



Faro-överlevende schrijft boek over de ramp na de ramp

## 'Gevolgen vliegramp Faro is een onontwarbare kluwen'

Precies tien jaar geleden vond de Faro-ramp plaats. Overlevende Cor ten Hove schreef een boek over de ramp na de ramp. 'Veel van de slachtoffers voelen zich aan hun lot overgelaten. De gevolgen zijn een onontwarbare kluwen. En de touwtjes daarvan trokken we als getroffene alleen maar nog strakker.' Over de ramp bestaan nog veel vragen en tegenstrijdigheden. Ten Hove pleit voor een breed vervolgonderzoek. 'Misschien leggen we op 99 slakken onterecht zout. Maar het gaat ons om die ene.'

*Faro: de ramp na de ramp* is het indringende, persoonlijke verhaal van Cor ten Hove. Maar bovenal legt hij de vinger op de zwakheden in het nazorgnetwerk. Terwijl de klachten van de slachtoffers vaak overeen komen, opereren de hulpverleningsinstanties nog altijd langs elkaar heen. Bovendien is er het stilzwijgen over de precieze oorzaak van de crash en de schijnbaar onbehandelde getuigenissen van de passagiers. 'Onze grootste frustratie is dat er niet naar ons is geluisterd en dat zo veel niet is uitgezocht. Als getroffen is de behoefte aan openheid bijzonder groot. Je gaat aan je eigen geloofwaardigheid twijfelen en bovendien leiden mis-tige verklaringen alleen maar tot nog meer achterdocht.'

### Brand

Faro, 21 december 1992. Een DC-10 30F van Martinair met aan boord 327 passagiers en 13 bemanningsleden vertrekt 40 minuten later dan gepland – vanwege een defecte remmotor – richting het Portugese Faro. Het toestel nadert het vliegveld in bijzonder slechte weersomstandigheden. Er volgt een harde landing op de linkerkant, het rechterlandingsgestel breekt. De romp breekt af van de rechtervleugel, waardoor het vliegtuig om zijn lengteas draait. Het toestel glijdt van de landingsbaan, breekt in tweeën en vliegt in brand. Twee stewardessen en 54 passagiers komen om het leven. Al een dag na de ramp spreekt Martin Schröder over een windshear als mogelijke oorzaak van de ramp.

'Maar Schröder zat niet in het toestel', zegt Ten Hove. 'Deze vlucht week in meerdere opzichten af van andere vluchten. We konden elkaar tijdens het stijgen nauwelijks verstaan, het was een pokkenherrie. De hoogtecorrecties in het laatste kwartier maakten me angstig, net zoveel als het ratelende geluid in de motor. Alsof er iets aanliep. Dat de landing normaal zou aflopen, konden we ons al niet meer voorstellen. Die windshear was uiteindelijk meer de nekslag.'

De hulpverlening ter plekke kwam snel en soepel op gang, dankzij een rampoefening in Faro kort daarvoor. 'Zo was de hele weg naar het ziekenhuis afgezet, een route van acht kilometer.' Op het voorterrein van het ziekenhuis werden de slachtoffers naar ernst geselecteerd. Uit de wijde omgeving van de Portugese stad kwamen Nederlandstalige vrijwilligers toegesnel. 'Er ontstond een informeel hulpverleningscircuit dat de getroffen een veilig gevoel gaf.' Ten Hove herinnert zich de persoonlijke benadering van artsen en verplegend personeel. 'Ze waren uren in touw en bleven oog houden voor elk detail en de verbinding patiënt-mens. Groot toeval was dat op dat moment artsen werkzaam waren die ervaring hadden als oorlogsarts in Angola en die overzicht in de chaos hielden.'

Cor en zijn vrouw Yvonne werden na behandeling in een van de drie opvanghotels geplaatst. De eerste basisbehoeften werden uitgedeeld, alle bezittingen waren immers verloren gegaan. In het hotel was de eerste arts die Yvonne in het ziekenhuis had behandeld ook weer als hulpverlener aanwezig, net zoals de Nederlandstalige vrijwilligers. 'Er was bewaking, de getroffen werden afgeschermd, er was rust.'

### Pillen en drank

Een dag na de ramp begint voor Cor en veel van zijn medepassagiers de ramp na de ramp. Drie hulpverleners van onder meer Martinair en SOS International zijn gearriveerd en nemen plaats achter een tafel in een hotelzaal. Ten Hove realiseert zich jaren later wat een afstand dat toen al gecreëerd heeft. Er is nauwelijks

keuze op welke manier de Nederlanders terugkeren. De deskundigen kondigen aan dat er uitsluitend begeleiding aanwezig is tijdens de terugvlucht en niet tijdens de treinreis. 'Yvonne was niet in staat om langer dan tien minuten in één houding te zitten, dus we moesten ondanks de vliegangst wel terugvliegen. We waren aangeslagen.'

