gebruiken. De Commissie stelde het zogenaamde automatische puntbeïnvloedingssysteem Indusi voor omdat dit sneller ingevoerd kan worden dan het continue automatische treinbeïnvloedingssysteem. De directie van de NS zag op lange termijn echter meer heil in het continue ATB systeem.¹¹⁰ Dit is het begin van een langdurige discussie over welk

¹¹⁰ Verslag van de vergadering van de Commissie van Gedelegeerden, gehouden op 5 februari 1962 te Utrecht. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de

ATB systeem er gekozen moet worden. Het is wel duidelijk dát er een nieuw systeem moest komen. De barmhartigheid van de NS kan dankzij de aansprakelijkheidsverzekering overigens ook in perspectief geplaatst worden.

Op 16 februari vergaderde de Raad van Commissarissen met elkaar. De notulist heeft opgetekend dat de voorzitter Lohman in gevoelvolle woorden zijn medeleven uitsprak met de slachtoffers van de spoorwegramp te Harmelen. Vervolgens constateerde de voorzitter dat het ernstige ongeval de RvC tot beraad over het beveiligingssysteem heeft genoodzaakt. De RvC heeft vervolgens de slachtoffers stand herdacht. Verder wordt mede gedeeld dat er inmiddels voorschotten zijn betaald aan nabestaanden. Daarnaast wordt gezegd dat “Harmelen opnieuw het besef bracht van de noodzaak ervan (ATB, red.)”.¹¹¹ Ook uit deze interne vergadering zonder de gedelegeerde commissarissen blijkt dat de treinramp aanleiding is gebleken om over een nieuw beveiligingssysteem na te denken. Bovendien blijkt uit het laatste citaat dat er al eerder over de noodzaak van ATB werd gesproken. Voorgaande verslagen van vergaderingen duiden erop dat men al langer wist dat er geen optimale veiligheid was op het spoor. Fouten door machinisten konden gemaakt worden en dat wist men. Zoals wel vaker was er een ramp nodig om het besef te laten doordringen dat het nu echt tijd was om stappen te ondernemen.

Op 12 maart is er opnieuw een vergadering geweest met de Commissie van Gedelegeerden. Zowel de treinramp als het ATB systeem komen in deze vergadering opmerkelijk genoeg niet ter sprake.¹¹² Op 30 maart werd er intern vergaderd door de RvC. Er werd kort gesproken

Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

¹¹¹ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 16 februari 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

¹¹² Verslag van de vergadering van de Commissie van Gedelegeerden, gehouden op 12 maart 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

over het inmiddels afgerond onderzoek van de Spoorwegongevallenraad: “De Spoorwegongevallenraad heeft zijn openbaar onderzoek gehouden hetgeen op bijzonder deskundige en intelligente wijze werd geleid. Er zijn geen nieuwe aspecten naar voren gekomen. Een enkel technisch punt zal nog nader worden onderzocht.”¹¹³ Met deze constatering lijkt de NS de ergste nasleep gehad te hebben. De in het vorige hoofdstuk geplaatste opmerkelijkheden zijn genegeerd. In de hierop volgende vergaderingen worden Harmelen en de ATB-kwestie niet behandeld. Blijkbaar was de eerste storm gaan liggen en de noodzaak van direct handelen voorbij.

Pas bij een vergadering van de RvC op 13 juli 1962, waarin bekend werd gemaakt dat de schade omtrent de vergoedingen ten gunste van de nabestaanden van de treinramp bij Harmelen waarschijnlijk onder de hierboven genoemde 10 miljoen zou blijven, stelt iemand bij de rondvraag de vraag hoe het eigenlijk staat met de gang van zaken omtrent de invoering van het ATB. De directie antwoordt hierop dat zij hier “iets aan zal doen.”¹¹⁴ De vergadering hierna wordt hier nog geen gehoor aan gegeven en wordt er niet over ATB gesproken.¹¹⁵ Maanden na de ramp lijkt de acute noodzaak van het nieuwe beveiligingssysteem enigszins zijn weggeëbd. Dit is echter niet het einde van de discussie. Op 15 november 1962 besloot de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Stijkel dat de directie van de NS maatregelen diende te nemen zodat de invoering van een systeem van ATB niet later zou

¹¹³ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 30 maart 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.

¹¹⁴ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 13 juli 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 20.

¹¹⁵ Verslag van de vergadering van de Raad van Commissarissen, gehouden op 14 september 1962. Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 20.

aanvangen dan 1 januari 1964, het door de Spoorwegongevallenraad voorgestelde ultimatum.¹¹⁶

4.1.2 Continue beïnvloeding

In de periode die volgde op het besluit van Stijkel voerde de discussie over welk ATB systeem er moest komen de boventoon. De NS waren duidelijk: het continue systeem van het Amerikaanse bedrijf General Railway Signal was volgens de NS om twaalf redenen beter dan het Indusi systeem dat op 5 februari was voorgesteld door de Commissie van Gedelegeerden en daarom de enige mogelijkheid.¹¹⁷ Zoals gezegd waren de commissarissen van Verkeer en Waterstaat niet zo overtuigd van de noodzaak van het continue systeem. Een groot voordeel van het Indusi systeem was dat het vrijwel direct overal op het spoor geïnstalleerd kon worden. In het geval van het continue ATB systeem van GRS moest het gehele spoorweganet geautomatiseerd zijn. In 1962 was drie kwart van het spoorweganet nog niet zo ver. De invoertijd zou dus nogal kunnen verschillen. Volgens Verkeer en Waterstaat zou het Indusi systeem in 4 tot 5 jaar gerealiseerd kunnen worden voor het gehele spoorweganet, terwijl het continue ATB systeem wel 25 jaar zou kosten. De NS hadden een gunstiger schatting ten opzichte van de invoering van het continue ATB systeem. Volgens de NS zouden zowel de invoering van het Indusi systeem als het continue ATB systeem ongeveer 12 jaar in beslag nemen.¹¹⁸ Het was duidelijk dat de NS en Verkeer en Waterstaat niet dezelfde prioriteiten hadden en ook niet dezelfde inschattingen. De NS wilden het continue systeem en Verkeer en Waterstaat het Indusi systeem.

