



Titel: FARO de ramp na de ramp

Ondertitel: van slachtoffer naar probleem

Uitgegeven: Elsevier Overheid, december 2002

ISBN: 90 5901 808 7; NUR 600

Auteur: Cor ten Hove

In samenwerking mét en steun ván: Prof. Berthold Gersons (AMC Universiteit van Amsterdam); Menno van Duin (NIPV, Arnhem), Werner Overdijk (Crisisplan, Leiden) & Vina Wijkhuis (NIPV, Arnhem).

Hiernavolgend de tekst van het boek, op basis van het druk-manuscript. Vandaar dat afbeeldingen e.d. ontbreken. Inhoudsopgave is wel toegevoegd.

Cor ten Hove

Februari 2023

voorwerk nog toevoegen

onderstaande tekst ergens in voorwerk opnemen

[citaat]Tomorrow is a long long time

If you're a memory

Trying to find peace of mind

Spirit come back to me

Give me strength and set me free

Let me feel the magic in my heart

Neil Young, uit Love and only love[einde citaat]

[h]Dankwoord

Ik had de afgelopen jaren weinig ruimte voor iets anders dan het verhaal van de Faro-ramp en alles wat daar bij kwam kijken. Voor de mensen om mij heen was dit een aanslag op hun begrip, geduld en vriendschap. En daar bleef het niet bij. Ontzettend veel mensen hebben actief meegeholpen door bijvoorbeeld de manuscripten te lezen, mij steeds opnieuw weer aan te horen, mee te denken, informatie te geven, klankbord te zijn, kopieën te maken, hun contacten te gebruiken of door er gewoon te zijn en mij de ruimte te geven.

Uit al deze contacten zijn voor mij nieuwe inzichten en vriendschappen ontstaan, mede hierdoor zijn voor mij de crashgevolgen niet alleen maar negatief.

Vooraf door de posttraumatische stressbehandeling is de Faro-crash voor mij een afgesloten verhaal. Zo ook heeft het schrijven van dit boek heeft mij op een zelfde manier geholpen de ramp na de ramp voor een groot deel geschiedenis te laten worden. Het schrijven van en nadenken over dit boek is daarmee voor mij een belangrijk deel van mijn verwerkingsproces geworden. Ik moest de gevoelens en gedachten oproepen zoals ik die had op het moment van de te beschrijven gebeurtenis. Dit was een intensief en vaak pijnlijk proces, zin voor zin schreef ik alles van mij af.

Iedereen die op wat voor een manier dan ook geholpen heeft: hartelijk bedankt.

1 Inleiding

2 De ramp

- 2.1 De dagen voor vertrek - woensdag 16 december tot zondag 20 december
- 2.2 De vlucht - maandag, 21 december 1992
- 2.3 Het ziekenhuis

DEEL II DE RAMP NA DE RAMP

3 De laatste tien dagen van 1992

- 3.1 Naar Nederland
- 3.2 In het VU-ziekenhuis
- 3.3 Thuis

DE VERLOREN JAREN

4 1993-een jaar van ongeloof

- 4.1 Bijkomen uit verdooving
- 4.2 Gevolgen gaan maar niet over
- 4.3 Een arbeidsconflict

5 1994-een jaar van hoop

- 5.1 Detachering, ontslag en cursus tegen vliegangst
- 5.2 Outplacement, schaderegeling en nader medisch onderzoek
- 5.3 Juridisch, medisch en nog veel meer!
- 5.4 Angsten, onderzoeken en verhuisvoorbereidingen

6 1995 – het jaar van verbijstering

- 6.1 Amerika en verhuizing
- 6.2 Hoop, opluchting en verbazing
- 6.3 Van verbazing naar verbijstering
- 6.4 Storm en waanzin
- 6.5 Pijnbestrijding en bezwaar
- 6.6 Een goed begin

1996 – waanzin en totale ineenstorting

- 7.1 De commissie van geneeskundigen
- 7.2 Juridische problemen en een medische flop
- 7.3 Kafka
- 7.4 Het schaap met de vijf poten bestaat niet!
- 7.5 De Herculesramp
- 7.6 Ontreddering neemt toe
- 7.7 Totale wanhoop
- 7.8 (H)Erkenning
- 7.9 Terug in de werkelijkheid

PUINRUIMEN

8 1997 – PTSS en een gedenkplaquette

- 8.1 Elfstedentocht 1997
- 8.2 Beslissingen
- 8.3 Stressbehandeling
- 8.4 Lotgenotencontact
- 8.5 Sociale zekerheid
- 8.6 Plaquette-actie
- 8.7 Afsluiting van 1997

9 1998 – Aanhoudende gezondheidsklachten

- 9.1 Plaquette-actie, de nasleep
- 9.2 Gezondheid / belastbaarheid
- 9.3 Schaderegeling
- 9.4 De laatste dagen van 1998

10 1999 – Schadevergoedingen en sociaal isolement

- 10.1 Ondertekening schaderegeling
- 10.2 Sociale contacten

WEDEROPBOUW

11 1999-2000: een valse start

- 11.1 Herstelproces
- 11.2 Faro laat me niet los
- 11.3 Het jaar 2000

12 2000 – opnieuw beginnen

- 12.1 Voortgezette stressbehandeling
- 12.2 Duidelijkheid over (on-)gezondheid
- 12.3 Mijn welzijn vanaf 2002
- 12.4 De crash, een breuk in mijn leven

DEEL III BALANSOPMAKING

13 Balansopmaking – over de oorzaak en gevolgen

- 13.1 De oorzaak
- 13.2 De ramp na de ramp: een lang proces met horten stoten
- 13.3 Problemen hebben en het probleem zijn
- 13.4 Professionals niet altijd professioneel en te weinig integraal
- 13.5 De problemen van causaliteit
- 13.6 Professionals en informatie
- 13.7 Individuen en het collectief: naar een collectieve aanpak
- 13.8 Dubbele petten als grote frustratie
- 13.9 Achterdocht en wantrouwen
- 13.10 Lotgenoten
- 13.11 Schadevergoeding

- 13.12 De media
- 13.13 De overheid
- Ten slotte

DEEL IV FARO-ENQUÊTES

14 Faro-enquêtes: overlevenden en nabestaanden aan het woord

- Voorwoord
- 14.1 De aanloop
- 14.2 Het onderzoeksproces
- 14.3 Conclusies eerste enquête
- 14.4 Conclusies tweede enquête
- 14.5 Slotbeschouwing en conclusies
 - 14.5.1 De aard van de ramp: een vliegtuigramp in het buitenland in 1992
 - 14.5.2 De gevolgen van de ramp: een combinatie van factoren
 - 14.5.3 De oorzaak van de ramp
 - 14.5.4 Martinair en de ANWB
 - 14.5.5 Zelfhulporganisaties
 - 14.5.6 De overheid
- 14.6 Uitleiding

Bijlage

- 1 De eerste enquête (1995)
 - 1.1 Inleiding
 - 1.2 Lichamelijk en geestelijk welzijn
 - 1.3 Financieel-economische aspecten
 - 1.4 Juridische aspecten
- 2 De tweede enquête (1998)
 - 2.1 Inleiding
 - 2.2 Lichamelijk welzijn
 - 2.3 Geestelijk welzijn
 - 2.4 Maatschappelijke en financieel-economische aspecten
 - 2.5 Schadeclaims en juridische afwikkeling
 - 2.6 Organisaties, lotgenoten en omgeving

Over de auteur en de medewerkers aan dit boek

Illustratieverantwoording

1 Inleiding

[s]Prof. dr. B.P.R. Gersons

Over rampen wordt dagelijks bericht via de media. De mate van verwoesting, de aantallen slachtoffers en de geografische nabijheid van de tv-kijker of de krantenlezer lijken bepalend voor welke rampen wel 'in het nieuws' komen en welke niet. Men kan zich afvragen welk belang gediend is met de berichtgeving over rampen. Misschien dat de kijker of de lezer vandaag weer niet behoorde tot de groep van wereldwijde getroffen en van een ramp? Een troost? We zijn ons ervan bewust dat ons voortbestaan voortdurend door tegenslag plotseling kan ophouden: in het verkeer vallen dagelijks doden en gewonden, huizen branden af, de belangrijkste oorzaak van het overlijden van kinderen zijn ongelukken in de eigen omgeving. Toch leven we niet met de gedachte dat ons dat zal overkomen. We weten er wel van maar we hopen misschien dat een beschermengel ons welgezind is. Het is ondenkbaar iedere ochtend roerend afscheid te nemen vanuit een besef dat we misschien 's avonds vanwege een ongeval niet meer zouden terugkeren. Voor het dagelijkse bestaan is dus een zeker vertrouwen in onze veiligheid een belangrijke vereiste. En we hebben te doen met de overlevenden en nabestaanden van rampen. We vinden dat erg en we hopen dat er goed voor deze mensen gezorgd wordt.

In dit boek gaat het om een echtpaar - dat net als anderen - op deze manier aangekeken heeft tegen rampen. Het zijn aardige mensen, begaan met anderen en bereid hun steentje bij te dragen aan de samenleving. Ons land is een relatief veilig land. De meeste van ons slagen er in dagelijks zo achter elkaar aan te rijden, dat we veilig thuis komen. Zelden ontspoot er een trein of stort er een vliegtuig neer. Die feitelijkheid geeft ons een veilig gevoel. We hebben het in Nederland, waar we met zo velen leven, dus redelijk onder controle. En daar zijn we zelfs trots op. In oktober 1992 stortte voor het eerst een vliegtuig vanuit Schiphol neer op de Bijlmermeer. Een ongekend verschijnsel dat niet leek thuis te horen in ons patroon van veiligheid. En eind december herhaalde dit zich weer. Een DC-10 van Martinair crashte op de landingsbaan in Faro. In dit toestel zat het echtpaar Ten Hove op weg naar een welverdiende vakantie. Het ondenkbare was gebeurd. Dat grote toestel met de hoogwaardige techniek met de ervaren piloten bleek geen 100% zekerheid te bieden. Ineens was het toestel daar in de regen niet meer dan een schroothoop waaruit wanhopige mensen zich probeerden te redden. Velen kwamen om. Anderen overleefden deze vreselijke gebeurtenis.

Voor rampen bestaan rampenplannen. Brandweer, politie en de geneeskundige dienst oefenen regelmatig in het zoveel mogelijk redden van mensen. Die oefeningen zijn hard nodig, want iedereen beseft dat in de chaos van zo'n moment snelheid en het juiste doen geboden is. Reddingswerkers voelen ook een zekere trots wanneer ze daarbij hebben mogen helpen. De brandweermannen in New York hebben na de aanslag van 11 september 2001 een 'heldenstatus' gekregen. Maar in het denken over rampen en ook in de vele rampenplannen houdt een ramp op, wanneer de reddingsacties geëindigd zijn. Natuurlijk horen daar herdenkingen bij en het opruimen van de resten. Maar voor velen lijkt het alsof de ramp voorbij is als er niemand meer te redden is. Dat is echter een valse voorstelling van zaken. We kennen dat van oorlogen. Soldaten worden graag voorgesteld als heldhaftige mannen, die niets liever deden dan voor het vaderland te sterven. De mooie film *The fourth of July* met Tom Cruise liet zien hoe onwaar deze voorstelling van zaken is. De vierde juli is in Amerika 'Independence Day', de dag waarop de veteranen van de vele oorlogen aandacht krijgen. In de film zien we hoe in een klein plaatsje in Amerika de bevolking vlaggetjes heeft opgehangen langs de route waar de veteranen zullen defileren. Tom Cruise verschijnt in een rolstoel. Het publiek steekt klein vuurwerk af ter

verhoging van de feestvreugde. En bij iedere knal krimpt Tom Cruise in elkaar en zien we als toeschouwer de beelden van zijn herbelevingen van de gruwelen uit de Vietnam-oorlog. Hij is geen trotse veteraan en hij voelt zich geen held. Hij is een overlevende van een gruwelijke oorlog, een slachtoffer met vele verschijnselen van de posttraumatische stress stoornis (PTSS), en ook een invalide en patiënt tegelijkertijd. En daarin, in die nieuwe ongewenste rollen, is hij opmerkelijk eenzaam. Het publiek heeft hier geen weet van.

Het echtpaar Ten Hove is nu als de veteranen van een oorlog. Hun veilige wereld is verloren gegaan en, zo lezen we in dit boek, een wereld vol onbegrip treedt hen tegemoet. Ze zijn verbijsterd, niet alleen door de rampervaringen, maar ook door het ontbrekend besef van de gevolgen. Niet zo zeer in hun directe omgeving maar juist bij personen en instanties, waar zij begrip en hulp verwachtten. We lezen het niet in dit boek, maar we mogen vermoeden, dat vele mensen die in dit boek beschreven worden heel anders aankijken tegen dit echtpaar dan dat zij dit zelf doen. De onuitgesproken gedachten zijn waarschijnlijk: 'Ze mogen van geluk spreken, dat ze nog leven', 'Ze mogen dankbaar zijn voor wat voor hen gedaan wordt'. Een stap verder zetten, je verdiepen in wat het werkelijk voor de overlevenden betekent, getekend te worden door de ramp, werk te verliezen en inkomen, invalide te worden, een eindeloze tocht op zoek naar medische hulp, dat alles lijkt weinig door te dringen bij hen die dit echtpaar heeft moeten helpen. Daarom wordt er wel gesproken over de 'ramp na de ramp', hetgeen de titel van dit boek geworden is. De lezer krijgt een inkijkje in een wereld van nare en soms moeilijk voorstelbare ervaringen, onbegrijpelijke misverstanden en tegenwerking, die het echtpaar op hun pad naar een gewenst herstel tegen kwamen.

Het relaas in dit boek beschrijft een periode van tien jaar. De auteur is verbaasd en verontwaardigd over het gebrek aan kennis van de langdurige gevolgen bij de vele hoogopgeleiden, die zijn pad kruisten. Het deed mij denken aan de kennis over het rouwproces. Overlijden is helaas iets heel gewoons en men zou verwachten, dat daar wel alles over bekend is. Rouw is iets waar mensen met behulp van naasten doorheen moeten zien te komen. Verwerken wordt het ook wel genoemd. Dat rouw het totale functioneren van mensen ontregelt en zelfs tot een soort stoornis kan leiden, is veel minder bekend. De psychiater Lindemann beschreef in 1944 voor het eerst de rouw ten gevolge van een nachtclubbrand in Boston. Daar waren 500 mensen bij omgekomen. Op basis van zijn observaties schatte hij de duur van de rouw op zes weken. Pas de psychiater Parkes, die onderzoek deed bij weduwen, beschreef dat de gevolgen meestal bijna vijf jaar in beslag namen. Hoe komt dit? Hoe is dit te verklaren? Eigenlijk is het antwoord heel simpel. We vinden het naar om te horen dat het slecht gaat met mensen. Eerst hebben we wel veel aandacht voor hen, maar leuk wordt het alsmaar niet. We gaan de bezoeken aan de weduwes mijden en de drukte van alledag vormt daarvoor een welkom excuus.

Dit patroon herkennen we ook na rampen. Direct in aansluiting aan een ramp is er gedurende 24-36 uur sprake van *verbijstering*. Iets vreselijks is gebeurd, maar het is nog niet te bevatten. Iemand vertelde, die in het gebied ten tijde van de vuurwerkexplosie in Enschede aanwezig was, dat ze niet wist of ze nu dood was of toch leefde. Alles had een hoog gehalte van onwerkelijkheid, alsof men in een nachtmerrie rondwandelt. Overal bloedende mensen en puin, terwijl het toch even daarvoor gewoon een aangename zonnige zaterdagmiddag was. Na de verbijstering komen heftige emoties op gang van woede en verdriet, vaak vermengd met schuldgevoelens over het overleven. Echter kenmerkend is ook dat er massaal aandacht bestaat voor de getroffen en middels hulpverlening, vrijwilligers en media. Men voelt zich zeer

verbonden, haast vriendschappelijk. Rangen en standen maken even niets uit. Autoriteiten en ook de koningin komen de getroffen en bezochten, en hun gezichten stralen afschuw over het gebeurde en medeleven met de getroffen uit. Gebruikelijk is ook dat er uitspraken gedaan worden, zoals 'niemand mag hier minder van worden' en 'alles zal gecompenseerd worden'. Er wordt onafhankelijk onderzoek toegezegd en justitie zal uitzoeken of schuldigen kunnen worden aangewezen en vervolgd. Dat alles bepaalt dat er juist na de extreem machteloos makende ervaring, een krachtig vertoon van steun, solidariteit, rechtvaardigheid en herstel van veiligheid vertoond wordt. De getroffen voelen zich al of niet gewenst het middelpunt van de aandacht. Dit wordt afgerond met de gebruikelijke herdenkingstochten en -bijeenkomsten. Bij de Bijlmerramp namen 10.000 mensen deel aan de tocht. In Enschede waren dit er 300.000. Deze massale tekenen van medeleven worden zeer op prijs gesteld, hoewel de getroffen soms zo wegvallen tegenover zo vele niet getroffen. Deze fase wordt de '*honeymoon*' genoemd vanwege het intense gevoel van verbondenheid. Getroffen hebben dan ook in alle verwarrende emoties van verlies, soms rouw en verdriet, ook een gevoel van dankbaarheid. Het moet wel weer goed komen, zo lijkt de boodschap in deze fase.

Gewoonlijk zo'n drie weken later echter begint de fase van *desillusie*. De massale aandacht is verdrongen door de dingen van alledag en nieuwe bedreigingen eisen de publieke aandacht op. De getroffen en ook de met hen verbonden hulpverleners voelen zich dan vaak in de steek gelaten. Dit wordt ook bevorderd door de enorme vermoeidheid, die voelbaar geworden is en kan verlammen. Alle toezeggingen worden betwijfeld. Het wantrouwen neemt toe en men is gemakkelijk te winnen voor allerlei complottheorieën. De boosheid komt los en men heeft er weinig zin in ook nog dankbaarheid te tonen, juist nu men zich steeds meer realiseert hoeveel verloren is gegaan. Dit maakt het moeilijk met de getroffen tot financiële regelingen te komen. Er zijn tekenen die er op wijzen dat een deel van de mensen geneigd zijn om 'maar akkoord' te gaan uit een soort verslagenheid en ongeloof dat er 'echt' iets gedaan zal worden. Anderen worden woedend bij ieder voorstel, omdat het hen juist zo confronteert met hoe onherstelbaar alles geworden is. De onmacht van de getroffen kan dan botsen op de onmacht van de hulpverlener die met de emoties geen raad weet en die vaak onbekend is met de psychologie van deze fase. De enige verdediging van de hulpverlener - die klem komt te zitten tussen de regels van de instanties en de woede van de getroffen - is van zich af te bijten. Dit fenomeen is al heel lang bekend rond het thema 'trauma'. In de Duitse literatuur wordt sinds de Eerste Wereldoorlog vaak gesproken over de 'traumatische neurose'. Dit is oorspronkelijk door Freud geïntroduceerd om te verklaren waarom mensen zo'n moeite hebben zich te schikken. Met betrekking tot de soldaten uit deze oorlog sprak Freud over de narcistische krenking als gevolg van de door de oorlog beleefde intense machteloosheid. Deze zou haaks staan op het gewenste zelfbeeld van de soldaat als 'held'. Fenichel (1945) werkte dit thema verder uit, waarbij de traumatische neurose zich vooral zou kenmerken door het proberen te verwerven van 'secundaire winst' - ziekte winst - uit de situatie. We herkennen hierin de intense woede van de getroffen die zijn situatie (nog) niet wil en kan accepteren. De hulpverlener kan reageren met 'dan maar niet' of beschuldigt de getroffen van onredelijkheid. In de sociaal-psychologische literatuur wordt dit fenomeen *secundaire* victimisatie genoemd. Men is niet alleen slachtoffer van de ramp, maar men wordt nu ook nog als een onaangenaam mens beleefd. Bij secundaire victimisatie past dat het slachtoffer op de aspecten de schuld krijgt van het gebeuren of het er mee omgaan. 'U had ook...' en 'Als u...'. Daarmee kan de hulpverlener de verantwoordelijkheid voor het niet slagen van een regeling 'afschuiven' op de getroffen.

In het verhaal van het echtpaar Ten Hove lijkt aan de desillusiefase haast geen eind te komen. De ervaringen met de Bijlmer-vliegramp in Nederland hebben ook duidelijk gemaakt hoe lang de gevolgen aanhouden. In Enschede is door mij aangeraden een Informatie en Advies Centrum (IAC) op te richten voor drie tot vijf jaar om van daaruit alle hulpverlening te coördineren en te monitoren. Belangrijk daarvan blijkt te zijn dat de hulpverlening op sociaal, financieel en medisch gebied iets minder versnipperd plaatsvindt. Toch leert de ervaring met het IAC in Enschede hoe weinig de verschillende instanties geneigd zijn hun werkzaamheden echt op elkaar af te stemmen. De socioloog G. Nijhoff heeft in 1978 in een boek met de titel 'Individualisering en uitstoting; van maatschappelijk probleem naar psychiatrische stoornis' beschreven hoe zeer instituties als de politie en de psychiatrie collectieve, maatschappelijke problemen versnipperen tot individuele problematiek. Hierdoor wordt het gemeenschappelijke onzichtbaar gemaakt en hoeft er ook niet meer maatschappelijk verantwoording worden afgelegd. Als we kijken naar het verhaal van het echtpaar Ten Hove, wordt dit heel duidelijk. Geen instantie draagt een integrale verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de crash. Er bestaat dus ook geen overzicht van die gevolgen. De auteur verbaast zich daar telkenmale over. De massale aandacht uit de honeymoon-fase steekt schril af tegen het gebrek aan interesse in de rampgevolgen in de jaren daarna. In het verhaal van Ten Hove passeren vervolgens de maatschappelijke instituties, die althans een gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen voor het oplossen van de rampgevolgen. We zien de eigen organisatie van de slachtoffers in de vorm van de Antony Ruys Stichting en de jaarlijkse herdenkingen. Deze *zelfhulporganisatie* is ontstaan, zoals vaak uit de frustratie en het onbehagen bij de slachtoffers. Ongewild afhankelijk geworden mensen worden zo actievoerders. Alleen met veel stemverheffing worden zij gehoord, maar ook snel misverstaan. Men zit in de klem van het zielig (moeten) zijn, hetgeen de pers graag zo ziet, de wens tot dankbaarheid van de hulpverleningsinstellingen, en de brede wens van de samenleving niet te zeer geconfronteerd te willen worden met de gevolgen van onheil. In Enschede is daar lering uit getrokken door van meet af aan de bewonersbelangenvereniging met beroepskrachten te ondersteunen. Ook ontbreekt vaak de kennis over de rampenpsychologie bij zulke zelfhulpgroepen. Met name zien we vaak splitsingen optreden tussen groepen getroffen. Voor sommigen is het voorbij en voor anderen nog helemaal niet. Sommigen willen zich niet meer identificeren met de ongelukkige anderen en geleidelijk aan lost de zelfhulp op in onderling verwijt. In het geval van de Faro-ramp is daarmee de enige groep, die nog overzicht kon houden, zo goed als verdwenen.

De vliegtuigmaatschappij zelf komt uiteraard geregeld in beeld in het verhaal van Ten Hove. Hier lijken eigenbelang en andermans belang voortdurend te botsen. De compassie van het gemeenschappelijke drama lost geleidelijk aan op wanneer de vraag naar de verantwoordelijkheid voor het gebeuren en de compensatie aan de orde komen. Ook dat is verrassend omdat men zou verwachten dat vliegtuigmaatschappijen als geen ander zich zouden hebben voorbereid op de gevolgen van rampen. In het verhaal van Martinair, aldus de schrijver, lijkt de voorbereiding beperkt te zijn tot een juridisch en verzekeringstechnisch aspect en tot kortdurende psychologische ondersteuning. Heel mooi is hoe de plaquette in Faro slachtoffers en de getroffen maatschappij weer even samen brengt. De wereld van de juridische bijstand lijkt al even zeer een doolhof. Hoeveel juristen heeft het echtpaar 'versleten' voordat een oplossing bereikt is voor de financiële gevolgen? De voelbare woede gaat vaak over de verwachtingen gewekt in geschriften en de banale werkelijkheid van de advocaten. Ook hier ontbreken overzicht en afstemming en een besef van tempo. Wie is verantwoordelijk? Een antwoord daarop kan niet gevonden worden.

Het echtpaar Ten Hove ondervindt ook de secundaire gevolgen van de ramp in de werksituatie. Door henzelf wordt niet opgemerkt hoe zeer de posttraumatische stressverschijnselen interfereren met het werk. Hyperactivatie, concentratiestoornissen, grote vermoeidheid en irritatie maken het bekwaam uitvoeren van werk slecht mogelijk. In 1980 werd ik door Amsterdamse politieagenten, die schietincidenten hadden meegemaakt, gevraagd na te gaan waarom zij een jaar na de incidenten zulke slechte beoordelingen kregen. Het bleek te gaan om interfererende symptomen die hun functioneren aanzienlijk hadden doen verslechteren. Maar ook het echtpaar geeft aan eerst niet te willen weten van PTSS. Zij zijn slachtoffers, maar ze zijn niet ziek en zeker niet 'gek', want dat is de associatie die psychische stoornissen nog altijd oproepen. Ook de werkgevers blijken geen besef te hebben van de PTSS en ook de diverse bedrijfsartsen geven niet thuis. Zelfs tijdens de keuringen voor de arbeidsongeschiktheid wordt, aldus de schrijver, dit niet opgemerkt. Beiden laten zich gezond verklaren om vervolgens ontslag te kunnen nemen. De vraag dringt zich op in hoeverre een goed arbeidsverleden van beiden buiten beschouwing gebleven is. De bel lijkt niet te zijn gaan rinkelen.

Helaas is het verhaal over de ervaringen met de gezondheidszorg al evenmin bemoedigend. Ten Hove beschrijft de hoge verwachtingen, die hij van de gezondheidszorg heeft en hoe teleurgesteld hij raakt. De huisarts moet overzicht hebben en houden. Dat blijkt een fantasie. Ook hier is nergens een adres dat zich verantwoordelijk stelt voor overzicht en coördinatie. Opmerkelijk is hoe de klachten van Ten Hove zich in de tijd alsmaar verergeren. Zowel lichamelijk als psychisch raakt hij steeds verder uit balans. Veel hulp helpt niet of slechts ten dele en niets helpt afdoende. Steeds wordt door het echtpaar gezocht naar dé diagnostiek en dé behandeling. Het blijkt, dat de diagnostiek nergens voldoende uitkomst biedt. Voor mij als behandelaar (de AMC-psychiater) was het kennismaken via het lezen van dit boek zeer leerzaam. Veel door ons behandelde mensen van de Faro-ramp hebben geen klachten meer. Het lijkt er op, dat de combinatie met de lichamelijke klachten de behandeling van PTSS in de weg staat.

Als een ding duidelijk wordt uit dit boek is dat wel de noodzaak na een ramp de hulpverlening werkelijk te coördineren. Dat is in onze sterk opgesplitste samenleving met diverse deskundigheden, die nodig zijn voor die hulpverlening, een zeer lastige opgave. Allereerst zal daarvoor nodig zijn een groter maatschappelijk bewustzijn van de rampgevolgen, zodat deze niet 'individueel versnipperd' worden.

In het boek 'De eeuw van mijn vader' schrijft Geert Mak, hoe in het begin van de twintigste eeuw het noodlot nog bestond. Tegenspoed hoorde bij het leven en niemand ontkwam er aan. De overheid werd daar niet verantwoordelijk voor gesteld. De religie bood een oplossing, omdat de mens het kwade immers aan zichzelf te danken had. In de welvaart zijn we het noodlot verloren. Ons gemeenschappelijke beeld is een welvarende wereld, waar rampen en oorlogen niet in thuis horen. Nederland behoort een veilige uitzondering in de wereld te zijn. Degenen die door rampen getroffen worden, prikken genadeloos dit beeld door. Waar is die solidaire samenleving gebleven? Getroffenen van een ramp zoals het echtpaar Ten Hove hebben geen keus. Voor een belangrijk deel zullen zij zichzelf moeten gaan aanvaarden als gehandicapten met deels onomkeerbare gezondheidsschade. Hun perspectief is ingrijpend veranderd. Hun beeld van de wereld is anders, 'sadder and wiser' zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen. Mijn ervaring met de behandeling van rampslachtoffers is dat er slechts de mogelijkheid is - in het licht van de gebleken kwetsbaarheid van het bestaan - dat bestaan zelf meer te gaan waarderen. Dat is ondanks alles een perspectief dat aanwezig is voor het echtpaar Ten Hove.

[h]2 De ramp

[citaat]De strijd tussen mens en macht
is er een tussen geschiedenis en vergetelheid
Milan Kundera[einde citaat]

[k2]2.1 De dagen voor vertrek - woensdag 16 december tot zondag 20 december

Voor het eerst in mijn leven zou ik dronken worden van plezier. Ik werk woensdag tot een uur of negen 's avonds door, en ga daarna naar cafe Het Paard in Den Haag om het eindejaarsfeest van de school waar Yvonne werkt mee te vieren. Na afloop komen wij met een kleine, uiterlijk zeer verschillende, groep collega's en vrienden terecht in de Boko-bar. Het is een van de vrolijkste nachten ooit, die ik grotendeels dansend doorbreng, met nauwelijks alcoholgebruik.

Voor we het weten is het heel vroeg in de morgen en gaat de bar dicht. Dronken van plezier ga ik, goed begeleid door Yvonne, naar huis.

Donderdag is de laatste werkdag voor mijn vakantie. Mijn alcoholloze kater zorgt er voor dat ik pas aan het einde van de middag naar kantoor kan gaan. Tot een uur of twaalf 's nachts werk ik door.

Vrijdag is mijn eerste vakantiedag, maar toch ga ik eerst nog even langs kantoor om de laatste dingen te regelen. Met mijn assistent spreek ik af dat ik, indien mogelijk, na Kerst weer op kantoor ben. De week voor Oud en Nieuw vind ik altijd een van de fijnste weken van het jaar waarin je grotendeels ongestoord met de jaarafsluiting bezig kunt zijn. We hebben een auto gehuurd om naar Blerick (Venlo-West) te gaan. De ouders van Yvonne wonen daar en haar vader wordt 70. Dat wordt gevierd.

Op zondagmiddag ben ik weer aanwezig op een maandelijks postzegelbeurs in Scheveningen. Ook vind ik nog tijd om uit te zoeken of het lonend is met een vaste Wereldwinkel-kraam op Scheveningen te staan. Ik ben daar vrijwilliger. De omzet valt weer tegen maar het is een plezierige middag. Zoals gewoonlijk beginnen wij pas 's avonds met inpakken. Voor onze achtdaagse vakantie naar de Portugese Algarve nemen we twee rugzakken en handbagage mee. Omdat wij tijdens de Kerstdagen niet in Nederland zullen zijn, hebben wij met Sinterklaas van mijn ouders een plastic kerstboompje met lampjes gekregen. Deze gaat natuurlijk mee. Al jaren komt onze vriendin Nel elke laatste avond voor een vakantie een 'goede reis'-borrel drinken. Vanavond kan zij jammer genoeg niet komen. Die borrel houdt Nel tegoeed. Onze burens, Nico en Ingrid, brengen ons vannacht naar Schiphol.

[k2]2.2 De vlucht - maandag, 21 december 1992

's Nachts om twee uur komen Nico en Ingrid ons ophalen. Slapen schiet er vannacht bij in. Het is rustig op straat. De al weken durende 'oud en nieuw' ellende voor onze deur, de eigenlijke reden van deze vakantie, is weer even gestopt. Onderweg naar Schiphol hebben wij het onder andere over de vlieg angst van Ingrid. Yvonne zegt 'Storten we neer, dan storten we neer. En het voordeel van een vlieg ramp is dat het snel voorbij is. En een ding weet je zeker: overleven doe je het toch niet. Je merkt er niks van.'

Rond drie uur komen wij aan op Schiphol. Wij nemen afscheid van Nico en Ingrid en gaan Schiphol binnen. Via een lange, met kerstbomen versierde, verbindingsgang komen we in onze vertrekkhal.

Door mijn lengte zit ik meestal ongemakkelijk in een vliegtuig. Omdat we eindelijk eens een keer vroeg zijn, krijgen we de gevraagde zitplaatsen met veel beenruimte toegewezen: de plaatsen 11a

en 11b direct bij de ingang aan de linkerkant van het vliegtuig. Bij het afgeven van onze rugzakken zien we dat iemand zelfs een echte kerstboom meeneemt. Het ziet er allemaal feestelijk uit.

De meeste winkels zijn nog gesloten, maar we kunnen wel koffie kopen. Voor het vertrek openen de meeste winkels zodat we inkopen kunnen doen. Yvonne koopt haar traditionele vakantieboek van Dick Francis en ik een fles whisky. Met de andere passagiers wachten we slaperig tot we in kunnen stappen.

[k4]Take-off

Onze vlucht wordt omgeroepen en wij gaan aan boord. Het vertrek is rond 5 uur gepland maar er is vertraging. Wij zien twee monteurs een paar keer langs ons heen het toestel in en uit lopen. Uiteindelijk vetrekken wij met ongeveer een half uur vertraging.

De herrie met opstijgen is oorverdovend, we kunnen elkaar nauwelijks verstaan. Boos zegt Yvonne tegen mij: 'Dit is de laatste keer dat ik met een charter ga, je kunt niet eens fatsoenlijk met elkaar praten!' Ik maak wat sussende geluiden. Na een tijdje wordt het lawaai minder en kunnen wij normaal met elkaar praten.

Omdat ik bij aankomst op het vliegveld van Faro meteen moet autorijden, bestel ik in het vliegtuig koffie in plaats van mijn gebruikelijke biertje. Door het drukke weekend hebben we geen tijd gehad voor het zaterdag-cryptogram van de Haagsche Courant. We beginnen er nu aan.

[k4]De vlucht

De vlucht verloopt verder normaal oncomfortabel: vliegen in de toeristenklasse blijft vooral een manier om je snel en goedkoop te verplaatsen. We doezelen, praten af en toe met de passagier naast ons en werken samen aan het cryptogram. We gruwen nog steeds van het vroege tijdstip van vertrek, maar zeggen: 'daardoor hebben we eigenlijk een extra dag vakantie!'

Schuin achter ons zit een dame met een lieve hond, niet alleen voor de kinderen een welkome afleiding. Het cryptogram schiet lekker op, we hoeven nog maar twee woorden te vinden. Een goed resultaat voor ons doen.

We komen in de buurt van Faro. Het weer wordt slechter, we kunnen buiten weinig zien. Het toestel beweegt onrustig, maar dat is niet ongewoon voor een landing. We leggen het cryptogram weg en doen onze riemen vast.

[k4]De minuten voor de crash

Het vliegen wordt onrustiger. De bewegingen van het vliegtuig worden steeds extremer. Opeens trekt het vliegtuig met vol vermogen op. Ik voel een schok alsof de wielen de grond raken, maar dat gebeurt wel vaker in de lucht, waarschijnlijk raken we een 'harde' luchtlaag.

Even later wordt er weer met vol vermogen opgetrokken. Langzaam aan word ik zenuwachtig: correcties voor de landing zijn normaal, maar op deze manier heb ik dat nog nooit meegemaakt. Vooral het ratelende geluid van de linkermotor maakt mij zenuwachtig, het lijkt wel of de motor aanloopt. Zo'n geluid heb ik niet eerder gehoord in een vliegtuig.

Ik weet weinig van techniek en ik denk dat motoren die vol vermogen geven altijd wel zullen aanlopen. Het beangstigende in deze landingsprocedure is voor mij dat dit volle motorvermogen blijkbaar nodig is. Ik vind dat geen goed teken.

De hoofdstewardess heeft haar plaats recht tegenover ons en is ook al gaan zitten. Tegen een collega zegt zij iets als: 'Je moet nu gaan zitten, het is echt slecht weer!'

Normaal blijven stewardessen doorwerken tot het allerlaatste moment voor de landing, echt geruststellend is dit dus niet. Yvonne en ik pakken elkaars hand en knijpen die bijna fijn. We

zeggen niets meer. Strak voor mij uitkijkend, glimlach ik moeizaam naar de hoofdstewardess die op een zelfde manier terug kijkt.

Voor de derde keer is er een correctie met een ratelende motor. Nu lijkt het wel alsof het toestel een looping wil maken, zo steil gaat het omhoog. Yvonne en ik knijpen nog harder in elkaars hand. Ik glimlach nog moeizamer naar de hoofdstewardess. Op de tast zoek ik met mijn voeten naar mijn sloffen en trek die aan. Je weet tenslotte maar nooit waar het goed voor is om alvast iets aan je voeten te hebben.

Op een normale afloop van deze vlucht reken ik blijkbaar niet meer. We kunnen niets doen, we moeten afwachten. Behalve het geraas van de motoren is het doodstil in het vliegtuig.

[k4]De crash

Met enorm geraas en geratel lijkt het toestel voor de vierde keer met vol motorvermogen op te trekken. Ik hoor een enorme klap, een misselijk makend krakend geluid. Ik ben opgelucht, nu gebeurt er ten minste iets. In mijn rechterooghoek zie ik het keukentje versplinteren en ik denk: 'Die Amerikaanse B-films kloppen!!' Ik draai mijn hoofd naar links om naar Yvonne te kijken.

Op hetzelfde moment zie ik de hoofdstewardess met stoel en al door de lucht op mij afkomen.

Vanaf dat moment heb ik geen beelden meer, blijkbaar ben ik bewusteloos geraakt.

Het onderstaande is gebaseerd op de informatie die ik in de loop van de jaren heb verzameld en/of toe kon laten in mijn hoofd. Witte vlekken over wat er met het toestel (en dus ook met mij) is gebeurd, zullen er helaas altijd wel blijven.

[kaderkop]De crash in het kort

[kader]Ons toestel raakt, terwijl het nog probeert op te trekken, de landingsbaan hard en met hoge snelheid. Het toestel glijdt van de landingsbaan af. Het voorwiel loopt vast in de modder, door de grote snelheid en het enorme gewicht van ons toestel (een DC-10) breekt het toestel in drie stukken.

Het voorste gedeelte van het toestel, waar wij in zitten, verandert letterlijk en figuurlijk in een klap van vliegrichting: in plaats van vooruit gaat ons gedeelte opeens achteruit. Tegelijkertijd rolt ons toestelgedeelte eerst op de rechterkant en valt het later weer terug op de linkerkant.

De krachten die het toestel, en dus ook wij, ondergaan zijn onvoorstelbaar groot, ingrijpend en vernietigend.

Zonder het te weten word ik blijkbaar over en uit mijn stoel geslingerd.

In de loop van de jaren heb ik diverse theorieën gehad hoe ik bewusteloos ben geraakt. Het meest aannemelijke is nu dat de bewusteloosheid is veroorzaakt door de enorme versnelling van mijn hoofd ten opzichte van de rest van mijn lichaam en/of het knikken van mijn nek door het achteroverslaan over de leuning van mijn stoel.

Elk passagier heeft z'n eigen ervaringen voor en na de crash: Yvonne bijvoorbeeld ziet vlak voor de crash weerschoon van vlammen op de romp van het toestel. Voor zij mij dit kan vertellen, zijn we al gecrasht.

Ook de directe crashgevolgen zijn voor iedereen heel verschillend. De gevolgen hebben meer te maken met de plaats waar iemand zit dan met de persoon zelf. Als voorbeeld geef ik aan wat er gebeurt met onze drie stoelen, 11 a, b en c. Deze stoelen worden tijdens de crash van de vloer afgerukt:

- 11a, de raamplaats, Yvonne. Waarschijnlijk is Yvonne, dubbelgevouwen in haar stoel, met stoel en al naar achteren geslingerd. Wanneer zij bijkomt uit haar bewusteloosheid ziet zij

aan de ene kant vlammen. Aan de andere kant ziet ze een gat in de romp waardoor ze naar buiten kruipt. Eenmaal buiten ziet zij niemand en denkt als enige de crash te hebben overleefd;

- 11b, de middenplaats, mijn stoel. Ik ben bewusteloos uit mijn stoel geraakt en lig ongeveer op de plaats waar ik heb gezeten;
- 11c, de gangplaats. Deze passagier overlijdt aan de directe gevolgen van de crash.[eindekader]

[k4]Direct na de crash

Ik kom weer bij bewustzijn en zie het gezicht van de hoofdstewardess boven me. Ze vraagt hoe het met mij is. Automatisch antwoord ik dat alles goed is. Zij loopt weg, ik blijf nog even liggen. Ik lig in een kale, met scherven bezaaide ruimte. Ik kijk achterom en zie vuur. Ik moet me dwingen na te denken. Langzaam realiseer ik mij dat ik in een kapot vliegtuig lig en dat vuur helemaal geen goed teken is. In mijn hoofd zegt iets tegen mij: dit is gevaarlijk, je moet weg. Ik wil opstaan en voel mijn benen vast zitten in de puinhoop. Ik schrik. Met wat kracht trek ik mijn benen gelukkig gemakkelijk los.

Verdoofd sta ik op en herken niets. Alleen maar een onbeschrijfelijke ravage die niet meer als vliegtuig herkenbaar is. Het is schemerdonker.

Opeens denk ik aan Yvonne. Ik zie haar niet, ik zie niemand. Ik ben ervan overtuigd dat zij dood is en probeer me te dwingen haar dood te accepteren. Ik zoek zelfs niet naar haar, dat heeft geen enkele zin meer. Huilend blijf ik maar zeggen: 'Ik zie Yvonne nooit meer terug!'

Verdwaasd loop ik rond in het wrak en zie een paar andere mensen, een gezin: man, vrouw en drie meisjes. Alsof het de normaalste zaak van de wereld is, vraagt de vader aan mij of ik een van de meisjes mee naar buiten wil nemen. Natuurlijk doe ik dat.

Een meisje van een jaar of negen loopt vrolijk met mij mee. Ik zoek een uitgang en zie een uiteinde van het toestel branden, het andere uiteinde is helemaal donker. Ik kijk omhoog en zie, door een gat in de romp, de buitenlucht. Het blijkt geen gat te zijn, maar een van de uitgangen. Nu pas heb ik in de gaten dat het wrak op z'n kant ligt. Ik besluit via deze bovenkant naar buiten te gaan.

Wanneer ik begin te klimmen zie ik pas hoe hoog en steil het is. Er is geen enkel houvast. Dat is ook logisch, want voor de crash was dit het gangpad over de breedte van het vliegtuig. Ik heb geen enkel idee hoe we hier tegenop moeten klimmen, maar op de een of andere manier ben ik er van overtuigd dat het ons zal lukken.

Al babbelend over school en zo, want zij en ik mogen niet in paniek raken, duw ik het meisje voor mij uit omhoog. Hoe het ons lukt, weet ik niet maar langzaam maar zeker komen we steeds hoger. Tijdens het klimmen heb ik het idee dat ik lijm aan mijn handen en voeten moet hebben, een andere verklaring heb ik niet waarom we omhoog komen tegen deze steile wand.

In mezelf mopper ik dat ik geen schoenen draag want 'Wie klimt er nu uit een brandend vliegtuig met sloffen aan? Dat kan toch niet!'

Gelukkig staan er een paar passagiers boven op de romp. Eerst wordt het meisje naar buiten getrokken, daarna ik.

Ik kom ongelukkig naar buiten en bungel langs de buik van het vliegtuig. Door de regen is de buik erg glad geworden. Met hulp van de passagiers probeer ik ook boven op het toestel te komen. Dat lukt niet want mijn benen glijden steeds weg.

De brand wordt steeds feller. Ik moet zo snel mogelijk weg zien te komen. Ondanks de grote hoogte besluit ik het toestel los te laten. Op het moment dat ik me laat vallen is er een ontploffing, ik voel een plakkerige windvlaag over me heen gaan.

[k4]Uit het vliegtuig

Ik val op de grond en voel pijn aan mijn linkervoet. Door de klap verlies ik mijn sloffen en mijn bril. Er is weer een ontploffing, ik ren weg. Ik huil in mijzelf: 'Ik zie Yvonne nooit meer terug.' Ik loop voorlangs om het toestel heen. Een paar mensen rukken en trekken aan de cockpit. Ik vraag wat er aan de hand is. Ze zeggen dat de piloten er nog in zitten en dat ze proberen die eruit te krijgen. Vroeger bouwde ik modelvliegtuigjes. Aan de zijkant van de cockpit bij die modelvliegtuigjes zat altijd een noodknop zodat de bemanning van buitenaf bevrijd kon worden. Ik ga op zoek naar zo'n ontsnappingsknop maar ik vind deze niet. Ik loop weer naar de voorkant van de cockpit en leg een stuk metaal dat mij wordt aangegeven weg.

Ik weet niet meer wat ik doe en loop door. Naast het vliegtuig blijf ik jankend staan, ik doe niets. Opeens hoor ik, ondanks alle lawaai, vaag een bekend geluid. Het dringt niet echt tot mij door en zonder bril zie ik niet ver. Ik loop toch maar op het geluid af en zie opeens dat het Yvonne is! 'Ik dacht dat ik je nooit meer zou zien' is het enige wat ik een hele tijd zeg. Huilend omarm ik haar. Al snel zegt Yvonne dat we weg moeten rennen omdat het toestel verder ontploft. Ik snap er niets van maar ren toch maar mee. Onder mijn sokken voel ik scherpe plantjes. Ik zak steeds weg in de modder en heb het gevoel dat ik, net als in een nachtmerrie, vertraagd vooruitkom. Na een eindje rennen blijven we staan en draaien ons om. De enige mensen die ik zie, is het gezin waarvan ik de dochter het toestel uit heb geholpen, ze zijn allemaal bij elkaar.

Alles ziet er ontzettend grijs en donker uit, de regen valt loodrecht naar beneden. Om ons heen zie ik dunne, zilveren bliksemstralen in de grond slaan. Ik kijk naar het hevig brandende toestel en zie nog een paar mensen op de romp staan. Ze roepen om hulp. Ik kan niets doen, draai me om en zeg tegen Yvonne: 'Alles wat je niet ziet, hoeft je ook niet te onthouden.' Op hetzelfde moment kan ik al niet meer geloven dat ik in dat toestel heb gezeten. Wij lopen weg.

Onze route wordt versperd door een sloot. Omdat ik niet weet of er kerosine in die sloot gestroomd is, durf ik er niet doorheen te lopen, bang als ik ben voor brand. We volgen de sloot en komen weer in de buurt van het brandende toestel. Vlak voor ons lopen drie mensen: twee mannen met een vrouw in hun midden. De vrouw valt op de grond en een van de mannen vraagt aan mij of ik op haar wil letten. De mannen lopen door. De vrouw mompelt wat onsamenhangends, klaagt over pijn in de nek en vraagt waar we zijn. Ik schrik me wild. Ooit heb ik geleerd dat je iemand met zulke klachten vooral bewegingsloos moet houden om verergering van de problemen te voorkomen. Ook moet je vragen blijven stellen om het slachtoffer niet te laten wegzakken in een shocktoestand.

Er komt een brandweerman aangelopen. Hij gebaart mij dat ik de vrouw bij de benen moet pakken, hij pakt haar dan bij de armen. In het Engels schreeuw ik hem toe dat dat niet kan, omdat de vrouw nekproblemen heeft. Hij moet maar voor een dokter en een ambulance zorgen. Opgewonden loopt hij weg naar z'n auto, Yvonne neemt hij mee. Even later komt er een ambulance aangereden, waaruit een man in een witte jas met een brancard stapt. We leggen de vrouw voorzichtig op de brancard en brengen haar naar de ziekenwagen. Ik stap in om haar hoofd te ondersteunen en tegen haar te blijven praten, want ze is nog steeds niet bij haar positieven.

[kader]Yvonne vertelt mij later dat de brandweerman zo opgewonden was omdat ik op dat moment zowat onder de brandende staartmotor zat. Ook zag Yvonne dat de man in de witte jas dezelfde brandweerman was maar dat hij een overjas had aangetrokken.[einde kader]

Langzamerhand vult de ziekenwagen zich met andere gewonde passagiers. De deuren worden gesloten en we rijden weg.

*****Invoegen tekening 'stripverhaal'*****

[k2]2.3 Het ziekenhuis

We rijden weg naar het ziekenhuis. Het eerste gedeelte, op het vliegveldterrein zelf, is nogal hobbelig. Omdat de meeste passagiers in de ambulance allerlei soorten botbreuken hebben, zorgt dat voor extra pijn. Wanneer de ambulance schokt, wordt tegen de chauffeur geroepen dat hij zachter moet rijden. Op een gladde weg moet hij van ons weer sneller. Het is een wonder dat de chauffeur zo rustig blijft.

Ook nu probeer ik het hoofd van de vrouw te beschermen tegen de schokken, ik blijf vragen aan haar stellen. Tussendoor kijk ik naar buiten: het regent nog verschrikkelijk. Onder de gewonde passagiers zijn twee jonge meisjes. Opeens zegt een van hen: 'Ik ben bang dat ik wees geworden ben!' Na de crash heeft zij haar familie niet meer gezien. Ik besluit zoveel als mogelijk bij haar te blijven.

Ik hoor overal sirenes om ons heen. Het lijkt druk en chaotisch. Nu maak ik me zorgen of we geen ongeluk krijgen op weg naar het ziekenhuis.

[kader]Later hoorde ik dat de weg van het vliegveld naar het ziekenhuis was afgezet door de politie, zodat er alleen maar hulpverkeer op reed.[einde kader]

We zijn bijna bij het ziekenhuis, een hele opluchting. Helaas is het laatste stukje weg onverwacht weer ontzettend hobbelig en dus pijnlijk. De deur van de ambulance gaat open, ik stap uit. Het regent nog steeds pijpenstelen. Op het terrein van het ziekenhuis is het een schijnbare chaos van ambulances, brancards, passagiers en hulpverleners. Ik vertel een arts, dat de vrouw die ik begeleid nekkachten heeft. Zij krijgt een nekkraag om, wordt op een brancard gelegd en het ziekenhuis ingereiden.

[k4]In het ziekenhuis

Op mijn sokken loop ik met de twee meisjes mee het ziekenhuis in. In de hal is het een grote drukte met veel ellende, gekerm en geschreeuw. We moeten wachten op onze beurt om geholpen te worden. Ik zeg tegen een arts dat ik dit schouwspel niet geschikt vind voor de twee gewonde meisjes. Ik zeg niet dat ik zelf ook helemaal niet tegen dit schouwspel kan. Ik vraag of we naar een rustiger ruimte kunnen gaan. We mogen doorlopen naar een apart kamertje.

We zijn allemaal doorweekt van de regen en moeten onze kleren uittrekken. Voor onze natte kleren krijgen we alle drie een blauwe plastic zak. We krijgen droge spullen in plaats van onze natte kleren. Ik krijg een laken om om me heen te slaan en plastic operatieslofjes. Ik ben nog nooit zo blij geweest met zulke simpele dingen. De meisjes krijgen een plastic armbandje met een patiëntnummer. Ze worden onderzocht en het nodige papierwerk wordt verricht. De meisjes laten röntgenfoto's maken. Via het verplegend personeel probeer ik informatie te krijgen over de vermiste familie van een van de meisjes. Ik word niets wijzer. Het meisje dat haar familie mist, komt terug met een been in het gips. Voor observatie moet zij in de gang blijven liggen.

Aan beide zijden van de gang staan de brancards met gewonden erop in rijen opgesteld. In het midden is een doorgang vrijgehouden maar vooral in de bochten is het krap. Daar stoten de brancards elkaar nogal eens aan wat pijnlijk is voor de patiënten. In behandelkamertjes wachten lichtgewonde passagiers op hun beurt. Het is opvallend te zien hoe iedereen in de gaten wordt gehouden door het ziekenhuispersoneel. Dat geeft mij een geruststellend gevoel.

De organisatie is inmiddels goed op gang gekomen. Langzamerhand wordt iedereen die er niets te zoeken heeft, uit de eerste hulp afdeling verwijderd. Ik mag blijven omdat ik een paar passagiers onder mijn hoede heb. Het taalprobleem wordt vervelend. Ik spreek geen Portugees en de Portugese artsen spreken Engels. Maar de artsen hebben uiteraard weinig tijd. Het verplegend personeel spreekt nauwelijks Engels. Het is dus moeilijk om iets uit te leggen. Opeens zijn er mensen die zowel Portugees als Nederlands spreken. Vanuit de hele Algarve zijn vrijwilligers naar Faro gekomen om te helpen. Zij worden een onmisbare schakel in de onderlinge contacten. Er ontstaat een spontane, waardevolle samenwerking tussen gewonden, vrijwilligers en ziekenhuisstaf. Zo vertelt een passagier op een brancard mij dat zij de verpleegsters niet duidelijk kan maken dat zij allergisch is voor penicilline. Ik vertel dit aan een vrijwilliger. De vrijwilliger vertelt het aan een verpleegster. De verpleegster noteert deze allergie en geeft ook aan de passagier een briefje waarop dit geschreven staat. Ik ben zo druk als een klein baasje. Opeens hoor ik mijn naam roepen.

[k4]Yvonne ook in het ziekenhuis

Weer hoor ik mijn naam roepen. Ik draai me om en vaag zie ik Yvonne in een rolstoel aangereden komen. Ik schrik me wild want ik heb zelfs helemaal niet meer aan haar gedacht. Door mijn hoofd flitsen allerlei gedachten, zoals ‘Yvonne had wel dood kunnen gaan omdat ik niet bij haar gebleven ben.’

[kader]Yvonne was op het vliegveld met een brandweerman meegereden. Deze brandweerman haalde in de brandweerkazerne de ambulance op waarmee ik naar het ziekenhuis ben gebracht. Yvonne zag, achtergebleven bij deze brandweerkazerne, de ambulance weggrijden maar ze kon niets meer doen. Ze kon nauwelijks meer bewegen door de pijn. Uiteindelijk wist ze de aandacht van iemand te trekken en werd ze, via de aankomsthal van het vliegveld, naar het ziekenhuis gebracht. In het ziekenhuis dacht Yvonne: ‘Nu ga ik maar weer roepen, dan zie ik Cor het snelst’.[einde kader]

Yvonne is van top tot teen bont en blauw en kan nauwelijks bewegen. Een wond aan haar arm wordt gehecht. Ik laat haar nu niet meer alleen. Aan een medepassagier vertel ik over het meisje dat haar familie mist en vraag hem ook op haar te blijven letten. Een vrijwilligster zoekt inmiddels ook uit of zij informatie over haar familie kan krijgen.

Voor alle zekerheid worden bij Yvonne ook röntgenfoto's gemaakt. Helaas raakt daarna haar identificatiearmbandje zoek. We zijn bang dat ze de verkeerde foto's meekrijgt, met alle mogelijke gevolgen van dien. Na wat drammen krijgt ze een nieuw armbandje met een nieuw nummer en worden er nieuwe foto's gemaakt. Yvonne houdt goed in de gaten of de gebruikte apparatuur wel ontsmet wordt en of er altijd nieuwe naalden gepakt worden. Zij is helemaal tevreden, alles gaat goed.

Na het hechten van haar armwond moet Yvonne nog een paar uur voor observatie blijven liggen. Het grootste deel van de tijd houdt een oudere Portugese vrijwilligster haar hand vast. Zij verstaan elkaar niet, maar begrijpen elkaar wel.

Ik krijg nu ook nog een deken om om mij heen te slaan. Yvonne moet nogal lachen: met laken, deken, operatieslofjes en mijn buikje vindt ze mij net een parodie op een gladiator. Maar ik ben weer wat warmer, en dat telt.

Iemand heeft de telefooncentrale van het ziekenhuis gevonden. Na wat wachten, kan ik met de ouders van Yvonne bellen. Ze zijn natuurlijk op de hoogte van de crash en over hun toeren van

alle angst en onzekerheid. Ik kan net zeggen dat alles goed met ons is, dan moet ik ontzettend huilen en wordt de verbinding verbroken. Yvonne krijgt ook ziekenhuiskleren en mag naar huis. Bij het aankleden blijkt dat zij ook een behoorlijke wond in haar bovenbeen heeft. Die wond moet natuurlijk ook gehecht worden. Yvonne wordt heel koppig en ze heeft iets van: 'Er kan van alles zitten maar jullie hebben je kans gehad, nu wil ik weg!' Zo werkt dat gelukkig niet. Ze wordt weer een eerste hulp kamer ingereiden. Voor alle zekerheid ga ik mee naar binnen om haar rustig te houden. Dat lukt niet echt.

Yvonne moet van een arts op haar buik gaan liggen. Ze maakt zich zorgen dat ze een oude verwassen onderbroek aan heeft. (Haar moeder heeft haar altijd gezegd: 'Zorg dat je altijd fatsoenlijk ondergoed aan hebt want je weet maar nooit wat er kan gebeuren'.) Yvonne sputtert nogal tegen. De arts, die ook al de hele dag bezig is, raakt geïrriteerd en zegt haar kortaf te gaan liggen. Toevallig komt op dat moment de arts binnen die eerder op de dag Yvonne's arm heeft gehecht. Hij overziet de situatie en stuurt de arts weg die Yvonne aan het helpen is. Hij stelt haar gerust en neemt het hechten over. Tussendoor houdt hij in de gaten dat de door hem weggestuurde arts buiten de eerste hulp kamer blijft. Nadat hij klaar is, tikt hij Yvonne op de billen en zegt: 'Thank you, come again!'

[kader]Dat een arts op zo'n dag als deze nog op dit soort belangrijke details let. Ongelofelijk goed. Het gaat namelijk niet alleen om de techniek van het hechten, maar juist ook om het geruststellen van de patiënt.[einde kader]

Eindelijk mag Yvonne, nu zonder onderbroek, weg. Inmiddels heb ik een lange onderbroek gekregen die ik als gewone broek draag. Terwijl wij wachten rookt Yvonne samen met een vrijwilliger, onder een bordje 'niet roken', een shaggie.

[kader]Jaren later horen wij dat deze man zelf een verstokt roker is. Toen hij van de crash hoorde was zijn eerste gedachte: 'die mensen zijn hun sigaretten kwijt'. Hij bedacht zich geen moment en kocht allerlei soorten sigaretten en shag en deelde deze uit in het ziekenhuis. Hulde aan zulke mensen.[einde kader]

Er komt een bus voorrijden die ons naar een opvanghotel zal brengen. Buiten het ziekenhuis wachten journalisten. Een stelt mij een vraag maar ik heb geen zin om te antwoorden. Ik help Yvonne om in te stappen. Onze plastic zakken met kleren zijn we kwijtgeraakt in alle drukte. In de bus zitten ook de stewardessen van onze vlucht.

[k4]Hotel Faro

We rijden naar het centrum van Faro. Allebei missen we onze bril en het is nog steeds ontzettend slecht weer. We zien dus niet veel. We komen aan bij hotel Faro, ons opvanghotel. Omgewikkeld in een deken en op operatiesloffen lopen we door de regen naar het hotel. We krijgen een kamer toegewezen.

Yvonne krijgt steeds meer moeite met lopen en we nemen dus de lift naar boven. Het is ongeveer vijf uur in de middag, zo'n tien uur na de crash. Nu kunnen we rustig met de familie bellen. Het zijn emotionele gesprekken. We zijn blij dat we kunnen laten horen dat het, naar omstandigheden, goed met ons gaat.

Hierna bekijken we de kamer en we schieten allebei in de lach. Normaal gesproken is onze hotelkamer tijdens een vakantie binnen vijf minuten na aankomst een wanorde van uitgepakte bagage. Nu hebben we niets bij ons. Eindelijk een opgeruimde kamer.

Op de kamer is jammer genoeg geen televisie. Er wordt op de deur geklopt. Een Engelsman geeft ons zeep, tandpasta en andere toiletbenodigdheden zodat we ons kunnen verfrissen. Hij vraagt wat wij verder zouden willen hebben. Ik vraag direct om een krantje en een glas whisky, die prompt bezorgd worden. Alsof er niets aan de hand is probeer ik de (Engelse) krant te lezen. Het lukt niet echt, maar ik probeer te doen alsof het een normale vakantieavond is.

Yvonne beweegt steeds moeilijker, al haar spieren lijken wel gekneusd. Haar bovenlichaam en bovenbenen zijn donkerpaars van de bloeduitstortingen. Ik moet haar overal mee helpen. Zelf ga ik in bad en merk dat ik bedekt ben met een olieachtig laagje. Ik krijg speciale shampoo en zeep om me te wassen. De olieachtige laag komt steeds terug en het duurt dagen voor ik echt schoon ben.

Via een Nederlandse vrijwilliger, Kees van Golde, krijgt Yvonne shag en vloeit. Ik krijg steeds meer last van mijn voet. Kees blijft bij Yvonne, terwijl Joyce, de vrouw van Kees, mij en een andere lichtgewonde passagier naar het ziekenhuis rijdt. Het is nog steeds slecht weer en al weer donker. Ik voel me niet op mijn gemak achter in de auto en ben blij wanneer ik veilig in het ziekenhuis kom.

[k4]Weer in het ziekenhuis

Het eerste dat me opvalt bij aankomst in het ziekenhuis, is de rust. Toen ik een paar uur eerder vertrok, stonden de gangen nog vol met brancards. Nu is alles opgeruimd. Na een gesprek met een arts moeten er röntgenfoto's van mijn voet worden gemaakt. Ik word op een brancard naar de röntgenafdeling gereden. Joyce blijft nog even bij me en praat ook even met de medewerkster van de röntgenafdeling. Daarna gaat Joyce naar de andere passagier die ergens anders in het ziekenhuis is.

Ik word de röntgenafdeling opgereden, de foto's worden gemaakt en ik word weer op de gang gezet om op de ontwikkelde foto's te wachten. Ik lig al een hele tijd alleen in de gang, er gebeurt niets. Ik draai me eens om op de brancard en zie de mevrouw die de foto's heeft gemaakt met haar jas aan weggelopen. Ik roep. Zij schrikt en komt naar mij toe. Ze is mij helemaal vergeten. Dat kan gebeuren na zo'n drukke dag.

Met foto's en al ga ik weer terug naar de behandelend arts. Hij constateert gelukkig alleen maar een verzwikte enkel. Mijn voet wordt stevig in het verband gezet en ik mag weer weg. Ik ben opgelucht dat er niet geopereerd hoeft te worden.

Ik wil graag weten hoe het met het meisje is dat haar familie kwijt was. Met hulp van verpleegsters vind ik haar. Zij heeft een slaapmiddel gekregen en is in diepe slaap. Voor zover de verpleegster weet is het nieuws over haar familie niet goed. Ik schrijf een briefje met mijn naam erop en dat ik te bereiken ben in hotel Faro. Ik vraag de verpleegster dit briefje aan het meisje te geven.

De bewaking van de privacy in het ziekenhuis is goed. Een Nederlandse journalist die het ziekenhuis is binnengekomen en op de gangen rondscharrelt om een verhaal te krijgen, wordt het ziekenhuis uitgezet.

Met een taxi kom ik bij hotel Faro terug.

[k4]Terug in hotel Faro

Twee politieagenten houden inmiddels de wacht bij de ingang van het hotel. Ongewenste personen komen niet binnen, ook de pers moet toestemming vragen. Ik zie de arts - die Yvonne in het ziekenhuis gehecht heeft - en verplegend personeel rondlopen. Ook is er een aantal Nederlandse vrijwilligers. Dit geeft een veilig gevoel.

Yvonne zit nog in de eetzaal. Zij heeft intussen kennis gemaakt met Limburgse medepassagiers. Zij hebben haar geholpen met eten en het uitzoeken van kleren. Twee van die medepassagiers heten ook al Yvonne wat een band schept. Het eten is eigenlijk afgelopen maar de ober zorgt ervoor dat ik nog een goede maaltijd krijg. De eerste hulpverleners uit Nederland zijn gekomen en maken met iedereen een praatje. Een vertegenwoordiger van onze reisorganisatie biedt zijn hulp aan.

Na de maaltijd gaan wij naar de hal van het hotel. Daar ligt een berg kleren en sloffen. Het lijkt wel of iedereen de eigen klerenkast heeft leeggehaald. Ook zijn er allerlei kleren met het prijskaartje er nog aan. Ik ben wat groter dan de gemiddelde Portugees dus de kleren zijn wat te klein. Maar dat geeft niet. Eindelijk weer echte kleren en sokken, een heerlijk gevoel. Ook krijg ik een paar mooie Portugese sloffen. Omdat mijn linkervoet in het verband zit, moeten we de linkerslof opensnijden. Ik voel me weer wat meer mens.

In een ander deel van de hal hangt een televisietoestel. Met de Limburgse familie zitten we te kijken. Ik moet bijna in de televisie kruipen om zonder bril wat te kunnen zien. Wij verstaan niets van het Portugese commentaar maar de beelden zijn duidelijk. Voor het eerst zien wij een overzicht van de ravage. We kunnen niet begrijpen dat wij in dat toestel hebben gezeten. Er is pers in het hotel, waaronder een cameraploeg. Wij proberen zoveel mogelijk buiten beeld te blijven. Wij hebben geen behoefte om met de pers te praten of om tv te komen.

We gaan naar de bar van het hotel. De meeste passagiers die in de bar zijn, weten intussen waar vermiste familieleden zijn. Het wordt een vreemd gezellige avond. Uiteindelijk gaan we terug naar onze kamer om te slapen. Het hotel blijkt in de aanvliegroute van het vliegveld te liggen, een onveilig gevoel. Yvonne slaapt erg slecht van de pijn.

[k4]Ochtend in hotel Faro - dinsdag, 22 december 1992

Yvonne heeft de hele nacht schreeuwende gezichten gezien op de gordijnen van onze hotelkamer. In het ochtendlicht blijken de gordijnen gewoon bedrukt te zijn met een rozenmotief.

In de ontbijtzaal eten, behalve wat gewone gasten en hulpverleners, gewonde en niet gewonde passagiers in een ratjetoe van kleren. We helpen elkaar wanneer dat nodig is. De kerosinelucht is nog goed te ruiken. Na het ontbijt loop ik even buiten rond. Het is nog steeds slecht weer en opnieuw merk ik hoe weinig ik zie zonder bril. Dan maar terug naar de hotelkamer en wachten op de dingen die gebeuren gaan.

[h]Deel 2 De ramp na de ramp

[citaat]Als een forel, opspringend naar een vlieg aan de haak wordt geslagen, merkt dat hij niet langer vrij rond kan zwemmen dan begint hij spartelend en spattend te vechten. Soms lukt het hem te ontsnappen.

Vaak is de overmacht natuurlijk te groot.

Op dezelfde wijze worstelt een mens met zijn omgeving en met de haken die hem bedreigen. Soms komt hij zijn moeilijkheden te boven, soms zijn ze hem te machtig.

De wereld ziet alleen maar deze worsteling en beoordeelt het in vrijwel alle gevallen verkeerd.

Het is immers voor een vrije vis moeilijk te begrijpen wat er omgaat in een vis die aan de haak is geslagen.

Karl A. Menninger[einde citaat]

[h]3 De laatste tien dagen van 1992

[k2]3.1 Naar Nederland

[k4]Vertrek uit hotel Faro - dinsdag, 22 december 1992

Om een uur of elf moeten we naar een zaaltje achter in het hotel komen. Achter een tafel zitten drie mannen, waarvan een psycholoog is en een ander de vertegenwoordiger van Martinair. Zij komen de terugreis naar Nederland toelichten. In het zaaltje zijn wij met ongeveer 50 passagiers. Het is een emotionele bijeenkomst. Er wordt grote druk op ons uitgeoefend om met een vliegtuig terug te gaan naar Nederland. Officieel bestaat er wel de mogelijkheid om met de trein te gaan maar dit wordt erg ontmoedigd. We hebben snel in de gaten dat de treinreis slechter begeleid zal worden dan de vliegreis.

Yvonne is doodsbang om weer te vliegen en zij wil eigenlijk toch doorzetten om met de trein te gaan. Er is voor Yvonne een groot praktisch probleem: door haar verwondingen kan zij nauwelijks 15 minuten in dezelfde houding blijven zitten. Dus de treinreis is voor ons praktisch onmogelijk. We geven ons maar op voor de vliegreis, Yvonne met grote tegenzin en ik nog steeds verdoofd.

Tijdens deze bijeenkomst worden wij gebeld door Berty, een zus van Yvonne die in Polen woont. Haar echtgenoot is kanselier bij de Nederlandse Ambassade in Polen. Hij heeft ons opgespoord. Zij willen ons al met de auto komen ophalen. Huilend zegt Yvonne dat dat niet nodig is. Later horen wij dat een vriend van mijn vader zelfs al een vliegtuig had willen charteren om ons op te halen.

We moeten opeens snel naar het vliegveld vertrekken. Ik krijg de kans niet meer naar het ziekenhuis te gaan om te kijken hoe het met meisje gaat dat haar familie kwijt is. Onze spullen hebben wij snel bij elkaar. Het is een vreemd, ondankbaar gevoel om het laken, de deken en de operatieslofjes die we in het ziekenhuis hebben gekregen in het hotel te laten liggen.

Met een bus gaan wij naar het vliegveld. Onderweg zien wij nog het uithangbord van het hotel waar wij onze vakantie hadden willen beginnen.

[k4]Wachten op ons vertrek

Het weer is minder slecht dan gisteren, maar het is nog steeds grijs en regenachtig. We komen aan bij het vliegveld en gaan de bus uit. Een passagier, een beer van een kerel, loopt door zijn verwondingen nogal slecht. Ik laat een rolstoel voor hem komen.

Door de crash zijn wij echt alles wat we bij ons hadden kwijt geraakt, dus ook onze paspoorten. Wij zijn dus eigenlijk niemand meer. Bij de douane liggen passagierslijsten met gelukkig ook onze namen erop. Aan de vertrekbalie hebben we al een speciaal ticket voor onze terugreis gekregen. Het vluchtnummer is MP006. We kunnen doorlopen naar de vertre kruimte en daar wachten op vertrek.

De passagiers zitten op een kluitje bij elkaar, het is heel rustig. Veel passagiers, ook Yvonne, hebben pijnstillers en kalmeringstabletten gekregen. Hulpverleners lopen rond en geven medicijnen wanneer nodig. Ik heb vooral zin in koffie. Ik loop wat rond in de vertre kruimte en maak me zorgen om het slechte weer. Van binnenuit gezien lijkt het buiten slecht weer maar wanneer ik dicht bij de ramen kom, zie ik dat de ramen van de vertre khal van getint glas zijn. Buiten is het weer minder slecht dan het lijkt. Dat geeft een beetje rust.

Vanuit de vertrekhal zien wij een toestel van Martinair en ambulances die af en aan rijden. Met een lift worden brancards met gewonden stuk voor stuk naar binnen gebracht. Dit is een tijdrovend karwei. Na een paar uur vertrekt dat toestel. Ik merk dat ik tijdens het opstijgen van dit vliegtuig mijn adem in houd. Alles gaat gelukkig goed.

Nu zijn wij aan de beurt. Wij gaan naar het Martinair-toestel dat ons terug naar Nederland zal brengen. Terwijl wij naar de uitgang schuifelen worden er foto's en filmopnamen van ons gemaakt. Ook met dit toestel vliegen passagiers liggend op brancards mee. Ik ben blij dat ik kan zitten, dat vind ik al spannend genoeg.

[k4]Terugvlucht naar Nederland

Gespannen stappen wij het vliegtuig in. De ontvangst door het Martinair personeel is alsof het een normale vlucht is. Dat geeft een rustig gevoel. We krijgen een plaats ergens midden in het toestel. Links van mij zit Yvonne, rechts van mij een jongen die wij de avond ervoor in de bar van hotel Faro hebben ontmoet. Zijn moeder ligt nog in het ziekenhuis.

De piloot geeft normale vluchtinformatie, zoals altijd. Met ingehouden adem starten wij. De start gaat goed, het vliegtuig maakt gelukkig ook minder lawaai dan op de heenvlucht. Voor alle zekerheid maken we de gordels niet los. Ik ben ontzettend zenuwachtig. Ik praat wat met Yvonne en probeer met de jongen naast mij een Donald Duck-pocket te lezen. Die pocket is in het Portugees geschreven, we snappen er niet veel van. Maar we hebben ten minste wat om over de te praten. De stewardessen doen hun gewone werk. Hulpverleners houden ons in de gaten.

[kader]Normaal gesproken neem ik elke vlucht een koffielepeltje mee naar huis als souvenir en als aanvulling op ons bestek. De koffielepels van Martinair zijn oerlelijk en het meenemen eigenlijk niet waard. Daarom heb ik op de heenvlucht, voor het eerst, geen lepeltje meegenomen. Voor het eerst ben ik ook neergestort.[einde kader]

We krijgen koffie geserveerd. Ik besluit geen enkel risico meer te nemen en steek een Martinairlepeltje bij me. Yvonne krijgt op haar verzoek van de hulpverleners weer iets kalmerends. Ik vraag aan een stewardess een glas whisky. Na een tijdje komt ze terug en verontschuldigt zich: er is geen whisky aan boord maar wel bourbon. Het woord 'bourbon' spreekt ze heel lief uit zoals in het toetje bourbon. Zoveel onschuld doet me deugd. Ik zeg tegen haar dat ik graag een glas bourbon krijg. En vervolgens nog een.

Mensen van SOS-International komen langs om na te gaan wie direct bij aankomst in Nederland in een ziekenhuis onderzocht moet worden. Omdat zij gehecht is, wordt Yvonne op de lijst gezet. Ik laat Yvonne niet meer alleen, dus ik word ook bijgeschreven op de lijst. We vergeten te vragen naar welk ziekenhuis we worden gebracht.

De Portugese kleren zitten mij krap. Stewardessen komen langs met KLM-trainingspakken. Zittend in mijn stoel trek ik zo'n trainingspak aan. Yvonne is zo stijf dat het haar niet lukt zich te kleden. Langzamerhand zien de passagiers er KLM-blauw uit.

Haar nicotineverslaving wordt Yvonne te veel. Ze strompelt naar achter in het toestel om te roken. Alles lijkt bijna normaal, maar het is niet normaal. De landing komt eraan, er valt een ontzettend gespannen stilte in het toestel. Yvonne en ik gaan weer heel hard handjes knijpen. Het lukt me niet meer met de jongen naast mij te praten. Ik roep alles aan wat mij lief en heilig is en ik beloof van alles: als we maar veilig landen.

Op zich is het een gewone landingsprocedure met de normale vluchtcorrecties voor een landing. Maar wij zijn veranderd: voor ons is niets meer normaal. Ook zijn er passagiers aan boord voor wie de vlucht naar Faro hun eerste vliegervaring was. Die weten dus helemaal niet wat normaal is. De laatste minuten worden weer een ware marteling. Weer kun je niets doen en moet je lijdzaam wachten. De wielen raken de grond, de motoren geven tegengas om te remmen, het toestel schudt enorm. Er is een gezamenlijk schreeuwen en huilen, eerst van spanning en daarna van opluchting. Zelf moeten wij ook ontzettend huilen.

Het toestel rijdt naar de aankomsthal. Wanneer we stil staan lijkt iedereen wel het toestel als eerste te willen verlaten. Dat is ook bijna weer als normaal. Wij wachten tot iedereen weg is en gaan dan naar buiten. Mijn Portugese broek laat ik in het vliegtuig achter. Weer voel ik me heel ondankebaar dat ik dat doe. Maar het lepeltje houd ik bij me.

[k4]Ontmoeting met familie op Schiphol

Ondanks dat ze moeilijk loopt, wil Yvonne niet in een rolstoel: 'Ik ben geen patiënt!' Samen strompelen we door een lange gang. Gelukkig is er ook een loopband zodat we niet alles hoeven te lopen. Door ons langzame tempo zijn de medepassagiers al uit het zicht verdwenen.

Aan het einde van de gang zien we schermen staan die de ruimte erachter aan het zicht onttrekken. Opeens zie ik het hoofd van Ans, een zus van Yvonne, achter het scherm vandaan komen. Zij ziet ons, roept en zwaait naar ons. Wanneer we achter het scherm komen, zien we onze ouders en Jan de man van Ans, mijn zussen Anke en Joke en een vriendin van Yvonne, Jacqueline. We begroeten elkaar emotioneel en uitbundig. Het is een grote drukte: veel passagiers met familie, Martinair personeel en anderen.

We zoeken een plek op waar we bij elkaar kunnen zitten. We praten allemaal door elkaar heen. Mijn pa heeft voor mij een trui meegenomen. Hij dacht dat ik die goed kon gebruiken. Door die trui aan te trekken voel ik me weer een beetje een individu. Ook heeft pa twee blikjes Grolsch voor mij bij zich, die drink ik met plezier leeg. Ik laat de Martinairlepel zien en vertel het verhaal waarom ik de lepel heb meegenomen. Het is zelfs gezellig en er worden grapjes gemaakt. We eten van de broodjes die zijn klaar gezet.

Er loopt een jonge vrouw rond die een foto aan iedereen laat zien. Zij komt ook naar ons. Zij vraagt of wij de vrouw op de foto kennen. Ik schrik enorm. De vrouw op de foto is de passagier die in het vliegtuig rechts naast mij zat. Ik heb haar niet meer gezien na de crash, maar dat is niet zo verwonderlijk gezien de grote chaos. Heel vervelend maar we kunnen niet helpen. Het brengt ons wel terug in de werkelijkheid: voor veel mensen is er nog steeds sprake van een grote onzekerheid. Heel ontvuchterend.

We vertrekken: mijn ouders en zussen gaan alvast naar ons huis in Scheveningen. Yvonne's ouders en Jacqueline gaan terug naar Blerick. Ans en Jan gaan met ons mee naar het ziekenhuis. We zoeken iemand van SOS-International die iets weet van het ziekenhuisbezoek. Helaas is niemand van SOS-International meer aanwezig. Van het Martinair-personeel weet ook niemand naar welk ziekenhuis wij moeten gaan.

Er gaan pendelbussen naar het AMC en naar de VU. Wij besluiten de eerste de beste bus te pakken; welk ziekenhuis het wordt, maakt ons niet uit. Het is nogal lastig om toegezegde taxibonnen te krijgen dus gaan Ans en Jan niet samen met ons naar het ziekenhuis.

De buschauffeur vraagt naar welk ziekenhuis wij moeten. Wij zeggen dat wij het niet weten. De eerste stop van deze bus is het VU, dus daar kiezen wij dan maar voor. Deze informatie geven wij door aan Ans en Jan, zodat zij met hun eigen auto naar de VU kunnen komen.

[k2]3.2 In het VU-ziekenhuis

In het ziekenhuis schrijven wij ons in bij de patiëntenbalie. Er is daar wat tumult. Een familie, tegelijk met ons uit Faro teruggekomen maar zelf met de auto naar het VU gekomen waar de moeder zwaargewond ligt, kan de parkeerkosten of iets dergelijks niet betalen. Ze hebben gewoon niets meer. Heel vervelend, we zijn blij dat wij die problemen niet hebben en gewoon door kunnen lopen.

We komen op de Eerste Hulp Afdeling: kleine kamertjes die met een gordijn worden afgesloten. Yvonne wordt gecontroleerd en er worden röntgenfoto's gemaakt, gelukkig is er niets ernstig aan de hand. De Portugese arts heeft Yvonne blijkbaar op een zeer vakkundige wijze gehecht. Alles ziet er keurig uit. Ans en Jan zijn inmiddels ook in het ziekenhuis aangekomen.

Ook mijn voet wordt gecontroleerd. Er worden röntgenfoto's van gemaakt. Ik zeg dat ik sinds de crash wat pijn in mijn rug voel maar dat ik daar eigenlijk geen last van heb. Ik denk dat het een gekneusde spier of zo is. Voor alle zekerheid wordt ook van mijn rug een foto gemaakt. We wachten op de uitslag van deze foto's en hopen snel naar huis te kunnen.

[k4]Ik ben echt gewond!

Opeens moet ik van een arts direct stil op een brancard gaan liggen. Met mijn voet is niets ernstigs aan de hand maar een van mijn wervels blijkt ingedeukt te zijn en een werveluitsteeksel is afgebroken. De arts wil geen enkel risico nemen. Van het ene op het andere moment ben ik de patiënt en niet meer Yvonne. Een grote schok, voor ons allebei.

Om meer duidelijkheid te krijgen moet ik door een CT-scan. Ans belt mijn ouders met dit slechte nieuws en zegt dat zij beter naar bed of naar huis kunnen gaan. Het zal nog wel even duren voor we thuiskomen. Mijn ouders besluiten terug naar Zwolle, naar huis te gaan.

De uitslag van de CT-scan betekent voor mij dat ik niet naar huis kan gaan maar voor observatie in het ziekenhuis moet worden opgenomen. Weer een grote schrik want ik ben al anderhalve dag actief zonder grote problemen en ik wil zo graag naar huis. Als ik dan toch in het ziekenhuis moet blijven dan blijf ik het liefst in het VU want daar liggen veel medepassagiers. Dat geeft me een gevoel van veiligheid. Maar samen besluiten we toch maar dat ik naar het Haagse Bronovo-ziekenhuis ga. Dat is voor Yvonne en ander bezoek gemakkelijker te bereiken en ook gemakkelijk voor toekomstige controles.

Ik mag nog steeds niet bewegen, word overgelegd op een ambulancebrancard en de ambulance ingereiden. Yvonne mag naast mij zitten en weer houden we elkaars hand vast. Ans en Jan zullen achter de ziekenwagen aanrijden. Het grootste deel van de rit gaat over de snelweg maar ik vind de reis erg oncomfortabel. Ik ben niet enthousiast over de vering van de ambulance, elke oneffenheid in de weg lijkt ik te voelen.

[k4]Bronovo ziekenhuis - woensdag 23 december 1992

Vroeg in de ochtend van woensdag 23 december komen we in het Haagse Bronovo-ziekenhuis aan. Alles voor onze aankomst is al geregeld. Iedereen is ontzettend met ons begaan. Weer rookt Yvonne in een ziekenhuis onder een bord 'Niet Roken', nu samen met een broeder van het ziekenhuis.

Ik krijg een eigen kamer. Dat is goed voor mijn rust maar het ziekenhuis wil ook geen enkel risico nemen: ik kan in Faro besmet zijn geraakt met de 'ziekenhuisbacterie'. Ans en Jan, maar ook Yvonne moeten afscheid van me nemen en naar huis gaan. Het is moeilijk om alleen achter te blijven. Ik krijg een pil en val snel in slaap.

In de loop van de ochtend word ik wakker en moet nodig naar het toilet. Ik mag het bed niet uit, dus ik moet een steek gebruiken. Ik vind dit erg vervelend en het lukt niet. Ik denk: ik heb anderhalve dag met die rug rondgelopen en er is niets gebeurd, dus ik kan ook wel even snel naar het toilet. Er is niemand op de kamer, ik schiet mijn bed uit en ga stiekem naar het toilet. Wat een opluchting.

Na een tijdje komt een verpleegster met het ontbijt en een goed bericht: de dienstdoende arts heeft de foto's ook bekeken: de breuk is stabiel en ik mag rustig aan bewegen. Ik moet vandaag nog wel voor observatie in het ziekenhuis blijven. Ik vertel de verpleegster dat ik stiekem al naar het toilet geweest ben. Ik ben blij dat ik nu lekker kan douchen. Nog steeds heb ik last van een olieachtige aanslag op mijn lichaam. Het lijkt wel of het steeds weer uit mijn poriën komt. Het is een rustige periode in het ziekenhuis en door de bijzondere omstandigheden mag het bezoek vrij bij mij in- en uitlopen. Ontzettend fijn.

Yvonne komt ontdaan op bezoek. In de afgelopen nacht, nadat haar ouders thuis zijn gekomen van Schiphol, heeft haar moeder een hartaanval gehad. Zij is gelukkig buiten levensgevaar maar is wel in een ziekenhuis opgenomen.

Jan doet veel boodschappen: pyjama, ondergoed, toiletartikelen en dat soort dingen. Vrienden en collega's komen op bezoek. Ik praat uitgebreid over de crash en wat er daarna gebeurd is. Af en toe ga ik uit bed, maar meestal lig ik lekker plat te doezelen. Ik ga vroeg slapen 's avonds met weer een pilletje. Ans en Jan moeten terug naar Someren. Gelukkig is mijn zus Anke gekomen om Yvonne gezelschap te houden en te helpen, want Yvonne kan zich nog steeds heel slecht bewegen. Bij ons thuis zorgt bezoek voor een grote drukte.

Na het ontbijt komt de arts langs en hij vertelt dat ik naar huis mag gaan. Onze burens Nico en Ingrid, die ons een paar dagen eerder naar Schiphol hebben gebracht, zijn net op dat moment op bezoek. Wij kunnen met hen naar huis meerijden. Na het maken van een controleafspraak en een bedankje aan het personeel (het was echt fantastisch!) gaan we naar huis.

Ik zit achter in de auto en schrik van elke beweging en elk geluid. We komen veilig thuis.

[k2]3.3 Thuis

[k4]Thuiskomst - donderdag 24 december 1992

Bij thuiskomst zit veel bezoek te wachten. Ik begroet iedereen maar moet eerst een cd afluisteren: ARC van Neil Young, 35 minuten keihard lawaai. Het bezoek heeft pech want de koptelefoon is kapot. Maar ik moet het nummer afluisteren om iets van mijn spanning kwijt te raken.

Het bezoek gaat de hele dag door. Er is veel telefoon en post. We vertellen steeds maar weer aan iedereen die wil luisteren wat er gebeurd is. Onder leiding van mijn zus Anke wordt er goed voor ons gezorgd. We hoeven zelf niets te doen. Er wordt koffie gezet, gekookt en boodschappen gedaan. Wanneer ik 's avonds naar bed wil, durf ik de veilige woonkamer niet uit. Na een tijdje ga ik toch naar de slaapkamer om te slapen.

Anke moet de volgende dag eigenlijk naar huis maar wij vragen haar een paar nachten te blijven want we kunnen en willen nog niet alleen zijn in huis. Yvonne heeft op haar bloeduitstortingen Arnica (een homeopathische zalf) gesmeerd en langzaam trekken de bloeduitstortingen weg en heeft zij minder pijn.

Het bezoek blijft maar komen. Het is goed om weer thuis te zijn. We ontvangen ook de eerste ‘officiële’ post naar aanleiding van de crash. We proberen alle nieuws over de crash, en dan vooral over de oorzaak ervan, te volgen. Van Marianne, een vriendin die bij de bibliotheek werkt, krijgen we allerlei kranten, ook buitenlandse. We lezen alles. Vol ongeloof kijken we, samen met het bezoek, naar beelden van het uitgebrande vliegtuig. We huilen veel. De kerstdagen blijven we thuis. Daarna komt mijn vader om ons naar Zwolle te brengen. Het kost ons erg veel moeite ons huis te verlaten.

[k4]In Zwolle

We brengen een paar rustige dagen bij mijn ouders in Zwolle door. Ook daar krijgen we bezoek en wordt er gepraat, veel gepraat. We wandelen wat en doen boodschappen.

We zijn al onze bagage kwijtgeraakt in Faro. Op vakantie nemen wij altijd alle favoriete kleren mee, die ons lekker zitten. We proberen zoveel mogelijk dezelfde dingen terug te kopen.

Yvonne heeft nog steeds moeite met bewegen. Het passen van kleren en schoenen gaat moeizaam.

Vanwege mijn verbonden voet loop ik de hele dag op sportschoenen. Een raar gevoel: ik voel me niet aangekleed. Overdag sportschoenen dragen hoort voor mij bij de zomervakantie en niet bij winterweer. Maar goed, nood breekt wet.

We hebben een uitnodiging gekregen voor de herdenkingsdienst die op 30 december op Schiphol in een Martinair-hangar gehouden wordt.

Mijn ouders zullen ons naar Schiphol brengen. Ans en Jan komen daar ook naartoe. Zij zullen samen met ons de herdenkingsdienst bijwonen. Daarna gaan wij met Ans en Jan mee naar Someren om daar Oud en Nieuw en de verjaardag van Tommie, hun zoon, te vieren. Ook kunnen we dan eindelijk naar Yvonne’s ouders. Als alles goed gaat, komt haar moeder snel weer uit het ziekenhuis.

[k4]De herdenking

De herdenking is goed georganiseerd. We worden opgevangen met koffie en cake. Veel gezichten van de aanwezigen herken ik niet, geen wonder want ik heb in Faro mijn bril verloren. De herdenkingsdienst is erg indrukwekkend. Er zijn veel genodigden. Wij zitten achter in de zaal, als het ons teveel wordt, kunnen we ons ongemerkt terugtrekken zonder iemand te storen.

Ik merk dat de crash voor alle aanwezigen een grote schok is. Ik voel me met iedereen verbonden. De pers houdt zich netjes op de achtergrond. Er is passende muziek en zang en enkele toespraken. De heer Schröder belooft ons ‘Een hand op onze schouder zolang dat nodig is’.

Aan het einde van de herdenking nemen we afscheid van de omgekomen passagiers en bemanningsleden. Ik kan het nog steeds niet begrijpen. Ik heb het gevoel dat ik ongewild meespeel in een toneelstuk.

Na afloop is er achter in de hangar weer koffie. Jan komt, zoals gewoonlijk, oud-leerlingen tegen die hier helpen met het serveren van de koffie. Nu herkennen we wel een paar medepassagiers. We praten wat met hen en ook met onbekenden. De verslagenheid blijft groot.

[k4]Naar Someren en weer naar huis

We rijden op ons gemak naar Someren en praten weer veel. Op oudejaarsdag kan ik het niet laten, ik koop vuurwerk om ‘s nachts af te steken. Ik ga met Tommie naar het centrum van Someren. Het is prachtig weer. We lopen langs bevroren vijvers waar geschaatst wordt. Ik ben jaloers dat ik deze winter vanwege mijn voet en rug niet kan schaatsen. Volgend jaar beter!

Yvonne's moeder is gelukkig weer hersteld na haar hartaanval en is op 1 januari weer thuis. We eten met ons zessen op nieuwjaarsavond in Blerick bij de ouders van Yvonne. Het is heel emotioneel. Van de zes waren er drie voor hetzelfde geld niet meer bij geweest. In het weekend brengen Ans en Jan ons terug naar Scheveningen. Laat het nieuwe jaar en ons nieuwe leven maar beginnen!

[k1]4 1993 - een jaar van ongeloof

Het jaar 1993 wordt voor mij het jaar van het ongeloof: ongeloof over alles wat mij overkomen is, ongeloof over alles wat mij overkomt en ongeloof omdat ik me zelf niet meer herken.

[k2]4.1 Bijkomen uit verdoving

Op 3 januari zijn we weer thuis. Met bezoek, loges, telefoontjes en post ontvangen wij veel hulp en medeleven. Boodschappen worden voor ons gedaan, er wordt voor ons gekookt. We praten meestal tot diep in de nacht.

