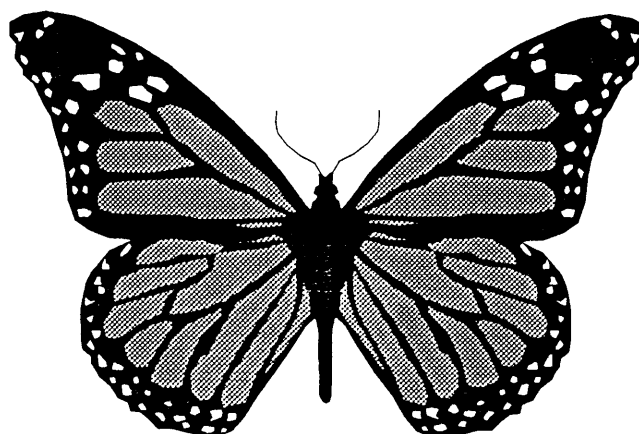


ONTSTAAN,
DOELSTELLINGEN
EN
WERKWIJZE

ANTHONY RUYS STICHTING



Amsterdam, 1 juli 1993

INLEIDING

21 December 1992 was een rampzalige dag voor de vliegwereld en met name voor de slachtoffers en nabestaanden van de vliegcrash in Faro met de Anthony Ruys van Martinair.

In de daarop volgende maanden heeft een aantal betrokkenen acties ondernomen om de waarheid en de toedracht van het ongeluk boven water te krijgen. Met name Rob Sötemann heeft hier een vooraanstaande rol in gespeeld.

In deze maanden is ook gebleken dat er een sterke behoefte bestaat aan een breder (erkend) orgaan dat zich bezighoudt met de behartiging van de belangen van de slachtoffers en nabestaanden.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de oprichting van de Anthony Ruys Stichting.

In deze nota wordt de Anthony Ruys Stichting aan u voorgesteld. De nota geeft een beschrijving van de problemen die zich na de vliegcrash in Faro hebben voorgedaan en de rol die de Anthony Ruys Stichting hierin kan vervullen.

Hoofdstuk 2 geeft een schets van de problemen die zijn opgetreden na de vliegcrash in Faro en de vragen die daarbij een antwoord behoeven. Hoofdstuk 3 vermeldt de doelstellingen van de Stichting en hoofdstuk 4 gaat in op de kaders waarbinnen we die willen bereiken. Hoofdstuk 5 stelt de organisatiestructuur van de Stichting aan de orde: wie zitten in het bestuur, wie verlenen medewerking aan de Stichting. Hoofdstuk 6 gaat in op de fondsenwerving.



PROBLEEMSCHETS

De ramp in Faro

Het vliegtuig de "Anthony Ruys" is neergestort tijdens de landing onder zeer slechte weersomstandigheden. De omstandigheden waaronder dit gebeurde roepen nog al wat vragen op en met name de vraag: "Had deze ramp niet kunnen worden voorkomen?"

Tijdens de ramp is direct hulp verleend. Ook hierbij zijn de nodige vragen te stellen. Zoals: "Is de opvang van de slachtoffers goed geregeld?"

Voorbeelden:

- er waren te weinig dekens op het vliegveld, waardoor slachtoffers nat en rillend van de kou naar het ziekenhuis of hotel zijn vervoerd;
- een aantal slachtoffers heeft zelf vervoer geregeld om naar het ziekenhuis te komen.

In hoeverre zijn de draaiboeken van vliegvelden genoeg doordacht, indien zich dergelijke rampen voordoen?

In de dagen kort na de ramp zijn slachtoffers, maar ook familieleden en nabestaanden geheel aangewezen op de informatie die de pers gaf. Deze informatie is vaak niet accuraat en zoals bij de Faro-ramp is gebleken, wordt deze informatie zeer gekleurd weergegeven, afhankelijk van de bron en het medium die de informatie geven.

Slachtoffers, familieleden en nabestaanden dienen zo snel mogelijk op te hoogte te worden gebracht van de situatie en de eventueel te nemen vervolgacties.

Een aantal slachtoffers was op psychische gronden niet in staat om met het vliegtuig naar Nederland terug te keren en is op eigen gelegenheid teruggekomen. Zij hebben echter maar beperkte hulp gekregen voor de terugtocht, zeker in verhouding tot diegenen die wel met het vliegtuig terugkeerden.

