



Wrak van de in Faro verongelukte DC-10 van Martinair.

Menno van Duin

Lector Crisisbeheersing, Instituut Fysieke Veiligheid en redacteur van Impact Magazine



Vina Wijkhuijs

Senior onderzoeker, lectoraat Crisisbeheersing, Instituut Fysieke Veiligheid



De Faro-ramp en de strijd om gehoord te worden

Het is een lange strijd geweest, maar eindelijk was daar – 27 jaar na dato – erkenning. In januari 2020 werden slachtoffers van de Faro-ramp door de rechter in het gelijk gesteld: door de wijze waarop indertijd de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart had gehandeld, waren slachtoffers benadeeld in hun onderhandeling over een schadevergoeding.

Vrijwel elke ramp kent een lange nafase. Voor overlevenden en nabestaanden verdwijnt de gebeurtenis zelden uit hun leven. De afwikkeling en de juridische strijd na afloop nemen vaak jaren in beslag. Voor de Faro-ramp, een vliegramp uit 1992, is dat zonder meer het geval geweest.

Op 21 december van dat jaar strandde een DC-10 van Martinair tijdens de landing op het vliegveld van Faro (Portugal) naast de landingsbaan. Bij de crash vonden 56 inzittenden de dood en raakten 106 inzittenden zwaar gewond. In de dagen en ook de jaren nadien is veel gespeculeerd over de oorzaak van dit ongeval. Al op de dag na het ongeval meldde de directeur van Martinair, Martin Schröder, dat de vliegmaatschappij geen schuld droeg, maar dat een plotselinge valwind, *windshear*, de oorzaak was van het drama. De directeur meldde dit op een persconferentie waar op dat moment de minister van Verkeer en Waterstaat Maij-Weggen naast hem zat.¹

Een van de inzittenden, Rob Sötemann, vertelde op televisie (AT5-live) echter een heel ander verhaal. Er was

sprake van noodweer en voorafgaand aan de landing was het al een zeer onrustige vlucht geweest. Aan de fatale landing ging een mislukte landingspoging vooraf. Terwijl Sötemann dit vertelde, begon hij te huilen en zei: 'Die eikel had nooit mogen landen.'² Enkele maanden later richtte Sötemann de Anthony Ruys Stichting op (naar de naam van het neergestorte toestel). De stichting behartigde achttien jaar lang de belangen van overlevenden en nabestaanden en richtte zich vanaf het begin op de schadeafwikkeling, het onderzoek naar de oorzaak en de psychosociale nazorg.³

'Die eikel had nooit mogen landen.'

Oorzaak van de crash als spilpunt van onenigheid

Vanzelfsprekend volgden er na de crash verschillende onderzoeken naar de oorzaak. In 1993 verscheen een eerste conceptrapport van de Portugese Onderzoeksraad en in 1994 het definitieve rapport. Op 15 november 1994 presenteerde de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart (zijnde de voorloper van de Onderzoeksraad voor Vei-



Bron: Roud Hof/ANP

Emoties bij Rob Sötemann, voorzitter van de Anthony Ruys Stichting, na zijn gesprek met journalisten in november 1994.

ligheid) de bevindingen uit dit eindrapport tijdens een persconferentie in Den Haag. Kern van die presentatie was niet zozeer het Portugese rapport, maar vooral de mening van de Nederlandse onderzoeker: niet een menselijke fout, maar een windshear verklaarde de calamiteit.

Twee weken later verwoordde Sötemann in een Amsterdams café voor verschillende journalisten de visie van de Anthony Ruys Stichting. Niet een windshear, maar het optreden van de gezagvoerder was de oorzaak van de ramp geweest. Onder deze weersomstandigheden had het toestel nooit op de korte landingsbaan van het vliegveld in Faro mogen landen, zonder te beschikken over een radionavigatiesysteem waarmee een precisiebenadering kon worden uitgevoerd.⁴ Luchtvaartexpert Harry Horlings zou na uitgebreid onderzoek tot de conclusie komen dat de bemanning onder deze weersomstandigheden had moeten uitwijken naar het vliegveld van Lissabon.