Ik neem veel rust en ontzie mijn rug zoveel als mogelijk. De pijn in mijn rug wordt langzamerhand wat minder. De afgelopen winters heb ik meegeholpen met een bosonderhoudsproject van het IVN Vereniging voor natuur- en milieu-educatie. Dat zeg ik dit jaar voor alle zekerheid maar af. Om de pijn in mijn linkerbeen en -voet te beperken loop ik veel op gym schoenen. Het is geen gezicht, maar het helpt wel.

De pimpelpaarsheid van Yvonne's lichaam verdwijnt langzamerhand. Ze heeft veel last van hoofdpijn en is bang voor een niet-ontdekte bloeding of zoiets in haar hoofd. De vrouw van een kennis is namelijk een tijdje geleden plotseling overleden door een niet-ontdekte bloeding in haar hoofd na een val van de trap. Yvonne maakt zich hierover grote zorgen. Toch is er ontzettend veel aandringen nodig bij onze huisarts voordat zij voor controle naar het ziekenhuis 'mag' gaan. Gelukkig is er niets aan de hand. Dat stelt ons weer wat gerust. De hoofdpijn is niet minder geworden, maar we maken ons er minder zorgen over. De hoofdpijn zal dus wel op de een of andere manier met de crash te maken hebben en vanzelf overgaan.

[k4]Verloren bagage

Wij worden gebeld door Martinair: Yvonne's handbagage is teruggevonden!

Op 6 januari komt, in uniform, een medewerker van Martinair langs. De tas is smerig van water en modder en lijkt dubbelgevouwen te zijn geweest. Behalve alle andere, meer gewone tasinhoud, ligt in het midden van de tas Jules - onze vakantiemascotte - een pluche hond. Jules heeft een 'gebroken' rug maar is verder ongedeerd. Yvonne en ik moeten ontzettend huilen, vooral omdat Jules terug is. We hebben een lang en emotioneel gesprek met die Martinair medewerker. Ook bij hem is de ontzetting en verslagenheid merkbaar. Door dit gesprek voelen we ons verbonden met Martinair.

*****Invoegen tekening Jules*****

We zijn nog steeds druk bezig met het vervangen van de bagage die we zijn kwijtgeraakt zoals paspoorten, brillen, fototoestel en kleren. We proberen zoveel als mogelijk dezelfde spullen terug te kopen. Voor de verzekering moeten wij een lijst maken van alles wat verloren is gegaan bij de crash. Ook nu blijken Yvonne's grote inpakgaven: het is ongelooflijk wat we allemaal bij ons hebben gehad.

Het maken van de lijst is onverwacht erg emotioneel: we zijn niet alleen onze spullen kwijt. Nee, erger is: we zijn vooral de daaraan verbonden herinneringen kwijt, zoals:

- het wekkertje dat ik in New York heb gekocht om de trein dwars door de USA te halen;
- de wandelschoenen die ik in Hong Kong heb gekocht en die in Canton veel aandacht trokken;
- de trui die (al voor de tweede keer) door mijn moeder is gebreid, weer 'kwijtgeraakt' op vakantie;

- de paspoorten met de stempels van alle reizen van de afgelopen jaren;
- het fototoestel dat al jaren mijn vaste (vakantie)maatje is.

Alles bij elkaar is de geldelijke waarde van onze bagage hoger dan wij dachten. De emotionele waarde is echter niet te berekenen. Het voelt alsof we een deel van ons verleden kwijt zijn.

[k4]Rechtshulp

Op de een of andere manier heeft de ANWB onze naam en adres gekregen. Wij ontvangen van hen een aanbod voor gratis rechtshulp, ook al zijn wij geen lid. Begin januari heeft de ANWB al in de krant laten weten ontevreden te zijn over de schadeafhandeling door Martinair. Wij hebben het gevoel in goede handen te komen. Onder ons motto 'samen staan we sterk' besluiten wij naar een ANWB-voorlichtingsbijeenkomst over de schadeafhandeling te gaan.

Op weg naar deze bijeenkomst van 2 februari be kroop ons een vervelend gevoel: eigenlijk willen wij nergens meer mee te maken hebben. We willen niet herinnerd worden aan de crash. Toch gaan we. Dat is maar goed ook: vooral het contact met medepassagiers doet ons goed. We komen bekende en onbekende mensen tegen. Diverse juristen en advocaten vertellen een verhaal, veel begrijp ik er niet van. Ik kan me ook niet goed concentreren, ik ben geïnteresseerder in de mensen om me heen dan in de verhalen die verteld worden.

Het enige wat mij echt blijft, is een opmerking van mr. Bunjes, een van de aanwezige advocaten. Hij was ook betrokken geweest bij de afwikkeling van de Tenerife-ramp. Uit zijn verhaal begrijp ik dat dankzij zijn inzet per overleden Tenerife-passagier f 100.000 is uitgekeerd. De boodschap die ik meekreeg na het verhaal van Bunjes is: voor jullie Faro-passagiers krijgen we nog veel meer geld!

Mede dankzij al dit daadkrachtig optreden besluiten wij dat de ANWB onze zaak mag behartigen. We maken kennis met de ANWB-juriste die onze contactpersoon wordt en ontvangen een informatiepakket met schadeformulieren. Met dit vervelende, maar noodzakelijke, huiswerk gaan wij moe naar huis.

Over de oorzaak van de crash is nog niets echt bekend. Rob Sötemann, een medepassagier, heeft samen met een grote groep medepassagiers een open brief aan onder andere Martinair gestuurd. In deze brief wordt een groot aantal vragen gesteld over de mogelijke oorzaak van de crash. Ook wil hij de stewardessen bedanken voor hun optreden na de crash.

Het verhaal van de onverwachte windvlaag (windshear) als oorzaak van de crash vind ik veel te gemakkelijk. Vooral omdat ik juist in de minuten voor de crash al bang werd door de heftige bewegingen van het toestel en het ratelende geluid in de linkermotor. Yvonne en ik vinden dat wij ons aan moeten sluiten bij de 'groep Sötemann'.

Van officiële zijde krijgt Rob geen reactie op zijn brief. Wel reageren veel mensen die bijvoorbeeld eerder met de Anthony Ruys (de naam van het gecrashte vliegtuig) hebben gevlogen. Al deze verhalen bij elkaar doen ons steeds meer twifelen over de windvlaag als oorzaak van de crash.

Dankzij Rob zullen de passagiers, die daar prijs op stellen, gehoord worden door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie. Deze verklaringen van voor, tijdens en na de crash kunnen dan gebruikt worden in het officiële onderzoek. Van tevoren is steeds gezegd dat dit niet nodig en niet wenselijk is omdat wij, als slachtoffers, door de schok van de crash 'emotioneel gestoorde waarnemers' zouden zijn. Wij zouden toch geen betrouwbare en onafhankelijke informatie kunnen geven. We geven door dat wij graag een verklaring willen afleggen en op 23 februari komen twee medewerkers van de Rijkspolitie daarvoor bij ons thuis.

[k4]Huwelijk

Een andere, voor ons veel belangrijkere verklaring, leggen wij af op 12 maart 1993: wij trouwen. We wonen al jaren samen en op de avond na de crash hadden wij besloten te trouwen. Onze plannen voor de trouwdag variëren van een groots overlevingsfeest tot een bescheiden bijeenkomst 'en weer terug'. Het wordt er iets tussenin: een rustige dag vanuit ons eigen huis en een klein feest in het Schevenings Museum. Onverwacht is het op onze trouwdag heerlijk lenteweer. Het wordt een leuke dag waar we met veel plezier op terugkijken. Van vrienden krijgen we onder andere een nacht logeren in het Kurhaus aangeboden. We vallen snel in slaap maar het is heel bijzonder om wakker te worden met uitzicht op de Noordzee. Het speciale ontbijt zullen we niet snel vergeten!

Onze huwelijksreis gaat - met de trein - naar Boedapest. Van vliegen hebben we, ook door de moeilijke terugvlucht uit Faro, onze buik meer dan vol. Daarbij komt dat treinreizen voor ons geen straf is. Integendeel, we vinden het juist leuk. In de afgelopen jaren hebben we in Amerika diverse lange nachttreinreizen gemaakt. We hebben veel zin in de reis en nemen de fles huwelijkschampagne mee die we speciaal hebben bewaard voor de heenreis in onze eigen coupe. De reis verloopt heel anders dan wij ons het hadden voorgesteld. Zodra het donker is raken wij volledig in paniek. Wanneer de trein rijdt 'weten' wij dat deze ontspoord en wanneer de trein stilstaat 'weten' wij dat een andere trein van achteren op ons inrijdt. Tot overmaat van ramp is onze coupe ook nog eens in de laatste wagon van de trein. We doen geen oog dicht. In het ochtendlicht moeten we alweer lachen over de angsten die ons 's nachts overvielen. Wat een onzin allemaal. We komen uitgeput aan in Boedapest. Pas na een paar dagen krijgen we energie om de fles champagne te ontkurken, maar echt leuk is het niet meer. In Boedapest heb ik de thermaalbaden ontdekt. De laatste paar dagen van onze reis ga ik elke ochtend voor het ontbijt met een trammetje naar zo'n bad. Een vast onderdeel van mijn badprogramma is dat ik met mijn nek onder een warme waterstraal ga zitten. Nog steeds heb ik sinds de crash een stijve en pijnlijke nek wat maar niet wil verdwijnen. Meestal loop ik met een warme das om mijn nek. Op de terugweg in de trein hebben we een Nederlandse WagonsLits-bediende. Om het alleen zijn in onze coupe zo lang mogelijk uit te stellen houden wij hem zo lang als mogelijk gezelschap. Onder het genot van een paar wijntjes bepraten we veel met hem. De crash heeft in ieder geval een voordeel: je hebt gesprekstof voor uren. Uiteindelijk gaat de Wagons-Lits man toch maar naar bed en dan moeten wij ook wel naar onze coupe gaan. De rest van de nacht brengen wij zittend en wakend door voor ons couperaampje. Ook op deze terugreis rusten wij niet uit.

[k4]Onverwachte gewaarwordingen

Langzaam aan begin ik weer met mijn fietsgroep mee te fietsen. Het lukt me niet meer om zoveel op kop te fietsen als ik gewend ben. Ook het praten tijdens het fietsen vind ik maar vermoeiend. Het kost me veel moeite de concentratie op te brengen om in de groep te rijden. Het echte fietsplezier is even weg. Op mijn tochten op de racefiets heb ik altijd een extra shawl om, want mijn nek moet zo warm mogelijk blijven. Verder heb ik extra warme wielerkleding gekocht.

*****Invoegen tekening ik als fietser*****

Het zelfstandig opzetten van de Wereldwinkel-zitting in de Blinkerd op Scheveningen, kan ik nu niet opbrengen. Ik stop daar even mee. Ik help andere Wereldwinkel vrijwilligers met hun

zittingen: dat is voor mij wel net zo rustig. Ook ga ik weer naar de Bloedbank. Ondanks mijn afkeer van het zien van bloed ben ik al jaren bloeddonor. Wanneer ik nú aan de bloedafname-apparatuur word gekoppeld, word ik doodsbang. Ik heb geen idee waardoor. Ik denk dat het op de een of andere manier wel met de crash te maken zal hebben dus ik houd me sterk. Ik ben blij als het voorbij is.

Onze huisarts heeft al gezegd dat we op de vreemdste momenten aan de crash herinnerd zouden worden. We konden ons daar eerst niets bij voorstellen, maar inderdaad, ons hele leven is beïnvloed. We merken nu allerlei angsten op. Ik vergelijk deze angsten met een viskom waarin je het zand omwoelt: het duurt ontzettend lang voor alles weer tot rust gekomen is en het water weer helder is. Zonder rust zal het water nooit helder kunnen worden, zonder rust zullen wij niet van onze angsten afkomen.

In maart gaat mijn vader, zoals gewoonlijk, weer met het vliegtuig naar Canada. De hele dag van zijn vliegreis kijk ik naar CNN en luister ik naar de radio. Ik 'weet' dat zijn vliegtuig neer zal storten. Natuurlijk stort het vliegtuig niet neer, natuurlijk komt mijn vader veilig aan en weer terug. Maar wat heb ik toch een last van al mijn angsten.

*****Invoegen tekening ik voor CNN*****

[k4]Aan het werk

Voor Yvonne en mij is werken altijd ontspanning. Vanaf half januari gaan wij allebei weer aan het werk. Ik werk grotendeels thuis. Door de drukte van de afgelopen jaren waren er heel wat zaken blijven liggen. Regelmatig kom ik op kantoor, maar ik moet dan vooral over de crash praten. Elk luisterend oor spreek ik in.

[kader]Veel van mijn collega's moeten regelmatig vliegen, vaak onder primitieve omstandigheden. Vreemd vind ik het dat sommige collega's juist niet over de crash willen praten. Tot ik van anderen hoor over vliegincidenten die een paar collega's hebben meegemaakt. Misschien dat zij daarom niet willen praten?[einde kader]

In de loop van maart probeer ik steeds meer op kantoor te werken. Het gaat niet lekker. Mijn eigen werk gaat nog net maar ik krijg steeds meer problemen met de al langer lopende reorganisatie. De onduidelijke toekomst maakt mij steeds onzekerder. Ook lukt het de adjunct-directeur, die tijdelijk waarnemend directeur is, niet de functieafspraken die ik met hem heb gemaakt, goedgekeurd te krijgen door onze gezamenlijke formele werkgever. Deze procedure liep nu al bijna een jaar. Langzaam maar zeker, want het echte werk ging uiteraard altijd voor, ging het de goede kant uit met deze procedure. Voor de crash was deze onduidelijkheid vooral lastig en heel vervelend, maar juist ook een lekkere aanleiding om eens ongegeneerd te kunnen kiffen. Na de crash kan ik met deze onzekerheid niet meer leven. Ik wil dat alles nú geregeld wordt en dat gaat niet. Bureaucratische molens draaien zo snel als ze zelf willen. Hoe meer ik aandring, des te langzamer het lijkt te gaan. Het alsmaar doorsudderen van deze procedure wordt nu een extra probleem voor mij. Ik word er helemaal door overspoeld. Ik wil duidelijkheid: ja of nee, het maakt mij niets meer uit. Ik jank bij de verantwoordelijke persoon, maar er gebeurt nog steeds niets. Ik kan niet meer tegen deze onduidelijkheid en onzekerheid.

Eind maart ga ik weer, met de avondtrein, voor kantoor naar Luxemburg. De hele reis denk ik aan niets anders dan dat Yvonne dood is. Ik kan alleen maar aan haar begrafenis denken en zit te janken in de trein. Gelukkig zit er verder niemand bij mij in de coupe.

Ik merk nu pas hoeveel een trein schudt en beweegt met het rijden. Dat is me nooit eerder opgevallen. Ik moet even naar het toilet maar ik weet niet hoe snel ik weer naar buiten moet komen. Opgesloten zitten in een kleine ruimte in een bewegende trein kan ik niet meer. Dan maar de plas ophouden.

Over mijn gesprekken in Luxemburg ben ik niet tevreden. Ik denk vooral aan de crash en wil eigenlijk alleen maar daarover praten.

De eerstvolgende werkdag op kantoor stort ik helemaal in. Zoals gewoonlijk is het weer druk aan mijn bureau: allerlei vragen over allerlei projecten. Ik betrap me erop dat ik zomaar wat antwoorden geef. Ik krijg steeds meer moeite met het spreken van Engels, terwijl het Engels een erg belangrijke taal voor mijn werk is. Ik besluit me ziek te melden.

[k2]4.2 Gevolgen gaan maar niet over

Ondanks al mijn optimisme worden mijn pijnen, letterlijk van top tot teen, niet minder. Ook heb ik veel last van allerlei beperkingen door mijn klachten. Het herstel van mobiliteit na mijn ruggenwervelproblemen krijgt de meeste aandacht. Een neuroloog ontdekt gelukkig niets ernstigs en verwijst me door naar een fysiotherapeut van het ziekenhuis. Twee keer in de week doe ik allerlei oefeningen in het ziekenhuis, ik krijg ook ‘huiswerk’ op.

[k4]Lotgenotenbijeenkomst

Op 3 april organiseren de ANWB en Slachtofferhulp in Amersfoort een lotgenotenbijeenkomst. Er zijn diverse sprekers maar het lotgenotencontact vind ik het belangrijkste. In plaats van naamplaatjes krijg je het nummer opgespeld van de stoel waar je in het vliegtuig had gezeten. Ik vind dat eerst nogal luguber maar het is wel handig en ook wel humoristisch. We kunnen nu op zoek gaan naar mensen die bij ons in de buurt hebben gezeten. Door de ervaringen van deze mensen proberen wij ons eigen verhaal completer te krijgen.

Ook is het goed bij te praten met de medepassagiers die we voor het laatst in Faro zagen (in ziekenhuis, hotel of vliegveld). Het bijzondere was dat mensen elkaar op allerlei manieren herkennen. Ik word een paar keer aangesproken omdat mensen mijn stem herkennen.

Tijdens deze lotgenotenbijeenkomst maken we ook persoonlijk kennis met Rob Sötemann. Rob is nog steeds druk bezig met allerlei zaken die rond de crash en de nasleep spelen. Wij bieden aan hem te helpen voor zover het voor ons mogelijk is. Nog geen twee weken later vergader ik mee over de oprichting van een officiële lotgenotengroep, de Anthony Ruys Stichting (ARS). In de oprichtingsstukken word ik nog genoemd als een van de bestuursleden maar dat kan ik op dat moment niet aan. Voor de officiële oprichting van de ARS treed ik al terug als bestuurslid. Wel doe ik allerlei ‘klusjes’, zoals de boekhouding en het meehelpen met de organisatie van bijeenkomsten.

[k4]Mentale begeleiding

Omdat ik mij op mijn werk ziek heb gemeld omdat ik ‘alles niet meer aan kon’ en ik met mijn andere vrijwilligerswerk ben gestopt, vind ik dat ik begeleiding moet zoeken. Want ‘zomaar’ ziek zijn, dat kan niet!

Een van de sprekers tijdens de lotgenotenbijeenkomst was de heer Mittendorff van het Instituut voor psychotrauma. Zijn verhaal ging over de mogelijke psychische gevolgen van de crash en de behandeling daarvan. Dit instituut lijkt mij dan ook de aangewezen plek om begeleiding te vragen. Ik neem contact op en word toegewezen aan een psychotherapeut in Den Haag. Dat bevalt me wel, daar kan ik lekker op de fiets naartoe, want trein- en autoreizen probeer ik inmiddels zoveel als mogelijk te vermijden.

Het verhaal van de crash heb ik al ontzettend vaak verteld, ik kan het inmiddels wel dromen. Het is net een spannend en af en toe ook humoristisch jongensboek. Maar ik vertel het verhaal nog steeds graag aan iedereen die het maar horen wil of die te beleefd is om weg te lopen. Ook bij de psychotherapeut kan ik mijn verhaal weer uitgebreid kwijt.

De gesprekken hebben helaas nauwelijks resultaat. Het bleef bij heen en weer gepraat over allerlei zaken: de crash, gevolgen, woonomgeving en mijn werkgever. Ik heb het idee dat ik geen psychische last heb van de crash. Ik heb vooral last van een heleboel praktische problemen en lichamelijke klachten en pijnen.

Mijn hoofdklacht is dat ik 'alles' niet meer aan kan. Ik heb geen enkele behoefte om over mijn jeugd te praten. Waar het probleem wel ligt weet ik niet, maar de gesprekken gaan de verkeerde kant uit. Verschillende keren zit ik huilend van ellende op de fiets op weg naar de psychotherapeut maar ik kan het niet opbrengen om weer te moeten praten. Heel laf ga ik dan naar een museum of langs het strand lopen en laat Yvonne voor mij de afspraak afzeggen. De reactie van de psychotherapeut is dan: 'maar als Cor zich slecht voelt, dan moet hij juist komen'. Nou, zo werkt dat dus niet! Ik heb behoefte aan begeleiding, niet aan behandeling.

Mijn werkgever is als semi-overheidsinstelling eigenrisicodrager voor de Ziektewet. Er worden nauwelijks zieke personeelsleden gemeld bij de bedrijfsarts want er volgt meestal toch geen uitkering van een verzekering of een bedrijfsvereniging. Ik vraag om een officiële ziekmelding omdat mijn beeld van een bedrijfsarts is dat deze mij onafhankelijk zal begeleiden. Dat betekent dat hij eerst moet proberen ervoor te zorgen dat er voor mij meer duidelijkheid en zekerheid komt in mijn werksituatie.

Dat valt erg tegen. Ik ben compleet over de rooie en druk me dus niet zo handig en parlementair uit. De gesprekken met de bedrijfsarts duren veel te kort om echt te kunnen praten en tijdens de gesprekken doet de hij ook allerlei dingen met een computer en belt hij met vriendjes.

Hij zegt dat ik last heb van posttraumatische stress maar hij vindt dat ik maar eens moet stoppen met al dat gepraat over de crash: als je van een trap af valt schrik je ook! Hij zal de crash en de gevolgen verder buiten beschouwing laten en alleen over de problemen met mijn werkgever praten. Dat gaat dus ook al de verkeerde kant uit.

*****Invoegen tekening 'ptss-stempel'*****

Gelukkig heb ik op 17 juni (de verjaardag van Yvonne) samen met Yvonne een gesprek met de nieuwe interim-directeur die de reorganisatie verder zal begeleiden.

Voor het gesprek zitten Yvonne en ik nog helemaal in de put, maar de interim-directeur heeft zich goed voorbereid. Wij eindigen het gesprek in de overtuiging dat de eerder gemaakte functieafspraken alsnog uitgevoerd gaan worden. Ook blijf ik 100% ziek tot oktober. In oktober begint de interim-directeur fulltime met zijn werk. Dat is dan een mooie gelegenheid voor mij om weer gedeeltelijk aan het werk te gaan. De interim-directeur zal contact opnemen met de bedrijfsarts en hem informeren. Alle contacten met mijn werk gaan via een collega zodat ik echt rust kan nemen.

[k4]Medische stand

Op medisch gebied gebeurt er ook van alles. Mijn klachten gaan maar niet over en ik word steeds meer gespannen van alles. Voor het eerst merk ik nu ook een reactie die ik later vaker zou meemaken. De behandelend chirurg, die in het begin zo enthousiast was over mijn optimisme, vindt het nu wel welletjes worden: ik moet de crash en al dat gedoe over schuld en schadevergoeding maar eens uit mijn hoofd zetten, dan wordt alles snel weer beter. Bij de huisarts kom ik nu ook regelmatig voor een gesprek, want dat wordt geadviseerd. Voor de crash was ik nooit ziek dus we kennen elkaar nauwelijks. Een echt contact krijgen we ook nu niet, het blijft bij moeizame gesprekken waarin we elkaar niet lijken te begrijpen. Meestal verlaat ik de huisarts triester dan dat ik kom.

[kader]Ik heb een nog ongetoetst, dus onbegrensd, vertrouwen in de medische stand. Ik ga er van uit dat het stellen van de diagnose dat er in ieder geval iets aan de hand is na zo'n crash, logisch is. Eigenlijk denk ik dat ook de diagnose wat er aan de hand is, simpel is. Zo werkt dat dus niet. Wat me erg verbaast, is dat wij zo moeten trekken om onderzoek en dergelijke gedaan te krijgen, overal moeten wij zelf achteraan gaan. Zelf maak ik het de artsen ook niet makkelijk omdat ik het moeilijk vind om over klachten te praten. Ik vind mezelf nu al gauw een zeur die te veel beroep doet op de medische voorzieningen. Ook presenteer ik mijn klachten nogal onderkoeld en met een grapje. Dat ligt op zich al in mijn aard en wij (en met ons velen) vinden ook nog dat wij toch blij moeten zijn dat we de crash overleefd hebben, niet verbrand of invalide zijn en niemand verloren hebben.[einde kader]

[k4]Schuldvraag en schaderegeling

Sinds de crash wordt er in de pers veel geschreven en gepraat over de schuldvraag en de schaderegeling. De papierstapel groeit. We moeten allerlei informatie en machtigingen afgeven. We ontvangen allerlei informatie. Het meeste lezen we niet, daarvoor zijn we te duf. We maken ons niet echt druk om de schaderegeling, we hebben veel vertrouwen in de ANWB maar vooral denken wij dat onze schade wel mee zal vallen. En als er schade is dan zal deze grotendeels betaald worden door allerlei verzekeringen.

We hebben in het verleden zo weinig gebruik hoeven maken van verzekeringen dat we de kosten van zelf gekochte pijnstillers declareren bij onze ziektekostenverzekering. We zijn hoogst verbaasd dat we deze niet vergoed krijgen omdat ze niet door een arts zijn voorgeschreven. We vinden dat zo'n flauwekul, speciaal naar de huisarts gaan om Paracetamol vergoed te krijgen. Zonde van de tijd en de kosten. Dus betalen we het maar zelf, want veel kost het toch niet. We zijn zelfs zo optimistisch dat we denken dat we van het ontvangen Martinair-voorschot (f 10.000 per persoon) geld over zullen houden. We vinden dat wij daar geen recht op hebben, want je mag ten slotte niet financieel beter worden van een ongeluk! We spreken met elkaar af dat we al het geld dat we over houden, zullen schenken aan het ziekenhuis in Faro, voor alle goede hulp die wij daar ontvangen hebben.

Vooraf dankzij het goede gesprek met de Martinair-medewerker die in januari Yvonne's bagage teruggebracht had, zien wij Martinair vooral ook als slachtoffer. Wel vinden we de publieke reacties van Martinair op de vragen van de ARS vervelend, want wij moeten onszelf daarvoor naar onze omgeving steeds verdedigen. We denken dat dat bij 'het officiële juridische spel' hoort, maar dat er in de praktijk wel een oplossing voor komt. Tijdens twee telefonische interviews door Martinair-medewerkers zijn we dan ook heel open en stellen wat vragen en geven suggesties: laat

de heer Schröder nu eindelijk eens met Rob Sötemann en de ARS praten, dat geeft ons rust en herroep het verhaal in de pers dat wij allemaal f 250.000 ontvangen.

Op onze vragen/suggesties ontvangen wij geen enkele reactie. Dat geeft ook niet, want Martinair is natuurlijk druk en wij zijn vooral met onszelf bezig.

[k4]Het gaat niet goed

De drukte en het lawaai waar wij wonen, worden mij teveel. Ik schrik van elk geluid. Ik kan uren opgerold in een hoekje van de bank bang zitten wezen. Er zijn dagen dat ik het huis niet meer uitkom en alleen maar een trainingspak draag. En dat voor mij, want een trainingspak dragen wanneer je niet sport, is voor mij het toppunt van het me afsluiten van de maatschappij. Maar ik voel me zo vadsig, ik kom snel veel kilo's aan, het interesseert me allemaal niets meer.

Ik ben zo gespannen dat Yvonne mij een keer moeten tegenhouden omdat ik met een hamer in de hand van ons balkon wil afspringen en een paar buurjongens te lijf wil gaan die veel te veel lawaai maken. Ook heb ik Yvonne al plechtig moeten beloven hun vader (die mij het bloed onder de nagels uithaalt) niet te vermoorden.

[kader]Met mij gaat het niet goed:

- ik kijk alle overkomende vliegtuigen na en verwacht elke keer weer dat zo'n vliegtuig in de lucht ontploft;
- tijdens een seminar hoor ik veel straaljagers overkomen. Elke keer zet ik me weer schrap want ik ben er van overtuigd dat ze dwars door het gebouw zullen vliegen. Ik wacht steeds maar op de klap;
- van mensen die ik tijdens wandelen tegenkom, verwacht ik dat zij mij met een mes gaan steken;
- in een trein 'weet' ik dat de trein gaat ontsporen. Ik zit dan helemaal gespannen rechtop terwijl de overige reizigers rustig hun krant blijven lezen;
- in de auto krijg ik steeds meer last in drukkeres situaties, ik weet dan niet meer hoe ik moet reageren. Terwijl ik rij, vertelt Yvonne mij dan wat ik moet doen: gas geven, schakelen;
- ik fiets nog steeds veel op de racefiets maar echt plezier heb ik niet: alles doet zeer en echt ontspannen lukt me niet meer. Ik blijf eigenlijk alleen maar fietsen omdat ik dat altijd gedaan had;
- met badminton ben ik gestopt.[einde kader]

Het jaarlijkse zomerfeest van de school waar Yvonne werkt, wordt dit jaar gehouden bij de havenhoofden van Scheveningen, in strandtent De Peer. De voorgaande jaren feestte ik met veel plezier mee. Maar dit jaar is de drukte en het plezier mij allemaal teveel. Ik kijk een hele tijd uit over zee, van ellende ga ik in mijn eentje vroeg naar huis. Ik kan niet slapen. Midden in de nacht, Yvonne is nog niet thuis, bekijk ik de videoband van de Faro-herdenkingsdienst.

Nee, het gaat niet goed met mij en ook niet met Yvonne! Voor onze rust en zelfbehoud zijn we steeds minder thuis. We gaan zoveel mogelijk uit logeren bij familie en vrienden, weg van alle drukte.

De psychotherapie helpt niet, ik twijfel steeds meer aan mijzelf. Ik krijg steeds meer het gevoel dat ik het probleem ben, in plaats van dat ik problemen heb. En die problemen wil ik juist opgelost zien, zelf kan ik het niet. We zijn al zover dat we ons huis willen verkopen en een rustig appartement willen huren. Het huurcontract hoeven we alleen nog maar te tekenen.

[k4]Avatar

Via Ans, een zus van Yvonne, kom ik in contact met Avatar, een training waarin je je gevoelens ervaart in plaats van erover te praten. Het heeft ook te maken met het creëren van je eigen werkelijkheid. Rijkelijk vaag allemaal, eigenlijk niets voor mij. Een gesprek met een van de trainsters maakt mij toch enthousiast over de mogelijke resultaten van deze training. Haar presentatie is ‘doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg’. Dat spreekt mij aan. Op basis van dit gesprek verscheur ik het huurcontract en bel ik de psychotherapeut om onze afspraak af te zeggen. Het is een van de beste keuzes die ik ooit gemaakt heb.

De training duurt tien achtereenvolgende dagen. In het begin zie ik er erg tegenop om er naartoe te gaan. Al gauw voel ik me op mijn plek op de training. Het is lekker weer. We zijn veel buiten en er wordt veel gelachen en goed gegeten. Kortom, het is genieten. De eerste dagen gaan een beetje aan me voorbij, want ik ben ontzettend duf en afwezig. Het is voor het eerst dat ik een training zoals deze mee maak. Ik kijk behoorlijk de kat uit de boom. Een van de fijnste dingen van de training is, dat het geen klef groepsgebeuren is: geen groepsgesprekken met persoonlijke bekentenissen. Je bent wel met een groep andere mensen maar veel oefeningen doe je alleen. Bij andere oefeningen begeleiden de deelnemers elkaar over en weer, daar leer ik erg veel van. De theorie is vaak onduidelijk maar dat is helemaal niet erg. Het gaat om het doen van de oefeningen, om het ervaren van gevoelens. Dat is voor mij helemaal nieuw.

Dat is ook een van de redenen waarom de psychotherapie niet helpt, want daar praat en jank ik alleen maar van onmacht. Nu ervaar ik mijn gevoelens. Ik huil ongelofelijk veel papieren zakdoeken vol. Maar nu lucht elke huilbui op. Het wordt mij duidelijk dat huilen en lachen dicht bij elkaar liggen: huilen gaat vaak over in lachen en omgekeerd.

Ik voel me veilig, vooral ook dankzij de trainers. Zij zorgen er immers voor dat iedereen met beide voeten op de grond blijft staan.

Langzamerhand komt mijn zelfvertrouwen en plezier in het leven weer terug. Nu pas merk ik hoe erg ik dat ben kwijtgeraakt. De laatste vijf dagen van de training vliegen om. Het lukt me niet om de hele trainingsstof af te krijgen maar ik voel me stukken zekerder en meer in staat om de problemen zelf aan te pakken. Het is inderdaad niet meer nodig op korte termijn te verhuizen, ook de behandeling bij de psychotherapeut stop ik. Ik heb mezelf zo opgepept dat met me lukt om, ondanks alle pijn en moeheid, met plezier de toertocht Luik-Bastenaken-Luik te fietsen.

De Avatartraining wordt ongeveer elke maand gegeven. Ik maak de afspraak om de komende trainingen steeds een paar dagen mee te maken.

[k4]Lichamelijke klachten

Ondanks alles houd ik veel last van allerlei klachten en ik kan nog steeds uitgebreid over de crash praten. In september krijg ik een MRI-onderzoek voor mijn rug- en beenpijnen. Maar de toekomst ziet er weer zonnig uit. Eind augustus wil ik naar Texel voor een paar dagen rust want ik ben doodmoe.

[k2]4.3 Een arbeidsconflict

Sinds het goede gesprek van juni heb ik niets meer van de interim-directeur gehoord. Niets van hem en niets van de bedrijfsarts. Geen bericht is goed bericht, denk ik. Om bij te praten neem ik contact op met de interim-directeur en heb een gesprek met hem op 27 augustus.

Sinds mijn ziekmelding is er, zoals verwacht, heel wat gebeurd: ons kantoor is inmiddels meeverhuisd naar het nieuwe gebouw van mijn formele werkgever en de reorganisatie is zo’n beetje aan de gang.

[k4]Bijpraten met interim-directeur

Wat ik niet verwachtte, is ingrijpender: de interim-directeur is in allerlei opzichten als een blad aan de boom omgedraaid. Dat komt voor mij als een grote schok. Optimistisch en niet op mijn hoede begin ik aan een lunchgesprek waarin wij zullen bijpraten. Al snel ben ik compleet overbluft en overdonderd:

- ik en mijn functioneren worden tot op de grond toe afgebrand;
- de in het bijzijn van Yvonne, in juni gemaakte afspraken worden glashard ontkend;
- voor mij is er geen echte plek in de nieuwe organisatiestructuur;
- ik moet ook nog maar niet terugkomen;
- de bedrijfsarts zou vinden dat ik eerst psychiatrisch onderzocht moet worden.

Mijn herstel blijkt maar heel broos en breekbaar. Weer moet ik janken van onmacht. Ik zeg dat het enige wat voor mij en Yvonne nu echt telt, is dat wij onze gezamenlijke ouders niet meer in onzekerheid over ons willen laten leven. Er moet een einde komen aan alle onzekerheid. Ik wil weten wat ik aan kan en wil weer gewoon werken. Al het gezeur er omheen moet maar eens afgelopen zijn.

Het gesprek met de interim-directeur eindigt erg onplezierig. Ik vraag om een gesprek met de bedrijfsarts.

De volgende weken heb ik diverse gesprekken met een goede collega, de adjunct-directeur, die als een soort tussenpersoon fungeert. Met hem heb ik de afgelopen jaren intensief samengewerkt en heb ik een goed contact. Ik maakte hem duidelijk dat het voor mij belangrijk is om weer voor 50% aan het werk te gaan. Juist in een tijd van reorganisatie waarin alle functies ingevuld worden en waarin ook de belangen van 'onze' stichting verdedigd moeten worden vind ik het belangrijk aanwezig te zijn.

[kaderkop]Toelichting structuur organisatie

[kader]De structuur van de organisatie waar ik werk, is ingewikkeld. Mijn formele werkgever is een semi-overheidsinstelling. Ik werk, en had gesolliciteerd, bij een door mijn werkgever opgerichte stichting. Deze stichting werkt in de marktsector en is daarvoor zelfstandig aansprakelijk, ook fiscaal.

Het bestuur van de stichting wordt voor een groot deel gevormd door de gekozen leiding van mijn formele werkgever. De verhoudingen over en weer zijn ondoorzichtig en er is regelmatig sprake van tegengestelde belangen. (Ik ben bijvoorbeeld officieel in dienst bij mijn formele werkgever maar werk daar niet, dat maakt onderhandelingen erg lastig.) De slagvaardigheid van 'onze' stichting wordt door deze tegengestelde belangen erg verminderd. Voor mijn ziekmelding leek het er nog op dat onze stichting meer zelfstandig zou gaan werken. Bij mijn terugkomst lijkt het erop dat wij uiteindelijk opgeslokt zullen worden door mijn formele werkgever. Duidelijk is nog niets.[einde kader]

Mijn plan om naar Texel te gaan om lekker uit te waaien en energie op te doen kan ik na het gesprek met de interim-directeur wel vergeten. Ik ga wel naar Texel, maar dat is vooral om in een rustige omgeving mijn gedachten te kunnen ordenen. Rustgevend zijn deze dagen niet.

In september heb ik gelukkig al drie terugkomdagen van de Avatartraining geregeld. Deze dagen kan ik mooi gebruiken om spanning weg te werken en weer wat zelfvertrouwen terug te krijgen. Door alle halve waarheden en beschuldigingen van de interim-directeur ben ik diep geraakt.

[k4]Weer de bedrijfsarts

Na lang wachten kan ik eindelijk weer bij de bedrijfsarts terecht. Ik begrijp van hem dat hij mij niet eerder heeft opgeroepen omdat hij mijn dossier was kwijtgeraakt! Het wordt een gesprek van niks. Volgens de bedrijfsarts heeft hij helemaal niets gezegd over een onderzoek door een psychiater, maar wil de interim-directeur dit. De bedrijfsarts vindt zo'n onderzoek niet nodig. Wat de waarheid is weet ik niet, maar ik neig ertoe de bedrijfsarts in dit geval te geloven. Het 'verdeel-en-heersprincipe' wordt naar mijn idee door de interim-directeur immers met groot enthousiasme toegepast.

De bedrijfsarts is het met mij eens dat ik mij begin oktober voor 50% beter zal melden. Ik krijg sterk het gevoel dat hij, liever vroeger dan later, van mijn zaak af wil.

Gelukkig is er ook nog, gedeeltelijk, goed nieuws. Voor mijn blijvende rug- en beenklachten moet ik een MRI-scan ondergaan. In het MRI-apparaat moet ik mijn best doen om niet in paniek te raken, want ik lig in een donkere buis die gigantisch veel lawaai maakt. Ik denk de hele tijd aan de crash! Volgens de MRI heb ik geen hernia. Dat is op zich een hele opluchting, maar waar ik wel last van heb, dat is nog niet duidelijk. Nu maak ik een afspraak met een orthopedisch chirurg. Weer meer dan een maand wachten.

Een goede ontwikkeling is ook, dat wanneer mijn vader weer naar Canada vliegt, ik al rustiger ben dan in het voorjaar. Ik hoef niet meer naar alle nieuwsberichten te luisteren.

[k4]Hulp bij arbeidsconflict

Maar goed, ik heb wel een probleem met mijn werkgever. Ik bespreek dit met onder andere onze ANWB-juriste want ik vind dat de crash en de problemen die ik met mijn werkgever heb op de een of andere manier iets met elkaar te maken hebben. Ik moet er niet aan denken weer iemand extra te moeten inschakelen om mij hiermee te helpen. Helaas, zij kan niets voor mij doen. Ik moet toch weer iemand extra inschakelen. Omdat ik vind dat mijn problemen met mijn werkgever vooral een Faro-gevolg zijn, kom ik terecht bij een collega van de advocaat die door de ANWB is ingeschakeld voor de Faro-zaak. Ik hoop dat deze advocaten dan makkelijk onderling kunnen overleggen.

Na een paar gesprekken voel ik dat ik een andere oplossing moet zoeken. Met een advocaat kom ik niet veel verder. Ik vind namelijk dat mijn probleem ook te maken heeft met een al veel langer spelend probleem van mijn werkgever, met name een slecht personeelsbeleid. Ik vind dat je altijd moet proberen niet alleen je eigen problemen op te lossen maar dat je vooral ook lessen moet leren om toekomstige problemen te voorkomen. Een advocaat lijkt daar niet mee uit de voeten te kunnen.

Ik vind het moeilijk om van belangenbehartiger te veranderen. Dan moet ik weer het hele verhaal vertellen en dan moet ik weer iemand vertrouwen. Daar heb ik eigenlijk geen energie meer voor. De ontvangst van de eerste nota van de advocate overtuigt mij dat ik verder moet zoeken. Ik vind de hoogte van de nota in geen enkele verhouding staan tot de verrichte werkzaamheden.

Ik praat met diverse mensen en krijg het advies om een vakbond te benaderen. Deze zijn terzake kundig en je kunt beroep doen op een jurist. Ik ga dus op zoek naar een vakbond.

De eerste vakbond die ik benader, heeft blijkbaar al veel van mijn collega's gekregen die zich als lid aanmelden en direct juridische hulp nodig hebben. Ik mag wel lid worden maar voor ik juridische hulp zou krijgen moet ik meehelpen om een ondernemingsraad bij mijn werkgever op

te richten. Tot op heden is dat niet gebeurd. Ik vind deze vraag van de vakbond heel redelijk maar ik heb geen energie om mee te helpen met het oprichten van een OR.

Mijn tweede poging heeft meer succes. Ik kan lid worden van de CMHF en tegen betaling krijg ik direct een juridisch adviseur toegewezen, mr. Van der Mark. Mede doordat hij en Yvonne (die zoveel mogelijk gesprekken bijwoont) roken als gezamenlijke verslaving hebben klikt het al snel. Hij is oprecht geïnteresseerd in de crash en vooral de gevolgen voor ons. Bij hem kunnen wij onderkoelde grapjes maken over alles wat ons bezig houdt. Op de een of andere manier snapt hij onze problemen. Of beter gezegd, hij snapt dat hij er weinig van snapt.

Hij heeft ook een andere Faro-passagier, met gelijksoortige problemen, als cliënt. Voor Van de Mark is het duidelijk dat er een verband bestaat tussen de crashgevolgen en de manier waarop ik omga met mijn huidige problemen.

[k4]Aanhoudende problemen

De contacten met de orthopeed zijn een stuk slechter. Bij hem voel ik me weer een kleinzielige zeurkous die de crash maar eens gauw uit z'n hoofd moet zetten. Hij lijkt meer een amateur-psycholoog dan een orthopeed. Een verklaring voor mijn heup-, been- en voetproblemen heeft hij niet. Hij schrijft uiteindelijk steunzolen voor. Ik heb het idee dat het meer is om mij 'tevreden' te stellen dan dat ze echt iets kunnen doen aan mijn problemen. Gelukkig helpen de steunzolen wel tegen de pijn onder mijn voet, dat is tenminste iets.

Ik krijg een ander raar probleem: ik kan niet meer tegen tunnels. Voor het eerst merk ik dat in het nieuwe Scheveningse zeeaquarium. Ik loop op mijn gemak door een glazen tunnel en kijk naar de vissen. Wanneer ik recht voor me uit kijk zie ik geen einde want de tunnel heeft een bocht. Ik doe mijn best om niet helemaal in paniek te raken maar ik kijk nergens meer naar en moet zo snel mogelijk de tunnel uit. Iets soortgelijks merk ik in een autotunnel bij Dordrecht. Ik ben in de tunnel en opeens 'weet' ik dat om de bocht in de tunnel op onze weghelft een auto in brand staat. Ik kan mezelf overtuigen dat mijn gedacht flauwekul is, dus ik rijd gewoon door. Natuurlijk is er niets aan de hand. Dit gebeurt vaker. Blijkbaar kan ik niet meer tegen tunnels.

Een ander probleem is het volgen van een EHBO-cursus. In Faro heb ik gemerkt hoe weinig ik van EHBO weet en hoe vervelend dat kan zijn. Ik geef me dus op voor een cursus. Na een paar lesavonden stop ik met deze cursus want ik merk dat ik ook tijdens de cursus alleen maar aan de crash denk. Ik wil alleen maar over de crash praten. De cursus heeft voor mij op dit moment geen enkele zin.

[kaderkop]Bezoek ABWB-juriste

[kader]Eind november komt onze ANWB-juriste bij ons op bezoek. We hebben regelmatig contact en we zijn overtuigd van haar goede bedoelingen. Zij heeft echter, naar onze mening, nog veel te weinig levenservaring om met de crash, de gevolgen, onze boosheid en verdriet om te gaan. Yvonne en ik noemen haar dan ook altijd vergoelijkend 'meisje' wanneer we over haar praten.

Zij heeft blijkbaar een stoomcursus psychiatrie gekregen. Zij doet een onderzoek naar wat voor ons de gevolgen van de crash zijn. Zij werkt een hele vragenlijst af, wij vinden dat wel lollig. De vraag die ons het meeste opvalt is zoiets als 'heeft de crash een breuk in uw leven veroorzaakt?'. Yvonne wil al helemaal niet dat er een breuk is, ik twijfel wat meer, maar wil vooral een heleboel positiefs zien.[einde kader]

Mijn werkhervatting loopt niet goed. Tegen de zin in van de interim-directeur meld ik mij toch, volgens onze oorspronkelijke afspraak uit juni, begin oktober voor 50% beter. Ik wil vooral weer rustig aan het werk, maar dat komt er niet van. Ik kom terug in een nieuw gebouw en een veranderde organisatiestructuur. De fax lijkt het belangrijkste communicatiemiddel van de interim-directeur. Ik heb opeens geen eigen functie meer maar krijg via de fax allerlei losse taken toegeworpen. Ik voel me doodongelukkig, maar mijn loyaliteit naar mijn werkgever is nog zo sterk dat ik niet kan geloven dat dit door kan blijven gaan.

Begin december moet ik noodgedwongen zelfs accepteren dat de sfeer nog veel slechter kan worden. Samen met Van de Mark heb ik een afspraak met het nieuwe hoofd van de afdeling Personeelszaken en een collega van haar. Een van onze gespreksonderwerpen is de mogelijkheid om mij arbeidstherapeutisch te detacheren bij een ander bedrijf. Voor mij lijkt dat nu de enige manier om te kijken wat ik aan kan. Het is mij duidelijk dat mijn werkgever voor mij geen plaats meer heeft in de nieuwe organisatie en dat ik dus toch een andere werkgever moet gaan zoeken. De afspraak van december wordt geen gesprek maar een regelrechte confrontatie. Wanneer de blikken van het hoofd PZ kunnen doden dan was ik ter plekke neergevallen. Ik heb in mijn leven zelden zo'n negativiteit meegemaakt.

Maar goed, elk nadeel heeft een voordeel. Van de Mark heeft een zodanige schofferende werkgever nog nauwelijks meegemaakt. Het verbetert ons contact zo mogelijk nog verder. Maar over de arbeidstherapeutische detachering is niet te praten en daar gaat het eigenlijk allemaal om. Op deze manier loopt het jaar ten einde en nadert de eerste herdenking van de crash. Ik voel me doodongelukkig. Op mijn verzoek mag ik uitrazen bij een ANWB-controlearts. Dat helpt even iets.

[k4]Ontnuchtering en ontredding

Op zaterdag 18 december is, als voorbereiding op de eerste jaarherdenking van de crash, een bijeenkomst voor de Faro-getroffenen georganiseerd. Yvonne en ik helpen met de praktische organisatie. Tijdens deze bijeenkomst wordt voor mij de tegenstelling duidelijk tussen de warme binnenwereld van lotgenotencontact en de kille buitenwereld, waarvan mijn werkgever een extreem voorbeeld is. Ik heb daar ontzettend veel moeite mee en moet dan ook veel janken tijdens deze bijeenkomst. Helaas zijn dit weer tranen van frustratie en geen tranen van opluchting.

Een volgende ontnuchtering en ontredding volgt door twee interviews met de woordvoerder van Martinair op radio en tv op 20 december. Tot dat moment zie ik Martinair vooral als medeslachtoffer. Het gesprek van begin 1993 met de werknemer van Martinair, die Yvonne's bagage terug bracht, bepaalde nog steeds ons beeld van Martinair. Tijdens deze interviews raken wij door het gedrag van de woordvoerder van Martinair volledig van de kaart, door het ophemelen van de eigen hulpverlening van het afgelopen jaar, waaronder de inzet van psychologen (24 uur per dag bereikbaar) en de bijna agressieve wijze waarop afgegeven wordt op de ARS. Wij begrijpen nu pas dat Martinair zich als belangrijke hulpverlener beschouwt. Het is maar goed dat wij dat niet eerder wisten, want dan waren wij teleurgesteld in weer een hulpverlener. Wij hebben namelijk nog nooit enige reactie ontvangen van Martinair op de vragen die wij hebben gesteld in hún telefonische contactrondes.

Yvonne belt direct (de avond voor de eerste herdenking!) volledig overstuur met Martinair. We denken dat de Martinair psychologen die 24 uur per dag bereikbaar zijn, juist de avond voor de

eerste herdenking te spreken zijn. Dat blijkt niet zo te zijn. Na vele malen doorschakelen wordt Yvonne te woord gestaan door een medewerkster van de personeelskantine! Yvonne vraagt om een gesprek met de woordvoerder van Martinair. De kantinemedewerkster zal dat doorgeven. We hebben hier nooit meer iets op gehoord.

Een paar weken later staat een artikel in de Telegraaf waarin waarnemend minister van Binnenlandse Zaken Hirsch Ballin zegt dat de psychosociale nazorg na de crash niet te kort schiet en Martinair de hulp coördineert en tot op heden op adequate wijze eigen medewerkers, bedrijfsartsen en psychologen inschakelt bij de geestelijke nazorg van de slachtoffers. Ook dit is weer een voorbeeld van hoe ‘over’ in plaats van ‘met’ ons gesproken wordt. Want wij weten van niets.

*****Invoegen artikel Telegraaf*****

Wij zijn dus om vele redenen erg gespannen wanneer we naar de herdenking in de Basiliek in Laren gaan. De pers, die buiten de Basiliek staat, schrikt ons behoorlijk af. Gelukkig wordt het een waardige herdenking, ook door het uitstekende gastheerschap van de medewerkers van de Basiliek. Uitgeput eindigen wij het jaar 1993 in onzekerheid. We hadden het ons anders voorgesteld.

[h]5 1994 - een jaar van hoop

1994 wordt voor mij het jaar van de hoop: hoop dat ik duidelijkheid krijg over mijn medische klachten en hoop dat ik weer gewoon kan werken en leven.

[k2]5.1 Detachering, ontslag en cursus tegen vliegangst

Het jaar 1994 begint helaas zoals 1993 was geëindigd: met een groot gebrek aan medewerking van mijn werkgever om de arbeidstherapeutische detachering te regelen. Mede dankzij de grote steun van Van de Mark lukt het uiteindelijk toch. Een voorwaarde die mijn werkgever stelt, is dat ik mij met terugwerkende kracht weer 100% ziek moet melden. Een andere voorwaarde is dat mijn ontslag wordt besproken wanneer ik mij opnieuw beter zal melden. Ik ga akkoord met deze voorwaarden want ik wil weer kunnen werken. Het allerbelangrijkste voor mij is om mij weer te kunnen bewijzen: ik voel mij door mijn werkgever het afgelopen jaar, als mens en als werknemer, enorm afgebrand en gekwetst. Dat wil ik zo snel mogelijk rechtzetten.

[k4]Detachering

De detachering is bij een onderwijsorganisatie die ik op verschillende manieren ken. Yvonne werkt in een van de lesgebouwen van deze organisatie. Sinds Yvonne daar werkt ben ik een deel van de schoolinventaris geworden. Ik hielp soms met de administratie en ben daar al jaren Sinterklaas. Een paar jaar eerder heb ik hier zelfs lesgegeven. Het is voor mij dus bekend terrein. Ik ken daar veel mensen en zij kennen mij. Zij zijn op de hoogte van de crash en alle problemen. Dat geeft veel rust, ik hoef niet veel meer uit te leggen.

Een ander voordeel is dat ik aanvullend werk ga verrichten. Pas nadat ik mij beter meld, hoeft voor mijn werkzaamheden betaald te worden. Ik heb geen langetermijnbedoelingen bij deze organisatie en ben dus geen 'gevaar' voor mijn tijdelijke collega's. Ik wil alleen maar beter worden. Ik kan werken in een tempo dat ik aan kan. En dat tempo zet ik hoog in.

Ik kan niet meer tegen de drukte van meer personen op een kamer en gelukkig krijg ik al snel een kamer voor mezelf. Het werken gaat redelijk maar 's avonds en in het weekeinde ben ik niet veel waard. Ik hoopte dat ik dit jaar weer zou kunnen meehelpen bij het bosonderhoud en meer zou kunnen meetrainen met onze fietsgroep. Het bosonderhoud lukt me helemaal niet en het meetrainen wordt minder en minder. Plezier heb ik al helemaal niet meer. De afgesproken begeleiding vanuit mijn werkgever is minimaal. Het voortdurende negatieve gedrag van het hoofd PZ vind ik heel vervelend.

Iedereen vertelt mij dat mijn vermoeidheid en pijn over zullen gaan wanneer ik eenmaal rust heb. Ontslag zie ik nu als enige mogelijkheid om rust te krijgen. Er kan pas over ontslag gepraat worden wanneer ik mij beter meld. Ik wil de ontslagbesprekingen kunnen beginnen en besluit me dus maar beter te melden. Van de bedrijfsarts mag ik mij niet in een keer beter melden, het moet in stappen. Ik spreek met hem af dat ik mij in drie achtereenvolgende weken beter zal melden: eerst 50%, daarna 75% en op 21 maart ten slotte 100%. We kunnen weer verder, dus iedereen is tevreden en de organisatie waar ik gedetacheerd ben helemaal, want ondanks mijn betermelding vraagt mijn werkgever geen vergoeding voor mijn werkzaamheden. Ik voel me verre van beter maar hoop vooral hoop op herstel.

[k4]Training tegen vliegangst

In maart beginnen Yvonne en ik aan een training tegen vliegangst bij de Stichting Valk, een samenwerkingsverband tussen de KLM en de Universiteit van Leiden.

Onze gedachte om deze training te volgen is: ‘wanneer we maar weer vliegen dan gaat alles snel weer als normaal’. Ik heb niet het gevoel vliegangst te hebben want ik praat nog steeds graag en makkelijk over de crash. Ik heb alles onder controle, denk ik. Zoals we inmiddels gewend zijn, gaan Yvonne en ik samen naar de eerste afspraak. We krijgen samen allerlei informatie, de vervolggesprekken zijn individueel. We moeten hele vragenlijsten over van alles en nog wat invullen. De laatste twee vragenlijsten gaan over vliegen: vanaf het plan om te vliegen tot en met het vliegen zelf. We denken dat we deze vragen niet hoeven te beantwoorden want het is wel duidelijk waar we last van hebben: landingsangst en dan vooral crashangst. Toch moeten we deze vragen ook beantwoorden. Er gebeurt voor mij iets ontzettend onverwachts. Vraag na vraag kom ik een stapje dichterbij het instappen en vliegen. Het zweet breekt me uit. Op het laatst zit ik helemaal te trillen en te schudden van spanning boven het papier. Ik ben doodsbang. Ik begrijp nu dat het een goede keus van ons is, om niet zomaar in een vliegtuig te stappen maar om eerst deze training te volgen.

Tijdens de training leer ik veel over vliegen, vliegtuigen, het menselijk lichaam en menselijke reacties. We moeten veel ontspanningsoefeningen doen, ook thuis. Alles gaat in een positieve sfeer. Ik voel me niet schuldig dat ik last heb van de crash. Weer krijg ik wat meer gevoel van veiligheid en zelfvertrouwen terug. Het versterkt het gevoel dat ik ook de afgelopen maanden tijdens de detachering heb gekregen.

[k4]Ontslagonderhandelingen

Dat gevoel van veiligheid en vertrouwen kan ik goed gebruiken in de ontslagonderhandelingen met mijn werkgever. Ik voel daar nog steeds een grote negativiteit en wantrouwen. Ik word nog steeds uitstekend ondersteund en geadviseerd door Van de Mark. Om verergering van de negativiteit te voorkomen, voer ik de gesprekken met mijn werkgever zoveel mogelijk zelf. Een arbeidsdeskundige, die zich ook al sinds oktober met de zaak bezig houdt, heeft een soort van onafhankelijke positie in de gesprekken. In het begin voel ik mij nog steeds erg in de verdediging. Mede dankzij de vooruitgang door de vliegangstraining krijg ik steeds meer vat op de gesprekken. Het is een absurde tijd. Op een en dezelfde dag heb ik soms naast mijn werk, een vliegangstraining en een ontslagonderhandeling. Ook gaan de medische onderzoeken gewoon door.

Langzamerhand word ik sterker en komen de gesprekken meer in evenwicht. Ik laat niet meer alles over me heen gaan en kan nu ook zelf initiatief nemen in de gesprekken. De arbeidsdeskundige krijgt steeds meer een bemiddelende rol. Ik merk dat de eigenlijke verwijten aan mij zijn, dat ik ‘anders’ ben dan het overige personeel van mijn werkgever. Nu ben ik sterk genoeg om aan te geven dat ik juist aangenomen ben omdat ik anders ben. De gesprekken gaan eindelijk over de voorwaarden van mijn ontslag. Wij bereiken snel een bevredigende regeling. Ik krijg:

- een nabetaling;
- outplacement;
- een onkostenbudget tijdens het outplacement;
- instandhouding van het dienstverband gedurende een jaar.

Dit vind ik een goed onderhandelingsresultaat want van de vier jaar die ik op dit moment in dienst ben, ben ik al anderhalf jaar met ziekteverlof. Ik beschouw dit resultaat ook als een

belangrijke genoegdoening en eerherstel door mijn werkgever voor alle ellende van de afgelopen periode.

Juist ook de manier waarop ik dit resultaat bereikte gaf mij grote voldoening. Ik heb het zelf voor elkaar gekregen maar het zou me niet zijn gelukt zonder de steun van velen en in het bijzonder zonder de steun van Van de Mark.

[k4]Andere zaken gaan minder voorspoedig.

Traditioneel is het 'rondje Noord Holland', een tocht van 160 km, het begin van het seizoen met mijn fietstoerclub. Het is een afwisselende tocht met een mooi landschap, gezellige pauzes en vaak veel wind. Meestal doe ik veel kopwerk, want dan kan ik ook nog om me heen kijken en van de omgeving genieten. De tocht van 23 april gaat ontzettend slecht. Ik heb veel pijn, kan het tempo niet bijhouden, praten onderweg en tijdens de pauze kan ik niet aan. Ik ben helemaal van de wereld. In 1993 heb ik Luik-Bastenaken-Luik vooral op wilskracht gefietst. Dat lukt mij nu niet meer, de pijp is helemaal leeg. Ik heb zelfs niet meer de energie om met de auto mee terug naar huis te gaan, je praat dan toch met elkaar. Na lang bijkomen neem ik de trein.

Ik vind het niet meer verantwoord, voor mijn en andermans veiligheid, om in groepen te fietsen. Met pijn in mijn hart, want door het fietsen kwam ik voor de crash echt tot rust en ontspanning, besluit ik te stoppen met groepstochten.

Weer heeft de crash iets waardevols van mij afgenomen. Ik hoopt dat het tijdelijk is!

De contacten met onze ANWB-juriste worden steeds meer gespannen. Wij beginnen ons vertrouwen in een goede afloop van de schaderegeling te verliezen. Het lijkt wel of de onduidelijkheid alleen maar toeneemt. Duidelijke antwoorden op onze vragen krijgen we nauwelijks.

[kaderkop]Onduidelijke antwoorden

[kader]Yvonne heeft aan de crash twee littekens overgehouden. Blijkbaar wordt daar een bedrag voor vergoed. Maar dan moeten er wel foto's van worden gemaakt. Mede aan de hand van deze foto's, wordt dan bepaald welke vergoeding Yvonne krijgt. Wij krijgen steeds meer genoeg van dit veemarktgedoe. Iedereen mag maar van alles aan ons vragen en wij blijven maar in onzekerheid. We vragen dus aan de ANWB-juriste of zij ons kon vertellen hoeveel de littekens ongeveer zouden 'opbrengen': f 100; f 1.000; f 10.000 of f 100.000. Wanneer zij ons een mogelijke vergoeding vertelt, kan Yvonne beslissen of zij de, voor haar emotioneel zeer belastende, foto's laat maken. We krijgen zelfs geen begin van duidelijkheid. Yvonne laat dus geen foto's maken. Dan maar geen vergoeding!

Ook met het wonen krijgen we steeds meer last. We kunnen de herrie en de drukte helemaal niet meer hebben. We besluiten toch maar te gaan verhuizen om tot rust te komen. Wij beschouwen dat als schadegevolg en vragen dus aan onze ANWB-juriste of de verhuiskosten door Martinair vergoed kunnen worden. Haar antwoord hierop is 'laat de huisarts maar iets op papier zetten'. Op onze vraag of de huisarts speciale vragen moet beantwoorden, krijgen we weer geen antwoord. De standaardstopzin van de ANWB-juriste lijkt wel te zijn: 'ik weet niet of mr. Van Baren dat wel goed vindt'. Na een tijdje begrijp ik dat mr. Van Baren niet een ANWB-advocaat is, zoals ik dacht, maar de advocaat van Martinair. Ik word steeds meer onzeker en achterdochtig over de schaderegeling. Ik krijg het gevoel van een een-tweetje tussen ANWB en Martinair waarbij wij als Faro-slachtoffers er niet toe doen.[einde kader]

Juni wordt een belangrijke maand. In deze maand zou de luchtdoop van de training tegen vliegangst plaatsvinden, zou mijn detachering worden afgerond en mijn outplacementproces beginnen. Ik ben blij dat ik mij weer met de toekomst kan bezig houden. Ik wil nog steeds geloven in het idee dat ik, met rust en het verdwijnen van spanning, weer snel de oude zal zijn.

[k4]Weer in een vliegtuig

Mijn verjaardag, 20 juni, is de begindag van een tweedaagse bijeenkomst van de training tegen vliegangst. Het einde van deze tweedaagse is een vliegreis. Spannend dus! Yvonne en ik beleven deze tweedaagse samen met twee andere Faro-passagiers. Onze drang naar perfectie is volgens Stichting Valk een andere overeenkomstigheid waarom wij als groepje bij elkaar gevoegd zijn.

[kader]Ik leer van alles: ik heb me nooit een perfectionist gevoeld, ik vond vaak meer dat andere mensen gewoon wat gemakkelijker waren dan ik. Maar goed, de grootste gemene deler bepaalt wat de norm is, en in onze maatschappij ben ik blijkbaar perfectionistisch. Dat is een aandachtspunt voor het komende outplacementproces.[einde kader]

Wij worden begeleid door een trainer van Stichting Valk en een KLM-piloot. Zij vormen een goede combinatie, die veel nuttige informatie geeft en het vliegen weer veel normaler maakt. We doen allerlei oefeningen, de tweede dag gaan we naar Schiphol. We krijgen een uitgebreide rondleiding ‘achter de schermen’ van Schiphol.

Ik ben erg gespannen door alle vliegtuiggeuren en -geluiden. We bezoeken onder andere het vluchtvoorbereidingscentrum van de KLM. Iedereen loopt daar rustig rond. Ik merk bij geen enkel bemanningslid wat voor spanning dan ook omdat ze gaan vliegen. Door deze rust valt opeens veel spanning van mij af.

Voor we in het vliegtuig stappen krijgen we nog een kort gesprek en een simpele controle om te testen of we al aan vliegen toe waren. We slagen allemaal met vlag en wimpel. Dus op naar het vliegtuig.

Het wordt een retourvlucht naar Manchester. Behalve een stiekem, want eigenlijk verboden, kopje koffie ‘s ochtends op het station van Leiden hebben Yvonne en ik hebben ons aan alle adviezen voor een goede vlucht gehouden: geen koffie, alcohol en zoetheid. Wel veel water, vruchtensap en een kopje cafeïnevrije koffie. Zoals we op de training geleerd hebben, praten we als afleiding veel met elkaar. De KLM-bemanning is zeer attent. De vlucht gaat uitstekend. Zo goed zelfs, dat ik de landing in de cockpit mag meemaken.

Het laatste gedeelte van de vlucht zijn we letterlijk in de wolken en zien we niets. De piloten blijven rustig en leggen, tussen het vliegen door, van alles aan me uit. Ik weet dat Yvonne achterin in goede handen is dus ik besluit in de cockpit te blijven. Ik word wel erg gespannen en kan dus alles wat ik in de training heb geleerd, goed in de praktijk brengen. Ik blijf praten en vragen stellen. Opeens word ik heel rustig, ik denk: ‘vliegen we ergens tegenaan dan ben ik er ten minste gelijk geweest’. Die gedachte geeft me veel rust.

Het is een rustige landing en ik word pas weer zenuwachtig tijdens het taxiën van het vliegtuig over het vliegveld. De rest is snel verteld. We hebben een uur de tijd op het vliegveld. We bespreken de vlucht en onze gevoelens, kunnen belastingvrij rondkijken en vliegen weer terug. Tijdens de landing op Schiphol zit ik weer vertrouwd naast Yvonne.

In de bar van het Schiphol-Hilton komt de nabespreking en ontlading. Het wordt heel gezellig. Trots laat ik de koffielepels zien die ik, voor alle zekerheid, weer heb meegenomen uit het

vliegtuig. Bijna iedereen is uitgelaten. Alleen aan de trainer merk ik hoeveel energie het hem heeft gekost ons goed te laten vliegen. Dankzij alle hulp kunnen we op een erg geslaagde vlucht terugkijken.

*****Invoegen tekening ‘vliegangst’*****

Wij gaan opgetogen naar huis. Yvonne lijkt zelf vleugels te hebben gekregen, zij kan een paar dagen met nauwelijks slaap toe. Diezelfde avond is er weer het jaarlijkse zomer schoolfeest van Yvonne’s school, weer bij de Scheveningse havenhoofden in strandtent De Peer. Yvonne gaat maar door en door en ik ga weer vroeg naar huis. Maar dit jaar hoef ik niet de video van de herdenking te bekijken. Ik ben blij, doodop en ga snel slapen.

[k2]5.2 Outplacement, schaderegeling en nader medisch onderzoek

De afronding van de detachering verloopt gemakkelijk en, met gemengde gevoelens, neem ik op 1 juli afscheid.

[kader]Ik kijk met veel plezier op deze detachering terug. In deze detachering kreeg ik weer het vertrouwen, verantwoordelijkheid en de vrijheid die ik altijd in mijn werk kende.

Dankzij deze detachering kreeg ik ook een andere kijk op mijzelf en mijn manier van werken. Het politieke gedoe, dat bij elke organisatie hoort, kon ik van de zijlijn goed bekijken, want ik was geen betrokken partij.

Mijn instinctieve weerstand tegen interne politiek werd niet minder. Ik zag dat politieke bedrevenheid en gedrevenheid een belangrijke rol speelt in elke organisatie en dat negeren van deze interne politiek niet verstandig is. Ik moet eerlijk zijn: politiek ben ik niet echt bedreven, dat heb ik wel geleerd.[einde kader]

In juni ben ik al gedeeltelijk begonnen met mijn outplacement. Nu kan ik mij er volledig aan wijden. Ik begin het outplacementproces afwachting en gespannen voor al de nieuwe ervaringen die me te wachten staan. Maar ik heb er ook erg veel zin in. Het is een duidelijk voorbeeld van weerstand en verlangen. Een verlangen om in rustiger vaarwater terecht te komen, een weerstand om door de branding te gaan. Ik ben niet de enige die dit voelt, dat is meestal het geval. De directeur van de Haagse vestiging van het outplacementkantoor Van Ede & Partners maakt mij dat duidelijk.

Al snel voel ik mij op mijn gemak in het gebouw. Ik kom er graag, om te werken, de krant te lezen, te praten met mede-outplacers of zomaar in de tuin koffie te drinken. Voor mij is het ook erg belangrijk dat ik van de drukte rondom ons huis weg kan zijn.

De eerste opdracht in mijn outplacementproces is het maken van een zelfanalyse. Door middel van een tiental vraagstellingen moet ik op een positief kritische manier naar mezelf kijken. Het is een heerlijke zomer. Voor het werken aan mijn zelfanalyse ga ik naar een rustige Scheveningse duinpan. Ik neem broodjes, koffie en water mee. Al mijmerend in zon en schaduw schrijf ik een groot deel van mijn zelfanalyse.

De begeleiding die ik krijg en de positieve vraagstelling zijn erg belangrijk want ook ik heb de neiging vooral mijn zwakheden te benadrukken of te onderdrukken. De aanpak van het outplacementkantoor sluit goed aan op mijn Avatar-ervaringen en het geleerde in de training tegen vliegangst.

Een van de leukste opdrachten is het beschrijven van mijn ‘achievements’. Achievements zijn prestaties (groot of klein) waarvoor ik en/of anderen trots op mij zijn. Het beschrijven van achievements leert me op weer een andere manier naar mezelf te kijken.

Er zijn drie soorten achievements:

- ik en anderen zijn trots op mij, bijvoorbeeld bij de ontslagonderhandelingen met mijn werkgever;
- ik vind iets normaal maar anderen zijn trots op mij, bijvoorbeeld mijn slagen voor het SPD-examen;
- anderen hebben niets in de gaten maar ik zie de prestatie, bijvoorbeeld dat ik mij soms dwing echte kleren aan te trekken in plaats van thuis in trainingspak rond te blijven lopen.

In augustus is er een driedaagse bijeenkomst met beginnende mede-outplacers en begeleiders. We zijn in totaal met zo’n 20 personen. Op allerlei manieren leren we elkaar en onszelf beter kennen. Hoe verschillend we ook zijn, voor de meesten is het ontslag (en alles daar om heen) een erg ingrijpende ervaring. En dat terwijl onze groep nog wel de ‘luke’ positie heeft dat met de werkgever een outplacementregeling is overeengekomen. Voor mij is er door deze ervaringen sprake van ‘gedeelte smart is halve smart’. Ik ben nog steeds ontzettend verontwaardigd over de gang van zaken rond mijn ontslag, maar helaas gaat dat blijkbaar vaker op deze manier. Tijdens de bijeenkomsten merk ik ook de kracht van samen zingen. Een groep wildvreemden, allemaal ook nog achterdochtig en aangeslagen, kan al tamelijk snel samen zingen. Zelfs een vierstemmige canon. We leren weer samen te werken. In de groep ontstaat een hechte band, een vorm van lotgenotencontact. De band met mede-outplacers is zo groot dat je ook gemakkelijk een ‘echt’ gesprek aanknoopt met mensen die je voor het eerst bij het outplacementkantoor ziet. Er valt blijkbaar een drempel weg. Want je weet dat je gelijksoortige en ingrijpende ervaringen deelt, dus je praat gemakkelijker met elkaar.

[k4]Proces van de schaderegeling

Ik krijg nu ook meer tijd en aandacht voor het proces van de schaderegeling. Er zijn steeds meer vragen waar we geen bevredigend antwoord op krijgen. Het gedoe rond onze verhuizing is hiervan een voorbeeld.

We hebben het gevoel dat onze ANWB-juriste vooral een soort van postbodefunctie heeft. Echte informatie krijgen we niet van haar. We willen graag praten met de advocaat die in het ‘verkoopgesprek’ van februari 1993 zulke wervende woorden heeft gesproken. Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan, want hij is officieel niet onze advocaat, maar de advocaat van de ANWB. Het is ontzettend moeilijk om met hem een afspraak te maken. Volgens de ANWB-medewerkers zijn gesprekken tussen ons als slachtoffers en de ANWB-advocaat eigenlijk niet de bedoeling. Dat vinden wij flauwekul, want het gaat om onze schade die deze advocaat moet regelen. In augustus lukt het ons met de ANWB-advocaat, mr. Bunjes, te praten. Bij dit gesprek is ook onze ANWB-juriste aanwezig.

Het gesprek wordt voor Yvonne en mij een hele schok. Een echt gesprek is het ook niet. We wisselen woorden uit, maar praten niet met elkaar. Het lijkt wel of we over compleet andere dingen praten: Yvonne en ik zijn nog steeds bezig om langzaam de gevolgen van de crash te begrijpen. Terwijl Bunjes, zonder enig overleg met ons, zelfs al een schikkingsvoorstel voor Martinair heeft gemaakt. In dit voorstel worden kosten opgevoerd die wij al lang vergoed hebben gekregen.

Het ergste vind ik de reactie op mijn niet-werken. Ik ben van mening dat mijn niet-werken met de crash te maken had, Bunjes is het daar niet mee eens. Wat er precies met mij aan de hand is, weet ik niet maar volgens mij is er een verband tussen mijn ontslag nemen en de crash. In het Faro-lotgenotencontact heb ik namelijk verschillende mensen gesproken met vergelijkbare problemen. Van Van de Mark heb ik gehoord dat ook hij een Faro-cliënt heeft met vergelijkbare problemen. Ik vraag aan Bunjes een onderzoek te doen onder de Faro-slachtoffers. Mijn idee is, dat er voor de groep Faro-slachtoffers veel overeenkomsten zullen zijn in de praktische crashgevolgen. Wanneer deze overeenkomsten gevonden worden, hoeven niet alle schadegevallen zo uitputtend individueel behandeld te worden. Dan kunnen er ook lessen voor de toekomst geleerd worden. De mogelijkheid tot zo'n gezamenlijke aanpak was voor ons juist de hoofdreden om het aanbod tot schaderegeling te accepteren.

Ons wordt duidelijk dat zo'n totaalonderzoek niet aan de orde is. Hooguit zou het later nog gebeuren, wanneer de schaderegeling voorbij was. Wij krijgen zelfs het idee dat zo'n onderzoek nooit zal gebeuren als het aan Bunjes ligt. De reden van deze onverschillige houding snap ik niet, maar het past wel in het proces van verwijdering tussen ons en Bunjes. Eenzelfde verwijdering vindt ook plaats tussen de ARS en Bunjes.

Wij hadden gehoopt dat dit gesprek ons wantrouwen jegens Bunjes zou verminderen. Helaas is ons wantrouwen verder vergroot.

[k4]Blijvende lichamelijke klachten

We zijn inmiddels al een paar maanden geleden van huisarts veranderd. Met onze vorige huisarts bleven we langs elkaar heen praten. Pas tijdens mijn toelichting op ons vertrek uit zijn praktijk krijg ik het gevoel van een open gesprek. Er is bij ons allebei een hele ontspanning: ik verwacht niets meer en ik heb het idee dat de huisarts zich daardoor ook veel vrijer voelt. Belangrijk in de keus voor de nieuwe huisarts is voor ons, dat deze moet samenwerken in een soort van gezondheidscentrum. Vanuit een eerdere ervaring zijn we daar erg tevreden over. Artsen en andere behandelaars kunnen dan gemakkelijker met elkaar overleggen en lijken meer open te zijn. Op aanraden van vrienden vinden we een huisarts in een gezondheidscentrum niet al te ver van ons vandaan.

Ondanks alle outplacement ontspanning gaat het met mijn gezondheid niet beter, zelfs slechter. Ik merk dat vooral tijdens de driedaagse beginbijeenkomst. Ik ben een nogal onrustig type, lang stilzitten heeft me altijd al moeite gekost. Maar ik heb nooit last gehad van allerlei pijnen en uitvalverschijnselen waar ik nu weer steeds erger last van krijg. Het wordt zelfs zo erg dat ik ook thuis dingen uit mijn handen laat vallen, tegen deuren oploop en mezelf helemaal niet ben. Yvonne maakt zich daar zo ongerust over dat ze, zonder dat ik het weet, contact opneemt met de huisarts. Op verzoek van de huisarts observeert zij mij een week of drie, buiten mijn medeweten om. Wanneer Yvonne mij dit vertelt, ben ik eerst boos maar later vooral opgelucht.

Na een paar gesprekken met de huisarts word ik voor mijn nek- en concentratieklachten doorverwezen naar een neuroloog. Natuurlijk moet ik weer wachten voor ik daar terechtkan. Met een Mensendieck oefentherapeute, van het gezondheidscentrum, ga ik alvast werken aan mijn rug-, heup-, been- en voetklachten. Ik leer beter op mijn houding te letten. Ik moet elke keer wel even slikken wanneer ik mijzelf in mijn onderbroek zie tijdens oefeningen die ik moet doen voor kamerhoge spiegels die aan drie kanten om me heen staan. Eindelijk gebeurt er weer wat,

dat lucht me wel op. Tegelijkertijd word ik wel wat zenuwachtiger over de mogelijke blijvendheid van mijn klachten.

Door al mijn klachten en beperkingen moet ik mijn outplacementproces al snel op een laag pitje zetten. Dit vertel ik ook aan de adjunct-directeur. Regelmatig loop ik nog even bij hem, en andere collega's, binnen om een kopje koffie te drinken en bij te praten. Ik vind het normaal om mijn werkgever op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen rond mijn gezondheid en outplacement. Ik vind het zo mogelijk nog interessanter om geïnformeerd te blijven over de ontwikkelingen, of juist het gebrek aan ontwikkelingen, rond de reorganisatie. Uit alles wat ik zie en hoor, blijkt dat voor mijn gezondheid mijn vertrek bij mijn werkgever nog steeds een goede keus is.

[k2]5.3 Juridisch, medisch en nog veel meer!

Mijn activiteiten bij het outplacementkantoor zijn nu vooral gericht op het duidelijk krijgen van mijn eigen situatie. Mijn situatie is enorm ingewikkeld door de combinatie van al mijn lichamelijke en geestelijke klachten en beperkingen. Bij het outplacementkantoor krijg ik alle ruimte en steun in mijn zoektocht naar meer duidelijkheid.

[k4]Groeiend wantrouwen en achterdocht

De cursus 'Zet je gedachten op papier', die door een cliënt van het outplacementkantoor werd gegeven, helpt mij om op allerlei gebieden doelgerichter te werk te gaan. Ik word eerlijker tegen mezelf en kan nu aan mezelf toegeven dat ik erg veel vraagtekens en achterdocht heb bij de afhandeling van de crash. Ik merk ook dat ik deze vraagtekens en achterdocht heb weggestopt om te proberen gewoon door te leven. Dat gaat niet meer. Eerst moet ik meer duidelijkheid krijgen, in plaats van alleen maar vraagtekens en wantrouwen.

[k4]Publicaties over rampen

Ik heb nu meer tijd en ik ga kranten anders lezen en meer rondsnoffen in de bibliotheek. Ik lees veel artikelen die me interesseren. Ik lees onder andere een artikel over een boek met de titel 'Van rampen leren'. Ik moet erg lachen om deze titel, want ik ben er nu van overtuigd dat het niet de bedoeling is om van onze crash, en de gevolgen ervan, ook maar iets te leren. In ieder geval worden er geen lessen geleerd in het voordeel van ons als Faro-overlevenden en - nabestaanden.

'Van rampen leren' is het als boek uitgegeven proefschrift van dr. Menno van Duin van het Crisis Onderzoek Team (COT.) Het is een bestuurskundige benadering over het ontstaan van rampen, hoe je daarop kunt reageren en welke lessen je uit rampen kunt leren. Voor mij is een gedeelte van anderhalve pagina tekst het belangrijkste deel van het boek. Dit gedeelte gaat over de nasleep voor mensen die door een ramp getroffen zijn. Voor het eerst lees ik de uitdrukking 'de ramp na de ramp is vaak groter dan de eigenlijke ramp'. Dit geeft me een groot gevoel van opluchting. Er staat voor mij veel herkenbaars in, zoals bijvoorbeeld over schuldombraaiing. Blijkbaar krijgen 'slachtoffers' vaak de schuld dat zij getroffen zijn door de ramp en er gevolgen aan overhouden. Het geeft mij rust, als 'slachtoffer' en als 'geïnteresseerde'. Ik ben nu in de goede richting aan het zoeken.

In de bibliotheek vind ik ook de 'handleiding slachtofferhulp' (handleiding), een uitgave uit 1993 van de Stichting Slachtofferhulp Midden Limburg. In deze handleiding wordt met andere woorden ook 'de ramp na de ramp' beschreven. De grote invloed, vaak ook op lange termijn, van een ongeval is blijkbaar duidelijk. De moeite die een 'slachtoffer' heeft hulp te vragen, wordt

duidelijk beschreven. Ik herken veel van mezelf en medelotgenoten. Wat met ons gebeurt, is
blijkbaar voor een deel voorspelbaar.

Ik word boos als ik lees dat Slachtofferhulp samenwerkt met de ANWB en de LSA, een
organisatie van letselschadeadvocaatn waar mr. Bunjes bij aangesloten is. Een van de auteurs van
deze handleiding is zelf ook aangesloten bij de LSA. Zowel de ANWB als mr. Bunjes konden
dus op de hoogte kunnen zijn van de informatie uit deze handleiding. Onze onzekerheid en
wantrouwen over de ANWB en mr. Bunjes worden hierdoor bevestigd. We denken er nu echt aan
bij hen te vertrekken.

[k4]Inzage in dossier

Van lotgenoten, die al eerder bij de ANWB (en dus ook bij mr. Bunjes) vertrokken zijn, hebben
we gehoord dat het eindeloos duurde voor hun dossiers werden overgedragen aan hun nieuwe
advocaat. Zo lang willen we niet wachten, we moeten een list verzinnen. Zoals vaak in dit soort
situaties komt Yvonne met een simpele oplossing: wij moeten onze dossiers ter inzage krijgen,
dan kunnen we deze dossiers kopiëren. Door ziekte is Yvonne aan huis gebonden. Dus nu
Yvonne niet naar de dossiers kan komen, moeten de dossiers naar Yvonne komen. Op een
doortastende wijze, ondanks grote weerstand ze mee te geven, regelt Yvonne telefonisch dat ik de
dossiers kan ophalen. Bijna meteen hierna stond ik bij het ANWB-kantoor op de stoep en krijg ik
onze originele dossiers mee. Ik kopieer de dossiers en breng ze weer terug naar de ANWB. Nu
hebben we de tijd om onze dossiers rustig te lezen. Als we besluiten om bij de ANWB en mr.
Bunjes te vertrekken, kunnen we een nieuwe advocaat meteen een kopiedossier geven.

Gezien onze boosheid en wantrouwen weten we dat we nogal negatief zijn. We doen ons best om
de dossiers zo eerlijk mogelijk te lezen. Wat ons het meeste opvalt, is het gebrek aan vertrouwen
in ons. Onder andere lezen wij een notitie van onze ANWB-juriste waarin zij schrijft dat zij denkt
dat wij de telefoongesprekken met haar opnemen. Wij nemen geen telefoongesprekken op maar
we hebben een oude telefoon die nogal kraakt, waarschijnlijk denkt ze daarom dat wij de
gesprekken opnemen. Het is niet erg dat zij dit denkt. Wel vinden wij het erg dat zij ons hierover
niets vraagt, blijkbaar vertrouwt zij ons onvoldoende. Dit gebrek aan vertrouwen en openheid
vinden wij een slecht uitgangspunt om onze belangen te behartigen.

We zien tevens een aan alle kanten rammelende rapportage van mijn bedrijfsarts waar ik niets
van weet. Buiten mijn medeweten om heeft de ANWB (mr. Bunjes) deze aangevraagd en mij er
zelfs niets over verteld.

Voor alle zekerheid laten wij deze dossiers ook lezen door een onafhankelijk schade-expert. Deze
schade-expert heeft zich gespecialiseerd in belangenbehartiging voor
verzekeringsmaatschappijen. Hij kan een onafhankelijk oordeel geven want wij kunnen hem toch
nooit inhuren om onze belangen te behartigen. Hij bevestigt onze gevoelens. Wij besluiten bij de
ANWB te vertrekken.

Nog steeds hebben wij alle vertrouwen in een goede afloop van de schaderegeling. Wij zoeken
nog steeds naar overeenstemming met Martinair. Via via komen we terecht bij een advocaat die
ons wordt aanprezen als een van de Nederlandse autoriteiten op letselschadegebied. We hebben
een goed gesprek met hem en besluiten over te stappen naar het kantoor waarvoor hij werkt.

[k4]Yvonne geveld

Inmiddels heeft Yvonne ook al te maken met een reorganisatie waarin zij zich niet meer staande kan houden. Yvonne's reorganisatie lijkt veel op die van mij: ze is in dienst bij school A en werkt vooral voor school B. Het zijn allebei gemeentelijke instellingen en al die jaren heeft dit voor haar geen problemen opgeleverd. Nu wel. Gelukkig voor Yvonne is er in haar geval nog steeds sprake van een goede verstandhouding, ook met haar formele werkgever. Maar de onzekerheid heeft een verwoestend effect op haar gezondheid. In dezelfde augustusweek waarin we geschokt zijn door het gesprek met Bunjes, heeft Yvonne ook een gesprek met haar formele directeur. Dit gesprek gaat over de reorganisatie en Yvonne's werkplek na de reorganisatie. Ze komt op het hoofdkantoor te werken. Een werkomgeving die helemaal niet bij haar werkervaring en kwaliteiten pas. Maar er is niets aan te doen, alles staat al vast.

In het weekend na beide gesprekken wordt Yvonne opeens gevelde door, wat lijkt, een acute hernia. Het is een 'spanningshernia': de grote spanning en onzekerheid sinds de afgelopen jaren zijn Yvonne teveel geworden en zijn op haar zwakke plek geslagen. Het geluk bij een ongeluk is, dat Yvonne zich nu wel officieel ziek moet melden. Een paar weken na de crash is Yvonne weer trouw naar haar werk gegaan. Maar van werken zoals ze gewend is, komt niets meer terecht. Het werk, de regelmaat en haar collega's (vaak ook vrienden) zijn voor Yvonne een veilige plek. Hier wordt zij begrepen, heeft ze afleiding en vindt ze de rust die ook zij thuis niet meer heeft. Eigenlijk is ze arbeidstherapeutisch aan het werk. Ze betaalt zelfs een collega die uren van haar overneemt, want ze wil zich niet ziek melden.

Yvonne heeft nu voordeel van de lessen die we de afgelopen periode hebben geleerd. De fysiotherapeut die Yvonne behandelt, is ook gevestigd in het gezondheidscentrum waar we een paar maand eerder naartoe zijn overgegaan, Yvonne meldt zich direct aan als lid en vraagt juridisch advies bij een vakbond die op de hoogte is van de reorganisatie van haar school. De psycholoog die Yvonne al begeleidt bij de training tegen vlieg angst, begeleidt Yvonne nu ook verder.

Het is een erg verwarrende tijd. We hebben het gevoel opnieuw te moeten leren leven. Zelfs op vakantie gaan, zijn we verleerd. We gaan een week fietsen in België, we doen de meest domme dingen. We vergeten allerlei spullen mee te nemen, laten geld en paspoorten onbeheerd achter op de fiets, verliezen bagage en zijn ons van geen gevaar bewust. We lijken steeds meer toeschouwer van ons eigen leven te zijn geworden.

[kaderkop] Afwezigheid

[kader] Ik ben zelfs zo afwezig dat ik tijdens het zwemmen in zee mijn bril op houd, terwijl ik denk: dit gaat niet goed! Inderdaad gaat het niet goed: een golf slaat mijn bril van mijn hoofd. Mijn reservebril ben ik vergeten mee te nemen dus ik kan de verdere vakantie alleen maar een zonnebril dragen. Het geluk is blijkbaar toch met de dommen. Met de steun van St. Anthonius zoekt Yvonne een uur in de zee en vindt zij mijn bril terug.[einde kader]

[k2] 5.4 Angsten, onderzoeken en verhuisvoorbereidingen

In trainen schrikken we nog steeds van elk onverwacht geluid of beweging. Op straat maken geluiden ons doodsbang. Groepen mensen proberen we zoveel mogelijk te vermijden. De geur van diesel doet ons denken aan de crash. Met autorijden word ik steeds meer onzeker in drukke momenten.

Voor het eerst gaan we zomaar naar Schiphol. Jacqueline, een vriendin van Yvonne, komt van een vakantie terug. Met veel spanning dwing ik me om naar al die landende toestellen te kijken. Vooral het moment dat de wielen van een vliegtuig de landingsbaan raken, is elke keer weer een vreselijk moment. Jacqueline vliegt met een Boeing 747 van Martinair!

Het zien van deze landing wordt me te veel. Het is een rustige landing maar ik ben er van overtuigd dat het vliegtuig dwars door de landingsbaan slaat en pas weer in Australië uit de grond komt. Ik kan er niet naar kijken en draai me om, ik sta stijf van de angst. Da's normaal, dat hoort nog steeds bij de gevolgen van een crash, zeggen we dan tegen elkaar. Meestal lachen we tegelijkertijd ook nog onze eigen reacties weg.

[k4]ARS

Als boekhouder van de ARS moet ik ook al vaak om mijn geklungel lachen. Ik ben mijn gevoel voor cijfers helemaal kwijt. Ingewikkeld is de boekhouding gelukkig niet, dus uiteindelijk krijg ik wel iets op papier. Maar ik ben helemaal niet tevreden over mezelf.

Het bestuur van de ARS organiseert regelmatig openbare vergaderingen waarin van alles besproken wordt. Zo blijven we op de hoogte van allerlei ontwikkelingen.

De ARS heeft ook een Commissie Bijeenkomsten. Joop en Tanny Janbroers zijn hier de grote voortrekkers van. Yvonne en ik helpen voor zover ons dat mogelijk is. Het kost ons veel energie maar het levert ons meer voldoening op. Vooral het idee van samenwerken is voor ons belangrijk. De contacten met lotgenoten zowel binnen als buiten de ARS doen me goed. Het zien van ongeveer dezelfde problemen bij elkaar helpt me elke keer weer een oplossing te zoeken voor mijn eigen problemen. Het lotgenotencontact is een grote aanvulling op het contact met en de hulp van familie, vrienden en bekenden.

[k4]Officieel rapport

Bijna twee jaar na de crash is er nog steeds geen officieel rapport over de crash gepubliceerd. Voor de meeste betrokkenen is deze onzekerheid op zich al vervelend. Erger nog is, dat deze onzekerheid ook het treffen van een goede schaderegeling met Martinair bemoeilijkt. Een 'schuldigverklaring' van Martinair kan het mogelijk maken voor slachtoffers om een vergoeding te ontvangen voor alle geleden schade.

Joop Janbroers organiseert een protestbijeenkomst op Schiphol. Het doel hiervan is, om druk uit te oefenen om het officiële rapport zo snel mogelijk boven tafel te krijgen. Yvonne en ik durven het niet aan om mee te gaan. We zijn bang voor de emoties van ons zelf en van anderen. De pers erbij vinden we maar beangstigend, vooral omdat veel mensen in de afgelopen anderhalf jaar de 'redelijkheid' van Martinair meer begrepen dan de 'onredelijkheid' van ons als slachtoffers. Wij zijn het zat om ons alsmaar te moeten verdedigen en om altijd maar te moeten horen dat 'Martinair ook niet heeft gewild dat het vliegtuig crashte' en dat 'het voor Martinair ook erg is'. Wij zijn bang en moe, en blijven thuis.

De bijeenkomst eindigt in een anticlimax. Voor de bijeenkomst goed en wel op gang is, komt een zijdelings bij de crash betrokken persoon met het rapport aanlopen. Blijkbaar was het rapport al klaar. Met deze bijeenkomst heeft Joop wel z'n doel bereikt: een rapport is nu openbaar.