Een overleg tussen beide partijen moest in januari 1963 uitkomst bieden. De NS betoogden dat het continue systeem veiliger was en dat de NS al meer bekend was met dit systeem omdat er proeven mee

¹¹⁶ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992) 115.

¹¹⁷ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren*, 116.

¹¹⁸ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992) 116-117.

gedaan waren. Bovendien beloofden de NS om de invoertijd zo kort mogelijk te houden. Binnen 10 jaar zouden ze het systeem up and running hebben. Die vergadering werd nog niets besloten. Drie maanden later maakte staatssecretaris Stijkel bekend dat ze de mening van de NS zouden ondersteunen. Aan die ondersteuning zaten wel voorwaarden vast: op 1 januari 1971 dienden alle baanvakken waar treinen met meer dan 100 km/h reden uitgerust te zijn met het systeem van continue ATB.¹¹⁹

De uitvoering van het invoeren van het continue ATB systeem ging op zijn zachtst gezegd niet van een leien dakje. De NS liepen tegen veel onvoorziene problemen aan. Zo waren ze achteraf eigenlijk toch niet zo bekend met het systeem als ze Verkeer en Waterstaat hadden doen geloven. Daardoor kwamen er allerlei onvoorziene technische problemen aan het licht waardoor het implementeren van het systeem veel duurder werd en veel langer duurde dan was gepland. Ondertussen kwamen er ook kritische geluiden vanuit de kamer. In 1965 werd door een Kamerlid de vraag gesteld of het wel verantwoord was voor de NS om zo veel geld uit te geven aan veiligheid, terwijl de financiële positie op dat moment niet zo goed was.¹²⁰ In 1969, als de invoering al enorm achterloopt op schema, doen de NS een verassende uitspraak. "Terugziend ware het naar alle waarschijnlijkheid beter geweest wanneer in 1962, op het moment dat een keuze werd gedaan, een relatief goedkoop en op korte termijn aan te brengen systeem was aanbevolen. Het invoeren van de ATB – waarvan de financiële en economische aspecten destijds onvoldoende zijn overwogen – is aanvankelijk onderschat, zowel wat betreft de technische problemen als de moeilijkheden in de exploitatie."¹²¹ Het is opmerkelijk dat ze toegeven dat ze fout zaten. De situatie was dan ook onhoudbaar geworden. Toch heeft de invoering van het continue ATB systeem

¹¹⁹ M.J. van Duin, *Van Rampen Leren*, 118.

¹²⁰ *Ibidem*, 118, 119.

¹²¹ *Ibidem*, 120.

voortgang gevonden en het heeft uiteindelijk meer dan 25 jaar geduurd voordat het overal was geoperationaliseerd.¹²²

De enorme omvang van het project van invoering van het continue ATB systeem wekt de suggestie dat de impact van de treinramp bij Harmelen op de NS in materieel en financieel opzicht enorm is geweest. Ook M.J. van Duin heeft dit geconstateerd, maar er weinig woorden aan gewijd. In deze scriptie is deze constatering van groot belang. De impact die de treinramp heeft gehad is 25 jaar lang tastbaar aanwezig in de interne vergaderingen van de NS. Dit moeizame proces is echter nauwelijks in de publiciteit geweest. Zelfs de Tweede Kamer stelde er nauwelijks vragen over. Slechts bij kleine treinongevallen werden er vragen gesteld over de voortgang. De paradoxale houding van de NS wordt door deze procedure onderstreept. Hoewel er aan de ene kant veel moeite werd gedaan om de ramp te bagatelliseren tot een ongeluk, heeft de ramp intern een enorme impact gehad. In de publiciteit werd het menselijk falen als oorzaak gepresenteerd. Intern was bekend dat de mogelijkheid op dit soort rampen inherent aanwezig was bij het werken met het NX-beveiligingssysteem. Intern was bekend dat er onderliggende oorzaken waren zoals het zo efficiënt mogelijk benutten van de baanvakcapaciteit en de beperkte marge voor fouten van machinisten. De invoering van het continue ATB systeem is het directe gevolg geweest van de treinramp bij Harmelen. Het was een ramp met dusdanig grote gevolgen dat de NS niet meer om een veiliger systeem heen konden.

4.2 Recente belangstelling

4.2.1 Geen monument

In tegenstelling tot de discussie rond het invoeren van een nieuw beveiligingssysteem, werd de discussie rond het oprichten van een monument wel gevoerd in de publiciteit. Al in de Woerdense Courant

¹²² Ibidem, 124.

van 19 januari ging het over het al dan niet plaatsen van een gedenkteken. De burgemeester van Harmelen, drs. Timmermans, stelde zich niet assertief op. Hij verklaarde dat er voorlopig in ieder geval gewacht moest worden met het plaatsen van een gedenkteken tot het verdriet wat was weggezakt. Zo kon er een nuchter en verstandig besluit genomen worden. Timmermans was overigens geen voorstander van het plaatsen van een gedenkteken. Hij was er bang voor dat een gedenkteken meer zou herinneren aan de schuldige machinist dan dat het als nagedachtenis van de slachtoffers zou fungeren. Bovendien was het een moeilijke plek voor een gedenkteken en zou het monument na verloop van tijd waarschijnlijk verwaarloosd raken. Mochten er door andere mensen initiatieven ondernomen worden voor een gedenkteken, zou de gemeente Harmelen wel medewerking verlenen.¹²³

