

Eerste observaties over de Turkish Airlines crash van 25 februari

Op het moment van het schrijven van deze 'column' is het woensdagavond 25 februari 2009. Om ongeveer elf uur vanmorgen is er een vliegtuig van Turkish Airlines gecrasht. Veel te vroeg daarmee voor een 'harde' analyse van de crisisbeheersing. De volgende observaties kunnen echter al gemaakt worden omdat die, als u dit over enkele weken leest, nog steeds overeind zullen staan. Observaties die namelijk passen bij wat we al uit vele eerdere rampen weten.

Redzaamheid van burgers zoals altijd hoog. De getuigenverslagen die op deze eerste dag ruimschoots in de media waren te horen, lieten zien dat ook nu weer de meeste passagiers door medepassagiers en toevallige passanten uit het toestel zijn gered en eerste hulp hebben verleend. Voor de later aankomende professionele hulpverleners bleven de zwaar gewonden en beklemd slachtoffers over. Dit incident laat misschien zelfs wel zien dat (zelf)redzaamheid vandaag de dag als normaal onderdeel van de crisisbeheersing wordt gezien: de media berichtten er veelvuldig over zonder dat de overheid een verwijt werd gemaakt. Zou het zelfs zo zijn dat dit incident laat zien dat burgers en media gewoon kunnen accepteren dat bij een beetje zwaar ongeval de overheid- (shulpdiensten) per definitie later aankomen en met beperkte capaciteit?

Informeren afhalers en familie kan nooit een voldoende scoren. Na eerste positieve berichtgeving over de hulpverlening die snel op gang gekomen is volgens de media, schakelen diezelfde media naadloos over op kritiek op de informatievoorziening richting de afhalers en de familie. Die informatievoorziening zou weer te langzaam en te incompleet zijn geweest. Het is begrijpelijk dat de tijd kruipt voor diegenen die dodelijk ongerust wachten op nieuws over hun geliefden. Het is echter spijtig dat er bij de media geen begrip is voor het simpele feit dat de eerste uren de prioriteit bij de hulpverlening en opvang ligt en dat daarna snelheid en zorgvuldigheid niet samengaan. Het vrijgeven van namen bijvoorbeeld kun je maar eenmaal doen dus dan moet het wel goed zijn. Overigens is informatie nu eenmaal net als geld: je kunt er nu eenmaal nooit genoeg van hebben.

Statistiek liegt niet, althans niet altijd. Natuurlijk verschilt deze crash van het gemiddelde vliegtuigongeval, dat is altijd het lot van statistische gemiddelden, maar het past wel binnen hetgeen wij weten uit de statistiek. Ongeveer 75% van de



vliegtuigongevallen vindt plaats binnen een zone van 150 meter aan weerszijde van de start/landingsbaan tot een kilometer voor(bij) het baaneinde.¹ Diezelfde statistiek geeft dan aan dat er bij een crash van een vliegtuig met 150 passagiers 37 doden te verwachten zijn en 23 zeer zwaar gewonden. Bij zo'n gemiddelde crash breekt er wel brand uit hetgeen vandaag gelukkig niet gebeurde hetgeen een verklaring biedt voor de slechts 9 doden op dit moment. Nog eens 10% van de vliegtuigongevallen vindt plaats binnen 10 kilometer van het baaneinde, daarbij is de overlevingskans al bijna nul. De crash van vandaag vond plaats rondom die cruciale kilometer. Maar ja, statistiek geeft geen garantie: noodlandingen op het water lopen ook altijd helemaal fout af, tot een maand geleden er bij een miraculeuze noodlanding op de Hudson rivier bij New York iedereen ongedeerd bleef...

Overigens zult u in de vele onderzoeken die nog gaan verschijnen vooral de verbeterpunten voor en onvermijdelijke fouten van de hulpverlening aantreffen, en minder het basisfeit dat medeburgers en professionele hulpverleners vooral toch tientallen slachtoffers het leven hebben gered. Laten wij daarom deze eerste impressie afsluiten met het uitspreken van waardering voor alle (al dan niet professionele) hulpverleners van vandaag.

Ira Helsloot,
hoogleraar Crisisbeheersing en Fysieke Veiligheid, Vrije Universiteit Amsterdam
Astrid Scholtens,
lector Crisisbeheersing Politieacademie / Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid Nibra

¹ Ministerie van Binnenlandse Zaken (1997). Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen.