

De verhoren

ANP woensdag 27 januari 1999, BIJLMERRAMP Ooggetuigen Bijlmerramp kritisch over optreden overheid (Samenvatting)

De eerste getuigen die woensdag door de parlementaire enquetecommissie Bijlmerramp werden gehoord, hebben kritische kanttekeningen geplaatst bij het optreden van de overheid na de vlieg-ramp. Drie van de vier getuigen beklagden zich erover dat zij niet serieus genomen werden door officiële instanties.

Politie-man J. Kaspers, ooggetuige van de rampvlucht, zag dat de El Al-Boeing twee motoren verloor. Hij legde alles wat hij zag vast in een proces-verbaal. De politie-man verbaasde zich erover dat hij tijdens het onderzoek naar de toedracht van de ramp nooit nader werd gehoord. Het horen van ooggetuigen is bij een onderzoek door de politie toch heel gebruikelijk, zei hij.

Kaspers was ook verbaasd over het feit dat zijn melding aan de kustwacht over het toestel-in-nood kennelijk onduidelijk was doorgegeven aan de luchtverkeersleiding op Schiphol.

Twee bewoners van de Bijlmermeer, K. Mohamed en A. Bos, hadden vooral kritiek op de trage en lakse afhandeling van lichamelijke en psychische klachten. Mohamed zei bovendien bij de toewijzing van een vervangende woning als niet-Nederlander te zijn gediscrimineerd. Bos stelde dat hij de instanties vrijwel niets deden voor de getroffen bewoners, zodat hij zelf maar een inlooppcentrum startte.

Bos ventileerde ook een aantal theorieën over smokkel van plutonium en cesium uit Russische kerncentrales, over het dumpen van lading tijdens de vlucht, over geheime El Al-transporten over de weg en over de verdwenen Cockpit Voice Recorder. Bos voerde geen bewijzen aan om deze theorieën te onderbouwen, en wilde in het openbaar geen namen noemen van getuigen die dat mogelijk wel konden.

De vierde getuige op de eerste verhoordag, verpleegkundige Th. Gras, was urenlang aanwezig op het rampterrein en kon de hulpverlening van nabij aanschouwen. Over enkele essentiële onopgehelderde punten, zoals de aanwezigheid van de geheimzinnige mannen in witte pakken, kon hij de commissie echter geen uitsluitel geven. Er was een veelheid aan mensen in witte pakken, zei hij. Op basis van mijn waarnemingen kan ik niet uitsluiten dat er nog anderen dan medische hulpverleners in witte pakken waren.

Over een tweede kwestie, de verdwenen Cockpit Voice Recorder, kon hij wel enig licht werpen. Volgens de verpleger is het niet waarschijnlijk dat de CVR via de vuilstortplaats in verbrandingsovens is beland. Gras zei zich het niet goed te kunnen voorstellen dat de politieagenten die de stortplaats onderzochten het grote oranje apparaat over het hoofd zouden hebben gezien. Wel werden daar namelijk hele kleine menselijke restanten aangetroffen.

De commissie heeft inmiddels ook drie Israëliische getuigen opgeroepen voor verhoor onder ede. Misschien volgen er meer, zo heeft commissie-voorzitter Meijer gezegd. De drie hebben met de Boeing te maken gehad. Meijer weet nog niet of ze naar Den Haag komen. Hij kan ze niet dwingen. Volgens hem is de samenwerking met de Israëliische autoriteiten nog steeds goed.

Den Haag, donderdag 28 januari 1999, BIJLMERRAMP Witte pakken spelen prominente rol in tweede verhoordag (Samenvatting)

Drie getuigen hebben donderdag voor de parlementaire enquetecommissie over de Bijlmerramp verklaard op verschillende tijdstippen mannen in witte pakken te hebben gesignaleerd. Zowel op de avond van de ramp als de dag erna zouden de onbekende personen, die volgens de ooggetuigen geen medische hulpverleners konden zijn, inspecties hebben uitgevoerd tussen de wrakstukken.

De eerste verklaring kwam van brandweerman J. Vervoort, die tussen acht uur 's avonds en een uur 's nachts op het rampterrein aanwezig was. Hij zei personen te hebben gezien die met zaklantaarn actief op zoek waren naar iets. Hun aanwezigheid verbaasde Vervoort, omdat zij zich op een door instortingsgevaar onveilige plek bevonden. De brandweerman heeft na het verhoor aan de commissie namen doorgegeven van collega's die zijn verhaal kunnen bevestigen.