Bij het technisch onderzoek naar de ramp werden oorspronkelijk niet alle slachtoffers gehoord. Op initiatief van de slachtoffers zijn uiteindelijk getuigenverklaringen opgenomen van alle slachtoffers door de Nederlandse Onderzoekscommissie. Deze zijn vertaald en verzonden aan de Portugese Onderzoekscommissie.

Volgens onze informatie zijn er in Portugal geen ooggetuigenverklaringen opgenomen van toeschouwers die de ramp hebben zien gebeuren. Dit verbaast ons. De Nederlandse Commissie zou dit kunnen oppakken, maar heeft daartoe geen bevoegdheid. Als Stichting kunnen we daarin wel actief een rol spelen door ooggetuigenverklaringen op te nemen en deze informatie door te geven aan de onderzoekscommissies.



Vliegveiligheid

Uit rampen zoals die van Faro kan lering worden getrokken, zodat in vergelijkbare situaties een dergelijke ramp kan worden voorkomen. Ervaringen leren echter dat -naast veiligheid- het financieel belang en de werkdruk een grote rol spelen in de hele vliegwereld. Vrijwel dagelijks plaatsen de kranten artikelen over de moordende concurrentieslag die nu plaatsvindt tussen de vliegmaatschappijen.

Gebleken is uit een rapport van de Britse Consumentenbond dat met concrete aanbevelingen naar aanleiding van eerdere vliegrampen ('85 en '89) tot nu toe niets is gedaan.

De nadrukkelijke aanwezigheid van een orgaan dat zich richt op de vliegveiligheid met name vanuit de passagiers is dan ook noodzakelijk om te voorkomen dat door commerciële of organisatorische belangen getornd wordt aan de vliegveiligheid.

Hulpverlening en nazorg

Al snel na de ramp was een hele organisatie in touw om de juridische belangen te behartigen. Voor wat betreft de psychische ondersteuning en de ondersteuning van alle zaken die in de huiselijke sfeer moet worden geregeld, staan de slachtoffers en nabestaanden echter geheel alleen. Er zijn wel instanties zoals LOS, ANWB, RIAGG, Maatschappelijk werk, organisatie rouwbegeleiding, geestelijken, etc, die hiervoor ondersteuning kunnen verlenen. Echter, slachtoffers en nabestaanden dienen zelf hun weg te zoeken door deze veelheid van organisaties en ze zijn daarbij vaak afhankelijk van de steun die wordt gegeven door directe familieleden en vrienden. Er is duidelijk gebrek aan een goede (landelijke) coördinatie of leidraad, die ingaan op al deze aspecten. Slachtoffers en nabestaanden blijven steeds met de vraag zitten: "Heb ik nu alles wel goed geregeld?" of "Bij wie kan ik nu met mijn problemen terecht?"

Opvallend is dat de nabestaanden in de nazorg een vergeten groep lijken te zijn. Dan nog niet zozeer de directe nabestaanden zoals echtgenoten, maar wel ouders, broers, zussen en kinderen. Zo is het verdriet van ouders die hun kind(eren) verliezen dermate groot, dat ook zij de nodige steun moeten krijgen, indien zij dit op prijs stellen.

In een onder de slachtoffers van de Faro-ramp gehouden enquête over hulpverlening, komen deze ervaringen ook naar boven.

Martinair heeft op eigen initiatief ook hulp aangeboden aan slachtoffers. Echter, veel slachtoffers willen niets te maken hebben met Martinair en de door haar aangeboden hulp. Dit is uiteraard begrijpelijk, aangezien Martinair al datgene vertegenwoordigt wat de slachtoffers en nabestaanden is aangedaan. Het is in dit licht ook begrijpelijk, dat in deze contacten veel woede en agressie wordt geuit.



We hebben inmiddels de ervaring dat vanuit de kant van de hulpverleners veel goede dingen worden gedaan, maar dat er een zekere onmacht is ten aanzien van de afhandeling van zo'n ramp. En dat de hulpverlening zich vaak beperkt tot één aspect, terwijl veel slachtoffers en nabestaanden staan gesteld voor een groot aantal psychische, organisatorische en huishoudelijke problemen.

Voorbeelden hiervan zijn:

Psychische problemen: Hoe verwerk ik zo een ramp? Hoe kom ik in contact met anderen in een vergelijkbare situatie? Bij wie kan ik terecht voor begeleiding? Hoelang heb ik hulp nodig? Heb ik wel hulp nodig?

