

Speech overhandiging advies vliegcrash Bijlmermeer advies door Ineke van Gent, voorzitter Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding (ACOI)

Locatie: Stadsdeelkantoor Zuidoost te Amsterdam

Datum: 19 april 2024

Disclaimer: Onderstaande tekst kan op punten afwijken dan de tekst die is uitgesproken bij de overhandiging op 19 april 2024 door Ineke van Gent.

Beste mensen,

Ruim dertig jaar geleden stortte een vliegtuig neer in de Bijlmer. En 30 jaar later wachten mensen die erbij betrokken waren nog steeds op antwoorden.

We spraken met een aantal van hen, voor het advies dat we vandaag presenteren.

We spraken met iemand die veel betrokkenen geestelijke bijstand verleende na de ramp. Hij is blij dat na vele jaren het verschil tussen 'direct' en 'indirect' betrokkenen is verdwenen. Maar het vertrouwen in de overheid is geschaad, zegt hij, omdat die op veel vragen geen antwoord gaf. Dat moet hersteld worden. De pijn blijft, maar de vragen kunnen wellicht minder worden.

We spraken met iemand die woonde tegenover Groeneveen en Klein-Kruitberg, de flats waar het allemaal gebeurde. Ze vraagt zich nog altijd af waarom zo geheimzinnig is gedaan: "Waarom wilde niemand vertellen wat echt is gebeurd?" zegt ze. "En wat zat er in het vliegtuig? Burgers hebben toch het recht om dat te weten als hun gezondheid op het spel staat?"

Er was de man die nog iedere dag bezig is met de ramp en de website die hij hierover maakte. Hij zag "blue privilege" voor de luchtvaartwereld en achterstelling van de Bijlmer-bewoners. Hij sprak over "het stadsdeel dat men liever niet ziet of hoort."

Iemand vertelde ons dat ze ziek is geworden na de ramp en nog altijd slaapproblemen heeft. Weer een ander heeft nog steeds last van hevige hoofdpijnen, maar wil het verhaal van de ramp blijven vertellen.

We spraken ook iemand die pas 7 jaar was toen het vliegtuig neerstortte. Ze verloor een aantal klasgenootjes. Ze hield er gezondheidsklachten en nachtmerries aan over. En ze heeft nog steeds geen antwoord op de vraag: komt dat door wat er in het vliegtuig zat of niet?

Allemaal betrokkenen die zich dertig jaar lang niet echt gehoord voelen.

Die geen bevredigend antwoord kregen op hun vragen.

Die de indruk hebben dat anderen wél en zij niet serieus werden genomen.

En die niet de informatie kregen waar zij recht op hadden.

En dan zijn er ook de vragen die nog leven bij andere betrokkenen, waaronder de nabestaanden van de inzittenden, alle betrokkenen bij de 'afwikkeling' van de ramp, en zeker ook de journalisten en onderzoekers, die met grote hardnekkigheid hebben geprobeerd om alle feiten boven water te krijgen.

Adviesaanvraag

Op 4 oktober 2022, de 30^e herdenkingsdag van de ramp, gingen – net als ieder jaar - oude wonden weer open.

De dramaserie Rampvlucht werd uitgezonden en een documentaire. Op de aftiteling stond: "In januari 2017 werden een aantal stukken overheidsarchivalia over de Bijlmerramp openbaar gemaakt. De Rijksluchtvaartdienst heeft de meeste stukken echter voor 70 jaar achter slot en grendel laten zetten. Op z'n vroegst worden ze openbaar in 2062." Dit citaat op de aftiteling kwam hard bij mij binnen en vast ook bij de nabestaanden. Nog steeds zoveel vragen en nog steeds te weinig antwoorden. In ons adviescollege spraken we erover. Ook daarbuiten leidde het ook tot publieke opschudding en politieke discussie. En op 18 april 2023 nam de Tweede Kamer unaniem de motie Omtzigt aan. Die was medeondertekend door alle Kamerfracties. Eensgezind kwam men tot de conclusie dat het nog niet klaar is.

In die motie werd het Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding gevraagd om te adviseren over mogelijkheden om de openbaarheid en toegankelijkheid van het Bijlmer-archief van de Raad van de Luchtvaart te vergroten.