De volgende ochtend signaleerde C. Boer, lid van de vrijwillige brandweer en belast met de berging van slachtoffers, tussen tien uur en half elf zes personen in stevige witte pakken en een kap over het hoofd, in gezelschap van vier mannen in regenjas. Boer herinnert zich het bezoek, omdat een man in het rood de vrijwilligers ter plaatse op botte manier wegstuurde. Toen wij via een tunneltje wegliepen, zag ik ze komen. Na circa een kwartier vertrokken ze weer. Ik zag dat ze een voorwerp bij zich droegen waar een doek over hing.

Korte tijd later, rond twaalf uur, kreeg KLM-medewerker W. van Os in hangar 8 bezoek van vijf mannen in witte pakken met maskers van plexiglas. In de hangar waren de brokstukken van de El Al-Boeing opgeslagen. Een van de mannen kwam naar hem toe, maar zei niets, verklaarde Van Os, die de indruk had dat het om een Israëliër ging. Van Os, die de hangar huurt voor zijn sportvliegtuigen, stelde verder dat de ruimte nog steeds radioactief besmet is. Meting met een geigerteller heeft dat vorige maand uitgewezen.

De enquetecommissie hield de getuigen foto's met verschillende varianten van witte pakken voor. Hulpverleners, artsen en traumateams waren deels ook gekleed in het wit. Vervoort en Boer ontkenden dat de door hen waargenomen personen de getoonde pakken droegen.

Brandweerman Vervoort zadelde de commissie op met enkele andere vraagstukken. Zo zei hij ervan overtuigd te zijn de verdwenen cockpit-voicerecorder in handen te hebben gehad. Volgens de Rijksluchtvaartdienst betrof het echter de zwarte doos met vluchtgegevens. Een brief over de kwestie is nooit beantwoord. Daarnaast tipte Vervoort een andere omstrede kwestie aan: die van het precieze aantal slachtoffers. De brandweerman verklaarde dat het aantal van 43 mogelijk te laag is, omdat sommige appartementen volledig waren weggevaagd en verast. Mogelijk zijn vijf tot tien doden nooit gevonden.

Boer gebruikte het verhoor vooral om fel van leer te trekken tegen hoofdcommandant van de Amsterdamse brandweer, H. Ernst, en politiekorpschef Kuiper. Volgens de getuige heeft Ernst gelogen over de gezondheidsrisico's, en neemt hij de huidige klachten van brandweerlieden niet serieus. Boer is al lange tijd verwickeld in een conflict met de brandweer en gemeente, omdat zij zijn gezondheidsklachten niet serieus nemen. Kuiper verklaarde eerder dat Boer het brandweerkorps in discrediet bracht met zijn uitspraken over de relatie tussen de ramp en ziekten.

Den Haag, vrijdag 29 januari 1999, BIJLMERRAMP Verhaal Bijlmerramp weer op ieders netvlies gezet (Samenvatting)

Het verhaal van de vliegramp in de Bijlmermeer is na zes maanden weer op ieders netvlies gezet. De verhoren van deze week waren vooral verhoren om te horen. Het heeft laten zien hoe diep de ramp heeft ingegrepen in het leven van direct en indirect betrokkenen.

Zo vatte voorzitter Th. Meijer van de parlementaire enquetecommissie vliegramp Bijlmermeer vrijdagmiddag de eerste week van openbare verhoren samen. Hij constateerde een algemeen gevoel van miskennis, van niet serieus te zijn genomen. Opvallend vond hij het verstrekken van onduidelijke informatie en het ontbreken van informatie.

Getuige Y. Wolthuis, tot 1 januari voor de Groenen lid van de stadsdeelraad Zuidoost in Amsterdam, verwoordde dat scherp. Ze richtte haar pijlen op het dagelijks bestuur van de stadsdeelraad. Op mijn honderden vragen over de ramp ging men niet serieus in. Ik kreeg onzin-antwoorden, aldus Wolthuis. Het was een ontzettende cover up.

Voor het trekken van conclusies is het volgens Meijer te vroeg. We hebben vele theorieën gehoord. We nemen ze allemaal serieus en zullen ze toetsen. De commissie hoopt dat er straks maar een waarheid overblijft: de waarheid. Pas als de onderste steen boven is kunnen we het boek sluiten, aldus Meijer. Ook vrijdag speelden gezondheidsproblemen een belangrijke rol. Volgens huisarts A. Makdoembaks, die veel mensen uit de Bijlmer behandelt, zal onduidelijk blijven wat de exacte oorzaak van de klachten is als de ontbrekende informatie over 20 ton van de lading niet boven tafel komt. Het Academisch Medisch Centrum (AMC) in Amsterdam, dat een grootscheeps onderzoek uitvoert, zou dat probleem ook onderkennen, verklaarde Makdoembaks, die voorzichtig kritiek uitte op het AMC-onderzoek. Men is gebonden aan beperkingen.