Organisatorische problemen: Hoe regel ik het op mijn werk? Welke verzekeringen kan/moet ik nu aanspreken? Hoe verloopt de juridische procedure? Na overlijden: Hoe regel ik de begrafenis, erfenis, (toezien) voogdijschap voor de kinderen, belegging van de kindsdelen uit de erfenis, etc ?

Huishoudelijke problemen: Hoe moeten de kinderen opgevangen worden nu en in de toekomst? Zolang ik zelf niets kan doen, wie doet de huishouding?

De volgende hoofdstukken beschrijven hoe de Stichting hiermee wil omgaan.



3 DOELSTELLINGEN

De Stichting streeft de volgende doelstellingen na:

Bevordering van de veiligheid van het vliegverkeer.

Behartiging van de belangen van slachtoffers en nabestaanden van onveiligheid van het vliegverkeer en voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

Alles in de ruimste zin des woords.

Bevordering van vliegveiligheid is gericht op:

- inwinnen van informatie over vliegveiligheid;
- leggen en onderhouden van contacten met instanties en technisch adviseurs;
- optreden als contactorgaan voor slachtoffers en andere betrokkenen die ervaringen hebben met (on)veiligheid in het vliegverkeer;
- het doen van aanbevelingen ter bevordering van vliegveiligheid.

De belangenbehartiging is gericht op:

- informeren en adviseren van slachtoffers en nabestaanden;
- bemiddelen tussen slachtoffers en nabestaanden enerzijds en instanties anderzijds;
- leggen en onderhouden van contacten met hulpverlenende instanties.

Als Stichting richten we onze hulp op de volgende doelgroep:

- Nederlanders betrokken bij vliegongveiligheid in Nederland en het buitenland, ongeacht vliegmaatschappij;
- buitenlanders betrokken bij vliegongveiligheid in Nederland of met een vliegtuig van een Nederlandse vliegmaatschappij.

Daarnaast willen we een ieder die daar prijs opstelt op de hoogte houden van onze activiteiten en de publiciteit opzoeken als dat nodig is.



4 WERKTERREIN VAN DE STICHTING

4.1 Veiligheid van het vliegverkeer

Vliegmaatschappijen hebben een commerciële doelstelling: winst maken. Met name de huidige prijzenslag maakt dat de onderlinge concurrentie tot op het bot wordt uitgevochten. Het kan niet anders dan dat dit ook zijn effect zal hebben op de veiligheid. Immers, er zullen op allerlei fronten bezuinigingen nodig zijn en er zullen maar weinig middelen beschikbaar zijn om überhaupt nieuwe veiligheidseisen te volgen.

In de vliegwereld worden risico's genomen.

Maar waar ligt de grens van de verantwoordelijkheid?

Het gaat tenslotte om de veiligheid van heel veel passagiers.

En als er iets gebeurt, dan zijn daarbij direct heel veel slachtoffers betrokken.

Het is dan ook noodzakelijk dat er een organisatie bestaat, die zich nadrukkelijk bezighoudt met de vliegveiligheid; een organisatie die vanuit de consument als potentieel slachtoffer kritisch staat tegenover de maatregelen die vliegmaatschappijen en beheerders van vliegvelden treffen.

Binnen deze context houdt de Stichting zich bezig met het:

- inwinnen van informatie over vliegveiligheid;
- leggen en onderhouden van contacten met instanties en technisch adviseurs;
- optreden als contactorgaan voor slachtoffers en andere betrokkenen die ervaringen hebben met (on)veiligheid in het vliegverkeer;
- doen van aanbevelingen ter bevordering van vliegveiligheid.

De activiteiten die hier bijvoorbeeld aan de orde kunnen komen zijn het:

- verzamelen van kranteknipsels en literatuur over vlieg(on)veiligheid
- waarborgen dat getuigenverklaringen worden afgenomen voor die betrokkenen die dat wensen;
- registreren van voorvallen waarbij wel een (onverantwoordelijk) risico wordt gelopen, maar die niet leiden tot een ongeval;
- registreren van verklaringen over de technische staat van vliegtuigen, waardoor onnodige risico's worden gelopen;
- (laten) geven van technische of procedurele adviezen ter bevordering van de vliegveiligheid.

Onze ervaring heeft inmiddels geleerd dat er getuigen zijn die hun verhaal niet kwijt kunnen of willen bij de politie of de Onderzoekscommissie en uiteindelijk terecht zijn gekomen bij de Stichting. Deze informatie is via de



Stichting naar de Officier van Justitie en/of de Onderzoekscommissie doorgegeven. We willen vooropstellen dat we ons niet willen bemoeien met het onderzoek zelf. We willen wel als extra kanaal optreden, zodat meer informatie kan worden verkregen die zinvol kan worden gebruikt in de verdere afhandeling van het onderzoek.