Op 1 december organiseert de Raad voor de Luchtvaart een voorlichtingsbijeenkomst over dit rapport. Tijdens deze bijeenkomst zullen ook de vragen worden beantwoord die begin 1993 zijn gesteld. Vanwege alle spanning en emotie waar wij tegen op zien, besluiten wij ook niet naar deze bijeenkomst te gaan.

[kader]Het is maar goed dat wij niet zijn gegaan. Van mensen die wel zijn gegaan horen we dat het, op z'n vriendelijkst gezegd, een erg onbevredigende bijeenkomst was. Het wordt zelfs een oplichtingsbijeenkomst genoemd, die meer vragen oproept dan beantwoordt. Ik krijg steeds meer het gevoel dat de 'goede naam' van Martinair beschermd moet worden. Dat wij daardoor geen behoorlijke schadevergoeding zullen krijgen, lijkt van minder belang.

Het lijkt er op dat de deskundigen de emoties van de aanwezigen als het probleem zien. De emoties zijn echter een teken van achterliggende problemen met de gevolgen van de crash. Aan deze achterliggende problemen wordt door niemand aandacht besteed.[einde kader]

[k4]Medische onderzoeken

Ook de medische onderzoeken leveren meer vragen dan antwoorden op. Er zijn twee soorten onderzoeken: keuringen voor een verzekering en onderzoeken na doorverwijzing door de huisarts.

Onze ongevallenverzekering wil ons keuren. Blijkbaar is in overleg met de ANWB (mr. Bunjes) bepaald dat Yvonne en ik een eindtoestand hebben bereikt. Wij zijn het daar niet mee eens, want wij weten nog steeds niet wat er aan de hand is. We hopen toch echt niet dat onze huidige situatie een eindtoestand is. Maar gekeurd zal er worden.

De eerste keuring is bij een ziekenhuisorthopeed. We hebben van diverse lotgenoten al verhalen gehoord over lompe behandeling bij verzekeringskeuringen, maar we schrikken toch.

We zijn al een hele tijd binnen bij de arts als wij hem eindelijk duidelijk kunnen maken dat wij nog steeds niet weten wat mijn klachten veroorzaakt. Voor het eerst kijkt hij op vanaf het formulier dat hij invult. Hij lijkt nu iets meer geïnteresseerd. Hij doet een onderzoekje en legt ook wat uit. Maar het blijft bij bagatelliseren van mijn klachten en de mogelijke oorzaken ervan. Volgens hem loop ik ongelijk en heb ik een slijmbeursontsteking, maar dat heeft niets met de crash te maken. En hij hoeft zich alleen maar te beperken in zijn onderzoek tot de directe crashgevolgen dus dat doet hij ook. Ik weet nu dat ik een slijmbeursontsteking heb. Dat is ten minste iets, want dat is mij nog niet eerder verteld.

Op 28 december worden Yvonne en ik gekeurd door een zenuwarts. Hij is gelukkig een stuk vriendelijker. Met ons drieën hebben wij een genoegzaam half uur gepraat. Aan de hand hiervan schrijft hij twee rapportages.

[kaderkop]Slecht voorbereid

[kader]Het is jammer dat wij zo slecht voorbereid waren op deze keuringen en vooral op deze laatste keuring. We hadden net de tweede herdenking van de crash meegemaakt en wij hadden even geen zin om aan de Faro-crash en alles wat daarmee samenhang te denken. We hadden een grote weerzin om met psychiaters te praten en we wisten ook niet wat een zenuwarts precies was. We dachten zelfs dat een zenuwarts een oude arts was die niet meegegaan was met z'n tijd. Hadden wij toen geweten dat een zenuwarts zowel neuroloog als psychiater is dan hadden wij hem meer vragen gesteld en hem veel meer verteld, ook over mijn nekproblemen. Nu wilden wij alleen maar zo snel mogelijk weg.[einde kader]

Naast deze verzekeringskeuringen kan ik op 24 oktober terecht bij een neuroloog voor mijn nek- en hoofdklachten. Na een kort gesprek en onderzoek, wordt er van mij een EEG (een soort hersenscan) gemaakt. Ook wordt een afspraak met een neuropsycholoog gemaakt. Daar moet ik

weer meer dan een maand op wachten. De uitslag van de EEG is gelukkig normaal. Aan de ene kant is dat een opluchting. Maar aan de andere kant is het ook een teleurstelling. Ik weet nog steeds niet wat mijn problemen met hoofdpijnen, concentratieverlies, last van arm, hand en vingers veroorzaakt.

Het neuro-psychologisch onderzoek wordt voor mij een grote teleurstelling. Ik voel mij, en mijn klachten, niet serieus genomen door de neuropsychologe. In de nabespreking van het onderzoek (weer een hele tijd later) wordt mij duidelijk waarom ik mij zo vervelend voel over dit onderzoek. De neuropsychologe vertelt dan dat zij niet gelooft in al die whiplashachtige klachten van mensen. Want het zijn altijd maar actieve mensen die daar over klagen. Volgens haar is er eigenlijk altijd wat anders aan de hand. Zij vindt dat mijn klachten vooral veroorzaakt worden door, onbewuste, hyperventilatie.

[kaderkop]Hyperventilatie

[kader]Deze hyperventilatieklachten had zij aangetoond met een invullijstje waarbij ik onder andere aan moest geven hoe vaak ik last had van de tintelingen die meestal begonnen in mijn linkerpink en -ringvinger. Daar had en heb ik veel last van. Zij was niet van haar hyperventilatie-idee af te brengen. Ook niet toen ik haar vertelde dat een chiropractor mij net verteld had dat deze tintelingen zeer waarschijnlijk veroorzaakt werden door een geïrriteerde zenuw. De chiropractor had zelfs op een kaart van het menselijk lichaam aangegeven welke zenuwbaan vanuit de nek hiervoor verantwoordelijk was. Hij vertelde mij ook dat hij deze nekkklachten van mij beschouwde als ‘somato psychische’ klachten. Dat zijn lichamelijke klachten die de geest ontregelen. Voor mij maakte dat veel duidelijk, maar de neuropsychologe wilde hier niets van horen. Met veel verbaal geweld snoerde zij mij de mond.[einde kader]

Invoegen tekening ‘hyperventilatie’

Uiteindelijk levert ook het neurologisch onderzoek niets op. De neuroloog schrijft in z’n rapport dat ‘whiplash niet kan worden uitgesloten maar omdat Ten Hove zich onvoldoende van het ongeval kan herinneren is het niet mogelijk een nadere uitspraak te doen’. Het duurt daarna nog jaren voor ik weet en kan accepteren wat er met het vliegtuig, en met mij, tijdens de crash is gebeurd. Omdat wij gaan verhuizen naar Eindhoven doet deze neuroloog geen verder onderzoek.

Ik vind de hele gang van zaken erg onbevredigend. De neuroloog verwijst in zijn vragen aan de neuropsychologe namelijk naar mogelijke verzekeringsvragen over de oorzaak en gevolgen van mijn klachten. Ik krijg het gevoel dat onafhankelijk medisch onderzoek bemoeilijkt wordt door de mogelijke verzekeringsgevolgen van de resultaten van het onderzoek. Zo blijft de crash mij op veel manieren achtervolgen.

[k4]Vliegvakantie

Als onderdeel van de cursus tegen vliegangst boeken Yvonne en ik een vliegvakantie naar Barcelona. Het vliegen en landen is voor ons geen onverdeeld succes maar we hebben het toch maar weer gedaan. Met de trainer van Stichting Valk maken we ook wat vluchten vanaf vliegveld Eindhoven in een klein toestel. In een klein toestel merk je turbulentie heel snel en daardoor begrijpen we turbulentie beter. Turbulentie is niet iets om heel bang voor te zijn, onze maag vertelt ons vaak wat anders.

De vluchten met zo’n klein toestel zijn leuke ervaringen. Ik vind vliegen zo leuk dat ik er over denk om zelf vlieglessen te nemen, maar daar zie ik toch maar vanaf. Voor de crash heb ik geen

behoefte gehad om zelf te kunnen vliegen dus waarom zou ik die behoefte nu wel moeten hebben?

[k4]Verhuizen

De drukte, het lawaai en de manier van leven in de Randstad kunnen we inmiddels niet meer aan. We zijn nauwelijks meer thuis, vooral nu Yvonne ook ziek is gemeld. Door alle gedoe en onzekerheid vanwege de reorganisatie op Yvonne's werk, denkt Yvonne er ook al over om ontslag te nemen. Ze moet er niet aan denken ook al die bedrijfsartstoestanden erbij te krijgen. We zijn zoveel mogelijk bij familie elders in het land. We kijken op diverse plaatsen in het land waar we willen wonen. Onze zuinigheid, en de onzekerheid of Martinair de verhuiskosten vergoedt, houdt ons nog een tijdje tegen om een beslissing te nemen. Familie en vrienden overtuigen ons dat het voor ons toch echt het beste is om snel te vertrekken en niet te wachten tot er duidelijkheid is over een mogelijke verhuiskostenvergoeding.

De keus valt uiteindelijk op Eindhoven. Sinds de crash zijn onze familiebanden nog belangrijker geworden dan ze al waren. Door de grote afstand kost familiebezoek elke keer veel reistijd. In Eindhoven woont Yvonne's familie op een normale reisafstand en mijn familie is vanuit Eindhoven ook goed te bezoeken. Het huis van Ans en Jan in Someren, vlakbij Eindhoven, is in de praktijk ons tweede huis geworden. De Avatar-trainingen zijn ook al in de omgeving van Eindhoven. Tevens speelt ook een rol dat zowel Yvonne als ik vroeger ook al in de buurt van Eindhoven hebben gewoond. We denken ons thuis te kunnen voelen in dit deel van Brabant.

We vinden in een heerlijk rustige buurt, een gloednieuw huurhuis met een knots van een tuin. We denken een jaar te huren. We hopen snel weer normaal te kunnen leven en dus ook weer een huis te kopen. Het huis is mooi en groot en de huurprijs is dus hoog. Te hoog voor ons inkomen! En ons inkomen is ook nog eens erg onzeker: vanaf 1 juni 1995 word ik ontslagen, en Yvonne zal zich ook al beter melden om ontslag te kunnen nemen. Yvonne heeft dus, in ieder geval een tijdje, geen inkomen. We zijn echt verliefd op het huis en de omgeving, we willen daar beslist wonen.

Aan de medewerkster van het makelaarskantoor die het huis verhuurt, vertellen we dat we, na een ongeluk, de rust van dit huurhuis nodig hebben. Ik vertel over mijn neklachten. Het toeval wil dat zij en haar echtgenoot, een half jaar eerder in hun auto zijn aangereden. Allebei hebben ze daar whiplashklachten aan over gehouden en hebben daar op alle gebied ook erg veel last van. Zij begrijpt helemaal dat we onszelf een beetje willen verwennen door in ieder geval goed te wonen. We overtuigen haar, dat we door de verkoop van ons huis in Scheveningen voldoende spaargeld hebben om de huur te kunnen betalen. Wij krijgen het huis gelukkig toegewezen.

Zij vertelt ons over de goede behandeling en begeleiding van haar en haar man in het St. Anna-ziekenhuis in Geldrop. Na mijn ervaringen in Den Haag kan ik mijn oren niet geloven. Zij geeft mij de namen van haar behandelaars zodat ik weet naar wie ik moet vragen wanneer ik eenmaal in Eindhoven woon.

[k4]ARS

Een vervelende periode met wonen en werken kan nu worden afgesloten. We verwachten veel van de toekomst. Ook voor het lotgenotencontact en de ARS begint een nieuwe periode. In de lotgenotenbijeenkomst van 18 december maakte Rob Sötemann bekend dat hij stopt als voorzitter van de ARS. Ik vind dat Rob in de afgelopen jaren als voorzitter van de ARS veel goed

werk heeft verricht. Als nieuwe voorzitter wordt Dick Batenburg gevraagd. Hij is niet direct bij de crash betrokken en heeft dus geen persoonlijk belang. Ik denk dat hierdoor de emotie een minder grote rol zal spelen in de beeldvorming over de ARS en de oorzaak en gevolgen van de crash. Ik hoop dat er nu door anderen meer op de inhoud dan op de persoon gelet zal gaan worden. Want voor veel mensen is Rob toch vooral ‘die Amsterdammer met dat staartje’ en dat is meestal negatief bedoeld. Ik hoop dat de ARS na zijn vertrek in een minder turbulente periode terecht zal komen. Met gemengde gevoelens neem ik dan ook afscheid van hem als voorzitter.

[k4]Herdenking

De herdenking op 21 december 1994 in de basiliek in Laren is voor mij de eerste echte mogelijkheid tot herdenken. De herdenking van 1993 was overschaduwd door al het gedoe van mijn werkgever. Nu heb ik meer rust en kan ik mijn aandacht aan de overledenen en aan de herinnering besteden. Dit jaar wordt een herdenkingsmonument voor de overledenen onthuld. Puck en Paul Schotgerrits hebben veel tijd besteed om dit mogelijk te maken. De aandacht en verzorging in de Basiliek zijn weer geweldig. Ik voel me er dit jaar echt thuis.

Ondanks alle zorgen en onzekerheid, zijn Yvonne en ik hoopvol gestemd over de toekomst.

[h]6 1995 - het jaar van verbijstering

Het jaar 1995 wordt voor mij het jaar van de verbijstering: verbijstering over mijn gebrek aan gezondheid en verbijstering over de reactie van mijn werkgever hierop.

[k2]6.1 Amerika en verhuizing

We beginnen 1995 goed. Dankzij mijn vader gaan Yvonne en ik in januari naar Amerika. Sinds mijn ontslag ken ik een periode van relatieve rust. Ik heb veel klachten maar omdat ik mijn dag meestal zelf kan indelen en veel kan rusten, ben ik in een, op zich onbevredigende, schemertoestand terechtgekomen. Mijn vader kan dat niet meer aanzien. Op allerlei manieren probeert hij mij te helpen. Meestal vind ik dat tegelijkertijd fijn en vervelend: fijn, omdat ik ook zelf weer op gang wil komen en alle hulp dus goed kan gebruiken en vervelend, omdat ik eigenlijk alleen maar met rust gelaten wil worden. Het is voor iedereen een verwarrende tijd.

Mijn vader heeft veel vertrouwen in mij. Een vriend van hem heeft een bedrijf in Amerika dat er financieel slecht voor staat. Er moet iemand naartoe om de administratie door te lichten en om gerichte vragen uit Nederland te kunnen beantwoorden. Omdat ik toch nog salaris ontvang, hoeven alleen maar de reis- en verblijfskosten van Yvonne en mij betaald te worden. Ik kan weer werkritme opdoen en met Yvonne ook nog wat vakantie houden. Voor Yvonne is een belangrijke reden om mee te gaan dat zij liever samen met mij vliegt dan alleen in angst thuis te zitten.

Als voorbereiding op de reis ben ik een paar dagen bij het Nederlandse moederbedrijf van het Amerikaanse bedrijf om kennis te maken met de mensen, het bedrijf en de problemen. Weer merk ik hoe veranderd ik ben sinds de crash en door alle ontslagellende. Ik ben erg onzeker geworden en wantrouw in het begin elk vriendelijk woord. Met een tas vol papier, allerlei opdrachten en veel goede wensen voor onze vlucht naar Amerika vertrek ik bij dit bedrijf. We gaan allebei nog voor een behandeling naar de chiropractor. Ons huis staat te koop maar we kunnen gaan. Op 4 januari vertrekken we met de KLM.

[k4]Weer een vliegtuig in

We zijn erg gespannen voor de vlucht. Een van de adviezen van Stichting Valk is om bij boeking op te geven dat we neergestort zijn op Faro en dat we de vliegangstcursus van hun hebben gevolgd. De bemanning wordt dan niet verrast door mogelijke onverwachte reacties van ons tijdens het vliegen. Ook kunnen we dan bijvoorbeeld vragen om met ons tweeën naast elkaar te zitten in een rij van twee. Wij zijn dan niemand tot last en maken andere passagiers niet zenuwachtig door onze angsten. Het KLM-personeel kan dan rustig met ons praten.

De twee stoelen naast elkaar hebben we kunnen regelen. Wanneer we in het vliegtuig stappen, merken we dat onze Faro-vliegangst niet is doorgegeven aan de bemanning. En dat terwijl wij dat speciaal hebben verteld bij het boeken van de reis, bij de incheckbalie en bij de ticketcontrole. Elke keer wordt ons verteld dat alles in orde is. Door de reactie van het personeel krijgen we het idee dat ze eigenlijk niet weten wat ze met zo'n melding moeten doen. Kort en goed, het systeem werkt dus niet.

Uiteindelijk fluisteren we onze Faro-vliegangst tegen de purser tijdens het instappen. We schamen ons eigenlijk nog steeds voor onze angst. We vinden het niet leuk om dat te moeten zeggen met al de andere instappende passagiers om ons heen die daardoor niet door kunnen. De purser weet nu wat er aan de hand is en we krijgen veel aandacht en uitleg. Dat is belangrijk, want we zijn angstiger dan verwacht. Opvallend is de interesse van de purser en haar collega's voor de gebeurtenissen tijdens de crash. Vriendelijk en voorzichtig vragen ze elke keer of we er over willen praten. Dat willen we wel. Ze zijn echt geïnteresseerd, juist ook vanuit hun beroep.

De purser vertelt ons dat zij niets heeft gehoord over de crash en de manier waarop de bemanning gehandeld heeft. Dat vindt zij jammer want zij wil graag weten of de training voor cabinebemanningen goed gewerkt heeft. Blijkbaar wordt de crash, ook binnen de luchtvaart, zoveel als mogelijk doodgezwegen. En dat terwijl er zoveel lessen uit te leren zijn. Triest. In Minneapolis moeten we overstappen. De landing is voor ons erg angstaanjagend. De aansluitende vlucht naar Denver wordt met een kleiner toestel gemaakt. We zijn uitgeput en de hele vlucht weer doodsbang. We zijn blij dat we, ook dankzij de door mij weer meegenomen koffielepeltjes, veilig landen.

[k4]Werk in Amerika

In Denver worden we opgewacht door de directeur van het bedrijf. Wij huren een auto en ik rijd achter hem aan naar ons motel. Ik rijd erg onzeker maar ik denk dat dat aan de jetlag en de gevolgen van vliegangst ligt. Ik ben blij wanneer we veilig in onze motelkamer zijn. We spreken met de directeur af dat hij de volgende ochtend rond tien uur langs komt om ons de weg naar het bedrijf te laten zien.

De volgende ochtend blijkt dat we onze reis-inpakstukken nog steeds verleerd zijn.

We zijn van alles vergeten, ook een verloopstekker voor mijn scheerapparaat. Van het motel krijg ik een simpel veiligheidsscheermes mee. Ik ben nog helemaal daas na de vliegreis, ik heb haast om weg te komen en heb geen ervaring met nat scheren. Het gevolg laat zich raden: tot aan mijn neusvleugels haal ik mijn gezicht open. Yvonne komt kijken waarom ik zo lang in de badkamer blijf. Wanneer ze binnen komt, schrikt ze eerst maar daarna lacht ze uitbundig: blijkbaar sta ik wezenloos in de spiegel naar mezelf te staren, terwijl het bloed van mijn gezicht afdruipt. Yvonne overtuigt mij dat ik beter niet verder kan gaan met deze onbedoelde zelfverminking. Deppend met papieren doekjes stelt Yvonne het bloeden. Zij belt de directeur op om te zeggen hij maar wat later langs moet komen.

In de loop van de middag komen we toch nog bij het bedrijf. Yvonne gaat mee want zij zal bij allerlei klusjes helpen. Het bedrijf is gevestigd op een industrieterrein vlak bij het vliegveld.

[kaderkop]Vliegtuigspotters

[kader]Dat we zo dichtbij een vliegveld zijn, maakt onze dagelijkse reis naar het bedrijf extra aantrekkelijk. Voor en na het werk stoppen we regelmatig om naar startende en landende vliegtuigen te kijken. Al snel ontdekken we een weg die dicht langs het begin van de landingsbanen ligt. Ik heb het gevoel dat de vliegtuigen daar dwars door de voorruit van de auto vliegen. Als een magneet trekt die plek ons steeds weer aan terwijl we ons er niet echt op ons gemak voelen. Maar we moeten deze spanning opzoeken!

Alle vliegtuigen zijn leuk om te zien, maar naar een driemotorig vliegtuig kijken we extra scherp: is het een DC-10 of een ander toestel? Een DC-10 (en ook zijn opvolger de MD-11) heeft, door de derde motor achter op het toestel, een speciale vorm en is dus tamelijk gemakkelijk te herkennen. Wanneer we een DC-10 herkennen, kijken we allebei altijd eerst naar de plaats waar wij gezeten hebben, net naast de 'hoofdingang'. Dan pas kunnen we verder kijken of het met de start of landing wel goed zal gaan. Uren zitten we op deze manier bij het vliegveld van Denver.[einde kader]

TEKENING VAN EEN DC-10 INVOEGEN

Mijn gezicht is nog steeds behoorlijk gehavend door mijn scheerkunsten. De magazijnmedewerker, die mij nog niet eerder heeft gezien, moet z'n best doen om z'n verbazing

te verbergen. Het bedrijf bestaat uit een paar kantoortjes, een keukentje en een magazijn. Echt blij met mijn komst is de directeur niet. Ik ben toch een nadere aankondiging dat er snel een besluit wordt genomen over de toekomst van het bedrijf. Dagelijks rapporteer ik aan Nederland en stap voor stap vordert het onderzoek. Voor mij is het belangrijk dat Yvonne meestal meegaat want ik blijf maar onzeker met autorijden. Ook merk ik dat ik ontzettend kortaangebonden en onredelijk kan zijn. Het leek wel of ik geen beveiliging meer heb tussen rustig zijn en ontploffen. Regelmatig moet Yvonne ingrijpen om mij rustig te laten worden. Dat zijn we niet gewend.

Voor ons vertrek naar Denver hadden we allerlei plannen wat we allemaal zouden gaan doen. Daar komt weinig van terecht. Na een paar dagen in het motel te zijn gebleven, vertrekken we naar een hotel met meer ruimte en comfort. De avonden en weekeinden blijven we veel in dat hotel. We slapen veel en staan veel op het balkon naar buiten te kijken. We hebben weinig energie om leuke dingen te doen.

Na drie weken werken, zijn we twee weken vrij. In Nederland hadden we al een treinreis geboekt om naar Californië te gaan. Daar willen we onder andere een kennis van Yvonne met een bezoek verrassen. We nemen dus de trein. Het is een onverstandige keuze: door ons gebrek aan energie genieten we niet van wat we zien. We zijn eigenlijk alleen maar onderweg of we slapen. Het programma omgooien lukt ons ook niet, we zijn alle flexibiliteit kwijt.

Weer terug in Denver hebben we nog een paar weken de tijd om zaken af te werken en de directe omgeving te bekijken. We gaan ook een weekend naar een langlaufgebied, een paar uur rijden van Denver vandaan.

[kaderkop]Favoriete wintersport

[kader]Langlaufen is al jaren mijn favoriete wintersportontspanning. Wat inspanning betreft lijkt langlaufen op toerfietsen: genieten van het uitzicht werk je je lekker in het zweet om boven op een heuvel te komen. Daarna suis je dan weer heerlijk naar beneden.[einde kader]

Het is een prachtige omgeving maar het wordt een grote teleurstelling voor mij: ik krijg ontzettend veel last van nek en heupen. Ik krijg hoofdpijn en allerlei andere pijnen. En ik heb helemaal geen plezier aan het langlaufen. De afgelopen jaren heb ik met toerfietsen ook al gemerkt dat het geen enkele zin heeft om mezelf te dwingen het plezier terug te krijgen. Dus na een dag stop ik maar met langlaufen. Yvonne en ik maken samen nog wel een prachtige tocht door de sneeuw met een soort van ‘tennisrackets’ onder de schoenen. De pijn die ik aan mijn heup voel, neem ik maar voor lief. Ik heb in ieder geval plezier in de sneeuw.

[k4]Terugreis

Half februari vertrekken wij weer naar Nederland. Over het algemeen hebben wij een goed gevoel over de afgelopen periode en we willen ook de toekomst hoopvol tegemoet zien. In de ansichtkaarten die we sturen, laten we ons optimisme aan iedereen blijken. De terugvlucht is vanaf Los Angeles, daar moeten we dus vanuit Denver naar toe. We zijn nog steeds moe en hebben veel behoefte aan privacy dus we hadden voor het eerste gedeelte van de terugreis een tweepersoonscoupe geboekt in de trein van Denver naar San Francisco, een reis van ongeveer anderhalve dag. In de trein behaal ik een grote overwinning op mezelf: ondanks mijn angst besluit ik te proberen te slapen in de rijdende trein. Ik trek mijn kleren uit, zelfs mijn schoenen. Ik vind dat ik met blote voeten moet gaan slapen, want zo slaap ik altijd. Vooral het uittrekken van mijn schoenen en sokken is een belangrijke stap voor mij.

[kaderkop]Onveilig gevoel

[kader]Ik voel me namelijk nog steeds erg onveilig en met blote voeten voel ik mij helemaal onbeschermd. Ik denk steeds aan de crash toen ik op mijn sokken over het vliegveld liep en rende en later in het ziekenhuis op plastic operatieslofjes moest lopen.[einde kader]

Ik pas alles toe wat ik geleerd heb in de training tegen vliegangst. Ondanks het voor ons magische en geruststellende geluid van de treinluit in de nacht komt van slapen weinig terecht. Dankzij een slaappilletje doezelen we wat weg maar meestal zitten we door het raam naar buiten te turen. We zien weinig want het is aardedonker maar het geeft ons wat te doen.

In San Francisco huren we een auto. Via een prachtige kustweg rijden we naar Los Angeles. Zoals gewoonlijk rijd ik. Het autorijden wordt steeds moeilijker voor mij. Op het laatst is het zo erg dat ik steeds na een uurtje rijden, een uurtje moet slapen omdat ik me niet meer kan concentreren. Wat ben ik blij wanneer we vlak bij Los Angeles eindelijk in een motel zijn! De volgende dag leveren we de auto af op het vliegveld.

We vliegen natuurlijk weer met de KLM en moeten inchecken bij North West Airlines, de Amerikaanse partner van KLM. De Amerikaanse klantvriendelijkheid, die soms zo overdreven is dat we ons er de afgelopen periode vaak aan ergerden, werkt nu perfect. De dame aan de incheckbalie heeft aan een half woord van ons over de crash en de vliegangst genoeg. Ze regelt voor ons plaatsen naast elkaar en ze zal ervoor zorgen dat onze vliegangst doorgegeven zou worden aan de bemanning. Bij het instappen blijkt de melding goed doorgekomen te zijn. Ik word wat positiever over 'Amerikaanse toestanden'.

Over de terugvlucht is niet veel nieuws te melden: we worden goed begeleid door de KLM-bemanning en ik neem 'mijn' koffielepeltje weer mee. Voor Yvonne duurt de vlucht helaas veel te lang. Ze wil er halverwege al uit en ze is in complete paniek tijdens de landing. Omdat ik zo druk bezig ben met Yvonne, merk ik mijn eigen angst minder.

[k4]Terug in Nederland

We zijn blij met de kans die mijn vader mij heeft gegeven weer zelfvertrouwen te krijgen. Ondanks onze moeheid en alle problemen voelen we ons lekker. Tijdens ons verblijf in Amerika is ons huis verkocht. We willen nu een nieuwe start maken.

Een van de eerste dagen na onze terugkeer stap ik weer op mijn racefiets om een stukje te rijden. Dat heb ik gemist in Amerika, lekker fietsen door de duinen. Ik krijg al snel last van mijn nek en hoofdpijn. Ik ga zo veel als mogelijk rechtop zitten. Op een racefiets buig je je nek veel meer naar achteren dan op een gewone fiets. In de uren na het fietsen krijg ik weer veel last van allerlei problemen die ik voor de reis naar Amerika dagelijks had: ik ga weer slechter zien, word emotioneel en angstig, ga zweten, heb een ontzettend pijnlijke nek en hals, kan mijn nek slecht bewegen, ben misselijk, heb last van een pijnlijke schedel en een gevoel alsof mijn linkerwang verdoofd is. Kortom, ik ben weer helemaal van de kaart.

Voor mij wordt het steeds duidelijker dat er een of ander verband is tussen mijn nek en mijn uitval. Hoe en wat is me niet duidelijk, maar ik besluit nu helemaal niet meer op de racefiets te rijden. Op mijn stadsfiets zorg ik ervoor dat ik zo rechtop als mogelijk ga rijden om mijn nek te ontzien. Maar mijn nek blijft me veel problemen en onzekerheid bezorgen.

In de loop van de weken krijg ik van mijn heup ook weer meer last, waarschijnlijk omdat ik nu weer veel vaker trappen loop dan in Amerika. De verergering van de nekkachten ten opzichte van de tijd in Amerika heeft daar ook mee te maken: ik moet nu vaker boodschappen tillen en

huishoudelijke klussen doen. De sociale verplichtingen en het inpakken voor de verhuizing komen daar ook nog bij. Kort en goed: ik word actiever en krijg gelijk meer klachten. Vervelend maar waar.

[k4]Verhuizing

Op 18 maart 1995 is de verhuizing naar Eindhoven. De laatste maand in Scheveningen zijn we druk met van alles en nog wat. Ik neem afscheid bij de outplacementkantoor, vestiging Den Haag. Mijn begeleiding kan ik voortzetten bij het outplacementkantoor, vestiging Eindhoven. Bij het afscheid krijg ik het boek 'Niels Holgersons wonderbare reis'. Op een van de laatste pagina's zegt Niels: 'ik moest heel klein worden om weer te kunnen groeien'. Deze uitspraak is de kern van de outplacementkantoor-filosofie. Ik denk dat ik inmiddels zelf ook mijn kleinste vorm heb gevonden, ik wil weer groeien.

Mijn consulent bij outplacementkantoor Den Haag vertelt in ons laatste gesprek nog eenmaal zijn motto: 'Je moet kiezen voor eer of voor geld. Elke keuze is goed. Als je maar niet kiest voor eer en geld tegelijk, dat gaat niet samen. Maar, zegt hij, wanneer je bewust voor het een kiest, komt later vaak het andere ook. Don't worry.'

Van mijn collega's op het werk neem ik niet echt afscheid, officieel ben ik tenslotte nog steeds in dienst. Iedereen die wil luisteren, praat ik bij. Ik leen een stapel verhuisdozen en vertrek, ook letterlijk, via een zijdeur.

De chiropractor, mensendiecktherapeute en huisarts bezoek ik voor de laatste maal. Ik krijg mijn medisch dossier mee om het in Eindhoven aan een nieuwe huisarts te kunnen geven.

We nemen in deze periode niet alleen maar afscheid. Met Menno van Duin en Werner Overdijk van het COT hebben Joop en Tanny Janbroers, Yvonne en ik het eerste officiële gesprek over onze vragen naar aanleiding van de crash en de nasleep. Ik heb het idee dat zij oprecht verbaasd zijn over de gang van zaken en dat ze eigenlijk denken dat wij vooral de uitzondering op de regel zullen zijn. Het wordt een goed gesprek. Menno en Werner zijn erg geïnteresseerd, ook op professionele vlak. We spreken af dat onder overlevenden en nabestaanden van de crash een gevolgenenquête zal worden gehouden.

Ik vind het erg belangrijk dat een onpartijdige instantie als het COT voor deze enquête zal zorgen. De uitkomst van de enquête kan dan minder snel worden afgedaan als het gezeur van een paar ontevreden dwarsliggers, want dat is het beeld wat nog steeds in de pers geschetst wordt. In het najaar van 1995 worden de enquêteformulieren verstuurd. Ik ben trots op mezelf dat ik dat voor elkaar heb gekregen.

De avond voor de verhuizing organiseren collega's van Yvonne een groot feest waarin afscheid van ons wordt genomen. Voor dit feest zijn veel van onze vrienden uitgenodigd. Ik kan niet meer tegen al het geroezemoes, dus ik loop vaak naar buiten om rust te vinden. Het wordt een groots feest. Wij gaan redelijk op tijd naar huis om de volgende dag een beetje fris te zijn.

Met een min of meer vaste groep vrienden helpen we elkaar regelmatig met verhuizingen. Het zijn altijd gezellige dagen waarbij veel gelachen wordt. Aan de witheid van gezichten en de nadorst kunnen wij goed zien wie de voorgaande avond lang doorgefeest hebben. We hebben veel hulp met het inladen in Scheveningen en veel vrienden rijden mee naar Eindhoven. In Eindhoven staan ook al weer verse harde werkers, met soep en broodjes, klaar.

Aan het einde van de dag zijn we helemaal over. Zelfs de bedden en kasten zijn 's avonds al gemonteerd. Als het aan Yvonne en mij had gelegen, hadden wij waarschijnlijk nog maanden uit dozen moeten leven.

[k2]6.2 Hoop, opluchting en verbazing

Vol goede moed beginnen we ons nieuwe leven in het Eindhovense. De activiteiten van het Amerikaans bedrijf dat ik in januari heb bezocht, zijn stopgezet. Er zijn heel wat administratieve zaken af te werken. Ik ben goed op de hoogte van de praktische gang van zaken en ik ben beschikbaar, dus wordt mij gevraagd of ik kan helpen.

Het is een rustige klus om te doen, ik ken de werkomgeving en ben nog steeds dankbaar voor de kans die mij is gegeven. Ik voel me niet gezond maar mijn officiële ontslagdatum komt in de buurt en ik moet toch wat. De vraag of ik kan helpen, komt dus op het goede moment.

Het werk is leuk en goed te doen, maar de combinatie van reizen en werken valt me onverwacht erg zwaar. Het lukt me niet meer in de trein om te lezen of van de omgeving te genieten. Ik ben constant doodmoe en ik schrik vaak in de trein van onverwachte geluiden, bewegingen of stops. De dag na het werken ben ik meestal helemaal van de kaart. Afspraken voor die dag moet ik vaak afzeggen. Ik probeer van alles: twee dagen achter elkaar werken, korte dagen maken, lange dagen maken; niets helpt.

Van thuis de verhuizing afwerken en aan de tuin beginnen komt niets terecht. Ik moet me zelfs dwingen het werk te blijven doen. Weer denk ik dat ik even moet doorbijten en dat alles beter zal gaan.

[k4]Verslechtering

Het gaat helaas weer steeds slechter met mij. Dat heeft ook met de voortgang van het werk te maken. In het begin kan ik steeds een paar uur achter elkaar met hetzelfde soort werk bezig zijn. In de loop van de weken wordt de totale hoeveelheid werk natuurlijk steeds minder. Ik moet nu sneller en vaker soorten werk afwisselen en mijn aandacht aanpassen. Dat lukt me nog steeds niet. Ik begin weer mijn hoop te verliezen.

Als een laatste oplossing, om in ieder geval de reistijd te beperken, koop ik een auto. Het autorijden wordt voor mij de genadeklap. De eerste dag dat ik met de auto ga, kom ik helemaal verwaasd aan op het werk. Ik ben duizelig, zie wazig en ben helemaal van de wereld. Na een tijdje voel ik mij beter en kan ik toch nog wat werken.

Op de terugweg naar Eindhoven vind ik mijzelf een gevaar op de weg. Het lijkt of alle informatie vertraagd bij mij binnen komt. Ik ben onzeker, kan verkeerssituaties niet goed inschatten en begin al te remmen voordat er ook maar iets aan de hand is. Ik stop vaak om uit te rusten. Ik ben blij wanneer ik veilig thuis ben.

Nu heb ik er weer een probleem bij: ik heb speciaal om te kunnen gaan werken een auto gekocht en ik vind het niet verantwoord er mee te rijden. Het werk moet nog worden afgemaakt. Samen met Yvonne vind ik weer een oplossing: zij gaat mij rijden. Yvonne kan bij mijn ouders op bezoek gaan, wandelen of een boek lezen. Het is geen ideale oplossing, maar de afronding van het werk kan ik gelukkig steeds meer thuis gaan doen. Dus ik hoef niet al te lang misbruik te maken van Yvonne.

Half april ga ik, voor een bijeenkomst van onze outplacement-startgroep, weer een dag naar Den Haag. Voor de bijeenkomst breng ik bij mijn werkgever de geleende verhuisdozen terug. In de wandelgangen heb ik terloopse gesprekken met diverse collega's. Ik vertel onder andere dat ik

helaas verwacht, in ieder geval voor een gedeelte, arbeidsongeschikt te zijn. De outplacement bijeenkomst is weer goed.

Ook om een andere reden is het belangrijk dat ik weer bij outplacementkantoor Den Haag ben: de vestigingsdirecteur is gebeld door het hoofd Personeelszaken. In dit gesprek is zij blijkbaar weer ouderwets tekeer gegaan om mij zwart te maken bij anderen, in plaats van zelf met mij te praten. Ik begrijp dat zij mij onder andere verwijt, dat ik nog veel te vaak bij mijn werkgever langs kom en weer in mijn 'oude fouten' verval. Met 'oude fouten' bedoelt zij blijkbaar dat ik 'opeens' weer dezelfde gezondheidsklachten heb als voor mijn betermelding en outplacement.

Een gesprek met de adjunct-directeur had haar al duidelijk kunnen maken dat ik deze klachten al weer bijna sinds het begin van het outplacement heb en dat ik dit ook steeds met hem heb besproken. Die moeite heeft zij blijkbaar niet genomen. Ik maak dus zelf maar een afspraak met het hoofd PZ om haar bij te praten.

Het gaat nu zo slecht met mij dat ik eindelijk een huisarts in Eindhoven zoek. Ik heb zo weinig energie dat ik daar nog niet aan toegekomen ben. Na mijn voorgaande huisartservaringen besluit ik mij niet zomaar bij een huisarts in te schrijven maar eerst een kennismakingsgesprek te hebben.

[k4]Een nieuwe huisarts

Voor het gemak kies ik voor de huisarts bij ons in de wijk. Tijdens het eerste kennismakingsgesprek geven we haar ook onze dossiers. Na lezing van deze dossiers en na een week hebben we een tweede gesprek: 'alles' is voor haar helemaal duidelijk. Zij drukt nog snel een stethoscoop op mijn rug en borst maar dat is ook alles. Zij zou mij wel eens wat antidepressiva voorschrijven waardoor ik me binnen een paar weken veel beter zou voelen. Al mijn onzekerheden en vragen over het in Den Haag gevoerde neurologische en neuropsychologische onderzoek wuift zij weg.

Een second-opinion onderzoek door een neuropsycholoog vindt zij helemaal niet nodig. Van de medewerkster van het makelaarskantoor, via wie wij ons huis hadden gehuurd hebben wij de naam gekregen van een neuropsycholoog in het St. Anna Ziekenhuis in Geldrop. Dankzij haar ben ik ook al terechtgekomen bij het Medisch Trainings Centrum van het St. Anna (MTC). Bij het MTC volg ik, sinds onze verhuizing naar Eindhoven, een begeleid oefenprogramma om te leren omgaan met mijn klachten.

De huisarts vindt dat ik maar moet gaan trainen bij een sportcentrum waar zij zelf ook werkt. Zij zal mij wel even begeleiden. Ik voel mij door haar niet serieus genomen. Ik ben bang dat zij te veel en te lang in haar eentje gaat 'hobbyen'. Daarvoor vind ik mijn gezondheid te belangrijk. Ik besluit een andere huisarts te zoeken. Het wordt weer een huisarts die samenwerkt in een gezondheidscentrum. Ook besluit ik rechtstreeks met de neuropsycholoog contact op te nemen. Ik heb geluk en kan binnen een week bij hem terecht.

[k4]Nieuw gesprek met hoofd PZ

Op 1 mei heb ik het gesprek met het hoofd PZ. Het gesprek verloopt niet echt soepel maar het lukt me toch haar te vertellen over de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. En wat veel belangrijker is: ik vertel haar over mijn komende afspraak met de neuropsycholoog. Vooral het belang voor mij van dit onderzoek benadruk ik. Het is niet alleen belangrijk voor mijzelf maar ik hoop (en verwacht) dat ik met de resultaten van dit onderzoek eindelijk ook de Martinair-schadezaak zal kunnen regelen. Ik weet dat er van alles mis met mij is sinds de crash, maar de juridische onzekerheid verergert alles.

Ik heb het gevoel in een vicieuze cirkel gevangen te zitten door alle onzekerheid. Ik moet uit deze vicieuze cirkel zien te komen om verder te kunnen met mijn leven. Van mijn beslissing, om mij beter te melden om ontslag te kunnen nemen, heb ik geleerd dat je problemen kunt ontkennen maar dat ze door deze ontkenning echt niet verdwijnen. Integendeel de problemen komen sterker terug. Deze geleerde les betekent nu voor mij dat ik de schade met Martinair op een ‘goede’ manier moet regelen. Wat ‘goed’ is, weet ik echter niet.

Veel indruk maakt mijn verhaal niet op haar. Want ze heeft zelf sinds een ongeluk allerlei klachten maar als ze daar last van heeft, neemt ze een aspirine en gaat ze gewoon door. Dat moet ik ook maar doen!

Na afloop van dit gesprek loop ik binnen bij de adjunct-directeur. Ik moet even stoom af blazen en hem weer bijpraten. Van hem hoor ik dat andere collega's ook grote problemen hebben met het gedrag van het hoofd PZ. Dit stelt mij gerust, gedeelde smart is halve smart.

[k4]Neuropsycholoog

Het inleidend gesprek met de neuropsycholoog is op 3 mei. Al na een minuut of vijf huil ik, van opluchting. Want hij beschrijft, waar ik last van heb. Dat is voor het eerst sinds de crash. Ook de samenhang tussen wat er met mij gebeurt is tijdens de crash en mijn klachten, is volgens hem logisch. Hij ziet ook de grote last die ik van mijn heup heb en de zorgen die ik me daar over maak. Hij regelt meteen een afspraak om dit te laten onderzoeken. Ook adviseert hij Yvonne om met een psychologe te praten, want hij ziet dat het met Yvonne ook niet goed gaat. Ik ben opgelucht, eindelijk gebeurt er echt wat.

De neuropsychologische test in het St. Anna is niet te vergelijken met de Haagse test van een half jaar eerder. Deze test, rapportage en bespreking vind ik erg zakelijk en vertrouwenwekkend. De uitslag van de test bevestigt de eerste diagnose van de neuropsycholoog. Ondanks regelmatige uitleg door hem snap ik niet alle details, het lijkt wel of ik de informatie niet tot me door kan laten dringen. Diep van binnen wil ik eigenlijk nog steeds niet dat er iets met mij aan de hand is. Het trainingsprogramma in het MTC wordt nu aangevuld met coördinatie- en concentratie-oefeningen. Als onderdeel van de neuropsychologische begeleiding, word ik ook getest door een arbeidpsycholoog.

Ik praat regelmatig met de neuropsycholoog. Stapje voor stapje probeert hij mij, mijn werkelijkheid duidelijk te maken. Naast een post-whiplash-syndroom constateert hij dat ik ook last heb van post traumatische stress. Daar ben ik het helemaal niet mee eens: ik vind het al goed van mezelf dat ik de ‘whiplash’ probeer te accepteren. Want dat is tenminste ook een lichamelijk probleem.

Psychische klachten, zoals posttraumatisch stresssyndroom (PTSS) vind ik iets voor watjes. En ik kan nog steeds over de crash als een spannend boek praten. Als hij het wil, heeft de neuropsycholoog me wel mooi elke keer binnen vijf minuten aan het janken wanneer het over de crash gaat. Maar ik blijf vinden dat ik geen last van PTSS heb. Al sinds de crash heeft iedereen het over PTSS. Maar tot nu toe heeft niemand gevolgen verbonden aan de diagnose PTSS. Ik ben het begrip PTSS spuugzat! Ik wil alleen nog maar dat de schade snel en goed geregeld wordt. Daarna zie ik wel wat er verder nog aan de hand is. Ik heb nu alleen maar even rust nodig.

Dolgelukkig, omdat ik nu eindelijk iets concreets te melden heb, bel ik de adjunct-directeur, leg hem de situatie uit en meld mij bij hem ziek. Ik vertel ook dat ik geen enkel vertrouwen meer heb in het hoofd PZ en waarom ik haar niet meer als contactpersoon wil. Ik vraag of hij er voor kan zorgen dat ik een ander vertrouwd contactpersoon voor mijn ziekmelding krijg.

Ik ben verbaasd dat ik naar aanleiding van dit telefoontje niets meer hoor. Maar ik maak me geen zorgen want de situatie is duidelijk en ik heb meer aan mijn hoofd.

[k4]Angstige vliegervaring

We hebben namelijk ook weer een angstige vliegtuigervaring. Zoals al eerder beschreven is ons, en vooral Yvonne, de terugvlucht uit Amerika erg slecht bevallen. We hebben ons daarom opgegeven voor een terugkommiddag van de training tegen vliegangst. We krijgen een lezing, worden rondgeleid in een hangar op Schiphol en maken een vlucht onder begeleiding.

Voor het eerst zijn we nu in een groep met verder alleen maar niet-Faro-passagiers. We voelen ons niet op ons gemak en hebben het idee dat we niet vrijuit kunnen praten omdat we anderen niet bang willen maken.

Tijdens de lezing wordt de veiligheid van het vliegen zo opgehemeld dat we er beroerd van worden. In deze lezing proeven wij de arrogantie van een techneut die de natuur de baas denkt te zijn. En ten diepste is onze overtuiging dat onze crash uiteindelijk is veroorzaakt door een technisch arrogant gebrek aan respect voor de krachten van de natuur.

We zijn dus behoorlijk extra gespannen wanneer we aan de rondleiding door de Schipholhangar beginnen. Maar vliegtuigen van zo dichtbij kunnen bekijken, is leuk dus we raken ontspannen. In de hangar krijgen we een enorme schok: er staat onder andere een KDC-10.

[kaderkop]KDC-10

[kader]Een KDC-10 is een DC-10 die is verbouwd tot tanker en transportvliegtuig van de Luchtmacht. De Anthony Ruys, de DC-10 waar wij mee gecrasht waren, was eigendom van de Luchtmacht en bestemd om verbouwd te worden tot KDC-10. Dus eigenlijk had daar de Anthony Ruys moeten staan en niet wij![einde kader]

Wij worden dus opeens van dichtbij geconfronteerd met onze crash. De enorme heftigheid van onze reactie overvalt ons: Yvonne stort helemaal in en ik moet mijn uiterste best doen om controle over mijzelf te blijven houden. Voor Yvonne is het niet meer mogelijk om de begeleide vlucht mee te maken. Zelf vlieg ik wel mee. Deze vlucht is voor mij vooral een toneelstuk van hoe goed het wel niet met mij gaat.

Voor ons eindigt de training tegen vliegangst hierna erg teleurstellend want ondanks de instorting van Yvonne horen we niets meer. Ook niet wanneer we zelf contact zoeken. We hebben veel geleerd van deze training en passen het geleerde nog steeds bijna dagelijks toe in ons leven. Maar het is jammer dat de training voor ons zo onbevredigend en onbegrijpelijk is afgelopen.

[k2]6.3 Van verbazing naar verbijstering

Sinds mijn telefonische ziekmelding heb ik nog steeds niets van mijn werkgever gehoord. Dat verbaast me nu wel, want mijn officiële ontslag op 1 juni 1995 komt erg dichtbij. Ik maak me daarover zorgen want de afgelopen jaren is mij pijnlijk duidelijk geworden dat het vaak veelzeggender is wat er niet gebeurt dan wat er wel gebeurt en dat geldt niet alleen voor mijn werkgever. Ik neem geen enkel risico en bevestig mijn ziekmelding met een aangetekende brief. Tegelijkertijd bel ik de, inmiddels volgende, interim-directeur om hem ook persoonlijk mijn ziekmelding door te geven en toe te lichten. Ik ken deze interim-directeur en ik heb goede herinneringen aan hem. Het verbaast me dat hij nogal kortaf is aan de telefoon maar dat ligt eraan dat ik hem thuis bel, denk ik.

Ik ben blij dat ik nu weet dat mijn ziekmelding bekend is en ik ga over tot de orde van de dag, 29 mei 1995. Ik heb namelijk mijn eerste afspraak met de arts die naar mijn heupklachten zal kijken. Het gaat allemaal erg efficiënt: een eerste onderzoek, röntgenfoto's laten maken en daarna gelijk een bespreking met de arts. Dat is een hele opluchting want ik was al weer bang voor een eindeloze reeks afspraken voor er iets duidelijk is. De arts laat op de röntgenfoto's duidelijk de oorzaak van mijn klachten zien. Voor behandeling verwijst hij mij door naar een fysiotherapeut van het ziekenhuis. Binnen enkele dagen begint de behandeling. In overleg met de fysiotherapeut pas ik mijn revalidatietraining verder aan. Wat betreft mijn heupklachten heb ik nu wat meer vertrouwen in de toekomst.

[k4]Verbijstering

Op 1 juni begint mijn verbijstering. Ik word gebeld door de arbo-arts van mijn werkgever. Vanaf het allereerste moment vind ik haar toon ontzettend beschuldigend en agressief. Ik kan nog steeds niet tegen zulk gedrag en voel me weer helemaal in de verdediging gedrukt. Het enige wat de arbo-arts blijkbaar weet, is dat ik mij vlak voor mijn ontslag heb ziek gemeld. Ik probeer haar de situatie uit te leggen. Een paar keer heb ik het idee dat zij wat ontdooit en mij gelooft. Maar het lijkt wel of zij direct daarna weer een knop omdraait en mij niet wil geloven.

Ik ben zo kapot dat ik niet meer uit kan leggen wat er aan de hand is. De arbo-arts zegt dat ik de volgende dag bij haar in Den Haag op controle moet komen. Ik vertel haar dat ik het verstandiger vind dat zij eerst met de neuropsycholoog belt en dat is het einde van het telefoongesprek. Ik hoor niets meer en ga ervan uit dat de zaak voor haar wat duidelijker is geworden en zij contact opneemt met de neuropsycholoog.

De volgende dag belt de arbo-arts weer. Yvonne neemt deze keer op, want ik ben weer eens een brok ellende. Het blijkt dat de arbo-arts mij wel degelijk had willen zien, maar dat is ons niet duidelijk geweest. Zij dreigt met van alles, maar Yvonne heeft het gevoel dat de arts zich nog het meeste zorgen maakt of haar nota voor de niet-doorgegane afspraak wel betaald wordt. Yvonne biedt haar aan dat wij haar nota wel willen betalen: de crash kost ons toch al zo veel geld, dat kan er ook nog wel bij. Maar dat is ook weer niet nodig. Het gesprek eindigt met de toezegging van de arts dat zij de neuropsycholoog alsnog zal bellen en dat wij nog van haar zullen horen.

Mijn afspraak bij het outplacementkantoor Eindhoven moet ik afzeggen omdat ik te erg van streek ben.

Dezelfde dag, 2 juni, kan ik gelukkig bij de neuropsycholoog terecht. De arbo-arts heeft hem al gesproken en hij heeft mijn situatie aan haar kunnen toelichten. Nu wordt mij voor het eerst duidelijk hoe belangrijk de verschillen tussen artsen, arbo-artsen, psychiaters en psychologen kunnen zijn. Ik heb nooit stilgestaan bij deze verschillen. Nu wordt mij pas duidelijk dat een neuropsycholoog geen arts is. Ook heb ik mij nooit gerealiseerd dat, juridisch gesproken, alleen een arbo-arts iets over al dan niet ziek zijn kan zeggen.

Ik hoop dat het gesprek tussen de neuropsycholoog en de arbo-arts zoveel misverstanden uit de wereld heeft geholpen, dat mijn problemen met de arbo-arts ook voorbij zijn.

[k4]De arbo-arts

Ik krijg een oproep voor een nieuwe afspraak met de arbo-arts. Voor alle zekerheid maken Yvonne en ik een afspraak met Van de Mark, de CMHF-jurist die ons in het verleden goed heeft geholpen. In dit gesprek kunnen wij heel wat stoom afblazen en krijgen wij tips mee voor het komende gesprek met de arbo-arts.

Onze verwachtingen over het gesprek met de arbo-arts zijn gematigder geworden. We weten nu dat we er niet automatisch op moeten rekenen dat voor een arbo-arts mijn gezondheid het allerbelangrijkste is. Gevoelsmatig is dat voor mij nog steeds moeilijk te begrijpen: een van de fundamenteën van mijn leven is de overtuiging dat artsen (dus ook een arbo-arts) de zieke mens voor alles stellen.

Maar goed, ik temper mijn verwachtingen voor het gesprek met de arbo-arts. Een echt gesprek wordt het niet. Wanneer de arbo-arts het neuropsychologisch rapport leest, zegt zij wel zoiets als: 'maar meneer Ten Hove, u heeft echt een reden om u ziek te melden!'. Maar verder blijft ze heel afstandelijk. Ik vertel haar onder andere dat het hoofd PZ mij pas ruim na de crash heeft leren kennen en dus geen echte informatie over mij kan geven. Ook vertel ik dat ik, sinds het ingaan van mijn outplacementperiode, de adjunct-directeur, die mij wel goed kent, op de hoogte heb gehouden van alle ontwikkelingen. Ik vind het logisch dat de arbo-arts in ieder geval contact zal opnemen met de adjunct-directeur om zijn verhaal te horen. Volgens de arbo-arts is dat niet mogelijk: het hoofd PZ is haar informatiebron en daarmee basta. Zij zal alles nog eens goed bestuderen. Zo eindigt mijn eerste afspraak met haar.

Van mijn werkgever krijg ik een kattige brief waarin o.a mijn officiële ontslag wordt bevestigd, verder hoor ik niets. Ik krijg wel mijn salaris doorbetaald, dat is ten minste iets.

De onderzoeken en behandelingen gaan in Eindhoven gewoon door. Ik heb een arbeidspychologische test gehad en de behandeling bij de fysiotherapeut wordt, na een tussentijds gezamenlijk consult van hem, de arts en mij, voortgezet. De ellende met de arbo-arts heeft mij veel energie gekost maar zo goed en kwaad als het gaat, blijf ik de revalidatietraining volgen.

Ik koop een nieuwe fiets. Om mijn nek te ontlasten wordt de fiets aangepast zodat ik zo rechtop als mogelijk kan zitten. Ik hoop daardoor weer te kunnen ontspannen zonder al te veel nadelige gezondheidsgevolgen.

En ontspanning heb ik hard nodig, want zelfs meerijden in de auto naast Yvonne wordt steeds moeilijker. Ik word helemaal gestoord van alle informatie die op me af komt door het naar buiten kijken.

In huis en tuin hebben wij gelukkig veel hulp. Een paar gaten in een muur boren is al te belastend voor mijn nek en er moet nog ontzettend veel gedaan worden. Ik kom een beetje tot rust.

[k4]Tweede gesprek arbo-arts

Op 30 juni is er een gesprek geregeld tussen de arbo-arts, het hoofd PZ en mij. Yvonne gaat natuurlijk mee. Tijdens het wachten op de arbo-arts probeer ik het gesprek met hoofd PZ met koetjes en kalfjes op gang te houden. Echt gemakkelijk gaat dat niet maar ik ben niet voorbereid op de uitbarsting van het hoofd PZ wanneer we eenmaal in het kantoor van de arbo-arts zijn.

Op een zeer agressieve manier krijgen Yvonne en ik allerlei verwijten naar ons hoofd geslingerd. De arbo-arts houdt zich tijdens deze hele tirade afzijdig. Zelfs wanneer het hoofd PZ moet toegeven dat zij mij ten onrechte van iets beschuldigt, reageert de arbo-arts niet. Onbegrijpelijk vind ik deze houding van de arbo-arts. Ik heb het gevoel staatsvijand nummer een te zijn en geen enkel recht op bescherming of weerwoord te hebben.

Deze vertoning eindigt met de aankondiging van de arbo-arts en het hoofd PZ dat voor mij een invaliditeitskeuring wordt aangevraagd. Mijn argument dat ik dat nog te vroeg vind omdat de

behandelingen pas net begonnen zijn en dat een snelle keuring dus geen enkele zin heeft, maakt geen indruk. Gekeurd moet en zal er worden. Kapot en verbijsterd gaan Yvonne en ik naar huis. Na dit ‘gesprek’ gaat mijn gezondheid snel verder achteruit.

Ik heb het gevoel dat ik uit een ravijn klim. Terwijl ik mij met mijn handen op de rand van het ravijn wil optrekken, trapt het hoofd PZ op mijn handen zodat ik los moet laten. En weer naar beneden zal vallen. De arbo-arts kijkt alleen maar toe!

Tekening invoegen

[kaderkop]Schuldigverklaring

[kader]Hoe zwart de situatie ook is, meestal lukt het ons wel om er iets ‘leuks’ mee te doen. De verwijten van het hoofd PZ hebben wij als volgt uitgewerkt:

1. alles is de schuld van Cor (of Yvonne);
- 2: als Cor (of Yvonne) aantoonbaar niet schuldig is, geldt automatisch punt 1.

Wij hebben hier nog steeds veel plezier van. Vaak heeft het geen enkele zin om te weten wie ‘schuld’ heeft, maar zo’n schuldigverklaring lucht dan lekker op. Daarna lossen we het probleem samen op.[einde kader]

[k4]Stilte voor de storm

Onze overgang in eind 1994 van de ANWB met mr. Bunjes naar een gespecialiseerd letselschadeadvocaat heeft ons nog niet veel goeds opgeleverd. Deze letselschadeadvocaat heeft de dagelijkse werkzaamheden van onze zaak overgedragen aan een collega. De afgelopen maanden hebben wij met haar (de collega) telefonisch en persoonlijk diverse gesprekken gevoerd maar wij worden niet veel wijzer over de schadezaak. Ook nu krijgen wij het idee dat een letselschadeadvocaat vooral een dure boodschapper is die zelf nauwelijks initiatief neemt. Het standpunt van onze advocate over onze letselschade vinden wij onduidelijk. Inhoudelijke informatie waar we echt iets aan zouden kunnen hebben, krijgen we niet.

Ik bespreek met haar mijn grote problemen met rapportages van onder andere mijn voorgaande bedrijfsartsen en een keuringsarts voor mijn ongevallenverzekering. Van beide artsen vind ik, dat zij zowel mijn klachten alsook de crash als oorzaak van deze klachten niet serieus nemen. Ik vind dat deze rapportages moeten worden aangepast. In ieder geval zouden deze rapportages niet verder mogen worden gebruikt, in welke procedure dan ook. Onze advocate heeft blijkbaar geen medisch adviseur om de inhoud van deze rapportages medisch te beoordelen. Zij bekijkt de rapportages alleen maar op een, volgens mij, juridisch kortzichtige manier. Zij vindt dat in deze rapportages ook uitspraken staan die zij kan gebruiken in de procedure. Ik vind dat erg vreemd, want ik vind dat deze rapportages mijn zaak meer verzwakken dan versterken. Maar blijkbaar is dit de normale werkwijze in advocatenland.

We voelen ons steeds onbehaaglijker bij het nieuwe advocatenkantoor, maar we hebben niet meer de energie om weer van advocaat te veranderen. Dus we blijven aanmodderen.

De behandeling van neuropsycholoog en fysiotherapeut en de revalidatietraining doen mij goed. Langzaam aan word ik weer wat rustiger en sterker. Yvonne voelt zich beter door de gesprekken met haar psychologe.

Ik krijg formulieren toegestuurd voor de invaliditeitskeuring door het ABP. Verder hoor ik niets van de arbodienst of van mijn - inmiddels - ex-werkgever. Ik krijg zelfs geen ziektereglement of iets dergelijks toegestuurd. Als semi-overheidsinstelling is mijn ex-werkgever eigenrisicodragers voor de Ziektewet en heb ik niets te maken met een bedrijfsvereniging. Mijn ex-werkgever is voor mij nu ook een uitvoeringsinstelling van de sociale zekerheid geworden. Ik krijg echter noch van de arbodienst noch van mijn ex-werkgever enige informatie of begeleiding in mijn herstelproces.

[k4]Vakantie

Onze vakantie is ook dit jaar geen onverdeeld succes. Met auto en fietsen gaan wij naar Frankrijk en Guernsey. In het begin probeer ik, zoals gewoonlijk in vakanties en op onbekende routes, te rijden. Maar ik moet nu vaak en lang rusten, we schieten niet op. Yvonne moet nu zelf meer rijden dan ze eigenlijk wil. Op het laatst rijd ik alleen nog maar op de snelweg en rijdt Yvonne de drukke stukken. In de vakantie fiets en wandel ik veel minder dan ik eigenlijk wil. Ik heb namelijk ontzettend veel last van mijn nek, heup en been. Plaatsen met veel mensen mijdt ik zoveel als mogelijk, ik heb te veel last van het geroezemoes. Ook slapen lukt me niet altijd goed.

[kaderkop]Slaapproblemen

[kader]Een week lang laten we in een van de vakantiehuisjes 's nachts het licht in de badkamer aan. De slaapkamer is namelijk klein en donker en 's nachts word ik vaak in grote doodspaniek wakker. Normaal gesproken slaapt Yvonne door, wat er ook om haar heen gebeurt. Maar met deze paniekaanvallen is Yvonne altijd direct klaarwakker. Ze praat dan met mij. Ik vertel dan, nog grotendeels in slaap en denkend in een gevaarlijke situatie te zitten, dat ik bang ben dood te gaan. Yvonne vertelt mij dan rustig waar we zijn en dat er geen gevaar is. Heel langzaam kom ik dan, meestal wat schaapachtig, bij mijn positieven.

Maar ik ben dan nog steeds doodsbang en kan niet meer inslapen in het donker. Als er wat licht is, dan kan ik wel inslapen. Dus, hoewel het tegen mijn gevoel van energiebesparing is, laten we de hele nacht het licht branden in de badkamer zodat de slaapkamer een beetje verlicht is.

In andere huisjes zijn de slaapkamers gelukkig groter en is het buiten lichter, dus dan laten we de gordijnen een stukje open. Dat is meestal genoeg. Ik schrik nog wel wakker, maar ik slaap tenminste weer snel in.[einde kader]

De laatste week van de vakantie is de leukste. We gaan met de boot naar Guernsey, een van de Kanaaleilanden. We laten de auto staan in de haven en laden de fietsen vol met bagage. Er komt een grote rust over mij. In de stromende regen geniet ik van een reistempo dat ik aankan.

Ondanks de pijn maken we wandelingen langs de kust. Het is wel heel lastig dat ik, vanwege mijn nekproblemen, geen dagrugzakje meer kan dragen. Zelfs het gewicht van mijn fototoestel is al teveel. Guernsey heeft ook een klein vliegveld, daar turen we uren naar vliegtuigen.

Yvonne is een grote konijnengek en bij ons vakantiehuisje worden ze door de eigenaar, onder andere voor de Kerst, gefokt. Yvonne helpt al snel dagelijks mee met de verzorging van deze konijnen. Bij ons vertrek mag zij een konijn uitzoeken. Dat is het mooiste souvenir van deze vakantie.

[k4]Invaliditeitskeuring

Vlak nadat wij terug zijn van vakantie, krijg ik een oproep voor de invaliditeitskeuring. De keuring wordt op 25 september verricht door een keuringspsychiater. Eerst heb ik een gesprek met een maatschappelijk werkster, deze brengt verslag uit aan de keuringspsychiater.

Wij hebben een bijzonder onbehaaglijk gevoel over deze keuring, ik voel me weer niet serieus genomen. Het begint al met opmerkingen over het neuropsychologisch rapport. Het rapport is niet opgesteld door een academisch ziekenhuis, dus de keuringspsychiater hecht er niet zoveel waarde aan. In de crash lijkt hij nauwelijks geïnteresseerd.

Ik vertel de keuringspsychiater dat ik vind dat mijn 'invaliditeit' op dit moment al helemaal niet bepaald kan worden: ik ben net terug van vakantie en dus een beetje uitgerust en ik werk niet. Sinds de crash loop ik juist tegen mijn beperkingen aan wanneer ik weer wat actiever ben.

Wanneer ik mij nú niet goed voel, kan ik rusten wanneer ik wil en alle afspraken afzeggen die ik heb. Wanneer je werkt, gaat dat veel moeilijker.

Ik vertel dat ik geen enkele begeleiding krijg vanuit de sociale zekerheid (mijn ex-werkgever en de arbo-dienst) en dat ik, in overleg met het outplacementkantoor en de neuropsycholoog, zelf bezig ben om arbeidstherapeutisch werk te vinden. Ik vertel de keuringspsychiater dat ik hoop binnen een paar maanden een arbeidstherapeutische werkplek te hebben en dat keuren dan meer zin zal hebben.

Zoals gezegd, hebben we geen goed gevoel over het gesprek met de keuringspsychiater. We hebben de afgelopen jaren al vaker meegemaakt dat het blijkbaar heel moeilijk is om in een keer alle feiten juist in een rapport op te schrijven. Wanneer een rapport eenmaal is uitgebracht, dan is het nauwelijks nog mogelijk fouten en misverstanden te corrigeren. Om onnodige problemen te voorkomen, spreek ik dus af met de keuringspsychiater dat hij zijn rapport met mij zal bespreken voor hij het verstuurt.

[k4]Weer bij de ziekenhuisarts

De dag na deze keuring heb ik de derde afspraak met de arts over mijn heupproblemen. Mijn advocate heeft hem inmiddels een brief gestuurd met wat vragen. De antwoorden op deze vragen heeft zij nodig voor mijn letselschaderegeling. Zo positief als de eerste twee gesprekken waren, zo negatief is het gesprek nu. De arts reageert erg bot en zegt nu dat er eigenlijk niets aan de hand is met mijn heup en ik dat hele Faro-gedoe maar eens achter me moet laten en er mee moet leren leven. Verbijsterd staan we binnen twee minuten weer buiten. Ik sta bijna te janken in de hal van het ziekenhuis. Yvonne loopt nog terug om te proberen met de arts te praten, maar dat lukt niet.

[kaderkop]F-woord

[kader]Ik weet niet hoe het in andere letselschadezaken gaat, maar het woord 'Faro' gekoppeld aan het begrip 'letselschade' vind ik als een vloek gaan klinken. Ik begin me steeds meer te schamen omdat ik aan Faro klachten heb overgehouden. Blijkbaar moet je als braaf Nederlands burger of dood gaan in een crash of er niet over zeuren als je de crash toch overleeft. Je mag 'De Maatschappij' al helemaal geen geld kosten.

We beginnen het woord Faro zoveel als mogelijk te mijden. We vragen ook aan onze advocate het F-woord alleen nog maar te gebruiken wanneer dit beslist nodig is. We krijgen steeds meer het gevoel dat een mogelijke aansprakelijkheid en schadevergoeding het stellen van een goede diagnose door artsen lijken te bemoeilijken.[einde kader]

Een maand later maak ik voor alle zekerheid toch weer een afspraak met deze arts. Hij is nu weer heel vriendelijk maar blijft bij zijn standpunt dat er eigenlijk niets aan de hand is. Het lijkt hem echter wel waarschijnlijk dat mijn klachten terug zullen komen. Wanneer dat gebeurt, moet ik

maar weer behandeld worden door een fysiotherapeut, dan kan ik er steeds weer een tijdje tegen. Maar zijn onderzoek is afgelopen!

In het MTC voer ik de heupbelasting langzaam weer op, om eerlijk te zijn ontzie ik mijn heup niet echt. Want ik kan een normale belasting toch weer aan? Dat kan dus niet: de pijn en problemen in mijn heup, knie, been en voet komen allemaal gewoon weer terug!

Ik wacht maar tot de klachten te erg worden want ik heb nu geen energie om een andere arts te zoeken. Over de behandelend fysiotherapeut ben ik nog steeds vol lof. Ook na officiële afloop van de behandeling kan ik bij hem terecht voor hulp en advies.

[k4]Stichting Ander Werk

Natuurlijk is er ook wel weer een goede ontwikkeling. Voor mijn arbeidstherapie kom ik in contact met Stichting Ander Werk in Geldrop. Stichting Ander Werk is een werkprojectenorganisatie voor en door vrijwilligers. Marlie, een van de vrijwillige coördinatoren, begrijpt mijn problemen goed. Zij wordt mijn begeleider. Ik zal werken als financieel adviseur voor de projectleiders. Dit houdt in dat ik een soort tussenpersoon zou worden tussen de projectleiders aan de ene kant en de boekhouder en penningmeester aan de andere kant. Mijn hoofdtak is het vertalen van activiteiten van projecten in cijfers die gebruikt kunnen worden door de penningmeester en boekhouder en omgekeerd. Het is een hele plezierige tijd.

Yvonne komt ook werken bij Stichting Ander Werk: op het secretariaat en bij de kinderboerderij. Nu wordt steeds duidelijker hoe goed Yvonne en ik elkaar aanvullen: ik nam het initiatief om naar Stichting Ander Werk te gaan maar Yvonne's openheid zorgt ervoor dat de contacten met de medewerkers van Stichting Ander Werk bijzonder goed worden.

Mijn beperkingen terwijl ik 'aan het werk ben' zijn veel groter dan ik verwachtte, dus ik moet al snel gas terugnemen. Maar langzamerhand ben ik in ieder geval wel steeds meer uren aanwezig bij Stichting Ander Werk en leer ik mijn beperkingen een beetje kennen. Maar het gaat nog steeds slecht: overbelastingssignalen herken ik pas, vaak ook nog dankzij Yvonne, wanneer het te laat is. Ik neem te weinig tijd om echt te herstellen na overbelasting waardoor ik de weekenden vooral gebruik om uit te rusten. Tijd voor ontspanning is er daardoor nauwelijks en energie om te werken in huis of tuin heb ik niet.

Met mijn onlangs begonnen cursus Bahasa Indonesia moet ik dan ook al gauw weer stoppen. Ik dacht door met een 'nuttige' ontspanning te beginnen weer meer energie te krijgen. Ik kan er, letterlijk en figuurlijk, mijn hoofd niet bij houden.

[kaderkop]Cursus Bahasa Indonesia

[kader]Tijdens deze cursus heb ik wel iets belangrijks geleerd. Ons woord 'wij' wordt in het Bahasa op twee manieren gebruikt:

- 'kima' is 'wij', waarbij degene met wie je spreekt ingesloten is;
- 'kita' is 'wij', waarbij degene met wie je spreekt buitengesloten is.

Ik realiseer mij, dat mijn kijk op het leven vooral 'kima' is. Ik voel mij snel verbonden met anderen. Vandaar ook mijn interesse voor onder andere ontwikkelingssamenwerking en vrijwilligerswerk. Maar nu had ik veel meer te maken met mensen die op een kita-wijze naar anderen, en dus ook naar mij, kijken. Ik word door hun buitengesloten.

Deze realisatie helpt mij weer een beetje om de situatie te begrijpen waar ik in terecht ben gekomen. Ik moet niet zomaar vertrouwen op het goede van de mens en elke situatie en wat meer gezonde achterdocht hebben. Maar dat vind ik gemakkelijker gezegd dan gedaan.[einde kader]

[k4]Keuringsrapport

Met vrienden gaan we met de herfstvakantie een paar dagen naar Terschelling. Voor ons vertrek bel ik met de keuringspsychiater en vraag hoe het staat met zijn rapportage. Ik krijg te horen dat er nog niets klaar is en dat ik zonder problemen een paar dagen weg kan. Ik krijg bericht wanneer het rapport wel klaar is.

Na een tijdje heb ik nog steeds niets gehoord dus ik bel maar weer eens en wat blijkt: de rapportage is al verzonden. Mij wordt doodleuk verteld er geen tijd is geweest om het met mij te bespreken. Ik maak direct een afspraak om het rapport alsnog met de keuringspsychiater te bespreken, maar het duurt natuurlijk weer een paar weken voordat dat mogelijk is.

Wanneer ik het rapport lees, ben ik verbijsterd! Ik heb het idee dat de keuringspsychiater mijn klachten vooral maar ‘psychisch’ vindt. ‘Psychisch’ vind ik de huis-tuin-en-keukendiagnostiek die ook vaak in de kroeg wordt bedreven en die er vooral op is gericht om niet te willen weten wat er aan de hand is. Ik heb het gevoel dat de keuringspsychiater vooral een ‘psychiater’ is. Het rapport van de keuringspsychiater wemelt van grote en kleine fouten en allerlei aannames. Hij beweert in zijn rapport van alles, onder andere dat:

- ik gezegd zou hebben dat ik begin 1996 weer echt zal werken;
- het feit dat ik nauwelijks meer kan autorijden aan spanning ligt en met rust wel weer zal overgaan;
- mijn ontslag mij narcistisch heeft gekwetst en dat daar veel klachten door ontstaan;
- ik nog een beetje last heb van restverschijnselen van post traumatische stress.

Met zijn rapportage ben ik het grotendeels oneens. Op 8 november, tijdens het gesprek over zijn rapportage, geef ik de keuringspsychiater een hele lijst aanvullingen en correcties. In zijn keuringsnotities leest hij gelukkig, dat ik niet gezegd heb dat ik verwacht uiterlijk begin 1996 weer echt aan het werk te zullen zijn maar dat ik verwacht een arbeidstherapeutische werkplek te hebben gevonden. In het keuringsgesprek is nauwelijks over mijn ontslag gesproken en ik vraag mij dan ook af hoe hij aan dat narcistisch gekwetst zijn komt. Ik vertel de keuringspsychiater dat ik mijn ontslag op zich kan begrijpen. Mijn probleem is echter, dat ik de manier waarop naar mijn ontslag is toegewerkt, vriendelijk gezegd, onfatsoenlijk vind.

De keuringspsychiater zegt toe met mijn aanvullingen en opmerkingen aan de slag te gaan. Op mijn uitdrukkelijk verzoek zal hij direct aan de keuringsaanvrager ABP een brief sturen waarin hij in ieder geval zijn opmerking dat ik begin 1996 weer zal werken, zal aanpassen. Ik zal een kopie van deze brief krijgen.

Ik hoor nog steeds niets van mijn ex-werkgever en de arbo-dienst, dus ik vraag op 7 november schriftelijk aan de arbo-arts om toestemming voor mijn arbeidstherapie bij Stichting Ander Werk. De reactie van de arbo-arts laat uiteraard weer op zich wachten.

Op 9 november heb ik, vanwege mijn grote nekpijn, een gesprek over pijnbestrijding. Door een onomkeerbare ingreep zullen de pijnprikkels worden geblokkeerd. Voor de definitieve ingreep, wordt er een proefblokkade gedaan. Ik ben niet enthousiast over een ingreep die niet is terug te draaien. Maar de pijn is zo erg, dat ik in ieder geval akkoord ga met de proefblokkade. Dat zal op 12 december gebeuren.

[k2]6.4 Storm en waanzin

Ik krijg een oproep om mij op maandag 4 december bij de arbo-arts te melden. Sinds mijn ziekmelding van een half jaar eerder is dit pas het tweede gesprek en ik ga ervan uit dat het zal gaan over mijn aangevraagde goedkeuring voor arbeidstherapie. Het loopt heel anders. Wanneer Yvonne en ik haar kantoor binnenkomen, zit de arbo-arts triomfantelijk achter haar bureau. Voor haar ligt een kopie van het rapport van de keuringspsychiater. De arbo-arts heeft dit rapport ontvangen via het ABP. Het blijft onduidelijk waarom de arbo-arts dit rapport heeft gekregen. Ik heb er in ieder geval nooit toestemming voor gegeven. Ondanks dat ABP en arbo-dienst twee verschillende instellingen zijn, hebben zij blijkbaar een erg nauw contact. Het rapport ligt open bij de pagina waarin de keuringspsychiater schrijft dat ik 'begin 1996 weer hersteld zou zijn'. Deze zin is door de arbo-arts gemarkeerd. Voor haar is de zaak duidelijk: ik ben beter en haar problemen zijn opgelost.

Ik kan vertellen wat ik wil. Onder andere zeg ik dat:

- de keuringspsychiater al bijna een maand geleden heeft toegezegd de foutieve zin, waar de arbo-arts haar besluit op baseert, met spoed te corrigeren en ook de rest van mijn aanmerkingen te verwerken;
- de ABP-arts deze correcties toch al moet hebben ontvangen van de keuringspsychiater,
- ik met grote moeite slechts zo'n 15 uur aanwezig ben op mijn arbeidstherapeutische werkplek en
- ik nog te veel gezondheidsklachten heb en mijzelf nog lang niet hersteld acht.

De arbo-arts luistert niet naar mij, zij lijkt zelfs niet te willen luisteren. Ik stel de arbo-arts voor om samen naar de ABP-arts te gaan. Alle misverstanden kunnen dan direct worden opgelost. Een bijkomend voordeel van dit gesprek voor mij is, dat ik dan kennis kan maken met de ABP-arts want met hem heb ik nog helemaal geen persoonlijk contact gehad.

Dit gesprek is volgens de arbo-arts niet mogelijk en niet nodig. Zij zal alles bestuderen en, wanneer zij het nodig vindt, contact opnemen met de ABP-arts. Ik krijg nog wel te horen wat er gebeurt. Voor alle zekerheid maken de arbo-arts en ik, op mijn uitdrukkelijk verzoek, een afspraak op 15 december.

Verbluft staan we daarna buiten. De brochure van Stichting Ander Werk, mijn arbeidstherapeutische werkplek, heb ik nog wel aan haar kunnen geven. Over de arbeidstherapie is echter helemaal niet gesproken. Een toelichting op mijn gezondheidsklachten heeft de arbo-arts niet gevraagd. Bijzonder onbevredigend allemaal.

We logeren bij vrienden in Den Haag. Op 5 december ben ik weer Sinterklaas op de school waar Yvonne heeft gewerkt. Ik ben daar al zo'n jaar of vijf met veel plezier Sinterklaas. Sinds de crash vind ik dat jammer genoeg steeds moeilijker worden. Maar ik wil niet ook al moeten stoppen met deze traditie, ik ben al zoveel leuks kwijtgeraakt.

Mijn slechte gezondheid maakt mijn rol als Sinterklaas wel overtuigender. Ik zie slecht, loop moeilijk en moet veel rust nemen. Veel plezier heb ik deze keer niet, het 'gesprek' met de arbo-arts van de vorige dag spookt steeds door mijn hoofd. Ik ben deze keer blij dat de Sinterklaasdag voorbij is. Het zal, blijkt later, ook de laatste keer zijn, ik heb er geen energie meer voor.

Op 6 december slaap ik thuis lang uit en 's middags ga ik weer naar Stichting Ander Werk.

Hoe dichterbij het gebouw kom, hoe beroerder ik me voel. Al de negativiteit van de afgelopen periode, met als voorlopig dieptepunt het ‘gesprek’ met de arbo-arts, wordt me te veel. Ik moet me dwingen door te fietsen en het gebouw binnen te gaan. Ik heb maar een gevoel: waar doe ik het voor? Ik ben letterlijk misselijk van ellende. Ik zet door en ga naar binnen. Maar mijn hoofd is niet echt meer bij werken.

[k4]Darmklachten

Een paar dagen later ga ik voor het eerst sinds de crash met plezier naar de huisarts. Anderhalve week eerder ben ik, tijdens een tocht op de Dommel, met een kano omgeslagen en heb ik een slok Dommelwater binnen gekregen. Sinds deze slok heb ik diarree. Ik val veel kilo's af wat op zich mooi meegenomen is. Maar de diarree houdt maar niet op. Ik vind het tijd worden om naar de huisarts te gaan. Dat geeft me een goed gevoel: eindelijk kan ik eens duidelijke klachten bespreken, even voel ik me geen zeikerd meer die aan de crash allerlei vage klachten heeft overgehouden. Ik heb nooit kunnen denken dat ik nog eens blij zou zijn met darmklachten.

Na twee weken darmklachten en gewichtsverlies zakt mijn broek me letterlijk af. Figuurlijk zakt mijn broek af wanneer ik van het ABP de uitslag van de keuring ontvang. In het kort komt deze uitslag hierop neer: Ten Hove was ziek ten tijde van de keuring maar er is geen eindsituatie en eventueel kan ten Hove weer herstellen, dus heeft ten Hove geen recht op een uitkering.

Deze uitspraak is mede gebaseerd op het rapport van de keuringspsychiater, die blijkbaar nog steeds niet de afgesproken correcties aan het ABP heeft opgestuurd. Volgens de uitspraak ‘stemt de visie van de ABP-arts overeen met de visie van de keuringspsychiater’. Dat vind ik waanzin, want ik heb op geen enkele manier contact gehad met deze ABP-arts.

De ABP-arts heeft wel contact gehad met de arbo-arts en blijkbaar ook met het hoofd PZ van mijn ex-werkgever. De informatie van de ABP-arts is dus onvolledig, foutief, eenzijdig en partijdig.

[k4]Geen eindsituatie

Een andere waanzinnigheid is dat ik van het begin af aan heb aangegeven dat ik de keuring te vroeg vind, juist omdat er geen sprake is van een eindsituatie. En het ontbreken van een eindsituatie blijkt erg belangrijk te zijn in de onderbouwing van dit ABP-besluit.

Of het nu domheid is of opzet, maar blijkbaar was vooraf te voorzien dat het ABP in deze omstandigheden waarschijnlijk deze uitspraak zou doen. Ik krijg sterk het gevoel dat deze uitspraak ook de bedoeling was van mijn ex-werkgever en de arbo-dienst.

Het ABP-besluit is gedateerd op 6 december, twee dagen na het ‘gesprek’ met de arbo-arts.

Deze snelle opeenvolging van gebeurtenissen vind ik te toevallig om niet erg zenuwachtig te worden over de komende beslissing van de arbo-arts.

Ik bel dus zelf maar weer eens met de arbo-arts. Het wordt een verschrikkelijk telefoongesprek.

De arbo-arts verwijst naar het ABP-besluit, volgens haar is de zaak hiermee gesloten.

Ik leg aan de arbo-arts uit dat de ABP-keuring een andere procedure is dan waar zij voor verantwoordelijk is en dat zij ook zelf een besluit moet nemen. Dit lijkt zij niet te begrijpen. Ik word wanhopig, ook van zoveel domheid en ongeïnteresseerdheid. Ik ontplof helemaal, waarop de arbo-arts zegt dat zij niet meer met zo'n a-sociaal iemand verder wil spreken. Yvonne probeert het ook nog even, maar de arbo-arts heeft haar besluit genomen. Ze wil niet meer met mij praten.

Op 12 december ontvang ik twee brieven van de arbo-dienst:

- een 100%-betermelding per 1 januari 1996 (brief gedateerd op 8 december) en

- een brief van de arbo-dienst dat ‘verdere consulten ... niet langer noodzakelijk noch wenselijk’ zijn (brief gedateerd op 11 december).

Vooraf omdat beide brieven in een enveloppe zitten, heb ik het idee dat de 100%-betermelding op 11 december is geschreven maar opzettelijk 8 december als verkeerde datum heeft gekregen. Deze drie dagen verschil zijn erg belangrijk omdat ik volgens het personeelsreglement maar drie dagen de tijd heb om een bezwaar in te dienen. Ik ben erg wanhopig en meer wantrouwig dan ik de afgelopen jaren ooit geweest ben. Ik ga er dus vanuit dat mijn bezwaar tegen de betermelding zal worden afgewezen omdat ik officieel te laat zal zijn met het indienen van mijn bezwaar. Mijn wantrouwen wordt nog groter door de motivatie van de arbo-arts van de betermelding. Zij verwijst vooral naar de foutieve opmerking van de keuringspsychiater dat ik ‘begin 1996 weer normaal inzetbaar zal zijn’. Willens en wetens gebruikt dus de arbo-arts deze foutieve opmerking en dat terwijl ik haar dit heb uitgelegd. Een telefoontje van haar naar de keuringspsychiater zou voldoende zijn geweest om in ieder geval deze fout recht te zetten, maar zelfs daar lijkt ze te beroerd voor.

Mijn ex-werkgever is er, als uitvoerder van de sociale zekerheid, erg snel bij om de beslissing van de arbo-arts over te nemen. Volgens een besluit van 14 december zal mijn ex-werkgever mijn ziekengeld-na-ontslag per 1 januari 1996 stopzetten.

Het enige lichtpuntje in deze brief van mijn ex-werkgever is dat mij nu werd meegedeeld dat ik drie dagen de tijd heb om in beroep te gaan tegen het besluit van de arbo-arts.

Beroepsmogelijkheden tegen het besluit van mijn ex-werkgever worden niet aangegeven.

De hele situatie wordt voor mij verergerd omdat het er op lijkt dat alle uitspraken en beslissingen onpartijdig zijn en volgens verantwoorde procedures tot stand zijn gekomen. Maar dat is niet zo, bijvoorbeeld:

- ik krijg, tegen de afspraken in, het rapport van de keuringspsychiater niet te zien voordat hij dit aan het ABP opstuurt;
- ondanks weer een afspraak met hem, stuurt de keuringspsychiater het ABP geen correcties op zijn rapport;
- verwijst de arbo-arts naar de ABP-arts en omgekeerd,
- heeft de ABP-arts nooit met mij gesproken maar wel met de arbo-arts;
- is een bron van informatie voor beiden het hoofd PZ. Zij is helaas zeer vooringenomen tegen mij en, erger nog, een direct belanghebbende partij in deze zaak, want mijn betermelding bespaart mijn ex-werkgever veel geld en moeite.

Onafhankelijke informatie over mij lijkt niemand te willen hebben. Dit verwijt ik vooral de arbo-arts. Zij speelt een centrale rol maar lijkt vooral oog te hebben voor het kortetermijnbelang van mijn ex-werkgever.

[k2]6.5 Pijnbestrijding en bezwaar

Ook nu gaat het echte leven gewoon door. In het kader van mijn nekpijnbestrijding krijg ik op 12 december een proefblokkade. Door alle keurings- en uitkeringsontwikkelingen ben ik zo van de kaart, dat ik het resultaat van de proefblokkade niet goed kan beoordelen. Met de specialist spreek ik af, dat ik pas weer verder ga met de pijnbestrijding wanneer ik meer rust heb. De revalidatietraining gaat nu ook slecht. Ik ben nu zo kwetsbaar dat elke nekcoördinatieoefening mij teveel is. Ook de hoeveelheid uren die ik arbeidstherapeutisch kan werken, wordt nu snel minder.

Van mijn letselschadeadvocaat ontvang ik geen informatie waar ik in deze situatie iets mee kan doen. Zij verwijst mij door naar een collega-advocate die mij wel zal kunnen helpen met al deze socialezekerheidsproblemen. Gezien mijn goede contacten wil ik liever dat Van de Mark mij helpt. Maar de letselschadezaak en deze socialezekerheidsproblemen beïnvloeden elkaar te veel. Het is dus verstandiger om de problemen als eerste te laten behandelen door de collega van mijn letselschadeadvocaat. Maar dan wel in nauw overleg met Van de Mark, want hij kent mij en weet veel achtergrondinformatie. Zijn kosten zijn lager dan die van een advocaat en schadebeperking moet toch ook een uitgangspunt zijn in deze kwestie.

Op 15 december gaan Yvonne en ik weer naar Den Haag, nu om mijn bezwaar in te dienen bij mijn ex-werkgever. Ik kan het niet opbrengen om het gebouw van mijn ex-werkgever binnen te stappen om mijn bezwaar te overhandigen. Yvonne doet dit voor mij. Hierna gaan wij naar het advocatenkantoor om te praten met onze letselschadeadvocaat en haar collega, de socialezekerheidsadvocate.

[k2]6.6 Een goed begin

Het eerste gesprek met de socialezekerheidsadvocate verloopt goed. Op zich zegt dat niet zoveel want we hebben al zoveel goede eerste gesprekken gehad. Het bijzondere is, dat deze advocate ook echt wat nuttigs doet. Mijn ervaring tot op heden met de letselschadeadvocaat en -juristen is dat ik vaak kan zeggen wat ik wil, maar dat zij geen initiatief nemen om mijn opmerkingen en vragen na te trekken. Voor het eerst neemt deze socialezekerheidsadvocate wel het initiatief. Het belangrijkste op dit moment vind ik dat de keuringspsychiater zijn belofte, om zijn rapport te corrigeren, niet nagekomen is. Alle instanties verwijzen vooral naar dit rapport. De socialezekerheidsadvocate belt nu zelf met de keuringspsychiater. Hij bevestigt tijdens dit telefoongesprek mijn verhaal en belooft ook aan de socialezekerheidsadvocate deze opmerkingen snel op papier te zetten. Daar wacht hij natuurlijk weer mee, waarop de socialezekerheidsadvocate aan hem bevestigt wat er telefonisch besproken is.

Uiteindelijk schrijft de keuringspsychiater de aanvulling op zijn rapport. Maar hij houdt deze aanvulling nogal vaag. Ik ben dus blij met de brief van de socialezekerheidsadvocate die het gedraai van de keuringspsychiater duidelijk maakt. Nog belangrijker is voor mij, dat ik mij eindelijk serieus genomen voel, ook door mijn eigen advocate. En dat een advocaat actie onderneemt om feiten boven tafel te krijgen. Dit is een geruststellend idee want op 3 januari 1996 wordt mijn bezwaar tegen de arbeidsgeschiktheidmelding door de arbo-dienst behandeld.

[k4]Herdenking

Inmiddels is het bijna 21 december 1995: de derde herdenking van de crash. Dit jaar is er geen lotgenotenbijeenkomst georganiseerd in het weekend voor de herdenking. Dat vind ik jammer. Maar ik wordt zo in beslag genomen door al mijn andere problemen dat ik geen energie heb om zelf een bijeenkomst te organiseren. De herdenking wordt ook dit jaar voor mij weer overschaduwd door allerlei, juist ook juridische, ellende.

Een van de dagen voor de herdenking wordt op de televisie, bij TROS 2-Vandaag, een deel van een uitzending gewijd aan de crash en de gevolgen. Dit is in de jaren na de crash de eerste televisie-uitzending die ik zie waarin, naast 'partijdige' standpunten van slachtoffers en namens Martinair, ook een onafhankelijke mening (dr. Menno van Duin van het COT) te horen is.

[k4]Een slecht einde

De arbeidstherapie schiet er deze weken grotendeels bij in want ik ben alleen nog maar bezig met de komende behandeling van mijn bezwaar. Rond de kerstdagen zijn we een paar dagen bij mijn ouders in Zwolle. Ook daar ben ik vooral bezig met telefoontjes en voorbereidingen van het bezwaar. 1995 is zo hoopvol begonnen maar helaas waanzinnig slecht geëindigd.

[h]7 1996 - waanzin en totale ineenstorting

Het jaar 1996 wordt het jaar van de waanzin en mijn totale ineenstorting: waanzin op het gebied van recht en sociale zekerheid en mijn totale ineenstorting op het psychische vlak.