De NS voelden zich niet verantwoordelijk voor het plaatsen van een gedenkteken: het kwam in deze handig uit om de stelling in te nemen dat het een nationale ramp betrof. Entken blijkt duidelijk van mening te zijn dat het een ramp was die de NS getroffen had. De burgemeester van Harmelen wilde destijds niet het initiatief nemen en in ieder geval wachten tot er een nuchtere en weloverwogen beslissing genomen kon worden. Het noncreëren van een mnemonisch object was uiteindelijk het gevolg. Nabestaanden van de ramp konden dit moeilijk verkroppen. De zoon van machinist Fictoor besloot zelf een monument uit te geven in de vorm van een boekje en heeft daarmee een bescheiden mnemonisch object gecreëerd.

4.2.2 Hans Fictoor

Hans Fictoor is de zoon van machinist Pieter Fictoor, machinist van de verongelukte stoptrein 464. Fictoor is verbolgen over het feit dat er

¹²³ Pagina 9 van de Woerdense Courant, 19-01-1962. Gedigitaliseerd op de website van de Woerdense Courant.
<http://woerden.courant.nu/index.php?page=1&mod=krantresultaat&q=treinramp&datering=%3E%3D08-01-1962&krant=&qt=paragraaf&pagina=1&sort=datum+asc%2Ckrant+asc%2Cpagina+asc&doc=4&p=9¶graaf=5&y=433>.

nooit een monument is gekomen voor de slachtoffers van de ramp. Bovendien vindt hij dat de ramp te weinig aandacht krijgt in vergelijking tot rampen als de Bijlmerramp en de vuurwerkramp in Enschede: “Telkens bij het zien van de jaarlijkse herdenkingen van de rampen die na 1962 hebben plaatsgevonden bekruipt mij een gevoel van onbehagen, alsof de nabestaanden van de ramp bij Harmelen in de vergetelheid zijn geraakt.”¹²⁴

Om hierboven genoemde redenen wilde Fictoor graag zijn verhaal op papier zetten. Na positieve reacties van familieleden, besloot hij zijn verhaal zelfs in boekvorm uit te geven in 2008. Hij heeft de uitgave van het boekje in eigen beheer. Hij noemt het “een monument voor zijn vader en voor alle andere slachtoffers”.¹²⁵ In het boekje krijgt de ramp zelf maar summier de aandacht. Volgens Fictoor is er al voldoende over de ramp geschreven. Het boekje bevat een complete lijst met alle slachtoffers, iets wat ontbreekt bij het Landelijk Monument Spoorwegongevallen voor slachtoffers van spoorwegongevallen van de NS. Dat is een van de verwijten van Fictoor aan de NS: het algemene monument verzandt in onpersoonlijkheid.¹²⁶

Het gaat in het boekje vooral over de impact die de ramp had op zijn familie en de rol die de NS heeft gespeeld in het verwerkingsproces. Hij is niet altijd te spreken over de NS. Jaren na de ramp reed hij rond in een auto met in het nummerbord de zelf gekozen letters FD NS, die staan voor Fuck De NS.¹²⁷ Deze wrok is een resultaat van een aantal persoonlijke aanvaringen met de NS. Zo is Fictoor erg boos over het feit dat dokter Zeldenrust in de krant heeft gesuggereerd dat machinist Fictoor een hartafwijking had, terwijl hij niet lang daarvoor uitgebreid door de medische dienst van de NS gekeurd was.¹²⁸

In feite is het boekje een zeer fraaie uitwerking van een klein archiefonderzoek naar de familie Fictoor. Door de vele in kleur

¹²⁴ H. Fictoor, *Ter nagedachtenis Treinramp Harmelen 8 januari 196'*, (eigen beheer 2008) 12.

¹²⁵ Website van Hans Fictoor, <http://www.hansfictoor.nl/pagina3.html>.

¹²⁶ H. Fictoor, *Ter nagedachtenis*, 12.

¹²⁷ *Ibidem*, 98.

¹²⁸ *Ibidem*, 101.

ingescande archiefstukken, zoals foto's en brieven, krijgt het een erg persoonlijke touch. Mede hierdoor en doordat de uitgave privé en daarmee gelimiteerd geschiedt blijft het beperkt als monument voor alle slachtoffers. Een boek is daarnaast niet een plek waar mensen naar toe kunnen om te rouwen. Als mnemonisch object is het boekje van Fictoor desondanks van waarde geweest voor de status van de treinramp bij Harmelen in de collectieve herinnering. Hij heeft het boekje meer dan 600 keer verkocht en de treinramp is mede daardoor in het nieuws gekomen: er zijn reportages gemaakt door de KRO (januari 2008), RTV Utrecht (november 2008) en SBS6 (januari 2009).¹²⁹ De drie reportages duren tussen de twee en drie minuten. In alle gevallen wordt Fictoor geïnterviewd over zijn boek en over de kwestie rond een monument. Fictoor zelf heeft zich overigens nooit actief gemeld in de lobby om een monument, maar door het uitbrengen van zijn boek en de aandacht van de media is er discussie ontstaan rond het mnemonische object wat Fictoor zelf heeft gemaakt. Een gevolg van de toenemende aandacht is uiteindelijk het monument dat er zal komen. De wisselwerking tussen canon en archive van het collectief geheugen wordt duidelijk wanneer we deze gang van zaken bestuderen. Het initiatief van een individu is opgepikt door de media en door middel van de aandacht die de media hier aan schonken heeft het boekje van Fictoor meer impact gehad dan het zonder de media-aandacht had gehad.