Getroffenen voelen zich benadeeld

In de loop van de jaren duurde de discussie over de oorzaak van het ongeval voort en zou ook de schadeafwikkeling die daarmee in verband stond tot de nodige discussies leiden. Veel overlevenden en nabestaanden hadden hierover flinke frustraties. Onder diegenen die – als slachtoffer of nabestaande – getroffen werden door

de Faro-ramp is meerdere keren een enquête uitgezet: in 1995, 1998 en 2009.⁵

Uit de eerste twee enquêtes bleek onder meer dat naar de mening van de respondenten de overheid volledig had gefaald met betrekking tot het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Het zat hen dwars dat daarbij in het geheel geen gebruik was gemaakt van hun ervaringen en beleving. Ook op het gebied van nazorg had de overheid hen in de kou laten staan. Daarnaast werd er kritiek geuit op luchtvaartmaatschappij Martinair, die de belofte van ‘de helpende hand op de schouder’ niet had waargemaakt, aldus een ruime meerderheid van de respondenten.

Ook werd er kritiek geuit op de ANWB, die indertijd als collectieve belangenbehartiger van de passagiers optrad. Het aanvankelijke enthousiasme dat er een onafhankelijke organisatie was die collectief voor de belangen van de getroffen opkwam, was in de loop van de tijd afgekalfd. Onder de respondenten bestond een vermoeden van belangenverstremming (tussen Martinair en de ANWB) en een gevoel dat men onder druk werd gezet om met de vaststellingsovereenkomst van de schadevergoeding akkoord te gaan. Het bedrag dat voor het geheel aan immateriële en materiële schade (inclusief toekomstige inkomstenderving) werd

uitgekeerd, was maximaal 250.000 gulden (en in veel gevallen lager).

De ramp na de ramp

De meest schokkende bevinding uit het onderzoek was dat meer dan de helft van de respondenten, en met name diegenen die gewond raakten, een verandering in hun werksituatie had ondervonden en daardoor met een verslechtering van hun financiële situatie werd geconfronteerd. Daarmee bleek deze ramp niet alleen een emotionele en stressvolle gebeurtenis, maar ook een gebeurtenis die voor velen op maatschappelijk gebied grote gevolgen had.

Uit de enquête die in 2009 plaatsvond bleek dat er ook zestien jaar na de ramp nog steeds ongenoegen bestond over het handelen van de rijksoverheid. De meest voorkomende toelichting die respondenten daarbij gaven, was dat de rijksoverheid in hun ogen weinig aandacht aan de Faro-ramp had geschonken en weinig tot geen medeleven heeft getoond. Hetzelfde gold voor Martinair, de Raad voor de Luchtvaart, de ANWB en de media.⁶ Een van de overlevenden van deze ramp, Cor ten Hove, zette zijn strijd met de autoriteiten, uitkeringsinstanties, keuringsartsen en anderen om in een uiterst leesbaar boek *Faro: de ramp na de ramp*, dat ook een Engelse vertaling kreeg.⁷

Ook op het gebied van nazorg had de overheid hen in de kou laten staan

De rechterlijke uitspraak

Tegen deze achtergrond was de rechtelijke uitspraak van 8 januari 2020 – in een rechtszaak die in 2012 door 24 getroffen tegen de Staat was aangespannen en dus al vele jaren liep – zeker een vorm van erkenning. De rechtbank oordeelde dat de Raad voor de Luchtvaart bij de presentatie van het Portugese onderzoek naar de oorzaak van de ramp te stellig naar voren had gebracht dat een plotselinge valwind als primaire oorzaak van het ongeval moest worden beschouwd. Ten onrechte had de Raad in 1994 de indruk gewekt dat dit voor de Portugezen de primaire oorzaak was.