[k2]7.1 De commissie van geneeskundigen

Op 3 januari is de behandeling door een commissie van drie geneeskundigen van mijn bezwaar tegen mijn 100% betermelding. Natuurlijk gaat Yvonne mee. We zijn nog steeds verbijsterd door het gedrag van de arbo-arts. Daarom hebben we, voor de zitting van de commissie, inzage in mijn dossier gevraagd. We willen graag weten wat er allemaal in mijn dossier zit, want er moet toch een verklaring zijn voor het gedrag van de arbo-arts.

De gang van zaken op deze dag is, dat we eerst inzage krijgen in mijn dossier, daarna een van de commissieleden mij opnieuw zal keuren en we ten slotte een gesprek hebben met de voltallige commissie. Alle commissieleden blijken directe collega arbo-artsen van 'mijn' arbo-arts te zijn. Zelfs de schijn van onafhankelijkheid van deze commissie wordt niet opgehouden.

Mijn dossier ligt gekopieerd voor ons klaar. We mogen het inzien en later mee naar huis nemen. Een van de commissieleden is paraat voor mogelijke vragen. Dat doet hij op een prettige manier. De aantekeningen van de arbo-arts zijn voor ons niet te lezen. Op ons verzoek worden haar notities opnieuw gekopieerd en ze zijn nu wat leesbaarder maar nog steeds niet echt duidelijk. De inhoud van het dossier vinden wij verbijsterend en geeft een goede verklaring voor het negatieve gedrag van de arbo-arts. Een paar punten uit het dossier:

- mijn ex-werkgever heeft bij mijn ziekmelding in mei 1995 al direct de toon gezet door de verklaring van het hoofd PZ dat 'Ten Hove altijd met spelletjes bezig is'. Ik weet natuurlijk alleen maar wat de arbo-arts opgeschreven heeft maar ik ga ervan uit dat hoofd PZ nog veel meer vuil over mij heeft gespuid om de arbo-arts te beïnvloeden. Zover ken ik het hoofd PZ inmiddels wel;
- uit een handgeschreven verslag van juni 1995 van de arbo-arts aan hoofd PZ blijkt de nauwe, weinig professionele, relatie tussen beiden: de arbo-arts spreekt hoofd PZ met haar voornaam aan. In dit verslag schrijft de arbo-arts ook onjuistheden, over mij en Yvonne. Dit verslag is volgens mij dan ook in strijd met het medisch beroepsgeheim. In dit verslag schrijft de arbo-arts onder andere dat de neuropsycholoog die mij behandelt, zou hebben gezegd dat hij het idee heeft dat 'Ten Hove, hem (de neuropsycholoog) en de arbo-arts tegen elkaar uitspeelt'. Wanneer ik dit lees, ontplof ik. Ik denk open gesprekken te voeren met de neuropsycholoog en hij heeft mij dit nooit verteld. Ik bel hem meteen op. Hij herinnert zich het gesprek met de arbo-arts nog goed. Hij vertelt mij dat het 'tegen elkaar uitspelen' de vastgezette opvatting van de arbo-arts zelf is, het is hem niet gelukt haar dat uit het hoofd te praten. Dat stelt me gerust, mijn vertrouwen in de neuropsycholoog blijft ongeschonden en dat is toch een eerste voorwaarde voor een geslaagde behandeling;
- in het dossier ontbreken allerlei brieven die ik aan de arbo-arts heb gestuurd, zoals mijn verzoek om toestemming tot arbeidstherapie en een kopie van de reactie op het onjuiste en onvolledige rapport van de keuringspsychiater, terwijl mijn betermelding door de arbo-arts voor een groot deel juist op dit rapport gebaseerd is;
- in het dossier ontbreken ook notities over gesprekken van de arbo-arts met onder andere de ABP-arts.

Na het lezen van dit verbijsterende dossier ben ik door de inhoud gerustgesteld omdat mijn gevoel van onbehagen over het gedrag van de arbo-arts terecht is. Met mijn mensenkennis is dus gelukkig niets mis, want door het gedrag van de arbo-arts ben ik toch weer aan mezelf gaan

twijfelen. Na het lezen van dit dossier is het voor mij duidelijk dat ik bij haar nooit een eerlijke kans heb gehad.

Ik raak erg verward door de reactie van het commissielid dat ons begeleidt bij de dossierinzage wanneer wij hem vertellen over onze mening over het dossier. Hij reageert namelijk alsof zo'n onvolledig dossier volkomen normaal is. Ik weet niet meer waar ik aan toe ben en wat recht en wat krom is in deze wereld.

Ik mis de tegenwoordigheid van geest om de keuring door de commissie uit te laten stellen tot mijn dossier compleet en juist is. Wel meld ik aan het commissielid dat wij zeer veel vraagtekens en opmerkingen bij het dossier en de werkwijze van de arbo-arts hebben en dat wij hierover met de voltallige commissie willen praten voor een besluit wordt genomen. Dit verzoek zal hij overbrengen aan de voorzitter van de commissie. Hierna hebben we een uur de tijd om even bij te komen voor de keuring door een ander commissielid.

Deze keuring onderga ik gelaten. Ik ben nog helemaal van slag door wat ik gelezen heb in mijn dossier en de gesprekken met de arbo-arts zijn ook nog te vers in mijn geheugen. Ik heb vooral het gevoel als een verdachte verhoord te worden. Het is een vriendelijk verhoor, maar toch een verhoor. Ook deze keuring sluit ik af met het verzoek om voor hun besluit met de voltallige commissie te mogen praten.

Na een korte tijd worden Yvonne en ik bij de commissie binnen geroepen. Hoewel het ons eigenlijk niet meer verbaast, zijn we toch vervelend verrast: de commissieleden hebben het niet nodig gevonden om met mij te praten voor hun besluit. Ons wordt verteld dat ik nu voor 50% arbeidsgeschikt ben verklaard in plaats van 100%. Verdere 'begeleiding' zal via de vestiging Eindhoven van de arbo-dienst gebeuren, dat is beter voor mij. Daar ben ik het wel mee eens.

Na deze uitspraak mogen wij met de commissie napraten. De voorzitter, die ik verder nog helemaal niet heb gesproken, vertelt dat hij af mag gaan op wat in het dossier zit. De ontbrekende stukken en al mijn vragen en opmerkingen zijn voor hem niet van belang. Ik voel mij in dit nagesprek door deze voorzitter niet serieus genomen, geschoffeerd en gekleineerd. Het heeft geen enkele zin om met deze commissieleden door te praten. Ik zeg dat ik mij door hen, ook letterlijk, op een doodlopende weg geplaatst voel.

Ik vraag om informatie over de klachtenprocedure. Na veel zoeken kreeg ik een kopie van een interne handleiding over een klachtenprocedure mee, meer is er niet. Erg onprofessioneel allemaal!

Op 9 januari informeert de arbo-dienst mijn ex-werkgever schriftelijk over de conclusies van de commissie. Een dag later stuurt mijn ex-werkgever mij een bericht dat mijn ziekengeld-na-ontslag nu 50% bedraagt en dat ik voor de andere helft werkloos ben en wachtgeld moet aanvragen. Informatie over verdere beroepsmogelijkheden geeft mijn ex-werkgever niet. Weer wat later krijg ik bericht dat mijn begeleiding door de arbo-dienst toch in Rijswijk moet gebeuren. Omdat onder andere 'de bestaande overlegstructuren met de diverse betrokken instanties bekend en voorhanden zijn' vindt mijn ex-werkgever dat de verdere begeleiding door de arbo-dienst niet in Eindhoven mag gebeuren. Mijn belang is van geen belang.

Voor mijn wachtgeldaanvraag heb ik mij meteen aangemeld bij het Arbeidsbureau. Het is een vernederende ervaring: zonder enige privacy moet ik allerlei persoonlijk informatie geven en gelijk uitleggen dat ik me te ziek voel om te kunnen werken. Ook op de wachtgeldaanvraag vermeld ik dat ik mijzelf ziek vind en dus niet kan werken.

Van arbeidstherapie komt steeds minder terecht en de revalidatietraining gaat slecht. Zelfs de clubkampioenschappen tafeltennis moet ik eerder verlaten omdat ik zo duizelig ben dat het mij nauwelijks meer lukt om het balletje te raken.

[k2]7.2 Juridische problemen en een medische flop

Ik overleg met mijn advocaten over het bezwaar dat aangetekend moet worden tegen de beslissing van december 1995 van het ABP en het beroep tegen de beslissing van januari 1996 van mijn ex-werkgever.

Ook nu vind ik het weer vervelend dat mijn advocaten blijkbaar geen eigen medisch adviseur hebben met wie zij kunnen overleggen. Het worden dus allebei strikt juridische procedures terwijl mijn vragen juist op het medische vlak liggen. Door alle veranderingen in het stelsel van sociale zekerheid en de onduidelijke juridische status van mijn ex-werkgever begin ik niet met een gerust gevoel aan deze procedures. Maar ik zie geen andere mogelijkheid en ik moet toch kunnen vertrouwen op het oordeel van mijn advocaten. Zij beginnen toch geen zinloze procedure, is mijn gedachte.

De arbo-dienst noch mijn ex-werkgever laten iets van zich horen over de verdere begeleiding. Een ding wordt mij al snel duidelijk: het stelsel van sociale zekerheid geeft mij nauwelijks sociale zekerheid. Ik heb het gevoel er alleen voor te staan en ik ben ten einde raad.

Via de neuropsycholoog kom ik in contact met een hoogleraar/zenuwarts. Een zenuwarts is zowel neuroloog als psychiater, het is dus een specialist die mijn problemen van twee kanten zou kunnen bekijken. Daarnaast heb ik tot nu toe vooral baat gehad bij actieve academici. Ik hoop dat ik deze hoogleraar kan interesseren voor mijn problemen. Ik kan een afspraak met hem maken via een maatschap waar hij aan verbonden is. Telefonisch heb ik mijn doel al uitgelegd, ik wil vooral een 'second opinion' over de gestelde diagnoses, met name de socialezekerheidsdiagnoses en begeleiding in mijn herstelproces.

Eind januari heb ik (samen met Yvonne) mijn eerste afspraak met hem. We hebben eerst een voorgesprek met een psychotherapeute. Dit gesprek duurt lang en we vinden het vreemd hoeveel en welke vragen zij stelt. Wanneer we daar iets over vragen, blijkt dat er een fout is gemaakt: de psychotherapeute heeft per ongeluk de opdracht gekregen om een intakegesprek te houden voor een behandeling. Ons worden excuses gemaakt en we komen alsnog bij de zenuwarts terecht. Er is nu weinig tijd over, dus dit gesprek duurt maar kort. Tijdens dit gesprek voelen we ons niet op ons gemak. Het bureau waar hij achter zit, is voor ons letterlijk en figuurlijk een barrière. De ongeduldige manier waarop hij door mijn medisch dossier bladert, geeft ons het gevoel dat ik een verstokte hulpzoeker ben waar eigenlijk niets mee aan de hand is.

Tijdens het gesprek begrijpen wij dat hij ook andere Faro-overlevenden heeft behandeld.

Ondanks ons ongemakkelijk gevoel over zijn werkwijze maken we toch een afspraak voor een volgend gesprek. Hij zal het dossier dan hebben doorgelezen.

Opvallend is het ontzag waarop de psychotherapeute over deze zenuwarts/hoogleraar spreekt. We hebben het gevoel dat hij een soort van halfgod is waarover alleen in hoofdletters gesproken wordt.

Voor de volgende afspraak moeten we weer bijna een maand wachten. Omdat het eerste gesprek verkeerd is gegaan, word ik onrustig. Onze ervaring van de afgelopen jaren is dat een fout binnen een organisatie meestal niet eenmalig is, meestal gaat er dan meer fout. De ochtend van de afspraak bel ik voor alle zekerheid om te horen of er geen nieuwe misverstanden zijn.

Het is maar goed dat ik bel: ik krijg doodleuk te horen dat de afspraak al een tijdje geleden is verzet naar een week later. Het secretariaat dacht dat de psychotherapeute mij dat had doorgeven, de psychotherapeute dacht het omgekeerde. Excuses worden nu nauwelijks gemaakt, want de hoogleraar is het belangrijkste. Dat moet ik toch begrijpen! Vooral over de gemakzuchtige manier waarop mij dit allemaal wordt verteld, ben ik diep geschokt en verbijsterd. Ook hier is mijn belang van geen belang.

Voor het eerst heb ik nu bewust last van psychosomatische klachten: ik ben letterlijk verstijfd van angst, schrik, verontwaardiging en machteloosheid. Een tijdje kan ik nauwelijks lopen of me bewegen. Ik heb hierna nog lang last van spierpijn.

Ik laat het tweede gesprek toch maar doorgaan. Weer is het bureau een barrière, weer bladert hij ongeduldig in mijn dossier. Ik hoor nu dat ik last heb van posttraumatische stress, maar dat ik vooral last van mijzelf heb. Ik voel mij enorm getergd tijdens dit gesprek. Zelfs de manier van vragen over de wijze waarop ik in het toestel bewusteloos ben geraakt, voel ik als een beschuldiging. Ik heb altijd gedacht dat ik bewusteloos ben geraakt doordat de purser tijdens de crash tegen mij aanvloog. Maar volgens hem kan dat niet omdat je je nooit kunt herinneren waardoor je bewusteloos raakt. Ik krijg het gevoel dat hij zelfs aan mijn bewusteloosheid twijfelt. Hij helpt mij niet om samen met mij een andere oorzaak van mijn bewusteloosheid te zoeken.

Opeens wordt het me allemaal te veel, ik ontplof helemaal. Ik spring op en weet van frustratie niet meer wat ik nog kan doen. Ik weet niet precies wat er gebeurt maar ik ga helemaal door het lint. Letterlijk en figuurlijk lijk ik tegen een muur op te lopen. Het gesprek is hierna heel snel afgelopen en we staan zo weer buiten. Ik ben helemaal kapot. In zijn rapportage over mij noemt hij mij onder andere gedecompenseerd. Dan gaat het niet goed met je. Ik kan me nog voorstellen dat de hoogleraar mij opzettelijk probeerde om een reactie te krijgen. Onbegrijpelijk vind ik dat hij mij zomaar weg liet gaan zonder een positieve afsluiting of aanmoediging.

Overigens was dit eenzelfde soort van uitbarsting als ik een paar maanden eerder had in het telefoongesprek met de arbo-arts. De arbo-arts trok hieruit toen de verkeerde conclusie om niet meer met mij te willen praten en hield vast aan haar 100%-betermelding. Ik vind het een ernstige zaak dat deze arbo-arts blijkbaar zo slecht met emoties om kan gaan, dat zij niet de juiste conclusies uit mijn emoties kan trekken. Met een klein beetje meer moeite en goede wil, had de arbo-arts kunnen constateren dat dit gedrag niet bij mij past en dat ik dus een groot probleem heb. Nu schrijft zij in haar dossier onder andere: 'Betrokkene ... gaat weer eens ontzettend tegen mij tekeer.'

De twee dagen na dit gesprek heb ik gelukkig weer een Avatartraining. Ik heb dit nog nooit meegemaakt: ik kan het woord 'ik' niet meer zeggen, zo kapot ben ik. Henriëtte, een van de trainsters, helpt me deze dagen om weer bij mezelf te komen.

De rapportages die naar aanleiding van deze gesprekken zijn gemaakt, zijn noch voor mijn ex-werkgever, noch voor de arbo-dienst noch voor het ABP reden om mij te begeleiden. De contacten met de psychotherapeute sudderen nog een paar maanden door, maar er gebeurt verder niets. Uiteindelijk besluit ik de contacten te stoppen. Dat is het voordeel wanneer je zelf opdrachtgever bent.

[k2]7.3 Kafka

Mijn leven wordt steeds meer een kafkaiaans juridisch drama: alle zaken hangen met elkaar samen maar worden los van elkaar behandeld. De inschakeling van advocaten lijkt de problemen juist te verergeren.

In de letselschadezaak zit geen enkele vooruitgang. De crash is al meer dan drie jaar geleden en de financiële aansprakelijkheid van Martinair is beperkt tot maximaal f 250.000 per persoon. We geloven steeds minder in de geluiden vanuit de ARS dat de werkelijke aansprakelijkheid van Martinair nu echt bijna aangetoond is en dat Martinair alle schade zal moeten vergoeden. Wij vinden onze schade zo duidelijk dat, wat ons betreft, Martinair meteen kan uitbetalen. We hebben al zo veel aan ons hoofd. Door de schade met Martinair af te wikkelen, hopen we iets rust te krijgen.

We willen deze rust echter niet meer tegen elke prijs kopen. De afgelopen jaren hebben wij onze lessen wel geleerd. Zowel Yvonne als ik hebben ons allebei beter gemeld om ontslag te kunnen nemen en dat heeft onze gezondheid niet geholpen. Ook onze verhuizing naar Eindhoven heeft ons duidelijk gemaakt dat de drukte van het westen niet de oorzaak van onze problemen was, maar dat wij door onze problemen niet meer met de drukte van het westen konden omgaan. Kort gezegd: de gevolgen van de crash zijn voor ons nog net zo ernstig als voor onze betermelding en verhuizing. We willen ons niet met een fooi van Martinair laten afschepen.

Door het gedrag van onze letselschadeadvocaat zijn we bang dat we wel hooguit een fooi zullen ontvangen. Wij hebben wel vertrouwen in de letselschadejurist die onze financiële schade zal berekenen.

Hij overtuigt ons op een simpele wijze dat hij nog niet voldoende gegevens heeft om de financiële schade te kunnen bepalen. Het percentage arbeidsongeschiktheid is blijkbaar het belangrijkste uitgangspunt voor het bepalen van de financiële letselschade. Juist over mijn arbeidsongeschiktheid ben ik het oneens met mijn ex-werkgever/arbo-dienst en het ABP. Eerst moet daar dus duidelijkheid over zijn voor we verder kunnen gaan met de letselschadezaak. Van de letselschadeadvocaat hebben we dit nooit begrepen.

Wij krijgen steeds meer twijfels over de kennis en kunde van de letselschadeadvocaat. Ook door de manier waarop zij omgaat met onze ongevallendeckingszaak wordt zij voor ons steeds meer ongelooftwaardig.

Onze ziektekosten- en reisverzekering heeft ook een ongevallendeckking. In 1994 zijn wij gekeurd voor de ongevallendeckking. Er zijn twee hoofdproblemen voor de uitkering van de ongevallendeckking. Wij zijn het oneens met de verzekeringsmaatschappij over de uitslag van de keuringen, ook omdat wij te vroeg gekeurd zijn en er nog geen duidelijkheid is over de werkelijke gevolgen van de crash en de hoogte van het verzekerde bedrag.

Daarnaast vinden wij dat de verzekeringsmaatschappij negatieve stemmingmakerij bedrijft.

[kaderkop]Vergoeding kosten

[kader]Yvonne is in behandeling bij een psychologe. Volgens de verzekeringsvoorwaarden worden deze kosten niet vergoed. Maar soortgelijke kosten van mij zijn in 1993 wel vergoed. Wij dienen dus ook Yvonne's kosten in. Dit wordt afgewezen onder verwijzing naar de voorwaarden. Wij zijn te moe om zelf dit soort dingen recht te zetten, de letselschadeadvocaat zal dit voor ons regelen.

De letselschadeadvocaat meldt aan de verzekeringsmaatschappij dat mijn kosten in 1993 wel vergoed zijn en dat, wat ons betreft, dus ook Yvonne's kosten vergoed kunnen worden. De verzekeringsmaatschappij stuurt een brief terug met onder andere de opmerking 'deze kosten worden en werden niet door ons vergoed dus ook niet aan de heer Ten Hove!'

Via de letselschadeadvocaat stuur ik een kopie van een vergoedingsspecificatie waaruit blijkt dat aan mij die kosten wel vergoed zijn. Daar kan de jurist van de verzekeraar niet om heen, dus nu komt de reactie: 'blijkbaar hebben wij die kosten van Ten Hove wel vergoed als een coulance-uitkering, maar nu doen we het niet meer'! Waarom zegt zo'n verzekeringsmaatschappij dat dan niet meteen? Schade lijden is al erg genoeg, waarom moeten slachtoffers zo extra onzeker gemaakt worden?

Ik bewaar veel spullen, dus ik kan aantonen wat er gebeurd is. Wanneer ik deze papieren al had weggegooid, had ik als leugenaar of in ieder geval als fantast te boek gestaan. Deze gang van zaken had de letselschadeadvocaat duidelijk moeten maken op welke manier deze verzekeringsmaatschappij omgaat met schadevergoedingen.[einde kader]

[k4]Ongevallendekking

In 1995 ontvingen we een aanbod tot uitkering van de ongevallendekking. Omdat er voor ons nog zo veel onduidelijk is, kunnen wij dit aanbod niet accepteren. Via de letselschadeadvocaat sturen wij de verzekeringsmaatschappij aanvullende medische informatie. Een tijd lijkt er weinig te gebeuren. Wel krijgen we bericht dat de verzekeringsmaatschappij niet meer kan zien dat Yvonne ook verzekerd is, dus we sturen een kopie van hun eigen polis waar dit duidelijk op staat.

In het voorjaar van 1996 krijgen we een nieuw aanbod. De schade-uitkering is iets verhoogd en er wordt verwezen naar een rapport dat zou zijn opgemaakt door een medisch expertisecentrum.

Via de letselschadeadvocaat vragen wij een kopie van dit rapport. Wat blijkt, de verzekeringsmaatschappij heeft alle rapportages, ook die waar wij het niet mee eens zijn, opgestuurd naar het medisch expertisecentrum. Een keuringsarts daar heeft alles nog eens gelezen en, zonder met mij te praten, een prachtig nieuw rapport geschreven. Een van de conclusies is: 'Echte aanwijzingen voor een posttraumatisch stresssyndroom lijken echter niet te bestaan...'. In de automatiseringswereld is een bekend gezegde: de rommel die je in een systeem stopt, komt er ook weer uit. Dat geldt ook voor dit rapport. Het ergste vind ik, dat ook dit rapport een schijn van objectiviteit heeft. Dat artsen zich hiervoor laten lenen kan ik niet snappen. Nu blijkt weer hoe lastig het is dat de letselschadeadvocaat geen medisch adviseur inschakelt. Er komt een hele discussie over dit rapport tussen haar en een jurist van de verzekeringsmaatschappij. Hoezo kennis van zaken? Hoezo medisch geheim?

Het nieuwe uitkeringsaanbod van de verzekering is berekend als een percentage invaliditeit van het verzekerd bedrag. Dit percentage is geadviseerd door de arts van het medisch expertisecentrum. Er is nog steeds gesteggel over de hoogte van het verzekerde bedrag maar wij willen in ieder geval weten of het bepaalde percentage invaliditeit reëel is. Dat vragen wij dus aan de letselschadeadvocaat. Zij kan ons daar geen enkele duidelijkheid over geven, dit vergroot onze onzekerheid weer. We besluiten het aangeboden percentage invaliditeit toch maar te accepteren want we willen wat zaken afwerken. We hebben al genoeg ellende aan ons hoofd.

Zelfs de praktische afwerking door de letselschadeadvocaat van deze zaak vinden wij bedroevend. We krijgen het idee dat de letselschadeadvocaat de stukken meestal ongezien aan ons doorstuurt of in ieder geval niet goed leest. Wij moeten zelf erg blijven opletten en correcties aanbrengen op de vaststellingsovereenkomsten van de verzekeringsmaatschappij. Volgens de

letselschadeadvocaat moeten we niet alles zo letterlijk opvatten als het geschreven staat. Dat kan wel zo zijn, maar wij willen de tekst toch gecorrigeerd zien om toekomstige problemen te voorkomen.

Van ellende neem ik uiteindelijk zelf maar contact op met de juriste van de verzekeringsmaatschappij, want er blijft maar onduidelijkheid over de hoogte van mijn verzekerde bedrag. Ik heb alles al een paar keer uitgelegd aan de letselschadeadvocaat. Het enige gevolg hiervan is een warrige correspondentie over voorwaarden en artikelen tussen haar en de juriste van de verzekeringsmaatschappij. Nadat ik alles zelf aan deze juriste heb uitgelegd, wordt de zaak gelukkig snel en goed geregeld.

De socialezekerheidsadvocate doet het niet veel beter. In de sociale zekerheid spelen voor mij drie zaken die direct met elkaar verband houden:

- ziekengeld na ontslag, uitvoering door mijn ex-werkgever/arbo-dienst;
- wachtgeld, uitvoering door USZO;
- invaliditeitspensioen, uitvoering door ABP

De stand van zaken in het voorjaar van 1996 is dat ik in januari 1996 voor 50% ziek ben verklaard, vanaf januari 1996 ik slechts 50% van mijn salaris als ziekengeld ontvang en er moet beroep worden aangetekend tegen deze beslissing.

Wat betreft de door de ex-werkgever vereiste wachtgeldaanvraag voor 50%: deze heb ik in januari 1996 aangevraagd met mijn opmerking dat ik mij 100% ziek acht. Een antwoord heb ik nog niet ontvangen.

Er is bezwaar aangetekend tegen de uitspraak van december 1995 betreffende het invaliditeitspensioen en in april 1996 moet ik op een hoorzitting verschijnen.

[k4]Ziekengeld-na-ontslag

Vanaf januari 1996 ontvang ik slechts de helft van mijn salaris, na februari ontvangt Yvonne helemaal niets meer. Onze kosten gaan gewoon door en worden, door alle problemen, steeds hoger. Onze advocaten en de uitvoerders van de sociale zekerheid lijken zich daar geen enkele zorg over te maken. Gelukkig hebben wij wat geld achter de hand, ook door de verkoop van ons huis, maar dat geld raakt op deze manier snel op. Wij worden door deze financiële zorgen extra onzeker.

De onduidelijke juridische status van mijn ex-werkgever en het gebrek aan informatie over de regeling 'ziekengeld-na-ontslag' maakt het voor de socialezekerheidsadvocate onduidelijk waar zij beroep moet aantekenen. Zij kiest voor beroep bij de bestuursrechter omdat mijn ex-werkgever naar allerlei ambtenarenregelingen verwijst.

Voor mijn ex-werkgever en zijn advocate lijkt de behandeling van mijn beroep inzake de uitvoering van ziekengeld-na-ontslag niet alleen een financiële kwestie te zijn maar steeds meer een prestige-kwestie te worden. Helaas laten de socialezekerheidsadvocate en ik zich hierdoor op sleeptouw nemen. De officiële gang naar de bestuursrechter wordt steeds weer uitgesteld voor nader overleg door de advocaten. Voor mij wordt steeds duidelijker dat mijn ex-werkgever (in het bijzonder het hoofd PZ) als eigen risicodragers van de ziekengeldregeling diverse petten draagt, want mijn ex-werkgever maakt als 'wetgever' eigen regels en voert die regels als 'uitvoeringsinstantie' zelf uit op basis van beslissingen die hij neemt over mijn ziektepercentage die wordt bepaald door de arbo-dienst van mijn ex-werkgever mede op basis van informatie van mijn ex-werkgever. Ik kan niet begrijpen dat er geen eisen worden gesteld aan, en dat er geen

onafhankelijk toezicht is op amateur-verzekeraars (zoals mijn ex-werkgever die als eigenrisicodragers voor de sociale zekerheid optreden).

Voor mijn gevoel is dit strijdig met alle basisrechtsregels in onze maatschappij. Blijkbaar is deze gang van zaken heel normaal, want de socialezekerheidsadvocate wordt hier koud noch warm van.

Ik probeer de socialezekerheidsadvocate ervan te overtuigen contact op te nemen met onafhankelijke personen die in de afgelopen jaren met mij en mijn ex-werkgever contact hebben gehad. Deze personen kunnen de vooringenomenheid van mijn ex-werkgever tegen mij bevestigen. Mij lijken deze verklaringen van belang in de procedure. Ook lijkt het mij verstandig om informatie over mij te vragen bij mijn contactpersonen bij het outplacementbureau en bij de Stichting Ander Werk. Deze contactpersonen kunnen onafhankelijke informatie over mijn huidige functioneren geven.

Mijn idee is om mijn zaak op deze manier verder te versterken, zodat mijn ex-werkgever zich gedwongen zal zien in redelijk overleg tot overeenstemming te komen om een rechterlijke uitspraak te vermijden. De informatie zouden we ook kunnen gebruiken bij het ABP-bezwaar. De socialezekerheidsadvocate lijkt nu ook getroffen te zijn door het Faro-virus: feiten controleren die ik haar vertel, zoals ze in december 1995 nog wel goed heeft gedaan bij de keuringspsychiater, is er niet meer bij. De socialezekerheidsadvocate ziet niets in mijn plan. Volgens haar zal een rechter dit soort verklaringen toch niet accepteren en dus heeft dit ook geen enkele zin.

Voor mij is deze opvatting van de socialezekerheidsadvocate erg verwarrend en onzeker makend: blijkbaar mag mijn ex-werkgever op allerlei manieren de procedure beïnvloeden, ook door mij ongestoord zwart te maken. Ik mag dat niet aan de kaak stellen. Ik moet weer eens lijdzaam afwachten tot de klap zal vallen.

[k4]Wachtgeldregeling

Van de uitvoerder van de wachtgeldregeling (USZO) hoor ik al maandenlang niets. De socialezekerheidsadvocate vindt dat heel normaal en vindt dat we rustig moeten afwachten. Deze onzekerheid is niet alleen financieel maar vooral ook geestelijk voor ons een grote belasting, maar dat lijkt niemand te interesseren. Gelukkig grijpt een vriendin in. Zij kan al het getreuzel niet meer aanzien. Zij heeft zelf contacten binnen de USZO en neemt met mijn toestemming contact op. Wat blijkt, voor de USZO is de zaak duidelijk: ik heb nog geen recht op wachtgeld want mijn ex-werkgever moet mij 100% ziekengeld-na-ontslag doorbetalen. Zelfs de regeling die mijn ex-werkgever moet uitvoeren, wordt met naam genoemd. Ook mijn verdere reïntegratiebegeleiding moet vanuit mijn ex-werkgever gebeuren.

Ik vertel dit verhaal aan de socialezekerheidsadvocate. Nu gebeurt er iets wat zich zou herhalen: de socialezekerheidsadvocate controleert het verhaal en bevestigt dat weer aan mij alsof ze het grotendeels zelf uitgezocht heeft. Gelukkig heb ik die vriendin waar ik op terug kan vallen wanneer ik meer wil weten, dat werkt een stuk sneller.

De USZO stuurt nu ook een officieel besluit over het niet-toekennen van wachtgeld.

De socialezekerheidsadvocate wil daar weer tegen in beroep gaan maar nu komt het kafkaïaanse echt om de hoek kijken. Ik heb geen recht op wachtgeld omdat de USZO vindt dat ik recht heb op 100% ziekengeld en krijg maar 50% ziekengeld uitbetaald omdat mijn ex-werkgever vindt dat hij niet meer hoeft te betalen. Een uitspraak van de bestuursrechter over het standpunt van mijn ex-

werkgever zal nog lang op zich laten wachten. Langer dan de termijn die ik heb om bezwaar tegen de wachtgelduitspraak in te dienen.

Mijn vertrouwen in de creativiteit van de socialezekerheidsadvocate is behoorlijk gedaald dus ik bel zelf met een medewerkster van de USZO. Zij bevestigt mijn gedachte dat een bezwaar tegen de wachtgeldbeslissing pas zin heeft nadat de bestuursrechter een uitspraak heeft gedaan over het ziekengeld-na-ontslag. Wanneer ik nú toch een bezwaar indien, moet de USZO dit bezwaar volgens alle regels gewoon afwijzen. Voor deze wachtgeldzaak moet ik dan ook al een officiële procedure aanspannen. Een doodlopende weg. Gelukkig voor mij, heeft zij al vaker te maken gehad met mijn ex-werkgever dus zij kan mijn problemen goed begrijpen. Samen komen wij tot een werkbare oplossing: ik dien een bezwaar in tegen de wachtgelduitspraak, maar tegelijkertijd vraag ik om uitstel van behandeling van dit bezwaar tot na officiële duidelijkheid over mijn ziekengeld-na-ontslag. Zo gezegd, zo gedaan. Door ingrijpen van een vriendin en persoonlijk overleg van mij met een medewerkster van de USZO is er iets meer duidelijkheid en rust gekomen.

[k4]Invaliditeitspensioen

Behalve het ziekengeld-na-ontslag en de wachtgeldaanvraag speelt ook nog mijn bezwaar tegen de ABP-uitspraak over mijn invaliditeitspensioen. De socialezekerheidsadvocate, Yvonne en ik hebben ons uitgebreid voorbereid op de hoorzitting hierover. Vlak voor deze hoorzitting komen we bij elkaar om gegevens uit te wisselen.

De socialezekerheidsadvocate heeft een pleitnota gemaakt waarin zij onder andere verwijst naar een verslag van een congres in mei 1995 over (populair gezegd) het ‘whiplashletsel’. Hoewel ik niet alles begrijp, vind ik het verslag over het algemeen leesbaar en verhelderend.

Onder andere lees ik dat verzekeringstechnische rapportages over onder andere whiplashletsel opgedragen worden aan specialisten als neurologen, orthopedisch chirurgen, revalidatieartsen en zenuwartsen. Dit vind ik heel interessant want de ABP-arts heeft mijn keuring opgedragen aan een psychiater en een psychiater wordt niet genoemd als een specialist die echt iets over whiplashletsel zou kunnen zeggen.

Waarom heeft de ABP-arts (die mij nooit gesproken heeft) voor juist deze keuringspsychiater gekozen? Heeft dat te maken met de gekleurde informatie die hij kreeg van het hoofd PZ en van de arbo-arts? Ik zal het wel nooit te weten komen.

Het lijkt mij wel aannemelijk dat de ABP-arts beïnvloed is door het gecreëerde vooroordeel. Dit vooroordeel beïnvloedde zijn beoordeling van mijn zaak en zijn keuze voor de keurend specialist. En deze keuze beïnvloedde weer het uiteindelijke oordeel. En zo is de cirkel rond: het vooroordeel bepaalt het oordeel!

Tijdens de hoorzitting ben ik wanhopig, afwezig, volledig van de kaart en moet ik janken.

De socialezekerheidsadvocate houdt een vooral juridisch verhaal. Ook nu blijkt weer het nadeel dat de socialezekerheidsadvocate niet terug kan vallen op een medisch adviseur die kan helpen een specialist te vinden die wel wat zinnigs over mijn situatie kan zeggen.

Al met al is de hoorzitting een teleurstelling met als enig lichtpuntje dat wij ons veel menselijker behandeld voelen dan tijdens de zitting van de drie arbo-artsen in januari.

De hoorzitting was in Den Haag, na afloop gingen wij met de socialezekerheidsadvocate naar Bodega De Posthoorn. Onder het genot van koffie met appelgebak bekijken wij andere klanten en

bespreken wij de hoorzitting. De uitspraak op het bezwaar zal, volgens de officiële regels, na maximaal twee maanden komen. Weer twee maanden onzekerheid!

Wat rest, is de nog steeds onbeantwoorde vraag: welke socialezekerheidsinstantie is nu eigenlijk verantwoordelijk voor mijn begeleiding? Want met mij gaat het steeds slechter!

[k4]Gezondheidsachteruitgang en angst

Mijn gezondheid gaat hard achteruit. Ik probeer arbeidstherapeutisch te blijven werken maar dat gaat steeds slechter. Als het mij al lukt naar kantoor te komen, ben ik meestal zo van de kaart over iets dat ik niet aan werken toe kom. Het blijft vaak bij praten met andere vrijwilligers.

Gelukkig helpt juist dat praten mij enorm: ik stel me ook open voor de levensverhalen van anderen en krijg steeds meer respect voor de veerkracht van de individuele mens.

Als het me al lukt om nog wat te werken, zijn de gevolgen voor mij daarna vaak erg groot.

Meestal lukt het mij om net voldoende concentratie op te brengen iets te doen en/of met anderen te praten. Op het moment dat ik op de fiets stap om naar huis te rijden, stort ik vaak helemaal in. Dit instorten noem ik 'uitval'. Het gevaarlijke van deze uitval is, dat ik het niet aan voel komen. Ik word er steeds door overvallen.

In de loop van de maanden herken ik min of meer een patroon:

- de eerste uitvaldag ben ik geestelijk helemaal van de kaart. Ik ben onzeker, depressief, emotioneel, kan verkeerssituaties niet meer inschatten en dergelijke. Het ergste is dat ik dan wel eens voor verkeerslichten moet wachten en bij mezelf denk 'stap ik voor die vrachtwagen, of niet?'. Ik heb geen bewuste doodswens maar de gedachte dringt zich aan me op. Ik heb ook geen enkele behoefte om voor die vrachtwagen te stappen. Maar toch, de gedachte heb ik wel. Het beangstigende is, dat ik het zelf meestal niet in de gaten heb dat het zo erg met mij is en als ik het al merk dan schaam ik me ervoor. Yvonne herkent de uitval meestal meteen en zij zorgt ervoor dat ik dan naar bed ga. Ik ben dan vaak veel te onrustig om te slapen, heb hoofd-, nek-, gezichts-, schedel- en allerlei andere pijnen;
- de tweede uitvaldag blijf ik zo'n beetje de hele dag in bed. Meestal lukt het me deze dag om beter te slapen en wat uit te rusten en kan ik weer wat kleine dingetjes in en om huis doen;
- op de derde uitvaldag tenslotte, ben ik al veel meer uit bed. Dat moet ook wel want het in bed liggen verergert de nekpijn ontzettend. Ik ga meer doen en ben nu ook meer buiten. Dan heb ik hetzelfde gevoel als wanneer ik na een zware griep weer voor het eerst buiten kom;
- de vierde dag ben ik meestal weer 'normaal'.

Het vreemde is dat ik vanaf de tweede uitvaldag de gedachte om 'voor een vrachtauto te stappen' me helemaal niet meer voor kan stellen. Ik vergeet ook al snel hoe slecht ik me heb gevoeld. Het is een dodelijk vermoeiende tijd en niet alleen voor mij.

Ook voor Yvonne is dit een verschrikkelijk periode. Bij al haar eigen problemen moet zij de hele tijd opletten hoe het met mij gaat. Ook heeft ze de voortdurende angst dat ik ooit onderweg toch een ongeluk zal krijgen.

[k]KDC-10

Naast deze uitvalproblemen raak ik steeds meer bezeten van ons gecrashte vliegtuig, de DC-10 Anthony Ruys. Deze bezetenheid uit zich voor mij op twee manieren. Ik zie de Anthony Ruys zelf ook als een slachtoffer waarvan ik de doodsstrijd heb meegemaakt en raakt gehypnotiseerd door de vorm van de DC-10 staartmotor.

Ik krijg meer en meer het idee dat de heftige bewegingen van het toestel in de laatste 10 minuten voor de crash, pogingen van het vliegtuig waren gevaar te ontwijken. Net zoals een paard dat in een springconcours een horde weigert te nemen waarvoor het bang is. Paarden kunnen sterven omdat ze gedwongen worden een horde te nemen waarvoor ze bang zijn. Zo voel ik ook dat de Anthony Ruys gedwongen is te landen en daarbij stierf.

Ik krijg steeds meer medelijden met het vliegtuig. Ik wil afscheid van de restanten nemen en zeggen dat ik het vliegtuig de crash niet verwijt.

Als de Anthony Ruys niet gecrasht zou zijn, zou het zijn omgebouwd tot een van de twee tank/transportvliegtuigen (KDC-10) van de Koninklijke Luchtmacht. Eerder heb ik geschreven over onze schrik toen wij in een hangar op Schiphol zo'n KDC-10 zagen staan. Vliegveld Eindhoven is de thuisbasis van de KDC-10. Regelmatig drinken wij koffie in het vliegveldrestaurant en staren we naar zo'n KDC-10.

Ik schrijf de luchtmachtbasis met de vraag om zo'n KDC-10 te mogen bezoeken. Terwijl ik de brief schrijf, denk ik zelf nog dat het eigenlijk gewoon nieuwsgierigheid van mij is want ik ben altijd op de een of andere manier gefascineerd geweest door legermaterieel. In mijn jonge jaren heb ik heel wat modeltanks, -schepen en -vliegtuigen in elkaar gelijmd.

Ik bespreek mijn vraag met een luchtmachtvoorlichter. Hij kan het goed begrijpen en wil al een afspraak maken. Tijdens het gesprek word ik onverwacht erg emotioneel, binnen in mij is er dus veel meer aan de hand dan gewone nieuwsgierigheid. Ik ben bang dat ik helemaal in zal storten als ik het toestel alleen maar aan zal raken: zo erg vertegenwoordigt een KDC-10 voor mij de Anthony Ruys. Ik durf het bezoek nog niet aan en spreek af dat ik contact op zal nemen wanneer ik er wel toe in staat ben.

Een andere bezetenheid is de staartmotor van de DC-10. De vorm van de staartmotor geeft de DC-10 (nu de MD-11) iets speciaals, iets stoers. En juist deze staartmotor heeft in onze crash een rol gespeeld. Na de crash is 'onze' staartmotor kapot en uitgebrand.

Invoegen ANP-foto

Wanneer ik een vliegtuig hoor of zie, kijk ik altijd als eerste naar de staart: is het een DC-10? Ik kan de vorm van de staartmotor niet meer uit mijn hoofd krijgen. Met bijna alles wat ik zie dat een beetje rond is, moet ik aan die rottige staartmotor denken. Elke keer schrik ik weer: een beeld in een museum, een emmer op z'n kant in de tuin, het uiteinde van een baggerbuis langs de kant van de weg. Een paar keer per dag 'zie' ik de staartmotor en schrik ik.

Maar ja, niemand (ook ik zelf niet) kan wat met deze gedachten. Blijkbaar houd je dat aan zo'n crash over. Het zal wel slijten, denk ik. Zegt men.

[k4]Fietstoertocht

Ontspannen door me lichamelijk in te spannen doe ik steeds minder. Want ook lichamelijke inspanning leidt tot uitval. Een van de dingen die ik het meest mis, is het meedoen aan fietstoertochten. Ik mis niet alleen de lichamelijke inspanning, het afzien en het buiten zijn maar ook de sfeer die rond zo'n tocht hangt: het vroege opstaan, het langzaam wakker worden van de wereld om je heen, de gemoedelijkheid onder elkaar als deelnemers, de omgeving waar je doorheen rijdt, de gesprekken die je zo links en rechts voert, de koffie met appelgebak onderweg, het verheugen op het biertje na afloop en nog veel, veel meer.

Hoewel niet van harte, moet ik accepteren dat het 'echte' toerfietsen er voor mij, voorlopig, niet meer in zit. Met een vriend maak ik af en toe wat korte toertochtjes: hij op een degelijk stalen ros en ik rechtop zittend op mijn toerfiets. We rijden ook een toertocht van 100 km rond Eindhoven. De 100 kilometer is wat lichamelijke inspanning betreft geen enkel probleem, wij fietsen op ons gemak. Ik merk dat ik gedurende de tocht langzaam aan steeds meer afwezig word. Op het laatst rijd ik de tocht alleen maar uit zonder echt om me heen te kijken en te praten. Na afloop ga ik snel naar huis en daar stort ik al snel in. Ik krijg de uitvalverschijnselen zoals hiervoor beschreven en ben weer eens een paar dagen uit de roulatie. Dus de rest van het jaar rijd ik geen langere tochten meer maar beperk ik me tot tochtjes in de directe omgeving.

[k4]Wandelen

Nu ik niet meer kan fietsen in het mooie Zuid Limburg kan ik daar, hoewel ik geen wandelaar van nature ben, nog wel wandelen. Ik wil het liefst in mijn eentje lopen want ik merk dat praten met anderen, hoe leuk ik dat ook vind, op de een of andere manier een enorm grote belasting voor mij is geworden. Omdat ik vanwege mijn nekklachten zelfs geen dagrugzakje meer kan dragen, koop ik een heuptas zodat ik toch eten en drinken voor onderweg kan meenemen. Door het wandelen wil ik een beetje kunnen ontspannen zonder al te grote negatieve gevolgen. In het begin lukt het me niet om echt te genieten want ik zie onderweg veel toerfietsers en ik kom langs gebieden waar ik gefietst heb. Ik word dan ontzettend boos en moet soms janken van ellende want ik wil eigenlijk helemaal niet wandelen, ik wil afzien op een fiets. Wat dit alles onderweg en na afloop nog erger maakt, is de grote pijn 'in' mijn heup, knie en been. In de trein terug moet ik dan weer vaak bijna janken van de pijn.

De pijnen die ik voel in mijn heup, knie en been zijn heel anders dan de spierpijnen die ik voor de crash wel kende. Spierpijnen gingen vanzelf weer over en betekenden vaak dat ik 'te lui' was geweest. Onder het motto 'pijn is fijn' stimuleren spierpijnen mij bewuster te bewegen. Ik merk nu dat ik weinig last heb van spierpijn. Langzamerhand herken ik de verschillende soorten pijnen. Ik moet onder ogen zien dat de meeste pijnen die ik heb, boodschappers zijn dat er iets goed fout is of fout zal gaan. Ik ga toch maar weer naar een dokter. Vanwege mijn niet al te positieve ervaringen met ziekenhuisspecialisten waar ik tot nu toe ben geweest, verwijst de huisarts mij naar een praktijk van manueel artsen. Hierover later meer.

[k4]Autorijden

Mijn stelregel is inmiddels dat ik steeds moet proberen mijn grenzen te verleggen, voor zover dat ten minste mogelijk en verantwoord is. Want: 'stilstand leidt tot achteruitgang' en 'rust roest'! De problemen die ik met autorijden heb, zijn typerend voor een deel van mijn problemen sinds de crash: mijn hersenen kunnen de voortdurende informatiestroom niet meer verwerken en mijn hoofd gaat dan op slot. De neuropsycholoog omschrijft dat als kortsluiting. Ik kan verkeerssituaties dan niet meer goed beoordelen en kan dus ook niet meer de juiste beslissingen nemen. Ik kan dan een gevaar op de weg zijn voor mezelf en anderen. Ik rijd alleen nog maar auto, wanneer ik me goed voel en met Yvonne naast me. Een belangrijke aanvullende voorwaarde is dat ik niet zoveel informatie hoeft te verwerken. Dat houdt dus in dat ik of op bekend terrein rijd of in het donker, want dan heb ik de minste afleiding en minder informatie die ik moet verwerken.

Zo gezegd, zo gedaan. We halen een vriend van Schiphol af. We moeten vroeg, in het donker, vertrekken en ik voel me goed. Ik rijd dus. Alles gaat goed. Ik rijd 90 km per uur, het is helder

weer en er is weinig verkeer op de weg. Onderweg nemen we een korte pauze en daarna rijd ik weer verder. Na deze pauze gaat het steeds slechter, maar dat gaat zo ongemerkt dat we het pas merken als het eigenlijk te laat is. Langzamerhand wordt het licht en is er meer drukte op de weg. Er komt ook meer invogend verkeer dus ik krijg steeds meer informatie te verwerken. We zijn wat aan de late kant en, om op tijd bij Schiphol te komen, ga ik 110 km per uur rijden. Dat gaat te snel voor mij. Ik voel me er niet gemakkelijk bij, alle informatie komt veel te snel op me af. Zelfs 100 km per uur is voor mij een te hoge snelheid dus ik ga terug naar 90.

Wij merken pas echt dat ik weer overbelast ben als ik in een flauwe bocht een vrachtwagen wil inhalen: de (automatische) handelingen die daarvoor nodig zijn (in de spiegel en over mijn schouder kijken, uitvoegen, gas geven, met de bocht mee sturen, op de vrachtwagen letten) lukken mij niet meer. Yvonne merkt dat gelukkig en zij vertelt mij wat ik allemaal moet doen. Ik reageer daarna eigenlijk alleen nog maar op Yvonne's opdrachten. Helaas zijn er geen parkeermogelijkheden in de buurt. We zijn al vlak bij Schiphol en Yvonne praat mij veilig Schiphol binnen. Ik stop bij de eerste mogelijkheid zodat Yvonne verder kan rijden en de auto kan parkeren.

We zijn net op tijd voor de aankomst van het vliegtuig. Ik ben helemaal kapot. Als een zombie hurk ik tegen een pilaar, zover mogelijk uit de drukte. Tot overmaat van ramp blijkt de vriend die we ophalen te vliegen met Martinair. Ik zie allemaal Martinair-uniformen langs lopen en ik sla helemaal op tilt. Ik moet mijn best doen om rustig te blijven. Ik weet niet wat er gebeurd zou zijn indien de heer Schröder langs was gelopen. Ik ben bang dat ik hem zou zijn aangevlogen. Want voor mij is de heer Schröder, als boegbeeld van Martinair, het symbool van de oorzaak van al de problemen die ik als gevolg van de crash heb gekregen. Ik had op dat moment nauwelijks meer controle over mezelf.

Met onze vriend drinken we wat, we horen de eerste vakantie verhalen en we brengen hem naar Den Haag. Liggend op de achterbank van de auto probeer ik wat te doezelen. Thuis wordt hij door vrienden opgewacht. Ik ga eerst even slapen. Nadat ik wakker ben, praat ik nog wat en krijg een nieuwe schok:

Een vriendin van hem is al een tijdje ziek, er zijn spanningen op haar werk. Een bekend verhaal. Het wordt nog bekender wanneer ik hoor dat zij, op advies van de arbo-arts, zich beter heeft gemeld om ontslag te kunnen nemen. Ik wil me net met het gesprek gaan bemoeien en zeggen hoe, gezien mijn eigen ervaringen, onverantwoord ik het gedrag van zo'n arbo-arts en werkgever vind. Opeens noemt zij de naam van de arbo-arts: het blijkt mijn nieuwe arbo-arts te zijn die ik nog niet ontmoet heb!

Ik heb net een oproep gekregen om met hem te komen praten. Mijn moed zakt me even in de schoenen. Even later ben ik blij dat ik dit verhaal hoorde want ik merk dat ik al weer veel te veel verwacht van de nieuwe arbo-arts.

Het eerste verzuimbegeleidingsgesprek (zoals dat zo mooi genoemd wordt) met de nieuwe arbo-arts maakt mij duidelijk dat ik met deze man de oorlog niet zal winnen. Ook hij weet niet goed raad met de situatie:

- mijn ex-werkgever lijkt mij alleen maar beter te willen melden en,
- de zenuwarts/hoogleraar schrijft in een rapport dat er dringend wat moet gebeuren om mijn gezondheid niet verder te laten verslechteren.

Dus er gebeurt... niets!

[k4]Arbo-arts

Elke twee maanden moet ik bij de arbo-arts komen. Dat kost mij, en Yvonne, elke keer weer een hele dag reizen, spanning en ellende. Contact met mijn behandelaars heeft hij niet, het blijft bij pappen en nathouden. Vervelend is dat de arbo-arts slecht bereikbaar is voor iedereen die met hem wil overleggen. Ik maak me dus behoorlijk wat zorgen, ik functioneer niet, voel me doodongelukkig, weet niet wat er aan de hand is en er gebeurt niets.

Een grote bijkomende zorg voor mij is de zelfmoord van iemand die ik vaag ken. In het kort komt het verhaal, zoals ik het ken, hier op neer: die persoon, waar ik aan uiterlijk en in de omgang niets merkte, heeft blijkbaar de diagnose gekregen dat hij sociaal niet goed functioneert. Daarvoor moet hij een intensieve therapie volgen. Na een tijdje pleegt hij zelfmoord.

Nogmaals, ik weet onvoldoende om oorzaak en gevolg te kunnen beoordelen, maar misschien is er bij deze persoon ook wel een verkeerde diagnose gesteld en dus een verkeerde behandeling gestart waardoor zijn problemen alleen maar verergerden. Deze trieste geschiedenis, mijn eigen slechte ervaringen met makkelijke diagnoses sinds de crash en de negatieve informatie vanuit mijn ex-werkgever maken mij erg angstig. Want sinds de crash gaat het met mij ook niet goed en wanneer ik in een uitvalsituatie terechtkom, kan ik niet meer voor mezelf instaan.

Ik ben letterlijk doodsbang voor verkeerde diagnoses, zoals bijvoorbeeld in het geval van de vorige arbo-arts die niet met mijn problemen om kon gaan en daar verkeerde conclusies uit trok. Ook ben ik bang vooruit verkeerde diagnoses voortvloeiende verkeerde behandelingen, waardoor ook mijn problemen alleen maar zullen verergeren.

Ik moet zelf weer initiatief nemen om alles een beetje in mijn eigen hand te kunnen houden. Ik zoek iemand die mij zou kunnen begeleiden, maar die bestaat blijkbaar niet. Gelukkig heeft de letselschadeadvocaat bij een cursus iemand ontmoet die, denkt zij, mij wel kan helpen.

[k2]7.4 Het schaap met de vijf poten bestaat niet!

Deze persoon is een registerarbeidsdeskundige. Ons eerste telefonisch gesprek is erg hoopgevend. Ik denk dat ik de kern van onze problemen heb kunnen vertellen. Kort gezegd komt dat er op neer dat wij een schaap met vijf poten zoeken die, als 'spin in het web', Yvonne en mij zal helpen al onze Faro-problemen op te lossen. Ik begrijp dat de registerarbeidsdeskundige 'alles' wat wij willen voor ons zal kunnen regelen. Op ons verzoek huurt de letselschadeadvocaat het bedrijf van de registerarbeidsdeskundige in. We maken een afspraak voor een persoonlijk gesprek, ik kopieer weer eens een pakket rapportages en bereid me samen met Yvonne voor.

[kaderkop]Registerarbeidsdeskundigen

[kader]Arbeidsdeskundigen zijn grofweg te verdelen in twee groepen: werkzaam direct in de sociale zekerheid en werkzaam in de private sector. Het grote verschil is dat arbeidsdeskundigen in de sociale zekerheid voor de WAO als extra taak hebben het bepalen van een percentage arbeidsongeschiktheid via een simpele rekenformule. In het algemeen leiden arbeidsdeskundigen zieken/arbeidsongeschikten toe naar passende arbeid, rekening houdend met mogelijkheden. Ze komen eigenlijk pas in actie nadat er, een grote mate van, medische duidelijkheid is. In mijn geval is dat fout gegaan. Via de sociale zekerheidsadvocate kwam ik in contact met deze man met de vraag of hij mij kon helpen een totaalplan te maken. Dat leek hij te kunnen, maar in de praktijk deed hij dat niet omdat hij uitging van de bestaande diagnoses en mij zo snel als mogelijk naar arbeid wilde leiden in plaats van mij te helpen mijn situatie duidelijk te krijgen. De toevoeging

‘register’ zou een extra waarborg voor kwaliteit door onder andere constante bijscholing moeten zijn.[einde kader]

Het eerste gesprek (juni 1996) is met vier personen: Yvonne, ik, de registerarbeidsdeskundige en een collega van hem, een reïntegratiedeskundige.

Ik vind het wel humoristisch dat de registerarbeidsdeskundige onze dossiers niet kan vinden terwijl in zijn kantoor een ISO-certificaat hangt waarvan hij trots vertelt dat hij het net ontvangen heeft. Zo’n certificaat zegt dus ook niet alles.

Het gesprek is intensief en langdurig. De registerarbeidsdeskundige zal mij begeleiden, Yvonne zal door de reïntegratiedeskundige begeleid worden. Aan het einde van het gesprek lijkt het alsof mijn schedel een eierschaal is waar ik zo doorheen kan prikken.

Behalve Yvonne en ik, is ook de registerarbeidsdeskundige veel aan het woord geweest. Hij kent veel medische termen en de theorie hoe goed het in een ziekenhuis georganiseerd wanneer je daar na een ongeluk terechtkomt. Wij vinden dat, in ieder geval na onze crash, de praktijk heel anders is. Wij vinden juist dat er vanaf het begin geen gecoördineerd medisch onderzoek is geweest en dat er alleen, vaak na lang aandringen, naar directe klachten wordt gekeken.

Volgens de registerarbeidsdeskundige klopt dit niet want er zijn allerlei onderzoeksprotocollen. Uiteindelijk kan hij het zich misschien wel voorstellen dat het bij ons niet is gebeurd omdat de eerste opvang in Portugal was en het systeem daarom misschien niet goed gewerkt heeft. Maar daar stapt hij snel over heen.

Wij voelen ons overdonderd door de registerarbeidsdeskundige maar we willen hem een kans geven. Het blijft echter knagen en in de volgende gesprekken voelen wij ons steeds minder op ons gemak.

Begin juli ontvangen wij een rapportage van de reïntegratiedeskundige over Yvonne. Deze rapportage vinden wij schokkend gemakzuchtig en simplistisch en versterkend voor onze twijfels over de werkwijze van de registerarbeidsdeskundige/reïntegratiedeskundige. Voor de oppervlakkige lezer lijkt ook dit een duidelijk en volledig rapport. De reïntegratiedeskundige citeert uit een rapportage van eind 1994 van de keuringszenuwarts maar geeft geen enkele verklaring voor het slechte functioneren van Yvonne sinds de crash. Met de psychologe die Yvonne op dit moment behandelt, heeft de reïntegratiedeskundige zelfs geen contact opgenomen.

Voor ons is het duidelijk dat we een verkeerde weg dreigen in te slaan, juist ook omdat de registerarbeidsdeskundige/reïntegratiedeskundige geen enkele behoefte lijken te hebben om samen te werken met onze behandelaars waar we veel vertrouwen in hebben. We weten niet hoe we op deze rapportage moeten reageren wanneer het 15 juli 1996 wordt. Op de radio hoor ik dat op vliegveld Eindhoven een vliegtuig is verongelukt.

[k2]7.5 De Herculesramp

Het vliegveld Eindhoven (Welschap) heeft voor ons in de afgelopen jaren een bijzondere betekenis gekregen. We drinken er regelmatig koffie om naar de KDC-10 te staren en landende en startende vliegtuigen en passagiers te bekijken.

Vanaf Welschap vertrekken ook vakantiecharters. Wanneer we dat zien, moeten we aan de crash denken. Elk charterpubliek lijkt wel gelijk: families met kinderen, vrienden, blijde verwachting, afscheid nemen en spanning. Soms zitten wij binnen in het restaurant en staan de meeste mensen buiten. Wij zien deze mensen dan wel maar wij horen ze niet. Zij lijken voor ons dan geesten.

Een vreemde gewaarwording. Voor ons is Welschap een soort van veilige haven geworden waar we langzamerhand weer aan de vliegwereld wennen.

15 juli 1996 is een prachtige dag met echt zomerweer. 's Ochtends ga ik naar de revalidatietraining en 's middags ben ik thuis druk bezig met al mijn juridische problemen. Ik hoor vaag iets over een vliegtuigongeluk op Welschap. De berichten worden steeds onheilspellender. Langzamerhand wordt het duidelijk: bijna alle passagiers en bemanningsleden zijn omgekomen, de overlevenden zijn zwaargewond. Ik kan en wil dit niet geloven. Dat er vliegtuigen neerstorten en dat er mensen omkomen: oke, dat is helaas een deel van het leven. Maar niet op Welschap, niet op de plek waar ik me een beetje veiliger probeer te voelen na mijn eigen crash. Dat kan niet, dat mag niet!

Toch gebeurt het. Vlakbij en toch zo ver weg, om gek van te worden. Ik ben helemaal van slag. Vooral ook door de overeenkomsten die ik zie tussen 'onze' crash en de Herculesramp: de wanhoop, de brand, de slachtoffers, de onzekerheid. Voor mij staat de wereld weer stil. Ik kan aan niets anders meer denken. Tijdens de herdenkingsdienst van een paar dagen later ga ik maar wandelen. Ik kan me niet voorstellen dat de wereld voor andere mensen gewoon door gaat.

Ik word boos wanneer ik hoor dat de heer Schröder zijn hulp aanbiedt 'omdat hij zoveel ervaring heeft opgedaan met de Faro-ramp'. Mijn eerste gedachte is: 'die arme mensen'. Die gedachte wordt verder versterkt wanneer burgemeester Welschen van Eindhoven meteen al de hulpverlening prijst omdat die zo uitstekend is geweest. Ik moet direct aan de 'Faro-windvlaag' van de heer Schröder denken.

Om misverstanden te voorkomen: ik vind niet dat de hulpverleners zijn tekortgeschoten maar dat de hulpverlening onvoldoende was georganiseerd. Ook in Eindhoven is het 'schoon'-praten begonnen!

In de komende maanden ontstaat er steeds meer onduidelijkheid over de oorzaak van de crash en het wellicht nodeloze verlies van mensenlevens. Een paar maanden later lees ik in de krant een noodkreet van nabestaanden, dat gedane beloften niet nagekomen worden. Voor mij is de cirkel rond: blijkbaar zijn de lessen uit de Faro-ramp niet in het belang van overlevenden en nabestaanden.

Ik verzamel al mijn moed en energie en zoek contact met de ouders van een van de omgekomen musici. Zij zijn betrokken bij de Hercules-lotgenotengroep. Over en weer kunnen wij ervaringen, zowel op persoonlijk vlak als op het gebied van lotgenotencontact, uitwisselen en delen. Voor Yvonne en mij is dit erg waardevol: we kunnen nu iets positiefs doen met al onze, vaak ook negatieve, ervaringen sinds onze crash. Samen sta je sterker, juist ook in verdriet.

De Herculesramp, en de directe nasleep ervan, is voor mij een belangrijke stap op de weg naar complete ineenstorting. Weer is een langzaam opgebouwd stukje vertrouwen in de maatschappij onderuitgehaald.

[k2]7.6 Ontreddering neemt toe

Een paar maanden eerder werden we benaderd door een televisiejournalist en hebben we gesproken over de crash en onze ramp na de ramp. In dit voor ons vermoeiende en belastende gesprek wilden wij deze journalist duidelijk maken dat echt niet alles wat er aan de hand is alleen aan Martinair te wijten is. De werkelijkheid is heel wat ingewikkelder. Volgens ons is deze

werkelijkheid veel interessanter een programma over te maken dan alleen maar weer een anti-Martinair verhaal.

Na dit gesprek horen we niets meer van deze journalist dus ik bel hem. Dit gesprek is erg onbevredigend. De journalist kan niets doen met de informatie zoals wij die gegeven hebben, hij heeft zelfs niet de moeite genomen om ons dat te vertellen. Wij houden hier een slecht gevoel aan over. Vooral ook omdat ik het idee heb dat wanneer ik ‘Schröder, moordenaar!’ zou roepen er wel een uitzending was gekomen. In deze uitzending konden deskundigen hun zegje doen en daarna over naar het volgende onderwerp. Echte informatie zou deze uitzending dan niet geven, maar er zou wel weer zendtijd zijn gevuld met ‘human intrest’, zo’n gutte-gutte-gutte-gut-wat-zielig!-verhaal. Dat willen wij niet, want dat gebeurt al veel te vaak.

Dit is onze eerste persoonlijke en directe ervaring met de pers. Ons beeld van de pers als bewaker van de Nederlandse Rechtsstaat hebben we sinds de crash al moeten loslaten. Deze persoonlijke negatieve ervaring had ons dus niet hoeven te verbazen, maar dat is wijsheid achteraf. Weer is een stuk fundament onder ons leven weggeslagen.

[k4]Juridische stilstand

In geen enkele juridische zaak zit beweging, nog steeds moeten we van een half inkomen van mij rond komen. Onze spaarrekening wordt leger en leger, maar er gebeurt niets.

Ik voer ellenlange telefoongesprekken met vooral de socialezekerheidsadvocate. Zij is net begonnen als advocate en heeft waarschijnlijk geleerd of gehoord dat slachtoffers vooral moeten kunnen praten. Ik krijg dus alle kans om lange monologen af te steken waar ik verder niets aan heb en waar de socialezekerheidsadvocate ook niets mee kan doen. Meestal, na weer zo’n monoloog, heb ik zelfs medelijden met haar, ‘het arme kind kan er ook niets aan doen’, zeg ik dan tegen Yvonne. Maar ik heb haar nota nog niet gezien.

Yvonne en ik voelen ons steeds onzekerder bij onze advocates. We hebben geen zin en energie om weer van advocaat te veranderen. Dat kost alleen maar geld en wat zal het ons opleveren?

Het vreemde is dat we met de vakbondsjurist en de jurist die de letselschade berekent wel een goed contact hebben. Zij kunnen ons zaken op een begrijpelijke manier uitleggen.

Wij zijn vaak niet blij na een gesprek met een van hen, maar deze gesprekken verschaffen wel duidelijkheid. Zij vertellen ons ook wanneer wij iets juridisch verkeerd zien of wanneer juridisch iets niet mogelijk of verstandig is. Dat is een heel verschil met onze advocates want die lijken ons altijd maar gelijk te geven in alle theorieën die wij, en in het bijzonder ik, hebben.

We zoeken allerlei verklaringen voor dit gebrek aan professionele daadkracht van onze advocates. Als advocaat zijn zij allebei beginners en hebben dus nog niet veel ervaring. Ik krijg ook het idee dat de interne begeleiding binnen hun kantoor niet zoveel voorstelt, want anders zouden zij toch niet zo lang aanmodderen met onze zaken.

Na lezing van de folder van de LSA (vereniging van Letsel Schade Advocaten) heb ik een andere verklaring voor onze onzekerheid over de advocates. De advocaat met wie wij het eerste gesprek hebben gehad toen wij naar dit kantoor gingen, blijkt (evenals ANWB-advocaat mr. Bunjes) aangesloten te zijn bij de LSA. In de folder van de LSA staat dat deze advocaten kunnen optreden voor zowel slachtoffers als verzekeringsmaatschappijen. Had ik dit geweten dan was ik, na onze slechte ervaringen met Bunjes, niet overgestapt naar een advocaat die ook lid is van de LSA en die dus waarschijnlijk eenzelfde werkwijze heeft.

Maar goed, ik wist dit niet. Het ligt dus niet alleen aan de onervarenheid van onze advocates dat wij ons niet goed vertegenwoordigd voelen.

De reïntegratiedeskundige maakt ons nog beter duidelijk waarom wij ons zo ongemakkelijk voelen over onze advocates. In een gesprek naar aanleiding van onze kritiek op haar rapport over Yvonne, vertelt de reïntegratiedeskundige ons terloops waarom juristen in het algemeen en advocaten in het bijzonder vaak een slechte gesprekspartner zijn voor de klachten die wij hebben. Want juristen en advocaten zijn getraind om in gesprekken vooral te luisteren naar juridisch belangrijke opmerkingen, 95% van wat wij vertellen is juridisch helemaal niet interessant. Dus onze advocates kunnen niets doen met de opmerkingen die voor ons wel van wezenlijk belang zijn.

Met een ander simpel voorbeeld beschrijft de reïntegratiedeskundige, die zelf ook juriste is, waarom het zo slecht gaat met al de procedures: eerst moet een situatie duidelijk zijn voordat juristen of advocaten ook maar iets kunnen doen. En onze situatie is op alle gebieden nog volstrekt onduidelijk, dus onze advocates kunnen onder deze omstandigheden ook niets bereiken.

Deze twee simpele wijsheden helpen ons enorm. Eerst worden wij ontzettend boos op zowel de ANWB en mr. Bunjes, en op onze huidige advocaten. Na, en misschien wel dankzij, deze boosheid lukt het ons weer om een nieuwe weg te zoeken om wel uit de problemen te komen. We zijn weer terug bij het begin: wat we nodig hebben is een zaakwaarnemer die samen met ons de situatie kan overzien en met wie we een stappenplan kunnen maken. Dat is ook de reden dat wij de registerarbeidsdeskundige hebben ingehuurd. Maar zo'n zaakwaarnemer bestaat dus niet. Het wordt ons duidelijk dat wij, ondanks onze beroerde situatie, alles zelf moeten opknappen. Er staat ons een nog grotere klap te wachten.

Van mijn ex-werkgever horen wij taal noch teken. Alle initiatief moet van mij komen, maar ik ben zo over de rooie dat ik al snel moeten janken of onredelijk word. Ik heb dus geen zin om al te vaak te bellen. Temeer omdat er steeds meer deuren voor mij dichtgeslagen worden. Niemand kan of wil mij helpen duidelijkheid te scheppen, laat staan een oplossing voor de situatie te vinden. Mensen die ik vertrouw en waar ik op reken, trekken hun handen van mij af. Ondanks al mijn, bewuste en onbewuste, noodkreten.

Op praktisch niveau houd ik wel contacten met mijn ex-werkgever en ik begrijp dat ik allang niet meer alleen sta in mijn problemen met het functioneren van de afdeling personeelszaken. Die wetenschap maakt voor mij het gebrek aan medewerking door de leiding van mijn ex-werkgever alleen maar erger.

Maar vooral mijn teleurstelling in personen die mij kennen van voor de crash en die mij niet de steun kunnen of willen geven die ik verwacht, is een enorme klap. Mijn gezondheid gaat steeds verder achteruit, van arbeidstherapeutisch werken komt niets meer terecht.

[k4]Gezondheid Yvonne

Het ergste is dat Yvonne ook steeds meer achteruit gaat. De afgelopen jaren konden wij elkaar opvangen: als de een zwak was, werd de ander sterker. Maar dat lukt niet meer.

We bereiken een nieuw dieptepunt, we zijn een vreemde in ons eigen lichaam en geest geworden. We zijn ontzettend teleurgesteld in de maatschappij maar vooral in individuele personen binnen de maatschappij. We zijn doodmoe, voelen ons machteloos en in de steek gelaten. We willen rust. Los van elkaar, hebben wij dezelfde conclusie: ons leven heeft op deze manier geen zin meer.

We praten er met elkaar heel natuurlijk over. Over een ding zijn we het allebei eens: als we 'het' zullen doen, dan moet 'het' op een ongeluk lijken, want zelfmoord kunnen we onze ouders,

familie en vrienden niet aandoen. Daarvoor steunen zij ons te goed. Aan de andere kant heb ik in mijn hoofd een lijst gemaakt van de veroorzakers van onze problemen. Deze mensen wil ik dan met ons overlijdensbericht een spijker sturen met als tekst: ook u bent een nagel aan onze doodskist.

Gelukkig kunnen Yvonne en ik met elkaar hierover praten en ook over de plannen wat de beste zelfmoord manier zou kunnen zijn. Het klinkt raar, maar dat houdt ons op de been. Uit onmacht schrijf ik een gedicht.

[kader]Er is geen heden,
slechts toekomst en verleden.
Hij, wiens toekomst is ontstolen,
kan slechts in het verleden dolen.[einde kader]

[k2]7.7 Totale wanhoop

Behalve van elkaar krijgen wij ook van familie, vrienden en kennissen nog steeds veel steun en vertrouwen. Dit geeft ons de kracht en moed om door te gaan. Naast steun en vertrouwen krijgen wij van hen vaak ook informatie die wij begrijpen. Informatie waar we wat mee kunnen doen. Van onze advocates krijgen we veel gegevens maar te weinig informatie om onze eigen situatie te kunnen beoordelen en verbeteren.

Marlie, een coördinator bij de Stichting Ander Werk, maakt mij in een gesprek duidelijk dat mijn juridische situatie eigenlijk heel simpel is: alle procedures waar ik mee te maken heb, gaan vooral over het begrip ‘arbeidsongeschiktheid’. Ook vertelt zij mij het verschil tussen ‘ziekte’ en ‘arbeidsongeschiktheid’. Dit verschil heeft niets te maken met een veranderende gezondheidssituatie. Het verschil is juridisch: na een jaar ziekte komt een arbeidsongeschiktheidskeuring. Zij vertelt mij dat ik geen energie moet verspillen met juridisch verzet tegen voor mij negatieve uitspraken. Ik moet vooral zorgen voor goede informatie waardoor instanties de juiste beslissingen kunnen nemen. Heel simpel eigenlijk.

Voor mij zijn de belangrijkste constatering uit het gesprek met Marlie dat ik eerst zelf moet accepteren dat ik zoveel gezondheidsproblemen heb, dat ik (hopelijk alleen maar tijdelijk) op dit moment niet tot werken in staat ben en juridische duidelijkheid over mijn arbeidsongeschiktheid een noodzaak is om al de lopende procedures goed af te kunnen ronden.

Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan, want ik heb erg veel moeite om toe te geven dat ik, Cor ten Hove, in ieder geval op dit moment niet meer tot werken en zelfs maar tot normaal leven in staat ben. Ik moet ook aan mezelf toegeven dat ik nog steeds een erg negatief beeld heb van arbeidsongeschiktheid en arbeidsongeschikten. Ik vind arbeidsongeschikten geen profiteurs maar wel vaak watjes. Mijn idee hierover is feitelijk nergens op gebaseerd want ik heb over het algemeen juist veel respect voor de arbeidsongeschikten die ik de afgelopen jaren had leren kennen.

Een vriend die ik heb leren kennen bij Stichting Ander Werk, is ook secretaris bij de Eindhovense stichting WAO-belangen. In gesprekken met hem is mijn drempel om bij WAO-belangen informatie te vragen over arbeidsongeschiktheidsregelingen enorm verlaagd. Dankzij deze informatie weet ik voldoende om zelf contact op te nemen met mijn ex-werkgever en te vragen om eindelijk eens de procedure voor de aanvraag van mijn arbeidsongeschiktheidsuitkering te starten. Sinds mijn ziekmelding in mei 1995 heeft mijn ex-werkgever geen enkele poging tot

reïntegratie gedaan. De arbeidsongeschiktheidsaanvraag is nu ook al meer dan een half jaar te laat. Ook mijn advocates hebben dit over het hoofd gezien. Wat een onbenulligheid!

[k4]Dossier ter inzage

Samen met de socialezekerheidsadvocate bekijken we, onder andere voor de juridische procedures, bij de arbo-dienst mijn dossier opnieuw. Het is maar goed dat we dat doen. Mijn brieven, die in januari nog in het dossier ontbraken, zijn nu opeens wel bijgevoegd. Ra, ra, ra hoe kan dat toch? Ook zie ik in het dossier correspondentie van en naar mijn ex-werkgever en zijn advocate waarin verwezen wordt naar medische verklaringen over mij. Daar schrik ik ontzettend van, want dat lijkt mij toch weer een grove schending van het medisch geheim. De socialezekerheidsadvocate vertelt mij dat deze verklaringen aan de advocate van mijn ex-werkgever worden opgestuurd als deel van de juridische procedure, ‘want zo hoort dat nu eenmaal!’

Ik vind het vervelend dat de socialezekerheidsadvocate mij hier niet van tevoren voor gewaarschuwd heeft. Onbegrijpelijk vind ik dat, als deze informatie dan toch overlegd moet worden, de socialezekerheidsadvocate daar geen beter gebruik van maakt. In een van de rapportages staat zoiets als ‘dat er snel wat moet gebeuren omdat het anders nog veel slechter met Ten Hove zou gaan’. Noch mijn ex-werkgever noch zijn arbo-dienst noch zijn advocate heeft daar enige actie op ondernomen. Mij lijkt dat de socialezekerheidsadvocate van deze nalatigheid goed gebruik kan maken. Maar zover denkt zij blijkbaar niet door.

Een paar weken na deze dossierinzage hebben Yvonne, ik, onze advocaten, reïntegratiedeskundige en de registerarbeidsdeskundige een gesprek over onze vraagtekens bij de werkwijze van de reïntegratiedeskundige en de registerarbeidsdeskundige. Dit gesprek is een direct gevolg van het rapport dat de reïntegratiedeskundige over Yvonne heeft geschreven. Dit rapport kunnen wij, ondanks een voorgaand gesprek hierover met de reïntegratiedeskundige, nog steeds niet accepteren.

De letselschadeadvocaat moet op het laatste moment afzeggen, dus alleen de socialezekerheidsadvocate is aanwezig.

Tijdens dit gesprek is de registerarbeidsdeskundige weer veel aan het woord volgens zijn beeld van de werkelijkheid. Ook de socialezekerheidsadvocate kan hem niet overtuigen dat zijn beeld in onze situatie niet klopt.

De registerarbeidsdeskundige blijkt vooral psychosomaat en rente-neuroot te zijn. Als psychosomaat vindt hij dat lichamelijke klachten die ik heb en waarvoor nog geen verklaring is gevonden allemaal ‘psychisch’ waren en als ik nader onderzoek wil dan kent hij wel een goede psycholoog voor mijn geval. Als rente-neuroot vindt hij dat veel mensen, en misschien ook ik (natuurlijk onbewust en zonder het te weten of willen) hun ziek-zijn in stand houden omdat ze dan aandacht en/of een uitkering krijgen. Dit heet ook wel ziekte winst. Daar kan zijn psycholoog ook wel wat over zeggen. Ik ben bang dat zijn psycholoog vooral een ‘psycholoog’ is en na mijn slechte ervaringen met de keuringspsychiater heb ik daar echt geen behoefte aan.

[kaderkop]Rente-neurose

[kader]Juist dat verwijzen naar het ‘onbewuste’ maakt dit soort gesprekken zo vernietigend. Want wat je ook zegt, je krijgt toch ongelijk want de deskundigen weten het beter. Tegen ‘onbewust’ heb je gewoon geen verweer.

Het vreemde is dat rente-neurose een begrip is uit het 19e-eeuws Duitsland. Daar werd toen al een soort van arbeidsongeschiktheidsverzekering gestart omdat er zoveel zieke soldaten uit de oorlogen kwamen. Maar al gauw bleek dat er veel meer soldaten dan verwacht vage geestelijke klachten (neuroses) hadden (nu zouden deze klachten posttraumatische stress heten.) Kortom er was onvoldoende geld om iedereen een uitkering (in het Duits: rente) te verstrekken. Dus werd deze groep vage geestelijke klachten aangeduid als rente-neurose waarvoor geen uitkeringsrecht gold.

Nu wordt onder rente-neurose vaak verstaan ‘een vaak onbewuste simulatie van invaliditeit met de bedoeling een hogere uitkering te krijgen’. Dus klachten hebben dan geen ‘echte’ oorzaak maar onbewust houdt je ze in stand.

Zoals zo vaak is er ook in dit geval sprake van schuldombraaiing, het slachtoffer krijgt de schuld.[einde kader]

De uitkomst van het gesprek is dat wij de opdracht aan de registerarbeidsdeskundige en de reïntegratiedeskundige intrekken, maar hun verhalen maken ons veel duidelijk, al is het op een negatieve manier. Terugkijkend, hadden wij na het eerste gesprek al kunnen constateren dat het geen zin had om samen verder te gaan. Yvonne en ik zoeken nog steeds naar een totaal begeleiding/onderzoek naar wat er met ons aan de hand is op basis van het gebeurde tijdens de crash en de registerarbeidsdeskundige en reïntegratiedeskundige willen verder gaan met de informatie die al voorhanden is.

Nog duidelijker gezegd: Yvonne en ik twijfelen aan hoe het ‘systeem’ tot nu toe heeft gewerkt en de registerarbeidsdeskundige en reïntegratiedeskundige geloven in het ‘systeem’ en baseren zich op ‘systeemresultaten’.

[k4]Manueel arts

De manueel arts waar ik inmiddels kom, ziet in mij vooral een hoopje ellende dat eerst maar eens wat aan de stress moet doen. Met de huisarts heb ik diverse lange gesprekken (langer dan de ‘toegestane’ verlengde gespreksduur van 20 minuten) maar hij weet ook niet hoe ik verder geholpen kan worden. Hij heeft contact met de psychologe en de neuropsycholoog. Maar samen komen ze niet verder dan een idee van dagbehandeling in de Grote Beek, een psychiatrische instelling in Eindhoven. Daar kan ik misschien meedoen met een gespreksgroep met slachtoffers van andere ongelukken.

Ik weet niet wat goed voor mij is maar ik weet wel dat ik dit soort gesprekken niet wil. Ik kan nog steeds goed en graag over de crash vertellen en in het medisch trainingscentrum van het St. Anna ziekenhuis in Geldrop spreek ik al genoeg met andere mensen over hún ongelukken, daar leer ik al genoeg van. Ik ben bang dat ik in een gespreksgroep problemen aangepraat krijg die ik niet heb.

Yvonne en ik worden steeds wanhopiger. Waarom kan niemand ons helpen?

[k2]7.8(H)Erkenning

Ondanks al onze wanhoop blijven we zo veel mogelijk lachen en proberen we aan het leven mee te doen. Dat wordt onze redding. We zijn uitgenodigd op de bruiloft van Yvonne en Erwin. We hebben hen, en hun andere familieleden, na de crash ontmoet in ons opvanghotel in Faro. Toen ik op de crashavond voor controle en foto's naar het ziekenhuis terug ging hebben zij ‘mijn’ Yvonne onder hun hoede genomen. Een band die je in die omstandigheden maakt, vergeet je niet.

We hebben elkaar de afgelopen jaren af en toe ontmoet, vooral nadat wij naar Eindhoven zijn verhuisd en dichterbij hen in de buurt zijn komen wonen.

[k4]Uitnodiging voor bruiloft

We krijgen dus een uitnodiging voor de bruiloft. We zijn allebei kapot en hebben eigenlijk geen zin maar we weten dat ontspanning goed voor ons is. We willen niet alleen gaan, want verder kennen we niemand. Joop en Tanny, medepassagiers uit Nieuwe Tonge, zijn ook voor de bruiloft uitgenodigd. We spreken af dat zij eerst bij ons koffie komen drinken en dat we daarna samen naar de bruiloft gaan.

6 September 1996, de trouwdag van Yvonne en Erwin, wordt ook voor ons een belangrijke dag. 's Ochtends hebben we gesproken met de neuropsycholoog en de psychologe. Zij weten ook niet meer hoe ons verder te helpen. Wij zitten dus behoorlijk in de put, om het voorzichtig uit te drukken. Maar wanneer de nood het hoogst is, is de redding nabij. Dat blijkt ook nu weer.

Joop en Tanny zien de stress van ons afstralen. Met hen kunnen we gemakkelijk over onze problemen en zorgen praten. Gezien onze slechte ervaringen met psychiaters hebben wij geen behoefte ooit maar weer met zo'n betweter te 'praten', want ze luisteren toch niet.

Joop en Tanny vertellen ons het verhaal van een medepassagier die wij ook kennen: hij is bij het AMC uitstekend geholpen. We zijn meteen verkocht want wij kennen die medepassagier een beetje en we hebben veel verhalen over zijn stressproblemen na de crash gehoord. Wie hem kan helpen, nou die kan veel. Die moet ook mij kunnen helpen. Yvonne wil natuurlijk eerst even de kat uit de boom kijken.

Ik krijg een telefoonnummer en zal de komende maandag direct bellen. Ik voel me iets geruster en ga met iets meer vertrouwen naar de bruiloft.

Van de bruiloft zelf kan ik me niet veel herinneren. We hebben veel gepraat en ik ben helemaal daas van al het geroezemoes en gepraat om me heen. Ik loop lekker langs een riviertje om tot rust te komen.

[k4]AMC

's Maandags bel ik naar het AMC. Ik heb heel veel hoop maar ik probeer me toch voor te bereiden op weer een teleurstelling. De combinatie van 'Faro' en 'nog steeds problemen' heeft al zoveel deuren voor mij gesloten dat ik mij schaam het te noemen. Maar ik vind toch dat het nodig is, want dat beschrijft de kern van mijn situatie: vanaf Faro heb ik nog steeds last van ernstige problemen.

Ik ben ondersteboven door de reactie van de secretaresse die ik spreek: ik hoef, na het noemen van 'Faro' en 'problemen' niets meer uit te leggen. Dat is voor haar blijkbaar geen onbekend verhaal. Zij zal kijken wanneer de psychiater tijd heeft en ze zal dan contact met mij opnemen. Dezelfde middag staat er een boodschap op ons antwoordapparaat dat ik drie dagen later al kan komen. Of mij dat schikt?

En of mij dat schikt! Zo'n reactie heb ik al lang niet meer gehad. Ik voel me als een mens behandeld. Na deze telefoontjes valt van mij en Yvonne een hele last af. Het is een soort van thuiskomst. Op 12 september is het eerste persoonlijke gesprek.

Enigszins schoorvoetend en onzeker komen we binnen. Maar we worden meteen door de psychiater op ons gemak gesteld. Zelfs de grote hoeveelheid rapportages en de tijd die zit tussen de crash en onze aanmelding bij hem (bijna vier jaar) is voor hem niet verbazingwekkend.

In plaats van me te moeten verdedigen dat ik nog steeds problemen heb, hoef ik deze problemen nu alleen maar toe lichten. Nog belangrijker is: de psychiater weet ook dat een posttraumatische stresssyndroom (PTSS) mijn totale functioneren negatief beïnvloedt. Dat is toch een heel ander geluid dan wat ik tot nu toe heb gehoord.

Heel langzaam aan ontspan ik mij. Voor de psychiater is alles al snel duidelijk maar ik moet voor een goede diagnose allerlei testen en onderzoeken ondergaan. Dat wil ik nu wel graag want ik kan eindelijk langzaam accepteren dat ook ik last heb van PTSS.

Hoewel het mij nog steeds moeilijk afgaat, kan ik de stressproblemen nu ook een beetje zien als een gebroken been. Verklaarbaar maar vreemd, want waarom mag ik, ook van mezelf, wel lichamelijke klachten hebben maar geen geestelijke klachten?

Met alles is het zo: eerst moet ik iets begrijpen voor ik het kan accepteren. En pas wanneer ik het zelf begrijp en accepteer, kan ik ook proberen het aan anderen uit te leggen en te laten accepteren. Gelukkig is Yvonne ook bij dit en latere gesprekken.

Niet alleen kan zij allerlei dingen over mijn gedrag en problemen toelichten maar later vertelt zij mij ook weer wat er allemaal besproken is. Want veel gaat bij mij het ene oor in en het andere oor uit. Maar goed, dat hoort blijkbaar ook bij mijn problemen.

De PTSS-behandeling zal uit ongeveer 16 sessies bestaan. Ik kan eigenlijk nog steeds niet geloven dat het zal helpen. Maar de rust die de psychiater uitstraalt en de resultaten bij die medepassagier overtuigen mij. Ten slotte ben ik zo erg toe aan een goede ontwikkeling dat ik over de komende behandeling denk: baat het niet, het schaadt ook niet!

Ik ben blij dat er nu wat gaat gebeuren. Maar ik vind het onbegrijpelijk en schandalig dat de medische zorg in Nederland zo slecht is georganiseerd dat ik via toevallig lotgenotencontact in contact moet komen met mensen die kunnen en willen helpen. Toevallig kwam ik via een whiplashlotgenote bij de neuropsycholoog, net zo toevallig kwam ik via Faro-lotgenoten bij een psychiater terecht die kan helpen met PTSS.

Over het begrip toeval heeft iedereen allerlei ideeën en meningen. Maar ik ben van mening dat je je eigen en andermans toeval een handje kunt helpen. In de afgelopen jaren heb ik in de Faro-lotgenoten Nieuwsbrief al eens eerder over mijn eigen problemen en oplossingen geschreven. Toen ging het over vliegangst. Nu schrijf ik over mijn problemen, PTSS en de psychiater waar ik nu contact mee heb. Ik denk, ook door onze eigen ervaringen, dat het lezen van andermans verhalen kan helpen. En zo werkt het ook nu weer. Nog jaren later word ik gebeld over mijn ervaringen met het AMC en durven mensen zich ook voor behandeling aan te melden.

[k4]ARS

Ik vind dat de ARS de laatste jaren erg negatief en verbitterd is geworden. Lotgenotencontact vind ik nog steeds een van de belangrijke mogelijkheden van informatievoorziening en herstel, maar ik wil niet meer vereenzelvigd worden met de ARS. Dus ik moet een andere manier vinden om Faro-lotgenoten met elkaar in contact te brengen. Want ik denk dat wij nog steeds veel van elkaar kunnen leren.

[k2]7.9 Terug in de werkelijkheid

Na het bevrijdende gevoel dat mijn klachten eindelijk herkend en erkend worden, kom ik terug in de werkelijkheid van negatieve juristerij.

Het belangrijkste probleem blijft mijn ex-werkgever als uitvoerder van de sociale zekerheid. Hoewel, buiten mijn ex-werkgever en zijn advocate, iedereen ervan is overtuigd dat ik recht heb op 100% doorbetaling van mijn salaris als ziekengeld-na-ontslag ontvang ik al bijna een jaar slechts 50%. De enige zekerheid die ik heb is dat ik vanaf december geen enkel inkomen meer zal ontvangen.

Naast deze financiële problemen maak ik me ook grote zorgen over de arbeidsongeschiktheidsaanvraag. Door, bewuste of onbewuste, laksheid van mijn ex-werkgever is deze aanvraag veel te laat ingediend. Gezien mijn eerdere ervaringen ben ik bang dat mijn ex-werkgever door het geven van verkeerde informatie weer zal proberen de procedure negatief voor mij te beïnvloeden.

Gelukkig heb ik nog steeds goede contacten met enkele ex-collega's. Van hen hoor ik dat het negatieve gedrag van het hoofd PZ, waar ik zoveel problemen mee heb, ook in andere gevallen steeds duidelijker wordt. Ook is er bij mijn ex-werkgever eindelijk een OR, deze bemoeit zich nu ook met het de werkwijze van de afdeling Personeelszaken. In een gesprek, op mijn verzoek, met de OR hoor ik dat de OR zelfs al de arbo-dienst/arbo-arts (waar ik ook al zoveel problemen mee heb) heeft bedreigd met het onthouden van goedkeuring voor contractverlenging wanneer de arbo-dienst/arbo-arts zich niet meer onafhankelijk van het hoofd PZ en de afdeling Personeelszaken zou opstellen.

Het is fijn dat ik dit allemaal weet, maar ik heb er in de praktijk nog niet veel aan. Ik ben wel blij dat ik met de OR heb gesproken want, ondanks alle problemen, voel ik mij nog steeds sterk verbonden met mijn ex-werkgever als instituut. Omdat de leiding van mijn ex-werkgever alle contact met mij heeft verbroken, is het gesprek met de OR voor mij de enige niet juridische mogelijkheid om te bereiken dat ook mijn ex-werkgever weet welke lessen ik probeer te leren uit al deze problemen.

Een belangrijke les voor mij is: iemand, zoals in mijn geval het hoofd PZ, kan (persoonlijk en/of namens een organisatie) veel ellende aanrichten omdat anderen, vaak juist leidinggevend, niet ingrijpen. Daar moet wat aan gebeuren.

In december is het zover: mijn ziekengeld-na-ontslag is beëindigd en pas in januari heb ik het eerste keuringsgesprek voor de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Het zal dus wel even duren voor ik weer een maandelijks inkomen zal ontvangen. Yvonne heeft nog steeds geen inkomen. Ondanks de goede vooruitzichten door het binnenkort starten van de PTSS-behandeling in het AMC gaan we op een bijzonder trieste manier de maand december in.