Het aanbod van de trainingsorganisatie tegen vliegangst, VALK, wordt door de Nederlandse delegatie niet aangenomen. Aan boord worden de reizigers gekalmeerd met pillen en drank. Tijdens de terugvlucht worden lijsten opgesteld met namen van slachtoffers die bij terugkeer in Nederland voor controle naar een ziekenhuis toe moeten. Wanneer Cor en Yvonne na het begroeten van de familie eindelijk zover zijn om naar een ziekenhuis te gaan, is er niemand meer die kan vertellen hoe en waar naartoe. Ze stappen maar in de eerste pendelbus die aankomt. 'De informatievoorziening was slecht. De schakels in het hulpverlenings-traject waren niet verbonden', zegt Ten Hove niet voor de laatste keer.

## Stilzwijgen over de precieze oorzaak van de crash

In het ziekenhuis wordt de rol van Cor als begeleider van Yvonne plots die van patiënt. Bij toeval wordt bij hem een gebroken en ingedeukte wervel geconstateerd. 'Je kunt je gewoonweg niks herinneren van de crash, je verbindt dus ook geen signalen of klachten met een bepaalde val. Pas vijf jaar na de ramp had ik mijn beeld van de crash compleet.' Ondanks de gelijkenissen tussen sommige klachten, wordt nooit een samenhangend onderzoek verricht dat rekening houdt met de mogelijke gevolgen voor individu en als groep.

### Evaluatie

De getroffen wachten met spanning af op evaluaties van de ramp. De lotgenoten willen zelf betrokken worden bij het onderzoek naar de oorzaak. Dan worden ze eindelijk op vrijwillige basis ondervraagd door de rijkspolitie. Yvonne vertelt de agenten dat zij in een fractie voor de crash naar buiten kijkt en brand ziet.' Maar het relaas van Yvonne alsook de getuigenissen van Cor en die van de andere ondervraagden, lijken niet in het onderzoek te zijn meegenomen. Velen voelen zich geschokt tijdens de toelichting van het onderzoeksrapport. Zo wordt nergens ingegaan op de constatering van de brandweer dat zij voor de landing al een explosie hoorden. Zij zagen vlammen, sloegen alarm en reden met hun wagens uit.

Ten Hove constateert tegenstrijdigheden en open einden. Wel worden bijvoorbeeld de laatste acht dagschema's van het grondpersoneel van de toren in Faro vermeld. Over de Nederlandse bemanning wordt geschreven dat er niets noemenswaardig te melden valt. 'Dan wordt gezegd dat alles conform de wet wordt uitgevoerd. Daar wordt niet bij verteld dat die wet al tientallen jaren oud is en werkdagen van 16 uur toestaat.'

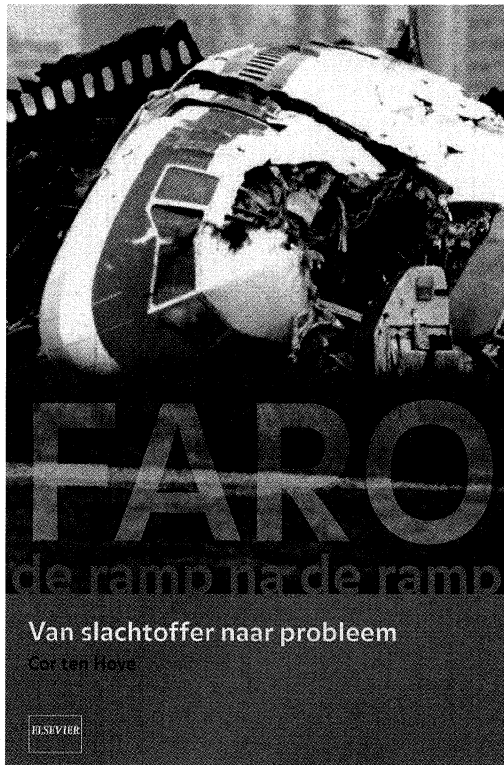
Een van de grote frustraties voor de getroffen is dat het niet mogelijk is om in contact te komen met de bemanningsleden. 'We hebben hen nooit kunnen bedanken voor hun heldhaftig optreden. In plaats daarvan is een wij/zij-gevoel gecreëerd.'

De eerste slachtofferhulp na thuiskomst hebben Cor en Yvonne ten Hove afgeslagen. 'We hadden veel familie en vrienden waar we terecht konden. Bovendien gingen we na drie weken weer aan het werk. We leefden bijna in een euforiestemming: we zijn blij dat we leven.' Maar Ten Hove kreeg niet lang daarna toch behoefte aan praktische hulp. Hij kon bijvoorbeeld niet meer overweg met een al lang slepend probleem rond zijn salarisinschaling en had in feite een bedrijfsjurist nodig. Een later door Ten Hove ingeschakelde vakbondsjurist vertelde dat hij een bijna identieke zaak van een Faro-getroffene in behandeling had.

De lichamelijke, juridische, financiële, psychische en sociale gevolgen na een ramp zijn enorm. Die worden zelfs door de slachtoffers onderschat. 'De hulpbehoefte is er, maar je komt terecht in een onontwarbare kluwen. De touwtjes daarvan trokken we als slachtoffer alleen maar strakker.'