4.2.3 Een monument na vijftig jaar

Het boekje van Fictoor is het voortvloeiende uit een persoonlijke behoefte voor erkenning van de treinramp. Daarmee is het natuurlijk niet representatief voor alle nabestaanden. Niet voor alle nabestaanden geldt dat zij behoefte hebben aan een monument. Eerder genoemde Leferink stelt echter dat de behoefte aan algemene erkenning van en respect voor de slachtoffers normaal gesproken zeer groot is. Bovendien blijft de behoefte aan herdenken volgens haar lang bestaan en neemt die

¹²⁹ Website van Hans Fictoor, <http://www.hansfictoor.nl/pagina4.html>.

behoefte doorgaans toe als er na een ramp een 'rituele stilte' heeft geheerst.¹³⁰ Deze aanname lijkt terecht aangezien er recent opnieuw veel belangstelling is voor de treinramp bij Harmelen. Dit heeft er alles mee te maken dat het op 8 januari 2012 precies vijftig jaar geleden is dat de twee treinen nagenoeg frontaal op elkaar in reden. Zo heeft Ina van Beek onlangs in 2011 een roman uitgegeven over de treinramp.

Het feit dat de ramp vijftig jaar geleden is gebeurd is een belangrijke reden dat de ramp opeens veel aandacht krijgt. In januari 2002, 40 jaar na de ramp was er ook veel aandacht voor de ramp. De TROS zond bijvoorbeeld een reportage uit over de ramp in het programma 2 Vandaag met beelden van het polygoon journaal uit 1962. De hiervoor genoemde korte reportages van de KRO, RTV Utrecht en SBS6 zijn ook allemaal rond januari uitgezonden. Blijkbaar wordt de ramp rond januari steeds weer uit de archives gehaald.

De NS hebben onlangs nogmaals hun argumenten op een rij gezet waarom zij vinden dat er geen monument hoeft te komen. Het Landelijk Monument Spoorwegongevallen is immers in 2004 onthuld en functioneert als gedenksteen voor alle slachtoffers van spoorwegongevallen. Volgens een bericht van RTV Utrecht kregen de NS het eerste verzoek voor een monument pas op 2001 van een vrouw die haar vader verloor bij de treinramp bij Harmelen.¹³¹ Daarnaast hebben de NS bezwaren op grond van veiligheid: "mensen kunnen echt niet naast het spoor bijeenkomen".¹³²

Het moge duidelijk zijn dat het feit dat er daadwerkelijk een monument komt voor de treinramp bij Harmelen er niet komt dankzij de NS. De burgemeester H. Schmidt van Harmelen heeft hiertoe uiteindelijk het initiatief genomen.¹³³ Jaren nadat burgemeester

¹³⁰ S. Leferink, *Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen* (Utrecht, 2010) 68, 69.

¹³¹ *Monument voor spoorslachtoffers onthuld*, artikel op RTVUtrecht.nl, <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/69953>.

¹³² *Gesteggel monument treinramp Harmelen*, artikel op RTVUtrecht.nl, <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/206444>.

¹³³ *Het komt er eindelijk: het monument voor de verongelukten bij de treinramp in Harmelen*, artikel op harmelen.nu, http://www.harmelen.nu/monument_spoorwegongeval_8_januari_1962.

Timmermans het te vroeg vond voor een gedenkteken heeft Schmidt het initiatief heeft genomen voor het monument. Burgemeester Schmidt zei in 2009: “de treinramp leeft nog heel erg bij de bevolking hier. Ondanks dat het al 47 jaar geleden is, ligt het bij veel mensen nog vers in het geheugen. Ik heb ontzettend veel reacties gekregen uit het hele land en zelfs ook uit het buitenland van mensen die hun steun betuigen voor dit initiatief.”¹³⁴ Afgaande op het citaat van de serveerster in Harmelen is het overigens maar de vraag voor welk deel van de bevolking van Harmelen de uitspraak van Schmidt geldt.

In deze paragraaf over de recente aandacht voor de treinramp bij Harmelen is te zien dat de NS bij hun oorspronkelijke strategie blijven en de ramp blijven bagatelliseren tot een ongeluk. Het is echter duidelijk geworden dat zij een ander standpunt innemen dan veel nabestaanden. Hoewel er niet al te veel conclusies getrokken mogen worden uit de beleving van bijvoorbeeld Fictoor alleen is het over het algemeen zo dat veel nabestaanden van een ramp behoefte hebben aan erkenning, zoals Leferink heeft aangetoond. Zo is het ook met de treinramp bij Harmelen. Nadat de ramp dankzij de NS en de matig kritische houding van de media in de archives van het collectief geheugen is beland, zijn er nu allerlei mensen en instanties die de ramp uit het lost and found office van de collectieve herinneringen proberen te halen. Het is vijftig jaar na dato niet de eerste keer dat de ramp uit de archives wordt opgerakeld. In 2002 gebeurde het bijvoorbeeld ook. Dankzij de inspanningen van nabestaanden en betrokkenen zoals H. Fictoor, H. Schmidt en I. van Beek die de treinramp onder de aandacht hebben gebracht komt er na vijftig jaar toch een monument voor de treinramp bij Harmelen. Het is een combinatie van deze factoren die er voor heeft gezorgd dat er nu daadwerkelijk een monument komt: het feit dat het vijftig jaar geleden is, het verschijnen van het boekje van Fictoor en de daar op volgende aandacht van de media en een geïnteresseerde burgemeester, de initiatiefnemer.

¹³⁴ S. Leferink, *Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen* (Utrecht, 2010) 68.