[k4]Diefstal

Tot overmaat van ramp worden op 11 december onze twee konijnen uit de buitenren gestolen. Voor het eerst sinds maanden hebben we met ons tweeën thuis een ontspannen avond wanneer Yvonne vlak voor het slapen gaan de diefstal ontdekt. Ik vergeet niet snel de ontredde op het gezicht van Yvonne na haar ontdekking van de diefstal.

Het zijn niet zomaar twee konijnen, nee, ze zijn heel bijzonder. Zelfs voor mij. Yvonne is altijd stapelgek geweest op konijnen. Het ene konijn, Jack, hebben meegekregen na een vakantie in Guernsey, het andere konijntje, Joe, is net een half jaar oud. Voor Yvonne is de verzorging van deze konijnen erg belangrijk. Vaak is dit de enige reden voor haar om uit bed te komen. Maar de konijnen moeten dagelijks gevoerd, het hok moet worden schoongemaakt. De konijnen zijn daarnaast voor Yvonne heerlijke knuffelbeesten waar zij veel troost en rust bij vindt. Voor ik Yvonne kende had ik nauwelijks met beesten te maken gehad. Voor mij was een beest een beest, ik zag geen verschil. Maar nu ik twee konijnen bij elkaar zie, ontdek ik grote verschillen tussen de konijnen. Jack neemt het leven zoals het komt en kan van alles genieten, maar Joe is meer een calimero-typetje van 'zij zijn groot en in ben klein'. Het lukt Joe zelfs een slachtoffergezicht op te zetten wanneer ze tijdelijk opgesloten wordt in haar hok. Hoe raar het ook klinkt, door de verschillen tussen de konijnen kijk ik anders naar mensen. Ik heb zelf ook meer afleiding en plezier aan de konijnen dan ik verwachtte.

Dan worden ze gestolen. Yvonne is radeloos en door het dolle heen. Ze wil in de auto stappen en rondrijden om de dief te zoeken. Ik vind dat geen goed idee, want wanneer Yvonne iemand zou zien die ze van de diefstal zou verdenken dan zou ze er dwars overheen rijden. Dus dat rijden vind ik niet verstandig. Hoewel het autorijden eigenlijk niet verantwoord is me eigenlijk niet meer lukt en ik ook alcohol gedronken heb, pak ik haar de sleutels af en zeg dat ik wel zal rijden. Ik denk: 'liever een bekeuring voor rijden onder invloed, dan dat Yvonne iets doet waar ze later spijt van zal hebben'. Natuurlijk vinden we niets en zijn de konijnen nooit meer teruggekomen.

De diefstal van de konijnen grijpt ook mij erger aan dan ik had kunnen denken. Bijzonder is het om bij elkaar het verschil te zien in de manier waarop wij hier mee omgaan. Yvonne is heel expressief en explosief en ze moet het van zich af praten en mij kost het veel om moeite om er over te praten, mijn keel knijpt zich van emotie helemaal dicht terwijl de tranen mij ontzettend hoog zitten.

[k4]100% arbeidsongeschikt?

Op 12 december, de dag na de diefstal van de konijnen, krijg ik gelukkig een goed bericht. Ik word gebeld door de arbo-arts die mij sinds april 'begeleidt'. Breedsprakig vertelt hij dat hij mij, met terugwerkende kracht, 100 % ongeschikt vindt voor passende en gangbare arbeid. We maken een afspraak om dit een week later met hem op zijn kantoor verder te bespreken. Natuurlijk is deze uitspraak een hele opluchting voor mij. Het is alleen jammer dat hij deze uitspraak niet al in het begin van het jaar heeft gedaan, want toen was mijn ernstige ongezondheid al onafhankelijk bevestigd. Maar goed, beter laat dan nooit.

De uitspraak is wel een beetje mosterd na de maaltijd. Want weer een andere instantie moet een uitspraak doen over mijn arbeidsongeschiktheid vanaf 1 december.

Het belangrijkste van deze uitspraak van de arbo-arts is dat mijn ex-werkgever nu geen reden meer kan hebben om mijn achterstallig ziekengeld niet uit te betalen. Maar zo simpel gaat dat natuurlijk weer niet. De vorige uitspraken van de arbo-dienst, die vooral in het voordeel van mijn ex-werkgever waren, werden snel officieel aan mij bevestigd door mijn ex-werkgever. Nu echter laat mijn ex-werkgever weer eens niets van zich horen.

Omdat mijn ex-werkgever geen 'echte' overheidsinstelling is, kan ik helaas niet de Nationale Ombudsman inschakelen om de oplossing van deze zaak te versnellen. Ik denk er over na om mij tijdens de kerstdagen al hongerstaking vast te ketenen aan het hek om het gebouw van mijn ex-

werkgever. Maar daar heb ik de moed niet voor. Vertrouwen in mijn ex-werkgever en zijn advocate heb ik helemaal niet meer.

In het laatste gesprek met de arbo-arts blijkt dat mijn ex-werkgever hem niet heeft verteld dat, omdat ik vanaf 1 december onder een andere uitkeringsregeling val, zijn taken afgelopen zijn. Om mijn schaduw dossier compleet te maken krijg ik kopiebrieven die mijn ex-werkgever aan hem gestuurd heeft. Het lijkt erop dat deze brieven voor het grootste deel zijn geschreven door de advocate van mijn ex-werkgever. Op allerlei manieren proberen mijn ex-werkgever en zijn advocate allerlei eigen wetsinterpretaties te maken zodat zij toch nog een beetje gelijk zullen krijgen. Maar ik heb recht op 100%, daar kunnen zij niet om heen.

Daarnaast heeft mijn ex-werkgever weer een andere reden om nog niet te betalen. Stel dat ik met terugwerkende kracht een arbeidsongeschiktheidsuitkering zal ontvangen, dan zou ik misschien over een bepaalde periode dubbel geld ontvangen: ziekengeld-na-ontslag en een arbeidsongeschiktheidsuitkering. Dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Gemakshalve vergeet mijn ex-werkgever dat hij ook nu weer zelf deze mogelijke problemen heeft veroorzaakt, want mijn ex-werkgever is veel te laat geweest met het starten van mijn arbeidsongeschiktheidsprocedure en heeft, tegen alle gangbare regels in, uitdrukkelijk verzocht om een mogelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering rechtstreeks aan mij in plaats van aan hem zelf te betalen.

Er ontstaat een academisch juridische discussie tussen mijn ex-werkgever, zijn advocate en mijn socialezekerheidsadvocate. Het onderwerp hiervan is: stel dat Ten Hove naast zijn ziekengeld-na-ontslag ook een arbeidsongeschiktheidsuitkering ontvangt, hoe kunnen we er dan zeker van zijn dat hij deze aan de ex-werkgever terugbetaalt. Van het een komt het ander. Het wordt een enorm advocaten gesteggel die alle mogelijkheden wil in- en uitsluiten. Ik word er doodziek van, want de situatie is voor mij erg simpel: waar ik geen recht op heb hoef ik niet te ontvangen en wil ik niet ontvangen.

De advocaten blijven elkaar maar bestoken met faxen en argumenten, de kosten lopen op en de oplossing wordt steeds ingewikkelder.

Ik besluit zelf maar weer eens in te grijpen. Ik bel met de salarisadministrateur met wie ik altijd een goed contact heb gehad en gehouden. Al gauw blijkt dat er ook binnen mijn ex-werkgever grote ontevredenheid is over de activiteiten van het hoofd PZ en hun eigen advocate. Ik vertel dat ik erg ontevreden ben over mijn advocate. Binnen een paar minuten hebben we een afspraak: mijn achterstallig ziekengeld wordt mij direct en volledig betaald en wanneer ik geld zal ontvangen dat voor mijn ex-werkgever bestemd is, zorg ik ervoor dat mijn ex-werkgever dat geld ontvangt. Dit is het soort herenovereenkomst waaraan ik gewend ben.

De advocates hebben inmiddels ingewikkelde overeenkomsten opgesteld waarin van alles is vastgelegd voor het geval dat er aan mij 'onverschuldigde betalingen' worden verricht. Ik vind het allemaal flauwekul. Onder druk van mijn socialezekerheidsadvocate accepteer ik, zeer tegen mijn zin, deze overeenkomst. Hierna hoor ik van mijn zus Joke dat 'onverschuldigde betalingen' juridisch gezien een zeer simpel begrip is: wanneer je op een ontvangen bedrag geen recht hebt, moet je dat terugbetalen. Maar dat komt pas aan de orde wanneer er onverschuldigd betaald wordt en dat zal zeer waarschijnlijk toch niet gaan gebeuren. Dus de hele waanzinnige juristerij over deze zaak is grotendeels flauwekul. Ik trek dus ook direct mijn toestemming voor de overeenkomst in.

Ik kan geen oordeel uitspreken over de advocate van mijn ex-werkgever, maar ik vind dat mijn socialezekerheidsadvocate bijzonder slecht heeft gewerkt.

Eindelijk heb ik het achterstallig ziekengeld-na-ontslag op mijn rekening staan. De kosten, ook geestelijk, die ik hiervoor heb moeten maken, zijn enorm en het probleem is nog niet echt voorbij want mijn ex-werkgever heeft mij nog steeds niet officieel 100% ziek verklaard.

Een andere onzekerheid is nog steeds dat Yvonne en ik vanaf december geen inkomen hebben. Als de behandeling van de arbeidsongeschiktheidsaanvraag op dezelfde manier gebeurt zoals ik inmiddels gewend ben van de sociale zekerheid, ziet de toekomst er niet goed uit.

Ook de vierde herdenking van de crash is voor mij negatief beïnvloed door mijn ex-werkgever. Ik voel me buitengesloten door de maatschappij en ik kan heel verlangend kijken naar al die verlichte kantoorramen waarachter mensen aan het werk zijn en naar al die mensen die ik vrolijk met kerstpakketten zie lopen.

[h]8 1997 - PTSS en een gedenkplaquette

Het jaar 1997 wordt voor mij het jaar van een succesvolle posttraumatische stressbehandeling, rust op het gebied van de sociale zekerheid en een geslaagde bedankactie voor de in Portugal verleende hulp.

[k2]8.1 Elfstedentocht 1997

1997 begint letterlijk en figuurlijk met een temperatuur ver onder nul. Op 4 januari wordt de Elfstedentocht geschaatst, ik kan er niet van genieten. Erger nog, ik gruw van de beelden van die opgeklopte Nederlandse saamhorigheid. Ik geloof daar niet meer in. De werkelijke Nederlandse maatschappij vind ik doodziek, achterbaks en schijnheilig.

Het toppunt van volksverlakkerij vind ik het liedje, dat ook een Postbankreclame is, '15 miljoen mensen'. Het lijkt wel of ik het de hele dag hoor. De boodschap van dit liedje is zoiets als 15 miljoen mensen op dit kleine stukje aarde en ieder laat je in je waarde!

Vooral van dat laatste gedeelte 'en ieder laat je in je waarde' word ik onpasselijk en boos. Want sinds de crash merk ik hoe makkelijk en verleidelijk het is om iemands eigenwaarde van hem af te pakken, juist ook op het moment dat hij het meest kwetsbaar is. Hoe groter de belangen, des te minder respect er lijkt te zijn voor iemands eigenwaarde.

[kaderkop]Eigenwaarde

[kader]Iemands enige echte bezit is zijn gevoel van eigenwaarde, zelfrespect en integriteit. Dit bepaalt of iemand nog toekomst heeft. Diefstal van andermans eigenwaarde vind ik de eerste stap in een proces van ontmenselijking. Door het doen, maar vooral door het niet-doen, van velen is mijn ontmenselijkingproces al lang bezig.[einde kader]

[k4]Aanvang stressbehandeling

Twee dagen na de Elfstedentocht is het zo ver, de behandeling van mijn posttraumatische stresssyndroom (PTSS) begint.

Na het eerste gesprek van september 1996 heb ik nog diverse testen en onderzoeken gehad. Mij is uitgelegd wat er de komende maanden, volgens het behandelingsprotocol, ongeveer zal gaan gebeuren. In het kort is de behandeling als volgt:

- in 16 geleide gesprekken ga ik de crash op een veilige manier herbeleven;
- ik schrijf een doorlopende brief, welke nooit verzonden wordt, aan de heer Schröder. In deze brief kan ik alles schrijven wat mij dwars zit. De AMC-psychiater die mij behandelt, leest deze brief aan het begin van elk gesprek en bespreekt het met mij;
- ten slotte zal ik, door middel van een afscheidsritueel, de behandeling afsluiten.

Het klinkt te simpel om waar te zijn. De AMC-psychiater heeft op een rustige manier vertrouwen in dit behandelingsprotocol, ik heb de goede behandelingsresultaten bij een medepassagier gezien en ik sta met mijn rug tegen de muur. Ik heb geen enkele keus meer en heb niets te verliezen. Ik vind heel belangrijk dat ik me op mijn gemak voel bij de AMC-psychiater. Ik word door hem normaal, menselijk behandeld.

[kaderkop]Menselijke benadering

[kader]Een voorbeeld van zijn benadering is de afspraak die ik in december 1996 had: toen ik op het AMC aankwam, hoorde ik dat hij met plotseling weggeroepen was en dat de afspraak met mij niet door kon gaan. Dit werd mij op een vriendelijke manier verteld en uitgelegd, namens hem werden mij zelfs excuses gemaakt. Ik wist niet wat ik hoorde. Terwijl ik nog op zijn kantoor was,

belde hij zelf nog even op, legde mij uit wat er aan de hand was en maakte ook nog persoonlijk excuses.

Hoe de behandeling verder ook zou gebeuren was voor mij daarna niet meer belangrijk, de behandeling kon voor mij hierna niet meer stuk.[einde kader]

Het eerste echte behandelingsgesprek begint om half vier. Ruim op tijd pak ik de trein vanuit Eindhoven. Ik heb allerlei gedachten over wat er zal kunnen gaan gebeuren. De afgelopen jaren heb ik al zoveel over de crash gepraat dat ik vooral denk: wat voor nieuws zal deze behandeling mij kunnen brengen?

Het gesprek begint met het lezen van mijn 'brief aan Schröder'. In deze brief heb ik onder andere geschreven over al de frustraties die bij mij opgekomen zijn bij de Elfstedentocht. Heerlijk vind ik het om dat van me af te schrijven. Het lucht enorm op, vooral omdat ik weet dat het gelezen zal worden maar toch geheim zal blijven. Dit van me af schrijven zal ik met veel 'plezier' blijven doen.

Na het lezen en kort bespreken van de brief begint de eigenlijke behandeling met een simpele ontspanningsoefening. Door gerichte vragen, maar vooral door zwijgen, van de AMC-psychiater begin ik aan de herbeleving.

Het gaat heel anders dan ik verwacht had. Alle verhalen die ik de afgelopen jaren heb verteld, vertelde ik als toeschouwer, veel emoties liet ik weg. Nu, in de herbeleving, voel ik, letterlijk en figuurlijk, alles weer. Ik voel de extreme bewegingen van het vliegtuig weer, ik voel hoe ik me stijf in mijn stoel druk, ik voel mijn angst en ik voel hoe Yvonne en ik elkaars handen bijna fijn knijpen. Nu kan ik deze gevoelens toelaten en er bevrijdende tranen om huilen. De eerste behandeling eindigt vlak voor de crash. Ik ben helemaal op, maar ik voel me ook rustig en voldaan. Door de herbeleving ben ik veel spanning kwijtgeraakt.

In de gemeenschapsruimte van het psychiatrisch centrum kom ik op mijn gemak bij voor ik weer terug ga naar Eindhoven. De volgende afspraak is over een week.

[k4]Keuring arbeidsongeschiktheidsverzekering

Twee dagen (8 januari) na deze eerste PTSS-behandeling heb ik in Eindhoven een keuringsafspraak voor de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Voor deze keuring heb ik al een keer telefonisch contact gehad met de keurende arts. Dat gesprek is plezierig verlopen. Door mijn slechte socialezekerheidservaringen ben ik toch niet op mijn gemak. Voor uitleg en zekerheid gaat Yvonne ook nu weer mee.

Een tip die de socialezekerheidsadvocate mij voor deze keuring heeft gegeven, is dat ik moet zorgen een goed contact met de arts te krijgen. Hoe dat moet, dat kan ze niet aangeven en ze kan me ook niets vertellen over de keuringsvoorwaarden en dergelijke. Dit advies vermindert mijn vertrouwen in haar en in de rechtsstaat weer verder. Door dit advies krijg ik steeds meer het idee dat, juist ook vanuit juridisch oogpunt, het niet gaat om de inhoud van de klachten, maar dat vooral de vorm belangrijk is. Anders gezegd: de keuring zou subjectief zijn in plaats van gebaseerd op objectieve gronden. Een raar uitgangspunt voor een advocaat. Want als er geen objectiviteit is, dan is er geen controle of toetsing van een genomen beslissing mogelijk.

Gelukkig heb ik eind 1996 van vrijwilligers van Stichting WAO-belangen in Eindhoven, gratis, echte informatie gekregen over de keuring en procedures. In een training van drie ochtenden is nog meer verteld over WAO, de procedures en de keuring. De vrijwilligers van WAO-belangen zijn, zoals dat zo mooi heet, ervaringsdeskundigen die weten waar ze over praten. Wanneer er sprake is van een onrechtvaardigheid in de wet dan kunnen zij dat uitleggen, juist ook vanuit hun

eigen ervaringen. In een rollenspel oefenden we de rol van arts en aanvrager. Deze training en de gesprekken met anderen tijdens deze training waren voor mij ook een belangrijk lotgenotencontact.

Mede dankzij deze training en de net gestarte PTSS-behandeling, ga ik met een beetje vertrouwen de keuring tegemoet. Maar toch, de zenuwen gieren door mijn keel.

De afspraak van vandaag is vooral bedoeld als kennismakingsgesprek want de USZO-keuringsarts heeft een erg dik dossier over mij gekregen. De bedoeling van dit eerste gesprek is, dat we praten over de huidige situatie. Het gesprek gaat volkomen anders dan alle voorgaande gesprekken met socialezekerheidsartsen. Het is nu echt een gesprek waarin we over en weer informatie uitwisselen. De arts is geïnteresseerd en er ontstaat al snel een sfeer van vertrouwen tussen ons.

Om een lang verhaal kort te maken: letterlijk en figuurlijk eindigen we het gesprek naast elkaar. Voor hem is de zaak al snel duidelijk. Hij vindt mij, in ieder geval op dit moment, volledig arbeidsongeschikt. Daarbij legt hij mij heel simpel uit waarom ik, volgens hem, geen recht had op een invaliditeitspensioen maar wel op een arbeidsongeschiktheidsuitkering. De regelgeving vind ik nog steeds krankzinnig maar nu kan ik eindelijk ook een einde maken aan mijn beroep tegen de afwijzing van de invaliditeitskeuring. Tot slot vertelt hij mij dat ik het mensen waarschijnlijk vaak moeilijk maak om mij goed te beoordelen, want ik maak grapjes, kom vrolijk en alert over. Volgens hem ben ik zelf waarschijnlijk vaak de grootste vijand van mijn eigen herstel omdat ik veel te graag actief wil zijn en wil werken.

Natuurlijk is ook van dit gesprek weer veel niet tot me doorgedrongen. Dankzij Yvonne krijg ik toch een volledig beeld van dit gesprek.

Na dit gesprek hebben de keuringsarts en ik nog een paar keer telefonisch contact om over en weer vragen te beantwoorden. In ons laatste telefoongesprek spreken we af dat ik contact zal opnemen wanneer ik mij weer echt tot werken in staat voel. We hopen en verwachten allebei dat dat niet al te lang op zich zal laten wachten nu de PTSS-behandeling is begonnen.

Het is een grote opluchting. We hebben ons voorbereid op weer een moeizame procedure en opeens kan het ook makkelijk gaan. We krijgen wat meer vertrouwen in de toekomst. Wat kan er in vier dagen toch veel veranderen!

[k2]8.2 Beslissingen

Ik voel mij door mijn advocaten nog steeds niet serieus genomen, dat blijft veel onrust geven.

Met de letselschadeadvocaat zijn we al zover dat we haar liever niets meer vragen want met haar ellenlange antwoorden kunnen we meestal niets beginnen. Met de socialezekerheidsadvocate gaat het ook steeds meer die kant op.

Door het gestuntel over 'onverschuldigheid' is ons vertrouwen verder gedaald. Het advies van de socialezekerheidsadvocate over de ABP-invaliditeitsprocedure betekent voor mij het verlies van het laatste restje vertrouwen in haar.

In april 1996 is de ABP-hoorzitting geweest, het ABP zou binnen twee maanden uitspraak doen. In januari 1997 is deze uitspraak nog steeds uitgesteld.

De USZO-keuringsarts heeft mij simpel uitgelegd waarom ik niet in aanmerking zou komen voor een ABP-invaliditeitspensioen. De ABP-werknemer die mijn beroep behandelt, bevestigt deze

uitleg. Ik vertel dit aan de socialezekerheidsadvocate en ik vraag haar of het inderdaad geen zin heeft om met de procedure door te gaan. In reactie hierop krijg ik een lange brief waarin de socialezekerheidsadvocate bevestigt dat de USZO-keuringsarts en de ABP-medewerker haar hetzelfde hebben verteld. Maar het advies van de socialezekerheidsadvocate is om toch maar door te gaan met de procedure om de relatie met mij ex-werkgever niet verder te verstoren. Ik moet dus doorgaan met een kansloze procedure, om mij 'invalide' te verklaren, om mijn ex-werkgever (die het zelf nog steeds vertikt om mij 100% ziek/arbeidsongeschikt te verklaren) te plezieren. Ik vind dit de waanzin ten top.

Yvonne en ik maken een afspraak met het advocatenkantoor om al onze zorgen te bespreken. We zijn namelijk bang dat, wanneer dit kantoor op deze manier door blijft werken, ook de Martinair-procedure niet goed zal aflopen. En dat terwijl de maximaal mogelijke Martinair-schaderegeling op z'n best toch slechts een gedeeltelijke schadevergoeding is. Ik ben erg zenuwachtig voor dit gesprek want het zal geleid worden door de advocaat met wie wij in 1994 het eerste contact hadden. In de gesprekken toen ben ik overweldigd door zijn welsprekendheid, nu voel ik me door zijn aanwezigheid voor het gesprek al erg onzeker. Ik vertel deze onzekerheid aan het begin van het gesprek en dat lucht me erg op, er verdwijnt meteen een stuk van mijn zenuwachtigheid.

Het gesprek begint zowel teleurstellend als verhelderend. Ik zit vol met mijn ervaringen met de behandeling van PTSS. Omdat de hoofadvocaat erg belangrijk is op het gebied van letselschade denk ik dat hij, juist ook uit hoofde van zijn beroep, wel geïnteresseerd zal zijn in deze behandeling. Dat valt mij erg tegen, hij lijkt het helemaal niet zo interessant te vinden. Ik vind dat vreemd. Zijn afstandelijke reactie maakt ons helemaal duidelijk dat wij bij dit advocatenkantoor niet goed zitten.

We krijgen de kosten te horen die het kantoor heeft gemaakt en/of voorgeschooten: in totaal meer dan f 50.000. Vooral de kosten van de socialezekerheidsadvocate zijn absurd hoog: haar kosten zijn zelfs een stuk hoger dan de door mij ontvangen nabetaling waarvoor zij onder andere is ingeschakeld.

Alle procedures lopen echter nog steeds en de adviezen van de advocaten lijken een snelle afwikkeling in de weg te staan. De kosten kunnen dus alleen nog maar stijgen. Voor ons heeft het geen zin om door te gaan met deze advocaten. Zij willen ook niet doorgaan met onze zaak, dus het gesprek is snel afgelopen. Het is ons nu wel duidelijk waarom advocaten zo erg tegen 'no cure, no pay' zijn, nu verdienen zij wel erg gemakkelijk veel geld.

We spreken af dat we over hun kosten zullen praten na afronding van de schaderegeling met Martinair. Yvonne en ik zullen uitzoeken hoe we met alle procedures verder willen gaan.

We hopen dat mr. Van Dort, de jurist die onze letselschade zal berekenen en in wie we veel vertrouwen hebben gekregen, de hele Martinair-zaak op zich wil nemen. We durven nergens meer op te hopen, maar Van Dort wil onze Martinair-zaak gelukkig helemaal behandelen. En als we met de andere procedures hulp nodig hebben, zal hij kijken of en hoe hij ons kan helpen. Dat is allemaal helder en duidelijk.

Het is vaak lastig om Van Dort te bereiken, maar elk gesprek en elke brief van hem is kort, bondig en duidelijk. We vinden dat een hele verademing. Zijn achtergrond is dan ook oorspronkelijk niet juridisch, in een vorig beroep heeft hij echte zakelijkheid geleerd.

Een paar weken later trek ik mijn beroep in tegen de, volgens mij nog steeds onjuiste, ABP-beslissing. Ik heb geen energie om met deze waarschijnlijk kansloze beroepsprocedure verder te gaan. Door mijn moeheid en slechte ervaringen met keuringsartsen heb ik helemaal geen zin meer om weer eens gekeurd te worden en een keuring zal zeker gebeuren wanneer ik door ga met de beroepsprocedure.

[k2]8.3 Stressbehandeling

[k4]Afscheid van de overledenen

In de weken na de eerste behandeling merk ik steeds weer de kracht van deze behandelingsmethode. In de trein, op weg naar het AMC, denk ik na over de komende behandeling: de vorige keer eindigde de behandeling vlak voor de crash. Ik ben benieuwd, en ook een beetje bang, wat er deze keer gebeurt.

De behandeling begint met mijn 'brief aan Schröder' van deze week. Hierna ontspan ik en word ik weer teruggebracht in de tijd. Stapje voor stapje beleef ik de crash opnieuw. Ik voel de crash weer, ik ruik de crash weer. Weer ben ik verstijfd van angst. Alle beelden, alle geluiden komen terug: ik 'hoor' het ziekmakende geluid van de crash, ik 'zie' het versplinteren van het keukentje, de stewardess vliegt weer met stoel en al op mij af, ik word weer wakker in een met scherven bezaaide puinhoop en weer 'weet' ik dat Yvonne dood is. Alles komt terug, en hoe!

Veilig in de stoel op de kamer van de psychiater kan ik al mijn ervaringen en emoties stap voor stap toelaten. Beeld voor beeld beleef ik de crash opnieuw. Het is verbazingwekkend dat alles wat er met mij gebeurt tijdens de behandeling zo veel meer is dan het vertellen van het verhaal van de crash zoals ik dat zo vaak doe. Nu komen mijn gevoelens, geur- en geluidsherinneringen en beelden weer bij elkaar. Op het moment dat ik mijn ervaringen in het geheel herbeleef, lijken deze ervaringen uit te doven. Het is niet zo dat ik deze ervaringen los kan laten, de ervaringen laten mij los. Deze behandeling eindigt bij het moment dat ik helemaal verdwaasd sta te rommelen bij de cockpit. Ik ben weer doodmoe maar erg opgelucht.

Tijdens de derde behandeling gebeurt er voor mij iets onverwachts. In de trein, op weg naar het AMC, denk ik weer na over wat er zal gaan gebeuren: deze keer zal ik Yvonne, levend, terugzien naast het toestel. Wanneer ik de afgelopen jaren dit verhaal vertel, moet ik meestal huilen. Ik verwacht dat dit ook in deze behandeling een emotioneel moment wordt, het gaat heel anders. Wanneer ik het terugzien met Yvonne herbeleef, gaat de film van mijn herinneringen gewoon door: ik sta in de stromende regen en zie overal bliksemschichten, het toestel ontploft en samen met Yvonne ren ik, over de sompige bodem, vertraagd weg. Op een veiliger afstand draaien we ons om en kijken we naar het volop brandende toestel. Op het gedeelte dat niet brandt, staan enkele passagiers die om hulp roepen.

In de afgelopen jaren vertel ik dit makkelijk en ga ik direct door met mijn verdere belevenissen. Nu, in de herbeleving, kom ik niet verder. De brand wil mij niet loslaten.

Ik heb maar liefst drie herbelevingen nodig voor deze brand: eerst als toeschouwer van de brand, daarna als toeschouwer van de passagiers op het toestel en ten slotte realiseer ik mij dat in deze brand veel medepassagiers omgekomen zijn. In al deze herbelevingen voel ik mijn emoties, ruik ik de brandgeuren en hoor ik het onbeschrijflijke.

Pas nú kan ik toelaten dat de crash werkelijkheid is en verschrikkelijke gevolgen heeft. Meer nog, nu kan ik aan mezelf toegeven dat ik zelf de crash heb meegemaakt en dat de passagier die rechts naast mij heeft gezeten, is omgekomen bij de crash.

Samen met Yvonne heb ik dit gedeelte van de behandeling afgesloten met een persoonlijk afscheidsritueel: op ons lievelingsduin bij Scheveningen hebben wij voor elke omgekomen persoon een bloembol geplant.

Dit geeft ons veel rust, wij zijn eindelijk een stapje verder.

[k4]Wat is er eigenlijk gebeurd?

Door de stressbehandeling accepteer ik stap voor stap dat de crash echt gebeurd is en echte gevolgen heeft.

Door mijn bewusteloosheid heb ik maar een erg klein gedeelte van de crash bewust meegemaakt. Omdat ik mij niet precies kan herinneren wat er juist ook met mijn lichaam in het toestel is gebeurd, kan vooral over mijn neklachten geen goede diagnose worden gesteld. Dat geeft me veel problemen. Dankzij de voortgang van de stressbehandeling wil ik nu zoveel mogelijk te weten komen wat er gebeurd is. Ik wil niet alleen maar rapporten zien en verhalen van andere mensen horen. Nee, ik wil zoveel mogelijk zelf zien. Voor mij, en Yvonne, is het dus duidelijk dat we terug moeten naar Faro. Terug naar het vliegveld, terug naar de landingsbaan. Ik hoop dat ik het wrak nog zie liggen en kan aanraken. De stressbehandeling wordt afgesloten met een afscheidsritueel dat dus in Faro zal plaatsvinden.

Dat vind ik niet genoeg, ik wil meer zien. Ik bel met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die ons de Engelse vertaling van het crashonderzoeksrapport heeft toegestuurd. Ik moet wel even slikken en me voorbereiden op dit gesprek. Door alle gedoe rond de bekendmaking en toelichting op dit rapport is dit Ministerie voor mij als ‘slachtoffer’ toch ook een soort vijand.

Gelukkig is mijn vijandsbeeld mij duidelijk. Ook is het mij duidelijk dat ik het Ministerie niet in het kader van dit vijandsbeeld bel. Met andere woorden: ik wil het nu helemaal niet over de oorzaak en aansprakelijk van de crash hebben. Als ondersteuning van mijn eigen herstelproces wil ik alleen maar weten of zij informatie, het liefst foto's, hebben die mij een beter beeld van de crash geven.

Uiteindelijk kom ik terecht bij de heer Erhart, een onderzoeker van de Rijksluchtvaartdienst (RLD.) Hij begrijpt snel wat ik bedoel en dat ik niet met dood geconfronteerd wil worden. Hij vertelt mij dat de RLD foto's zonder schokkende beelden heeft. Wij maken een afspraak om deze te komen bekijken.

[k4]Foto's van de ramp

Samen met Yvonne ga ik naar de afspraak toe. De dagen voor deze afspraak en de hele reis er naartoe is Yvonne kwaad en onwillig. Ik moet de afspraak echt doorzetten. We komen het gebouw van de RLD binnen en zitten met Erhart in de kamer. Het is een allervriendelijkst gesprek. Hij is echt geïnteresseerd in ons en ons verhaal. Dan gebeurt iets wat vaker zal gebeuren: Yvonne is helder en geïnteresseerd en ik stort helemaal in.

Ik heb veel meer last van spanning dan ik verwachtte, mijn ogen zijn helemaal wazig. Ik moet de foto's heen en weer bewegen voor mijn ogen om maar iets te kunnen zien. Dat gaat dus niet goed.

Erhart trakteert ons dan ter onderbreking op een lunch. Door deze onderbreking kom ik weer een beetje bij mijn positieven. Hierna kan ik de foto's goed bekijken. Langzamerhand krijg ik een beeld van het toestel, wat er van onze zitplaatsen overgebleven is en wat er met het toestel gebeurd is. Het blijft moeilijk te geloven. Wij spreken af dat we bellen wanneer we er aan toe zijn om alles nog een keer te zien.

Deze ervaring helpt ons enorm. Niet alleen het zien van de foto's en de uitleg die we erbij krijgen, is belangrijk. Vooral het persoonlijk contact met Erhart is voor ons belangrijk. Ik heb nog steeds veel twijfels over de Nederlandse overheid en dus ook over de RLD. Ook wat betreft hun rol in deze zaak. Maar daar gaat het nu niet over. Nu hebben wij van mens tot mens informatie uitgewisseld. We hebben vertrouwen gekregen en mensen hebben stappen voor ons gezet. Er is weer een vijandsbeeld weggenomen. Dat is winst, voor nu en de toekomst.

[k4]Lichamelijke klachten en beperkingen

Mijn stressbehandeling wordt bemoeilijkt door al mijn lichamelijke klachten en beperkingen. Via de AMC-psychiater kom ik terecht bij een revalidatiearts. Hij constateert niets meer dan al geconstateerd is en dat komt er vooral op neer dat de oorzaak van mijn klachten niet aantoonbaar is en dat er ook weinig aan te doen is. Het 'goede' nieuws hiervan is dat ik bij mijn huidige behandelaars blijkbaar op het goede spoor zit. Ondanks het gebrek aan echte vooruitgang, triest maar waar.

Yvonne ziet bij mij vooruitgang door de stressbehandeling. Nu durft zij ook de stap te zetten om met de AMC-psychiater over haar problemen te praten. Niet onbegrijpelijk wordt ook bij Yvonne vastgesteld dat zij last heeft van posttraumatische stress. Ook bij haar worden er nadere onderzoeken gedaan om een echt goede diagnose te kunnen stellen.

Op 7 april heeft Yvonne een onderzoeksafspraken. Natuurlijk ga ik met haar mee. Yvonne is opgehaald voor het onderzoek en ik wil net beginnen met het lezen van een boek. Opeens komt zij helemaal overstuur, bijna hysterisch, naar beneden. Wat blijkt, ze is tijdens de simpele beginvragen van naam, geboortedatum en dergelijke al helemaal dichtgekapt. Ze kan zich bijvoorbeeld zelfs niet herinneren of ze wel of niet werkt. Ik maak met Yvonne een wandeling, daarna ga ik mee naar het onderzoek. We hopen dat ze wat meer op haar gemak is als ik bij de eerste vragen aanwezig ben. Het gaat nu wel iets beter, maar is zo erg overstuur dat het niet verantwoord is om door te gaan.

Yvonne wil naar huis. Dat is lastig, want ik heb de volgende dag een afspraak met de AMC-psychiater en ik heb geen zin om heen en neer te reizen. We waren van plan om een nacht in Zandvoort in een hotel te logeren en dat wil ik door laten gaan.

Ook ben ik bang dat, wanneer Yvonne terug is in Eindhoven, het voor haar erg moeilijk wordt weer naar Amsterdam te gaan voor een nieuw begingesprek. Gelukkig gaat ze uiteindelijk toch mee naar Zandvoort. We vinden een leuk hotel met zeezicht. Tijdens een strandwandeling praten we over haar histerie, die nu helemaal weg is. Yvonne snapt er zelf ook niets van, want zij is van ons tweeën altijd degene die makkelijk over gevoelens kan praten. Opeens komt Yvonne erachter wat de oorzaak van haar histerie kan zijn geweest: Ze vindt de ogen van de psychologe die het begingesprek doet, erg sterk lijken op de ogen van onze ex-litselschadeadvocaat.

[kaderkop]Litselschadeadvocaat

[kader]Ik heb dat nooit zo tot me door laten dringen, maar de litselschadeadvocaat heeft blijkbaar een ingrijpende operatie ondergaan waar zij regelmatig met ons over sprak naar aanleiding van onze verhalen over onze problemen. Haar opmerkingen hierover zijn heel sterk bij Yvonne blijven hangen. Ze durfde daarna tegen de litselschadeadvocaat niet meer echt over haar eigen problemen te praten.

Het was me de afgelopen jaren wel opgevallen dat de litselschadeadvocaat de Martinair-zaak van Yvonne snel wilde regelen omdat er eigenlijk niets aan de hand was met Yvonne. Ik vond het wel elke keer vreemd dat ik altijd maar moest aangeven dat Yvonne toch echt grote eigen problemen

met de crash heeft en dat ze niet alleen maar problemen heeft omdat zij zich over mij zorgen maakt. Yvonne vond het altijd wel moeilijk om haar eigen problemen toe te geven, maar bij de letselschadeadvocaat kon zij helemaal niet meer voor zichzelf opkomen.[einde kader]

Tijdens de strandwandeling wordt het ons allemaal duidelijk. De volgende dag gaat Yvonne een stuk rustiger mee naar het AMC voor een nieuwe poging. Ze kan haar hysterie van de vorige dag nu goed uitleggen. Haar onderzoek wordt nu verricht door de psychologe die dat ook bij mij gedaan heeft. Omdat deze psychologe door mijn onderzoek al te veel van ons weet, was het eigenlijk de bedoeling dat haar collega het onderzoek van Yvonne deed. Maar nood breekt wet!

De manier waarop het AMC-psychiater met dit probleem omgaat, en er ook van leert, vind ik nog steeds bijzonder ondanks de schijnbare normaliteit. De mens Yvonne staat centraal, niet de officiële procedure. Ook mijn voortgaande behandeling door de AMC-psychiater kenmerkt zich nog steeds door menselijkheid, elke keer kom ik weer een stapje verder. Sommige zaken moet de AMC-psychiater wel tien keer uitleggen voor ik het snap, maar dat doet hij gelukkig ook. Ik ben niet altijd blij met wat ik hoor, maar ik begrijp het wel. Vervelend is dat ik het vaak snel weer vergeet.

Mijn afscheidsritueel van de stressbehandeling komt dichterbij: de reis naar Faro. Deze reis is voor mij de afsluiting van de stressbehandeling. Voor Yvonne wordt deze reis het begin van haar behandeling. Ideaal is dat niet, maar het is niet anders.

[k4]Terug naar Faro

Op 31 mei is het zover, we vertrekken naar Faro voor mijn afscheidsritueel. De voorbereidingen voor deze reis zijn inspannend en onthullend. Wij waren vroeger gewend om op reis te gaan met alleen maar een algemeen reisplan. Nu maken we voor ons vertrek allerlei afspraken, zoals met het vliegveld in Faro en het Nederlands Consulaat. Dat maakt de voorbereidingen extra inspannend. Het is dan ook geen vakantie-reis, dat vergeten we vaak.

Onthullend zijn de voorbereidingen ook. Vliegen is de meest snelle en goedkope manier om naar Faro te gaan, maar dat durven we deze reis nog niet aan. We nemen de trein naar Sevilla in Spanje. In Sevilla blijven we een paar dagen en daarna gaan we met een huurauto naar Faro. Het hotel in Sevilla en de autohuur regelen we bij de NBBS. Bij de NBBS hebben we in 1992 onze crash-reis geboekt, dus we vinden het nu passend om deze reis bij hen te regelen. Tijdens het boeken merk ik weer hoe de crash mijn leven volledig beïnvloedt. Het idee om te moeten vertellen dat we naar Faro gaan, doet me het zweet aan alle kanten uitbreken. Ik merk dat ik denk dat iedereen gelijk aan de crash moet denken, als ik het woord 'Faro' noem. Die gedachte van mij merk ik pas op het NBBS-kantoor. Ik stotter en moet bijna janken bij het boeken van de reis dus ik vertel de NBBS-medewerker over de achtergronden van deze reis.

Vlak voor ons vertrek gaan we allebei nog naar een kinesiologe om wat meer energie te krijgen. De dagen voor ons vertrek hebben we veel contact met familie, vrienden en kennissen. Iedereen leeft enorm mee. Veel mensen zijn net zo emotioneel als wij. Altijd weer merken we hoe ontzettend diep de mensen in onze omgeving geraakt zijn door de crash en de gevolgen, dat blijft onvoorstelbaar voor ons.

Speciaal voor ons vertrek komt Nel vanuit Scheveningen op 30 mei bij ons logeren. Toen wij nog in Scheveningen woonden was het een traditie dat Nel een borreltje kwam drinken de avond voor

een vakantievertrek. Voor onze Faro-reis van 21 december 1992 heeft Nel dat niet kunnen doen. Nel wil, nu wij voor de eerste keer naar Faro terug gaan, ons voor alle zekerheid in oude stijl een goede reis toewensen. Haar bezoek is erg goed voor ons want nu kunnen we, ondanks al onze spanningen, rustig inpakken omdat Nel als een soort spanningsafleider werkt.

Op 31 mei stappen we in Eindhoven in de trein om, na wat overstappen, met de Thalys naar Parijs te gaan. Vanaf Parijs vertrekt de nachttrein die ons naar Madrid brengt, in deze trein hebben we een tweepersoonsslaapcoupe geboekt. Eerder dit jaar hebben we een slechte ervaring gehad met een buitenlandse treinreis dus we proberen geen hoge verwachtingen te hebben van deze treinreis.

Het wordt echter een heerlijke reis. De trein is een moderne Spaanse Talgo hotel-trein met veel rust, comfort en Spaanse goedmoedigheid en prijzen. We kunnen ons zelfs een diner in het restauratierijtuig veroorloven. Allebei vinden wij dat het toppunt van ontspanning: dineren in een rijdende trein. 's Nachts nemen we voor alle zekerheid een slaappilletje en drinken we veel water want we willen niet meer de paniek meemaken zoals tijdens onze huwelijks treinreis in 1993.

Door allerlei angsten slapen we toch nog erg onrustig, maar we slapen wel!

In Madrid stappen we over op de trein naar Sevilla. Daar hebben we voor een paar dagen een hotel om bij te komen.

Met de auto gaan we daarna naar Portugal. Yvonne rijdt uitstekend en de weg is veel beter dan we verwachtten. We zijn voor ons vertrek gewaarschuwd voor de Portugese wegen en het Portugese rijgedrag. We kunnen gelukkig op ons gemak rijden over de nieuwe snelweg langs de kust. We blijven de gehele reis gevrijwaard van de slechte verkeerservaringen in Nederland.

In Faro logeren we in Hotel Faro, het hotel waar we in 1992 opgevangen zijn. Zoals bekend was het weer in Faro in december 1992 erg slecht. Tijdens de crash hebben we allebei onze bril verloren, Yvonne kon toen nauwelijks bewegen en we waren niet echt helder. We hebben dus alleen maar hele vage herinneringen aan de stad en het hotel Faro.

We zijn blij dat we onze vage herinneringen kunnen aanvullen met wat we nu zien, we voelen ons al snel thuis in de stad en het hotel. We zijn vergeten dat het hotel zo'n beetje in de aanvliegroute van het vliegveld ligt. Vanaf ons balkon zien we nog net het begin van de landingsbaan van het vliegveld. Regelmatig komen er, met veel lawaai, vliegtuigen over. We voelen ons niet echt op ons gemak. Het blijft een erg angstig gevoel: in een afgesloten ruimte te zijn en een vliegtuig wel te horen maar niet te zien.

We zitten veel op het balkon van onze kamer vliegtuigen te bekijken. We hopen een DC-10, en dan het liefst een DC-10 van Martinair, te zien; tevergeefs. Vanaf ons balkon hebben we ook een mooi uitzicht op een haventje, vooral 's avonds zien we daar vissen wel een keer of vijf achter elkaar uit het water springen.

De eerste nacht blijkt hoe gespannen we zijn: om half een, we slapen net, lijkt in onze kamer het luchtalarm af te gaan. We gaan ter plekke 'dood' in bed. We 'weten' dat er weer een vliegtuig is neergestort en we denken dat het hotel ontruimd wordt. Het alarm is gelukkig niet in het hotel dus we zijn een beetje gerustgesteld. We gaan naar het balkon en wat blijkt: zo'n 100 meter van ons af ligt de kazerne van de vrijwillige brandweer. Om de brandweermannen op te roepen, gaat in heel Faro het luchtalarm af. Op het vliegveld is er gelukkig niets aan de hand.

We blijven daarna nog een tijd op het balkon staan. Met auto's en fietsen komen de brandweermannen van alle kanten langs het hotel. Wanneer er weer een groepje brandweermannen compleet is, vertrekt een brandweerwagen met loeiende sirene.

De volgende dag bekijken we Faro. 's Avonds hebben we een afspraak met Katrien Schaafsma. Zij werkt voor het Nederlands Consulaat en is nauw betrokken bij de crash. Wij ontmoeten elkaar in de bar van Hotel Faro. We zien erg tegen dit gesprek op maar al snel hebben we een goed contact. Ook nu blijkt dat nieuwe contacten veel sneller tot de kern doordringen door het samen delen van een ingrijpende ervaring. Het lijkt wel of allerlei rituele plichtplegingen achterwege blijven, alsof je elkaar al jaren kent. Het wordt een bijzondere avond, waarbij de lach en de traan weer heel dicht bij elkaar blijken te liggen.

Een van de dingen die we met Katrien bespreken, is ons idee om als inzittenden van het gecrashte toestel iets terug te doen voor iedereen die ons geholpen heeft na de crash. Met dit idee lopen wij, en vele anderen, al jaren rond. Katrien wil gelukkig met ons meedenken over deze actie.

Yvonne en ik denken aan een actie als 'Good Bears of the World'. Bij deze actie worden ambulances uitgerust met speelgoedberen. Wanneer een kind dan mee moet met de ambulance, krijgt het een beer als troost. Deze actie is ontstaan in Amerika en ook naar Nederland overgewaaid. Ons lijkt dit een goed idee maar dankzij de gesprekken met Katrien begrijpen we dat dit niet werkbaar is als bedankactie. Katrien heeft het idee om een plaquette aan te bieden. Yvonne en ik moeten even aan dat idee wennen. We maken de afspraak dat we elkaar voor ons vertrek uit Faro weer spreken.

[k4]Op het vliegveld Faro

Donderdag 5 juni gaan wij voor het afscheidsritueel naar het vliegveld. Eerst kijken we samen wat rond. Om half een hebben we een afspraak met de heer Teles, hij heeft ook al andere medepassagiers rondgeleid. Het is een rustige man en in het Engels kunnen we goed met elkaar praten. Wij hebben speciaal tussen de middag afgesproken omdat het dan het meest rustig is op het vliegveld. Wij kunnen dan ook naar de crashplaats gaan die naast de landingsbaan ligt. We krijgen een hele rondleiding over het vliegveld. Op speciaal verzoek van Yvonne gaan we ook naar de brandweerkazerne van het vliegveld. Yvonne heeft in 1992 goed opgelet, want zelfs de tafeltennistafel die ze in gedachte heeft, staat er nog. Trots laten brandweermannen ons de kazerne en hun uitrusting zien. We vinden het verschrikkelijk jammer dat we geen Portugees spreken, daardoor kunnen we hen niet echt bedanken.

Tijdens deze rondleiding en ook in onze latere gesprekken merken we dat de crash voor de meeste Portugezen iets uit het verleden is. Maar de crash is voor hen wel vaak een helder verleden. De meeste mensen (zelfs degenen die niet direct met de crash te maken hebben gehad) die we spreken, weten nog precies wat ze deden toen ze van de crash hoorden: een 'moord-op-John F. Kennedy-effect'. De crash heeft op iedereen wel een blijvende indruk gemaakt.

Na het bezoek aan de brandweer gaan we naar de crashplaats. Dat wordt een beetje een teleurstelling: Het vliegtuigwrak is opgeruimd, de grond langs de landingsbaan is nu verhard met grind en de scherpe, driehoekige vetplantjes groeien er niet meer. Niets doet ons aan de crash herinneren. Ik krijg niet het gevoel dat ik op deze plek afscheid kan nemen van de crash. Ik besluit dan ook het afscheidsritueel niet hier te doen. In alle rust krijgen Yvonne en ik toch de tijd om samen de crash te herdenken. Daarna rijden we terug naar het luchthavengebouw en we komen binnen via de officiële ingang. Hierna nemen we afscheid van elkaar. Yvonne en ik drinken koffie om bij te komen praten wat na. We besluiten om voor mijn afscheidsritueel naar het stuk strand te gaan dat tegenover het vliegveld ligt.

[k4]Afscheidsritueel

Het is een heerlijke zonnige dag. Ik loop op mijn blote voeten door het zand. Na ongeveer een kilometer vind ik een laag duin met uitzicht op het vliegveld, geschikt voor mijn afscheidsritueel. De crash is nu al zo'n 4½ jaar geleden gebeurd en ik heb nog zoveel gezondheidsklachten dat ik ervan uit ga dat ik nooit meer de oude zal worden. Mijn afscheidsritueel is dus niet alleen een afscheid van de crash, maar juist ook een afscheid van de Cor ten Hove zoals ik die was voor de crash. Als symbool hiervoor gebruik ik mijn beschimmelde visitekaartjes die ik een jaar na de crash heb teruggekregen. Onder een distel begraaft ik deze visitekaartjes. Ik voel weinig emoties.

[k4]Afscheid vol emoties

De volgende ochtend neem ik afscheid van het hotel. Het is rustig en ik merk dat, wanneer ik in de hotelhal zit, ik allerlei beelden van 21 december 1992 terugkrijg. Ik zie onder andere schimmen van mensen die in stapels kleren graaien en schoenen passen. Via de hal loop ik door de brede gang waar ik die avond televisie heb gekeken. Aan het einde van deze gang is het zaaltje waar wij de ochtend na de crash zo'n beetje gedwongen werden met het vliegtuig terug te gaan naar Nederland.

Op het moment dat ik dat zaaltje op vrijdagochtend 5 juni 1997 binnenkom, barst ik in janken uit. Nu voel ik weer de intimidatie zoals ik die ook in 1992 voelde. Weer zie ik het trio hulpverleners achter de tafels zitten. Weer voel ik dat wij als overlevenden toen al niets in te brengen hadden. Al jaren zeg ik dat voor mij de 'ramp na de ramp' op dinsdagochtend 22 december is begonnen, nadat de Nederlandse hulpverleners het heft in handen namen. Nu voel ik onze ramp na de ramp beginnen.

Een minuut of vijftien ben ik ontzettend emotioneel. Ik moet wat doen om ook van dit gevoel afscheid te nemen. Opeens weet ik het: ik haal mijn fototoestel en ik fotografeer me letterlijk en figuurlijk van het donker (het zaaltje) naar het licht (de uitgang van het hotel). Deze fotoserie geeft me een gevoel van bevrijding zoals ik die niet vaak gekend heb.

Yvonne heeft inmiddels de bagage ingepakt. Pas tijdens het afrekenen vertellen we aan het hotelpersoneel dat we hier na de crash opgevangen zijn. We horen van hen weer veel verhalen. Voor ons staat nu vast dat, wat er ook gebeurt, we ervoor gaan zorgen als bedankje 'iets' aan de bevolking aan te bieden.

We gaan bij Katrien langs op het consulaat om haar van onze ervaringen te vertellen. We vertellen dat het plaquette-idee ons steeds beter lijkt. Heel lief biedt Katrien aan om hierover voor ons wat mensen te benaderen. Yvonne en ik zijn nog een dag of vijf in de Algarve en we spreken af dat we Katrien na een paar dagen bellen.

Bij het weggrijden uit Faro blijkt hoe ontzettend moe en gespannen we zijn. Eigenlijk hebben we helemaal geen energie meer om een ander hotel te zoeken, maar we willen graag een paar dagen naar het strand. We moeten dus wel weg.

De eerste plaatsen die we bekijken, vallen ons erg tegen: veel troosteloze hoogbouw. Op een bepaald moment denken we allebei: we gaan terug naar Hotel Faro en dan zien we wel wat we verder doen. Gelukkig zien we dan een heerlijk rustig gelegen, ouderwets gasthuis met appartementen. We hebben uitzicht over strand en zee en in de directe omgeving is er geen andere bebouwing. We voelen ons daar goed op ons gemak. We genieten van een paar heerlijke, zorgeloze dagen. We bezoeken een oude vriendin van Yvonne die daar vlakbij in de buurt woont en we slapen veel.

We bellen met Katrien. Zij heeft goed nieuws voor ons: zij geeft ons de naam van iemand die een plaquette kan en wil maken. Ook heeft zij voor ons een afspraak gemaakt met de directeur van

het ziekenhuis in Faro. Wij vinden het ziekenhuis de meest centrale plek voor een plaquette: iedereen komt wel een keer in het ziekenhuis en veel medepassagiers zijn in het ziekenhuis behandeld.

Aan de snelheid waarmee de afspraken worden gemaakt en aan de gesprekken zelf merken we dat het plaquetteplan een goed idee is en in Faro alle steun geniet. Zorgeloos vertrekken wij uit Faro.

[k4]Terugreis

Na een paar dagen bijkomen in Sevilla beginnen we aan de treinreis terug. Ondanks al mijn zorgeloosheid ben ik nog steeds erg gespannen. In de bar van de trein praten we met een Thais stel. Zoals zo vaak gebeurt, wisselen we aan het einde van het gesprek onze adressen uit. Wanneer ik terug ben in onze coupe krijg ik allerlei angstvisioenen. Ik denk dat deze Thaise mensen met een mobiele telefoon bendeleden bellen zodat ons huis leeggehaald wordt. Waanzin natuurlijk en zo'n onzin heb ik nog nooit gedacht maar het duurt toch even voor ik, zonder slaappilletje, in slaap val.

Midden in de nacht word ik met een enorme nachtmerrie wakker. Ik 'weet' dat de trein al brandende ontspoord, ik zit opgesloten en kan niet weg. Dit gevoel is verschrikkelijk, juist omdat het zo echt is.

[kaderkop]Ongeluksgedvoel

[kader]Later snap ik waarom ik waarschijnlijk dat ongeluksgedvoel kreeg. In de trein zijn de bedden namelijk dwars op de rijrichting geplaatst. Omdat een trein tijdens het rijden heen en weer schommelt, krijgt mijn lichaam en geest het gedvoel dat ik weer in de stoel zit in de laatste 10 minuten voor de crash. En dat betekent dus doodsangst.

Ik ben blij dat ik dat nu snap en ik neem me voor om de volgende keren gewoon maar slaappilletjes te slikken wanneer ik 's nachts met de trein reis.[einde kader]

Op 15 juni zijn we weer terug in Eindhoven.

Kort samengevat betekent ons afscheidsritueel voor ons het volgende: we kunnen nu onderscheid maken tussen Faro - de Portugese stad waar we ons thuis voelen en Faro - de crash. Voor ons vertrek dachten wij bij het horen van het woord 'Faro' alleen maar aan de crash en de daarop volgende ellende. Het woord 'Faro' had een negatieve klank en gaf altijd een schrikreactie.

[k4]Afsluiting PTSS-behandeling

Een paar dagen na onze terugkomst heb ik met de AMC-psychiater, als afsluiting van mijn behandeling tegen posttraumatische stress, een nabespreking over de reis en het afscheidsritueel. Pas een paar weken later kan ik aan mijzelf toegeven hoe erg ik op de terugreis in de trein in paniek ben geweest. Voor alle zekerheid schrijf ik dat aan de AMC-psychiater want ik vind dat hij dat moet weten.

[k2]8.4 Lotgenotencontact

Afscheidsritueel of niet, ook nu gaat het leven gewoon door. Op 21 juni, bijna een week na onze terugkomst uit Faro, ben ik dagvoorzitter van een Faro-lotgenotenbijeenkomst.

Sinds december 1994 organiseert de ARS geen lotgenotencontact meer en de ARS lijkt ook niet van plan te zijn om nog lotgenotenbijeenkomsten te organiseren. Joop en Tanny Janbroers nemen daarom het initiatief om zelf een bijeenkomst te organiseren.

Deze bijeenkomst is extra bijzonder omdat er ook mensen komen die betrokken zijn bij andere Nederlandse vliegcrampen of die als Nederlander bij een vliegcramp betrokken zijn. Op deze bijeenkomst kunnen persoonlijke ervaringen worden uitgewisseld en misschien ontstaat er een blijvende organisatie tussen de verschillende groepen.

Ook is deze bijeenkomst bijzonder omdat twee journalisten komen die alle openstaande vragen rond de Faro-cramp beantwoord willen hebben. Deze journalisten willen graag met passagiers praten om extra informatie te krijgen.

Voor mij is deze bijeenkomst om verschillende redenen belangrijk: ik wil onder andere met medepassagiers en nabestaanden praten over het 'plaquetteplan' en ik vind het fijn om bij te praten met Faro-lotgenoten en te praten met betrokkenen van andere vliegcrampen (hopelijk kunnen we elkaar een beetje helpen).

Uiteindelijk praat ik vooral met Faro-bekenden en maar weinig met betrokkenen van andere vliegcrampen. Dat komt ook omdat ik lang buiten heb gewandeld. Ik heb veel last van het geroezemoes in de zaal en ik heb hoofdpijn. Ik kan me maar slecht op gesprekken concentreren. De reacties op het plaquetteplan variëren van neutraal tot positief, ik kan dus gaan beginnen met de uitvoering van het plan. Ik hoop in de volgende bijeenkomsten meer met anderen te kunnen praten, nu moet ik niet te veel door elkaar doen.

Er komt echter helaas nog maar een volgende bijeenkomst en daar zijn vooral alleen maar Faro-lotgenoten aanwezig. Er zijn allerlei redenen te bedenken waarom betrokkenen bij andere vliegcrampen wegblijven. Ik vraag me nog steeds af hoeveel dat wegblijven te maken heeft met de journalisten die op de eerste bijeenkomst aanwezig zijn.

In een toespraakje aan het begin van de bijeenkomst hebben deze journalisten zichzelf bekend gemaakt en vertelden zij de reden waarom zij op deze bijeenkomst waren. Volgens hen zelf hebben zij veel ervaring met onderzoek naar Nederlandse vliegcrampen en hebben zij geen hoge pet op over de manier waarop deze crampen in Nederland worden onderzocht. Zij vinden dat het onderzoek naar de Faro-cramp wel de kroon spant. Volgens de journalisten krijgen zij in de loop van de jaren steeds meer vragen in plaats van antwoorden over de crash.

Veel vragen die zij stellen, zijn mij bekend; ze zijn vaker gesteld. Maar van een vraag schrik ik echt: Was er naast bagage ook lading aan boord? Waren dat misschien militaire spullen?

Martinair vervoert blijkbaar wel eens vracht voor Defensie. Kon het toestel daarom misschien niet uitwijken naar Sevilla in Spanje, omdat dan de lading van het toestel gecontroleerd kon worden. Blijkbaar zijn er mysterieuze ontploffingen geweest die niet verklaard kunnen worden door het ontploffen van motoren en benzine.

[kaderkop]Laagje smeer

[kader]Zelf moet ik weer denken aan het laagje smeer over mijn lichaam dat de eerste dagen na de crash steeds maar weer terug kwam. Van begin af aan wist ik dat ik deze smeer had opgelopen door een luchtvlaag tijdens een ontploffing.

Ik moet eerlijk zijn tegen mezelf, ik maak mij hier toch zorgen over. Vooral ook omdat ik er vanuit ga dat ik ook allerlei andere rommel zal hebben ingeademd. Kunnen een deel van mijn klachten hieruit verklaard worden?[einde kader]

Ik ben dus erg blij dat er eindelijk eens onafhankelijke journalisten echt onderzoek doen. Ik kan hun niet echt helpen maar wat ik weet, vertel ik. Ik denk dat er nu eindelijk echt wat gaat gebeuren, nú komt de waarheid van de crash en de nasleep aan het licht!

Mijn vader waarschuwt me voor al te veel vertrouwen en hij krijgt weer eens gelijk. In de periode na de bijeenkomst horen we steeds verhalen dat de journalisten hun verhaal bijna klaar hebben. In drie avonden komt dit verhaal op televisie. De televisie-uitzending wordt steeds weer uitgesteld en het verhaal sterft een langzame dood. We horen niets meer van deze journalisten.

Ik probeer zelf contact met deze journalisten te krijgen, maar ik hoor niets terug: geen uitleg en geen excuus voor de verwachtingen die ze gewekt hebben en voor de extra onrust die ze veroorzaakt hebben. Opnieuw verlies ik mijn vertrouwen in de journalistiek.

[k2]8.5 Sociale zekerheid

Eindelijk komt een regeling met mijn ex-werkgever van de grond. Op 1 augustus begint Yvonne met haar PTSS-behandeling en 's middags hebben we een afspraak met een collega van mijn ex-werkgever. Met hem heb ik de afgelopen jaren contact gehouden. Mede dankzij dit contact is de nabetaling van mijn ziekengeld op een praktische manier geregeld. Officieel heeft mijn ex-werkgever hierover echter nog steeds niets van zich laten horen, dat willen wij nu bespreken. Mijn ex-werkgever heeft nog steeds niet het, nota bene door henzelf gevraagde, advies van de arbo-dienst over mijn ziek-zijn van december 1996 officieel bevestigd. De eerdere adviezen van de arbo-dienst heeft mijn ex-werkgever in het verleden binnen enkele dagen bevestigd. Nu het arbo-advies van mijn 100% ziekte/arbeidsongeschiktheid bevestigd moet worden, gebeurt er niets. Dit is voor mij onverteerbaar want het betekent een nodeloze verlenging van mijn onzekerheid, omdat mijn ex-werkgever nog steeds juridische kronkelwegen kan bedenken om het aan mij betaalde terug te vorderen en ik de al meer dan een jaar slepende wachtgeldprocedure niet verantwoord kan afsluiten. Al deze onnodige onzekerheid belemmert het herstelproces van mij en Yvonne.

Mijn ervaringen in de afgelopen jaren met mijn ex-werkgever hebben mij geleerd dat hij in praktische zaken uiteindelijk wel voor rede vatbaar is. Echter, in dit soort principiële zaken is veel meer druk nodig om ervoor te zorgen dat mijn ex-werkgever mij een beetje recht zal verschaffen.

Tegen mijn eigen zin in voel ik mij dan ook verplicht door te gaan met de nog steeds lopende procedure bij de bestuursrechter. Van de Mark heeft mij weer geadviseerd en ik weet dat ik, normaal gesproken, de zaak zal winnen maar ik zal dan toch alleen maar een erg klein gedeelte van mijn juridische kosten vergoed krijgen. En dat kleine gedeelte gaat me veel energie kosten, energie die ik beter op andere manieren kan gebruiken. Blijkbaar begrijpt mijn ex-werkgever ook dat hij de procedure zal gaan verliezen want een ex-collega neemt contact met mij op om, namens mijn ex-werkgever, de zaak te bespreken.

We maken een afspraak in een cafe in Winkelcentrum Babylon. Dat is neutraal terrein en voor ons allebei gemakkelijk bereikbaar. Later zie ik ook een symbolische betekenis in mijn keuze om juist in Babylon een eind te maken aan de Babylonische spraakverwarring van de afgelopen jaren. Yvonne en ik willen ook door de tafelkeuze benadrukken dat wij een oplossing willen voor de problemen. Alle ronde tafels in het cafe zijn helaas al in gebruik. We kiezen er dus voor om allebei aan een kant van een rechthoekige tafel te zitten om ook onbewust de boodschap over te brengen dat wij de confrontatie niet zoeken.

Het gesprek verloopt goed, we maken goede afspraken en verfijnen deze later nog. Uiteindelijk komen we tot een overeenkomst met mijn ex-werkgever. Het grote voordeel van deze overeenkomst is voor Yvonne en mij dat wij nu weer een stap verder zijn.

[kaderkop]Verantwoordelijkheid nemen

[kader]Een later gesprek met de leiding van mijn ex-werkgever over deze hele zaak vind ik erg teleurstellend. Ik krijg het idee dat de leiding niet wil weten dat ook zij medeverantwoordelijk zijn voor alle problemen van de afgelopen jaren en de ellende die dit voor Yvonne en mij heeft veroorzaakt. De oorzaak van alle problemen wordt wel erg gemakkelijk grotendeels bij het niet-functionerend hoofd PZ gelegd.

De vraag waarom een, niet-functionerende, werknemer samen met een advocaat namens mijn ex-werkgever zulke problemen kan aanrichten, lijkt niet gesteld te worden door de leiding. Ik mis echte geleerde lessen bij de leiding van mijn ex-werkgever. Ik heb zelfs het idee dat de wil ontbreekt om echte lessen te willen leren.

Dit vind ik nog het meest beangstigende van deze hele zaak: het is blijkbaar gemakkelijker en misschien ook interessanter om af en toe een juridische brand te blussen, dan om deze brand te voorkomen. Een brandweercommandant die op deze wijze werkt, zal snel een andere baan moeten zoeken.[einde kader]

Maar goed, ik heb eindelijk een overeenkomst met mijn ex-werkgever. Nu kan ik de procedure bij de bestuursrechter stop zetten. Ook kon ik mijn bezwaar tegen de wachtgelduitspraak intrekken. De grote winst voor mij in deze wachtgeldprocedure is dat ik een goed contact heb gekregen met een USZO-medewerker en dat ik deze zaak, zoals ik altijd gewend ben geweest, in goed, zakelijk overleg kan regelen. Dat is voor mij vooral mogelijk geworden dankzij de informatie en steun van een vriendin en CMHF-jurist Van de Mark.

Een periode van socialezekerheidswaanzin is afgelopen. En dat is maar goed ook. Want Van de Mark vertrekt bij de CMHF. In de loop van de jaren is hij voor ons een belangrijke steunpilaar geworden. Als er ooit een goed moment is om afscheid te nemen in dit soort situaties dan is het nu wel. De zaken waarvoor wij zo'n groot beroep op hem hebben gedaan, zijn nu geregeld. Van de Mark heeft ons veel juridische steun gegeven, maar zijn grote waarde voor ons is zijn humoristische, emotionele steun. Hij was niet voor niets leraar voor hij jurist werd en een leraar is hij eigenlijk nog steeds. Hij heeft ons geholpen een stuk van ons zelfvertrouwen en daarmee van onze zelfstandigheid terug te winnen.

[k4]Van de regen in de drup

Begin 1997 had ik maar liefst vier grote onzekerheden op het gebied van sociale zekerheid:

- ziekengeld na ontslag;
- invaliditeitspensioen;
- wachtgeldregeling;
- WAO-conforme regeling (WAO).

In de loop van 1997 zijn de eerste drie zaken geregeld en de overblijvende problemen zijn vooral de informatievoorziening over en financiële uitvoering van de WAO.

De WAO is mij met terugwerkende kracht tot 1 januari 1996 toegekend. Dit betekent onder andere dat mijn ex-werkgever elf maanden salaris vergoed krijgt. Dat vind ik jammer en onjuist want mijn ex-werkgever heeft de WAO-procedure veel te laat gestart.

Ik heb echter vanaf december 1996 geen inkomen meer. Om mij toch een inkomen te geven, moet het USZO daarom met voorschotten werken. Dit geeft veel problemen. Als gevolg van de late aanvraag en de toekenning met terugwerkende kracht ontstaan er voor mij ook onnodig problemen over de vervolgitkering na een jaar WAO. Ik had het verstandiger gevonden wanneer

het USZO de WAO-uitkering met ingang van 1 december 1996 had laten beginnen. Mijn werkgever had dan niets ontvangen en zou zich in de toekomst wellicht beter aan de regels houden. Het USZO beslist echter anders en ik heb geen invloed op hun beslissing.

De USZO-beslissingsbrief is voor mij zo onduidelijk dat ik contact zoek met de persoon die de beslissing heeft genomen. Ik wil graag dat hij de beslissing aan mij uitlegt, mijn vragen beantwoordt en de belangrijkste antwoorden schriftelijk bevestigt. Dat lijkt mij de meest simpele oplossing maar zo simpel gaat het natuurlijk niet.

Ik krijg de goede man niet te spreken. Ik stuur een brief met de vraag om snel te antwoorden omdat ik anders een, waarschijnlijk overbodig, bezwaar moet indienen. Op deze brief reageert hij pas nadat de bezwaartermijn is afgelopen en ik dus al een bezwaar heb ingediend. Het vervelende is dat ik ervan uitga dat er waarschijnlijk geen problemen zullen ontstaan, maar ik snap de beslissing niet en ik wil mijn rechten veilig stellen.

Het hele jaar 1997 ben ik bezig om wat simpele informatie te krijgen. Maar wat ik ook probeer, ik krijg geen persoonlijk gesprek met iemand van de USZO. Tot overmaat van ramp schrijft de USZO ook nog dat zij mij te veel hebben betaald en dat zij dat terugvorderen. Het USZO kan mij nog steeds niet duidelijk maken waar ik recht op heb. Ik weet dus ook niet of ik te veel heb ontvangen. Ik ben er zelfs van overtuigd dat ik te weinig heb ontvangen en ik vind dus dat ik een vordering op het USZO heb.

Ook op mijn vragen naar aanleiding van dit terugvorderingbesluit krijg ik geen duidelijke reactie. Dus ook tegen dit besluit moet ik weer tegen mijn zin een, waarschijnlijk onnodig, bezwaar indienen.

In april 1998 kan ik in een hoorzitting bij de USZO mijn bezwaren toelichten. Yvonne gaat gelukkig weer mee. De dames van deze hoorzitting leggen ons allervriendelijkst uit dat verschillende afdelingen verantwoordelijk zijn voor de uitkeringstoekenning en de terugvordering van teveel betaalde bedragen. Vandaar dat deze hoorzitting eigenlijk alleen maar gaat over mijn bezwaar tegen het terugvorderingbesluit. Ons wordt beloofd dat geprobeerd wordt de personen die met mijn beide bezwaren bezig zijn met elkaar te laten overleggen.

In januari 1999 heb ik nog steeds vragen maar eindelijk krijg ik een persoonlijk gesprek met een medewerker van de USZO. Binnen een kwartier is de situatie ons allebei duidelijk. Het duurt nu nog maar een paar maanden voordat de laatste bedragen goed verrekend zijn.

Ik snap niet waarom cliënten van een uitkeringsinstantie geen persoonlijke contactpersoon hebben. Met zo'n contactpersoon zou je gemakkelijk een persoonlijke afspraak moeten kunnen maken om vragen te bespreken over beslissingen en regelingen. Zo'n contactpersoon kan dan binnen de uitkeringsinstantie voor correctie en/of aanvulling van foute en/of onvolledige beslissingen zorgen.

[k2]8.6 Plaquetteactie

Bij ons vertrek in juni uit Faro, hadden wij geen enkel idee wat wij ons op de nek halen met deze actie. De organisatie van de actie is leerzaam en vermoeiend. In augustus gaat de actie echt van start. We sturen de bij ons bekende medepassagiers en nabestaanden informatie over de actie en we vragen of zij deze actie willen ondersteunen.

De brieven die we sturen, moeten kort, duidelijk maar vooral eerlijk zijn. Onverwacht maakt het schrijven van deze brieven verschrikkelijk veel emoties bij mij los. Ik heb over de nasleep van de crash veel meer frustratie, pijn, verdriet en agressie in me zitten dan ik voor mogelijk hield. Dit komt allemaal los bij het schrijven van de brieven. Ik kan dit gelukkig bespreken met de AMC-psiater. Ik moet de brieven vaak herschrijven voor ik de juiste toon vind. Het is een doorlopend proces van onder ogen zien en eerlijk zijn tegen mezelf over wat ik van de actie verwacht, wat ik met de actie wil bereiken.

Ik zie het dan ook niet als een prive-actie van mij en Yvonne. Ik weet dat velen 'iets' terug willen doen voor alle hulp en warmte die wij in Portugal na de crash hebben ontvangen. Ik wil zoveel mogelijk mensen de kans geven om deze actie, op welke wijze dan ook, te ondersteunen. Dat betekent dat we mensen zoeken die voor deze actie kiezen. Het moet geen actie worden tegen wat dan ook. Voor ons is het dus ook duidelijk dat we deze actie niet organiseren in samenwerking met de ARS. Niet alleen omdat we zelf steeds minder achter de activiteiten van de ARS staan maar juist ook om de neutraliteit van de actie te benadrukken.

Een goed begin is het halve werk, dat is in dit geval ook zo. De energie die het ons kost om een goede eerste brief te schrijven, verdient zich later dubbel en dwars terug.

[kaderkop]Outplacement

[kader]Ook bij het schrijven van deze brieven, de verdere plaquetteactie en later bij het schrijven van dit boek is het begrip outplacement door alle medewerkers van het outplacementkantoor wel heel erg ruim in praktijk gebracht.[Einde kader]

Het is ons echt duidelijk wat ons doel is met deze actie, wij willen: in december 1997 in het ziekenhuis van Faro aan de bevolking van Portugal als dank voor alle hulp een plaquette aanbieden. Wij kunnen ons dus tot dit doel beperken en voor dit doel steun vragen. Een eventueel financieel overschot van deze actie zal aan de kathedraal van Faro worden geschonken als bijdrage in de renovatiekosten.

De reacties op de brieven zijn hartverwarmend. We krijgen op allerlei manieren steun toegezegd. Bijzonder vinden we dat we vooral ook positieve reacties krijgen van mensen die wij niet persoonlijk kennen. Deze mensen zeggen geld toe voor deze actie zonder ons te kennen. Een andere belangrijke reactie is die van Sjraar en Annie Rutten. Sjraar vraagt of hij mee kan werken met de aanbieding van de plaquette door een stuk op de saxofoon te spelen. Dat vinden wij een uitstekend idee, we zijn blij dat zij mee willen gaan en mee willen doen.

[k4]Het ontwerp

Tineke van Wegberg, een vriendin die projectleidster is bij de afdeling Publiciteit van Stichting Ander Werk in Geldrop, maakt schilderijen die ons aanspreken. Tineke weet hoe ingrijpend de crash en de gevolgen voor ons zijn en zij snapt snel wat wij willen bereiken wanneer wij het over de actie hebben. Al pratend wordt ons duidelijk dat de plaquette 'iets' moet weergeven van vragende en ontvangende handen. We geven Tineke de opdracht om het plaquetteontwerp te maken. Jan van Beers, de co-projectleider, zal meedenken over een goede tekst op de plaquette. De inspanning om goede brieven te schrijven, heeft ook een positief effect op het werk van Jan en Tineke. Het ontwerp en de tekst worden steeds eenvoudiger en daardoor veelzeggender. Vaak heb ik het gevoel: laat alles nu maar zoals het is, ik vind het goed zo. Maar elke keer zet Yvonne,

Tineke en/of Jan door en wordt het ontwerp van beeld en tekst weer verbeterd. Het is maar goed dat de plaquette in december wordt aangeboden, anders blijven we waarschijnlijk bijschaven.

Marciano Vasconcelos, de man die in Portugal de uiteindelijke plaquette zal maken, stelt ons elke keer weer gerust: als het nodig is, kan hij de plaquette de avond voor de onthulling nog maken. Het plaquetteontwerp wordt namelijk door een computerprogramma ingelezen en zal het graveren zelf door de computer aangestuurd worden. ‘Maak je maar geen zorgen’ en ‘alles komt in orde’ vertelt hij mij vaak. Ik heb hem maar een keer ontmoet maar ik vertrouw hem. Ik probeer me dus geen zorgen te maken.

De plaquette wordt gemaakt van de marmersoort ‘Brecha de Tavira’. Dit marmer wordt vlak bij Faro gewonnen. Het mooie van deze marmersoort vinden wij dat het een warme rossig/bruine kleur heeft en geaderd is. Geen stuk marmer is hetzelfde.

We zijn benieuwd hoe de plaquette er in het echt uit zal zien, dat is ook belangrijk voor het maken van het definitieve ontwerp. We sturen een voorlopig ontwerp naar Marceano en op 17 november kunnen we in Amsterdam twee kleine versies van de plaquette ophalen. We vinden het er al prachtig uitzien!

Een Portugese dame die les geeft aan de Volksuniversiteit van Eindhoven, vragen wij de tekst in het Portugees te vertalen. We kennen haar niet persoonlijk. We praten met haar over de actie en waarom wij deze actie organiseren. Zij kan zich de crash goed herinneren, begrijpt onze bedoeling en wil ons graag helpen. Het is geen letterlijke vertaling van ‘onze’ Nederlandse tekst, maar de Portugese omschrijving van wat in het Nederlands is geschreven.

Na een paar dagen is de vertaling klaar. Ze vertelt ons dat zij, op basis van wat wij haar vertelden, van de Nederlandse tekst een eigen Portugese tekst heeft gemaakt. Dat heeft zij gedaan omdat de Nederlandse tekst voor Portugese begrippen nogal zakelijk en afstandelijk is.

We laten haar tekst voor alle zekerheid lezen aan vrienden die het Portugees machtig zijn. Zij vinden het een prachtige tekst.

De vertaling maakt wel een probleem duidelijk: in de Nederlandse tekst hebben we als ondertekening gekozen voor het woord ‘inzittenden’. Voor ons zijn dat passagiers en bemanning. Omdat we hun adressen niet kennen, hebben we nog geen contact gehad met de bemanningsleden van ‘ons’ vliegtuig. We weten niet hoe zij over deze actie denken. Vandaar dat we het woord ‘inzittenden’ gebruiken, dan stoten we niemand voor het hoofd. Wat blijkt: in het Portugees bestaat het woord ‘inzittenden’ niet. In het Portugees moet het dus worden ‘passagiers’ of ‘passagiers en bemanning’.

Goede raad is in dit geval simpel maar moeilijk: neem contact op met Martinair en bespreek het probleem en vraag of de bemanning achter deze actie staat. Dat is gemakkelijk gezegd. Door de nasleep van de crash heb ik een erg negatief beeld van Martinair gekregen. Het horen of lezen van het woord Martinair alleen al geeft mij elke keer weer een schrikreactie. Ik voel een enorme weerstand om Martinair te benaderen. Maar er moet wat gebeuren. Mijn voorkeur gaat uit naar een plaquette namens ‘passagiers en bemanning’ maar dan moeten we wel weten of de bemanning het daar mee eens is. Dus er zit niets anders op: ik moet contact opnemen met Martinair.

Gelukkig hebben Joop en Tanny Janbroers veel contacten en zij kennen dus ook een contactpersoon bij Martinair. Met het zweet in mijn handen bel ik zijn secretaresse en leg de situatie uit. Zij luistert erg begrijpend en ik zal een reactie ontvangen. De contactpersoon belt mij

gelukkig erg snel terug. Wij bespreken de actie en ik stuur hem de brieven zoals ik die ook aan de medepassagiers en nabestaanden heb gestuurd. Daarna hebben we nog een paar goede telefoongesprekken en ik krijg te horen dat de bemanning en Martinair volledig achter de actie staan en deze steunen. We kunnen dus ‘passagiers en bemanning’ als ondertiteling gebruiken.

Ik blijf achterdochtig want de schade met Martinair is nog niet geregeld en ik ben helemaal niet blij met de manier waarop de Martinair-advocaat deze zaak behandelt. Voor mij wordt door de gesprekken met de Martinair contactpersoon iets belangrijks duidelijk: met het bedrijf Martinair houd ik misschien of waarschijnlijk een probleem. Maar voor deze actie is dat niet belangrijk, ook het Martinair-personeel is direct en indirect slachtoffer van de crash. De actie gaat er juist om dat crashslachtoffers zonder bijgedachten de Portugezen bedanken. Ik ben erg blij met de gesprekken met de contactpersoon van Martinair.

Door het ontbreken in het Portugees van het woord ‘inzittenden’ krijgt de actie voor Yvonne en mij weer meer waarde dan verwacht. Tineke en Jan kunnen nu verder met het ontwerp.

[k4]Vorbereiding van de aanbieding in Nederland

In december wordt de plaquette aangeboden, verder is er nog niets bekend. Het wie, wanneer, waar en op welke wijze is nog niet besproken. We moeten wat regelen want we kunnen toch niet zomaar met een plaquette onder de arm het ziekenhuis binnenstappen!

Kees en Joyce van Golde, die geholpen hebben met de opvang na de crash in Hotel Faro, wonen sinds kort bij ons in de buurt. Zij bieden ook nu weer spontaan hun hulp aan voor de plaquetteactie. Zij helpen ons enorm: Yvonne en ik leggen hun uit wat we willen regelen, zij nemen in het Portugees contact op met mensen in Faro. Dit scheelt ons een heleboel moeite. De aanbieding van de plaquette zal plaatsvinden op 16 december. Het begint allemaal steeds echter te worden. Sjraar is druk bezig met het oefenen van het nummer, een speciale uitvoering van ‘Memories’ dat hij zal spelen op de saxofoon. Wij vinden het fantastisch klinken maar Sjraar is nog niet tevreden.

[k4]Media

We willen ook de pers (in Portugal en in Nederland) over deze actie informeren. In het Portugees, Nederlands en voor alle zekerheid ook in het Engels schrijven we een persbericht. Het is de bedoeling dat zoveel mogelijk mensen, met name al die anonieme mensen die in 1992 hebben geholpen, op de hoogte zijn over het hoe en waarom van de plaquetteactie.

[kaderkop]Schröder krijgt officiële onderscheiding

[kader]Goede berichtgeving over de actie wordt nog belangrijker als bekend wordt dat de heer Schröder op 15 december (een dag voor de plaquetteaanbieding) weer een officiële onderscheiding zal ontvangen, nu voor zijn verdiensten voor de Nederlandse Luchtvaart. Voorspelbaar zoekt (en krijgt) de ARS weer de publiciteit, om te zeggen dat ze tegen deze onderscheiding is. Wij hebben geen enkele behoefte hier op in te gaan want wij willen, namens alle donateurs, alleen maar spreken als organisator van deze actie.[einde kader]

Ik krijg contact met een journaliste. Zij lijkt geïnteresseerd en komt bij ons thuis langs voor een goed gesprek over de achtergronden van de actie. Dat zit wel goed, want iedereen die geïnteresseerd is, krijgt van ons nog steeds het hele verhaal van de crash en de nasleep te horen.

We denken dat we de journaliste voldoende duidelijk hebben verteld dat het ons om de actie gaat en niet om ons verhaal. Voor ons verhaal hebben we nog nooit de publiciteit gezocht en ook nu hebben we daar beslist geen behoefte aan. We begrijpen dat de journaliste ons verhaal nodig heeft als achtergrondinformatie voor haarzelf. Gelukkig heeft Yvonne geregeld dat wij het artikel voor de publicatie kunnen inzien.

We schrikken ons wild als we het verhaal lezen: het gaat voor 95% over ons en maar voor 5% over de actie. Het is een persoonlijk jankverhaal (human intrest in het pers-jargon) geworden waar wij zo'n hekel aan hebben. We zijn zo overdonderd door dit artikel dat we het eerst alleen maar op onderdelen willen corrigeren. De reactie van de journaliste op correcties en aanvullingen vinden we behoorlijk tegenstribbelend. Onjuistheden wil zij er niet uithalen want 'zo leest het beter'. Uiteindelijk komen we bij onze positieven en vertellen we dat we het niet eens zijn met publicatie van het artikel in de vorm zoals zij dat wil. De organisatie van de actie is voor ons al spannend en vermoeiend genoeg. Dit artikel en de benadering van de journaliste kunnen we er niet bij hebben.

De geruststelling van de journaliste, dat we dit niet al te hoog moeten opnemen omdat een krant de dag na publicatie toch alleen nog maar gebruikt wordt door de visboer, overtuigt ons niet. Met veel donder en geweld, tot en met 's nachts faxen versturen via de computer (dat hebben we net geleerd), wordt het artikel niet geplaatst. Ons plezier in de actie is hierdoor wel behoorlijk vergald.

We hebben onze les wel geleerd en een paar dagen later kunnen wij deze les al toepassen. Met de Wereldomroep-tv en de Wereldomroep-radio hebben wij een interview over de actie. Yvonne wil niets meer met publiciteit te maken hebben maar ze gaat gelukkig wel mee als steun voor mij.

Met deze interviews heb ik hetzelfde gevoel als toen ik voor de eerste keer Manhattan bij nacht zag: het klopt wat je op films ziet. De ervaring op zich vind ik al leuk om mee te maken. In het televisie-interview word ik overvallen door beelden van het gecrashte vliegtuig en er wordt lang doorgegaan op het gedoe rond de Schröder-onderscheiding. Maar ik ben nu meer op mijn hoede en vertel vooral ook wat ik wil vertellen, ik ben dus wel tevreden over dit interview.

In het voorgesprek met de radio-interviewer vraagt Yvonne hem om er rekening mee te houden dat dit een positieve actie is en of hij geen vragen wil stellen die niet met de actie te maken hebben. Hij waarschuwt mij dat het gesprek begint met geluidsopnamen over de crash. Het gesprek zal ongeveer een kwartier duren, ik vraag me af hoe ik dat vol moet praten. Dat gaat dus heel gemakkelijk. De intimiteit van de radiostudio, de bekende stem van de interviewer en mijn eigen voorliefde voor de radio maakt dat ik na de eerste paar vragen helemaal op mijn gemak ben. Het lijkt zelfs wel of ik naar het interview luister in plaats van dat ik geïnterviewd word. De 15 minuten zijn zo voorbij.

Wij zijn allemaal tevreden over dit interview, het kan in z'n geheel gebruikt worden. We moeten de band nog even terugluisteren, door een oneffenheid in de band is een klein stukje tekst weggefallen. Dat blijkt helemaal niet op te vallen dus ik ben klaar. We krijgen een kopie van het gesprek mee.

Moe en tevreden over beide interviews rijden we naar huis. Tijdens het napraten, merk ik dat ik mij het meest thuis voel bij het radio-interview. Maar we moeten er allebei wel aan denken hoe gemakkelijk het voor een geluidstechnicus is om stukken tekst uit elkaar te halen en op een andere manier aan elkaar te plakken. We maken er een geintje van maar als de geluidstechnicus

kwaad wil dan kan hij mij op de vraag ‘Of wij weer met Martinair naar Faro vliegen?’ laten antwoorden ‘Nee, want daar is geen enkel ziekenhuis op berekend!’.

Natuurlijk wordt er niet op zo’n manier in de tekst geknipt, maar we zijn allebei toch blij dat we een kopie van de originele band hebben.

Drie dagen na deze interviews vertrekken wij, op 6 december, naar Faro. Vliegen is ook nu weer, wat kosten en tijd betreft, natuurlijk de meest handige oplossing. Maar toen we deze keuze moesten maken, bleek dat Yvonne daar nog lang niet aan toe is: binnen vijf minuten nadat wij serieus spraken over de mogelijkheid om te vliegen, was Yvonne compleet in paniek. Dus we gaan op dezelfde manier als in juni naar Faro, dat is ons toen goed bevallen.

De laatste dagen zijn we druk bezig met het regelen van allerlei laatste zaken. Gelukkig hebben wij een loge in huis, zij zal bellers over deze actie doorverwijzen naar mijn zus Anke met wie wij vanuit Faro contact houden.

We hebben aangekondigd dat de plaquette in een kleine, bescheiden ceremonie wordt aangeboden. Voor de verwachte aanwezigen kopen wij een paar doosjes Droste-flikken en banketbakkersspeculaas. De vader van Yvonne geeft ons mooie kopieën van het plaquetteontwerp om uit te delen. Met Tineke, Sjraar en Annie spreken we af dat we hen in Faro van het vliegveld afhalen. Met Marceano maken we een afspraak om het marmer te bekijken dat hij voor de plaquette gaat gebruiken. De plaquette moet nog steeds worden gemaakt, maar we hoeven ons nog steeds geen zorgen te maken.

We kunnen, met goede wensen van veel mensen, eindelijk vertrekken. Mokkie en Harry brengen ons naar het station in Eindhoven. Op het station aangekomen zien we grote borden: Naar de bussen! De trein blijkt niet te rijden, we moeten met de bus. Daar hebben we niet op gerekend en daardoor zullen we de aansluiting op de Thalys missen. Het is gelukkig een vrije zaterdag en Mokkie en Harry brengen ons heel lief naar Antwerpen waar wij met ons viertje tijd genoeg hebben om te ontbijten waarna Yvonne en ik op de Thalys stappen. Zo komt alles toch nog goed, wij zijn op weg.

[k4]Voorbereiding van de aanbidding in Portugal

In de nachttrein neem ik een slaappilletje om paniek tijdens de reis te voorkomen. Dat werkt uitstekend. Zonder verdere problemen komen we weer in hetzelfde hotel in Sevilla. Op 10 december vertrekken we met de auto naar Faro. We logeren bij Yvonne en Manuel, oude vrienden van Yvonne die we in juni ook bezocht hebben.

De volgende dag hebben we in Faro een afspraak met Marceano. In een steenhouwerij bekijken we de marmerplaat die Marceano wil gebruiken voor de plaquette. Het is een prachtige plaat maar er staat, vijf dagen voor de onthulling, nog niets op. Marceano straalt nog steeds veel vertrouwen uit en op zijn advies proberen we ons dus nog steeds geen zorgen te maken. Hierna laat Marceano ons voorbeelden van zijn werk zien, prachtig!

Ik ga vroeg naar bed want ik krijg steeds meer uitvalproblemen, allerlei hoofd- en schedelpijnen en word erg rillerig en hoesterig. Ik ben vergeten mijn speciale nekkussen mee te nemen, dus ik slaap weer slecht.

Gezellig ben ik niet voor Yvonne en Manuel, maar ‘mijn’ Yvonne maakt dat weer eens goed.

Vrijdag 12 december ontmoeten we Sjraar, Annie en Tineke op het vliegveld van Faro. Sjraar en Annie gaan naar hun hotel, met Tineke gaan wij naar Faro.

In het ziekenhuis hebben we, samen met Marceano, een bespreking met twee directeuren om afspraken over de plaquetteaanbieding te maken. Een van de directeuren spreekt erg goed Engels en Marceano blijkt de hoofddirecteur van het ziekenhuis van vroeger te kennen, dus dat maakt de sfeer direct wat losser. Dat is maar goed ook want we zijn behoorlijk gespannen.

We beginnen deze bespreking met de gedachte dat de plaquetteaanbieding een bescheiden ceremonie wordt. We denken dat vooral wij de gelegenheid krijgen om de plaquette aan te bieden als bedankje voor alle hulp, dus dat deze aanbieding vooral voor ons belangrijk is.

Het omgekeerde blijkt ook het geval te zijn: de mensen in de Algarve stellen dit bedankje erg op prijs. Iedereen die ook maar iets met de crash te maken heeft gehad, tot en met de Gouverneur van de Algarve, is uitgenodigd om bij de plaquetteaanbieding aanwezig te zijn. 's Avonds zal er in het stadhuis nog een officiële receptie volgen.

Ik ben doodmoe en gesloopt van alle voorbereidingen en nu ook nog een groots officieel gebeuren in plaats van een kleine bescheiden ceremonie. Yvonne en ik durven elkaar niet aan te kijken wanneer we dit horen. Letterlijk en figuurlijk ben ik met stomheid geslagen.