4.2 Belangenbehartiging slachtoffers en nabestaanden

De belangenbehartiging behelst een heel groot terrein dat niet eenvoudig is te omschrijven. Deze paragraaf geeft in korte bewoordingen aan, wat daar allemaal onder zou kunnen vallen.

De nazorg is gericht op het:

- informeren en adviseren van slachtoffers en nabestaanden;
- bemiddelen tussen slachtoffers en nabestaanden enerzijds en instanties anderzijds;
- leggen en onderhouden van contacten met hulpverlenende instanties.

De activiteiten die hier bijvoorbeeld aan de orde kunnen komen zijn het informeren, adviseren en/of bemiddelen met betrekking tot:

- de toedracht van de ramp;
- de juridische afhandeling voor zover deze niet wordt gegeven door (een gezamenlijke organisatie van) advocaten. Hierbij zal de aandacht met name gericht zijn op het maken van heldere afspraken met de schaderegelaars over een zo uniform mogelijke behandeling van de getroffen en;
- de psychische gevolgen van een ramp en wat je daar als slachtoffer of nabestaande aan kan doen;
- de regelingen die je kan/moet treffen na zo'n ramp, onderscheiden naar slachtoffers en nabestaanden;
- de persoonlijke ervaringen over de ramp, het gebeuren erna, het verwerkingsproces;
- persoonlijke hulp aan slachtoffers en nabestaanden voor het afhandelen van bepaalde problemen ten gevolge van vliegongveiligheid;
- conflicten tussen slachtoffers en nabestaanden met welke partij dan ook, of het nou om een vliegmaatschappij, de Dienst Herhuisvesting, de bedrijfsvereniging of de schaderegelaars gaat;
- landelijke organisaties voor de nazorg van slachtoffers en nabestaanden.



Op een aantal zaken kan en wil de Stichting niet ingaan

- Persoonlijke begeleiding of therapeutische hulp: de Stichting beperkt zich hierin tot het geven van advies hierover.
- Juridische ondersteuning: voor de juridische ondersteuning wordt zorg gedragen door de geëigende organisaties hiervoor.
- Financiële ondersteuning.

4.3 Voorlichting

Naast slachtoffers en nabestaanden zullen andere partijen en personen geïnformeerd willen worden over de activiteiten van de Stichting en de onderwerpen die zij behandelt.

Hiertoe brengt de Stichting op regelmatige basis een Nieuwsbrief uit. De Nieuwsbrief geeft informatie over al datgene wat voor publicatie geschikt is en wat valt binnen het kader van de doelstellingen van de Stichting. Als voorbeeld is in de bijlage het "Redactioneel" opgenomen van de Faro-Nieuwsbrief nr 3, juni 1993.

Daarnaast zullen pogingen in het werk worden gesteld om via de media de nodige voorlichting te geven, indien hiertoe aanleiding is.



5 ORGANISATIE VAN DE STICHTING

5.1 Stichtingsbestuur

De Stichting heeft een bestuur. Het bestuur van de Anthony Ruys bestaat uit ten minste vijf leden. Op dit moment kent het bestuur 5 personen, die op vrijwillige basis zitting hebben in het bestuur. De bestuursleden worden benoemd voor een periode van maximaal drie jaar en kunnen eenmaal worden herbenoemd. Minstens eenmaal in de twee maanden wordt een bestuursvergadering belegd.

Het zittende bestuur bestaat uit de volgende leden:



5.2 Ondersteuning

Vrijwilligers

Gezien de taken en doelstellingen die de Stichting zich gesteld heeft, zal er een groot aantal werkzaamheden moeten worden verricht. Om dit allemaal op een goede manier te kunnen uitvoeren, zullen daar waar nodig werkgroepen geformeerd worden. De werkgroepen bestaan uit minstens één bestuurslid en vrijwilligers die activiteiten willen uitvoeren voor de Stichting. De activiteiten voor deze werkgroepen kunnen bijvoorbeeld zijn het:

- samenstellen en verzenden van de Nieuwsbrief;
- organiseren van (regionale) bijeenkomsten voor diegenen die daar behoefte aan hebben.

Betaalde krachten/diensten

Voor zover het budget dat toelaat zal professionele hulp worden ingeschakeld.