### Stress-syndroom

In de jaren na de ramp gaat het steeds slechter met Ten Hove. Hij bezoekt artsen, therapeuten, chirurgen, rechtshulpverleners, schade-experts en arbeidsdeskundigen. Steeds worden zijn klachten van elkaar losgekoppeld en wordt de relatie tussen de verschillende problemen genegeerd. Elke nieuwe steeg in hulpverleningsland




het paar staan niet op zichzelf. Veel van de medeslachtoffers delen die ervaring. 'Je wordt aan je lot over gelaten, je gaat zelfs aan jezelf twijfelen.' Te vaak werden Ten Hove en zijn vrouw van het kastje naar de muur gestuurd. 'Klachten, aansprakelijkheid en schadeclaims moet je losmaken van elkaar. Er werd te snel gedacht dat wij onze aandoeningen en klachten alleen maar om juridische redenen op papier wilden laten zetten.' Slachtoffers hebben daarnaast behoefte aan duidelijkheid over oorzaak en schuld omdat in belangrijke mate de aansprakelijkheid en de schadevergoeding er door wordt bepaald. Onderzoeksrapporten kunnen of willen deze duidelijkheid niet geven. In het vervoersrecht moet immers schuld worden bewezen.'

Inmiddels is het vervoersrecht gewijzigd. Moest vroeger de schuld worden bewezen ten behoeve van de schadevergoeding, nu is sprake van schadevergoeding

ongeacht de schuldvraag. 'Stiekem hoopten wij dat de wetswijziging uit 1996 ook van invloed was voor onze gevallen, maar helaas is dat niet zo.'

### Vervolgonderzoek

Cor ten Hove schreef *Faro: de ramp na de ramp* voor zowel professionals als getroffenen. Hij doet in zijn boek een flink aantal suggesties. Zo zou er voor ieder slachtoffer een vast aanspreekpunt moeten komen, waarbij een beter beeld ontstaat over samengestelde letsels en ziektebeelden. Bovendien had moeten worden uitgezocht wat de crash teweegbracht, aan welke krachten de passagiers waren blootgesteld. Een totaalonderzoek had een inventarisatie kunnen maken van alle symptomen. Bovendien is een belangrijke taak weggelegd voor de overheid om een collectieve aanpak van nazorg te organiseren en van een goede centrale informatievoorziening. 'Wat dat betreft, zie ik goede ontwikkelingen met de informatieadviescentra in Volendam en Enschede.'

Het liefst zou Ten Hove een breed vervolgonderzoek over de Faro-ramp zien. Alleen al als een soort eerherstel voor de passagiers die wel gehoord zijn, maar naar wie nauwelijks is geluisterd. Maar er zijn ook nog zoveel vragen. 'Het was destijds de drukste periode van het jaar, vlak voor kerst. Dit was zelfs een ingelaste vlucht. Waarom zijn we vertrokken; waarom zaten we in Faro en zijn we niet uitgeweken naar Sevilla? En hoe lang werkte de bemanning aan een stuk door? Ik ben voorstander van de Amerikaanse methode om de gehele organisatiecultuur te onderzoeken. De overheid heeft immers de verplichting om veiligheid op een zo hoog mogelijke plan te krijgen. Misschien leggen we op 99 slakken onterecht zout. Maar het gaat ons om die ene.' 

Auteur >> Connie Wiering

Foto >> ANP

## Slachtoffers willen duidelijkheid over oorzaak en schuld

lijkt doodlopend. Dan komt hij in 1996 in contact met professor Gersons, hoogleraar psychiatrie bij het AMC. Voor het eerst krijgt Cor ten Hove te horen dat zijn problemen niet op zich zelf staan, maar dat zijn hele leven is ontwricht. Ten Hove lijdt aan het post-traumatisch stress-syndroom.

Dat Ten Hove uiteindelijk de goede arts treft, dankt hij aan toevalig lotgenotencontact. Binnen het georganiseerde lotgenotencontact van de Anthony Ruys Stichting vindt Ten Hove rust en herkenning, maar hij is ook kritisch. In de eerste jaren wist de stichting belangrijke zaken te regelen, zoals het eindelijk openbaar maken van het Portugese onderzoeksrapport. Desondanks is de ARS volgens Ten Hove onvoldoende in staat geweest om aan gezamenlijke belangenbehartiging te doen en te functioneren als lotgenotencontact. 'Toch vind ik de lotgenotencontacten waardevol en moeten deze blijven. Ik denk wel dat je herdenkingsbijeenkomsten en lotgenotenbijeenkomsten apart van elkaar moet houden. Ik zie het als een netwerkorganisatie dat een goede aanvulling geeft op medische en juridische hulpverlening.'

Cor en Yvonne moeten dikwijls smeken om medisch onderzoek. Huisartsen lijken niet erg onder de indruk. De smeekbeden van