Dan blijkt weer de goede samenwerking tussen Yvonne en mij. Resoluut neemt zij het woord. Zij maakt duidelijk dat een officiële receptie niet onze bedoeling is, omdat wij juist ook alle 'gewone' anonieme hulpverleners willen bedanken. Op een receptie zal die groep waarschijnlijk niet komen. Yvonne zegt dat wij liever de mogelijkheid hebben om na te praten met de aanwezigen na de officiële plaquetteaanbieding in het ziekenhuis. Nu blijkt hoe belangrijk het is dat een directielid goed Engels spreekt. Hij begrijpt Yvonne helemaal, niet alleen taalkundig. We spreken af dat er geen receptie komt maar dat er direct na de aanbieding nagepraat kan worden. Het volgende gespreksonderwerp is de plaats van de plaquette in het ziekenhuis. Het is duidelijk dat de plaquette voor alle hulpverleners bestemd is. En omdat iedereen in zijn leven wel eens in een ziekenhuis komt, is het ziekenhuis de aangewezen plaats om de plaquette op te hangen. Allemaal vinden wij dat de plaquette in de hal van het ziekenhuis moet komen te hangen. We lopen met z'n allen naar de hal van het ziekenhuis en daar wordt de plaats van de plaquette ook al snel duidelijk.

Marceano maakt de afspraak wanneer hij de plaquette komt bevestigen. Wij spreken verder de tijd af wanneer wij elkaar zullen ontmoeten voor aanvang van de plaquetteaanbieding.

Marceano trakteert ons hierna op een heerlijk lunch. Hij praat honderduit. Ik zit nu helemaal kapot en het meeste van deze, en andere, gesprekken gaat volledig langs me heen. Marceano is een bijzonder mens en een van de dingen die hij zegt, blijft mij bij.

[kaderkop]Data met bijzondere betekenis

[kader]De datum van de crash (21-12-1992) en de datum van de aanbieding van de plaquette (16-12-1997.) blijken data met een bijzonder betekenis te zijn.

Marceano is opgevallen dat deze data een bijzondere betekenis hebben als je de getallen van de data optelt volgens de 'negenproef'. Dit is een snelle methode om rekensommen te controleren. Het komt er op neer dat je alle losse cijfers bij elkaar optelt, van dit totaal trek je de veelvouden van 9 af en je houdt een controle getal over.

De optelling van 21-12-1992 is $2+1+1+2+1+9+9+2 = 27$. Daar trek je $3 \times 9 = 27$ af, er blijft 0 over en de optelling van 16-12-1997 is $1+6+1+2+1+9+9+7 = 36$. Daar trek je $4 \times 9 = 36$ af, er blijft weer 0 over.

Marceano vertelt ons dat 0 is zowel het begin als het einde betekent. Hij ziet de datum van de crash voor ons als een einde en hij hoopt dat de datum van de aanbidding een nieuw begin wordt. Dit is een erg bijzondere gedachte; om stil van te worden.[einde kader]

Maar lang kunnen wij niet stil zijn: Marceano moet aan het werk met de plaquette: 'maak je geen zorgen!' en Yvonne en ik hebben een afspraak op het Nederlands Consulaat.

We nemen afscheid van Marceano, wensen hem veel succes en brengen Tineke naar haar hotel.

Eerst hebben we een gesprek met Katrien. We zeggen haar onder andere dat we ons onzeker voelen omdat alles een stuk grootser en officiëler wordt dan we verwacht hebben. Katrien stelt ons gerust door te zeggen dat alles nu uit onze handen is en dat we het maar gewoon over ons heen moeten laten komen. Hierna maken we kennis met de heer Pires, de Nederlandse Consul voor de Algarve.

We hebben hem gevraagd ook te spreken bij de aanbidding. Dat doet hij graag want de aanbidding wordt dan zijn laatste officiële daad als Nederlandse Consul. Per 1 januari 1998 gaat hij als consul met pensioen. Hij heeft zich na de crash ook met de hulpverlening bemoeid en hij weet hoe ingrijpend de crashgevolgen kunnen zijn. Hij heeft dus genoeg redenen om te spreken. In dit gesprek ben ik nog steeds behoorlijk afwezig maar het klikt wonderwel tussen hem en Yvonne. Zij hebben een bijzonder geanimeerd gesprek en Yvonne vertelt hem uitgebreid waarom wij deze actie voeren en dat we vooral ook al die anonieme, vrijwillige hulpverleners willen bedanken.

Uitgeput maar voldaan rijden we terug naar ons logeeradres.

Ondanks alle bijzonder positieve ervaringen van de afgelopen dagen hebben wij door de contacten met de Nederlandse journaliste een grote media-angst opgebouwd. Dat blijft voor ons als een schaduw over de actie hangen. Ik ga weer vroeg naar bed met wat pijnstillers.

[k4]Drie rustige dagen

De laatste drie dagen voor de aanbidding kunnen we niet veel meer doen. We hebben nu tijd om rond te kijken. Op zaterdag hebben we samen met Sjraar en Annie een rustige dag in Albufeira, de plaats waar zij logeren: langs het strand lopen en over de zee uitkijken.

Bij een drogist vinden we goed werkende pilletjes tegen de kriebelhoest waar ik steeds meer last van krijg.

De volgende dag gaan we op stap met Manuel, Yvonne en hun dochter Alexandra. We gaan onder andere naar Sagres, de meest westelijke punt van Europa. Een vreemd idee dat je op een echte grens staat, op het randje van een continent.

Op maandag, de dag voor de plaquetteaanbidding, hebben we met Sjraar, Annie en Tineke afgesproken Faro te bekijken. We beginnen de dag met koffie aan het haventje van Faro. Sjraar en Annie maken uitgebreider kennis met Tineke. Annie en Tineke blijken uit hetzelfde Limburgse dorp te komen. Al snel blijkt ook dat zij veel dezelfde mensen kennen. Voor ik het weet zit ik in Faro met vier Limburgs pratende Limburgers. Het gesprek gaat natuurlijk ook over de crash en de gevolgen. Tineke is erg geïnteresseerd en van het een komt het ander. We praten uren over van alles en nog wat, maar de crash en de gevolgen, voor ons en anderen, staan centraal. Het wordt voor ons een belangrijke voorbereiding op de plaquetteaanbidding. Daarna

wandelen we door de stad en bekijken we onder andere de sinaasappelbomen en de kathedraal. Ik geniet van de kerstsfeer. Het is een goede dag.

‘s Avonds gaan Yvonne en ik weer aan het werk. We doen van alles:

- toespraak schrijven (voor alle zekerheid in het Nederlands en in het Engels);
- gekopieerde plaquetteafdrukken oprollen om uit te delen;
- bellen met persmensen (mijn zus Anke heeft in geval van twijfel gelukkig niet alle pers naar ons logeeradres doorverwezen);
- chocoladeflikken en speculaas klaar leggen om uit te delen;
- de videocamera controleren, want we willen een videoband maken van de aanbieding;
- de wekker zetten. Ik word ‘s ochtends vroeg gebeld om op VARA-radio iets over de aanbieding te vertellen. Door het uur tijdsverschil tussen Nederland en Portugal betekent dat voor mij erg vroeg opstaan. Ik wil namelijk voldoende tijd hebben zodat ik een beetje wakker zal klinken.

Ik voel me weer wat beter en na het gebruikelijke glaasje port - we zijn ten slotte in Portugal - gaan we naar bed.

[k4]De aanbieding

Dinsdag 16 december sta ik vroeg op na een goede nachtrust. Als voorbereiding op het radio-interview doe ik enkele oefeningen en zet ik koffie. In het voorgesprek met een van de redactiemedewerkers wordt ook de onderscheiding van de heer Schröder genoemd. Ik leg uit dat ik het daar niet over wil hebben omdat deze onderscheiding niets met de aanbieding te maken heeft. Dat wordt gelukkig begrepen. Het wordt een kort maar goed interview.

[kaderkop]Boudewijn de Groot

[kader]Van het gesprek herinner ik me vooral het nummer dat gedraaid wordt voor het interview: het is een nummer van Boudewijn de Groot waar ik erg emotioneel van word. Ik moet naar dat nummer blijven luisteren omdat ik direct daarna in de uitzending kom. Ik houd de hoorn van de telefoon ver van me af om het nummer niet te hoeven horen, ik denk zoveel als mogelijk aan andere dingen want ik wil niet huilen tijdens het interview. Ik kan me uiteindelijk in de hand houden maar nadat ik de telefoon heb neergelegd, huil ik toch maar even om mijn emoties kwijt te raken.[einde kader]

Hierna vertrekken Yvonne en ik richting Faro. In Albufeira halen we Sjraar, Annie en de saxofoon op. Met Tineke, Katrien en Marceano hebben we als verzamelpunt een cafe vlak bij het ziekenhuis afgesproken. Marceano stelt ons gerust: de plaquette is klaar en hangt op de goede plaats. Na een kopje koffie lopen we naar het ziekenhuis om alles klaar te zetten.

Bij het ziekenhuis is het enorm druk met belangstellenden en allerlei pers. Daar hebben we niet op gerekend. Yvonne doet haar best om voor mij alles in goede banen te leiden maar ik word nu helemaal geleefd: interview voor de Portugese en Nederlandse televisie, radio en persfotografen; afspraken wie wanneer z'n toespraak houdt want er zijn meer mensen die willen spreken; een praatje maken met genodigden, enzovoort.

[kaderkop]Advocatenpraatje

[kader]Een advocate snapt niets van onze bedoeling met de actie en heeft ook weinig inlevingsvermogen: nog voor de plaquetteaanbieding praat zij met Yvonne om in Portugal een

rechtszaak te starten vanwege de crash. In mijn gesprek met deze advocate vind ik het vreemd dat Yvonne dit gesprek op een behoorlijk lompe manier onderbreekt. Yvonne doet dit om te voorkomen dat deze advocate ook met mij over zo'n rechtszaak begint, Yvonne weet dat ik nu wel wat anders aan mijn hoofd heb.

Later heb ik geen enkele behoefte om op deze mogelijke rechtszaak terug te komen want wanneer deze advocate echt gelooft in een rechtszaak dan had zij al veel eerder actie kunnen nemen. Na mijn eigen ervaringen met de Nederlandse advocatuur heb ik geen enkele behoefte meer om voor juridische luchtfietserij te betalen.[einde kader]

Tijd om onze videocamera op te zetten hebben we niet. Gelukkig heeft Sjraar ook een videocamera bij en filmt hij al, Tineke maak foto's. De plaquette is bedekt met de Portugese en de Nederlandse vlag. Opeens worden aan ons excuses gemaakt omdat de Nederlandse vlag ondersteboven hangt. Dat hebben wij zelf nog niet eens gezien! De vlag wordt goed gehangen. We besluiten dat ik mijn toespraak in het Engels houd. Niet iedereen zal de toespraak dan letterlijk kunnen verstaan, maar de bedoeling zal wel overkomen. De andere mogelijkheid is om mijn Nederlandse toespraak steeds in het Portugees te vertalen. Ik ben bang dat door deze vertaling en de onderbreking de kracht van wat ik wil zeggen verloren gaat.

De toespraken, vier in totaal, worden gehouden in een zaal naast de hal van het ziekenhuis. Ik mag beginnen en na mij spreken de ziekenhuisdirecteur, de Nederlandse consul en een afgevaardigde van de Gouverneur van de Algarve.

Ik krijg bijna een hartverzakking wanneer ik de zaal binnenga: het ziet er zwart van de mensen en allerlei uniformen (we schatten ongeveer 300 personen, onze koekjes laten we maar in de tas). Als een van de sprekers moet ik op het podium zitten. Met Yvonne heb ik afgesproken dat zij vlak in de buurt staat zodat ik haar regelmatig aan kan kijken waardoor ik rustig blijf. Ook vertrouw ik op wat ik geleerd heb tijdens de cursus 'spreken in het openbaar' en op de goede sfeer in de zaal.

Mijn toespraak gaat uitstekend, al zeg ik het zelf. Ik sluit mijn verhaal af met drie woorden Portugees: moeingtoe, moeingtoe obrigado (= hartelijk, hartelijk bedankt.) Mijn Portugese uitspraak is niet duidelijk, want pas wanneer ik 'obrigado' zeg, begrijpt de zaal dat ik daarvoor 'moeingtoe, moeingtoe' heb gezegd. Maar de boodschap komt over en dat is de bedoeling.

De andere drie toespraken kan ik nauwelijks volgen omdat ze grotendeels in het Portugees zijn. Een gedeelte van de toespraak van de consul is in het Engels. Maar ik begrijp de toespraken wel, denk ik. Ik voel me ongelukkig op het podium. Omdat ik nauwelijks iets versta van de andere toespraken heb ik geen idee wanneer ik een spreker aan moet kijken en wanneer ik de zaal in kan kijken. Wanneer ik de zaal in kijk, zie ik ook nog eens als eerste allerlei camera's. Nee, ik zit er niet op mijn gemak.

Ik ben blij als de toespraken voorbij zijn en we naar de hal van het ziekenhuis lopen voor de officiële onthulling van de plaquette.

Het is de bedoeling dat eerst Sjraar zijn solo op de saxofoon speelt, daarna wordt de plaquette onthuld door de vlaggen er vanaf te trekken. In de drukte gaat er wat fout. Opeens moet ik de plaquette al onthullen voor Sjraar heeft gespeeld. Dit is de eerste keer dat ik de plaquette zie waar ik al zo lang mee bezig ben, ik krijg tranen in mijn ogen.

Dan begint Sjraar te spelen, behalve de mooi weemoedige muziek is het doodstil in de hal van het ziekenhuis. Het worden onvergetelijke, magische minuten. Iedereen kijkt naar de plaquette,

luistert naar de muziek en heeft z'n eigen gedachten. Zelfs de pers is stil. Voor mij, en ik denk voor de meeste aanwezigen, is deze combinatie van het kijken naar de plaquette en het luisteren naar Sjraar het hoogtepunt van de plaquetteaanbieding. Hoe mooi en gemeend de toespraken ook zijn geweest, het blijven woorden. Het muziekstuk van Sjraar is gevoel!

PLAATJE PLAQUETTE EN FOTO VAN SPELENDE SJRAAR INVOEGEN.

[k4]Na de aanbieding

De solo van Sjraar is het officiële einde van de plaquetteaanbieding. Hierna wordt het rustiger in de hal van het ziekenhuis. Yvonne deelt de kopieën van de plaquette uit. Deze worden bijna uit haar handen gerukt, zo graag wil iedereen ze hebben. De plaquette kan nu goed bekeken, gefilmd en gefotografeerd worden.

Volgens afspraak bellen Sjraar en ik met een journalist van de Limburger om het verhaal van de aanbieding te vertellen. Nu is er ook eindelijk tijd voor persoonlijke contacten en gesprekken. Ziekenhuispersoneel, van schoonmaker tot arts, en Nederlandse en Portugese vrijwilligers komen met hun verhalen over de crash en de hulpverlening. Yvonne herkent de man met wie zij in 1992 illegaal sigaretten heeft gerookt in het ziekenhuis.

Om even alleen te zijn film ik in en rond het ziekenhuis, het is een prachtige dag. Daarna praat ik met twee artsen. Zij vertellen mij dat, hoe vreemd het misschien ook klinkt, de crash ook belangrijk is geweest voor het ziekenhuispersoneel. Voor de crash had het ziekenhuis geen al te beste naam als 'provinciaals' ziekenhuis. Na de crash hadden ze laten zien wat ze konden. De passagiers waren vol lof over de opvang en behandeling in het ziekenhuis. Later kwam er ook geen kritiek van de ziekenhuizen uit Lissabon en Nederland. Volgens deze artsen is dat een heel bijzonder compliment: geen kritiek van collega-artsen. Nog steeds is het ziekenhuis in Faro onderbezet, maar er is een betere sfeer, een groter zelfvertrouwen.

Bij het afscheid hebben deze artsen een vraag. Allebei hebben zij een helikopter met gewonden naar Lissabon begeleid. Zij willen graag weten hoe het met deze gewonden verder is gegaan. Ik beloof mijn best te doen om hen met die gewonde passagiers in contact te brengen.

Langzamerhand wordt het echt stil in het ziekenhuis. Met de groep actief betrokkenen spreken we af om 's avonds samen uit eten te gaan. Nu gaan we eerst met een klein groepje weer naar 'ons' cafe aan de haven. Ik ben doodmoe, zit een hele tijd buiten, loop langs de haven en probeer te genieten van deze geslaagde dag. Tussendoor bel ik met familieleden om over de aanbieding te vertellen.

We eten met ons achten. Hoewel de meesten elkaar niet tot nauwelijks kennen, is er de afgelopen dagen een bijzondere onderlinge band ontstaan. Tijdens de maaltijd komt het journaal en daar willen we even naar kijken. De eigenaar van het restaurant herkent ons op tv. Van verbazing valt hij bijna om. We hebben heerlijk gegeten en gepraat en dan moeten we vertrekken. We nemen afscheid van Katrien, Tineke, Marceano en zijn vrouw en zetten Sjraar en Annie af bij hun hotel in Albufeira. Wij gaan door naar ons logeeradres. In de auto zijn we eindelijk alleen, in stilte genieten we van alles.

Als eerste kom ik ons logeeradres binnen, iedereen slaapt al dus we moeten stil doen. Op de keukentafel ligt een briefje waarop staat wie allemaal gebeld heeft. Ook de journaliste met wie wij voor ons vertrek zulke slechte ervaringen hadden, heeft gebeld. Ik laat het briefje niet aan Yvonne zien, ik wil haar goede bui niet bederven. Het is wel jammer maar ik durf deze

journaliste niet te bellen want ik weet niet wat er dan in de krant komt te staan. Ik wil niet riskeren dat onze terugkomst in Nederland wordt vergald door een vervelend artikel.

[k4]Terug naar Nederland

Omdat wij op tijd terug willen zijn voor het verjaardagsfeest van Yvonne's vader vertrekken we al de dag na de aanbieding. Tijdens het ontbijt praten we na met Manuel en Yvonne. Om een uur of twaalf rijden we weg. Het weer is verschrikkelijk slecht, vaak zien we zelfs het midden van de weg niet. Yvonne rijdt echter uitstekend. 's Avonds zijn we weer in ons, inmiddels vertrouwde, hotel in Sevilla.

De volgende dag wandelen we in het centrum van de stad. Langzaam valt een last van ons af. We kunnen het gevoel niet goed beschrijven maar we zijn afwezig en gelukkig. Ik heb het gevoel dat ik net weer de middelbare school heb afgesloten en dat ik nu een keuze voor de toekomst kan maken. Het verschil tussen toen en nu is dat ik toen geen echte keuzes maakte, ik liet me meedobberen met mogelijkheden die zich voordeden. Nu kan en moet ik een keuze maken. Ik koop ook een cd van Buffalo Springfield waar ik in mijn jeugd veel naar luisterde. De muziek is nog steeds mooi.

Met een Spaanse hogesnelheidstrein rijden we naar Madrid. Net buiten Sevilla zien we overal om ons heen hoe slecht het weer is geweest: de sinaasappelbomen staan voor het grootste gedeelte onder water. Vanuit Madrid nemen we weer de hoteltrein naar Parijs. Via Rotterdam komen we terug in Eindhoven.

We zijn in 14 dagen uit en weer thuis. In deze 14 dagen hebben we weer een hoofdstuk van de crash afgesloten. We weten niet wat deze plaquetteactie voor ons verder gaat betekenen, maar het is alle moeite nu al meer dan waard.

[k2]8.7 Afsluiting van 1997

We zijn op tijd terug uit Portugal voor de herdenking van 21 december. We zijn bij deze herdenking geweest en hebben veel vragen over de plaquetteactie beantwoord. Maar we zijn nog steeds helemaal van de wereld, veel gaat langs ons heen. Hetzelfde geldt voor alle media-aandacht voor de crash. Deze is nu uitgebreider dan in andere jaren omdat de crash nu vijf jaar geleden is.

Aan de plaquetteactie is niet veel aandacht besteed. Alleen RTL heeft een mooie reportage op tv uitgezonden. Heel wat mensen hebben deze uitzending gezien of er van gehoord, we krijgen veel telefoontjes met vragen over onze ervaringen.

Yvonne heeft op 28 december weer een afspraak voor haar PTSS-behandeling. In de laatste dagen van het jaar moet ik helaas ook weer tijd en energie besteden aan de onduidelijkheden rond mijn WAO-uitkering en aan de schaderegeling met Martinair. Het leven gaat gewoon door. Gelukkig eindigt 1997 vele malen beter dan het begonnen is.

[h1]9 1998 - Aanhoudende gezondheidsklachten

Het jaar 1998 wordt vooral het jaar van nieuwe ontwikkelingen in mijn gezondheidsklachten en het aanbod tot schaderegeling van Martinair.

[k2]9.1 Plaquetteactie, de nasleep

De afwerking van de actie kost mij nog veel tijd en energie. De donateurs van de actie krijgen een verslag van de aanbieding, een financieel overzicht, een kopie van het plaquetteontwerp en een foto van de plaquette.

Dankzij een kennis uit het Medisch Trainings Centrum van het St. Anna ziekenhuis (MTC) in Geldrop kan Sjraar in een studio 'Memories' op een cassettebandje opnemen. Het is onze bedoeling om een videoband te maken met alle opnamen die we hebben van de actie. We willen 'Memories' gebruiken als achtergrondmuziek.

Ik probeer nog eenmaal om in de pers aandacht voor het positieve nieuws van de plaquetteactie te krijgen. Ik neem contact op met 'Het Beste', dat lijkt me het aangewezen blad voor positief nieuws na een zo verschrikkelijke ervaring als een vliegtuigcrash. Zelfs Het Beste is niet geïnteresseerd, ik laat de pers verder maar rusten.

Op verzoek van artsen uit het ziekenhuis van Faro neem ik contact op met gewonden die tijdens hun vervoer naar Lissabon door hen begeleid zijn. Ik kan helaas niet iedereen achterhalen. Ik krijg hierdoor contact met mensen die ik niet ken en ik hoor weer nieuwe verhalen. Ik krijg weer meer respect voor de verschillende manieren waarop individuele mensen omgaan met de crash en de gevolgen ervan.

Tijdens de actie hebben we heel wat angsten moeten en kunnen overwinnen. Nu bekruipt ons nog een ander onbestemd, niet te plaatsen angstgevoel. Wij hebben afgesproken na de plaquetteactie een persoonlijk gesprek hierover te hebben met onze contactpersoon bij Martinair. Nu het zover is blijkt de stap om naar Martinair te gaan toch wel erg groot. Tijdens het maken van de afspraak worden we al gespannen. De spanning wordt steeds groter wanneer we dichterbij het Martinair-gebouw op Schiphol komen en steeds meer Martinair-rood zien.

We weten dat we geen enkele echte reden hebben om zenuwachtig te zijn voor dit gesprek, want het wordt een vriendelijk gesprek en we vinden het leuk om persoonlijk kennis te maken. Yvonne en ik hebben bewust gekozen voor deze persoonlijke ontmoeting, juist ook omdat rond Martinair nog steeds een vijandsbeeld hangt. Het is moeilijk te beschrijven, maar het binnenstappen van het Martinair-gebouw is letterlijk en figuurlijk weer een grote overwinning voor ons allebei.

Met klotsende oksels wachten we in de ontvangsthal. Hier staat een groot model van een MD-11 (de opvolger van de DC-10) in Martinair-kleuren, dat maakt onze spanning nog groter. We moeten blijven kijken naar dit model, het liefst schroef ik het helemaal open om binnen in te kunnen kijken waar Yvonne en ik tijdens de crash hebben gezeten.

We beginnen dus behoorlijk gespannen aan het gesprek, maar onze contactpersoon is erg geïnteresseerd en stelt ons op ons gemak. We hebben het idee dat hij begrijpt dat hij ons niet begrijpt. We praten over van alles naar aanleiding van de actie en onze crashgevolgen. Na afloop van het gesprek zijn we blij dat we het gedaan hebben, maar we zijn compleet gesloopt.

De plaquetteactie heeft veel energie gekost maar heeft ons in veel opzichten ook bevrijd. Het is fijn om van mensen, die naar het ziekenhuis in Faro zijn geweest om de plaquette te bekijken, te horen hoe belangrijk de plaquette ook voor hen is. Ook is mij erg duidelijk geworden hoe belangrijk het voor iedereen is om bedankt te worden. De aanbieding van de plaquette heeft, volgens mij, velen geholpen.

Uit het diepst van mijn hart kan ik eerlijk zeggen: zonder mij was deze plaquette er nooit gekomen. Maar zonder al die mensen die op de een of andere manier betrokken zijn geweest bij deze actie zou deze plaquetteactie nooit zo waardevol zijn geworden als nu het geval is.

[k2]9.2 Gezondheid / belastbaarheid

Mijn gezondheid en vooral ook belastbaarheid blijft slecht. Voor de plaquetteactie heb ik veel grenzen overschreden en waarschuwingen van mijn lichaam genegeerd. Ik krijg een grote terugslag. Onder andere ben ik doorlopend doodmoe in mijn hoofd, overgevoelig voor vooral geluiden en onzeker in bewegen en beslissen.

Vaak moet ik de revalidatietraining, het zwemmen en een cursus voetreflexmassage afzeggen. Ondanks dat ik veel plezier heb aan deze activiteiten en de wetenschap dat ze goed voor me zijn, heb ik vaak de energie niet om te gaan. Regelmatig heb ik griepachtige klachten, fietsen voor mijn plezier lukt me nauwelijks meer. Deze terugslag is natuurlijk voor een deel de reactie op de grote inspanning van de plaquetteactie. Maar ik vind dat dit niet alles kan verklaren. De onzekerheid en medische onderzoeken en behandelingen gaan gewoon door.

[k4]Voortgezette posttraumatische stressbehandeling

De PTSS-behandeling heeft voor mij veel goede resultaten opgeleverd: ik heb de crash geaccepteerd en door onder andere mijn afscheidsritueel in Faro en de plaquetteactie is de crash voor mij een gebeurtenis uit het verleden geworden. Van de gevolgen van de crash blijf ik echter last houden. Mijn angstproblemen worden duidelijker. Misschien zijn mijn lichaam en geest er nu, ook door de betrekkelijk juridische rust, aan toe om deze angsten toe te laten zodat ik er nu wat aan kan doen.

[kaderkop]Paniekaanvallen

[kader]Tijdens de treinreis in juni 1997 terug naar Nederland werd ik weer overvallen door mijn paniek aanvallen. Maar al sinds de crash word ik vaak in doodsangst en gedesoriënteerd wakker wanneer ik in kleine, donkere ruimtes slaap. In een vakantiehuisje in Frankrijk bijvoorbeeld heb ik een week moeten slapen met het licht aan, ook ben ik 's nachts in een tent als een wildeman in paniek geraakt. Ik snapte deze reacties nooit helemaal. De enig logische verklaring is dat het 'iets' met de crash te maken moet hebben. Heeft het te maken met mijn bewusteloosheid in het brandende toestel lag?

In de zomer van 1997 volgde ik de Core Management Training. Deze training wordt gegeven door dezelfde mensen bij wie ik ook de Avatartraining heb gedaan. Op een leuke manier leer je in deze training naar jezelf te kijken. Al doende raakte ik veel spanningen en frustraties kwijt en leerde ik mezelf weer beter te accepteren. Een bijzonder plezierige training, vooral ook door de mensen die de training gaven. De training vond ik ook heel plezierig door de omgeving waar de training gegeven wordt: in conferentiecentrum Kapellerput in Heeze. De hotelkamers van Kapellerput zijn redelijk groot maar toch werd ik op een nacht weer in panische doodsangst wakker. Ik logeerde daar alleen, dus Yvonne kon nu niet ingrijpen. Het duurde deze keer lang voor ik wist waar ik was en ik weer een beetje bij mijn positieven kwam. De volgende dag begreep ik tijdens een ontspanningsoefening wat er aan de hand was. Ik heb nog steeds een letterlijke Faro-doodsangst. Wanneer ik zo in paniek word, ben ik niet bang om nú dood te gaan. Nee, ik ben nog steeds tijdens de crash aan het doodgaan. Toen ik mij dit realiseerde, was dat weer een bevrijdende ervaring.[einde kader]

De Avatartraining en later de Core Management Training hebben mij enorm geholpen om mijn eigen gevoelens beter toe te laten. Daar heb ik ook veel voordeel bij met de voortgezette PTSS-behandeling waar ik aan begonnen ben. Want nu moet ik accepteren dat ik echt letsel (geestelijk en lichamelijk) heb opgelopen tijdens de crash, dit letsel voor een groot deel blijvend zal zijn en ik hierdoor blijvend grote beperkingen zal over houden.

Dat is geen opwekkende gedachte, maar het is helaas wel waar. Samen met de AMC-psychiater durf ik dit proces wel aan. Als onderdeel van dit deel van mijn verwerkingsproces 'moet' ik nu ook echt aan mijn boek met als werktitel 'Kwetsbaar' beginnen.

Ik reageer nog steeds te extreem op geuren, geluiden en gebeurtenissen. Ook de verwerking van angstprikkels verloopt niet op een 'normale' manier: mijn hoofd gaat te vaak snel en onnodig van een veilige rusttoestand over in een panieksignaal waardoor ik niet meer normaal kan reageren en functioneren.

De AMC-psychiater beschrijft de manier waarop hersenen op stressprikkels reageren als een stelsel van sluizen. Normaal gesproken gaan sluizen in een rivier nooit tegelijkertijd dicht of open want dan is er geen scheepvaart mogelijk. In een geval van extreem hoogwater kunnen de sluizen wel opengezet worden om het water zo snel mogelijk in de zee te laten stromen. Open sluizen hebben dan een functie, door het hoge water is er toch al geen scheepvaartverkeer mogelijk. Door het openen van de sluizen hoop je zo snel mogelijk weer tot een verantwoorde situatie te komen. Blijft de wateraanvoer te hoog, dan is er natuurlijk een grote kans dat de rivier overstroomt en/of de sluizen beschadigd of vernield worden.

Zoiets gebeurt er blijkbaar ook in de hersenen: stressprikkels zijn dan een verhoogde waterstroom. Elke sluis gaat normaal gesproken stuk voor stuk open en weer dicht. Stap voor stap komt de stressprikkel verder. Maar bij elke stap bepalen de hersenen, 'de grote sluiswachter', of het nodig is om een volgende sluis open te zetten. Zo wordt stap na stap (sluis na sluis) een schrikreactie opgebouwd waarbij de hersenen de controle blijven houden. Vaak zullen de hersenen na de eerste of de tweede 'sluis' het signaal afgeven: het is niet gevaarlijk, nu is alles weer onder controle.

Bij mij zijn de sluizen in mijn hersenen blijkbaar nog steeds ontzet en open. Elke schrikreactie komt dus direct op de snelst mogelijke wijze in de zee die paniek heet. Net zo min als er geregeld scheepvaartverkeer op een rivier met kapotte sluizen mogelijk is, zo functioneer ik ook niet met kapotte 'sluizen' in mijn hersenen.

En wat erger is, elke keer raken de hersensluizen weer wat verder ontzet. Reparatie van hersensluizen is onmogelijk. De enige hoop of verwachting is dat door rust, de hersensluizen zich vanzelf langzamerhand weer geheel of gedeeltelijk gaan sluiten. Daarom is het belangrijk ervoor te zorgen dat de aanvoer van stressprikkels naar mijn hersenen zo klein mogelijk blijft.

Dit betekent dat het goed is, juist ook voor mijn herstel, dat er zo weinig mogelijke medische en juridische onrust is. Om allerlei redenen is dat blijkbaar niet mogelijk; heel frustrerend voor mij als patiënt en voor de AMC-psychiater als behandelaar.

Gelukkig is er een hulpmiddel om rust in mijn hersenen te krijgen: Prozac. Een van de werkingen van Prozac is dat het de emoties tempert. Dat heb ik nodig om mijn hersenen rust te geven, dus ik moet aan de Prozac.

Gelukkig heeft de AMC-psychiater mij al een paar maanden voorbereid op het mogelijk gebruik van Prozac en hij heeft mij het sluisjesverhaal duidelijk uitgelegd. Bij wijze van spreken heeft hij sommige zaken wel tien keer aan mij uitgelegd, zijn verhaal gaat vaak voor het grootste deel bij mij het ene oor in en het andere direct al weer uit. Hij vertelt ook dat ik me geen zorgen hoeft te

maken omdat ik niet alles hoor of onthoud, dat is gewoon een deel van het stressprobleem. Gelukkig is Yvonne er ook vaak bij om mij alles te helpen begrijpen. De AMC-psychiater legt ook uit dat Prozac niet voor genezing zorgt. Prozac kan alleen maar de rust geven waardoor het zelfgenezend vermogen van mijn hersenen de kans krijgt.

[kaderkop]Wantrouwen tegen Prozac

[kader]Deze uitleg is voor mij hard nodig want het woord 'Prozac' heeft bij mij een slechte klank: 'verslaving en misbruik' zijn de gedachten die ik krijg als ik de woorden 'Prozac' of 'antidepressiva' hoor. Mijn wantrouwen tegen dit soort geneesmiddelen is in 1995 nog eens bevestigd door een huisarts die, al in het tweede kennismakingsgesprek, mij antidepressiva wil voorschrijven.[einde kader]

De AMC-psychiater heeft mij al grotendeels overtuigd, vooral ook omdat het niet alleen bij het slikken van pillen blijft. Ik zal regelmatig bij hem terugkomen voor gesprekken. Die combinatie vind ik verantwoord.

Mijn huisarts houd ik op de hoogte van belangrijke ontwikkelingen dus met hem bespreek ik ook dit Prozac-verhaal. Hij staat daar helemaal achter. Dat vind ik belangrijk om te horen omdat ik in de afgelopen jaren heb gemerkt hoe terughoudend hij is in het gebruik van medicijnen als Prozac. Als een kleine stap voor de mensheid maar een grote stap voor mij ga ik aan de Prozac. Het duurt nog wel even voordat ik publiekelijk durf te vertellen dat ik Prozac gebruik. Ook dankzij Yvonne zie ik het gebruik van Prozac steeds meer als een effectief en noodzakelijk kwaad, zo'n beetje hetzelfde als het gebruik van een kruk om een gebroken been te ontlasten. Ik merk dat het gemakkelijk is om te vertellen dat ik in behandeling ben bij een psychiater en Prozac slik omdat ik aan de crash in Faro klachten heb overgehouden. Ik krijg meestal niet het gevoel dat ik door mijn klachten en mijn behandeling bij een psychiater 'minder' gevonden word, de meeste mensen vinden het begrijpelijk dat je voor zoiets ingrijpends als zo'n grote vliegtuigcrash hulp nodig kan hebben. Tegelijkertijd hoor ik wel vaak de waarschuwing voor Amerikaanse (Woody Allen-achtige) toestanden: iedereen z'n eigen psychiater voor elk klein probleempje.

De heersende gedachte blijft toch: een echte vent/meid lost zijn eigen problemen op en heeft geen zielenknijper nodig. Eerlijk gezegd, dacht ik dat zelf ook, maar dat is dus lang niet altijd mogelijk.

De bijwerkingen van Prozac lijken mee te vallen, langzamerhand word ik minder emotioneel. De tijd moet leren of het echt gaat helpen. Ik heb nu ongeveer eens per maand een voortgangsgesprek met de AMC-psychiater. Door een behandeling bij de manueel arts merk ik echter dat Prozac waarschijnlijk een grotere invloed heeft dan ik dacht.

[k4]De manueel arts

Van voetzool tot hoofdkruin blijf ik pijn houden, ook ben ik vaak erg duizelig. Ik probeer lichamelijk actief te blijven want nietsdoen is op de lange termijn geen oplossing. Steeds vaker en sneller ga ik over de grenzen van mijn mogelijkheden heen. Daar moet ik dan weer voor boeten door meer pijn en, veel erger nog, ook door die ongrijpbare geestelijke uitval. Door deze geestelijke uitval fiets ik dan bijvoorbeeld helemaal afwezig terug. Gelukkig kan ik dan voor het grootste deel over een rustig fietspad terug naar huis rijden. Thuis moet ik dan eerst rusten. Soms gaan de klachten na een paar uur over, soms duren ze een paar dagen. Het

vervelende is dat ik na zo'n geestelijke uitval weer kwetsbaarder ben voor elke volgende belasting.

Ik kan mijn nek maar weinig belasten, helaas wordt de nek echter gebruikt bij alles wat een mens doet. Ik moet mijn nek zoveel als mogelijk leren te ontzien. Dat is voor mij een grote handicap waar ik maar moeilijk mee kan leven.

Dit nekprobleem blijft nog steeds een groot vraagteken voor mij. Waarom krijg ik zoveel problemen bij nekbelasting? Ik omschrijf het altijd maar alsof de energietoevoer naar mijn hersenen wordt afgesneden. Ik heb gelukkig niet meer constant pijn. Ik ben in ieder geval blij dat ik begin 1996 niet ben doorgeslagen met de pijnbestrijding. De soort pijn en de pijnnaam zijn nu belangrijke waarschuwingen dat ik over mijn grenzen heen ga. Ik moet dan eigenlijk rusten met een pijnstiller om de pijn te dempen zodat ik kan ontspannen. Vaak is de verleiding te groot om de pijn met een pilletje weg te werken en door te gaan, want er is altijd zoveel te doen. Even gaat dat uitstellen goed, maar de terugslag, die elke keer toch weer komt, is dan vaak veel erger.

Per kwartaal slik ik nu meer pijnstillers dan mijn hele leven voor de crash. Ondanks al mijn optimisme is een groot deel van mijn 'voortgang' te verklaren omdat ik steeds meer in de gaten krijg wat ik wel en niet meer kan. Een voorbeeld daarvan is tafeltennis: ik mis deze sport erg en elk jaar probeer ik weer of het nu eindelijk beter gaat. Maar elke keer weer merk ik dat de combinatie van snelle reacties, abrupte bewegingen, concentratie en nekhouding voor mij rampzalig is, elke keer weer moet ik stoppen. Ik besluit nu maar helemaal te stoppen, weer ben ik wat van mijn 'oude leven' kwijt.

Ik heb hierover nog steeds regelmatige gesprekken met de neuropsycholoog en ook met de psychologe van Yvonne maar ik snap nog steeds niet wat er aan de hand is. Omdat ik zoveel pijn en bewegingsbeperkingen heb, maak ik weer een afspraak met de manueel arts.

Voor deze klachten ben ik al sinds de crash in behandeling, sinds 1996 bij de manueel arts. Hij behandelt mij, onder andere voor mijn beenlengteverschil, en ik krijg injecties tegen een ontsteking in de slijmbeurzen. Niets lijkt echt te helpen, alle klachten komen steeds weer terug. De last in mijn linkerheup wordt zo erg dat ik nu pijn heb in mijn knieën en ook al last krijg van mijn rechterheup. Stilstaan, zitten, wandelen, in bed liggen: alles doet me pijn en ik krijg steeds vaker scherpe pijnscheuten alsof mijn heup uit de kom schiet. Iedereen vertelt me dat een heup niet zomaar uit de kom kan schieten maar ik houd het gevoel dat dat bij mij wel gaat gebeuren. Daardoor beweeg ik me gespannen, wat de klachten in stand houdt. Een vicieuze cirkel!

Als laatste redmiddel stelt de manueel arts een Epiduraal Injectie voor. Een Epiduraal Injectie is een injectie waarbij de naald bij het stuitje wordt ingebracht. Met een röntgenfoto wordt dan gecontroleerd of de naald goed zit. Wanneer de naald goed op z'n plek zit wordt de vloeistof, die de ontsteking weg moet nemen, ingespoten. Ik moet dan een tijdje blijven liggen om de vloeistof goed te laten inwerken. Hopelijk zou deze injectie helpen.

Ik zal er over nadenken of ik dit wil, maar mijn angst voor deze injectie is zeer groot. Op het moment dat ik moet beslissen of ik deze injectie wil, lijkt het beter te gaan. Het gaat dus niet door, wat een opluchting! Deze opluchting duurt maar een paar maanden, de pijn wordt dan weer bijna ondragelijk.

Ik maak dus een afspraak voor deze injectie. De injectie is net zo eng en vervelend als ik verwachtte. De dag na de injectie ben ik in een bijna euforische stemming, dat gebeurt na de

tweede injectie ook weer. Ik weet niet of dit gevoel van euforie te maken heeft met de verdoving die ook in de injectie zit waardoor ik eens een dag echt geen pijn voel of omdat de combinatie van Prozac, de injectie en de ontregeling in mijn hersenen mij in hoger sferen brengt. Wat ook maar oorzaak is, het voelt lekker maar dat duurt beide keren helaas een dag.

Na de tweede injectie wordt de pijn veel minder, ik slaap ook weer beter. Ik heb nog wel regelmatig het gevoel dat mijn heup uit de kom schiet. De misselijkmakende pijn is altijd snel weg, maar er blijft daarna nog een hele tijd een zeurend gevoel in mijn heup. Deze heupklachten kunnen voortkomen uit restklachten van mijn ruggenwervels. De arts stelt voor om tijdelijk een heupband te dragen om de ruggenwervels rust te geven zodat ze wat stabielere kunnen worden. In het Medisch Trainings Centrum van het St. Anna ziekenhuis pas ik mijn training aan zodat ik mijn heupen minder zwaar belast en ik doe extra oefeningen om mijn rugspieren te versterken. Bij onze vriendenbadmintongroep doe ik weer voorzichtig mee, maar ik zorg dat ik rustig beweeg. Het gevoel van 'uit de kom schieten' wordt nu ook minder.

De behandeling door de manueel arts wordt afgebouwd. Het is duidelijk dat sommige klachten terug zullen komen. Als het zover is dan maak ik een nieuwe afspraak.

[k4](Gebrek aan) verdere medische begeleiding

Ik houd veel klachten en heb last van allerlei beperkingen. De klachten zijn zowel lichamelijk als geestelijk en ze beïnvloeden elkaar. Ik ben, vaak tegelijkertijd, met allerlei gezondheidsactiviteiten bezig. Ik moet zelf alles op elkaar afstemmen en er blijven voor mij allerlei onbeantwoorde vragen over mijn gezondheid. Dat vreet tijd en energie; energie die ik beter voor mijn herstel kan gebruiken.

Het is jammer dat ik, door de Prozac, tijdelijk geen bloed meer kan geven aan de bloedbank. Bloed geven vind ik al jaren een goed doel. Het voordeel voor mij als donor is dat, mijn bloeddruk en wat bloedgegevens om de paar maanden worden gecontroleerd. Dat geeft me altijd een veilig gevoel, dat gaat dus even niet meer.

Ik heb twee keer een griepaanval. Ik maak me grote zorgen over een verminderde weerstand en allerlei andere mogelijke ellende in mijn bloed. Bij een bloedcontrole wordt niets gevonden, dus ik sukkel door met vaak een lamlendig gevoel in mijn lijf.

Met een keuringsarts van een verzekeringsmaatschappij heb ik een paar keer per jaar een goed telefonisch contact. Hij is tevreden over mijn aanpak, dat stimuleert me elke keer weer. Maar ik mis nog steeds een samenhangende medische begeleiding, ook de huisarts kan dit blijkbaar niet doen. Ik zoek contact met een revalidatiearts in Geldrop. Hij legt mij veel uit maar kan mij nog niet echt helpen, eerst moet er meer vooruitgang zijn in de voortgezette posttraumatische stressbehandeling. Daarnaast heb ik het gevoel dat begeleiding door een revalidatiearts voor mij nu niet goed is: de begeleiding lijkt gericht te zijn op het accepteren van de situatie, terwijl ik juist naar een verklaring van mijn klachten zoek. Wanneer ik weet wat er met mij aan de hand is, kan ik mijn leven zelf aanpassen aan mijn beperkingen en mogelijkheden en krijg ik mijn zelfstandigheid terug.

De voortgezette posttraumatische stressbehandeling benadert voor mij nog het meeste een samenhangende begeleiding. Een van de altijd terugkerende gespreksonderwerpen is de juridische, en daardoor ook financiële, onzekerheid. Gelukkig komt er nu eindelijk beweging in de schaderegeling met Martinair.

[k2]9.3 Schaderegeling

Met de plaquetteactie had ik de leidende rol en de medische begeleiding gebeurt grotendeels op basis van gelijkwaardigheid en respect. Met de schaderegeling moet ik lijdzaam afwachten. Een heel verschil, een heel vervelend verschil om het voorzichtig uit te drukken.

Voor alle duidelijkheid: wanneer ik in verband met de schaderegeling over Martinair spreek dan bedoel ik zowel Martinair als hun advocaat mr. Van Baren. Al het doen en laten van mr. Van Baren in deze zaak beschouw ik als het doen en laten van Martinair als zijn opdrachtgever.

[k4]De onderhandelingen komen op gang

Vanaf het voorjaar van 1997 is Van Dort belast met de gehele schaderegeling voor Yvonne en mij. Eind 1997 lijkt de schaderegeling opeens op te schieten, er is een afspraak tussen Van Dort en Martinair op 11 november. Het carnavalseizoen begint op 11 november, wij zijn sinds de crash naar het Zuiden verhuisd en het kantoor van Van Dort staat in Maastricht, een echte carnavalsstad. Wij zien een afspraak op 11 november dus als een goed teken. Het mag niet zo zijn, de afspraak gaat niet door.

In mei 1998 is er wel een gesprek tussen Van Dort en Martinair. Mijn zaak is door mijn arbeidsongeschiktheidsbepaling inmiddels helaas erg duidelijk geworden. De zaak van Yvonne is onduidelijker. Begin 1995 heeft Yvonne zich beter gemeld om ontslag te kunnen nemen. Voor Yvonne hebben we nooit een uitkering willen aanvragen want mijn sociale zekerheidsproblemen waren al erg genoeg. We hadden niet de energie om ook voor Yvonne de sociale zekerheidswereld binnen te stappen. Daarnaast heeft het ook voor Yvonne jaren geduurd voor ze zelf kon toegeven dat haar gezondheidsproblemen het gevolg van de crash zijn. Het grote probleem om voor Yvonne tot een schaderegeling te komen, blijkt nu uit het ontbreken van een arbeidsongeschiktheidspercentage. Dit is namelijk de basis voor een letselschadevergoeding. Yvonne dreigt dus driemaal de dupe te worden van de crash. Ten eerste heeft Yvonne ernstige gezondheidsklachten opgelopen waardoor zij niet goed functioneert. Ten tweede heeft Yvonne geen inkomen of (arbeidsongeschiktheids-)uitkering. Tot slot zal Yvonne, door het ontbreken van een arbeidsongeschiktheidspercentage, haar schade nauwelijks vergoed krijgen. Yvonne, ik en Van Dort hebben dus een probleem.

Gelukkig kunnen, en willen, Yvonne's behandelaars een verslag schrijven waardoor het duidelijk wordt dat haar problemen wel degelijk door de crash veroorzaakt zijn. In Yvonne's belang worden deze verslagen snel gemaakt en in juni naar Martinair gestuurd.

We bespreken met Van Dort zijn gesprek met Martinair. Voor de schaderegeling gelden de standaardafspraken die in 1993 door Martinair en mr. Bunjes (van de ANWB) zijn gemaakt. Volgens deze afspraken hoeft Martinair bijvoorbeeld slechts maximaal f 250.000 schadevergoeding per persoon te betalen. Binnen de beperkte mogelijkheden lijken wij in ieder geval een redelijke regeling te krijgen. Ondanks regelmatig aandringen door Van Dort reageert Martinair niet snel. Weer zijn we een paar maanden kwijt.

[k4]'Slikken-of-stikken' aanbod

Op 17 september word ik gebeld door Van Dort, hij heeft een reactie van Martinair ontvangen. Deze reactie wijkt nauwelijks af van wat in mei besproken is. Ik weet wel dat ik niets meer mag

verwachten, maar stiekem heb ik toch op een klein wondertje gehoopt. Want waarom moest Martinair anders zo lang wachten met het doen van een aanbod wat al bekend is? Door de hele manier van doen (en vooral niet-doen) van Martinair vind ik het vooral een slikken-of-stikken aanbod: het aanbod voor Yvonne en mij is aan elkaar gekoppeld en we moeten het allebei accepteren.

Het telefoongesprek met Van Dort kan ik nog zakelijk voeren, maar daarna word ik steeds meer overspoeld door een gevoel van totale walging over de werking van de juridische rechtsstaat in het algemeen en de werkwijze van Martinair in het bijzonder. Ik krijg een ontlading van jaren onmacht.

[kaderkop]Onmacht

[kader]Ooit heb ik een film gezien over een vrouw die verkracht is. Onder de douche boent zij zich tot bloedens toe om alle verkrachtingsvuil van haar lichaam af te krijgen. Zo'n zelfde gevoel heb ik in mijn hoofd, het liefst haal ik mijn hersenen uit mijn hoofd en spoel ze onder een warme kraan schoon. Zo besmeurd voel ik me.[einde kader]

[k4]De vaststellingsovereenkomst

De vaststellingsovereenkomst wordt ons op 19 december (twee dagen voor de crashherdenking) toegezonden. De bepalingen in deze overeenkomst zijn iets minder erg dan ik verwachtte op grond van de verhalen van anderen die al een overeenkomst hebben gesloten met Martinair. Ik vind wel dat deze overeenkomst onze vrijheid ernstig beperkt, want we mogen bijvoorbeeld niet over de inhoud van de overeenkomst praten.

Het toppunt van onbeschaamdheid vind ik de bepaling dat wij binnen drie weken moeten tekenen omdat anders het voorstel zal vervallen. En dat terwijl Martinair elke keer maanden niets van zich laat horen. Onze positie als slachtoffer is blijkbaar zo slecht dat Martinair zich dit allemaal kan veroorloven. Ik vind dat de omgekeerde wereld.

Voor ons is het belangrijk om niet alleen met Van Dort over de overeenkomst te praten. We willen hier ook met anderen over kunnen praten. Echter door de voorwaarden en de ontstane achterdocht van de afgelopen jaren zijn we zelfs bang om deze overeenkomst te bespreken met familie en vrienden; absurd gewoon. We verzamelen weer eens al onze moed en bespreken deze overeenkomst ook met familie en vrienden. Deze gesprekken helpen ons goed.

We houden allerlei vragen en opmerkingen maar blijkbaar is dit de standaard Faro-vaststellingsovereenkomst. We stellen dus maar geen vragen aan Martinair want de afgelopen jaren hebben we helaas al te vaak het idee gekregen dat Martinair geen enkele haast heeft met de schaderegeling. Elke vraag of opmerking aan Martinair leidt tot een verdere vertraging, daar hebben we geen zin meer in. We besluiten dus maar te tekenen en ons ongenoegen niet direct kenbaar te maken want we willen eindelijk eens van deze zaak af.

We accepteren de schaderegeling niet omdat wij deze voldoende vinden maar omdat deze schaderegeling onder de heersende omstandigheden blijkbaar de best mogelijke is. Het bedrag van de schadevergoeding is in ieder geval veel beter dan het ANWB-voorstel uit 1994. Dat geeft ons in ieder geval een klein beetje een gevoel van voldoening.

*****Invoegen ANWB-voorstel uit 1994*****

In de afgelopen jaren hebben we de waarde van rituelen leren kennen, dus we spreken af om de overeenkomsten op 11 januari 1999 officieel op het kantoor van Van Dort te komen tekenen. Letterlijk en figuurlijk kunnen we de overeenkomst dan op zijn kantoor achterlaten.

[2]9.4 De laatste dagen van 1998

Dit jaar is de zesde herdenking van de crash. Het is nu al de vierde keer dat juridisch geneuzel voor mij de herdenking bemoeilijkt. We zijn allebei doodmoe, we willen deze zwarte periode afsluiten en eindelijk weer eens met de toekomst bezig kunnen zijn. Voor Yvonne gaat dat ook letterlijk gebeuren: vanaf januari heeft Yvonne een baan voor 12 uur in de week. Bijzonder is dat juist ook onze ervaringen en problemen sinds de crash, en vooral de manier waarop we er mee zijn omgegaan, belangrijk gevonden worden in haar nieuwe werkkring. Deze baan wordt voor Yvonne en mij belangrijk, vooral ook als belangrijke stap in ons gezamenlijk herstelproces. We weten dat deze baan ons, in ieder geval in het begin, allebei veel energie gaat kosten. We hopen dat de regelmaat van werken ons allebei goed zal doen. We hebben geen enkele behoefte aan onnodige spanning, dat is een extra reden om de schaderegeling te accepteren.

Moe maar hoopvol eindigen we 1998. Alle decemberdrukte heeft mij weer eens goed gesloopt. Yvonne en ik zouden lekker met ons tweeën thuis oud en nieuw vieren maar in de loop van de avond voelde ik me zo beroerd dat ik vroeg naar bed ga. Om 12 uur sta ik even op om Yvonne een goed nieuwjaar te kussen. Ik heb zelfs niet de energie om vuurwerk af te steken, dat is mij nog nooit gebeurd. De buurman krijgt mijn vuurwerkpakket.

[h]10 1999 - Schadevergoedingen en sociaal isolement

De eerste helft van 1999 wordt voor mij de afsluiting van een periode: Martinair betaalt eindelijk. Daarnaast voel ik mijn sociaal isolement steeds beter, maar maak ik toch toekomstplannen.

[k2]10.1 Ondertekening schaderegeling

Het jaar 1999 begint zoals 1998 eindigde: ik ben doodmoe en ziek. Ik moet ontzettend veel slapen, zeg weer veel afspraken af en ga ook maar weer eens naar de huisarts. Natuurlijk is er niets te vinden, ook mijn bloed is goed. Het zal dus wel iets van stress en uitputting zijn. Er is altijd wel een reden te vinden: nu weer het gedoe rond de schaderegeling.

Op 11 januari tekenen we 's middags bij Van Dort onze overeenkomsten met Martinair. Bij Van Dort aan het bureau merk ik weer hoe enorm ik mij genomen voel door vooral de machtspositie van Martinair in de afwikkeling van de gevolgen van de crash. Er gebeurt wat de afgelopen jaren al vaker gebeurde: ik verlies het overzicht en Yvonne wordt weer helder.

Met Van Dort lezen we de overeenkomsten voor de laatste keer door. We vinden nog steeds dat onze schade niet wordt vergoed, we voelen ons vooral gedwongen om te tekenen. We zien af van de toevoeging 'onder protest' bij onze handtekening onder de overeenkomst, vooral omdat deze toevoeging een symbool van onze machteloosheid is. We willen van de zaak af dus we vinden het niet verstandig om voor een symbool onnodig risico te lopen op verdere vertraging.

In overleg met Van Dort maken we wel een juridisch voorbehoud in de overeenkomst over mogelijk schadeverhaal op andere partijen. Van Dort stuurt de getekende overeenkomsten op naar Martinair met onder andere het verzoek binnen drie weken te betalen, eenzelfde drie wekentermijn heeft Martinair ons gegeven om de overeenkomst te accepteren.

[k4]Betaling

Het verbaast ons helaas niet meer dat Martinair op geen enkele wijze binnen deze drie weken reageert, ook op een herinneringsbrief van 2 februari komt geen reactie. We zijn Martinair nu echt spuugzat. We vinden het niet leuk maar namens ons meldt Van Dort op 12 februari aan Martinair dat we er nu serieus over denken om naar de pers te stappen met het verhaal over het lompe gedrag van Martinair. We willen dan vooral duidelijk maken hoeveel onnodige stress we oplopen door niet alleen deze vertragingen maar vooral ook door het simpelweg ontkennen van ons bestaan door niet te reageren op brieven en dergelijke. Onze behandelaars in het AMC en daarbuiten kunnen nog zo hun best doen om onze gezondheid en ons vertrouwen in onszelf en in de maatschappij te herstellen maar dat wordt op deze manier weer tenietgedaan door het doen (en vooral laten) van nu weer Martinair. Om wanhopig van te worden. Komt er nooit een einde aan deze nachtmerrie?

Op 2 maart bericht Martinair akkoord te zijn met het door ons gemaakte voorbehoud. Nu moeten wij weer aan Martinair bevestigen dat wij akkoord gaan met dit akkoord van Martinair, zo blijf je lekker bezig! Eindelijk, op 13 april, krijgen we de schadevergoeding op onze rekening gestort. Natuurlijk zonder enige rentevergoeding door Martinair.

[kaderkop]Rente-neurose

[kader]Dit doorlopende tijdrekken van Martinair vind ik onfatsoenlijk en een echte rente-neurose, want het heeft hun heel wat rentewinst opgeleverd. Bij een wettelijke rente van 6% bespaart Martinair hiermee jaarlijks per f 100.000 schadevergoeding een bedrag van f 6.000. Met deze rentewinst kan bijvoorbeeld hun eigen advocaat betaald worden.

Dit doorlopende tijdrekken kan ik ook niet goed in overeenstemming brengen met de opmerkingen van de heer Schröder dat Martinair altijd snel betaalt en ook daardoor zakelijk een goede naam heeft opgebouwd (zie: *Martin Schröder, een jongensdroom werd Martinair*, ISBN 90 6010 949x).[einde kader]

Het blijft erg vervelend dat de meeste mensen denken, zoals ik vroeger ook dacht, dat een schaderegeling na een vliegtuigcrash zo ongeveer hetzelfde is als het winnen van de Staatsloterij. Mensen hebben veel moeite ons te geloven als we zeggen dat de maximale schadevergoeding maar f 250.000 is.

Sinds de crash houd ik bij welke kosten ik aan de crash toereken, eind 1998 is dat voor ons beiden bijna f 175.000. Veel kosten zullen 'juridisch' waarschijnlijk niet geaccepteerd worden. Daar staat tegenover dat ik in ons kostenoverzicht geen rekening gehouden heb met ons verminderde netto-inkomen. Tot eind 1998 hebben we, heel voorzichtig geschat, zo'n f 100.000 minder ontvangen. Ook na 1998 zullen we crashkosten maken en minder inkomen ontvangen. Zowel letterlijk als figuurlijk vind ik het dan ook slechte schaderegeling. Maar goed, het juridische Faro-gedoe is nu eindelijk bijna voorbij.

[k4]Betalingsregeling met onze voorgaande advocaten

We moeten nog afrekenen met onze voorgaande advocaten. Hun kosten zijn meer dan f 50.000, dat willen we beslist niet betalen. Ik vind dat deze advocaten dusdanig slecht hebben gewerkt dat wij eigenlijk een schadevergoeding zouden moeten ontvangen. Het is ons al snel duidelijk dat een schadevergoeding in Nederland nauwelijks mogelijk is. Wij moeten het dus eens zien te worden over wat we zullen gaan betalen. Gelukkig helpt Van Dort ons hierbij.

Het kost mij veel energie om tot het echte probleem te komen: waarom ben ik ontevreden, waarom wil ik niet betalen? Op zich gaat het mij niet om de hoogte van het bedrag. Het bedrag is hoog maar als daar ook kwaliteit voor was geleverd dan had ik met deze hoogte waarschijnlijk minder moeite gehad. Ik ben niet alleen ontevreden over de geleverde kwaliteit, ik ben vooral ontevreden over de manier van werken van het advocatenkantoor.

De twee advocaten die zich actief met onze zaken bezig hielden, moesten allebei het advocatenvak nog leren. Ik had het idee dat zij te weinig begeleiding kregen van meer ervaren advocaten. Maar de allerbelangrijkste reden waarom de zaken, en kosten, zo gierend uit de hand zijn gelopen lag voor mij bij de hoofdadvoocaat die namens het advocatenkantoor de eerste en laatste gesprekken voerde. Ik vond dat deze advocaat eerder had moeten ingrijpen.

Ik vertel Van Dort dat, wanneer er geen overeenkomst in goed overleg komt, ik mijn klachten en bezwaren zal richten op deze hoofdadvoocaat. Om een lang verhaal kort te maken: van het advocatenkantoor komt het voorstel om het totaalbedrag terug te brengen tot f 15.000. Ik heb een betaling van f 10.000 in gedachten, maar ik heb geen zin om over het verschil van f 5.000 problemen te maken. Want uiteindelijk is het door ons te betalen bedrag verminderd met meer dan f 35.000. Behalve een enorme geldbesparing is het voor ons vooral een grote genoegdoening. Ik vind nog steeds dat wij te veel betaald hebben. Maar wanneer je dit bedrag als leergeld ziet, is het goed besteed. Door schade en schande, en met hulp van Van Dort, zijn wij weer wat wijzer geworden.

[k2]10.2 Sociale contacten

Na de afronding van de schaderegeling (meer dan zes jaar na de crash) begint voor mij een nieuwe fase in mijn herstelproces. Na alle juridische onzekerheid en spanning krijg ik eerst een leeg gevoel en een grote terugslag. Langzamerhand komt er ook een gevoel van bevrijding en rust. Ik heb het idee dat ik al deze jaren gegijzeld ben geweest door alle onzekerheid en wantrouwen. Yvonne en ik worden niet alleen wijzer door de schaderegeling, ook de nieuwe baan van Yvonne maakt ons veel duidelijk: door onze gezondheidsklachten zijn we de afgelopen jaren in een groter sociaal isolement terechtgekomen dan we merkten.

Yvonne voelt zich al snel thuis in haar nieuwe werkomgeving. Het werk, 12 uur per week, gaat haar goed af maar het kost enorm veel energie. We hopen dat ze snel meer energie krijgt want buiten het werken om is ze tot weinig meer in staat. We moeten onze sociale contacten erg beperken en ik moet meer in het huishouden doen dan ik eigenlijk aankan. Voor mij betekent dat mijn activiteiten buitenshuis verder verminderen: ik werk steeds minder voor Stichting Ander Werk, ga minder naar het Medisch Trainings Centrum in Geldrop en stop met zwemmen. Het lukt me niet om regelmaat in mijn week te krijgen.

Dit is een periode waar we samen doorheen moeten, want we moeten toch ook samen verder. Het valt niet mee maar samen moeten we een evenwicht in ons leven zien te vinden. We regelen een huishoudelijke hulp zodat ons huis ten minste een beetje leefbaar blijft.

Familie en vrienden buiten Eindhoven zien we nu ook minder. Dat ligt vooral aan ons want we hebben nauwelijks meer energie om ‘gezellig’ op bezoek te gaan. Dat is erg jammer want we hebben juist de afgelopen jaren veel steun van hen ontvangen. De verjaardagen waar we naartoe gaan zijn voor mij meestal een kwelling. Ik word helemaal gestoord van het door elkaar gepraat en de achtergrondgeluiden. Als ik meega, doe ik dat vooral voor Yvonne. Meestal houd ik het een half uur uit en zoek ik een rustige slaapkamer op om ongestoord een-op-een met mensen te praten. Leuk is anders, maar zo houd ik ten minste wel contact met andere mensen.

[kaderkop]Geluidsoverlast

[kader]Dat geluidsprobleem heb ik natuurlijk niet alleen op verjaardagen, maar ook bij recepties, pauzes bij concerten, in winkels en drukte van de stad. Noem maar op, overal waar veel mensen bij elkaar zijn en door elkaar heen praten.

Bij de testen voor de training tegen vliegangst was geconstateerd dat ik een neiging tot pleinvrees kreeg. Ik merk nu dat deze ‘pleinvrees’ vooral veroorzaakt wordt omdat ik zoveel als mogelijk probeer groepen te vermijden omdat ik daar zo veel geluidsoverlast van ervaar. Het is dus helemaal geen pleinvrees, zo zie je maar hoe moeilijk het is om een goede diagnose te stellen.[einde kader]

In de whiplashgroep van het Medisch Trainings Centrum krijg ik een tip om speciaal ontwikkelde oordopjes te gebruiken waarmee geluid kan worden filteren. De eerste verjaardag dat ik deze oordopjes gebruik, is een verademing voor mij. Ik moet eerst erg wennen aan deze oordopjes want ik hoor alles, maar vooral mezelf, op een vreemde manier. Maar wat zijn deze oordopjes een uitkomst! Ik kan nu in een groep zijn en horen wat er gezegd wordt zonder gestoord te worden van alle achtergrondgeluiden. Ik kan nu ook weer in een groep een echt een-op-eengesprek voeren. Ik moet wel mijn nieuwe grenzen leren kennen want ook met oordopjes moet ik nog regelmatig de rust opzoeken. Maar dankzij toevallig lotgenotencontact in de whiplashgroep heb ik een deel van de wereld terug.

[k4]Lotgenotencontact

Het Faro-lotgenotencontact gaat niet goed. De ARS organiseert geen bijeenkomsten meer en de jaarlijkse nieuwsbrief vind ik steeds meer een ritueel treurschrift worden. Ik weet niet meer wie de ARS vertegenwoordigt maar mij in ieder geval niet meer. Ik erger mij steeds meer aan het negatieve gedrag van vooral de voorzitter van de ARS. Ik wil niet meer vereenzelvigd worden met de ARS. Ik schrijf niet meer voor de nieuwsbrief en stop met betaling van mijn jaarlijkse donatie. Dat vind ik jammer want ik ben ten slotte een van de medeoprichters van de ARS en ik krijg nog steeds reacties op stukken die ik voor de nieuwsbrief heb geschreven. Ook uit mijn contacten als gevolg van de plaquetteactie merk ik dat er nog steeds problemen zijn en dat mensen behoefte hebben om te praten. Ik heb nog niet de energie om zelf bijeenkomsten te organiseren maar er moet wat gaan gebeuren want we kunnen elkaar helpen. Ik heb de afgelopen jaren veel geleerd, positief en negatief, van lotgenotencontact. Lotgenotencontact is een welkome aanvulling op mijn familie en vriendennetwerk maar het moet wel goed georganiseerd zijn.

[k4]Deeltijdopleiding

Nu de schaderegeling voorbij is, heb ik de ruimte om met mijn toekomst bezig te zijn. In overleg met mijn begeleiders geef ik me op voor de deeltijdopleiding Sociaal Juridische Dienstverlening (SJD). Ik kies voor:

- een deeltijdopleiding, omdat ik op deze manier stap voor stap mijn belasting op kan bouwen. Na afloop van deze opleiding verwacht ik proefondervindelijk te weten wat ik wel en niet kan in mijn leven;
- een HBO-opleiding, omdat ik dat niveau goed aan kan;
- Sociaal Juridische Dienstverlening, omdat ik juist de juridische en sociale begeleiding na de crash allerbedroevendst vindt. Dit geldt niet alleen voor 'onze' crash. Dezelfde verhalen hoor ik bijvoorbeeld in de whiplashgroep. Er is een te groot gat tussen de mogelijkheden van medici enerzijds en wat juristen anderzijds kunnen doen. Een SJD'er kan dit gat volgens mij goed opvullen. Uiteindelijk hoop ik mij te kunnen specialiseren in de begeleiding van belangengroepen in het algemeen en lotgenotencontact in het bijzonder, als 'ervaringsdeskundige' heb ik daar ook ervaring mee.

[k4]Bruiloft in Amerika

In augustus gaan we naar Amerika voor de bruiloft van een neef van Yvonne. Sinds 1995 hebben we, vanwege Yvonne's enorme vliegangst, niet meer gevlogen. De bruiloft is voor Yvonne een goede aanleiding weer in het vliegtuig te stappen. Mede dankzij de goede aandacht door de KLM-bemanning gaat de heenvlucht redelijk maar Yvonne's zintuigen staan al de dagen voor de vlucht helemaal op scherp: ze hoort elk klein geluid, voelt elke beweging en ruikt alles. Na onze aankomst moeten we van ons hotel aan een drukke straat in de stad naar een hotel in een rustige omgeving gaan om Yvonne's zintuigen tot rust te laten komen.

De terugvlucht wordt voor haar onverwacht weer complete paniek en doodsangst. Vlak voor de landing komt bij Yvonne een grote frustratie uit de nasleep van de crash naar boven. Een seconde of zo voor de crash zag Yvonne een vlammen gloed onder de vleugel. Yvonne weet dat zij zich naar mij toe wilde omdraaien om mij dat te vertellen. Dat lukte haar niet meer omdat we crashten. Na de crash werd Yvonne verteld dat ze de weerkaatsing van een oranje vliegtuiglicht zou hebben gezien. Haar onbewuste heeft daarvan een vlammen gloed van gemaakt. Daar kan ze echt niets aan doen. Yvonne moest (net als veel andere passagiers) haar eigen waarnemingen maar niet geloven. Overigens werd Yvonne ten onrechte niet geloofd over de vlammen gloed die ze zag. Er is een logische verklaring voor een vlammen gloed: waarschijnlijk waren er ook vlammen.

Want blijkbaar slaan er vlammen uit een motor wanneer er opeens te veel gas wordt gegeven, dat is op zich niet gevaarlijk. Vlak voor de crash probeerde ons toestel nog met vol vermogen op te trekken, dat veroorzaakte de vlammen achter de motor en toen crashten wij. Yvonne, en anderen, hadden dus gewoon gelijk. Waarom dan toch die actie ‘beschadiging geloofwaardigheid passagiers’?

Tijdens onze landing op Schiphol in 1999 merkt Yvonne duidelijk het verschil tussen de vlamengloed die ze in 1992 zag en de weerschijn van het vliegtuiglicht zoals ze dat nu ziet. De frustratie en boosheid over het weggezet worden als ‘gestoorde’ waarnemer zit bij Yvonne diep, erg diep.

Dankzij de cursus tegen vliegangst, de afleiding van de KLM-bemanning en Yvonne’s angst verlopen de vluchten voor mij redelijk goed. Alleen bij de start en vooral bij de landing ben ik doodsbang. Verder word ik vooral boos tijdens de terugvlucht: wanneer ik voor me uit kijk, zie ik veel nekken en hoofden boven de stoelen uitsteken.

*****Invoegen: foto*****

Zelf heb ik aan de crash onder andere door het ontbreken van een hoofdsteun ernstige klachten overgehouden. Nu, in augustus 1999, voel ik weer hoe gespannen, rechtop ik gezeten heb tijdens de laatste minuten voor de crash. Nu merk ik ook hoe onbeschermd ik was tijdens de crash. Want om de druk op mijn nek en hoofd te verminderen heb ik mij aangeleerd om mijn hoofd, zoveel als mogelijk, te laten rusten tegen een hoofdsteun. Veilig Verkeer Nederland, de Vereniging ANWB en andere organisaties benadrukken altijd hoe belangrijk het is om goed afgestelde hoofdsteunen te hebben. Volvo adverteert zelfs met antiwhiplash stoelen!

*****Invoegen: advertentie Volvo*****

In een modern vliegtuig als de MD-11 is er (in ieder geval in de toeristenklasse) nog steeds geen goede nekondersteuning voor de passagiers. Waarom niet? Waarom hebben passagiers in een vliegtuig minder nekbescherming dan passagiers in een auto? Mijn vertrouwen in de veiligheid van vliegen neemt verder af. Gelukkig landen we veilig op Schiphol.

[k4]Feest

Een paar dagen na onze terugkomst in Nederland geven we, samen met Ans en Jan, een groot feest. Yvonne en ik geven het feest voor onze veertigste verjaardag (door alle ellende in die tijd wilde ik die verjaardag in 1996 niet vieren) en voor alle hulp die wij na de crash hebben ontvangen. Het feest is voor ons de afsluiting van een periode. Het wordt een prachtig feest waar ik helaas niet veel van meemaak. Het grootste deel van de tijd sta ik buiten om de inmiddels bekende redenen.

[h]11 1999-2000: een valse start van wederopbouw

Het studiejaar 1999-2000 begin ik vol goede moed maar ik eindig in mineur.

In september begin ik met veel plezier aan de opleiding SJD. Ik vergeet al snel dat de studie geen doel op zich is, maar een middel in mijn herstelproces. Ik vind het moeilijk aan mijn beperkingen toe te geven, ook omdat de meeste medestudenten naast deze studie ook nog werken.

De combinatie van het schrijven aan dit boek, de belasting voor mij van het reizen naar de opleiding, het klassikaal les krijgen met alle drukte daaromheen en de studie op zich wordt mij te veel. Ik slik steeds meer pijnstillers om de dagen door te komen maar al snel kan ik slechts twee lessen per week volgen in plaats van vier. Zelfs dat houd ik moeilijk vol.

[k2]11.1 Herstelproces

Met de AMC-psychiater bespreek ik regelmatig het gebrek aan echte vooruitgang van mijn herstelproces. Deze gesprekken helpen mij om verder te zoeken naar een meer complete verklaring van mijn klachten en beperkingen.

Voor een nader onderzoek kom ik in het Academisch Ziekenhuis Maastricht (AZM) terecht. Een paar jaar geleden ben ik hier ook onderzocht voor mijn duizeligheidsklachten. Dat onderzoekstraject is nooit afgerond. Na enkele gesprekken concludeert het AZM dat nader neurologisch onderzoek gewenst is. Omdat dit onderzoek ook in Eindhoven of Geldrop mogelijk is, eindigt de bemoeienis van het AZM. Ik ben iets wijzer maar eigenlijk weer terug bij af. Ik moet nu eerst op zoek naar een neuroloog van wie ik het idee heb dat hij mij en mijn klachten serieus neemt: een neuroloog die mij niet alleen vertelt wat er niet aan de hand is en wat er allemaal niet mogelijk is, maar die mij ook helpt mijn situatie te begrijpen. Ik kan niet de moed en energie opbrengen dat nu uit te zoeken.

Ik word nu ook, van top tot teen, behandeld door een osteopaat. Een osteopaat is, oneerbiedig gezegd, een milde vorm van manuele therapie. Na een behandeling is de pijn in mijn nek veranderd, niet weg, maar ik voel me wel meer helder in mijn hoofd. Helaas komt het 'wattengevoel' in mijn hoofd en mijn 'uitval' weer snel terug, vooral nadat ik fysiek actief ben. Het blijft een heerlijk gevoel om me, als is het maar even, wat helderder te voelen.

Na een serie van zeven behandelingen, met steeds een week of zes tussenruimte om het effect ervan te beoordelen, beëindigen we deze behandelingsserie. Voor mijn heup en been is er wel vooruitgang maar er is geen wezenlijke verbetering van mijn neklachten.

Een stapje alternatiever is een behandeling door een magnetiseur: ik vind het heerlijk ontspannend en de gesprekken helpen me ook weer een stapje op weg. Alle kleine beetjes helpen maar ik verlies toch steeds meer energie.

Door gebrek aan energie moet ik niet alleen trainingen bij het Medisch Trainings Centrum afzeggen, ook ga ik weer minder vaak naar verjaardagen en bijeenkomsten. Het onderhoud van huis en tuin schiet er steeds vaker bij in en het omwisselen van de slaap- en studeerkamer wordt een meerjarenproject.

Het leven kost me meer energie dan ik heb. Ik kom nauwelijks aan echte ontspanning toe. Ik ben dan ook blij dat ik weer eens naar een openluchtconcert kan gaan. Even lekker ontspannen, even lekker niks.

[k2]11.2 Faro laat me niet los

Zaterdag 11 september 1999 wordt in Eindhoven een benefietconcert - Circle of Live - georganiseerd ten bate van het Fonds Slachtofferhulp. Dit Fonds zorgt voor aanvullende

financiering voor de Buro's Slachtofferhulp. Het is een openluchtconcert in een park en wordt gegeven door de gevleugelde vrienden mr. Van Vollenhoven en Louis van Dijk met verdere begeleiding. Het is een heerlijke zomeravond en er zal muziek van onder andere Gershwin worden gespeeld. Redenen genoeg dus om te gaan. Ik geniet van het concert.

Voor een studieopdracht van de opleiding SJD zoek ik in de pauze informatie over Slachtofferhulp. Het wordt al wat donkerder maar in de verte zie ik een informatiekraam. Ik schrik en wordt als een magneet naar die kraam togetrokken. Ik denk eerst dat mijn ogen mij bedriegen in de schemering want ik denk een bekende kleur rood te zien.

Maar ik heb het toch goed gezien: er staan twee dames in Martinair-uniform in de informatiekraam. Mijn eerste gedachte is: 'Het is maar goed dat de heer Schröder hier niet is' want allebei de dames dragen het Martinair-hoedje niet! De heer Schröder schijnt er namelijk nogal op te staan dat de Martinair-hoedjes buiten gedragen worden.

Al snel word ik overspoeld door allerlei andere, heftige emoties.

Informatie over Slachtofferhulp is er niet bij deze informatiekraam. Wel verkopen de Martinair-dames cd's van de gevleugelde vrienden. Voor alle zekerheid, om te zien of het allemaal echt is wat ik zie, koop ik ook een cd. Ik ontplof steeds meer van binnenuit.

Waarom weet ik niet, maar ik moet weg! Hoe ik het ook probeer, ik kan niet meer van de muziek genieten. Ziek ben ik van de Martinair-aanblik in de informatiekraam. Over de hei fiets ik naar huis, Ik voel me machteloos, gekwetst en besmeurd door de aanwezigheid van Martinair-uniformen bij dit concert. Een concert nota bene ten behoeve van slachtoffers.

Ik schrik ook van mijn eigen heftige reacties die mij nog steeds kunnen overspoelen. In de week na het concert praat ik hier veel over. Van alles komt door elkaar aan de orde, onder andere mijn gevoelens over de schaamteloosheid dat juist Martinair zich zo publiekelijk opwerpt als slachtofferbeschermer, (zorg eerst maar eens voor een behoorlijk contact met en een behoorlijke schaderegeling voor de Faro-betrokkenen!) en patserigheid waarop Martinair zijn 'goedheid' ten toon spreidt, Martinair wordt op het programmablad zelfs bedankt!

*****Invoegen: met dank aan....Martinair*****

Over al deze dingen kan ik me behoorlijk opwinden, maar ik heb nog steeds geen goede verklaring waarom ik zo diep geraakt ben. Schaamteloosheid en patserigheid komen veel meer voor, vaak merk ik dat geen eens. Als ik het al merk, moet ik er meestal gewoon om lachen. Er is dus meer aan de hand.

De verklaring blijkt heel simpel te zijn, ik moet terug naar het begin. Het begin is mijn ongeloof bij het zien op afstand van het Martinair-rood in een omgeving waar ik dat totaal niet verwachtte. Mijn schrik toen ik zag dat het echt Martinair-uniformen waren.

De schaamteloosheid en patserigheid zijn voor mij dus eigenlijk maar bijzaak. Ik ben geschrokken van het zien van Martinair-uniformen. Opeens kom ik er achter waarom: Martinair-uniform, Martinair-beeldmerk, en Martinair-rood betekenen voor mij een diepe doodsangst! Door deze doodsangst sla ik zo op hol. Daarom raakt alles mij zo erg!

Door onder andere mijn gesprekken met de AMC-psychiater kom ik erachter dat deze doodsangst moet zijn ontstaan in de laatste tien minuten van onze vlucht van 21 december 1992.

[kaderkop]Laatste tien minuten van de Faro-vlucht

[kader]In die minuten werd ik steeds angstiger door de hoogtecorrecties van het vliegtuig maar vooral door het gegier en het geratel van de linkermotor. Van binnen geloofde ik blijkbaar niet meer in een goede afloop van de vlucht, want tijdens de derde heftige correctie van het vliegtuig deed ik op de tast alvast mijn sloffen aan.

Het grootste deel van deze tijd zat ik recht tegenover de purser die inmiddels ook al was gaan zitten en haar collega's had gezegd te gaan zitten vanwege het slechte weer. De minuten voor de crash zag ik dus, in een steeds groter wordende onzekerheid, vooral een Martinair-uniform, een Martinair-beeldmerk en Martinair-rood.[einde kader]

‘Martinair’ is voor mij dus ‘doodsgevaar’ geworden. Het gebruik van de kleur rood versterkt dat gevoel van gevaar: de kleur rood staat op zich al voor spanning, gevaar en agressie.

Ik snap nu ook waarom ik zo vaak schrik bij het zien van diverse beeldmerken: de kleur en/of vorm hiervan doen mij blijkbaar denken aan ‘Martinair’ en daarmee aan groot gevaar.

*****Invoegen: beeldmerken van NPD, Martinair en staffplanning*****

Ook snap ik nu waarom ik zo vaak moeite heb mijn geduld te bewaren wanneer ik in het bijkantoor van mijn bank ben. Ik heb al jaren niet meer het idee dat je als klant echt welkom bent aan de balie maar dat vond ik geen goede verklaring voor mijn ongeduld. Nu ‘hoorde’ ik de verklaring: dit bijkantoor maakt gebruik van een buizenpostsysteem. Ik merk nu dat het geluid hiervan erg lijkt op het gegier van de motoren in de laatste minuten voor de crash. Dus elke keer als ik de buizenpost hoor, wordt ik onbewust herinnerd aan mijn doodsangst voor de crash. Nu ik mij dat realiseer ben ik minder gespannen.

Ten slotte snap ik ook waarom in de eerste jaren na de crash veel gesprekken, ook met advocaten en controleartsen, zo slecht verliepen. Blijkbaar is het eenvoudiger om over problemen te praten waar ik over struikelde en komen de achterliggende oorzaken van waarom ik struikelde niet aan de orde. De gesprekken gingen vooral over bijzaken. De wezenlijke oorzaken, de crash en de gevolgen daarvan, bleven onbesproken. Juist advocaten en controleartsen zouden toch beter moeten weten!

Het is vreemd hoe het loopt: een leuke avond wordt een nachtmerrie die uiteindelijk duidelijkheid en voldoening geeft.

[kaderkop]Oorzaak en gevolg

[kader]Het is net alsof ik vanuit een brandend huis met de brandweer bel en dat de brandweer dan alleen maar geïnteresseerd is in waar ik de vlammen zie en dat alleen daar geblust wordt. De oorzaak van de brand, bijvoorbeeld een lekkende gaskraan die ik niet zie, wordt echter niet bestreden. De brandweer kan alles dan helemaal nat spuiten, het huis en ik ontploffen dan toch wel.

Wellicht door schade en schande wijs geworden, werkt de brandweer gelukkig anders en zal snel de gastoevoer worden afgesloten om onnodige schade te voorkomen.[einde kader]

[k4]Het Faro-steunfonds

Minder voldoening krijg ik van de Stichting Steunfonds Faro. In 1993 heeft Martinair dit, onafhankelijke, Steunfonds opgericht en drie miljoen gulden ter beschikking gesteld. De bedoeling van het Steunfonds is ‘schade te vergoeden die niet op een andere manier betaald wordt’. Pas na afronding van de juridische schaderegeling kan een beroep op het Steunfonds worden gedaan.

Ondanks onze goede ervaringen met Van Dort willen wij dit onderdeel van de vergoeding van onze crashschade zelf afhandelen. Wij vinden dat wij dit zelf moeten doen omdat:

- wij ons weer 'vrije mensen' voelen die dit zelf in goed overleg kunnen bespreken;
- wij nu weer in staat zijn zelf dingen te regelen in tegenstelling tot de eerste jaren van chaos na de crash;
- het Steunfonds geen juridische verplichting tot ondersteuning heeft.

Daarnaast las ik (De Telegraaf, 20 december 1997) dat het Steunfonds zichzelf vooral ziet als de heer Schröder's 'hand op onze schouder'. Een 'hand op onze schouder' betekent voor mij persoonlijk contact. Financieel probeer ik mij weinig voor te stellen van de mogelijkheden tot ondersteuning door het Steunfonds. Het door Martinair ter beschikking gestelde bedrag (omgerekend nog geen f 10.000 per inzittende) is daarvoor veel te laag.

Een paar maanden na de schaderegeling met Martinair zoeken wij contact met het Steunfonds. Dat valt erg tegen. Het beleid van de bestuursleden van het Steunfonds is om geen persoonlijk contact te hebben met passagiers en nabestaanden. Ook maakt het bestuur niet bekend op welke gronden de ondersteuningsaanvragen beoordeeld worden. De contacten blijven beperkt tot een trage, vaak anonieme brievenwisseling, een ontvangstbevestiging wordt niet gestuurd zodat ik nooit zeker weet of een brief van mij wel aangekomen is. Daarnaast is het postadres van het Steunfonds op Schiphol, wat mij ook al geen gevoel geeft van onafhankelijkheid van Martinair. Het Steunfonds is voor mij niet de beloofde 'hand op onze schouder' maar meer een ouderwetse, onpersoonlijke liefdadigheidsinstelling die 'goed' doet hoe en wanneer het zelf wil.

Invoegen: kopie brief steunfonds

[k4]Shockschade - een experiment

Eind 1999 vertelt een jurist van de wetswinkel van Stichting Ander Werk, mij over een artikel met als titel 'shockschade - een experiment'.

Dit artikel gaat over gevolgen na de crash en is geschreven door mr. Bunjes. Het artikel is gepubliceerd in het oktobernummer van het blad Verkeersrecht. Dit blad wordt uitgegeven door de Vereniging ANWB! Wat is Nederland toch klein.

Het artikel gaat vooral over het vaststellen in 1993 door ANWB van psychische schade die wij als overlevenden, mogelijk, hebben opgelopen door de crash en het smartengeld wat daarvoor betaald zou moeten worden. Ik merk dat mijn boosheid over de ANWB erg diep zit. Ik moet het artikel dan ook een paar keer lezen, wegleggen en opnieuw lezen voor ik de tekst min of meer onpartijdig tot me door kon laten dringen.

Het begint al met het begrip 'experiment'. Ik kan mij niet herinneren toestemming te hebben gegeven om deel te nemen aan een 'experiment'. Ik zal hebben ingestemd met een gesprek met onze ANWB-juriste, maar deelname aan een experiment was mij niet bekend. Maar goed, zonder het te weten waren wij proefkonijn in een experiment. Samen met deskundigen was door de ANWB een lijst met aandachtspunten opgesteld. Aan de hand van deze lijst zouden de traumatische gevolgen en psychische schade worden beoordeeld. Deze lijst met aandachtspunten werd met ons als slachtoffers doorgenomen door de ANWB-juriste met wie wij contact hadden. Er werd namelijk vanuit gegaan dat er tussen ons als slachtoffers en de ANWB-juriste 'een basis van ... vertrouwen was opgebouwd'.

Ten onrechte dachten wij toen zelf ook nog dat er een basis van vertrouwen was tussen ons en onze ANWB-juriste. In ons ANWB-dossier lazen wij bijna een jaar later dat onze ANWB-juriste

dacht dat wij onze telefoongesprekken opnamen. Dat zij dat dacht was niet zo erg. Maar zij vertrouwde ons blijkbaar onvoldoende om ons daar iets over te vragen.

Daarnaast hadden wij het gevoel dat zij onvoldoende ervaring had om professioneel met ons als crashslachtoffers om te gaan. We hadden het idee dat zij zelf ook last had van al die FARO-verhalen. Onder elkaar noemden wij haar vaak een beetje liefkozend ‘meisje’ X.

Meer in het algemeen lijkt het mij niet goed mogelijk dat een jurist, die zelf ook nog eens nauw bij de zaak betrokken is, dit soort ‘psychische’ onderzoeken zou kunnen doen. Hoe goed bedoeld ook, het onderzoek blijft dan beperkt tot het invullen van een vragenlijst.

Eén van de gevolgen van het blijkbaar gebrek aan vertrouwen in ons als slachtoffers was dat er ook niet echt naar ons geluisterd werd. Dat blijkt ook weer uit het artikel Schockschade.

Bunjes schrijft dat ‘welhaast alle inzittenden door een hel waren gegaan, *die een aanvang nam toen het toestel op de landingsbaan crashte.*’ Dit is onjuist.

Voor Yvonne, mij en vele andere inzittenden begon de hel al in de laatste tien minuten vóór de crash. De hel begon in de periode van, opgesloten in een vliegtuig, machteloos moeten wachten op de dingen die gaan gebeuren. De steeds sterker wordende hoogtecorrecties. Het gegier en het ratelende geluid van de linkermotor. Er niet meer in geloven dat de vlucht normaal zal aflopen. Yvonne die vlak voor de crash vlammen ziet. Een zo hoog oplopende spanning dat de crash zelf bijna een opluchting was, omdat je eindelijk weer iets kon doen.

Naar onze, en die van medepassagiers, ervaringen vóór de crash werd niet geluisterd, want we waren toch maar ‘gestoorde waarnemers’. Naar de gevolgen van dat schijnbaar eindeloze afwachten in een ‘bokkend’ vliegtuig, het horen van het geratel in een motor, het zien van de vlammen werd ook niet geluisterd. En die gevolgen zijn ingrijpend. Ik denk dat voor Yvonne een groot deel van haar extreme vliegpaniek te verklaren is door deze afgrijselijke tien minuten. Ik heb jaren grote paniekaanvallen gehad in bijvoorbeeld een vreemd bewegende trein of door het gegier van een Amsterdamse tram.

Ik zou wel eens willen weten hoe het met Yvonne, mij en anderen was vergaan ná de crash indien de crash echt onverwacht was gebeurd in plaats van nu dat wij met al onze zintuigen op scherp machteloos op het ongelofelijke moesten wachten.

De ANWB kiest er in hun onderzoek voor de crash te laten beginnen op het moment dat ons vliegtuig de landingsbaan raakte in plaats van tijdens de tien minuten vóór de crash. Volgens mij toont dit aan dat er alleen naar ons als passagiers werd geluisterd voor zover het de officiële geschiedschrijving bevestigde. De werkelijkheid van ons als passagiers leek alleen maar lastig te zijn.

Het enige dat Yvonne en ik van het interview herinneren is de vraag of ‘wij een breuk in ons leven zien vóór en ná de crash’. Op 26 november 1993, de datum van het interview, zagen wij geen breuk, wilden wij geen breuk zien en konden wij geen breuk zien. En als er dan toch een breuk was dan deden we ons best om er ook nog iets positiefs uit te halen.

Eigenlijk wilden wij het bestaan van een mogelijke breuk alleen maar ontkennen, wij wilden persé geen last hebben van de crash.

Het belangrijkste waar ik eind november 1993 aan kon denken was hoe het gedonder met mijn werkgever kon worden opgelost zodat ik weer kon gaan werken en al het lawaai en agressie in de grote stad waar ik niet meer tegen kon. Allebei hadden we het gevoel dat wij eerst geholpen moesten worden al onze praktische problemen op te lossen en dat het daarna veel beter met ons zou gaan!

Ik was nog lang niet aan toe om echt aandacht te geven aan de lichamelijke en psychische gevolgen van de crash. In de loop van de jaren zou dat pas langzamerhand gebeuren. Pas jaren later kwam ik erachter dat de problemen waar je het meeste en gemakkelijkste over praat eigenlijk alleen maar topjes van de ijsberg zijn, de echte problemen zie je vaak niet.

