

Na de Poldercrash van 25 februari 2009 is er door verschillende instanties onderzoek gedaan naar het functioneren van de professionele hulpverleningsdiensten. Nu is er ook een onderzoek verschenen naar de essentiële bijdrage van burgers tijdens die crash.

De Poldercrash: burgers aan het woord

Ruim twee jaar geleden, op 25 februari 2009, crashte tijdens de landing een passagiersvliegtuig van Turkish Airlines in een akker vlak voor de Polderbaan van Schiphol. Vier passagiers en vijf bemanningsleden van de 135 inzittenden overleefden het ongeval niet. Het net verschenen onderzoek van Crisislab in opdracht van de veiligheidsregio's Kennemerland en Amsterdam-Amstelland beschrijft het handelen van zelfredzame passagiers en omstanders in detail.

De grote lijn is dat nog voor de professionele hulpverleners ter plaatse waren het merendeel van de soms zwaargewonde passagiers, zelfstandig het vliegtuig had verlaten. Hun belangrijkste drijfveer was angst voor een mogelijke explosie of branduitbraak. Soms werden zij daarbij ondersteund door behulpzame medepassagiers of omstanders die vanaf de snelweg de akker in zijn gerend. Ook verschillende beknelde passagiers werden door medepassagiers en omstanders bevrijd en uit het vliegtuig gehaald. Uiteindelijk waren slechts zes nog in leven zijnde passagiers niet zonder professioneel gereedschap te bevrijden en moesten deze daarom noodgedwongen wachten op de komst van de professionele hulpverleners.

De meeste passagiers verlieten vervolgens – elkaar ondersteunend en soms gedragen door omstanders op vliegtuigonderdelen – nog voor de komst van de professionele hulpverleners de kleiachtige akker. Ze verzamelden zich in een nabijgelegen loods van een boerderijencomplex die werd opengesteld door de eigenaresse. De



zwaargewonde passagiers die op de akker lagen maar niet vervoerd konden worden, werden door ongeveer 25 behulpzame omstanders, in afwachting van de professionele hulpverleners, met dekens en jassen toegedekt, gerustgesteld en bij bewustzijn gehouden.

In het onderzoek is met vele passagiers en omstanders gesproken over hun handelingen en hun beweegredenen ervoor. Zo wordt bij voorbeeld ingegaan op het opvallende feit dat slechts een klein aantal passagiers die veilig uit het wrak ontsnapten zich eenmaal buiten nog bekommerden om hun medepassagiers. De meeste passagiers buiten het

toestel namen bij voorbeeld foto's of beelden met familie. Net als bij de ontvluchting lijkt de analyse dat passagiers vooral diegenen hebben geholpen waarvan de noodzaak tot hulp voor hen direct zichtbaar was, bij voorbeeld omdat zij direct geconfronteerd worden met een gewonde of beknelde medepassagier.

Ook wordt uitgebreid stilgestaan bij het feit dat een 25-tal behulpzame omstanders niet buitengewoon veel lijkt wanneer dit wordt vergeleken met de literatuur waarin massale redzaamheid wordt besproken. Het is echter misschien geen toeval dat er ook geen behoefte was aan meer redzame omstanders.

In het onderzoek zijn ook de eerst aankomende professionele hulpverleners bevraagd over hun interactie met (zelf) redzame passagiers en omstanders. Hier valt het grote verschil in waardering op tussen individuele hulpverleners: sommige hulpverleners hebben met grote waardering intensief samengewerkt met omstanders, de meeste hulpverleners hebben echter geen burgers bewust waargenomen, niet met hen samengewerkt en ook weinig vertrouwen in een succesvolle samenwerking.

De onderzoeksrapportage is vooral ook een indrukwekkend boek vanwege de vele citaten van passagiers, omstanders en professionele hulpverleners die een uniek inzicht bieden in hun ervaringen tijdens de Poldercrash.

Het boek *(Zelf)redzaamheid tijdens de Poldercrash* is bij Boom Lemma Uitgevers te bestellen.