4.3 Analyse

De NS hebben een belangrijke rol gespeeld bij het categoriseren van de treinramp bij Harmelen in het collectief geheugen. De houding van de NS heb ik paradoxaal genoemd vanwege het feit dat ze de ramp aan de ene kant extern zo klein mogelijk hebben proberen te houden, terwijl de ramp aan de andere kant intern een enorme impact heeft gehad. Het is opmerkelijk om te zien hoe weinig kritisch men is geweest ten opzichte van de NS. De NS waren al in 1953 met ATB bezig.¹³⁵ De oorzaken op meso en macroniveau zijn door de Spoorwegongevallenraad wel aangestipt maar niet verder behandeld. Uit de procedure van het invoeren van een ongelofelijk duur en tijdrovend karwei kan men opmaken dat deze oorzaken bij de NS bekend waren. Ook is het opvallend dat er in 1994 op de bewuste kruising bij Harmelen een zogenaamde fly-over is gebouwd, terwijl dat volgens Lohmann in 1962 maar een tijdrovend karwei was. Jaren later, met de ATB overal ingevoerd, werd het blijkbaar toch gezien als een nuttige veiligheidsmaatregel.

De impact op zowel de nabestaanden als op de NS blijkt op de lange termijn veel groter te zijn dan men zou kunnen opmaken uit het hoofdstuk over de impact op de korte termijn. De impact op de NS zelf is veel groter dan zij hebben voorgesteld in de publiciteit. Maar liefst 25 jaar lang hebben de NS nodig gehad om het ATB systeem volledig te implementeren. Dit systeem was nodig om de veiligheid te garanderen. Oorzaken op meso en macro niveau werden in feite niet opgelost, maar door het ATB systeem konden deze oorzaken niet meer leiden tot ongelukken. Desondanks werd er op de kruising bij Harmelen in 1994 alsnog een fly-over gebouwd.

In feite hebben de NS er voor gezorgd dat er rond de treinramp bij Harmelen de rituele stilte heeft geheerst waar Leferink het over heeft. A. Assmann zou eerder spreken van het lost and found office van het collectieve geheugen. Jaren later blijkt dat er bij nabestaanden en

¹³⁵ J.M. Fuchs, *125 jaar Spoorwegen in Nederland* (Amsterdam 1964) 56.

betrokkenen nog veel behoefte is aan herinneren. De impact die de ramp op deze groep mensen heeft gehad is vele malen groter dan men af zou leiden uit de eerste persberichten van de NS. De aandacht voor de treinramp is bijna vijftig jaar na dato erg groot. RTV Utrecht is bezig met een grote documentaire van veertig minuten en er zal een monument onthuld worden in Harmelen op 8 januari 2012. Hiermee komt er een mnemonisch object waar de ramp collectief herinnerd kan worden.

Het verschijnen van een monument kan als exemplarisch worden gezien voor de werking van de interactie tussen de canon en archives van het collectief geheugen. Het lijkt er op dat er verschillende factoren nodig zijn om ervoor te zorgen dat er een mnemonisch object wordt gecreëerd na een periode van relatieve stilte rond een gebeurtenis. De treinramp is vrij snel in het lost and found office van het nationaal collectief geheugen van Nederland terecht gekomen. Om de zoveel jaar is zijn er steeds mensen geweest die de ramp voor even uit de archives hebben opgerakeld. Vijftig jaar na dato komen er verschillende factoren bij elkaar die samen hebben geleid tot een monument. Ten eerste heeft een betrokkene een mnemonisch object gecreëerd in de vorm van een boek. Dit is vervolgens door de media opgepikt, waarna er een maatschappelijk breder gedragen discussie is ontstaan over het feit dat er nog geen monument was voor de treinramp. Ten slotte is er een initiatiefnemer geweest – in de vorm van de burgemeester van Harmelen – die voor de komst van het monument heeft gezorgd.

Conclusie

In de inleiding heb ik de hoofdvraag gesteld hoe het kan dat de treinramp bij Harmelen niet tot de canon van het collectief geheugen behoort, terwijl het sinds de watersnoodramp van 1953 de ramp is met het hoogste aantal dodelijke slachtoffers. Door Perry is aangetoond dat het aantal slachtoffers an sich geen voldoende uitgangspunt is om aan een ramp het predicaat 'ramp' toe te kennen. Volgens Perry gaat het bij het kwalificeren van een ramp om de impact die een gebeurtenis heeft op een samenleving. De impact van de treinramp heb ik gemeten aan de hand van de gevolgde procedure van verschillende actoren, zoals de media en de NS. Voornamelijk de gevolgde procedure van de NS bleek uitermate interessant.

Ondanks de schokkende beelden die zijn vertoond op het polygoon journaal en de huiveringwekkende foto's die de voorpagina's van de kranten ontsierden, lijkt de impact van de ramp te zijn meegevallen wanneer de nadruk wordt gelegd op de impact van de treinramp op de korte termijn. De NS hebben middels de media direct na de treinramp een strategie gehanteerd om de ramp te bagatelliseren. Al voordat het onderzoek naar de oorzaak van de ramp was afgerond voorzag de president van de NS Lohmann de pers van alle mogelijke technische details en de waarschijnlijke oorzaak van de ramp. De oorzaak - en enige oorzaak - van de ramp was volgens Lohman dat de machinist Van der Leer niet gereageerd had op een geel sein. Met de technische systemen was niets mis en het NX-beveiligingssysteem had naar behoren gewerkt. Uit de rapporten van de NS en de Spoorwegongevallenraad kwam uiteindelijk dezelfde conclusie rollen. Oorzaken op meso- en macroniveau werden in het rapport van de Spoorwegongevallenraad wel genoemd, maar gek genoeg verder niet behandeld. Zo is het op zijn minst opmerkelijk te noemen dat er op een kruispunt waar zoveel treinen passeren geen standaardprocedure is voor vertragingen, dat de NS accepteerden dat machinisten fouten maken maar toch vasthielden

aan een systeem van strakke koppeling en dat de sneltrein overvol was en een concentratie had van de passagiers in het voorste gedeelte van de trein. De treinramp werd door de NS echter gebagatelliseerd tot een ongeluk met als enige oorzaak het menselijk falen. Hierdoor bleven de NS buiten schot van eventuele kritiek op de oorzaken op meso- en macroniveau. Het feit dat deze opmerkelijkheden niet werden opgepakt bij het openbare onderzoek van de Spoorwegongevallenraad door bijvoorbeeld de media is evenzeer opmerkelijk te noemen. De weinig kritische houding van de media heeft er derhalve ook aan bijgedragen dat de ramp gevolgd werd door een relatieve stilte.

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat de impact van ramp op de samenleving op de lange termijn veel groter is geweest dan men zou verwachten na hoofdstuk 3. Intern hebben de NS in samenspraak met Verkeer en Waterstaat besloten dat er een nieuw beveiligingssysteem moest komen: een systeem van automatische treinbeïnvloeding. Dit staat haaks op de naar buiten toe gecommuniceerde opvatting dat het systeem volkomen naar behoren had gewerkt. Blijkbaar was er wel degelijk een nieuw systeem wenselijk. De NS was al sinds 1953 bezig met proeven met dit systeem. De oorzaken op meso- en macroniveau waren de NS wel degelijk bekend. De NS hebben 25 jaar nodig gehad om het systeem volledig te implementeren, maar in de media is dit nauwelijks naar voren gekomen. De NS heeft in deze kwestie een paradoxale houding aangenomen door naar buiten toe te communiceren dat de ramp één oorzaak had in de vorm van menselijk falen, terwijl er intern wel degelijk werd erkend dat er op meso- en macroniveau meerdere oorzaken ten grondslag lagen aan de ramp. In ieder geval wist men bij de NS dat de mogelijkheid voor een dergelijk ongeluk reëel was. De NS wisten namelijk dat machinisten fouten maakten en dat er weinig tot geen marge was om fouten te corrigeren door het optimale gebruik van de baanvakcapaciteit. Na de rituele stilte die door de NS, maar ook door de weinig kritische media, is gecreëerd is er recent veel hernieuwde aandacht gekomen voor de ramp.

Over de grootte van de ramp zal nooit een consensus bereikt worden. Er bestaan arbitraire factoren voor de grootte van een ramp en

er zullen altijd verschillende interpretaties van deze factoren zijn door verschillende actoren. Wel is duidelijk dat de NS en de media een grote rol hebben gespeeld in het bagatelliseren van de ramp en daarmee in het categoriseren van de treinramp bij Harmelen in de archives van het collectief geheugen. De NS deed dit door actief een bepaalde strategie te hanteren en de media door zich na de ramp weinig kritisch op te stellen. Astrid Erll constateerde dat de media en dergelijke instituties het verleden construeren en Aleida Assmann voegde daar aan toe dat er culturele instituties nodig zijn om collectief herinneren mogelijk te maken. De categorisering van het collectief geheugen is onderhevig aan keuzes. Het feit dat de treinramp bij Harmelen in de archives van het nationaal collectief geheugen van Nederland is beland heeft meerdere oorzaken.

Ten eerste heeft er in de eerste jaren na de ramp een zogenaamde radiostilte geheerst. Er is geen monument gekomen voor de ramp en daarmee geen mnemonisch object. Het niet creëren van een mnemonisch object betekent dat de noodzakelijkheid voor actief collectief herinneren ontbreekt. J. Assmann heeft de noodzakelijkheid van mnemonische objecten voor het active deel van het collectief geheugen benadrukt. De radiostilte was echter een relatieve stilte. Intern bij de NS was het namelijk alles behalve stil en werd er maar liefst 25 jaar als gevolg van de treinramp gewerkt aan de invoering van het ATB systeem. Ook bij nabestaanden en betrokkenen heeft in de meeste gevallen een relatieve stilte geheerst. Vooral het feit dat er niet gezamenlijk herdacht werd, heeft bijgedragen aan de devaluatie van de status van de ramp bij het grote publiek. Individueel herdenken veel nabestaanden en betrokkenen de ramp nog jaarlijks.

Een tweede oorzaak is het compacte karakter van de ramp. Hoewel het op de plaats van de ramp op de bewuste dag een chaos was, reden er een dag later alweer treinen. Van de treinramp was toen al nauwelijks meer iets te zien. Dit heeft bijgedragen aan een versnelling van de verslapping van de aandacht voor de ramp. Fysiek herinnerde er al een dag na de ramp vrijwel niets meer aan de ramp. De nasleep is hierdoor ook fysiek nagenoeg onzichtbaar geweest.

Ten derde is er het aspect van de verbondenheid van de slachtoffers. Hoewel veel nabestaanden zich heden ten dage verbonden voelen vanwege het feit dat er geen monument is voor de ramp, waren de slachtoffers van de treinramp in verreweg de meeste gevallen onbekenden van elkaar. Zoals Eyre heeft aangetoond is verbondenheid bij slachtoffers een belangrijke factor bij collectief herinneren. Bij rampen of ongelukken waarbij de slachtoffers geen verbondenheid met elkaar hebben is er geen vorm van collectief herinneren mogelijk. Deze drie oorzaken staan natuurlijk niet los van elkaar. Zij hebben elkaar beïnvloed en beïnvloeden elkaar nog steeds.