Het verslag dat de ANWB-juriste opstelde, werd hierna besproken door meer dan tien personen (andere ANWB-juristen, advocaten, vertrouwensarts en psychiaters) en vervolgens werden wij als slachtoffers in categorieën ingedeeld. Mij lijkt deze hele procedure nog steeds een hele wankelende basis om verantwoorde conclusies te trekken. Je kunt nog heel lang praten over de getrokken conclusies en categorie-indelingen. Wat mij stoorde was dat er vervolgens zo weinig gedaan werd met de conclusies. In de Handleiding Slachtofferhulp werd geschreven dat voor slachtoffers de gevolgen op lichamelijk, juridisch, financieel, psychisch en sociaal gebied als een onontwarbare kluwen in elkaar grijpen. Het leek wel of de gevolgen van een mogelijke psychische onbalans er in ons geval niet toe deden.

Voor ons kwam het breekpunt met de ANWB en mr. Bunjes in augustus 1994 omdat er geen rekening werd gehouden met mogelijke psychische crashgevolgen als oorzaak van onze steeds groter wordende maatschappelijke problemen. In onze contacten met lotgenoten zagen we bij veel anderen ongeveer dezelfde soort problemen als bij ons, vooral als er sprake was van reorganisaties bij werkgevers. Het leek wel of niemand van de lotgenoten die ik kende om kon gaan met bijvoorbeeld de onzekerheid die bij reorganisaties hoorde.

Mij gaf dat rust, want de problemen waar ik keihard tegenaan liep, lagen dus niet zozeer aan mij als persoon maar meer aan mij als slachtoffer. Maar die conclusie leek niet gedeeld te worden door de ANWB (inclusief mr. Bunjes). Ik voelde mij niet geaccepteerd door de ANWB.

[kaderkop]Het begrip experiment

[kader]Een experiment is een proef om een bepaalde theorie te testen of om een nieuwe werkwijze uit te proberen. Belangrijk is dat de uitkomst van het experiment een bepaalde theoretische verwachting bevestigt en/of gecontroleerd wordt aan de werkelijkheid. Kortom, een experiment moet ook worden nabesproken. In ons geval zou er na verloop van tijd, een of meerdere onafhankelijke onderzoeken moeten worden verricht of de getrokken conclusies terecht zijn geweest.[einde kader]

Er zijn geen onafhankelijke onderzoeken geweest. Dat is des te opmerkelijker omdat de resultaten van dit experiment ook gebruikt zijn om de wettelijke mogelijkheden op te rekken voor toekenning van smartengeld vanwege psychische schade, de zogenaamde shockschade.

Ik vind dit principieel een zeer kwalijke en gevaarlijke ontwikkeling. Als je echt grenzen van wettelijke mogelijkheden wilt oprekken dan doe je of een beroep op de democratisch gekozen wetgever of op de onafhankelijke rechter. In ons geval riekt het erg naar een achterkamertjes-koehandel. Naar mijn mening zijn hier de grenzen van het medisch en juridisch toelaatbare overschreden en wordt er gemorreld aan de grondslagen van de rechtsstaat.

Er wordt veel gesproken over de juridisering van onze samenleving. Voor een deel is die juridisering onafwendbaar want er komen steeds meer regels. Maar het is toch te gek voor woorden wanneer juristen en advocaten ook nog eens voor psychiater spelen, rapporten opstellen en daarna op basis van deze rapporten onderling wetten gaan oprekken.

Mijn oordeel over het experiment is dat in ieder geval is aangetoond dat juristen en advocaten zich veel bescheidener moeten opstellen in dit soort zaken en zich moeten beperken tot het

opstellen en verwerken van juridische vragen en antwoorden. Schoenmaker, houdt je bij je leest. Wat in ons geval gebeurde, vind ik onnodige en schadelijke juridisering.

Ik vraag me af in hoeverre deze discussie ook binnen de vereniging ANWB wordt gevoerd. Tijdens de jaarvergadering in voorjaar 1999 van de Vereniging Verkeers Slachtoffers (VVS) hield de heer Zaalberg (onder andere bestuurslid van de VVS en medisch adviseur voor de vereniging ANWB) een lezing. In deze lezing besprak hij hartstochtelijk het 'Franse' letselschadesysteem. In Frankrijk kan een slachtoffer kiezen voor een eigen, speciaal daarvoor opgeleid, medisch adviseur die het medisch traject van de schaderegeling voor het slachtoffer begeleidt. Dit in tegenstelling tot Nederland waar het slachtoffer de medisch adviseur maar zelden ziet omdat de medisch adviseur vooral het aanspreekpunt is van juristen en schaderegelaars. De heer Zaalberg pleitte, mijns inziens terecht, voor een meer beperkte rol van juristen in letselschadezaken.

Het artikel 'shockschade - een experiment' heeft bij mij veel losgemaakt. Het ANWB-experiment was op zich een loffelijk streven want er ontbrak te veel kennis op dit gebied. En één ding is zeker: in de toekomst zullen meer (vlieg)rampen plaatsvinden met hopelijk ook overlevenden en in ieder geval nabestaanden. Het experiment van ANWB vind ik echter te beperkt, vooringenomen en oppervlakkig om behoorlijke conclusies uit te kunnen trekken.

Samen met de twee enquêtes, alle bij Martinair bekende informatie en de verder opgedane ervaring is er wel een basis om onafhankelijk onderzoek te kunnen doen naar de gevolgen van de crash en een verbetering van de totale hulpverlening.

Hoe ontevreden ik ook ben over de ANWB en haar juristen, er is wel een poging tot onderzoek gedaan. Het onderzoek *kán* nog steeds een positief vervolg krijgen, voor ons en voor anderen. Het is daarvoor laat, maar nooit te laat.

[k4]De herdenking van 1999

De herdenking van 1999 is de eerste na afloop van de officiële schaderegeling. Deze herdenking heeft voor ons een heel ander karakter dan die van voorgaande jaren. Net als andere jaren merken we nog steeds dat we steeds meer gespannen worden naarmate de datum van 21 december nadert. Maar er is ook iets veranderd.

Tot nu toe was de herdenking ook het einde van een periode: weer een jaar voorbij! Het zal een combinatie zijn van het feit dat de officiële schaderegeling voorbij is, Yvonne weer gedeeltelijk werkt en ik met de studie bezig ben: de avond van de twintigste geeft ons nog steeds een oudejaarsavondgevoel en de herdenking blijft een erg bijzondere en emotionele dag. Voor ons is 21 december een dag die het verleden herdenkt, we hebben meer behoefte aan lotgenotencontact dat toekomstgericht is.

Uit solidariteit met mede-inzittenden en nabestaanden, maar ook voor mezelf, ga ik toch naar de herdenking maar ik ben er deze keer niet zo lang. Ik ben blij dat ik ga, het doet me goed om in aanwezigheid van anderen stil te staan bij de crash en de gevolgen. De dag na de herdenking loop ik weer eens leeg als een ballon. Ik vergeet elke keer weer hoeveel energie de periode rond 21 december mij kost.

[k2]11.3 Het jaar 2000

Met de studie moet ik weer een stap terug doen: ik volg nu nog maar een les per week. Ik ben doodmoe, slik zo'n zes paracetamols per dag om een beetje door te kunnen gaan en ben

nauwelijks verder actief. De energie die ik heb, steek ik in het schrijven van dit boek. Ik ben al blij als ik daar gemiddeld een uur per werkdag mee bezig kan zijn.

Ik probeer zoveel als mogelijk een week- en weekend-ritme vast te houden om regelmaat in mijn leven te bewaren. Ik merk dat ik moeite heb doordeweeks wat in de tuin te werken. Ik heb het gevoel dat veel mensen dan denken: 'kijk, in de tuin werken kan hij wel'.

Mijn wereld is erg klein geworden. Mede daarom kopen we een hond, al jaren een wens van Yvonne. Ik hoop dat ik daardoor ook dagelijks meer regelmaat krijg en met plezier in de omgeving kan wandelen.

[k4]Een mislukte vakantie

Voor Yvonne en mij is het jaarritme niet meer alleen het leven van 21 december tot 21 december. Net als in de tijd voor de crash wordt ons jaarritme ook weer bepaald door de zomervakantie.

Het is ons de afgelopen jaren opgevallen hoe belangrijk vakanties zijn voor de mensen om ons heen. Het is vervelend dat 'vakantie' door de gevolgen van de crash voor ons zo'n negatieve bijklank heeft gekregen. Het automatisme en het plezier waarmee we vroeger vakantieplannen maakten en op vakantie gingen, is helemaal weg.

Door de extreme vliegangst van Yvonne zijn vliegvakanties niet meer mogelijk. Als gevolg van mijn klachten zijn autovakanties voor mij een kwelling. Het onderweg-zijn, wat vroeger voor ons een van de charmes van vakantie was, is nu heel vervelend. Daar komt nog bij dat Yvonne sinds de crash moeite heeft van huis weg te gaan, al is het maar voor een nacht. Eenmaal weg gaat het meestal wel.

We willen er toch een maand helemaal tussenuit. In de zomerperiode ben ik veel te druk bezig met het boek maar ik wil eind augustus het eerste officiële manuscript klaar hebben. Dat lukt net. Begin september gaan we voor een maand naar een huisje in Spanje. We willen nu eens lekker bijkomen. We nemen de autoslaaptrein zodat we niet zoveel hoeven te rijden. De treinreis gaat redelijk, we slapen niet goed maar ik raak deze keer niet in paniek. We komen doodmoe in ons huisje aan.

De vakantie wordt een ramp: het is een mooie omgeving maar al de beperkingen die ik in Nederland heb, heb ik ook hier. Hier, met verder niets omhanden, word ik daar met de neus opgedrukt. Vakantie is voor mij onder andere actief bezig zijn en dat kan dus juist niet meer. Het is ongewoon warm voor de tijd van het jaar waardoor een wandeling maken mij niet lukt. Ik kan wel janken als ik een groep Nederlandse toerfietsers dagelijks langs zie komen op weg naar de heuvels achter ons huisje. Autorijden gaat niet en het openbaar vervoer is slecht. Lekker op eigen houtje er even tussenuit is onmogelijk. Ik ben erg aan de directe omgeving van ons huis gebonden. Yvonne is erg gespannen en telt alweer af.

Na twee weken wil ik al weer terug naar huis maar ik zie op tegen de lange autotocht dus we wachten maar tot de geboekte terugreis met de trein.

We komen erg teleurgesteld terug van deze vakantie. We hadden gehoopt dat we in deze lange vakantie zouden uitrusten en weer wat reserves zouden opdoen. We komen net zo moe terug als we gingen maar met een illusie armer. Het is natuurlijk dom te denken dat op een vakantie 'alles anders en beter is', ook met mijn gezondheid.

De week na de vakantie heb ik weer les. Ik moet weer paracetamol slikken om naar de les te kunnen gaan en dat vind ik een onverantwoorde manier van leven. Ik besluit tijdelijk met de

studie te stoppen want op deze manier doorgaan is gekkenwerk. Ik wil zo graag, maar door te veel te willen ben ik vaak mijn eigen grootste vijand. Dat moet ik toch eens leren.

[h]12 2000 - opnieuw beginnen

De klap van de mislukte vakantie komt hard aan: we hadden zo gehoopt dat ‘alles’ na de schaderegeling beter zou worden en dat gebeurde niet. Dat de vakantie mislukt is, is niet zo erg. Het ergste vind ik het waarom van het mislukken: mijn verwachtingen zijn veel te groot. Ik kan niet meer echt van een vakantie, van het leven genieten. Natuurlijk, ik geniet wanneer ik aan de rand van de zee een kopje koffie drink of langs een havenkje slenter. Ik moet blij zijn dat dat nog kan, maar ‘van binnen’ ben ik daar niet blij mee. Ik heb niet meer het tevreden gevoel van echt presteren, echt geestelijk en lichamelijk moe zijn, echt uitrusten en echt doen.

Het duurt even voor ik mezelf weer bij mijn lurven kan pakken. Gelukkig krijg ik goede kritiek, reacties en tips op het eerste officiële manuscript van mijn boek. De gesprekken hierover helpen mij om door te gaan met het boek.

Ik besluit om minder afhankelijk te worden van paracetamol, ik moet dus rustiger aan doen. Ik merk dat ik vooral paracetamol slik om door te kunnen gaan, ook als mijn lichaam en geest (door allerlei pijnsignalen) zeggen dat ik rust moet nemen. Ik moet beter naar mijn lichaam en geest luisteren en rust nemen wanneer dat nodig is.

Het gaat dus wat langer duren voordat ik mijn studie weer op kan pakken. Voor mij wordt het steeds duidelijker dat ik mijn weinige energie goed moet verdelen. Ik besluit eerst het boek af te maken. Daarnaast moet ik meer duidelijkheid hebben over mijn (on-)gezondheid en de oorzaken daarvan. Wanneer ik meer duidelijkheid heb, kan ik mijn leven meer inhoud geven.

[k2]12.1 Voortgezette stressbehandeling

Door de juridische rust die vanaf 1997 langzamerhand is ontstaan en de steeds groter wordende duidelijkheid over mijn lichamelijke klachten ben ik ook geestelijk meer tot rust gekomen. Na de succesvolle posttraumatische stressbehandeling hield ik nog veel te veel stressklachten over. Een groot deel van deze klachten is verminderd door Prozac, een klein deel van de stressklachten blijft.

Het is niet erg om klachten te hebben, het is dus ook niet erg om stressklachten te hebben.

Vervelend was dat ik mezelf en mijn gedrag niet meer herkende en vertrouwde als gevolg van deze stressklachten. Dankzij de uitleg van de AMC-psychiater ben ik mijn eigen reacties, en de oorzaak ervan, beter gaan begrijpen.

Blijkbaar reageren de hersenen automatisch met een ‘vecht of vlucht’-reactie op bepaalde stressprikkelers. Normaal gesproken zijn deze automatische hersenreacties noodzakelijk om in leven te blijven. Wanneer je bijvoorbeeld een auto op je af ziet rijden, spring je zonder na te denken aan de kant. Dat is in die situatie een heel gezonde vluchtreactie. Een bepaald gedeelte van de hersenen zorgt voor die automatische reactie.

Dat gedeelte van de hersenen kan helaas door een ingrijpende schrikreactie, zoals bijvoorbeeld onze crash, van slag raken. Een beeld, geur, geluid, of beweging laat de hersenen opeens automatisch denken dat er weer doodsgevaar is, terwijl er eigenlijk niets aan de hand is. De hersenen zorgen dan voor een onnodige ‘vecht of vlucht’-reactie. Een ander deel van de hersenen zegt tegelijkertijd: kijk maar om je heen, er is niets aan de hand. Je hoeft niet te vluchten of te vechten.

Ik kreeg dan steeds het gevoel alsof mijn eigen hersenen met zich zelf aan het touwtrekken waren. Een deel van mijn hersenen zei tegen mij dat ik moest vluchten omdat er doodsgevaar was en een ander deel van mijn hersenen zei dat ik moest blijven zitten omdat er niets aan de hand

was. Naar buiten toe bleef ik rustig want ik zag dat mensen om me heen ook rustig bleven. Daarna was ik echter vaak, soms langer dan een dag, van slag. Langzamerhand herken ik steeds meer van die automatische reacties van mijn hersenen, soms weet ik zelfs dat die reacties gaan komen. Ik verzet me niet meer tegen de ‘vecht of vlucht’-reactie die dan opkomt. Ik accepteer dat dit een automatische reactie van mijn hersenen is waar ik niets aan kan doen. En daardoor heb ik nu veel minder lang last na deze reacties.

In overleg met de AMC-psychiater stop ik dan ook met het slikken van Prozac: het maximaal mogelijke resultaat lijkt bereikt: de sluisjes in mijn hersenen lijken voor een groot deel weer te functioneren. Ik heb veel minder last van mijn paniekaanvallen en kan er ook beter mee omgaan, ik heb meer controle over mezelf. Ik ben nog niet waar ik zijn wil, maar ik kan veel beter omgaan met mijn overblijvende stress.

[k2]12.2 Duidelijkheid over (on-)gezondheid

De duidelijkheid, begeleiding en vooruitgang die ik in de afgelopen jaren heb gekregen over mijn stressklachten staat in schril contrast tot mijn andere gezondheidsklachten.

[k4]Klachten van rug tot voet

Mijn gebroken wervel is stabiel verklaard, mijn verzwikte voet is genezen en met injecties is de ontsteking in mijn heup verdwenen. Ik heb de afgelopen jaren allerlei behandelingen gehad en ik word nog steeds behandeld. In het MTC probeer ik wekelijks te oefenen. Ik krijg een steeds betere kijk op mijn problemen en mogelijkheden.

De vooruitgang van de afgelopen jaren komt echter vooral omdat ik mijn heup ontzie, een echt herstel is niet bereikt. Mijn mogelijkheden zijn helaas niet toegenomen.

Het wandelen met onze hond Sam geeft vaak ontspanning maar het lopen en spelen met hem verergert mijn klachten omdat ik actiever ben. Een cursus Tai Chi moet ik afbreken. Ik ben geïnteresseerd in Tai Chi vanwege de rustige combinatie van beweging en ontspanning. Ondanks de rustige oefeningen merk ik al weer snel mijn coördinatie- en concentratieproblemen en krijg ik grote last van mijn linkerheup, -been, -knie en -voet. Dit wordt zo erg dat ik moeite krijg met bijvoorbeeld het op- en afstappen van mijn fiets. Ik ga weer naar de manueel arts voor behandeling en ik krijg nieuwe steunzolen aangemeten.

Erg vervelend vind ik de onduidelijkheid van de oorzaak van deze klachten. Die gevolgen zijn niet alleen pijnlijk maar ook ingrijpend waardoor mijn leefwereld klein blijft. Ik kan bijvoorbeeld nog steeds niet lang achter elkaar staan, in een houding zitten of echt ‘beweeglijk’ bezig zijn. Dit geeft dan weer problemen met werken, huishouden, sporten, hobby’s, reizen, sociale contacten en dergelijke.

[k4]Nek-, hoofdklachten en gestoorde informatieverwerking

Deze problemen zorgen voor mijn grootste beperkingen en angsten. Mijn nek- en hoofdproblemen zijn onder andere ontstaan door de enorme kracht waarmee mijn hoofd achterwaarts over de stoelleuning is geslingerd. Daarnaast zijn er tijdens en direct na de crash, andere bijzonder grote krachten uitgeoefend op mijn gehele lichaam.

De beweeglijkheidsklachten en pijnen in mijn hoofd, hals en nek alsmede de zeurpijnen in mijn gezicht, arm, hand en vingers zijn net als de slechte temperatuurregeling in mijn lichaam, veel moeten slikken en mijn verstopte oren vooral signalen van overbelasting. Zij zorgen niet echt voor de beperkingen of problemen.

Mijn grootste en gevaarlijkste probleem sinds de crash is mijn grote moeite met aandachtswisselingen. Gesprekken die over verschillende onderwerpen gaan of opeenvolgende gesprekken en/of handelingen, zelfs het winkelen in een supermarkt (alle geluiden en indrukken) geven veel problemen. De verwerking van informatie in mijn hersenen is gestoord.

[kaderkop]WADje

[kader]De neuropsycholoog beschreef dit in 1995 als volgt. Voor een gezond mens neemt de belasting van de hersenen stap voor stap toe, een plus een is twee. Voor iemand met een gestoorde informatieverwerking loopt de belasting van de hersenen veel sneller op, een plus een is elf.

Deze problemen worden ook wel Whiplash Associated Disorders (WAD) genoemd. Ik ben dus een WADje.[einde kader]

Alle informatie die iemand binnen krijgt, wordt op de een of andere manier door z'n hersenen verwerkt. Een duidelijk voorbeeld van de gevolgen van dit vastlopen van mijn hersenen is de onmogelijkheid om bijvoorbeeld nog verantwoord auto te kunnen rijden. Een voorbeeld: Ik reed in het centrum van Eindhoven en zag een auto van rechts aankomen. Deze auto had voorrang, dat wist ik. Ik wilde remmen maar dat kon ik niet. Het lukte me niet om mijn voet van het gaspedaal op het rempedaal te krijgen. Ergens in mijn hersenen ging er iets verkeerd. Het signaal 'remmen' kwam niet door. Gelukkig remde de andere auto wel, er kwam dus geen ongeluk.

[k4]Bewustzijnsvernaauwing

De situatie dat mijn hersenen zo ernstig vastlopen door te veel informatie noem ik al jaren 'psychische uitval'. Die benaming blijkt erg verwarrend te zijn. Een betere benaming om de gevolgen van dit vastlopen van mijn hersenen te beschrijven is volgens mij: 'bewustzijnsvernaauwing'.

Het is vaak ook letterlijk een vernaauwing van mijn blikveld: eerst zie en registreer ik alles om me heen, zelfs iets wat ik in mijn ooghoeken zie wordt direct door mijn hersenen verwerkt. Ik blijf de omgeving zien maar alles wat ik aan de zijkant van mijn blikveld zie, dringt steeds minder tot me door. Steeds sneller wordt mijn actieve blikveld smaller, uiteindelijk ben ik me nauwelijks meer bewust van mijn omgeving.

Dan wordt het echt gevaarlijk, dan weet ik niet meer wat ik doe. Zelfs op de fiets ben ik dan een gevaar voor mezelf en andere weggebruikers. Ik heb bijvoorbeeld geen overzicht meer over de verkeerssituatie. Ik kan dan een weg oversteken zonder te kijken of juist veel te lang wachten met het oversteken. Normaal rechthuis fietsen is dan al moeilijk, ik lijk dan als een dronkeman te zwalken. Het wachten is eigenlijk op een ongeluk en dat wil ik zien te vermijden.

De bewustzijnsvernaauwing is des te lastiger en gevaarlijker omdat ik deze pas merk als het eigenlijk te laat is. Ik moet deze bewustzijnsvernaauwing dus zoveel als mogelijk zien te voorkomen. Door veel rust te nemen lukt me de laatste jaren redelijk.

Voor mij, maar vooral voor Yvonne, zorgt de angst voor de gevolgen van die bewustzijnsvernaauwing voor een doorlopende onrust en onzekerheid. Daarnaast moeten Yvonne en ik waakzaam blijven zodat we op tijd de overbelastingssignalen herkennen. In de loop van de jaren is het voor mij duidelijk geworden dat ook een lichamelijke belasting van vooral mijn nekspieren de bewustzijnsvernaauwing versnelt. Daar word ik steeds angstiger over.

Met mijn lekenkennis denk ik dat, door de klap in mijn nek tijdens de crash, er op de een of andere manier een probleem is met de bloedtoevoer naar mijn hersenen. Het lijkt of deze bloedtoevoer nog verder verminderd wordt door spierbelasting op mijn nek of een gebogen nekhouding. Ik denk dat door deze verminderde bloedtoevoer mijn hersenen dan slechter werken. Hierdoor kan de bewustzijnsvernauwing ook ontstaan of verergeren, denk ik. Daar komt nog bij dat Yvonne mijn overbelasting als eerste ziet aan het wit wegtrekken van mijn gezicht en het flets worden van mijn ogen.

Ik ben bang dat een bloedvat in mijn nek beschadigd is en kan springen door een verkeerde nekhouding of door overbelasting. Ook ben ik bang dat mijn hersenen beschadigd zijn door de crash of de onregelmatige zuurstoftoevoer. Deze angst wordt versterkt omdat ik mijn bewustzijnsvernauwing het best beschreven vind als de verschijnselen die bij een TIA horen. Een TIA is als een voorbijgaande beroerte, een teken van een tijdelijk bloedtekort in een deel van de hersenen. Door onder andere de huisarts word ik gerustgesteld dat dat allemaal niet mogelijk is en dat ik me daar geen zorgen over moet maken. Deze theoretische geruststellingen helpen me niet, alleen een goed onderzoek kan me hopelijk geruststellen.

[k4]Oorklachten

Ik ga weer eens naar de huisarts, ook met klachten over mijn oren. Ik voel ze steeds meer ‘ploppen’ en hoor steeds slechter. Er gebeurt van alles: mijn oren worden een paar keer uitgespoten en ik krijg neusdruppels. De klachten worden minder maar gaan nooit echt weg, ik houd het gevoel dat ik mijn oren wil flossen met een breinaald.

Ik heb het idee dat deze oorklachten op de een of andere manier ook te maken hebben met de verwerkingsproblemen in mijn hersenen want hoe meer overbelast ik ben des te meer last ik heb van mijn oren.

Het vervelende is dat deze oorklachten ook andere oorzaken kunnen hebben. Misschien worden ze wel verergerd door een mogelijke allergie voor onze hond, het kan weer eens van alles zijn. Ik mis nog steeds een samenhangend medisch onderzoek en begeleiding, ik heb het gevoel met mijn gezondheidsklachten te moeten leuren. Dat vind ik erg onbevredigend, onbegrijpelijk en vermoeiend.

[k4]Psychosomatisch?

Ik kan de huisarts niet overtuigen van de ernst van mijn klachten en angsten. Hij verwijst onder andere naar een lezing van een neuroloog waarin deze zou hebben gezegd dat veel van dit soort klachten niet neurologisch zijn aan te tonen en dat deze klachten vaak psychosomatisch zijn. Daarnaast zegt de huisarts dat de onderzoeken om bloeddoorstroming te meten gevaarlijk kunnen zijn. De huisarts lijkt niet te begrijpen dat ik zo wanhopig ben dat ik alle mogelijke gevaren op de koop toe neem.

Ik moet nu steeds meer denken aan een verhaal dat ik van een kennis hoorde. Een broer van haar hield na een malaria-aanval allerlei gezondheidsklachten. Deze klachten werden door medici wegverklaard als restklachten waar hij zich niet zo druk over moest maken. Het bleek kanker te zijn, hij is overleden.

Een medewerker van de ANWB vertelt een vergelijkbaar verhaal ‘Het komt volgens Van Dijk wel meer voor dat een ziekte in Nederland niet onderkend wordt en in Frankrijk wel. Op dit moment ligt er een Nederlandse vrouw in kritieke toestand in een Frans ziekenhuis na een darminfarct wegens een te lange en uiteindelijk afgeknelde dikke darm. De Franse artsen

begrijpen er niets van dat het zover heeft kunnen komen, maar in Nederland was de vrouw steeds verteld dat haar klachten ‘tussen haar oren’ zaten (NRC Handelsblad, 30 juli 2001).

Dit is voor mij een grote angst: dat ook bij mij iets ernstigs pas geconstateerd wordt wanneer het te laat is om te genezen of dat iets over het hoofd wordt gezien dat wel verholpen had kunnen worden of wat een verklaring voor mijn problemen geeft.

[k4]Neurologisch onderzoek

Gelukkig word ik door de AMC-psychiater doorverwezen voor een uitgebreid neurologisch onderzoek in het AMC. Ik word niet alleen onderzocht maar, wat ik nog belangrijker vind, er wordt er naar mij en Yvonne geluisterd en doorgevraagd over mijn klachten en verschijnselen. Wij voelen ons serieus genomen. De resultaten van de MRI-scan, EEG en gehoor- en duizeligheidsonderzoek worden door een neurochirurg uitgebreid met ons besproken. De grootste opluchting voor ons is dat we ons onnodig zorgen maken over de bloedtoevoer naar mijn hersenen. Ook de andere onderzoeksresultaten stellen ons gerust.

De neurochirurg heeft een logische verklaring waarom juist ook meer lichamelijke inspanning meer bewustzijnsvernauwing geeft: aanspanning van spieren zorgt ook voor informatiestromen - van en naar de hersenen - die verwerkt moet worden. Meer spierspanning is ook meer informatie en juist de informatieverwerking is voor mijn hersenen een groot probleem.

Deze uitleg sluit goed aan bij de uitleg van de neuropsycholoog en een opmerking in 1994 van de chiropractor die mijn neklachten ‘somatopsychische’ problemen noemde: lichamelijke klachten die de geest ontregelen. Ook begrijpt de neurochirurg waarom ik zo’n grote last heb van, misschien op zich, kleine oorproblemen: elke kleine verstoring van mijn wankel gezondheidsevenwicht is er een te veel.

Ten slotte zegt de neurochirurg dat het niet beter zal worden. De winst is te halen door beter op de signalen van mijn lichaam te letten en er naar te luisteren, rust en kortdurende activiteiten af te wisselen en ‘nutteloze’ prikkels zoveel als mogelijk buiten te sluiten.

Dankzij deze uitleg durf ik meer lichamelijke activiteiten in huis en tuin te doen. Ik ben minder bang dat wanneer ik me, om wat voor reden dan ook, overbelast er iets in mijn hoofd verder of onherstelbaar kapot gaat. Het kost me gewoon een paar dagen om ‘bij te komen’. En soms kies ik hiervoor.

Mijn leven is wat completer geworden dankzij de neurologische onderzoeken en de goede toelichting. Nog niet al mijn vragen zijn beantwoord maar een groot deel van mijn angst is weggenomen.

Ook op een andere manier krijg ik wat rust door deze onderzoeken: ik merk hoe beperkt de onderzoeksmogelijkheden zijn. Bijvoorbeeld: ik heb problemen met horen in drukke situaties, de gehoortest echter is in een geluiddichte ruimte. Deze gehoortest toont gelukkig aan dat mijn gehoor op zich goed is maar mijn echte klachten kunnen zelfs niet gemeten worden.

Iets soortgelijks is er ook met het duizeligheidsonderzoek: het onderzoek is in een rustsituatie en er is weinig aan de hand. Een paar dagen later val ik tijdens de hondentraining bijna om van duizeligheid.

De rust die ik hierdoor krijg is dat er vooral onderzoeken zijn die bij ‘vage’ klachten aantonen wat er niet aan de hand is. Die rust is voor mij erg belangrijk, want dan zien behandelaars niet iets over het hoofd wat wel behandeld kan worden.

Helaas is er nog erg weinig kennis over de wisselwerking tussen lichaam en hersenen. Snelle ontwikkelingen in de wereld van *virtual reality* kunnen volgens mij helpen mensen met behulp van computers in levensechte situaties te testen en te onderzoeken.

Ik ga ook weer naar de bloedbank, het geeft me een beetje een veilig gevoel: regelmatig wordt mijn bloed weer gedeeltelijk gecontroleerd. Hierdoor word ik wat meer gerust dat ik niet, zonder dat iemand het in de gaten heeft, aan een ernstige ziekte lijd.

Ook laat ik - buiten de huisarts om want ik wil niet weer een uitzichtloos gesprek - mijn bloed uitgebreid testen. Gelukkig komt uit deze test geen slecht nieuws.

Ik vind het erg vervelend dat ik sinds de crash mijn vertrouwen in de Nederlandse gezondheidszorg grotendeels heb verloren. Bij wijze van spreken ga ik alleen nog maar naar een huisarts als ik bloed hoest of bloed plas, eerder kan de gezondheidszorg toch niets doen. Een 'zorg voor de gezondheid' lijkt in Nederland te ontbreken, dat geeft me een eenzaam gevoel.

[kaderkop]Weer op het paard!

[kader]Ik zag ooit een advertentie met een foto van een rodeorijder die van zijn paard was gegooid met als begeleidende tekst 'het gaat er niet om hoe vaak je van een paard valt maar hoe vaak je er weer opklimt'. Deze foto en tekst beschrijven ook mijn situatie sinds de crash: vlak na de crash klom ik met mijn werkhervatting voor de eerste keer weer terug op mijn paard. In de loop van de jaren ben ik vele malen van een paard gevallen of gegooid.

Na het neurologisch onderzoek in het AMC heb ik eind 2001 de moed weer op een paard te klimmen; verder te gaan. Ik zal een paard vinden dat bij me past, hoeveel vallen en opstaan daarvoor nodig is. Want pas op het paard zittend, leer ik mijn mogelijkheden kennen.[einde kader]

[k2]12.3 Mijn welzijn vanaf 2002

Ik ben aangeland in een nieuwe fase van mijn leven na de crash: mijn problemen zijn nu zo'n beetje bekend, veel komen steeds terug wanneer ik mijn belasting opvoer. Deze jaren moet ik met mezelf leren leven, ik moet mijn welzijn vinden.

[k4]Welzijn

'Welzijn is de situatie waarin een mens tevreden is met het totaal van zijn leven' (gebaseerd op 'Wegwijzer in de hulpverlening' van drs. H.G.M. Kristen). Aan de hand van mijn definitie van welzijn bespreek ik de stand van zaken in mijn leven. Ik zal eerst de drie belangrijke onderdelen van deze definitie van welzijn toelichten:

- er moet sprake zijn van een situatie. Een situatie betekent dat er sprake is van een evenwichtige, langdurige en duurzame periode. Een tevreden avond is geen situatie van welzijn;
- er wordt gesproken over een tevreden mens. Iedereen heeft zijn eigen definitie van tevredenheid. Waar de een ontzettend tevreden mee is, daar kan een ander erg ontevreden mee zijn;
- ten slotte wordt er gesproken over het totaal van zijn leven. Onderdelen van dit totaal zijn voor mij gezondheid (lichamelijk en geestelijk), werken, studie en financiële zelfstandigheid, sociale contacten en deelname aan de maatschappij en vrije tijd en hobby's.

Als ik alle onderdelen van deze definitie bekijk, is er voor mij vanaf de crash sprake van een doorlopende vermindering van mijn gevoel van welzijn. Op dit moment is er voor mij nauwelijks meer sprake van welzijn. Mijn beperkingen door mijn, blijvende, gezondheidsklachten zijn de oorzaken van dit verlies van welzijn.

[k4]Gezondheid (lichamelijk en geestelijk)

Mijn klachten en beperkingen zijn voor een groot deel hetzelfde als direct na de crash:

- verstoorde informatieverwerking;
- stress en spanning;
- klachten van rug tot voet;
- dagelijks pijn van top tot teen;
- uitputting;
- samenloop van klachten.

Ik dacht dat ik moe was toen ik op 21 december 1992 op vakantie ging. In de jaren na de crash werd ik pas echt moe. Moe van altijd maar moeten opletten, inhouden, afhankelijk zijn, strijd, pijn, angst, boosheid, onzekerheid. Moe van alles. Uitgeput. Ik heb op mijn reserves geleefd totdat deze in 1995/1996 op waren en ik midden 1996 volledig instortte. Ik moet oppassen voor deze uitputting.

Met pijnstillers en af en toe een slaappilletje kan ik de uitputting een tijdje onderdrukken. Maar de uitputting wint uiteindelijk altijd. Hoe meer pijnstillers ik gebruik des te groter is meestal de terugslag daarna.

Voor het schrijven van dit boek bijvoorbeeld maak ik ook misbruik van pijnstillers en slaappilletjes. Wanneer het boek af is, kan ik hopelijk toegeven aan deze uitputting en mijn lichaam en geest rust gunnen.

Maar ik ken mezelf maar al te goed. Als ik me tien minuten achter elkaar lekker voel, denk ik al 'waarom werk ik eigenlijk niet?' Dan wil ik direct weer wat gaan doen. In die situaties moet ik leren van de rust te genieten tot ik weer reserves heb opgebouwd. Ik ben en blijf vaak mijn eigen grootste vijand.

Over mijn gezondheidsklachten en mijn beperkingen is veel meer te schrijven dan ik hier gedaan heb. Verschillende klachten en beperkingen kunnen elkaar versterken. Vaak is het ook niet duidelijk wat de oorzaak van klachten is want klachten kunnen verschillende oorzaken hebben. Daar doorheen speelt ook nog eens de grote ontregeling door de posttraumatische stress. De invloed hiervan op lichaam en geest is ook enorm.

Heel vervelend vind ik dat een activiteit die goed is voor de ene klacht, slecht is voor een andere klacht. Zwemmen is zo'n voorbeeld: het is goed en nodig voor mijn rug en heup maar het verergert de gevolgen van mijn nekkklachten door onder andere de 'verkeerde' nekhoudding die voor zwemmen nodig is.

Daarnaast heb ik natuurlijk ook te maken met gezondheidsontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld griep, die bij ieders leven horen. Omdat ik geen enkele reserve heb, komt elk op zich klein probleem extra hard bij mij aan. Omdat ik niet meer weet wat mijn huidige 'normale' gezondheid is, weet ik dus ook nooit goed wanneer ik met welke klachten naar welke arts moet gaan. Mijn angst is dat kleine klachten die op zich goed te behandelen zijn daardoor onnodig kunnen verergeren.

Deze samenloop van crashklachten en normale gezondheidsontwikkelingen maken mijn herstelproces een langdurig en ingewikkeld proces. Het gebrek aan samenhang en organisatie van de gezondheidszorg bemoeilijkt mijn herstel verder.

[k4]Werken, studie en financiële zelfstandigheid

Sinds de crash heb ik geen dag meer normaal kunnen werken of studeren. Mijn inkomen is sindsdien omlaag en zijn mijn uitgaven omhoog gegaan. Daarnaast heb ik geen energie en zin meer heb om altijd maar op geld te letten.

Vanaf 1997 ben ik 80-100% arbeidsongeschikt verklaard en afhankelijk van een WAO-uitkering. Ik ben blij dat deze uitkering bestaat maar ik vind het vervelend hier gebruik van te moeten maken, ook door de voortdurende onzekerheid van het WAO-systeem. Drie weken na de crash en diverse keren daarna probeerde ik weer aan het werk te komen. Dat is niet gelukt. De terugslag en teleurstelling leken na elke mislukte poging groter te worden maar elke keer leerde ik ook iets over mijn (on-)mogelijkheden. Elke keer werd ik wat wijzer.

Door een combinatie van studeren en werken zal ik proefondervindelijk bepalen hoe ik op een verantwoorde manier weer kan werken. Hoe veel of hoe weinig dat ook zal zijn.

[k4]Sociale contacten en deelname aan de maatschappij

Ook op dit gebied heb ik steeds meer stappen terug moeten doen. Vrijwilligerswerk doe ik nauwelijks meer. Vrienden, kennissen en familie bel en bezoek ik minder vaak dan ik zou willen. Feesten en andere bijeenkomsten vermijd ik zoveel als mogelijk, met sporten in clubverband ben ik gestopt.

Dit leidt tot een ernstige verarming van mijn sociale leven. Deze verarming is des te erger omdat wij juist dankzij onze sociale contacten de ramp na de ramp overleefd hebben.

[k4]Vrije tijd en hobby's

Daarvoor geldt hetzelfde als voor mijn sociale contacten: ik heb nauwelijks meer vrije tijd en hobby's over. Vooral mijn gebrek aan vrije tijd verbaast bijna iedereen. Toen ik werkte had ik meer tijd en energie dan nu voor sociale contacten, vrijwilligerswerk, hobby's en werken in en om huis.

In Nederland bestaat het beeld dat een arbeidsongeschikte, omdat hij niet hoeft te werken, veel vrije tijd heeft. Het lijkt moeilijk door te dringen tot mensen dat arbeidsongeschikten niet kunnen werken omdat ze gezondheidsbeperkingen hebben. Door de gezondheidsbeperkingen kosten ook alle andere taken die iemand moet doen (zoals de gewone dagelijkse dingen) meer tijd en energie. Doordat ik ook nog eens meer moet rusten dan voor de crash, verlies ik meer tijd.

Omdat ik niet werk, lijkt ik misschien veel vrije tijd te hebben maar in de praktijk heb ik nauwelijks tijd noch mogelijkheden ter vrije besteding.

Werken doe je gemiddeld zo'n 40 uur in de week en daarnaast heb je ook nog vakantie.

Gezondheidsbeperkingen heb je 24 uur per dag, 7 dagen per week, zonder vakantie.

Door mijn gezondheidsbeperkingen ben ik ook mijn hobby's kwijtgeraakt. Ik ben niet alleen lichamelijke hobby's zoals fietsen en tafeltennis kwijtgeraakt. Zelfs het lezen van boeken is veranderd. Ik kan me bijvoorbeeld niet meer concentreren op 'goede' boeken. Ik grijp nu vaak naar simpele detectives waar je gerust een paar bladzijden van kunt missen en het verhaal toch blijft begrijpen.

Het verlies aan hobby's en gebrek aan tijd zorgt er ook voor dat ik niet meer echt ontspan. Daarom hebben Yvonne en ik een hond, Sam, gekocht. Sam heeft aandacht nodig en geeft daardoor ontspanning. Voor deze ontspanning hoef ik dan geen speciale ontspanningsoefeningen te doen. En wandelend met Sam is dezelfde kleine omgeving steeds weer anders.

[k4]Afsluiting

‘Welzijn is de situatie waarin een mens tevreden is met het totaal van zijn leven.’

Voor mij is er geen sprake meer van welzijn volgens deze definitie. Ik:

- heb nog moeite om te accepteren dat mijn huidige ongezondheidstoestand grotendeels ook een eindsituatie is,
- heb nog geen evenwicht gevonden in het nieuwe, verminderde totaal van mijn leven;
- ben niet tevreden.

Er is gelukkig een positieve verandering: door (h)erkenning van (de oorzaken van) mijn beperkingen en een regelmatige weekindeling krijg ik weer anker- en ijkpunten terug in mijn leven. Onregelmatige periodes echter, zoals de maand december, verstoren mijn leefritme en zorgen daardoor voor onrust en terugval.

Sinds 1996 is de AMC-psychiater voor mij de centrale begeleidingsfiguur die mij helpt orde op zaken te stellen. Mede dankzij hem ben ik op de goede weg een verantwoorde verdeling te vinden in mijn ‘schijf van vier’: gezondheid, werken, sociale contacten en vrije tijd. Nu ben ik op zoek naar iemand die mij daarbij verder kan helpen.

[k2]12.4 De crash, een breuk in mijn leven?

In 1993 kon en wilde ik deze vraag niet echt beantwoorden. Nu -in 2002 - kan en wil ik dat wel. Ja, de crash is een breuk in mijn leven! Het is zelfs een erg negatieve breuk in mijn leven. De gevolgen van de crash voor mij kan ik nog steeds niet overzien. Ondanks alle ellende zijn er ook een paar lichtpuntjes.

[k4]Yvonne en ik

Vlak na de crash hebben Yvonne en ik elkaar teruggevonden naast het brandende toestel. In de jaren na de crash zijn wij, ondanks en dankzij, alle problemen naar elkaar toegegroeid. Ondanks al onze uiterlijke verschillen kwamen wij er achter dat wij op dezelfde manier over het leven denken.

Ook zijn wij blij dat wij allebei de crash hebben meegemaakt en overleefd. Allebei hebben wij nog steeds last van gevolgen van de crash. Wij zijn dus ook lotgenoten en begrijpen elkaars problemen. Onze relatie is sterker en waardevoller geworden. Dat is belangrijk voor de komende jaren want nu we weer meer kunnen gaan leven worden de verschillen in de crashgevolgen voor ons duidelijker en meer vervelend. Het is nu nog een ‘luxeprobleem’ (ik wil bijvoorbeeld weer vaker met een vliegtuig op vakantie maar voor Yvonne is dat uitgesloten) maar het kan echte problemen opleveren.

[k4]Ik

Het klopt dat je in nood je vrienden leert kennen. Ik ben heel blij met alle steun en vertrouwen die we hebben gekregen van familie, vrienden, kennissen en behandelaars. In mijn nood heb ik ook mezelf beter leren kennen. Ik ben trots op mezelf en heb meer zelfvertrouwen gekregen. De prijs die Yvonne en ik hiervoor hebben betaald, vind ik nog steeds te hoog. Veel te hoog!

[h]Deel 3 COT-enquête en nabeschouwing

[h]13 COT-enquêtes: overlevenden en nabestaanden aan het woord

[s]Menno van Duin, Werner Overdijk en Vina Wijkhuijs

[k2]13.1 De aanloop

Begin 1995 werden wij bij het COT benaderd door Cor ten Hove en enkele andere overlevenden van de Faro-ramp. Zij gaven aan dat ze met de nodige problemen en weerstand te kampen hadden. Er was twijfel over de onderzoeken naar de oorzaak van de ramp, ze bemerkten problemen bij de psychosociale en algehele geneeskundige ondersteuning en uitten duidelijke frustraties over de gehele juridische en financiële afwikkeling die in hun ogen zeer traag en vreemd verliep. Wij waren zeer verbaasd over deze verhalen en tijdens het gesprek rees bij ons verontwaardiging, maar ook twijfel. Uiteraard waren wij bekend met rampen en literatuur over posttraumatische stress en de maatschappelijke problemen na calamiteiten, maar dit leek allemaal heftiger en negatiever dan de meeste literatuur deed suggereren. Wij vroegen ons af of wij hier met enkele ‘uitzonderlijke’ slachtoffers van de ramp te maken hadden, of dat de ervaringen door een grotere groep betrokkenen werd gedeeld. Tijdens het gesprek opperden wij de mogelijkheid eens breder te bezien hoe andere overlevenden en eventuele nabestaanden de nasleep van deze ramp ervaarden. Wellicht dat de stelling dat ‘de ramp na de ramp soms zwaarder en vervelender kan zijn dan de ramp zelf’ door meer overlevenden als zodanig werd beleefd. Het bleek dat de belangenvereniging van overlevenden en nabestaanden van de Faroramp, de Anthony Ruys Stichting (ARS), een behoorlijk adressenbestand had, waar wij mogelijk gebruik van zouden kunnen maken.

De Anthony Ruys Stichting (ARS) is kort na de ramp opgericht door overlevenden van de Faroramp met als doel ‘de belangen van slachtoffers en nabestaanden van slachtoffers van onveiligheid in het luchtverkeer, en met name van de vliegramp in Faro, te behartigen’. De eerste twee jaar was de heer Söteman, zelf een van de passagiers, voorzitter van deze vereniging. In 1995 droeg hij het voorzitterschap over aan de heer Batenburg.

Met de toenmalige voorzitter van de ARS is de mogelijkheid besproken om aan de hand van de adressenlijst van de ARS een enquête uit te zetten onder overlevenden en nabestaanden van de Faro-ramp. Afgesproken werd dat hij vooraf in hun mededelingenblad, de Faro-nieuwsbrief, de enquête zou aankondigen. Aldus werden in juli 1995 de leden van de ARS via de Faro-nieuwsbrief op de hoogte gebracht en is in oktober van datzelfde jaar de enquête door de ARS verstuurd. Wij beschikten niet over de adressen; de vragenlijsten konden in een antwoortenvelop worden teruggestuurd aan de ARS. Voor eventuele vragen over de enquête kon men bij ons terecht.

Met een onderzoek naar maatschappelijke aspecten en effecten van de Faro-ramp zouden wij mogelijk een bijdrage kunnen leveren aan het wetenschappelijk onderzoek naar de nafase van een ramp. Deze fase, welke enkele weken, maanden tot zelfs jaren kan omvatten, was totnogtoe, en zeker in Nederland, sterk onderbelicht in de literatuur. Voor zover deze fase werd onderzocht, werd vrijwel alleen aandacht geschonken aan sociaal-psychologische processen (post-traumatische stress, effecten van debriefing en dergelijke). Andere thema’s, zoals economische en juridische aspecten, werden relatief weinig bestudeerd. Daarnaast zou de enquête voor leden van de ARS duidelijkheid kunnen geven in welke situatie (andere) overlevenden van het vliegtuigongeluk en nabestaanden van (omgekomen) passagiers verkeren.

De enquête had tot doel beter inzicht te verkrijgen in een aantal aspecten waarmee overlevenden, nabestaanden en anderen te maken krijgen na een rampsituatie. Daarbij ging het ons niet primair om de psychische aspecten. ‘Wij zijn geen psychologen of psychiaters, maar bestuurskundigen, die juist meer te weten willen komen van de vooralsnog weinig onderzochte, niet-psychische gevolgen, zoals sociale, juridische, economische en andere consequenties van een ingrijpende traumatische ervaring.’ (*Uit de aanbiedingsbrief bij de eerste enquête, Leiden, 4 oktober 1995*)

[k2]13.2 De eerste enquête (1995)

Bij het opstellen van de vragenlijst is ervoor gekozen een groot aantal aspecten en thema's te behandelen die inzicht zouden kunnen bieden in de bredere maatschappelijke gevolgen voor getroffen en van een ramp. De enquête bestond in totaal uit 87 vragen en stellingen, verdeeld over de thema's: oorzaak en media, geestelijk en lichamelijk welzijn, financieel-economische aspecten en juridische aspecten. Bij elk thema zijn zowel een aantal (half-)gesloten als open vragen gesteld. Aan het eind van ieder thema was ruimte open gelaten om aanvullende opmerkingen te maken. Daarvan is door het merendeel van de respondenten overvloedig gebruik gemaakt.

[k4]De respons

In de herfst van 1995 is de vragenlijst via de Anthony Ruys Stichting (ARS) toegezonden aan leden van de ARS. Een half jaar later waren 120 enquêtes retour ontvangen. Van de 120 geretourneerde vragenlijsten waren vier enquêteformulieren slechts summier ingevuld, en was één vragenlijst ingevuld door een bemanningslid. Deze zijn buiten de analyse zijn gelaten. Bij de berekening van de respons zijn wij uitgegaan van de gegevens in tabel 1.

[tabelnr]Tabel 1 Aantal inzittenden

<i>Passagiers en bemanning Faroramp 21 december 1992</i>	
Aantal geregistreerde passagiers	318
Aantal kinderen jonger dan 2 jaar (geen eigen stoel)	9
Totaal aantal passagiers (waarvan ten minste 56 personen jonger dan 16 jaar)	327
Aantal bemanningsleden	13
Totaal aantal inzittenden	340
Aantal overleden passagiers, (waaronder waarschijnlijk ten minste 10 personen jonger dan 16 jaar)	54
Aantal overleden bemanningsleden	2
Totaal aantal overlevenden	284
• waarvan bemanningsleden	11
• waarvan passagiers jonger dan 16 jaar	46
Totaal aantal te benaderen respondenten, zijnde passagiers ouder dan 16 jaar	227

[k4]Inzittenden

Onder de resterende 115 respondenten, waren 88 passagiers die als inzittende het ongeluk met de Anthony Ruys hadden meegemaakt. Dit betekent dat 39% van de passagiers die de vliegramp hebben overleefd, de vragenlijst heeft ingevuld.

[k4]Nabestaanden

De overige 27 vragenlijsten waren ingevuld door personen die als naaste van een of meerdere passagiers geconfronteerd waren met de vlieg-ramp, of zich om andere redenen bij de gevolgen van deze ramp betrokken voelden. Onder deze groep nabestaanden waren 13 personen die als gevolg van de ramp een bekende - veelal een familielid - hebben verloren.

[k4]De rampvlucht

De Martinair-vlucht van 21 december 1992 was een typische vakantievlucht. Aan boord bevonden zich 340 inzittenden (327 passagiers en 13 bemanningsleden). De Anthony Ruys, een DC-10 van Martinair verongelukt tijdens de landing op de luchthaven Faro in Portugal. Het ongeluk kostte aan 56 inzittenden het leven. Onder de passagiers bevonden zich veel gezinnen en zelfs complete families. De meeste gezinnen zaten bij elkaar. Zo reisde maar liefst 70% van de geënquêteerde passagiers in gezelschap van zijn of haar partner, een kwart van de geënquêteerde passagiers had een of meer kinderen aan boord. Twaalf inzittenden hebben door de ramp een of meerdere bekenden verloren. Wanneer dit wordt afgezet tegen het feit dat er in totaal 56 mensen zijn omgekomen, lijkt dat misschien gering, maar waarschijnlijk valt dit te verklaren doordat vooral de plaats in het toestel bepalend was of de ramp werd overleefd. Bij het vliegtuigongeluk zijn gehele gezinnen omgekomen, terwijl andere gezinnen (deels) gespaard bleven.

[k4]Kenmerken respondenten

De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 43 jaar. De grootste groep was tussen de 29 en 55 jaar. Het aantal mannen en vrouwen hield elkaar vrijwel in evenwicht.

[k3]13.2.1 Lichamelijk en geestelijk welzijn

[k4]Lichamelijk welzijn

Driekwart van de geënquêteerde inzittenden was bij het vliegtuigongeluk gewond geraakt. De mate waarin zij gewond waren geraakt, varieerde van 'zwaar gewond' (37%) zwaar gewond; 'licht gewond' (39%), tot poliklinische behandeling (24%) De aard van de verwondingen varieerde van schaaf- en snijwonden tot whiplash.

Naast verwondingen openbaarden zich ook andere, zogenoemde psycho-somatische klachten. Ruim drie op de vier inzittenden (77%) gaf aan dat zich na de ramp veranderingen hebben voorgedaan in hun lichamelijk welzijn. Ook nabestaanden bleken dit type klachten te ondervinden. Door zowel inzittenden als nabestaanden, werden de volgende lichamelijke klachten genoemd, tabel 2.

Zo'n 70% van de inzittenden en 20% van de nabestaanden heeft medische hulp gezocht om deze (lichamelijke) klachten te laten onderzoeken.

[tabelnr]Tabel 2 Lichamelijke klachten onder overlevenden en nabestaanden van de Faro-ramp (n = 63, meerdere antwoorden mogelijk)

		<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>
<i>Lichamelijk</i>	Pijn aan of slecht functioneren van een vinger, enkel, schouder, arm of been	22	35%
	Rugklachten	19	30%
	Nekklachten/whiplash	12	19%
	Pijnlijkheid van brandwonden/verbrandingen	5	8%

<i>Psycho-somatisch</i>	Moeheid	12	19%
	(Langdurige) hoofdpijn	7	11%
	Gespannen spieren	3	5%
	Maagpijn	2	3%
	Misselijkheid	2	3%
	Verkoudheid	2	3%
	Hartkloppingen	1	2%

[k4]Geestelijk welzijn

Een ruime meerderheid van de inzittenden (88%) en ruim de helft van de nabestaanden (54%) was van mening dat (ook) hun geestelijk welzijn veranderingen had ondergaan. Op de vraag met welke problemen zij te kampen hebben gekregen, antwoordden ruim drie op de vier respondenten, met een baaiend aan antwoorden. Hun antwoorden varieerden van angst voor vliegen tot depressiviteit, tabel 3.

[tabelnr]Tabel 3 Psychische problemen onder overlevenden en nabestaanden van de Faro-ramp (n = 68, meerdere antwoorden mogelijk)

	<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>
Onzekerheid/angsten/schrikreacties	25	37%
Concentratieproblemen/vergeetachtigheid	23	34%
Angst voor vliegen (en andere vervoersmiddelen: bus/trein/auto)	20	29%
Herbeleving/nachtmerries	14	21%
Depressiviteit	14	21%
Verdriet/rouw	13	19%
Snel agressief/geïrriteerd	12	18%
Angst voor vuur, situaties van slecht weer en/of harde geluiden	12	18%
Slapeloosheid	10	15%
Afgenomen vertrouwen in personen/instanties	9	13%
Apathie	6	9%
Moeheid	3	4%

Ruim de helft van de geënquêteerde inzittenden (56%) zocht naar aanleiding van psychische klachten geestelijke bijstand. Ruim een derde (35%) heeft een behandeling gehad in het kader van langdurige verwerkingsproblemen, de posttraumatische stressstoornis (PTSS).

[k4]Medische contacten

Aan de respondenten is ook gevraagd van welke personen en/of instanties men medische bijstand heeft ontvangen, hoe vaak men de betreffende persoon/instantie heeft bezocht en hoe men over de ontvangen hulp oordeelde. Tabel 4 geeft een overzicht van de antwoorden van inzittenden.

[tabelnr]Tabel 4 Mate en oordeel medische contacten overlevenden Faroramp (n = 88)

	<i>Percentages overlevenden dat contact heeft gehad</i>	<i>Gemiddeld aantal contacten</i>		<i>Gemiddelde waardering</i>
		<i>1993</i>	<i>1994</i>	
Huisarts	82%	8	7	7,2
Specialist	51%	10	7	7,1
RIAGG	36%	15	17	6,7
Slachtofferhulp	18%	8	1	5,8

Ziekenhuis gebonden psycholoog	18%	4	9	6,1
Vrij gevestigde psycholoog	13%	7	16	6.5

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een ruime meerderheid van de inzittenden na de ramp redelijk frequent contact heeft gehad met de eigen huisarts (82%). Daarnaast heeft een groot aantal een psycholoog of psychiater (van het RIAGG of anderszins) bezocht. Behalve de hierboven genoemde instanties, vonden enkele inzittenden ook baat bij aura-healing, massage en/of fysio- en regressietherapie. De respondenten vonden voor de verwerking van hun psycho-sociale problemen de meeste steun bij huisartsen; familie, vrienden, bekenden; specialisten; en het RIAGG.

[k4]Steun uit eigen omgeving en lotgenoten

Driekwart van de respondenten zei veel steun te hebben ontvangen uit hun directe omgeving: gezin, familie en goede vrienden. Wel had de helft van de inzittenden en een derde van de nabestaanden soms het gevoel dat vrienden en kennissen de gebeurtenis en het trauma niet konden begrijpen. Dat verklaart waarschijnlijk waarom ongeveer de helft van de inzittenden (46%) aangaf na de ramp de meeste steun te hebben ontvangen van lotgenoten.

[k3]13.2.2 Financieel-economische aspecten

[k4]Verandering maatschappelijke en financiële situatie

De ramp met de Anthony Ruys betekende voor tweederde van de inzittenden en ruim een derde van de nabestaanden een verandering in hun financiële situatie. Bijna de helft van de inzittenden (n = 42) ondervond ten gevolge van de Faro-ramp een kleine tot grote verslechtering in zijn of haar financiële situatie.

Een op de drie inzittenden zei een duidelijke verslechtering in zijn of haar maatschappelijke functie of werksituatie te hebben ervaren. Door het wegvallen van de partner, door geestelijke moeheid, onbegrip op het werk, lichamelijke klachten of gebreken zag bijna de helft (47%) van de inzittenden zich genoodzaakt geheel of gedeeltelijk in arbeidstijd terug te gaan. Een enkeling heeft de nadruk op werk gerelativeerd en is om die reden minder gaan werken. Wat betreft de nabestaanden is zo'n 20% van de respondenten in arbeidsuren achteruit gegaan.

[k4]Keuringen en onderzoek

Uit gesprekken met overlevenden kwam naar voren dat ten behoeve van diverse verzekeringen en instanties verschillende onderzoekskeuringen moesten worden verricht. Van de geënquêteerde inzittenden bleek 78% een of meerdere keren aan een keuring te zijn onderworpen. Tabel 5 biedt een overzicht van de verschillende typen keuringen.

[tabelnr]Tabel 5 Keuringen ten behoeve van verzekeringen m.b.t. overlevenden Faro-ramp (n = 69, meerdere antwoorden mogelijk)

	Betreffende lichamelijke aspecten		Betreffende psychische aspecten	
	aantal	percentage	aantal	percentage
Ziektekostenverzekering	9	13%	7	10%
Ongevallenverzekering	22	32%	9	13%
Werkgever / bedrijfsgeneeskundige dienst	15	22%	15	22%

Uitkeringsinstantie	13	19%	10	14%
WAO	14	20%	9	13%
'second-opinion' onderzoek	12	17%	3	4%
Overig: ANWB, reisverzekering	23	33%	16	23%

[k3]13.2.3 Juridische aspecten

[k4]Juridische bijstand

Ruim driekwart van de inzittenden en een derde van de nabestaanden zocht na de Faro-ramp juridische bijstand. Een groot deel van de respondenten (86 inzittenden en 8 nabestaanden) heeft juridische bijstand van de ANWB ontvangen. Veertien inzittenden maakten (tevens) gebruik van een andere reisverzekering. Negen inzittenden en drie nabestaanden namen een eigen advocaat in de arm. Slechts enkelen deden voor hun juridische bijstand een beroep op Martinair, een rechtsbijstand-verzekering, de werkgever of de vakbond.

[k4]ANWB als belangenbehartiger

Dat de meeste respondenten juridische bijstand van de ANWB hebben ontvangen, komt doordat veel van de inzittenden lid waren van de ANWB. Op grond van dit lidmaatschap konden gedupeerden een beroep doen op gratis rechtsbijstand. Een week na het ongeluk deed de ANWB aan alle overlevenden, nabestaanden en gedupeerden een aanbod om hen collectief van rechtsbijstand te voorzien. Uiteindelijk behartigde de ANWB de belangen van ongeveer 275 gedupeerden. Uit de antwoorden van de respondenten bleek, dat drie jaar na de ramp, nog van 52 (van de 94) respondenten zaken bij de ANWB in behandeling waren. Dit zou betekenen dat bij de ANWB minder dan de helft van de lopende procedures waren afgerond. Voor een deel valt dit te verklaren door de afwachtende houding van gedupeerden en (hun) advocaten ten aanzien van de conclusies van het Portugese onderzoek naar de oorzaak van de ramp, waarvan de resultaten pas twee jaar na de ramp openbaar werden gemaakt.

[k4]Schadeclaims

De door inzittenden en nabestaanden ingediende schadeclaims hadden betrekking op verschillende vormen van geleden schade. Aan een meerderheid van de respondenten (n = 71) is ten aanzien van de geleden schade een schikkingsbod gedaan. Van hen heeft 79% dit aanbod geaccepteerd. Voor bijna tweederde van de inzittenden was daarmee de schadeclaim (merendeels) afgedaan. In tabel 6 wordt aangegeven in welke mate de verschillende typen schade deel uitmaakten van de ingediende schadeclaims en in hoeverre deze schadeclaims, drie jaar na de ramp, waren afgehandeld.

[tabelnr]Tabel 6 De aard en afhandeling van schadeclaims met betrekking tot overlevenden (n = 88, meerdere antwoorden mogelijk)

<i>Aard van de schade</i>	<i>Aantal maal onderdeel van schadeclaim</i>	<i>Beschouwd als zijnde afgehandeld</i>	
		<i>aantal</i>	<i>percentage</i>
Materiele schade	71	51	72%
Tijdelijk fysiek letsel	34	20	59%
Blijvend fysiek letsel	40	15	38%
Psychische schade	65	33	51%
Tijdelijke inkomstenderving	33	13	39%

Toekomstige inkomstenderving	42	12	29%
Werk	24	4	17%
Overig: aanvullingen op uitkeringen, kosten medische hulp/therapie, e.d.	18	8	44%

Drie jaar na de ramp blijken zaken met betrekking tot de materiële schade en het tijdelijke fysieke letsel voor meer dan de helft te zijn afgerond. Echter, van de schadeclaims betreffende toekomstige inkomstenderving en werk, was nog geen derde van de zaken afgedaan.

Van de inzittenden voor wie (delen van) de schadeclaim was afgedaan ($n = 59$), zei 60% tevreden te zijn. De tevredenheid over de getroffen schadeclaim bleek vooral betrekking te hebben op de materiële schade. Onder de respondenten bestond, gelet op onderstaande reacties, een grote ontevredenheid over de afhandeling van de immateriële schade.

Een meerderheid (57%) van de respondenten was achteraf niet tevreden over de organisatie van de schadeafwikkeling.

[kader] ‘Voor de psychische schade bestaat er geen einddatum, je leert er mee leven.’ ‘Ten aanzien van de materiële schade ben ik zonder meer tevreden, die is volledig vergoed. Ten aanzien van de psychische schade is er in Nederland geen andere keuze dan: slikken of stikken.’ ‘Veel onkosten werden niet vergoed want specialisten zeiden dat deze schade niets met de ramp te maken had.’ ‘Na drie jaar bezoeken aan dokters, rusthuizen en maatschappelijk werk wou ik er vanaf zijn, ik voel me genaaid.’ ‘Zaken regelen met betrekking tot de ramp roepen emoties op; je wilt er vanaf zijn dus teken je maar.’ ‘Ik voel me afgekocht, ik heb getekend en daaraan een zeer naar gevoel aan over gehouden maar toch ben ik blij er na bijna drie jaar vanaf te zijn.’ ‘Toen ik destijds de zaak wilde afsluiten was ik tevreden met de afwikkeling. De schade heeft echter veel langer doorgewerkt dan toendertijd te overzien was. Hieraan is heel weinig aandacht geschonken.’ [einde kader]

[k4] Rol Martinair

Drie op de vier respondenten bleken ontevreden over de schadeafwikkeling door Martinair. Men was van mening dat ‘de hand op de schouder’ meer een praatje voor de televisiecamera’s was dan dat het management dit nu daadwerkelijk heeft geconcretiseerd. Noch de schadeafhandeling, noch de ondersteuning stemde tot tevredenheid.

[k4] Betrokkenheid ANWB

Over de rol van de ANWB als collectieve belangenbehartiger oordeelden de meeste respondenten (62%) positief. Toch bleek bij een niet onaanzienlijk aantal respondenten (20%) sprake van ontevredenheid over de afhandeling van de schadeclaims. Het duurde lang, de advocaat legde een grote druk op om maar akkoord te gaan, verschillende kosten werden niet vergoed en de psychische schade werd onvoldoende gecompenseerd. Ook had een aantal respondenten het vermoeden dat de ANWB onder een hoedje speelde met Martinair, of dat er sprake zou zijn van belangenverstrengeling. Een flink aantal respondenten zegt uiteindelijk akkoord te zijn gegaan met het schikkingsvoorstel om er maar van af te zijn. *‘Ik voel me afgekocht, maar ben blij er van af te zijn’.*

[k4] Rol media

Ruim tweederde van de inzittenden en zo'n 40% van de nabestaanden was van mening dat in hun omgeving ten onrechte de indruk was ontstaan dat zij er met schadevergoedingen financieel op vooruit zijn gegaan, wat geenszins altijd het geval was. Daarbij speelde ook berichtgeving in de media een rol. Onzorgvuldige informatievoorziening over de hoogte van getroffen schadeclaims heeft bij personen in de omgeving van de slachtoffers ten onrechte de indruk gewekt dat overlevenden en nabestaanden grotendeels schadeloos zouden zijn gesteld. Veel respondenten ondervonden mede daardoor ergernis en onbegrip in hun omgeving. Kennissen opperden dat zij vooral 'beter' waren geworden door de ramp. 'De nieuwe fiets zou wel gekocht zijn met het geld van Martin Schröder'.

[k4]Rol van de overheid

Aan de respondenten is ten slotte ook gevraagd of en in welke mate ze behoefte hebben gehad aan centrale ondersteuning vanuit de overheid. Tweederde van de inzittenden en een derde van de nabestaanden was ontevreden over de rol van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS, voorheen WVC) bij de (coördinatie van de) nazorg. Driekwart van de respondenten was van mening dat het goed zou zijn als de overheid een veel grotere rol zou spelen in de afhandeling en nafase van een rampsituatie. Slechts 13% van de respondenten was van mening dat er voldoende coördinatie bestaat tussen de keurende instanties. Een respondent omschreef het gebrek in de nazorg als volgt: *'Ik heb de afgelopen jaren sterk het gemis aan iemand die je de weg wijst, zodat je niet keer op keer je neus stoot en van het kastje naar de muur wordt gestuurd'*.

[k3]13.2.4 Conclusie

[k4]Rampen zijn ingrijpende gebeurtenissen

Uit de enquête komt naar voren dat rampen zeer ingrijpende gebeurtenissen zijn die het leven van velen drastisch beïnvloeden. Het ingrijpende karakter van de gebeurtenis is moeilijk te vatten. Dit heeft eerst en vooral te maken met de rampsituatie zelf en de wijze waarop deze door overlevenden is beleefd. Voor nabestaanden van omgekomen passagiers betekende de ramp het abrupte verlies van een dierbare. Maar de impact van de ramp werkt verder door. Na de ramp gaat voor de overlevenden en nabestaanden het leven verder. Het blijkt echter om uiteenlopende redenen moeilijk om na een ramp de draad weer op te pakken.

[k4]Lichamelijk en geestelijk welzijn

Ruim een kwart van de geënquêteerde inzittenden was bij het vliegtuigongeluk zwaar gewond geraakt (26%); nog eens ruim een kwart (27%) raakte licht gewond. Vrijwel alle inzittenden en drie op de vier nabestaanden hebben na de ramp met psychische problemen te kampen gekregen. Er werd een groot aantal psychische problemen genoemd, zoals angsten, concentratieverlies en depressiviteit. Ruim drie op de vier inzittenden heeft na de ramp de lichamelijke en geestelijke klachten medisch laten onderzoeken, hetgeen op zichzelf een zware last legde op het dagelijkse leven van de betrokkenen. Vaak liep het aantal contacten op tot zo'n 20 bezoeken. De meeste steun ontvingen de inzittenden (en nabestaanden) van de eigen huisarts.

[k4]Werk en financiën

De slachtoffers blijken lichamelijk niet meer zo te kunnen functioneren als zij voor de ramp deden. Voor 57% van de ondervraagden betekende de Faro-ramp een duidelijke verslechtering van de maatschappelijke situatie, wat veelal aanleiding heeft gegeven tot een verslechtering van de financiële situatie. Voor een niet onaanzienlijk deel van de respondenten leidden de

lichamelijke (en geestelijke) klachten tot gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid. Maar liefst 30% van de inzittenden is als gevolg van de ramp geheel zonder werk gekomen. Anderen zijn in arbeidsuren achteruit gegaan.

[k4]Schadeafwikkeling

Inzittenden en nabestaanden blijken ontevreden over de organisatie van de schadeafwikkeling. Het juridische proces waarin vrijwel alle inzittenden en de meeste nabestaanden betrokkenen raakten, kostte niet alleen de nodige energie, maar gaf ook de nodige frustraties. Met name de lange tijdsduur en de door Martinair verleende nazorg spelen hierbij een rol. Ook over de betrokkenheid van verzekeringsmaatschappijen wordt tamelijk negatief geoordeeld. Meer dan twee jaar na de ramp was bij velen de schadeafwikkeling nog niet afgerond. Een van de redenen dat men uiteindelijk tot een schikking kwam, was 'om er maar van af te zijn'.

[k4]De relatie met de psychische verwerking

Een meerderheid van de respondenten (61%) was van mening dat er pas sprake kan zijn van een goede psychische verwerking, als alle zaken (juridische aspecten, financiële gevolgen en dergelijke) zijn afgerond. Op het moment van de eerste enquête, drie jaar na de ramp, was bij de respondenten nog geen gevoel van berusting ontstaan. Van de inzittenden was zelfs 43% van mening dat het lange wachten op de afhandeling van de ramp in zekere zin tot een groter trauma heeft geleid dan de ervaring van de vlieg-ramp zelf. Het idee dat de tijd alle wonden heelt, werd door velen van de hand gedaan. *'Het lange wachten op (het onderzoek naar) de oorzaak van de ramp en het afschuiven van de schuldvraag hebben het verwerkingsproces vertraagd'*.

Uit de reacties van de respondenten blijkt dat de verschillende zaken op elkaar inwerken. De juridische en financiële afhandeling na de ramp beïnvloeden het psychische verwerkingsproces.

[kaderkop]Intermezzo 1996 - 1997

[kader]Door allerlei omstandigheden nam bij ons de aandacht voor de enquête, verwerking en follow up af. 1996 was een jaar waarin zich meerdere rampen en incidenten voltrokken en dat had consequenties voor onze dagelijkse werkzaamheden. Uiteindelijk kwamen de resultaten van de eerste enquête begin 1998 beschikbaar en besloten wij om de resultaten van het onderzoek aan geïnteresseerden uiteen te zetten. We organiseerden in april 1998 een informatieavond op de universiteit Leiden waar zo'n 10 personen aanwezig waren. Tijdens die bijeenkomst opperden wij de mogelijkheid om nog een tweede enquête uit te zetten. Een aantal thema's, waaronder met name de juridische afwikkeling, was immers ten tijde van de eerste enquête nog niet afgerond en de resultaten van de eerste enquête waren wellicht al wat verouderd. Mogelijk zou de situatie inmiddels gewijzigd zijn. Wij veronderstelden dat zo'n vijf tot zes jaar na de ramp de juridische en financiële processen wel zouden zijn afgerond.

Dat leidde aldus tot een tweede enquête, die wederom via de ARS zou worden verstuurd.

Tegelijkertijd met deze tweede enquête kregen de respondenten de resultaten van de eerste enquête, met het verzoek deze pas te lezen nadat ze de vragenlijst hadden ingevuld. De resultaten van de tweede enquête kwamen eind 1998 beschikbaar en verwerkten wij in de periode erna. Wij stelden een verslag ter beschikking aan het ARS-bestuur dat hier in de negentiende Faro-nieuwsbrief (oktober 1999) ruim aandacht aan schonk.[einde kader]

[k2]13.3 De tweede enquête (1998)

Begin mei 1998 is de vragenlijst via de Anthony Ruys Stichting toegezonden aan overlevenden en nabestaanden van de Faro-ramp. Zo'n vijf maanden later, eind september 1998, waren 86

vragenlijsten retour ontvangen, tabel 7. Bij tien van de ontvangen vragenlijsten was echter aangegeven dat de betrokkene geen interesse had deel te nemen aan het onderzoek. Verder waren twee vragenlijsten te summier ingevuld om opgenomen te kunnen worden in de analyse. De resultaten van deze tweede enquête zijn aldus gebaseerd op de antwoorden van 74 respondenten. Onder de respondenten was het aantal mannen en vrouwen gelijk verdeeld. De leeftijd van de respondenten lag tussen de 20 en 77 jaar. De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 48 jaar.

[k4]Inzittenden

Van de 74 respondenten hadden 63 als passagier de vliegcramp overleefd. Volgens de berekening van het aantal te benaderen respondenten (227 personen, ouder dan 16 jaar)¹, betekent dit dat 28% van de passagiers die de vliegcramp hebben overleefd, medewerking heeft verleend aan deze tweede enquête.

[k4]Nabestaanden

De andere 11 respondenten behoorden tot de groep nabestaanden, waarvan negen door de ramp een of meerdere familieleden of bekenden hebben verloren. Onder de inzittenden waren acht respondenten die door de ramp een familielid en/of een bekende hebben verloren.

[k4]Deelname eerste en tweede enquête

Driekwart van de respondenten had ook de eerste enquête ingevuld en opgestuurd. Deze groep bestond uit 49 inzittenden en 5 nabestaanden. Dit betekent dat 56% van de inzittenden die aan de eerste enquête hebben meegewerkt, ook aan deze tweede enquête heeft deelgenomen.

[tabelnr]Tabel 7 Overzicht respons eerste en tweede enquête

	<i>1^e enquête (1995)</i>	<i>2^e enquête (1998)</i>	<i>Totaal te benaderen</i>
inzittenden: passagiers	88	49	
		14	
<i>totaal</i>	88	63	227
nabestaanden:	27	5	
		6	
<i>totaal</i>	27	11	<i>N.b.</i>
Totaal aantal respondenten	116	74	

Van de 20 respondenten die niet aan de eerste enquête hadden deelgenomen, gaf de helft daartoe als reden op dat ze er - drie jaar na de ramp - nog niet aan toe waren om de vragen te beantwoorden. De overige respondenten gaven als verklaring dat ze de eerste vragenlijst niet hadden ontvangen, of dat ze de eerste vragenlijst wel hadden ontvangen, maar vergeten waren terug te sturen.

¹ Bij de berekening zijn overlevenden, die ten tijde van de ramp jonger waren dan 16 jaar (46 personen), niet meegerekend. Het totaal aantal te benaderen respondenten kan - doordat inmiddels 6 jaar verstreken zijn - groter zijn dan de hier vermelde 227. Van de deelnemers aan de tweede enquête was een respondent ten tijde van de ramp jonger dan 16 jaar. Daarnaast gaven zes respondenten (allen inzittenden) aan de vragenlijst mede namens een of meer andere personen uit hun gezin te hebben ingevuld.

[k3]13.3.1 Lichamelijk welzijn

In het eerste onderzoek hebben wij uitgebreid gevraagd naar de lichamelijke gevolgen van de ramp. Van de inzittenden die meewerkten aan de enquête was een derde zwaar gewond. Velen gaven aan dat het lichamelijk welzijn negatief was beïnvloed door de crash. Uit de resultaten van de tweede enquête komt naar voren dat inzittenden nog steeds lichamelijke problemen ervaren ten gevolge van de Faro-ramp.

Het merendeel van de inzittenden (86%) die de tweede enquête hebben ingevuld, was bij het vliegtuigongeluk gewond geraakt. Van hen was een derde zwaar gewond, 37% was licht gewond, en 29% had na poliklinische behandeling het ziekenhuis weer verlaten.

Het percentage inzittenden dat aangaf, drie tot zes jaar na het vliegtuigongeluk nog last te hebben van lichamelijke problemen, was vrijwel gelijk aan het percentage inzittenden dat ten tijde van de eerste enquête - drie jaar na de ramp - lichamelijke problemen ondervond (respectievelijk 75% en 77%). Zo'n zeven op de tien inzittenden - 45 respondenten - vermelden last te hebben van de volgende lichamelijke klachten.

[tabelnr]Tabel 8 Lichamelijke klachten onder overlevenden Faro-ramp (n = 45, meerdere antwoorden mogelijk)

		<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>
<i>Lichamelijk</i>	Pijn aan of slecht functioneren van een vinger, enkel, schouder, arm of been	27	60%
	Rugklachten	20	44%
	Nekklachten/whiplash	18	40%
	Ademhalingsproblemen	7	16%
	Pijnlijkheid van brandwonden/verbrandingen	4	9%
<i>Psycho-somatisch</i>	Moeheid	30	67%
	(Langdurige) hoofdpijn	13	29%
	Gespannen spieren	11	24%
	Maagpijn	7	16%
	Anders, nl.: duizeligheid, misselijkheid, verminderde weerstand	7	16%

Enigszins opmerkelijk is, dat in vergelijking met de eerste enquête, door een in aantal kleinere groep inzittenden een groter aantal lichamelijke klachten wordt vermeld (vergelijk tabel 2 en tabel 8). Deze relatieve toename in het aantal lichamelijke klachten zou mogelijk verklaard kunnen worden doordat er onder de respondenten van de tweede enquête procentueel meer inzittenden zijn die bij de vliegramp gewond zijn geraakt (86% in vergelijking met 75% bij de eerste enquête).

Van de inzittenden die bij de tweede enquête aangaven last te hebben van lichamelijke problemen, heeft ruim de helft in die mate last dat ze niet meer normaal kunnen functioneren, het rustiger aan moeten doen, of beperkingen ondervinden bij het werken en/of sporten. Deze groep vormt 40% van het totaal aantal geënquêteerde inzittenden.

Ruim driekwart van de inzittenden met lichamelijke klachten heeft vanwege deze problemen (ook) in de jaren 1996 tot 1998 een arts of een medisch specialist bezocht. Deze groep vormt 55% van het totaal aantal geënquêteerde inzittenden. Het aantal bezoeken dat in deze jaren werd afgelegd, varieerde van zo'n twee tot acht bezoeken per jaar.

[k3]13.3.2 Geestelijk welzijn

Zoals reeds uit de eerste enquête naar voren kwam, ondervonden zowel overlevenden als nabestaanden na de ramp een verandering in hun geestelijk welzijn. Bij de eerste enquête had 63% van de inzittenden vanwege psychische problemen geestelijke bijstand gezocht. Uit de resultaten van de tweede enquête komt naar voren dat 57% van de inzittenden in diezelfde periode (1993 - 1995) contact heeft gehad met een psycholoog, psychiater of het RIAGG. Tien inzittenden deden in de jaren 1994 tot 1998 voor het eerst een beroep op de geestelijke gezondheidszorg. Vaak zou het contact met een specialist langer dan een jaar duren.

[tabelnr]Tabel 8 Contact met geestelijke gezondheidszorg m.b.t. overlevenden Faro-ramp (n = 42)

<i>Jaar eerste contact</i>	<i>Aantal</i>	<i>percentage</i>
In 1993	32	76%
Tussen 1994 en 1998	10	24%
Totaal	42	100%

Een kleine 30% van de inzittenden volgde een behandeling in het kader van langdurige verwerkingsproblemen.² Vijf en een half jaar na de ramp werd nog door zeven inzittenden (11%) gebruik gemaakt van een dergelijke behandeling.

Driekwart van de inzittenden geeft bij de tweede enquête (vijf en half jaar na de ramp) aan de ramp redelijk tot goed te hebben verwerkt. In vergelijking met de eerste enquête is een groter percentage van de inzittenden van mening dat de ramp hun leven ook in positieve zin heeft beïnvloed (44% versus 31% bij de eerste enquête).

[k3]13.3.3 Maatschappelijke- en financieel-economische aspecten

In vergelijking met de eerste enquête was er bij de tweede enquête een nog grotere groep inzittenden die aangaf een verandering te hebben ondergaan in hun maatschappelijke positie of werksituatie (64% versus 48% bij eerste enquête). Deze groep inzittenden (n = 39) heeft (mede) als gevolg van de Faro-ramp een andere functie (16%), is minder uren werkzaam (10%) of heeft geen betaalde baan meer (38%)³ Tweederde van hen typeert de verandering in maatschappelijk functie als een grote (n = 20) tot kleine (n = 6) verslechtering. De overigen zagen de verandering als een kleine tot grote verbetering, ofervaarden geen verschil. Hieruit volgt dat vier op de tien inzittenden na de Faro-ramp een verslechtering van zijn of haar maatschappelijke functie c.q. werksituatie heeft ervaren. Voor de meeste had de verandering in de maatschappelijke functie plaats in de eerste drie jaren na de vlieg-ramp.

Bij meer dan de helft van de inzittenden (n = 32) verslechterde na de ramp (ook) de financiële situatie. Van deze groep sprak tweederde over een grote verslechtering! Verschillende respondenten gaven als reden voor de financiële verslechtering aan, dat ze als gevolg van de Faro-ramp in de WAO zijn beland, of minder uren (tot niet meer) werkzaam zijn en daardoor minder inkomsten hebben. Daarnaast hebben enkelen, door bijvoorbeeld de juridische afhandeling van de ramp, meer onkosten moeten maken. Voor zover er sprake was van een

² Onder de respondenten van de eerste enquête lag dit percentage op 35%

³ Bij de eerste enquête waren deze percentages respectievelijk 5%, 13% en 30%.

verbetering van de financiële situatie, was deze voornamelijk het gevolg van de uitgekeerde schadevergoeding.

[k3]13.3.4 Schadeclaims en juridische afwikkeling

Ten tijde van de eerste enquête was voor een groot aantal respondenten de schadeclaim nog niet afgehandeld. Dat gold met name voor de immateriële (psychische) schade en de tijdelijke inkomstenderving. Over het algemeen was men tevreden over de afhandeling van de materiele schade. Minder tevreden was men over de organisatie van de schadeafwikkeling en de afwikkeling van de psychische schade (smartengeld).

Vijfeneenhalf jaar na de ramp blijkt voor het merendeel van de inzittenden het juridische proces omtrent de schadeclaims te zijn afgerond (86%, in vergelijking met 58% bij eerste enquête). Door negen inzittenden werd op dat moment echter nog een juridische strijd gevoerd om geleden materiele schade, tijdelijk en/of blijvend fysiek leed, psychische schade en vermindering van inkomsten vergoed te krijgen.

Onder de inzittenden van de tweede enquête (over)heerst ontevredenheid over de wijze waarop en de mate waarin de geleden schade is vergoed. In vergelijking met de eerste enquête gaf een opvallend kleiner percentage inzittenden aan tevreden te zijn over de afgehandelde schadeclaims (27% in vergelijking met 64% bij de eerste enquête). Van de inzittenden voor wie het juridische proces is afgerond, gaf 63% aan *ontevreden* te zijn over de schadeafhandeling. Belangrijkste redenen van ontevredenheid waren de hoogte van de vergoeding en het feit dat men 'er snel vanaf wilde zijn'.

[tabelnr]Tabel 9 Redenen ontevredenheid over de schadevergoeding overlevenden Faro-ramp (n = 33, meerdere antwoorden mogelijk)

<i>Reden van ontevredenheid:</i>	<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>
Vergoeding was te laag	21	64%
Wilde er snel van af zijn	18	55%
Te lang moeten wachten	11	33%

Ongeveer een kwart van de inzittenden was daarentegen tevreden. Zij vonden het uitgekeerde bedrag reëel; waren juist blij er snel vanaf te zijn, of vermeldten 'dat psychische schade toch niet te vergoeden valt'.

Van de negen inzittenden van wie de schadeclaim nog in behandeling was, gaven zeven inzittenden aan ontevreden te zijn over het verloop van de schadeafwikkeling. Als toelichting op hun ontevredenheid vermeldten ze 'het juridische proces als een lange marteling te ervaren, waarbij niet aan toekomstige gevolgen wordt gedacht'.

Bij de tweede enquête waren vier op de tien respondenten van mening dat de juridische afhandeling in zekere zin tot een groter trauma heeft geleid dan het neerstorten van het vliegtuig zelf.⁴ Daarentegen was 30% van de respondenten deze mening niet toegedaan. Bij een meerderheid van de respondenten (53%) was echter ondanks de lange periode van afwikkeling nog geen gevoel van berusting ontstaan.

[k4]De relatie met de psychische verwerking

Bijna tweederde (63%) van de respondenten had niet gedacht vijf jaar na de ramp nog zo vaak aan de ramp te denken. Voor ongeveer een even groot deel van de respondenten (64%) kan pas

⁴ Bij de eerste enquête lag dit percentage iets hoger: 43%.

sprake zijn van een goede psychische verwerking, indien alle - juridische en financiële - aspecten van de ramp zijn afgerond.

[k3]13.3.5 Organisaties, lotgenoten en omgeving

[k4]Oordelen over processen en organisaties

In de tweede enquête is de respondenten een aantal vragen voorgelegd omtrent de afwikkeling van de ramp en de organisaties die daarbij betrokken waren. Bij de vraag hun oordeel uit te drukken in een cijfer, wordt door de inzittenden de juridische afwikkeling gemiddeld beoordeeld met een 4,2.

[k4]Martinair

Het cijfer dat de inzittenden aan Martinair gaven, kwam gemiddeld uit op een 3,2. Op de vraag of hun oordeel over de betrokkenheid van Martinair sinds 1995 is veranderd, blijkt dat vier op de tien inzittenden zijn of haar mening in negatieve zin heeft bijgesteld. Bij 38% van de inzittenden is de mening onveranderd gebleven; twee inzittenden gaven aan dat hun oordeel positiever is geworden. Desgevraagd hun mening toe te lichten, antwoordden de respondenten onder meer met de volgende reacties: *'Het ongeluk wordt in de doofpot gestopt.'* *'Eerst beloven ze je alles, maar daarna moet je voor elke cent vechten.'* *'Die hand op mijn schouder heb ik nooit gevoeld.'* *'Na de schikking heb ik geen contact meer gehad.'* *'Ik krijg nog steeds een VIP-behandeling wanneer ik met Martinair vlieg.'*

[k4]Rol ANWB

Aan de ANWB gaven de inzittenden gemiddeld een 4,6. Wat betreft de betrokkenheid van de ANWB bij de afwikkeling van de ramp, gaf de helft van de inzittenden aan dat hun oordeel na 1995 negatiever is geworden; 28% van de inzittenden zei niet van mening te zijn veranderd. Met betrekking tot de betrokkenheid van de advocaten vermeldde 42% van de inzittenden dat hun oordeel, in vergelijking met 1995, negatiever is geworden. Daarnaast was 28% van de inzittenden niet van mening veranderd en had 22% geen directe mening. Als toelichting gaven enkele inzittenden aan dat het belang van het slachtoffer geen prioriteit genoot; dat ze onvoldoende steun van de advocaten hebben ontvangen en dat ze het gevoel hadden dat er sprake was van belangenverstrengeling.

[k4]Faro-steunfonds

Aan het Faro-steunfonds werd door de inzittenden gemiddeld een 4,5 toegekend. Vrijwel alle overlevenden en nabestaanden (93%) waren van het bestaan van dit steunfonds op de hoogte. Ruim tweederde van de respondenten was daarvan op de hoogte gebracht door de instantie of advocaat van wie juridische bijstand werd ontvangen. Door 14 inzittenden en zeven nabestaanden is uiteindelijk een beroep op het Faro-steunfonds gedaan. De reden dat zij een beroep op het steunfonds deden, was veelal om nog niet vergoede schade vergoed te krijgen. De respondenten die geen beroep op het Faro-steunfonds hebben gedaan, achtten de kans op succes te gering, of waren van mening dat ze de (extra) schadevergoeding van het fonds niet nodig hadden. Van bijna de helft van de inzittenden en van alle nabestaanden die een beroep op het Faro-steunfonds deden, is de aanvraag geheel of gedeeltelijk gehonoreerd. Acht inzittenden wachtten in 1998 nog op antwoord.

[k4]De Anthony Ruys Stichting

De Anthony Ruys Stichting werd door de inzittenden met gemiddeld een 6,3 als redelijk positief beoordeeld. Een meerderheid van de inzittenden en nabestaanden was van mening dat de ARS heeft gezorgd voor contacten tussen overlevenden en nabestaanden van de ramp (57%), en zich heeft ingezet voor de veiligheid van het vliegverkeer (53%). De helft van de respondenten vond dat de ARS heeft opgetreden als collectieve belangenbehartiger ten aanzien van derden. Voor ruim een derde van de respondenten (36%) heeft de ARS tevens geholpen bij het rouwproces c.q. de geestelijke verwerking van de ramp. Verder gaven enkele respondenten aan dat de ARS hun van dienst is geweest door informatie te verstrekken over ontwikkelingen rond de Faro-ramp. Een kleine groep (13%) was van mening dat de ARS geen van de genoemde functies heeft vervuld.

Op de vraag wat de belangrijkste functie van de ARS zou moeten zijn, waren opvallend veel respondenten eensgezind. Bijna driekwart antwoordde: 'het achterhalen van de oorzaak van de crash'. Een meerderheid van de respondenten zag daarnaast tevens een functie voor de ARS in het ondersteunen van overlevenden en nabestaanden bij de geestelijke verwerking (58%); het bevorderen van de veiligheid van het vliegverkeer (57%), en het optreden als collectieve belangenbehartiger ten aanzien van derden (55%). Deze functies werden door enkele respondenten in meer concrete zin toegelicht als: *'De Anthony Ruys Stichting zou moeten dienen als een vriendenclub waar overlevenden en nabestaanden bij elkaar kunnen komen.'* en *'de Anthony Ruys Stichting zou mee moeten werken aan (het opzetten van) een internationale pressiegroep ten bate van de belangen van reizigers.'*

[k4]Rol overheid

Zoals ook bij de eerste enquête, werd de rol van de overheid ook bij de tweede enquête negatief beoordeeld (gemiddeld 3,0). In de eerste enquête gaf driekwart van de respondenten aan dat het goed zou zijn indien de overheid een veel grotere rol zou hebben gespeeld bij de afhandeling en de nafase van de ramp. In de tweede enquête merkte een enkele respondent op dat 'het een plicht is voor de overheid om de oorzaak van de ramp uitvoerig te onderzoeken.'

[k4]Oorzaak van de ramp

Ten tijde van de eerste enquête was een ruime meerderheid van de respondenten zeer ontevreden over de resultaten van de onderzoeken naar de oorzaak van de ramp. Een groot deel van de respondenten had het gevoel dat de verhalen van overlevenden genegeerd werden. Bovendien plaatste een groot deel van de respondenten vraagtekens bij de objectiviteit van de onderzoeken. Vijfeneenhalf jaar na de ramp blijkt onder overlevenden en nabestaanden nog steeds de vraag naar de oorzaak van de vliegramp leven. Door de inzittenden werd zowel aan het Portugese onderzoek naar de oorzaak van de ramp, als aan de rol en het commentaar van de RLD, een onvoldoende gegeven (respectievelijk 5,6 en 2,5).

