

UIT FARO: de ramp na de ramp

14.5 Slotbeschouwing en conclusies

14.5.1 De aard van de ramp: een vliegtuigramp in het buitenland in 1992

Hoewel er tussen verschillende rampen vele overeenkomsten zijn te onderkennen, dient gerealiseerd te worden dat er ook grote verschillen zijn. In het kader van het thema van dit hoofdstuk (de nazorg en nafase bij een ramp) zijn er enkele uiterst relevante verschillen die te maken hebben met de aard en plaats van de ramp. Verschillen die ook rechtstreekse consequenties hebben voor beleving, nafase en nazorg.

Een vliegtuigramp

Bij vele vliegcrashes brengen inzittenden het er niet levend vanaf. In gevallen dat er wel overlevenden zijn, doet een dergelijke ramp zich voor bij een (nood)landing of bij de start. In de situaties dat er overlevenden zijn, zijn er dikwijls ook (vele) gewonden. Onderzoek van Kegworth (1989) tracht een relatie aan te geven tussen de zitplaats in een vliegtuig en de aard van verwondingen bij een eventuele crash. Uit onderzoek (Malt et al, 1989a) blijkt dat er een duidelijke relatie bestaat tussen fysieke verwondingen en psychosociale en psychiatrische problemen in de nafase van een ramp.

'In a three-year retrospective study of 551 patients who were admitted to a surgical ward of a general hospital due to accidental injury, reduced physical function was significantly correlated with worse bodily health, and worse psychological health (correlation 0.299 and 0.498 respectively).'⁴

Onder slachtoffers van de vliegcrash in Faro is eveneens een verband te constateren tussen fysiek letsel en psychisch welzijn na de ramp. Daarmee is een deel van de verklaring van problemen in de nafase te herleiden tot de aard van de ramp (Anders gezegd: Indien bij een ramp gewonden zijn, dient rekening te worden gehouden met psychische problemen, die veelal in het eerste jaar, maar ook nog vijf tot zes jaar na de ramp tot zorg(vraag) kunnen leiden.) De enquête onder slachtoffers van de Faro-ramp toont echter ook dat de juridische afhandeling verband houdt met psychische verwerking van de ramp

De aard van de ramp, een vliegtuig- of vervoersramp, heeft ook consequenties voor de geografische achtergrond van de inzittenden. In dergelijke gevallen kennen de slachtoffers elkaar meestal niet (afgezien van eigen partner of familie) en wonen zij ook niet in elkaars directe omgeving. Een vervoersramp is daarmee anders dan een explosie van een fabriek of een plotselinge natuurramp (aardbeving of overstroming). In een dergelijk geval komen de (meeste) slachtoffers uit het direct getroffen gebied. Een vervoersramp treft daarentegen veelal een 'door het noodlot verbonden groep passagiers, zoals ook bezoekers van de Flora in Bovenkarspel (1999) door besmetting met legionella met elkaar verbonden raakten. In een enkel geval raakt een select gezelschap uit een bepaalde woonplaats of van een vereniging bij een vervoersramp betrokken. Dat was bijvoorbeeld het geval toen een bus crashte met een gezelschap uit Deventer en ook bij de Herculesramp (1996) waren slachtoffers en nabestaanden bekenden van elkaar. Bij de Faro-ramp woonden de overlevenden echter verspreid over heel Nederland. Dat had tot gevolg dat er geen lokale overheid was die zich primair verantwoordelijk voelde voor het wel en wee van de overlevenden.

⁴ Overgenomen van U.F.Malt, Traumatic effects of accidents, in R.J. Ursano, B.G. McCaughey and C.S. Fullerton (eds.), Individual and Community Responses to Trauma and Disaster: The Structure of Human Chaos, Cambridge University Press, 1994, p. 103-136.