Hoewel de treinramp bij Harmelen in de collectieve geheugens van de nabestaanden en van de NS zeker actief zal worden herinnerd, is de ramp in de archieven beland van het nationaal collectief geheugen. In het lost and found office van het collectief geheugen is het archiefmateriaal doelloos bij gebrek aan interpretatie. Wanneer het archiefmateriaal uit het lost and found office wordt opgerakeld kunnen gebeurtenissen ook weer in het active deel worden opgenomen. Het collectief geheugen is dynamisch. De wisselwerking tussen het active en archive deel van het collectief geheugen wordt in gang gezet door het oprakelen of opslaan van archiefmateriaal. De aandacht van onderzoekers kan door verschillende zaken aangewakkerd worden. Slachtoffers en nabestaanden hebben behoefte aan erkenning van de treinramp en het feit dat de ramp op 8 januari 2012 vijftig jaar geleden is gebeurd, heeft de media wakker geschud. Mede dankzij media-aandacht verkocht Hans Fictoor meer dan 600 exemplaren van zijn boek uit 2008 wat zijn persoonlijke monument was voor alle slachtoffers. Ina van Beek bracht in 2011 een roman uit over de treinramp. RTV Utrecht is bezig met een grote documentaire over de ramp en op 8 januari 2012 wordt er een monument onthuld speciaal voor de treinramp.

Na vijftig jaar is de behoefte aan erkenning ongekend groot. In het geval van de treinramp heeft het boekje van Fictoor daarin een grote rol gespeeld. Als reactie op zijn boek hebben de KRO, RTV Utrecht en SBS6 korte reportages gemaakt die op hun beurt de verkoop van het boek een impuls hebben gegeven. De laatste jaren neemt de aandacht voor de

ramp nog meer toe. Op 8 januari 2012 komt er daadwerkelijk een monument voor de ramp en wordt er daarmee een mnemonisch object gecreëerd, maar belangrijker nog, een lieu de mémoire waardoor collectief herinneren mogelijk wordt. Er is dan een plaats waar de nabestaanden en getroffenen naar toe kunnen. Deze ontwikkeling is in feite een illustratie van de werking van de interactie tussen de canon en archive van het collectief geheugen. De hang naar erkenning bij nabestaanden en betrokkenen en daaruit voortvloeiende initiatieven hangen samen met tijdelijke oprispingen vanuit de media wanneer de treinramp een tiental jaar geleden is. Deze golfbeweging van afzwakking en toename van aandacht heeft in combinatie met het boek van Fictoor en het initiatief van de burgemeester van Harmelen en met het feit dat het vijftig jaar geleden is geresulteerd in de mogelijkheid tot een meer structurele manier van herinneren in de vorm van een plaats van herinnering. Het is aan andere academici om in vervolgstudies te onderzoeken of deze combinatie van factoren exemplarisch is voor de werking van de interactie tussen de canon en archives van het collectief geheugen. Of de treinramp bij Harmelen met behulp van het monument daadwerkelijk terugkeert in de canon van het nationaal collectief geheugen van Nederland moet de toekomst uitwijzen.

Literatuurlijst

- Assmann, Aleida, 'Canon and Archive', in: Astrid Erll en Ansgar Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 97-107.
- Assmann, Jan, 'Communicative and Cultural Memory', in: Astrid Erll en Ansgar Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 109-118.
- Beek, Ina van der, *Enkele reis Harmelen* (Utrecht 2011).
- Blokker, Bas, *Een eeuw in voorpagina's. 1900-1999* (Rotterdam 1999).
- Commissie Ontwikkeling Nederlandse Canon, *entoen.nu, de canon van Nederland. Rapport van de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Canon deel B* (Den Haag 2006).
- Dam, P.J.E.M. van, 'De amfibische cultuur. Een visie op watersnoodrampen', oratie gehouden 29-10-2010, geraadpleegd op <http://hdl.handle.net/1871/18457>.
- Doel, W. van den, *Plaatsen van herinnering. Nederland in de twintigste eeuw deel 4* (Amsterdam 2006).
- Duin, M.J. van, *Van Rampen Leren. Een vergelijkend onderzoek naar de lessen uit spoorwegongevallen, hotelbranden en industriële ongelukken* (Leiden 1992).
- Entken, J.F.A.M., *Treinramp* (Amsterdam 1962).
- Erll, Astrid, 'Cultural Memory Studies: An Introduction', in: Astrid Erll en Ansgar Nünning (ed.), *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook* (Berlin 2008) 1-15.
- Eyre, A., 'Remembering: Community Commemoration After Disaster', in: Havidán Rodriguez, Enrico L. Quantarelli en Russel R. Dynes (ed.), *Handbook of Disaster Research* (New York 2007) 441-455.

- Fictoor, H., Ter nagedachtenis Treinramp Harmelen 8 januari 1962 (Eigen Beheer 2008).
- Fuchs, J.M., 125 jaar Spoorwegen in Nederland (Amsterdam 1964).
- Jongerius, R.T., Spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993 (Haarlem, 1993).
- Leferink, Kramp na de ramp. Een kritische beschouwing op de hulpverlening bij rampen (Utrecht, 2010).
- Mak, G., e.a., Verleden van Nederland (Amsterdam, Antwerpen 2008).
- Manen, I. van, en Miedema, W., MeMo. Geschiedenis voor de tweede fase. Basisboek VWO (Den Bosch, 1999).
- Noort, J.W.P.P., 'Gemengde gevoelens. Vijftig jaar in de relatie NS-overheid.', in: J.A. Faber (red.), Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland (Utrecht 1989) 208-252.
- Perrow, Charles, Normal accidents: living with high risk technologies (New York 1984).
- Perry, Ronald W., 'What Is a Disaster?', in: Havidán Rodriguez, Enrico L. Quantarelli en Russel R. Dynes (ed.), Handbook of Disaster Research (New York 2007) 1-15.
- Rigney, Ann, 'The Dynamics of Remembrance Texts Between Monumentality and Morphing', in: Astrid Erll en Ansgar Nünning (ed.), Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook (Berlin 2008) 345-353.
- Schot, J.W., Techniek in Nederland in de 20e eeuw. Deel 5: Transport en Communicatie (1998).
- Veenendaal, G., Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu (Amsterdam, 2008).
- Rojek, Chris, 'Fatal Attractions', in: David Boswell en Jessica Evans (ed.), Representing the Nation: A Reader. Histories, heritage and museums (Londen 1999) 185-207.
- Zelizer, B., 'Journalism's Memory Work', in: Astrid Erll en Ansgar Nünning (ed.), Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook (Berlin 2008) 379-387.