[k4]Lotgenoten

De inzittenden gaven met een 7,2 een positief oordeel over de ontvangen steun van lotgenoten. Een grote meerderheid (90%) van de inzittenden heeft sinds de Faro-ramp contact gehad met lotgenoten, waarvan een derde echter alleen in de eerste jaren na de ramp. Vijfeneenhalf jaar na de ramp is de groep inzittenden die contact met lotgenoten nog op prijs stelt, haast even groot als de groep die geen contact meer wenst (47% ja, tegenover 43% nee). Ruim de helft (53%) van de inzittenden gaf aan geen behoefte meer te hebben aan een jaarlijkse herdenking

[k4]Omgeving

Door de inzittenden werd de ontvangen steun uit de omgeving, met een gemiddelde score van 7,4 als positief ervaren. Toch waren vier op de tien inzittenden van mening dat anderen, die de ramp niet hebben meegemaakt, weinig tot geen begrip tonen voor hun problemen. Bovendien was 57% van de inzittenden het eens met de stelling dat personen in hun omgeving ten onrechte denken, dat zij ‘financieel beter’ zijn geworden van de Faro-ramp. De tegenstelling in de antwoorden laat zich het best verduidelijken met de reacties van twee respondenten: *‘Mijn man was voor 56% verbrand. Elke dag vraagt iemand wel, hoe het met hem gaat.’ ‘Een doorsnee Nederlander realiseert zich niet wat trauma’s met je doen.’*

[tabelnr]Tabel 10 Oordeel overlevenden en nabestaanden Faro-ramp over organisaties, lotgenoten en omgeving

	<i>Gemiddeld oordeel inzittenden</i>
Steun uit de eigen omgeving	7,4
Steun van lotgenoten	7,2
De Anthony Ruys Stichting (ARS)	6,3
Het Portugese onderzoek naar de oorzaak van de ramp	5,6
Rol van de media na de ramp	4,8
De ANWB	4,6
Het Faro-steunfonds	4,5
De juridische afwikkeling van de ramp	4,2
Martinair	3,4
De rol van de overheid	3,0
Het commentaar en de rol van de RLD	2,5

[k3]13.3.6 Conclusie

Twee op de zeven inzittenden deed mee aan de tweede enquête. Van hen had ¾ ook de eerste enquête ingevuld. Ruim de helft van de inzittenden die de eerste enquête invulde, deed dat ook de tweede keer.

Een opvallend groot aantal van de inzittenden (86%) was bij het vliegtuigongeluk gewoon geraakt. Zo’n vier op de tien inzittenden heeft ruim 5 jaar na de ramp nog vrijwel dagelijks lichamelijke klachten. Meer dan de helft (55%) van de inzittenden bezocht vanwege deze problemen de afgelopen jaren een arts.

Twee op de drie inzittenden heeft in verband met psychische problemen hulp gezocht, en gevonden. In veel gevallen zou dat contact langere tijd duren. Driekwart van de inzittenden zegt de ramp redelijk tot goed te hebben verwerkt. Toch geeft ruim een derde van de inzittenden (37%) aan, dat de ramp hun leven niet (ook) positief heeft beïnvloed.

Van de inzittenden heeft 40% een (duidelijke) verslechtering van zijn/haar maatschappelijke functie c.q. werksituatie ervaren. De helft van de overlevenden ondervond (daardoor mede) een verslechtering van de financiële situatie. Sommigen raakten arbeidsongeschikt of gingen minder werken.

Er bestaat grote ontevredenheid over de afhandeling van de schadeclaims. Bijna twee op de drie respondenten is ontevreden. Mede hierdoor vinden vier op de tien respondenten dat de juridische afhandeling tot een groter trauma heeft geleid dan de ramp zelf.

De inzittenden delen bepaald geen hoge cijfers uit aan betrokken organisaties en instellingen als de ANWB, Martinair, de RLD en de Nederlandse overheid. Duidelijk is dat zij meer steun hebben ontvangen uit de eigen omgeving en van lotgenoten.

[k2]13.4 Slotbeschouwing en conclusies

[k3]13.4.1 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.

[k4]Een vliegtuigramp

Bij vele vlieg-rampen overleven er geen inzittenden. In gevallen dat er wel overlevenden zijn, doet een dergelijke ramp zich vrijwel altijd voor bij een (nood)landing of bij de start. In de situaties dat er overlevenden zijn, zijn er dikwijls ook (vele) gewonden. Uit onderzoek blijkt (Malt ***jaartal***, p. 103: in Ursano e.a.) dat er een duidelijke relatie bestaat tussen fysieke verwondingen en psycho-sociale en psychiatrische problemen in de nafase van een ramp. Onder slachtoffers van de vlieg-ramp in Faro lijkt eveneens een verband tussen te bestaan 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 (afgezien van eigen partner of familie) meestal niet 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 relatief bekenden van elkaar. Bij de Faroramp 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. In een land waar de verantwoordelijkheden in het kader van de rampenbestrijding eerst en vooral op het gemeentelijk niveau liggen kan dat uiteraard consequenties hebben. Hogkinson en Stewart (jaartal ***) onderzochten de ramp met de Herald of Free Enterprise en constateerden dat de overlevenden en nabestaanden elk in hun eigen gemeente het verhaal tientallen keren moesten vertellen: bij huisartsen, hulpverleners en andere instellingen. Vervoersrampen vragen veel eerder een grote nationale betrokkenheid en een centraal gecoördineerde nazorg.

[k4]Het buitenland

De ramp had plaats in Portugal. Dat bracht voor de slachtoffers - in relatie tot de nafase - extra problemen met zich mee. Zonder volledig te zijn, valt hierbij te denken aan zaken als:

- langere tijd onzekerheid, want verder weg;
- wettelijke formaliteiten en procedures moesten in Portugal geregeld worden;
- taalproblemen bij slachtoffers (en nabestaanden);
- minder gemakkelijk voor familie en nabestaanden om naar de rampplaats te gaan;
- overlevenden moesten weer terug naar huis (al dan niet met een vliegtuig);
- lastiger om na een zekere tijd terug te gaan naar de rampplaats.

Naast allerlei praktische problemen voor slachtoffers en nabestaanden betekende de ramp in Faro ook een ramp die verder weg was geschied, en daarmee verder weg was van de Nederlandse aandacht en, daarmee verband houdend, de Nederlandse media. Dat betekende dat overlevenden en nabestaanden hoogst waarschijnlijk minder aandacht (van overheid en media) kregen dan wanneer zij betrokken waren geweest bij een ramp op Nederlands grondgebied. Deze ‘buitenlandse’ ramp is daardoor wellicht ook minder in het collectieve geheugen gegrift dan rampen die op Nederlandse bodem hebben plaatsgevonden.

[k4]1992

De ramp deed zich voor in 1992. Een jaar dat wel te boek staat als een rampjaar. Eerder kregen de explosie bij Cindu/Uithoorn en uiteraard de Bijlmerramp (ruim twee maanden ervoor) veel aandacht. De aandacht voor de gebeurtenissen in Faro, verbleekte bij de collectieve stress rondom de Bijlmerramp. In combinatie met de hierboven reeds aangegeven factoren (aard van de ramp, plaats van de ramp) betekende dit dat de ramp en daarmee ook de slachtoffers, niet die aandacht en ondersteuning kregen, die nodig bleek.

Daarnaast is 1992 niet te vergelijken met bijvoorbeeld 2002. Lessen van rampen uit het verleden en met name de Bijlmerenquête hebben ertoe bijgedragen dat de sociaal-psychologische nazorg, maar ook bredere thema's als financiële ondersteuning, thans anders worden gezien dan in 1992 het geval was. Het is welhaast ondenkbaar dat vandaag de dag overlevenden en nabestaanden van een ramp jaren later een zo negatief oordeel over de overheid geven als in het geval van de Faro-ramp.

[k3]13.4.2 Het onderzoeksproces

Aan het begin van dit hoofdstuk is reeds kort aangegeven hoe dit onderzoek tot stand kwam. Min of meer toevallig kwamen wij in contact met overlevenden van de ramp en begon het onderzoek te rollen. In een tweetal rondes, met een kleine drie jaar spreiding, zijn overlevenden en nabestaanden gevraagd naar hun ervaringen. De eerste enquête, bijna drie jaar na de ramp (oktober 1995), bevatte niet minder dan 87 vragen. De tweede enquête werd in mei 1998 verstuurd en bevatte 68 vragen, waarvan een groot aantal vragen (geheel of bijna) identiek was aan de vragen uit de eerste enquête.

[k4]Representativiteit

Toen wij de resultaten van de eerste enquête op een rijtje hadden, waren wij hierdoor enigszins verrast. Er waren wel erg veel personen met de nodige problemen waardoor bij ons twijfel rees over de representativiteit van het onderzoek. Omdat de respons niet erg hoog was, hebben wij geprobeerd via de Hoofdofficier van Justitie in Haarlem de complete passagierslijst te verkrijgen. Daarmee hoopten wij te voorkomen dat er reeds vooraf een selectie onder slachtoffers en overlevenden zou plaatsvinden. Het is immers niet duidelijk in hoeverre de ledenlijst van de ARS

als steekproef representatief is voor de gehele groep overlevenden. Hoewel de Hoofdofficier de enquête zinvol achtte, kon uiteindelijk om privacy-redenen de passagierslijst niet aan ons worden verstrekt en restte ons gebruik te maken van de lijst van de ARS.

Juist over de representativiteit van de ARS-lijst uitte een vertegenwoordiger van de ANWB in een gesprek met ons grote twijfel. Deze lijst bevatte naar zijn mening een groep ‘verbeten slachtoffers’ die zeker de enquête zouden invullen om hun ongenoegen te kunnen uiten. Wij denken dat er zeker sprake is van enige vertekening in die zin. Onder de respondenten van beide enquêtes was een groot aantal inzittenden, die bij de ramp (ernstig) gewond zijn geraakt en om die reden met de nodige problemen te kampen hebben gekregen. Dit doet echter niets af aan het feit dat (ook) uit dit onderzoek blijkt dat fysieke problemen en langdurige lichamelijke klachten een belangrijke rol spelen bij de vele problemen waarmee overlevenden in de nafase worden geconfronteerd. Uit beide enquêtes komt naar voren dat juist ‘de mate van gewond zijn’ van invloed is op de maatschappelijke en financieel-economische consequenties die overlevenden ondervinden, en (daarmee) op de tevredenheid over de juridische afhandeling en psychische verwerking van de ramp.

Echter, nu wij ons uitsluitend moesten baseren op de lijst van de ARS, weten we niet in welke mate de groep overlevenden met de enquête is bereikt en kunnen we geen garanties geven over de representativiteit van de enquêtes. Enerzijds zijn er redenen om aan te nemen dat de resultaten niet erg veel zullen afwijken van de ervaringen van andere slachtoffers. Verschillende respondenten gaven in de enquête(s) aan dat zij slechts een vragenlijst hebben ingevuld en dat de partner of hun kinderen niet ook nog eens een enquête heeft ingevuld. Ook weten we dat enkelen de vragenlijst oningevuld retourneerden omdat ze zeiden ‘het nog niet aan te kunnen’. Anderzijds reageerden enkele anderen met de reactie ‘dat ligt zover achter ons, daar houden wij ons niet meer mee bezig’.

[k4]Relatie ARS

Juist het aspect van de representativiteit heeft gaandeweg het onderzoek tot vertraging en enige frustratie geleid. Ook was (mede daardoor) de prioriteit voor de Faro-enquête niet zo groot. Dit betekende dat allerlei andere zaken voorrang kregen en wij slechts beperkte tijd in het onderzoek konden steken. Dat schoot - uiteraard verklaarbaar - vooral bij de voorzitter van de ARS in het verkeerde keelgat. Wij hadden gebruik mogen maken van de adressenlijst en respondenten belast met het onderzoek en vervolgens deden wij er niets mee! Door de vertragingen in het onderzoek werd het ongeduld bij enkele leden van het ARS-bestuur steeds groter. De COT'ers konden wel een onderzoek doen naar de Herculesramp en daarover rapporteren en voor camera's verschijnen, maar niet tijdig rapporteren over de Faro-enquête. Men wilde, de voorzitter voorop, het onderzoek gaan gebruiken richting overheid en anderen. Sommigen rekenden op een rapport met vervolgens quotes in de krant als: ‘Het COT concludeert dat de overheid heeft gefaald in de nazorg van de Faro-ramp’. Maar dat was, gezien de representativiteit van het onderzoek niet onze intentie. Een sessie met vertegenwoordigers van de ARS verliep op zo'n manier dat wij zelfs overwogen het onderzoek onder de Faro-slachtoffers geheel te staken. Ons bleek in gesprekken echter dat er een discrepantie was tussen de ‘eisen’ van de voorzitter en de ‘wensen’ van de overlevenden met wie wij contact hadden. Wij hebben echter ook na 1998 onvoldoende tijd gevonden om een nog meer uitgebreide analyse op beide enquêtes te plegen.

Het is te gemakkelijk om achteraf te zeggen dat de wijze van optreden van de voorzitter uiteindelijk heeft geleid tot het onvolledige resultaat. Dat is uiteraard onze eigen prioriteitsafweging geweest. Wel is het zo dat deze houding bij ons gaandeweg het enthousiasme voor het onderzoek deed tanen. Dit gevoegd bij discussies en twijfels over de representativiteit maakte dat wij slechts in beperkte mate verdere wetenschappelijke verspreiding van resultaten hebben geëntameerd. Wel hebben wij tijdens verschillende congressen (Singapore, Utrecht) verslag gedaan van de belangrijkste resultaten van het onderzoek, maar dat laat onverlet dat wij te weinig met de resultaten van de enquêtes hebben gedaan.

[k3]13.4.3 De gevolgen van de ramp: een combinatie van factoren

[k4]Lichamelijk en psychisch welzijn

Met de kennis over de lichamelijke situatie van de overlevenden van de Faro-ramp is een belangrijk deel van de problemen in de nafase te verklaren. Veel is (mede) te herleiden tot het feit dat inzittenden bij de vliegramp gewond zijn geraakt en nog jaren na de ramp dagelijks de fysieke gevolgen van de ramp met zich meedragen. Er blijkt een duidelijke relatie te bestaan tussen lichamelijk en geestelijk welzijn enerzijds en verandering in werksituatie en (tevredenheid over) juridische afhandeling anderzijds.

[k4]Werk en financiën

Waarschijnlijk hebben de meest schokkende bevindingen uit het enquête-onderzoek betrekking op de werksituatie en de daarmee verbandhoudende financiële gevolgen. De verandering in de maatschappelijke functie c.q. werksituatie was een van de (voornaamste) redenen, waardoor de respondenten een verandering in hun financiële situatie ondervonden. Daarmee blijkt deze ramp niet alleen een emotionele en stressvolle gebeurtenis van de eerste orde, maar ook een gebeurtenis, die bij velen op maatschappelijk gebied en met betrekking tot het werk, grote gevolgen had. Uit een nadere analyse blijkt dat juist inzittenden die gewond raakten, een verandering (c.q. verslechtering) van hun werksituatie hebben ervaren en daarmee een verslechtering van hun financiële situatie ondervonden. Niet verrassend bleek daarbij: hoe zwaarder gewond hoe groter de gevolgen.

[k4]Juridische afhandeling

Uit de enquêtes blijkt daarnaast een afnemende tevredenheid over de juridische afwikkeling van de ramp. Het duurde lang, de immateriële schade werd niet adequaat vergoed en er was sprake van een groeiend aantal spijtoptanten (personen die eerst tekenden en later spijt kregen). Velen onderschreven de stelling dat 'de ramp na de ramp' in zeker zin tot een groter trauma heeft geleid dan de ramp zelf. Er lijkt er een direct verband te bestaan tussen de kwaliteit van de juridische en materiële (na)zorg, en de psychische verwerking van de ramp. Een soepel verlopende en tot tevredenheid stemmende afhandeling kan bijdragen aan de verwerking, terwijl vele materiële tegenslagen, onduidelijkheid over de oorzaak van de ramp en een moeizaam proces van schadeafhandeling, de psychische verwerking nog eens extra onder druk zetten. De betekenis van niet-psychische gevolgen lijken te zijn onderschat.

[k3]13.4.4 De oorzaak van de ramp

Bij rampen die veroorzaakt zijn door een niet-natuurlijke oorzaak ('man-made disaster') ontstaat vaak veel onrust over de oorzaak en het onderzoek naar de oorzaak. Daarbij blijkt dat thans een groter belang aan onderzoeksrapporten wordt gehecht dan vroeger. Rampen worden niet meer als

‘act of God’, een noodlottige samenloop van omstandigheden geaccepteerd. Betrokkenen laten zich niet meer gemakkelijk met een kluitje in het riet sturen. Er worden, vaak door media geïnitieerd, veel meer vragen gesteld over het hoe en waarom en wie daarvoor primair verantwoordelijk is.

Veel overlevenden, nabestaanden en andere direct betrokkenen volgen dus de ontwikkelingen rond het onderzoek, dat na een calamiteit of ramp wordt verricht, met grote interesse. Daarbij willen juist degenen die een ramp overleven, mede ten behoeve van het onderzoek, hun verhaal doen. Zij waren er immers bij, hebben indrukken over de laatste minuten en seconden voor dat de ramp zich voltrok en hebben soms ideeën over de (samen)loop der gebeurtenissen.

De oorzaak van de Faro-ramp is tot op de dag van vandaag onduidelijk. Het rapport van de Portugezen, dat vooral nadruk legt op de verantwoordelijkheid van de gezagsvoerder, en de rapporten van de RLD, die juist richting de windshield en de rol van de Portugese luchthaven wijst, spreken elkaar tegen. Uit beide enquêtes blijkt de frustratie bij overlevenden over het gehele onderzoeksproces na de ramp. Men twijfelt sterk over de objectiviteit van de bevindingen en vindt dat de verhalen van de overlevenden zijn genegeerd. De scores voor de RLD (een 2,5) en het Portugese onderzoek (5,6) spreken hierbij boekdelen.

De eerste voorzitter van de ARS, de heer Soteman, heeft destijds veel energie gestoken in de analyse van beide rapporten. Toen hij na twee jaar voorzitterschap van de ARS de hamer overdroeg aan de heer Batenburg had hij een dik rapport geschreven: ‘De tweede nota’. Met dit rapport wilde hij bewerkstelligen dat een onafhankelijk onderzoek zou plaatsvinden naar de oorzaak van de Faro-ramp. Het RLD-rapport deugde niet en het Portugese rapport was uiteindelijk Portugees. Hij concludeerde, in lijn met het Portugese rapport, dat het ongeluk te vermijden was geweest en dat de piloot, gezien de weersomstandigheden, eigenlijk nooit op Faro had mogen landen. Commerciële druk maakte van deze pleziervlucht een rampvlucht.

Ook zijn opvolger de heer Batenburg zou in de Faro-nieuwsbrief nog regelmatig aandacht besteden aan zaken omtrent het onderzoek naar de oorzaak. Toch zouden al deze inspanningen van de ARS niet leiden tot een vervolgonderzoek. De Raad voor de Transportveiligheid heeft de vele onduidelijkheden over deze ramp nooit opgepakt. Dit in tegenstelling tot de Herculesramp, die de Raad wel opnieuw gaat onderzoeken. Waarom de ene vlieg-ramp wel en de ander niet, is op zijn minst vreemd te noemen. Er is immers over beide beroering ontstaan. Tegen deze achtergrond is het dan ook niet verwonderlijk dat de respondenten ‘het achterhalen van de oorzaak’ als de belangrijkste taak van de Anthony Ruijs Stichting benoemen.

[k3]13.4.5 Martinair en de ANWB

Als er in het kader van de Faro-ramp twee namen van organisaties veel genoemd worden dan zijn het wel Martinair en de ANWB. Martinair uiteraard als de eigenaar van het vliegtuig dat die noodlottige landing maakte op Faro. De ANWB omdat zij na enkele dagen de collectieve belangenbehartiger werd van de slachtoffers van het vliegtuig. Met vertegenwoordigers van beide organisaties hebben wij in het kader van deze enquête indertijd gesprekken gevoerd.

Na de ramp sprak de toenmalige directeur en oprichter van Martinair, de heer Schröder, op een herdenkingsdienst in ***Amsterdam?*** bemoedigende woorden in de richting van de overlevenden en nabestaanden van de ramp. Hij zei ‘een helpende hand te bieden, zolang daar behoefte aan is’. Het is ontegenzeggelijk zo dat Martinair na de ramp uiteenlopende activiteiten heeft ontplooid in de richting van overlevenden en nabestaanden. Zo werd een contactteam gevormd, werden gewonde passagiers bezocht, verstrekten men een voorschot van f 10.000 aan

alle passagiers en nabestaanden, vonden er enkele bezoek- en telefoonrondes plaats en werd het Faro-steunfonds (drie miljoen gulden) ingesteld.

Uit de twee enquêtes onder overlevenden en nabestaanden komt naar voren dat gaandeweg het oordeel over Martinair duidelijk negatiever is geworden. Aanvankelijk bestond er tevredenheid bij de respondenten over de eerste ondersteuning door Martinair. Ruim 40% geeft aan dat de eerste ondersteuning (bestaande uit onder andere huisbezoeken, een telefonische enquête, het beschikbaar stellen van vervoer naar ziekenhuizen en begeleiding bij vliegreizen) goed was. Een zelfde percentage was daarover echter minder tevreden. Vooral over het 24-uurs telefoonnummer van Martinair was men minder te spreken. Van degenen die trachtten het nummer te bellen, zeiden enkelen dit tevergeefs te hebben gedaan, of geen of een nauwelijks adequaat antwoord te hebben gekregen.

Over de wijze van de schadeafhandeling door Martinair is eind 1995 slechts een op de zeven respondenten tevreden. Bijna tweederde is, veelal sterk, ontevreden. Martinair heeft de belofte van de helpende hand op de schouder duidelijk niet waargemaakt, aldus een ruime meerderheid van de respondenten (74%). Men was van mening dat ‘de hand op de schouder’ meer een praatje voor de televisiecamera’s was dan dat het management dit nu daadwerkelijk heeft geconcretiseerd. Daarbij stak het de overlevenden des te meer dat juist Schröder als een soort van ervaringsdeskundige optrad ten tijde van de Herculesramp. Een overlevende schreef ons hierover ‘Ervaring? Met mensen onder de grond stoppen zeker’.

In de tweede enquête wordt deze negatieve spiraal doorgezet. Het gemiddelde oordeel over Martinair is uitgedrukt in een cijfer een 3,2 (bij de inzittenden: 3,4). Vier op de tien respondenten geven aan dat hun oordeel over Martinair tussen 1995 en 1998 in negatieve zin is bijgesteld. Waar is dat sterk negatieve oordeel nu op gebaseerd? Hoewel daar niet direct naar gevraagd is, lijken verschillende factoren een rol te spelen.

Ten eerste wordt Martinair door slachtoffers van de ramp als ‘de schuldige’ gezien. Het was een Martinair-vliegtuig met een Martinair-piloot. Het is buitengewoon moeilijk c.q. onmogelijk om het als ‘schuldige’ na afloop van een ramp in de ogen van de direct betrokkenen goed te doen. Wat je ook doet, altijd zal er - terecht of onterecht - kritiek ontstaan. Ten tweede speelt het onderzoek naar de oorzaak een rol. Verhalen over de toedracht van de ramp en de schimmige onderzoeksprocessen waarbij Nederlandse en Portugese rapporten elkaar duidelijk tegenspreken, versterkten het beeld dat er ‘een luchtje’ aan de ramp zit. Daarmee was uiteraard direct Martinair in beeld. Ten derde speelt de afzijdige rol van de overheid (mede als gevolg van de aard van de ramp) een rol. Omdat de overheid zich afzijdig hield, kwam er een grotere rol bij Martinair te liggen en werd daarmee ook meer van Martinair verwacht. Ten vierde, en daarmee zal een deel van de kritiek wel terecht zijn, zijn door Schröder c.q. Martinair ook hoge verwachtingen gewekt, die niet voor iedereen zijn waargemaakt. Sommige personen kregen veel voor elkaar, maar anderen deden langdurig tevergeefs een beroep op Martinair. Ten slotte speelt de juridisering van het gehele proces rond de schadeafhandeling en schuldvraag een rol van betekenis. De belangen van Martinair waren reeds vanaf het begin in belangrijke mate contrair aan de belangen van de slachtoffers. Martinair en slachtoffers kwamen meer en meer tegenover elkaar te staan. Daarmee juridiseerde het proces ook meer en meer. Onderzoekers en rechters moesten uitspraken doen over schuld en verantwoordelijkheid. Advocaten behandelden de belangen van de betrokken partijen. Daarmee ontstaat een proces waar Erikson kritisch over schrijft: ***niet af***

De tweede organisatie die in de nafase van de Faro-ramp een prominente rol heeft gespeeld, is de ANWB. De ANWB was reeds direct na de ramp betrokken bij de repatriëring en vanaf de eerste

uren speelde de SOS-hulpdienst van de ANWB een rol bij de informatievoorziening. Aangezien vele inzittenden lid waren van de ANWB, en de ANWB aan haar leden kostenloze rechtsbijstand verstrekke voor ongevallen in het buitenland (niet veroorzaakt door auto's), was het niet zo vreemd dat de ANWB na een week aan alle inzittenden aanbood om hen van rechtsbijstand te voorzien. Dat werd ook publiek gemaakt. Uiteindelijk behartigde de ANWB de belangen van zo'n 285 zitplaatsen. Later zou een deel daarvan zelf een advocaat zoeken.

In de eerste maanden van 1993 organiseerde de ANWB enkele voorlichtingsbijeenkomsten waar de aanwezigen geïnformeerd werden over de juridische processen. Bij deze bijeenkomsten waren medewerkers van het bureau Slachtofferhulp aanwezig en enkele advocaten van een kantoor, dat door de ANWB was ingehuurd om aan de slachtoffer juridische bijstand te verlenen. Na deze sessies kregen de ANWB-advocaten elk een groep van zo'n 40 tot 50 individuen om voor hen de belangen te behartigen. Hierbij ging het om materiele schade, inkomensschade, onkosten, lichamelijke materiele schade en psychische schade. In een latere fase werden door de ANWB nog twee van dergelijke bijeenkomsten georganiseerd.

Kort na de ramp werd het de ANWB reeds duidelijk dat de psychische schade van deze gebeurtenis groter was dan op grond van vergelijkbare situaties (auto-ongevallen) was te verwachten. Om de psychische schade te kwantificeren, werd in overleg met een tweetal Amsterdamse psychiaters, een vragenlijst opgesteld die als basis kon dienen om een zekere objectivering aan te brengen in de psychische schade. Naarmate meer psychische nood werd vastgesteld, werd een hoger bedrag geëist. De spreiding liep van f 10.000 tot f 50.000. Dit bedrag werd opgeteld bij het geheel aan de materiele schade (inclusief inkomensderving).

Uiteindelijk varieerden de uitbetalingen van het geheel aan materiele en immateriele schade; waarbij een maximum gold van fl 250.000. Een deel van de nabestaanden ontving geld uit het ***Faro-steunfonds? *** omdat deze niet in aanmerking konden komen voor smartengeld.

In de vaststellingsovereenkomst (finale kwijting) werd vastgelegd dat de slachtoffers niet mochten communiceren over het vastgestelde bedrag. De ANWB tilde hier echter niet zo zwaar. In een gesprek met ons gaf men aan dat deze voorwaarde juridisch toch niet veel betekenis had (vrijheid van meningsuiting, welke sancties?). Er kon mogelijk alleen mee voorkomen worden dat er een papagaaiencircuit zou ontstaan waarbij de een aangaf f 200.000 en de ander 'slechts' f 45.000 te hebben ontvangen.

Van de respondenten is een groot aantal achteraf niet zo tevreden over de ANWB. Het aanvankelijke enthousiasme dat er een onafhankelijke organisatie was die collectief voor de belangen van de overlevenden en nabestaanden opkwam, is in de loop der tijd onder druk komen te staan. Met enige regelmaat werd bijvoorbeeld in het blad van overlevenden en nabestaanden van de ARS, gewezen op mogelijke belangenverstrengeling. Allereerst zou de ANWB flink verdienen aan hun rechtsbijstandactiviteiten, maar, en dat was belangrijker, de ANWB had een zo goede en stevige relatie met Martinair, dat ze die nooit in de waagschaal zouden zetten. De frequente gipsvluchten van de ANWB werden immers door Martinair uitgevoerd. Met enige regelmaat bood de ANWB in haar lijfblad vakantie-reizen aan waarbij gebruik werd gemaakt van luchtvaartmaatschappij Martinair.

[k4] Rol advocaten

Gedurende de jaren na de ramp neemt de tevredenheid over de ANWB duidelijk af. Terwijl aanvankelijk een ruime meerderheid tevreden was over de ANWB als collectieve belangenbehartiger verminderde later het enthousiasme. De ANWB maakte gebruik van Van

Boekel De Neree te Amsterdam. Bij dit kantoor waren de heren Bunjes en Vreede goed thuis in het lucht- en schadevergoedingsrecht.⁵ Bij veel overlevenden bestond, zeker de eerste jaren, duidelijk vertrouwen in beide advocaten. In zijn afscheidsbrief, na twee jaar voorzitterschap, sprak voorzitter Soteman van de ARS duidelijk positief over beiden. Toch zou de naam van Bunjes, ook in de enquêtes, enkele keren in negatieve zin terugkeren.

In de Faro-nieuwsbrief (oktober 1999) deden twee ouders van een omgekomen dochter hun verhaal over de betreffende advocaat. Gaandeweg de financiële en juridische afwikkeling kruisten zij de degen met Bunjes, die zich naar hun idee misdroeg. Zij dienden een klacht in tegen Bunjes die onmiddellijk reageerde met een brief waarin hij aangaf 'dat wanneer wij hem schade zouden berokkenen, hij deze schade zou verhalen'. Deze dreigbrief vonden betreffende ouders klachtwaardig en meldden dat vervolgens ook bij de Deken. Uiteindelijk deed de Raad van Discipline uitspraak over deze kwestie en achtte de meeste klachten jegens Bunjes gegrond.

[k3]13.4.6 Zelfhulporganisatie(s)

Zelfhulporganisaties na rampen zijn een relatief nieuw verschijnsel. In het verdere verleden kwamen dergelijke organisaties niet voor. Pas toen in het midden van de jaren tachtig Engeland 'geteisterd' werd door rampen, kregen deze organisaties een duidelijke rol en werd een voorbeeld gezet. Zo behartigde de Harold Family Association jarenlang op verschillende fronten de belangen van overlevenden van deze bootramp. De vereniging trachtte tot aan het Old Baileys het management van Townsend Thoresen te vervolgen vanwege 'corporate manslaughter'. Eerder had de onafhankelijke onderzoeksrechter Sir Justice Sheen immers geconcludeerd dat niet alleen enkele individuen, maar ook het management van Townsend Thoresen was 'infected with a disease of sloppiness'. Toch zou de rechter de claim 'corporate manslaughter' een stap te ver vinden.

In de tweede enquête hebben wij de respondenten enkele vragen gesteld over de ARS. Daaruit bleek dat de meesten redelijk tot behoorlijk tevreden waren over de ARS. Het meest opvallende antwoord volgde op de vraag welke functie de ARS zou dienen te vervullen. Bijna drie op de vier respondenten noemden het achterhalen van de oorzaak van de ramp als het belangrijkste doel. Daarnaast werden het ondersteunen van de contacten, het bevorderen van de luchtveiligheid en de collectieve belangenbehartiging genoemd.

Daarmee komen wij op een belangrijk probleem van dergelijke zelfhulporganisaties. De ARS dient, zoals dat vaker het geval is, totaal verschillende doelen na te streven die niet altijd goed te combineren zijn. Sommigen zullen afhaken omdat men maar op het onderzoek naar de oorzaak gefocust blijft en de functie van lotgenootschap verwaarloosd wordt. Anderen zien het juist andersom. Daarbij speelt mee dat sommigen na een zekere periode 'genoeg' hebben van de ramp en het al dan niet volledig hebben verwerkt, terwijl er voor anderen nooit genoeg aandacht kan zijn voor de gebeurtenis, contacten met lotgenoten, e.d. Dat betekent dat het vrijwel onmogelijk is dat eenieder langdurig tevreden is over een zelfhulporganisatie. Sommigen zullen immers het ontstijgen van de groep als een belangrijke overwinning zien.

[k3]13.4.7 De overheid

De overheid speelt geen al te positieve rol in relatie tot de Faro-ramp. Het begon al tijdens een persconferentie waar de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Maij-Weggen

⁵ Zie brief ANWB, 30/12/1992 aan overlevenden van de ramp.

direct naast de heer Schröder plaatsnam. Daarmee werd de suggestie gewekt dat de overheid het verhaal van Schröder (over windshield als oorzaak van de ramp) onderschreef.

In 1994 maakte de toenmalige staatssecretaris van Volksgezondheid bekend dat hij met betrekking tot de nazorg vanuit VWS alsnog actief stappen zou zetten. Daar is uiteindelijk weinig van gebleken. De overheid is op relatief grote afstand gebleven. Uit de enquêtes spreekt nauwelijks vertrouwen in de (rijks)overheid. De kritiek richt zich vooral op een tweetal zaken. Ten eerste heeft de overheid in de ogen van de respondenten met betrekking tot het onderzoek naar de oorzaak van de ramp volledig gefaald. Een 2,5 als cijfer voor de RLD spreekt hier boekdelen. Inzittenden hebben vooral het idee dat er nooit gebruik is gemaakt van hun ervaringen en beleving. Wij kunnen de respondenten daarin tot op zekere hoogte gelijk geven. Het blijft kwetsend dat de rapporten van de RLD en van de Portugezen zo sterk uiteen lopen en dat de overheid nadien nauwelijks activiteiten heeft ondernomen om deze discrepantie te verklaren c.q. te verkleinen. Juist de overheid of de politiek (Tweede Kamer) had op dit punt meer initiatief kunnen tonen.

Ten tweede heeft de overheid veel te weinig activiteiten ontplooid op het terrein van nazorg en de overlevenden veel te veel in de kou laten staan. Er heeft geen centrale coördinatie vanuit de overheid plaatsgevonden. Kritiek die de enquêtecommissie Bijlmerramp uitte over de nazorg en de rol van de overheid na de Bijlmerramp is nog in versterkte mate van toepassing op de nazorg aan slachtoffers van de Faro-ramp.

Tegelijkertijd kunnen wij in 2002 constateren dat thans op beide punten - bij een eventuele nieuwe ramp - belangrijke ontwikkelingen zichtbaar zijn c.q. hebben plaatsgevonden. Onderzoek naar de oorzaak van de crash, zoals in 1992 is aangevangen, zal nooit meer op een dergelijke wijze geschieden. Ervaringen na Enschede en Volendam en lessen uit het verleden hebben geleid tot een sterke institutionalisering van dit onderdeel in de rampenbestrijding. Binnenkort wordt een nieuwe commissie voor rampen in het leven geroepen die onafhankelijk en professioneel dergelijke calamiteiten zou moeten onderzoeken. Ook op het gebied van de nazorg heeft de overheid haar lessen wel enigszins geleerd. Hoewel de resultaten nog niet beschikbaar zijn, lijkt het erop dat de organisatie van de nazorg na de rampen in Enschede en Volendam grote vooruitgang heeft geboekt, in vergelijking met 1992.

[k2]Ten slotte

Met dit uitgebreide verslag van beide enquêtes en de daarbij gevoegde slotbeschouwingen hebben wij getracht de nafase van de Faro-ramp en de context waarin deze plaats had, nader te duiden.

De waarde van dit onderzoek is niet primair gelegen in de representativiteit, maar in de constatering dat een groep overlevenden van een ramp zo langdurig vele soorten van problemen kende. Daarbij speelt zeer waarschijnlijk de mate van lichamelijke verwondingen als gevolg van de crash een belangrijke rol. Gesteld kan worden dat juist de enquêtes laten zien dat Cor ten Hove geen uitzonderlijk persoon is, maar dat zijn verhaal representatief is voor een redelijk grote groep overlevenden van de Faro-ramp die (ernstig) gewond raakte tijdens de crash.

Als gevolg van de tijd, de plaats en aard van het ongeval is deze groep langdurig gedupeerden relatief anoniem gebleven. Het is opvallend onbekend gebleven dat een zo'n grote groep overlevenden van de Faro-ramp relatief veel chronische problemen heeft ondervonden. De constatering van de ANWB, reeds kort na de ramp, dat er door de crash in Portugal meer dan verwacht psychische schade was aangebracht, zou - het is uiteraard achteraf pratend - eerder tot brede alertheid geleid moeten hebben. Nu is een relatief slepend proces ontstaan waarbij

afzonderlijke overlevenden elk hun eigen weg hebben moeten vinden en door schade en schande wijs moesten worden. Enige vorm van centraal gestuurde coördinatie zou in dit geval, waar eenieder (overheid, Martinair, ANWB en anderen) zo min mogelijk verantwoordelijkheid wilde c.q. kon dragen, juist van grote betekenis geweest zijn.

[h]14 Over de oorzaak en lessen - nabeschouwingen

[citaat] 'Machteloosheid voert tot razernij'

Anna Enquist in de SIRE campagne 'De maatschappij, dat ben jij' [einde citaat]

In dit laatste hoofdstuk wil ik voor mezelf de balans opmaken en proberen een aantal rode draden van de laatste tien jaar van mijn leven bij elkaar te krijgen. Deze ambitie zal ik nooit geheel waar kunnen maken, maar ik kan ten minste zeggen dat ik het geprobeerd heb. Daarmee wil ik proberen een aantal ervaringen van deze periode te vertalen in lessen. Lessen uit de praktijk van een overlevende van een vlieg-ramp. Lessen over de ramp na de ramp. In het hoofdstuk dat de enquêteresultaten weergeeft, zijn op basis van die gegevens reeds verschillende conclusies getrokken. Ik wil dat niet overdoen, maar op basis van $n = 1$, de ervaringen van één overlevende van een ramp, mijn ervaringen, proberen enkele leermomenten aan te geven.

In de jaren na de ramp heb ik met velen gesproken over de Faro-ramp, gelezen en gehoord over rampen en het leven en omgaan met, zoals dat in de literatuur dan wel wordt genoemd, traumatische ervaringen. Daarnaast heb ik door de crash levenservaringen opgedaan die ik mogelijk niet of op een andere wijze zou hebben opgedaan als wij toevallig niet in dat vliegtuig zouden hebben gezeten. Avatar, cursussen overwinnen van vliegangst, gesprekken met de AMC-psiater maar ook de vele contacten met tientallen artsen, advocaten en andere, ook zogenaamde, deskundigen hebben mij veel geleerd. Soms hoe het moet maar vaak ook hoe het niet moet.

Met dit alles hoop ik dat dit boek dat ik eigenlijk vooral voor mezelf geschreven heb om van mezelf af te schrijven anderen die in vergelijkbare positie komen of zijn geraakt iets mee geeft. Een tip of meer begrip. Anderen en ook de omgeving van anderen, zodat ook deze familieleden, vrienden of bekenden al lezend toch enige idee krijgen wat een situatie als deze met een mens kan doen. Hoewel ik sinds 1992 mezelf lang heb voorgehouden dat Cor ten Hove niet veranderd is, is er wel degelijk veel veranderd.

Daarnaast wil ik in dit hoofdstuk ingaan op thema's die ik hiervoor nog slechts weinig besproken heb, namelijk de oorzaak, het onderzoek naar de oorzaak, de relatie hiervan met de schadeafwikkeling en de rol van de overheid en andere organisaties. Daarbij gaat het niet alleen om de feiten, maar ook om de beelden, hoe door mij, maar ongetwijfeld ook door vele andere medeslachtoffers, wordt aangekeken tegen Martinair en anderen. Het boek is dus ook bedoeld voor de Martin Schröders van deze wereld. Ik heb zelfs overwogen het boek te zijner tijd aan hem te gaan aanbieden, maar dat vond ik toch wat te veel eer. Rampen, maar ook de kleinere ongevallen hebben altijd een oorzaak. Bij oorzaken horen schuldigen of op zijn minst verantwoordelijken. Zij die (al dan niet mede) de verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid. Bij deze groep schaar ik ook de gemeentelijke instellingen en de ministeries die dan wel te maken hebben met het voorkomen van rampen en ongevallen dan wel mogelijk met een persoon als ik te maken hebben of krijgen.

[k2]14.1 De oorzaak

Over de oorzaak van de crash is een apart boek te schrijven. De dag na de ramp meldde de heer Schröder op een persconferentie al, vreemd genoeg vergezeld van de minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Maij Weggen, dat windshear - een windstoot - waarschijnlijk de oorzaak van de ramp was en dat de bemanning noch de verkeersleiding iets te verwijten was. Terecht werd kritisch gereageerd op deze veel te vroeg getrokken conclusies. 'Hij wil kennelijk benadrukken dat de veiligheid bij Martinair in goede handen is en dat er gevlogen wordt met

uitstekende piloten en vliegtuigen die in goede staat verkeren (prof. H.A. Wassenbergh, hoogleraar Lucht- en ruimterecht in Trouw, 24 december 1992)'.

Mijn eigen indruk was veeleer dat de windshear hooguit de nekslag gaf na een vlucht waarin de laatste 10 tot 15 minuten dramatisch verliepen. In deze minuten raakte ik steeds ongeruster door extreme hoogtecorrecties en een geratel in de linkermotor. Yvonne en ik konden slechts angstig elkaars hand vasthouden. De crash zelf, bij de vierde hoogtecorrectie, was eerder een opluchting dan een verrassing.

Na dit dramatische einde van de vlucht zaten velen met spanning te wachten op de uiteindelijke evaluaties en rapporten van de crash. Onder aanvoering van Rob Sötemann werden acties ondernomen. Grote lijsten met vragen over de oorzaak worden opgesteld. Passagiers die daar prijs opstelden, zouden door medewerkers van de rijkspolitie gehoord worden. Uiteindelijk moest tot 1994 gewacht worden vooraleer uiteindelijk het Portugese onderzoeksrapport verscheen. Voor mij was het steeds de vraag of de crash vermijdbaar was. Hopelijk zou dit rapport het antwoord geven. Was deze vlucht nu normaal, met een onverwachte rampzalige afloop of abnormaal, met een bijna onontkoombare rampzalige afloop.

Het rapport zegt over de calamiteit onder andere:

- op 21 december 1992 voerde een DC-10 30F, registratienummer PH-MBN met aan boord 327 passagiers en 13 bemanningsleden, een landingsbenadering uit voor baan 11 van het vliegveld Faro;
- een actieve onweersbui naderde het vliegveld;
- het vliegtuig maakte een harde landing op de linkerkant van baan 11;
- het rechterlandingsgestel brak, gevolgd door het afbreken van de romp van de rechtervleugel waardoor een draaiing van het vliegtuig om zijn lengteas ontstond;
- het vliegtuig gleed naar rechts en van de landingsbaan af, het brak in twee gedeelten en vloog in brand;
- twee stewardessen en 54 passagiers kwamen om.

De commissie concludeert dat het ongeluk het gevolg is van een combinatie van twee factoren:

- de hoge daalsnelheid in de laatste fase van de nadering en de landing op het rechter landingsgestel die de limieten van het vliegtuig overschreden;
- de dwarswind tijdens de laatste fase van nadering en de landing die de limieten van het vliegtuig overschreed.

Als je als lezer je beperkt tot deze constatering is de windstoot, of in ieder geval het slechte weer de oorzaak van de crash. Het rapport is duidelijk niet bedoeld om de individuele of collectieve verantwoordelijkheid te bepalen. Nauwkeuriger lezing van het volledige onderzoeksrapport bevestigt mij echter in mijn mening dat de vlucht vanaf het vertrek in Schiphol niet normaal was met een bijna onontkoombare rampzalige afloop. Zo noemt de commissie in het rapport gaandeweg verschillende aanvullende omstandigheden van het ongeluk:

- de instabiele nadering;
- de voortijdige en volgehouden vermindering van het motorvermogen, waarschijnlijk als gevolg van het handelen van de bemanning;
- de onjuist verstrekte windinformatie door de verkeersleiding;
- de afwezigheid van een naderingslichtensysteem;
- de onjuiste interpretatie door de bemanning van de condities van de landingsbaan;

- de CWS-stand (deel van het automatisch besturingssysteem) die is afgezet op een hoogte van 80 ft RA, waardoor het vliegtuig in een kritieke fase van de landing handmatig bestuurd werd;
- de vertraagde actie van de bemanning om het motorvermogen te vergroten;
- de vermindering van het stijgvermogen als gevolg van de zware buien.

Daarnaast valt al lezend op dat het rapport de nodige tegenstrijdigheden en open einden bevat. Sommige zaken zijn wel, en andere weer niet onderzocht. Zo krijgen we van het personeel in de toren de laatste acht dagschema's, maar van de bemanning wordt slechts iets algemeen over hun laatste drie werkdagen geschreven. Van de bemanning weten wij dat de copiloot, die tijdens de crash het toestel bestuurde, in 1992 nog niet op Faro had gevlogen. Door de gezagvoerder werd geadviseerd een 'harde' landing te maken volgens de onderzoekscommissie, om aquaplaning op de natte (en nogal korte) landingsbaan te voorkomen. De benodigde remweg van de DC-10 was onder de heersende weersomstandigheden te lang voor de landingsbaan. Ook weten wij dat de *thrust reverser* (remmotor) voor het vertrek defect was, hetgeen een vertraging bij vertrek van 40 minuten gaf. Ten slotte bevreemdt het mij dat er nergens uitgebreider wordt ingegaan op de constatering van de brandweer dat zij reeds voor de landing een explosie hoorden, het toestel door vlammen omgeven zagen, alarm sloegen en met de wagens uitreden.

Het gehele rapport roept al met al minstens zo veel vragen op als er antwoorden worden gegeven. Uit niets komt naar voren dat de getuigenissen van de inzittenden en anderen gebruikt zijn bij de opstelling van het rapport. Er wordt niets gezegd over de linkermotor die ik en andere inzittenden hoorden aanlopen en ratelen; er wordt zelfs uitgesloten dat de deur die ik en anderen hebben gebruikt om uit het toestel te komen toegankelijk was. Goed onderzoek naar een vliegtuigongeval heeft niet alleen aandacht voor luchtvaarttechnische aspecten, maar ook voor psychologische en organisatorische. Met name deze laatste twee aspecten komen niet of nauwelijks aan bod. De 'management en safety culture', een vast onderdeel van aandacht in onderzoeken van de NTSB (het Amerikaanse onderzoeksbureau dat dergelijke luchtvaartongevallen onderzoekt), van Martinair blijft onbesproken. De psychologie binnen de cockpit, onder andere waarom wilde de gezagvoerder de landing doorzetten zoals de onderzoekscommissie zich afvraagt, terwijl er toch verschillende negatieve signalen waren, vraagt zeker om nadere duiding.

Ik kan op basis van al deze zaken niet anders dan pleiten voor een onafhankelijk onderzoek naar de ramp om al deze vragen die bij mij, maar ook bij vele andere inzittenden, nabestaanden en anderen leven eens en voor altijd bevredigend te beantwoorden. Een dergelijk onderzoek moet dus niet verricht worden door de Raad voor de Luchtvaart dat de afgelopen jaren vooral bewezen heeft de Nederlandse verantwoordelijkheid bij luchtvaartongevallen weg te poetsen. Voor hen lijkt het in stand houden van een beeld van veiligheid belangrijker dan het echt onderzoeken van alle factoren die een rol spelen bij een calamiteit.

Het is logischer dit onderzoek te laten verrichten door Raad voor de Transportveiligheid. Deze raad kon immers ook na series onderzoeken nog een onderzoek starten naar de Herculesramp. Het zou in de rede liggen ook deze witte vlek in het Nederlands ramponderzoek in te vullen en onderzoek te starten naar deze ramp en de vele onbeantwoorde vragen. Nu zijn er juist door het gebrek aan een dergelijk onderzoek zoveel geruchten en spookverhalen in de wereld gekomen (bijvoorbeeld het toestel had wapens aan boord).

Ik hoop dat een goed en open onderzoek mij zal helpen om de crash weer een beetje verder achter mij te laten. Ik begrijp dat dat moeilijk zal worden, want ik zal waarschijnlijk alleen maar

tevreden zij wanneer zwart op wit komt te staan dat de crash vermijdbaar was en vooral het doen en laten van Martinair de echte oorzaak van de crash is. Maar mogelijk zal ik toch van een minder spectaculaire uitkomst - wel gebaseerd op een grondige analyse - enige steun krijgen.

[k2]14.2 De ramp na de ramp: een lang proces met horten en stoten
Een ramp is meer dan een gebeurtenis met een duidelijke kop en staart: een gebeurtenis met 'mooie' plaatjes. De legionellabesmetting in Bovenkarspel (Flora-ramp) werd een ramp omdat in een ziekenhuis ontdekt werd dat er een aantal mensen tegelijk op vergelijkbare wijze ziek waren en overleden en dat een legionellabesmetting daarvan de oorzaak was. Er werd landelijk alarm geslagen en meer personen werden getraceerd. Toen was sprake van een ramp. Als deze besmetting niet was ontdekt dan zou er geen Floraramp zijn geweest. Een ramp is dus geen ramp omdat er een duidelijk zichtbare gebeurtenis is; een ramp is een ramp omdat er ernstige gevolgen zijn. Een gebeurtenis wordt een ramp wanneer mensen overlijden en/of blijvende gevolgen hebben. Een ramp wordt mede ramp omdat er gevolgen zijn. Met gevolgen is er een nasleep: artsen, keuringsartsen, juristen, verzekeringen, sociale zekerheid en nog veel meer. Zonder ramp is er uiteraard ook geen ramp na de ramp. Ik wil graag de spreuk 'de ramp na de ramp is vaak ernstiger dan de ramp zelf' veranderen in: 'de ramp na de ramp verergert vaak de gevolgen van de eigenlijke ramp'.

Mijn ramp na de ramp begint eigenlijk niet als de eerste Portugese hulpverleners mij ondersteunen en helpen; mijn ramp na de ramp begint als de inmiddels uit Nederland overgevlogen hulpverleners ons gaan zeggen wat we wel en niet moeten doen. Op het moment dat wij van slachtoffer van een crash tot probleem voor anderen zijn geworden. Teruggekeerd in Nederland weet niemand naar welk ziekenhuis Yvonne moet. De informatievoorziening laat duidelijk te wensen over. In het ziekenhuis wordt mijn rugletsel toevallig ontdekt als ik als begeleider van Yvonne me aldaar meld. Van begeleider ben ik opeens de patiënt geworden. Dan begint voor mij medisch de ramp na de ramp. Een samenhangend medisch onderzoek dat rekening houdt met de mogelijke gevolgen van wat er met ons, als persoon en als groep, gebeurd is tijdens de crash, is er nooit geweest. Juridisch is sprake van een ramp na de ramp als de heer Schröder tijdens een persconferentie aangeeft dat een 'onverwachte windvlaag' de mogelijke oorzaak van de crash is. Hij had in het toestel moeten zitten dat laatste kwartier; dan had hij wel anders geweten.

De crash is voor mij een verschrikkelijke geestelijke en lichamelijke gebeurtenis waar ik ernstig letsel met ingrijpende gezondheidsklachten aan overhoud, waardoor ik het gevoel van veiligheid in mijn eigen lichaam en geest en in het leven van alledag ben verloren.

Mijn ramp na de ramp is het gevoel vernalen te worden door een systeem dat geen aandacht heeft voor de individualiteit van een 'slachtoffer'. Er werd meestal niet naar mijn, ook onuitgesproken, woorden geluisterd; mijn vragen werden niet gehoord of begrepen. De eigenlijke problemen werden niet onderkend. Mijn gevoel van vervreemding en onveiligheid werd vergroot; mijn gezondheidsklachten verergerden; ik voelde me buitengesloten door de samenleving en ik verloor het vertrouwen in de overheid en de rechtsstaat.

Realiseer dat ongevallen en rampen dramatische gebeurtenissen zijn die van velen een lange adem vragen. Veelvuldig zullen zich na een schokkende gebeurtenis in de nafase situaties voordoen die de situatie alleen maar verergeren. Er dient in een zo vroeg mogelijk stadium geanticipeerd te worden op deze mogelijke problemen. Begrip is hierbij onontbeerlijk.

[k2]14.3 Problemen hebben en het probleem zijn

Een les die ik uit deze gebeurtenissen heb gehaald is de constatering dat de overgang van een probleem hebben, naar een probleem zijn buitengewoon snel geschiedt. Op het ene moment ben je nog het slachtoffer van een crash en heb je daarmee een schokkende ervaring beleefd. Op het andere moment ben je al een probleem voor de Nederlandse hulpverlener. Dinsdag 22 december 1992 begint mijn ramp na de ramp. In een zaaltje in hotel Faro, waar we na de crash zijn opgevangen, merken we eigenlijk dat wij geen keuze hebben op welke manier wij naar Nederland terug gaan. De drie deskundigen achter de tafel lijken nauwelijks naar ons te luisteren.

Meer dan vier jaar later kom ik in 1997 weer terug in dat zaaltje. Op het moment dat ik er binnen loop, word ik weer overvallen door het machteloze gevoel van die ochtend. Nu, in 1997, kan ik eindelijk huilen om het machteloze gevoel van toen kwijt te raken.

Op de terugreis wordt veel aan symptoombestrijding gedaan (pillen, drank), maar is bijvoorbeeld niemand aanwezig van VALK (de training tegen vliegangst) om ons te begeleiden voor en tijdens de terugvlucht naar Nederland.

In een handleiding Slachtofferhulp (Midden-Limburg, 1993) die ik in 1994 onder ogen kreeg, las ik dat slachtoffers normale mensen zijn, die toevallig iets vreselijks hebben meegemaakt en daarop niet altijd een 'normale' reactie hebben. Meestal onderschatten mensen, dus ook slachtoffers, het effect van een misdrijf of verkeersongeval. Kenmerkend is juist de veelheid aan gevolgen op verschillende gebieden: lichamelijk, juridisch, financieel, psychisch en sociaal. Voor slachtoffers grijpen deze gevolgen in elkaar als een onontwarbare kluwen (pagina 38, handleiding). Al lezende bevestigde deze handleiding mijn conclusie dat ik niet het probleem was, maar dat ik grote problemen had.

Jarenlang gaf 'Nederland' mij echter het gevoel dat ik zelf het probleem was. Mijn individualiteit leek alleen maar lastig te zijn. Als 'gestoorde en bevooroordeelde waarnemer' werd er nauwelijks naar mij geluisterd; niet naar mijn ervaringen voor of na de crash en niet naar mijn gezondheidsklachten.

Voor je het weet ben je niet alleen slachtoffer van een schokkende gebeurtenis, maar word je door anderen al gezien als 'een nummer' of een probleem waarmee zij geconfronteerd worden. Je bent daarmee snel al een geval, een patiënt als alle anderen, waarmee de specifieke kenmerken en problemen van jouw patiënt-zijn gemakkelijk verdwijnen.

[k2]14.4 Professionals niet altijd even professioneel en te weinig integraal

Het onderzoek naar de gevolgen van de crash is vanaf het begin knullig verlopen. Zoals uitgebreid is aangegeven is er vooral, ook door mij, gereageerd op gevolgen van gevolgen van de crash. Er is nooit een totaal onderzoek bij Yvonne en mij verricht. Het is begrijpelijk dat dat niet in Faro gebeurde. Ik kan me ook voorstellen dat dat niet gelijk na aankomst op Schiphol is gebeurd, maar enige tijd later zou dat op zijn plaats zijn geweest. Martinair schreef ons al een paar dagen na de crash dat de mogelijkheid bestond dat in Portugal letsels over het hoofd waren gezien. Mijn rugletsel werd ook maar toevallig ontdekt. Later las ik dat Martinair toen ook al gewaarschuwd heeft voor langdurige rug- en nekklachten.

Nu vroegen wij om onderzoeken wanneer we ergens last van kregen of we ons ergens zorgen over maakten. Vaak was het dan nog een hele klus om de huisarts van de noodzaak van zo'n onderzoek te overtuigen. Voor mij is het de rode draad van de Nederlandse hulpverlening dat er onvoldoende aandacht is voor het individu en, dat er geen verbinding is tussen opeenvolgende schakels in de zorg. De hulpverlener doet wat hij als opdracht heeft, zonder naar de patiënt/slachtoffer als geheel te kijken.

Wat er had moeten gebeuren is dat een centrale begeleiding had uitgezocht wat er nu precies met het vliegtuig was gebeurd zodat er meer inzicht was aan welke krachten passagiers waren blootgesteld. Vervolgens was per passagier het mogelijk letsel bepaald en was er bij het totaalonderzoek steeds was gelet op deze mogelijke symptomen en problemen. Na de crash is echter geen uitwisseling geweest van informatie tussen behandelaars. Daardoor zijn ongetwijfeld geen of verkeerde lessen geleerd en zijn bepaalde gevolgen bij passagiers te laat getraceerd met alle gevolgen van dien.

[kader]Het is noodzakelijk dat er voor elk gewonde/slachtoffer na een ramp één aanspreekpunt komt. Daarmee kan worden voorkomen dat personen met een samengesteld letsel/ziektebeeld van het kastje naar de muur worden gestuurd.[einde kader]

[k2]14.5 De problemen van causaliteit

Causaliteit, of beter gezegd, het gebrek aan zekerheid omtrent causaliteit is een van de lastigste zaken in de gehele nafase. Welke problemen waarmee ik in de afgelopen jaren ben geconfronteerd zijn het rechtstreekse gevolg van de crash. Ik kan nog steeds blijven zeggen, vóór de crash was er niets mis, ná de crash begon ik mezelf en mijn gezondheid steeds meer te verliezen. Door de crash moet er iets gebeurd zijn. Ik kan altijd weer terug naar de crash om een mogelijke oorzaak van mijn problemen te ontdekken.

Hoe het een zich tot het ander verhoudt, is echter moeilijk vast te stellen. Voor mij is dat moeilijk, maar dat geldt uiteraard des te meer voor al degenen die vanuit hun professie een oordeel moesten geven over mijn gezondheid, mijn opgelopen schade, mijn mogelijkheden om te werken, etc. Tegelijkertijd hangt er wel veel af van hun oordelen over deze causaliteit. Rapporten van keuringsartsen hebben immers verstrekkende juridische consequenties.

Hoewel er nooit een goed antwoord op deze vraag is te geven, denk ik wel dat vergelijking met andere inzittenden en hun problemen als gevolg van de ramp, een bijdrage kan leveren. Door centrale begeleiding en centrale surveillance zouden de individuele gevolgen meer op elkaar kunnen worden betrokken en zouden er boven-individuele patronen kunnen worden vastgesteld. De beste jurist die ik deze periode tegen ben gekomen, Van der Mark (CMHF) en aan wie ik veel te danken heb, zei mij regelmatig: ‘Ten Hove je hebt gelijk. Maar of je gelijk krijgt is maar de vraag. En wanneer je al gelijk krijgt dan kost je dat waarschijnlijk veel te veel energie en geld. En al die energie en dat geld kun je veel beter gebruiken. Je moet accepteren dat in de praktijk onrecht vaak het grootst mogelijke recht is.’

[kader]Recht is een groot goed, maar in gevallen als deze is het een utopie dat ook volledig recht wordt gedaan. Problemen van causaliteit lijken meer in het nadeel dan in het voordeel van slachtoffers te werken, hetgeen opnieuw een vorm van onrecht genoemd kan worden.[einde kader]

[k2]14.6 Professionals en informatie

In de loop van de jaren ben ik bij tientallen soorten van artsen geweest. Daarnaast heb ik menig werkkamer van een advocaat en/of rechtshulpverlener gezien.

[kaderkop]Hoeveelheid artsenbezoeken

[kader]In de loop van de jaren ben ik bij een paar honderd keer bij diverse soorten artsen en dergelijke geweest, eenmalig of onder behandeling: ehbo-artsen, röntgenologen, fysiotherapeuten, neurologen, neuro-psychologen, psychotherapeuten, neuro-chirurg,

orthopedisch chirurg, algemeen chirurg, mensendieck therapeut, huisartsen, pijnbestrijdings-artsen, manueel arts, psychiaters, revalidatieartsen, internist, psycholoog en vliegangstpsycholoog, chiropractor, osteopaat, acupuncturist, podotherapeut, bio medisch arts, orthomanueel arts... Ongetwijfeld vergeet ik er een paar.

Daarnaast heb ik menig werkkamer van advocaat, rechtshulpverlener of verzekeringsarts gezien: schade-expert, onafhankelijk schade-expert, keuringsartsen, keuringszenuwarts, keuringspsychiater, keuringsorthopeed, socialezekerheidsarts, arbo-artsen, bedrijfsartsen, commissies van geneeskundigen, arbeidsdeskundigen, letselschadejuristen, letselschadeadvocaten, arbeidsrechtadvocaat, socialezekerheidsadvocaten, vakbondsjurist...[einde kader]

Dat betekent dat er zo langzamerhand een dossier over mij is dat vele, vele ordners omvat. In dat gehele proces van consults, keuringen en bezoeken ben ik met de regelmaat van de klok van het kastje naar de muur gestuurd. Artsen hadden hun oordeel al klaar; konden niets met mij aan of begonnen weer eens helemaal opnieuw.

Soms kreeg in geen en een andere keer kreeg ik wel gemakkelijk inzage in mijn eigen dossier. Verschillende keren waren dossiers ook verre van compleet en bleek reeds eerder aangedragen informatie niet verwerkt te zijn. Andersom kwam ook voor. Dan bleek tot mijn verrassing en soms zelfs ontzetting dat bepaalde files, ongevraagd en zelfs niet gemeld, ook naar een andere instantie of persoon waren gezonden. Als iets het vertrouwen in professionals schaadt, dan is het dat wel.

Ik was dan ook zeer geschokt nadat ik mijn ANWB-dossier had gekopieerd. Tot mijn verbazing was er in dit dossier een verslag opgenomen van de bedrijfsarts van mijn werkgever. Dit verslag was, zonder mijn medeweten aangevraagd en er was niet gemeld dat dit verslag was ontvangen. Aangezien dit verslag niet onverdeeld positief over mij was, was zonder mijn kennis de beeldvorming van de ANWB mede op dit verslag gebaseerd, zonder dat mijn mening over dit, naar mijn idee, slechte rapport, was gevraagd.

[kader]Het is van wezenlijk belang dat slachtoffers/patiënten steeds goed op de hoogte zijn van informatie en dossiers die over hun worden gemaakt. Zij moeten daarmee de ruimte hebben te kunnen reageren op deze informatie en dossiers.[einde kader]

[k2]14.7 Individuen en het collectief: naar een collectieve aanpak

Op diverse fronten is er een groot belang van een collectieve benadering, in die zin dat naast aandacht voor de individuele problemen er ook gezocht wordt naar de boven-individuele, de collectieve factoren die vele slachtoffers gemeen hebben.

Lotgenotencontacten hebben sowieso tot doel deze boven-individuele belangen te behartigen.

Niemand is vaak in staat een ander zo goed te helpen als degene die zelf een vergelijkbare situatie heeft meegemaakt of in 'hetzelfde schuitje zit'.

De ANWB valt te verwijten dat zij veel te weinig oog hebben gehad voor de collectieve aspecten. Men wilde alle schadezaken puur individueel behandelen. Passagiers werd zelfs verplicht aan te geven dat zij niet over hun overeenkomst met anderen zouden praten. De overeenkomsten tussen de slachtoffers werden niet gezocht. Dat gold ook voor de gehele keten van de zorg. Ook hier werd een ieder puur individueel behandeld en werd niet gezocht naar relevante overeenkomstige verschillen tussen verschillende inzittenden.

Het is met name de overheid te verwijten dat zij nooit initiatieven hebben genomen om te komen tot een collectieve aanpak. Zij, in concreto minister Hirsch Ballin, lieten zich al te gemakkelijk met een kluitje van Martinair in het riet sturen dat alles wel goed liep.

[kader]In de toekomst is het een vereiste dat een meer collectieve aanpak van de nazorg door de overheid wordt georganiseerd. Dat zal in belangrijke mate bijdragen problemen als na de FARO-ramp te voorkomen.[einde kader]

[k2]14.8 Dubbele petten als grote frustratie

Dubbele-pettenproblemen bij organisaties als Martinair en de ANWB, (in mindere mate) de overheid maar ook bepaalde groepen specialisten (keuringsartsen, advocaten) hebben mij de afgelopen jaren veelvuldig frustraties gegeven. Martinair kon als luchtvaartmaatschappij en direct betrokkene bij de ramp nooit tegelijkertijd hulpverlener zijn. Een hulpverlener moet de belangen van de hulpvrager voorop stellen en een onderneming moet het eigen belang voorop stellen. Een hulpverlener die geconfronteerd wordt met de boosheid van slachtoffers over de mogelijke oorzaak, kan niet tegelijkertijd in dienst zijn van Martinair. Daarnaast staat de rol van Martinair als schadevergoeder op gespannen voet met de hulpverlenersrol. Deze rollen allemaal combineren geeft onherroepelijk problemen.

De ANWB was tegelijkertijd verzekeraar, rechtshulpverlener, belangenbehartiger, uitgever (bijvoorbeeld het blad Verkeersrecht) en heeft nauwe banden met de landelijke organisatie Slachtofferhulp. Deze onzekerheid leidt tot (zoals ik dat wel noem) Hollandse toestanden. Slachtofferhulp deelt brochures uit van LSA. Deze LSA-advocaten werken echter ook vaak weer voor verzekeraars, waarmee het cirkeltje rond is.

Enkele LSA-advocaten hebben de stap inmiddels gezet om als ASP-advocaten (vereniging van Advocaten voor Slachtoffers van Personenschade) alleen maar voor slachtoffers te werken. Daarnaast zijn er ook letselschadebureaus als de Pals-groep die alleen voor slachtoffers werken. De overheid is controleur en toezichthouder voor de vliegveiligheid; is betrokken bij onderzoek na calamiteiten, is medeaandeelhouder van de KLM die weer mede-eigenaar van Martinair is en is weer eigenaar van Schiphol.

Goede scheiding van belangen en rollen - zeker van de overheid - is een eerste vereiste om niet ten minste een zweem van partijdigheid op te roepen.

[k2]14.9 Achterdocht en wantrouwen

‘Veel slachtoffers voelen zich dan ook voor de tweede keer slachtoffer als ze met de politie, het openbaar ministerie of hulpverlenende instanties in aanraking komen. Dit verschijnsel wordt secundaire victimisatie genoemd. Deze secundaire victimisatie vormt niet alleen een belemmering voor het verwerkingsproces, het leidt tot een verzwaring ervan. Het leidt bovendien tot een extra aantasting van het vertrouwen in anderen en in een rechtvaardige samenleving. Omdat het gewoon onmogelijk is een duidelijk beeld te hebben van de rol van alle medemensen delen de mensen de wereld in twee groepen in: medestanders en tegenstanders. Bij secundaire victimisatie blijken de medestanders zich plotseling als tegenstanders te gedragen. Op wie kun je wel vertrouwen? (bron: Handleiding slachtofferhulp, 1993).

Vele zaken hebben in de afgelopen jaren bijgedragen aan bij mij ontwikkelend achterdocht en wantrouwen. Ik zag steeds meer personen en organisaties als tegenstander. Hoewel ik rationeel weet dat ongetwijfeld het nodige achterdocht ten onrechte is ontstaan, weet ik tegelijkertijd ook dat er veel omstandigheden zijn geweest in deze jaren die tot dit wantrouwen welhaast

onvermijdelijk hebben versterkt. Achterdocht en wantrouwen ontstaan juist in situaties waar er gebrek aan openheid is en er nogal wat zaken onopgehelderd blijven. Uiteraard heeft veel achterdocht van doen met de oorzaak van de crash. Onvolledig onderzoek heeft bij mij de afgelopen jaren tot vragen geleid als:

- Hoe was het gesteld met de brandstofvoorraad?
- Waarom wordt er in het onderzoek niet ingegaan op de melding van de brandweer kort voor de ramp, de gesignaleerde explosie kort na de crash en de brand die nog anderhalf uur na de crash ontstond?
- Waar komt de olieachtige stof op mijn huid vandaan?
- Wat zat er in het vliegtuig?
- Waarom moest de gezagvoerder, ondanks negatieve signalen, zo nodig op Faro landen?
- Waarom verliet het vliegtuig Schiphol met een defecte remmotor?

Allemaal vragen die mogelijk soms een simpel antwoord zullen hebben, maar de antwoorden zijn nooit gegeven.

Wantrouwen is ook ontstaan over Martinair, de ANWB en de gehele schadeafwikkeling. Dat leidde bij mij tot vragen als:

- Waarom werd bij de schaderegeling niet gewerkt met wettelijke rente. Nu betekende ieder jaar uitstel van betaling feitelijk een lager uit te keren bedrag?
- Wie was de verzekeraar van Martinair?
- Is, en zo ja waarom, er aan Martinair meer verzekeringsgeld uitbetaald dan waarvoor Martinair verzekerd was?
- Wat en hoe waren alle relaties, zowel direct als indirect, tussen Martinair en de ANWB (zoals mogelijke gipsvluchtenleverancier en vluchtenverkoper)?

Veel slachtoffers van calamiteiten wegen elk woord op een goudschaaltje. Iedere vorm van mist geeft aanleiding tot achterdocht. Slechts openheid en eerlijkheid en begrip voor de positie van slachtoffers kunnen bijdragen deze verklaarbare processen van wantrouwen en achterdocht te beperken.

[k2]14.10 Lotgenoten

Lotgenoten zijn personen die een of meer gemeenschappelijke ervaringen hebben. Meestal wordt het begrip gekoppeld aan negatieve gebeurtenissen, maar eigenlijk zie ik veel meer contacten als lotgenotencontacten. De afgelopen jaren had ik niet alleen met Faro-overlevenden lotgenotencontacten, maar ook met de mede-outplacers bij Van Ede; mede-wao'ers bij de Stichting WAO-belangen en met whiplash- en andere patiënten in het MTC.

Lotgenotencontacten vervulden in ieder geval voor mij een zeer belangrijke rol. De crash heb ik door toeval overleefd; de nasleep van de crash dankzij mijn lotgenotencontacten, in het bijzonder met Yvonne. Wij weten dat ons gedrag na en voor de crash verschillend is. Stapje voor stapje helpen wij elkaar verder, vooral ook omdat wij bij elkaar vooruitgang zien. Dit alleen te moeten door maken lijkt mij haast onmogelijk.

Er wordt wel gezegd dat lotgenoten elkaars problemen alleen maar in stand houden en koesteren. Daar ben ik het niet mee eens. Mijn ervaringen met lotgenotencontacten zijn over het algemeen positief. Juist deze contacten brachten mij andere contacten, bijvoorbeeld met de neuropsycholoog en de AMC-psychiater.

Praten met en luisteren naar FARO-lotgenoten geeft mij veel herkenning en rust. Het onuitlegbare hoeft niet uitgelegd te worden. Daarmee wil ik niet zeggen dat ik onverdeeld positief ben over de Anthony Ruys Stichting. Meer en meer is de ARS een treur-en-zeurclub geworden, waar ik meer last dan gemak van heb. Het is de ARS niet gelukt een goede combinatie te vinden en te houden van enerzijds een groep die onderzoeken over de oorzaak van de crash goed begeleidt en stimuleert en de nabestaanden daarover informeert en opkomt voor de belangen van de nabestaanden en anderzijds een echte lotgenotenorganisatie van waaruit georganiseerd lotgenotencontacten worden gestimuleerd.

Deze functies wist de ARS de eerste periode onder Sötemann nog redelijk te vervullen. Toen wist men soms zaken onder de aandacht te krijgen en bracht men zelfstandig zaken, bijvoorbeeld het Portugese rapport, naar buiten. De latere jaren werd het vooral een razende ARS die tegen alles wat Martinair, Schröder en ANWB heette, ten strijde ging. De jaarlijkse nieuwsbrief werd een zich herhalende klaagzang.

De tweede functie is na 1994 nooit goed uit de verf gekomen. Slechts door enkele initiatieven van met name Joop en Tanny Janbroers kwamen overlevenden nog wel eens op een ander moment dan de herdenking bij elkaar. De herdenkingsdag vind ik niet geschikt als lotgenotenbijeenkomst. Deze dag is immers bedoeld om de slachtoffers van de crash waardig te herdenken. Het georganiseerde lotgenotencontact gaat over de periode na de crash. Daarom zou eigenlijk niet de ARS maar een onafhankelijke derde deze herdenkingsbijeenkomsten moeten organiseren.

Alles overziend, vind ik lotgenotencontacten heel waardevol en moet er alles aan gedaan worden deze te stimuleren. Herdenkingsbijeenkomsten en lotgenotenbijeenkomsten dienen gescheiden te worden. Deze lotgenotenbijeenkomsten dienen na enkele jaren georganiseerd te blijven worden, maar daarbij los te worden geweekt van de ARS. De twee functies (oorzaak en belangenbehartiging en georganiseerde lotgenoteninstantie) in een organisatie combineren, is op de wat langere termijn niet mogelijk. De ARS zou zich in deze nieuwe constellatie dan meer moeten verantwoorden tegenover de donateurs, passagiers en nabestaanden. Openheid en het afleggen van verantwoording zin de kracht van een dergelijke organisatie. Want juist het gebrek aan openheid en verantwoording afleggen, gebeurt al veel te vaak na de crash. Openheid betekent ook, naast de herdenkingsbijeenkomst, een of twee bijeenkomsten per jaar; een nieuwsbrief die regelmatig uitkomt; gebruik van internet en meer aandacht geven aan positief nieuws en positieve verhalen van overlevenden en nabestaanden.

Meestal is lotgenotencontact op één actiepunt gericht waarmee het gevaar bestaat dat er dan een bewustzijnsvernauwing ontstaat omdat de hele wereld vanuit dit actiepunt wordt bekeken.

Georganiseerd lotgenotencontact is een netwerkorganisatie waar je als persoon op terug kunt vallen voor ander andere begrip, informatie en keuringstrainingen en die de overheid of andere betrokkenen ook, wellicht ongewilde, informatie geeft over de groepsproblematiek. Op deze manier zal het een goede aanvulling zijn op medische en juridische hulpverlening. Onvrede met een bestaande situatie is niet altijd voldoende om verantwoord lotgenotencontact te organiseren. Hiervoor is ook begeleiding en ondersteuning nodig, zoals bijvoorbeeld in Eindhoven mogelijk is door de Stichting Zelfhulp Netwerk.

Lotgenotencontacten zijn waardevol en dienen gestimuleerd en gekoesterd te worden. Het is moeilijk in een en dezelfde organisatie deze waardevolle lotgenotencontacten te combineren met herdenken, laat staan te combineren met belangenbehartiging (oorzaak, aansprakelijkheid) voor de slachtoffers en nabestaanden.

[k2]14.11 Schadevergoeding

‘Martinair is verzekerd onder gelijke voorwaarden en tot dezelfde bedragen als de grote internationale luchtvaartmaatschappijen’ (brief Martinair december 1992 over de schadeafwikkeling). De schaderegeling in de luchtvaart is gebaseerd op het verdrag van Warschau. De maximale aansprakelijkheid van Martinair bedraagt op het moment van de crash ongeveer \$ 58.000. In het zogeheten Malta-overleg hebben grote Europese luchtvaartmaatschappijen maximumbedragen afgesproken tot een bedrag van omgerekend zo’n € 110.000 (AD, 19 januari, 1993). Alleen bij grove schuld van Martinair zou deze verplicht worden alle schade, dus mogelijk meer dan dit bedrag, te vergoeden. De vraag is dan natuurlijk wel of Martinair hiervoor verzekerd is en/of deze bedragen zou kunnen betalen. In een brief van mei 1993 geeft Martinair aan aansprakelijk te zijn voor het lagere bedrag van \$ 58.000; er is dus geen sprake van gelijke voorwaarden en bedragen, zoals eerder aangegeven. Martinair is feitelijk dus onderverzekerd op het moment van de crash. Dat geldt feitelijk ook voor ongeveer de helft van de inzittenden die geen annulerings- en reisverzekering hadden afgesloten (AD, 19 januari 1993). Kort na de ramp meldt de ANWB dat zij ons, ook ons als niet ANWB-lid of -verzekerde, als Faro-passagiers en nabestaanden helemaal gratis juridisch wil helpen. In februari 1993 lichtte men in een bijeenkomst een en ander toe. Mr. Bunjes vertelde op deze bijeenkomst onder andere dat hij ook nabestaanden van de Tenerife-ramp had geholpen. Ik begreep dat mede dankzij zijn optreden er schadevergoedingen en/of smartengeld betaald zijn per overleden passagier. Wij, de slachtoffers van de Faro-ramp hoefden ons nergens zorgen over te maken. Hoe anders zou het lopen. (Mr. Bunjes heeft door zijn Tenerife-verhaal hier echter wel verwachtingen over gewekt.)

Bij de schadevergoeding zou ik drie elementen willen onderscheiden: aansprakelijkheid, gevolgbepalings- en verzekerd bedrag.

De aansprakelijkheid heeft uiteraard van doen met de oorzaak en de toedeling van schuld. Slachtoffers hebben behoefte aan duidelijkheid over oorzaak en schuld omdat in belangrijke mate de aansprakelijkheid voor de schadevergoeding er door wordt bepaald. Onderzoeksrapporten kunnen en/of willen deze duidelijkheid niet geven. Juist omdat slachtoffers zoveel waarde hechten aan deze rapporten is het goed de ervaringen van hen te gebruiken bij het opstellen van het onderzoeksrapport. Dat komt de geloofwaardigheid ten goede. In de rapporten dienen schuld en aansprakelijkheid meer te worden ontkoppeld. Soms zal een bedrijf of overheidsorganisatie wel aansprakelijk moeten worden gesteld, maar dat betekent nog niet dat het daarmee ‘schuldig’ is.

De gevolgbepalings heeft betrekking op het bepalen van de gevolgen van de gebeurtenis voor een slachtoffer. Daarbij spelen keurende artsen vaak een dominante rol. Voor hen is het vaak moeilijk in een geval als deze de diagnose te stellen en daarbij een juiste relatie te leggen met de gebeurtenis. Een rechtstreekse, causale relatie is vaak lastig te bepalen. De keuringsarts heeft bijvoorbeeld de betreffende persoon niet voor de calamiteit gezien en heeft dus feitelijk weinig vergelijkingsmogelijkheden. Dat betekent dat keuringsartsen een welhaast onmogelijke taak hebben: zij moeten een juridisch duidelijk rapport opstellen op basis van medisch onduidelijke informatie. De oplossing hiervoor zou moeten zijn dat de juridische theorie ondergeschikt wordt gemaakt aan de medische praktijk.

Een aanverwant probleem betreft de onafhankelijkheid. In dergelijke situatie bestaat gereede kans op ‘wiens brood men eet, wiens woord men spreekt’. De keuringsartsen hebben in de toekomst immers nog wel een relatie met opdrachtgevers (zoals werkgevers) maar niet met de gekeurde. Ik vind dat er een onafhankelijke instantie moet komen die alle aanvragen van ‘verzekeraars’ beoordeelt, keurende artsen toewijst en deze regelmatig beoordeelt en controleert. Daarmee draagt deze onafhankelijke instantie bij aan de professionalisering van de beroepsgroep.

Controleerbaarheid, ten slotte, is ook van belang voor het slachtoffer. Dat betekent dat de gekeurde per definitie inzage dient te krijgen in de rapportage vooraleer deze naar buiten, c.q. naar de opdrachtgever, gaat. Het vastleggen van de keuringsgesprekken kan daarbij een extra garantie voor de gekeurde opleveren.

Het verzekerd bedrag is het derde relevante element. Het is goed denkbaar dat de vastgestelde reële schadevergoeding het bedrag overstijgt waarvoor een organisatie verzekerd is. In dat geval is nu het slachtoffer de dupe. Bij verschillende recente rampen is dat het geval geweest. Daarom zou er voor verzekeraars een 'algemene schadevoorziening' moeten komen. Rampschade die het verzekerd bedrag overstijgt, zou uit dit 'fonds' betaald moeten worden. Uit een opslag op de aansprakelijkheidsverzekering zou dat betaald kunnen worden. Degenen die geen aansprakelijkheidsverzekering hebben afgesloten kunnen daarmee ook geen gebruik maken van deze voorziening.

Een laatste aspect van dit juridische thema betreft de praktische ondersteuning. Uiteraard zijn juristen in dit gehele traject onmisbaar, maar er bestaat wel de kans tot eenzijdige juridisering en te weinig aandacht voor de maatschappelijke onveiligheid die vaak met dergelijke processen gepaard gaat. Juist personen als sociale raadslieden zijn in principe bij uitstek geschikt als sociale juridische dienstverleners om slachtoffers juridisch te begeleiden. Zij hebben vaak meer oog van het brede veld van arbeid en sociale zekerheid en zijn meer mensgericht opgeleid.

De overheid ten slotte dient er op toe te zien dat er geen al te hoge verwachtingen gewekt worden. Beperk je tot medeleven en geef aan als overheid je best te zullen doen om te helpen.

[kader]Er moet meer gewerkt worden vanuit het idee van letselschadebegeleiding dan, zoals thans te vaak gebeurt, vanuit het idee van letselschaderegeling. Slachtoffers moeten ook juridisch meer als individu dan als 'geval' worden behandeld. Voorkomen moet worden dat bij slachtoffers te hoge verwachtingen over de mogelijke schaderegeling worden gewekt.[einde kader]

[k2]14.12 De media

Waar rampen zijn, zijn journalisten en fotografen; is de pers. In de afgelopen jaren zijn mijn ervaringen met de media niet onverdeeld positief. Zij maken nauwelijks waar de onafhankelijke hoeders van de democratie te zijn. Nuances en verschillende soorten grijs is de pers meestentijds vreemd. Het is zwart en als het wit is, is het niet nieuwswaardig. Zelf stootte ik juist hierdoor enkele keren mijn hoofd.

De benadering van de pers vind ik vaak veel te eendimensionaal. De pers schijnt zich niet te willen realiseren dat zij juist in de nafase van een ramp een belangrijke rol vervullen.

Nuanceringen worden zelden gemaakt; verbanden worden weinig gezocht en vergelijkingen met andere vergelijkbare gebeurtenissen worden zelden gemaakt. Men volstaat met een overzicht van vliegkampen en daarmee houdt het op. Verhalen gaan veel te veel over emoties en te weinig over inhoud.

Slachtoffers hebben meestal geen mediatraining gevolgd en weten dus ook niet wat wel of niet verstandig is om te zeggen. Een vooruitgang zou al zijn als journalisten hun slachtofferverhalen voor zouden leggen aan de direct-betrokkene voor publicatie/uitzending. Tijdens een interview vertel je vaak ongewild namelijk meer dan je naar buiten wilt brengen. De tekst of het interview kan soms geen goede weergave zijn van de bedoelingen van het slachtoffer.

Nederland ontbeert duidelijk een goede onderzoeksjournalistiek. Een ramp als in FARO zou enorm veel kunnen hebben opgeleverd, maar blijkbaar heeft geen journalist zich de moeite

getroost om het Portugese onderzoeksrapport te lezen en op basis daarvan is verder te gaan graven. Alle tegenstrijdigheden en onbeantwoorde vragen zijn zo blijven liggen.

[kader]Slachtoffers van rampen zijn soms ook nog een slachtoffer van de media. De media zouden meer oog moeten hebben voor de problemen van slachtoffers. Een gedegen onderzoeksjournalistiek zou slachtoffers al een eind op weg kunnen helpen.[einde kader]

[k2]14.13 De overheid

De overheid is door haar vele functies een zeer belangrijke partij, die op vele fronten relaties heeft met onderwerpen die in dit relaas naar voren komen. Vaak is er sprake van een tegenstelling tussen 'het' individu en 'de' overheid. Deze tegenstelling wordt voor een individu pas duidelijk wanneer na bijvoorbeeld een ongeval een beroep op de overheid wordt gedaan. Dan blijkt dat de overheid vaak intern tegengestelde belangen heeft waardoor het individu benadeeld kan worden. Daarnaast kan de overheid, zoals bijvoorbeeld bij de rampen in Enschede en Volendam, direct betrokken zijn bij het ongeval.

In het geval van FARO hebben mij vooral uitspraken van de toenmalige minister van Justitie, Hirsch Ballin verbaasd. Deze meldde in een interview in de Telegraaf (18 januari 1994) dat Martinair de hulp coördineert, tot op heden op adequate wijze eigen medewerkers inschakelt bij de geestelijke nazorg van de slachtoffers. Wij, maar ook vele anderen, hebben nauwelijks enige vorm van hulp van Martinair mogen ervaren en het is dan ook een raadsel hoe de minister zo stellig deze uitspraken kon doen. Het blijft dan ook verbazen dat geen nader onderzoek werd geïnitieerd ook niet nadat bleek dat psychische gevolgen voor de Bijlmer-getroffenen groter waren dan verwacht.

Mijn beeld van de overheid is nu als motto: wat niet weet, wat niet deert. Voor het slachtoffer is dat echter: wat niet weet, wat wel deert. Geen goede diagnose geeft geen goede behandeling en een slechter uitzicht op herstel. Geen goed onderzoek vermindert de kans op genoegdoening. Na de crash zij wij overspoeld door gegevens, brieven en dergelijke. Toch was er duidelijk sprake van een informatiegebrek. Gegevens kwamen te laat, ongericht, waren onduidelijk of tegenstrijdig. Kortom de overdaad maakte dat we niet meer wisten waar we aan toe waren. Hierbij ging het niet alleen om gegevens over de crash, de oorzaak en aansprakelijkheid maar ook over de gevolgen, sociale zekerheid en de gezondheidszorg. De losse gegevens werden geen samenhangende informatie.

Juist de overheid zou, zoals dat na de rampen in Enschede en Volendam wel het geval was, de organisatie van de informatievoorziening tot haar primaire verantwoordelijkheid moeten rekenen. Slachtoffers van een ongeval moeten weten waar zij heen kunnen. Juist zo'n centrale informatievoorziening heeft nog als voordeel dat er over en weer kennis kan worden verzameld die weer voor andere medeslachtoffers bruikbaar kan zijn.

Daarnaast heeft de overheid uiteraard als verplichting de veiligheid op een zo hoog mogelijke plan te krijgen. Onveiligheid hoort bij het leven, maar de overheid heeft als taak ervoor te zorgen dat deze onveiligheid binnen de perken blijft en niet wordt afgewenteld op individuele slachtoffers. Daarmee is onveiligheid naast probleem ook een uitdaging. Een uitdaging om onveiligheid te verminderen en om toekomstige onveiligheid weg te nemen. Daarom is het van belang dat ook de overheid eerlijk en open is over onveiligheid en niet terugvalt op 'wat niet weet wat niet deert'. Als beeldend voorbeeld passen hierbij bijgevoegde tekeningen.

De eerste tekening is een weergave van de aandacht van de overheid, en daarmee van de Nederlandse samenleving, voor ‘slachtoffers’ zoals ik die heb ervaren. De tweede tekening beschrijft de aandacht zoals die volgens mij zou moeten zijn.

De overheid dient als cruciale hoeder van veiligheid haar rol voor, tijdens en na ongevallen en rampen meer op te pakken. De samenleving moet zo veilig mogelijk zijn juist ook door het bestaan van, de gevolgen van, onveiligheid te erkennen; slachtoffers mogen niet in de kou blijven staan.

[k2]Ten slotte

Het is vreemd dat in de huidige maatschappij steeds meer van je wordt verwacht dat je een leven lang leert om mee te kunnen doen met alle ontwikkelingen van bijvoorbeeld betaalde arbeid, maar je je automatisch dient aan te passen aan een extreem veranderde levensomstandigheid na een ingrijpende gebeurtenis.

Een ingrijpende gebeurtenis is als een soort van hergeboorte waarna je jezelf opnieuw moet leren kennen. Je begint weer van voren af aan, maar met grote nadelen. Je wilt, bewust of onbewust, verder gaan met je oude leven. Maar dat kan niet meer. In deze gevallen is niets zo erg om te horen als ‘leer er maar mee leven’.

Te veel zijn de overlevenden, ook in de media, afgeschilderd als de ‘gestoorde waarnemers’ die niet goed in staat waren het juiste beeld van de oorzaak en omvang van de ramp in te schatten. Te veel heeft zich achter de schermen afgespeeld waardoor er afspraken gemaakt konden worden tussen direct betrokkenen. In het gehele traject erna hebben Martinair en de ANWB te veel de toon en discussie kunnen bepalen en is het geluid van de overlevenden te weinig naar voren gekomen. Mijns inziens heeft de ANWB te veel bijgedragen aan het opbouwen van een decor waarmee Martinair buiten beeld bleef. Dit imago mocht niet worden geschaad. Dat de slachtoffers daar anders over dachten was niet relevant.

Mijn ramp na de ramp heeft, ongetwijfeld mede versterkt door datgene wat hierboven is genoemd, de gevolgen van de oorspronkelijke ramp, vaak nodeloos, verergert. Oorzaken van mijn ramp na de ramp zijn onder andere:

- het ontbreken van voldoende medische kennis en gericht medisch onderzoek;
- de zwakke juridische positie van de slachtoffers;
- de ondoorzichtigheid van de maatschappij;
- het gebrek van interesse van de overheid voor het kwetsbare individu; en
- het gebrek aan onderzoeksjournalistiek.

Sociale contacten, waaronder lotgenotencontact hebben voor mij per saldo positief gewerkt. Lotgenoten kunnen door hun gezamenlijke ervaringen elkaar helpen. De ervaringen en problemen van slachtoffers van ‘erkende’ rampen zijn niet uniek. Ook slachtoffers van ‘kleine’ rampen als ongelukken, geweldsmisdrijven en ziektes hebben vaak gelijke ervaringen en problemen. Voor hen is het vaak nog moeilijker (h)erkenning te vinden omdat zij alleen staan. De ervaringen van slachtoffers van ‘erkende’ rampen moeten ook gebruikt worden om de begeleiding van slachtoffers van ‘kleine’ rampen te verbeteren. Een belangrijke taak hierbij hebben de lotgenotenorganisaties. Want juist lotgenoten en lotgenotenorganisaties kunnen zowel slachtoffers als hulpverleners duidelijk maken dat een slachtoffer niet het probleem is maar een probleem heeft, kunnen duidelijk maken dat een mens meer is dan zijn probleem.