Professionele ondersteuning van de Stichting is noodzakelijk daar waar het gaat om specialistische of bijzondere hulp. Te denken valt hier aan :

- technische advisering aangaande de vliegveiligheid;
- initiëren van onderzoeken naar vliegveiligheid;
- begeleiding van slachtoffers en nabestaanden door een Maatschappelijk werker;
- boekhouding;
- administratief medewerk(st)er.

We hebben nu reeds de ervaring dat administratie en boekhouding veel tijd kosten. Om deze administratie en boekhouding op een goede wijze te kunnen verwerken is het noodzakelijk dat hiervoor een professionele kracht wordt ingeschakeld.

Uiteraard zal het zo zijn dat de werkzaamheden van de Stichting per periode een andere belasting zullen geven. Met name na vliegrampen zal een sterk verhoogde inzet nodig zijn van het bestuur en de vrijwilligers om de belangen van de slachtoffers en nabestaanden op een goede wijze te kunnen afhandelen.

In de sfeer van de advisering en bemiddeling van de slachtoffers en nabestaanden zal een maatschappelijk werker een bijzonder positieve bijdrage kunnen leveren.

Dit is echter alleen mogelijk indien de financiële bijdragen die de Stichting ter beschikking heeft voldoende zijn.



Maatschappelijk werk

Inmiddels is gebleken dat de opvang van slachtoffers en nabestaanden zeer afhankelijk is van de initiatieven die de slachtoffers en nabestaanden zelf nemen. Bij de Faro-ramp heeft Martinair hulp aangeboden aan verschillende slachtoffers, maar over het algemeen wordt hiervoor bedankt, aangezien velen niets meer te maken willen hebben met de organisatie die in feite verantwoordelijk is voor de veroorzaakte problemen. In deze situatie zou het veel beter zijn dat deze ondersteuning wordt gegeven door een organisatie die onafhankelijk werkt van de vliegmaatschappijen. De Stichting staat aan de kant van de slachtoffers en nabestaanden en zal daardoor een veel geloofwaardiger contact kunnen leggen en daardoor een betere ondersteuning kunnen bieden.

De Stichting wil maatschappelijke hulpverlening aanbieden, die met name gericht is op:

- het adviseren van slachtoffers en nabestaanden over hulpverlenende instanties;
- het wegwijs maken van betrokkenen in de wirwar van organisaties en regelingen;
- incidentele bemiddeling in individuele gevallen.

Vrijwilligers beschikken in het algemeen niet over de specifieke kennis om de vele hulpvragen op het terrein van maatschappelijke hulpverlening te beantwoorden. Hiervoor moet professionele hulp aangetrokken worden, bijvoorbeeld een maatschappelijk werker. Deze kan een belangrijke rol vervullen in de nazorg van slachtoffers en nabestaanden, zeker direct na een vliegcrash.

Hulpverlening aan slachtoffers en nabestaanden van vliegongveiligheid blijft maatwerk en vereist specifieke kennis. Professionele ondersteuning is hierbij een pure noodzaak.



6 FONDSSENWERVING

Wil de Stichting invulling geven aan haar doelstellingen, dan zal professionalisering onontkoombaar zijn, zoals reeds eerder is beschreven.

Wil De Stichting zich slagvaardig genoeg kunnen opstellen, dan dienen de revenuen aanzienlijk hoger te zijn dan enkel de bijdragen van slachtoffers, nabestaanden en sympathisanten.

Niet alleen is geld nodig voor de dagelijkse activiteiten van de Stichting; er dient ook een noodfonds beschikbaar te zijn, mocht een nieuwe vliegcramp zich voordoen. Dan is immers een verhoogde inzet van professionele hulp noodzakelijk.

De Anthony Ruys Stichting zal een subsidieverzoek indienen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De honorering van dit verzoek neemt echter nogal wat tijd in beslag en de subsidie zal naar verwachting maar een beperkt deel van de totale te verwachten kosten dekken.

Naast het subsidieverzoek zal de Stichting ook een beroep doen op de door Martinair ingestelde Stichting Steunfonds Faro. Gezien de tot nu toe bekende doelstelling van dit steunfonds, namelijk "vergoeding van kosten voor Faro-slachtoffers, die niet door andere instanties worden vergoed", hebben wij goede hoop, dat ons verzoek zal worden gehonoreerd.

Niettemin: iedere financiële bijdrage van particulieren of bedrijven, die sympathiseren met de doelstellingen van de Stichting, is welkom!

Bijdragen kunnen worden gestort op: _____