Bronnen

- ANP Radiobulletins Digitaal 1937-1984, <http://anp.kb.nl/>.
 - ANP Radiobulletin 08-01-1962, berichtnummers 20, 21, 24-39, 54-87, 98, 100-105, 112-118, 131-135.
 - ANP Radiobulletin 09-01-1962, berichtnummers 1, 3, 4, 6, 25, 29, 32, 49, 77, 78, 79, 86, 87, 88.
 - ANP Radiobulletin 10-01-1962, berichtnummers 23, 28, 76, 89.
 - ANP Radiobulletin 11-01-1962, berichtnummers 1, 24, 25, 26, 47, 74, 75.
 - ANP Radiobulletin 12-01-1962, berichtnummers 23, 82.
 - ANP Radiobulletin 18-01-1962, berichtnummers 45, 46-53, 94.
 - ANP Radiobulletin 22-01-1962, berichtnummer 24.
 - ANP Radiobulletin 30-01-1962, berichtnummer 74.
 - ANP Radiobulletin 01-02-1962, berichtnummer 13.
 - ANP Radiobulletin 29-03-1962, berichtnummers 23, 35, 36.
 - ANP Radiobulletin 02-08-1962, berichtnummer 88.
 - ANP Radiobulletin 15-11-1962, berichtnummer 51.
- Het Utrechts Archief, Utrecht, Nederlandse spoorwegen: rapporten, aanvulling, nummer toegang 974, inventarisnummer 790865.
 - Verslag van het door de Spoorwegongevallenraad gehouden openbare onderzoek naar aanleiding van de botsing op 8 januari 1962 te Harmelen. Aanrijding tussen tr 464 (reizigerstrein Rotterdam-Woerden-Amsterdam) en tr 161 El Ma (reizigerstrein Utrecht-Rotterdam).
- Interview met Hans Fictoor, d.d. 15-03-2011, afgenomen door auteur.
- Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 19.
 - Brief van President Lohman aan RvC, 8 januari 1962.
 - Brief van President Lohman aan RvC, 10 januari 1962.
 - Communiqué verstrekt aan de pers op 9 januari 1962.

- Dienstorder nr. 1687 x).
- Persconferentie 18 januari 1962.
- Verslag van de vergadering van de Commissie van Gedelegeerden, gehouden op 5 februari 1962 te Utrecht.
- Verslag van het gemeenschappelijk onderzoek inzake de botsing op 8 jan. 1962 om +/- 9.19 uur te Harmelen-Aansluiting tussen trein 464 Rotterdam_Woerden_Amsterdam. en trein 164 ElMa Leeuwarden_Utrecht_Rotterdam. 31 januari 1962.
- Vergadering RvC 16 februari.
- Vergadering RvC 30 maart.
- Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directeur-Generaal Verkeer als Lid Raad van Commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981, nummer toegang 2.16.71.01, inventarisnummer 20.
- Vergadering RvC 13 juli.
- Vergadering RVC 14 september.
- Website van Hans Fictoor. <http://www.hansfictoor.nl/>.
- Website van Harmelen. <http://www.harmelen.nu>.
- Website van RTV Utrecht. <http://rtvutrecht.nl>.
- Website van Stichting IVIO, geschiedenis. <http://www.ivio.nl/content.aspx?id=837>.
- Woerdense Courant Digitaal, <http://woerden.courant.nu>.
- Woerdense Courant 12-01-1962, voorpagina.
- Woerdense Courant 19-01-1962, voorpagina, 9.
- Woerdense Courant 02-02-1962, voorpagina.
- Woerdense Courant 06-04-1962, pagina 6.
- Youtube, <http://youtube.com>.
- Aflevering van 2 Vandaag over de Treinramp bij Harmelen, beelden van het polygoon journaal van 08-01-1962, 08-01-2002, http://www.youtube.com/watch?v=GK_ZHRLDNas.
- Reportage van de KRO over de Treinramp bij Harmelen voor het programma Wij zijn de geschiedenis, 05-11-2008, <http://www.youtube.com/watch?v=GCag5nftgRA>.

- Reportage van RTV Utrecht over de Treinramp bij Harmelen voor het programma U Vandaag, 08-01-2009, <http://www.youtube.com/watch?v=S54GPOAIWhA>.
- Reportage van SBS6 over de Treinramp bij Harmelen voor het programma Hart van Nederland, 12-01-2009, <http://www.youtube.com/watch?v=oGMSBt-mY4k>.



AUTEURSRECHT

Op alle publicaties rust auteursrecht. Alle door de JHSG gepubliceerde stukken zijn uitsluitend bedoeld voor persoonlijk gebruik. Op verveelvoudiging van werk staan de sancties die de auteurswet aan schrijvers en uitgevers verleent.

Het is wel mogelijk toestemming vooraf te vragen wanneer verveelvoudiging overwogen wordt.