Maar niet alleen de weersomstandigheden hadden parten gespeeld, ook het handelen van de piloten was mede oorzaak van het ongeval geweest. Omdat dit laatste niet in het onderzoeksrapport van de Raad voor de Luchtvaart was opgenomen, was de eisers de kans op een beter onderhandelingsresultaat met Martinair ontnomen. De Staat diende daarom 20% van de schade te vergoeden, voor zover de eisers die nog niet van Mar-

tinair hadden ontvangen. De oorspronkelijke limiet van 250.000 gulden bleef daarbij gehandhaafd.

Afronding

De Faro-ramp speelde zich af aan het einde van de vorige eeuw. Veel zaken zullen nu waarschijnlijk beter verlopen. Vliegcrampen uit het verleden, waaronder de vliegcramp in Tripoli (2010) en zeker ook de Bijlmer-ramp die drie maanden voorafgaand aan de Faro-ramp plaatsvond, hebben bijgedragen aan een steviger rol van de overheid gedurende de nase, ook na een ramp in het buitenland. De ramp met de MH17 is daarvan een duidelijk voorbeeld; naar nabestaanden van die ramp is veel aandacht uitgegaan. Zo ook is de onafhankelijkheid van onderzoek thans beter gewaarborgd.

Na de Faro-ramp heeft het vele tientallen overlevenden en nabestaanden gefrustreerd dat – mogelijk onder druk van Martinair of anderen uit de sector – door een onafhankelijke en in hoog aanzien staande Raad – nu ook naar het oordeel van de rechter – onzorgvuldig en onrechtmatig is gehandeld. Inmiddels zijn na de Faro-ramp al zovele jaren verstreken, dat het nauwelijks nog mogelijk is om na te gaan of deze rechterlijke uitspraak nog enige verlichting voor de overlevenden en nabestaanden heeft gegeven. Waar een deel van hen al jaren geleden de draad weer zo goed als mogelijk heeft opgepakt, zal de Faro-ramp voor enkelen een ontoestbare gebeurtenis blijven.

REFERENTIES

1. NRC Handelsblad, 23 december 1992. Nieuws: 'Impliciet zegt Schröder nu: "iedereen heeft pech gehad"; Standpunt Martinair helpt bij treffen van onderhandse regeling'. Ontleend aan [www.nrc.nl/nieuws/1992/12/23/impliciet-zegt-schroder-nu-iedereen-heeft-pech-gehad-7167370-a1354802-[>]](http://www.nrc.nl/nieuws/1992/12/23/impliciet-zegt-schroder-nu-iedereen-heeft-pech-gehad-7167370-a1354802-).
2. Rob van Olm (2011). Faro. Amsterdam: Balans, p. 49-50.
3. Zie: [www.vliegcrampfaro.nl/over/anthony-ruys-stichting-[>]](http://www.vliegcrampfaro.nl/over/anthony-ruys-stichting-).
4. Van Olm, 2011, p. 67.
5. Zie voor de enquêteresultaten [www.vliegcrampfaro.nl/publicaties/faro-gevolgen-enquetes-[>]](http://www.vliegcrampfaro.nl/publicaties/faro-gevolgen-enquetes-).
6. Hoewel in 1991 – in opdracht van het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur – een rapport 'Psychosociale hulp na calamiteiten' gereed was gekomen met aanzetten voor een (landelijke) aanpak, zou de rijksoverheid op het gebied van nazorg aan de slachtoffers van de Faro-ramp nauwelijks enige activiteit ontplooiën (Van Olm, 2011, p. 58-60). De parlementaire enquêtecommissie die onderzoek deed naar de Bijlmer-ramp kwam tot een vergelijkbare constatering.
7. Cor ten Hove (2005). *The Crisis after the Disaster*. Nijmegen: Wolf Legal Publishers.