

Wanneer een ramp plaatsvindt — een brand in een café, een ontploffing in een vuurwerkfabriek of een vliegcrash zoals die in de Bijlmermeer — wordt het daaropvolgende onderzoek altijd uitgevoerd binnen de wetten, regels en maatschappelijke structuren die op dat moment bestaan. Dat zijn dat nationale regels, in de luchtvaart veelal internationale afspraken. Daar spelen de voorschriften van ICAO Annex 13 een belangrijke rol. Of men die regels achteraf volledig passend vindt, is een andere vraag. Feit is dat onderzoekers, bestuurders en hulpverleners er op dat moment niet omheen kunnen.

Dat betekent echter niet dat regels en procedures alle ruimte voor initiatief, creativiteit en extra benodigde waarborgen wegnemen. Integendeel. Juist tijdens een crisis moeten mensen voortdurend improviseren, samenwerken en oplossingen vinden voor problemen die zich onverwacht aandienen. Ook om tegenwicht te bieden aan belangen die worden uitgeoefend. Wie een ramp van dichtbij meemaakt, ziet niet alleen de beperkingen van systemen en organisaties, maar ook het enorme aanpassingsvermogen van mensen die onder grote druk proberen het juiste te doen.

Ook bij de Bijlmercrash was dat zichtbaar. Ik heb communicatieproblemen gezien. Discussies. Ik heb gezien hoe kritisch media konden zijn. Hoe bewindslieden en burgemeesters beslissingen namen zonder met anderen te overleggen die wrakstukken aan elkaar moesten passen en op zoek waren naar zwarte dozen. Maar ik heb ook grote betrokkenheid, deskundigheid en inzet gezien van onderzoekers, tientallen collega's, hulpverleners, bestuurders en vele anderen die probeerden de gevolgen van de crash zo goed mogelijk te beheersen.

Zelf kijk ik daarom niet negatief terug op het luchtvaartongevallenonderzoek naar El Al-vlucht 1862. De technische oorzaak kwam binnen enkele weken aan het licht. Daardoor konden relatief snel corrigerende maatregelen worden ontwikkeld om de luchtwaardigheid van de Boeing 747-vloot te waarborgen. Nog voordat het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart verscheen, had Boeing ingezien dat het ontwerp van de motorophanging verbetering behoefde. De inspanningen en kosten waren astronomisch voor die tijd. Wanneer ik dit onderzoek vergelijk met vele andere luchtvaartongevallenonderzoeken uit de afgelopen decennia, dan meen ik dat het

onderzoek naar El Al 1862, binnen het mandaat van ICAO Annex 13, relatief snel tot belangrijke inzichten en veiligheidsverbeteringen heeft geleid (zie voetnoot).

Daarmee doel ik nadrukkelijk op de technische en operationele aspecten van het ongeval. Andere vragen, zoals de maatschappelijke discussie en acceptatie over de groei van Schiphol, of de verhouding tussen overheid en omwonenden, omwonenden en de medische sector, vielen buiten het mandaat van het veiligheidsonderzoek. Dat waren onderwerpen die hun plaats moesten krijgen in het maatschappelijke en politieke debat. En juist daar werd het (helaas) maar beperkt opgepakt

Dat neemt niet weg dat evaluatie achteraf noodzakelijk blijft. Bij iedere grote ramp moet de vraag worden gesteld of adequaat is gehandeld, of de onafhankelijkheid van het onderzoek voldoende was gewaarborgd en welke lessen voor de toekomst kunnen worden getrokken. Zulke evaluaties zijn waardevol en onmisbaar, zoals ook na de ramp met MH17 is gebleken.

Toch zal iedere toekomstige ramp opnieuw met eenzelfde werkelijkheid worden geconfronteerd: onderzoekers, bestuurders, hulpverleners en media moeten handelen binnen de wetten, regels en institutionele structuren van hun tijd. Juist daarom is transparantie zo belangrijk. Er moet helder worden gecommuniceerd hoe een onderzoek wordt ingericht, welke verantwoordelijkheden bestaan, welke beperkingen er zijn en welke tijdelijke oplossingen noodzakelijk worden geacht.

Ook voor de media ligt daar een belangrijke verantwoordelijkheid. Rampen spelen zich af in omstandigheden van onzekerheid, tijdsdruk en voortdurende verandering.

Organisaties en mensen moeten improviseren en zich aanpassen aan omstandigheden die niemand vooraf volledig heeft kunnen voorzien. Dat maakt fouten niet onmogelijk, maar het betekent wel dat gebeurtenissen zorgvuldig moeten worden beoordeeld binnen de context waarin zij plaatsvonden.

Misschien is dat een les van iedere ramp: niet alleen kijken naar wat er misging, maar ook begrijpen onder welke omstandigheden mensen hebben geprobeerd het juiste te doen. Pas dan ontstaat ruimte voor een evenwichtige beoordeling van het verleden én voor verbetering van de toekomst.

Voetnoot: Na het ongeval met TWA flight 800 waarbij de brandstoftanks explodeerden kostte het ongevallenonderzoek 5 jaar.

De verbeteringen in de wereldvloot aan 28 typen vliegtuigen gecertificeerd na 1958 werden pas 7 jaren na het ongeval geïntroduceerd met SFAR88 van de FAA en JAA INT/POL 25/12, er werden ontwerpherbeoordelingen uitgevoerd gedurende een periode van meer dan 5 jaren. De corrigerende maatregelen kosten meer dan 15 jaren, en de introductie van inerting systemen werd pas na 10 jaar in wetgeving vastgelegd.