

## Second ICAO Symposium On Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families Haarlem, 26-28 November 2024

*Verslag Lony Wesseling-van der Kleij*

Als deelnemster aan dit ICAO-symposium wil ik aangeven dat het symposium heel goed was georganiseerd door het gastland Nederland en dat de kosten werden gedragen door Nederland (50%) en Canada (50%). Het symposium duurde drie dagen van 26-28 november.

Er waren ca. 500 geregistreerde deelnemers waarvan zeker 75% uit het buitenland kwam. Daarom was het symposium in de Engelse taal.

Aanvankelijk hadden drie bij de Bijlmer vliegramp (4/10/92) betrokken personen zich geregistreerd voor dit symposium namelijk ds. Otto Ruff, Henk van de Belt en ondergetekende. Stadsdeel Zuidoost kon helaas niet aanwezig zijn omdat de betrokken portefeuillehouder net was opgestapt.

Ds. Ruff was op de eerste en derde dag aanwezig, Van de Belt was verhinderd en ondergetekende was op alle drie de dagen present.

Vooraf was ik niet zo enthousiast om naar een ICAO-evenement te gaan. Immers, ICAO was voor de bewoners van de Bijlmermeer niet de meest favoriete internationale luchtvaartorganisatie. Als kort na de Bijlmer vliegramp een delegatie van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB) op pad gaat met onze vragen over de crash dan bleven vanuit Schiphol, Rijksluchtvaartdienst en de Luchtverkeerleiding de meeste vragen onbeantwoord vanwege de protocollen van ICAO. En ook bij voorgestelde verbetermogelijkheden voor de bewoners op de grond onder de vliegpaden verschool men zich achter het beleid van ICAO. Door het bijwonen van dit symposium ben ik inmiddels wat positiever geworden over ICAO. Er zijn nog steeds veel strakke protocollen maar er zijn ook positieve ontwikkelingen zoals betere begeleiding van slachtoffers en hun nabestaanden. ICAO faciliteert sinds kort trainingen voor luchtvaartpersoneel om getroffenen beter op te kunnen vangen.

Vooraf hadden ds. Ruff en Van de Belt diverse malen overleg gehad met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om actief deel te kunnen nemen in een van de panels. Op het laatste moment werd deze deelname echter door het Ministerie afgewezen.

Tijdens het symposium heb ik gesproken met medewerkers van het Ministerie van I&W om de reden voor deze afwijzing duidelijk te krijgen. Men gaf o.a. aan dat Nederland als gastland niet te veel vliegtuigrampen naar voren kon brengen. MH17 (Oekraïne 2014) zou op het symposium al veel aandacht krijgen. ICAO zou bij deze beslissing ook een rol gespeeld hebben.

In eerste instantie was het dus niet mogelijk om plenair aandacht te vragen voor de afwikkeling van de Bijlmer vliegramp voor slachtoffers, hun nabestaanden en vele ooggetuigen. De vertegenwoordigers van de MH17 gaven aan dat zij heel veel ondersteuning hebben gekregen van de Nederlandse overheid. Hierin zie je dus een groot verschil met hoe de Bijlmer vliegramp aanvankelijk door de overheid is opgepakt. Desgevraagd bleek tijdens contacten in de pauzes dat men de lessen heeft geleerd van de rampen in Tenerife, Bijlmermeer en Faro. Het kwam in ieder geval bij mij goed over dat de nabestaanden van MH17 zoveel positieve zaken konden benoemen.

Wat tijdens de diverse sessies opviel was dat slachtoffers op de sheets altijd benoemd werden als passagiers. Nergens werden slachtoffers in hun huizen of op de grond benoemd. Aan het einde van iedere panelsessie kregen de deelnemers in de zaal de gelegenheid om een aantal vragen te stellen aan het betreffende panel.

Tijdens de sessie over Insurance (op de tweede dag) heb ik de Bijlmer vliegramp aan de orde gesteld en aangegeven dat de meeste slachtoffers geen passagiers van het gecrashte vliegtuig waren maar 'third party risk victims' en dat ik het benoemen van dit type slachtoffers nog nergens had gehoord. Ik vroeg om een toelichting.

De moderator van de Insurance sessie was hoogleraar prof. dr. Steven Truxal van de Universiteit van Leiden. Hij verwees mij naar een rapport dat hij had geschreven waarin deze slachtoffers wel benoemd worden.

Website Universiteit van Leiden voor diverse publicaties (Engels) van prof. dr. Truxal: [www.universiteitleiden.nl/medewerkers/steven-truxal/publicaties#tab-4](http://www.universiteitleiden.nl/medewerkers/steven-truxal/publicaties#tab-4)

Nadat ik deze vraag had gesteld kwamen tijdens de koffie/lunchpauzes veel deelnemers naar mij toe om meer te weten te komen over de Bijlmer vliegramp of om aan te geven dat het goed was dat deze vraag naar voren was gebracht.

Ook viel op dat alles gericht leek op burgerluchtvaart. Bij navraag werd aangegeven dat het ook om cargo planes en vracht ging hoewel dat niet duidelijk naar voren kwam.

Omdat de vertegenwoordiging vanuit de Bijlmer geen inspreektijd had produceerde Van de Belt vooraf een flyer in het Engels met een aantal opmerkelijke en belangrijke punten over de El Al vliegramp in Amsterdam in 1992. Deze flyer is vele malen door ds. Ruff en mij uitgedeeld aan deelnemers en betrokken ambtenaren. Wij hebben met velen waardevolle gesprekken kunnen voeren en hebben ons netwerk daardoor uitgebreid. Het was zinvol om bij dit symposium aanwezig te zijn.

Flyer (Engels): <https://tinyurl.com/28elpvct>

Na afloop van het symposium heb ik gebruik gemaakt van de mogelijkheid om het monument te bezoeken ter nagedachtenis van de slachtoffers van de MH17. Dit bijzondere monument staat in een mooi aangelegd park in Vijfhuizen bij Haarlem.