Dat zou niet eenvoudig worden, wisten we. Het onderzoek van de Raad naar de oorzaak van de ramp en het archief daarover vallen onder het Verdrag over de internationale burgerluchtvaart. Dat wordt ook wel het Verdrag van Chicago genoemd. Dat regelt onder meer hoe onderzoeken naar de oorzaak van vliegcrashes moeten worden uitgevoerd. Het eindrapport van zo'n onderzoek is openbaar, maar de onderliggende (technische) rapporten, analyses, interviews en getuigenverklaringen blijven achter slot en grendel. Het idee daarachter is: mensen moeten fouten en vergissingen kunnen melden zonder dat dat gevolgen heeft. Alleen zo krijg je rapporten en adviezen waar de luchtvaart veiliger van wordt. Kortom: de beslotenheid van het archief dient deels een publiek belang: veiligheid. Niemand die daarop tegen is. Maar de vraag was of daarmee het gehele archief over de vliegcrash in de Bijlmer van de Raad van de Luchtvaart geheim zou moeten blijven.

Advies

Het ACOI (staf en collegeleden) ging aan de slag.

- Ten eerste met archiefonderzoek: wat voor stukken zitten er precies in het archief, en is het terecht dat de openbaarheid van deze stukken is beperkt?
- Ten tweede onderzocht het Instituut voor Lucht- en Ruimterecht van de Universiteit Leiden voor ons de werking van het luchtvaartverdrag in de praktijk. Het bekeek hoe andere landen omgaan met de openbaarheidsbeperkingen daarin.
- En ten derde hebben we gesproken met betrokkenen, om inzicht en gevoel te krijgen bij de impact van de ramp, en bij de belangen die mensen hebben om toegang te krijgen tot het archief.

Daar wil ik iets over zeggen om aan te geven hoe breed en serieus we het hebben aangepakt.

Deze intensieve aanpak en dit onderzoek leidde tot het advies dat nu voor u ligt. De titel: Geen afgesloten hoofdstuk; Advies om de openbaarheid van het archief over de Bijlmercrash te vergroten.

Zo meteen ga ik dat aanbieden aan de Tweede Kamer, in de persoon van Pieter Omtzigt. Hij kwam immers met de motie die dit allemaal in gang zette. Maar eerst wil ik wat zeggen over de inhoud van het rapport en de betekenis ervan.

Het antwoord op de vraag of de openbaarheid van het archief van de Raad voor de Luchtvaart over de vliegcrash in de Bijlmer beter kan is: ja.

Ja, het kan en ja, het moet.

Om te beginnen door openbaar te maken wat nu al openbaar kan. Dat is alle informatie in het archief die geen betrekking heeft op het technisch onderzoek naar de oorzaak van de ramp. De staatssecretaris van OCW, Fleur Gräper-Van Koolwijk moet daarvoor eerst een besluit nemen "tot opheffen van de openbaarheidsbeperking", zoals dat heet. Wij gaan ervan uit dat dit spoedig wordt opgepakt en dat de Tweede Kamer daar ook op toeziet.

Een goede tweede stap is om de inventarisnummers opnieuw in te delen. Complete dossiers zijn nu nog ontoegankelijk, omdat er één document in zit dat valt onder het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Door strakker uit te splitsen wat wel en niet bij het onderzoek hoort, kunnen veel documenten alsnog openbaar worden. Ik weet het: dat wordt een hele klus voor het Nationaal Archief en het ministerie van IenW. Maar het moet; voor de nabestaanden, de openstaande vragen en de openbaarheid in het algemeen

Er kan nog een derde stap worden gezet. Volgens het verdrag van Chicago dat ik al noemde, kun je soms wel degelijk een uitzondering maken op het openbaarmakingsregime. Bij voorbeeld wanneer een bevoegde instantie vindt dat er reden is om een groter belang toe te kennen aan openbaarmaking. Zeker wanneer dat geen negatieve gevolgen heeft voor huidige of toekomstige onderzoeken. Dat vereist natuurlijk een zorgvuldige afweging van publieke belangen. Een balancing test, noemt het verdrag dat. Wij adviseren om een balancing test te laten doen voor dit archief. Door een commissie waarin de verschillende belangen vertegenwoordigd zijn.

We doen nóg een aanbeveling. Maak het archief en de dossiers toegankelijk voor iedereen. Zorg dat mensen het ook begrijpen. Openbaar is nog niet leesbaar, en een document spreekt niet vanzelf. Hoe moet dat gelezen worden? Wat staat er eigenlijk in? Wat was de status van het document, welke rol heeft het gespeeld? Hoe verhoudt het zich tot andere documenten?

Om echt te snappen wat er gebeurde op en na 4 oktober 1992, is het belangrijk dat alle instanties met informatie over de ramp die met elkaar delen. Zodat de puzzel door en voor alle betrokkenen gelegd kan worden: bewoners en nabestaanden, maar zeker ook journalisten en wetenschappers. Het is belangrijk dat ze leren zwemmen, als zij zelf het archief in willen duiken.

Ideaal is natuurlijk een fysieke plek waar iedereen terecht kan. Maar het is zeker ook nodig om een gids te maken met een uitgebreide beschrijving van alle stukken en de archieven waar die zich bevinden. Dat is dus niet alleen het archief van de Raad voor Luchtvaart, maar ook bijvoorbeeld het stadsarchief van Amsterdam, het archief van de parlementaire enquêtecommissie en het persoonlijk archief van Rob van Gijzel. Ik adviseer de minister van IenW (Infrastructuur en Waterstaat) Mark Harbers, om zo'n project mogelijk te maken en daarin te investeren.

Tot slot,

Bij de plek van de ramp staat de boom die alles zag. Het is een plek van herinnering en verdriet. Een plek van stilte. Ik wou dat die boom de stilte kon doorbreken, kon vertellen wat hij had gezien en alle vragen kon beantwoorden. Dat kan niet. En wij kunnen dat ook niet, evenmin als de archieven. We moeten ons – en elkaar – behelpen met wat we wél hebben. Met alle tekorten die daaraan kleven. Maar wat meer openbaar kan, moet openbaar worden.

Daarover gesproken: de belangrijkste vragen die nog leven bij de bewoners gaan over de lading van het vliegtuig. Voor zover wij kunnen zien zit in dit archief niet meer of andere informatie dan al bekend is door de parlementaire enquête uit 1999. Ik herhaal: voor zover wij kunnen zien. Onze medewerkers hebben natuurlijk geen specifieke expertise op het terrein van de luchtvaart of technische kennis om bepaalde informatie te doorgronden. Daarom is het zo belangrijk dat de mensen zelf toegang krijgen tot het archief, om de vragen die zij hebben zelf te onderzoeken.

Ik hoop dat we nog andere, meer algemene lessen trekken uit dit onderzoek.

We moeten ons veel beter rekenschap geven van de waarde van transparantie in het hier en nu, zeker bij ingrijpende historische gebeurtenissen. Dat is belangrijk voor álle betrokkenen. Maak openbaar wat kan, ook dertig jaar na dato. Het betekent meer dan je denkt.

We moeten het recht op toegang tot informatie erkennen. Mensen moeten die informatie in handen kunnen houden, met eigen ogen kunnen zien en zelf hun verhaal kunnen maken. Tegelijk moeten mensen ervan uit kunnen gaan dat hun informatie veilig en vertrouwelijk in het archief rust.

De tweede les brachten we al eerder onder de aandacht met onze position paper Openbaarheid is een werkwoord: ga als overheid in gesprek. Wacht niet op een formeel WOO-verzoek, maar kijk aan welke informatie mensen behoefte hebben. En oh ja, voor de overheid zijn ingrediënten van dat gesprek vooral: luisteren, begrip en empathie.

Met dit rapport gaat het Adviescollege de vragen die er nog steeds leven rond de vliegcrash in de Bijlmer niet beantwoorden. We vertrouwen er wél op dat het helpt om in de toekomst beter om te gaan met het onbeantwoordbare van die vragen. En om beter om te gaan met elkaar: als politici, ambtenaren, professionals en burgers.

De nabestaanden wens ik alle sterkte met de onbeantwoorde vragen en hun onvoorstelbare verdriet en gemis.

Dank u wel.

[P.M. aanbieding aan dhr. Pieter Omtzigt]

Meneer Omtzigt / beste Pieter,

Bij deze bied ik je het rapport aan, met dank voor de lastige vragen waarmee je ons aan het werk zette. Doe er je voordeel mee. Laat je erdoor inspireren. En zorg dat openbaarheid en een nieuwe bestuurscultuur prominent worden meegenomen in de onderhandelingen.

Ik heb meer exemplaren bij me, en die overhandig ik graag aan de vertegenwoordigers van de omwonenden en betrokkenen bij de ramp, met heel veel dank voor hun betrokkenheid bij dit onderzoek.