Tijdens het verhoor van Bijlmerbewoner A. Akaijeboh bleek dat Ghanezen niet meedoen aan het AMC-onderzoek. Het is mij niet bekend. Ook niet bij mensen in mijn omgeving, verklaarde ze. Akaijeboh kampt nog steeds met slapeloosheid en nachtmerries.

Makdoembaks heeft in zijn praktijk te maken (gehad) met vijftig mensen die een auto-immuunziekte hebben. Een 18-jarige jongen zou er aan zijn overleden. Het is onduidelijk of Makdoembaks mensen met mycoplasma, waar andere getuigen over spraken, behandelt. Ook constateerde de huisarts, die zijn advocaat had meegenomen, een bovengemiddeld aantal zwangerschapsproblemen: vroeggeboorten, aangeboren afwijkingen en sterfgevallen vlak voor de geboorte.

Voor L. Bertholet staat onomstotelijk vast dat de Bijlmerramp mensen ziek heeft gemaakt. De verschijnselen lijken op die van oorlogsveteranen, zo hield deze niet-medicus de commissie voor. Een Bijlmervliegrampsyndroom, concludeerde de amateuronderzoeker. Een belangrijke rol lijkt nog weggelegd voor de foto's die Bertholets zoon op Schiphol van de El Al-Boeing maakte. Volgens hem was er al op te zien dat een motor, die later afbrak, scheef hing. Ze komen volgende week aan bod. Dan staan de verhoren in het teken van de toedracht van de ramp.

Onder anderen zullen luchtverkeersleiders van Schiphol en ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst worden gehoord. De enquetecommissie heeft nog geen zekerheid over de komst van topmensen van El Al en Boeing naar Den Haag. De commissie heeft onder anderen vice-president A. Amir van El Al en directeur veiligheid J. Rodrigues van Boeing gevraagd om volgende week voor de commissie te getuigen.

We hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat zij niet zouden komen. Zowel de Israelische als de Amerikaanse ambassade hebben hun volledige medewerking toegezegd, zei voorzitter Meijer. De Amerikanen en Israëliërs zijn niet verplicht te verschijnen. Maar als ze komen zal ook hun gevraagd worden de eed af te leggen.

Den Haag, woensdag 3 februari 1999, BIJLMERRAMP El Al meldde gevaarlijke lading onmiddellijk El Al meldde al meteen na de crash in de Bijlmermeer dat het toestel een gevaarlijke lading aan boord had. Een op de band opgenomen telefoongesprek tussen de luchtverkeersleiding en El Al toont dit aan. Brandbare, giftige gassen, explosieven en munitie waren aan boord, blijkt uit dat gesprek.

Volgens directeur operaties S. Koopmans van de luchtverkeersleiding is deze informatie doorgegeven aan de leiding van Schiphol en de Rijksluchtvaartdienst. Hij zei dit woensdag tijdens een openbaar verhoor door de parlementaire enquetecommissie vliegcrash Bijlmermeer.

De band met telefoongesprekken is jarenlang ongebruikt in een kluis op Schiphol bewaard gebleven. Pas vorige maand werd de band naar de enquetecommissie gestuurd. Toenmalig minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat heeft in antwoord op Kamervragen deze informatie nooit doorgegeven. Zij ontkende dat het toestel een militaire lading had. De hulpverleners in de Bijlmermeer gingen onbeschermd te werk in de veronderstelling dat het vliegtuig geen gevaarlijke stoffen aan boord had. Koopmans gaf de commissie verder een college over de werking van de radar. Volgens hem was de handelwijze van de luchtverkeersleiding normaal. Juist een vliegtuig in nood moet zo dicht mogelijk bij het vliegveld blijven. De aanwezigheid van woonbebouwing speelt daarbij geen rol. Het toestel leek immers tot de laatste 40 seconden van de vlucht onder controle, aldus Koopmans.

Commissielid Augusteijn maakte melding van het telefoongesprek met El Al dat een half uur na het neerstorten van het vliegtuig plaats had. El Al vroeg de informatie over de lading van het toestel 'onder de pet' te houden. Koopmans zei zich daarover te hebben verbaasd.

Koopmans bevestigde verder dat er een vierde bemanningslid aan boord van het Israelische vrachtvliegtuig aanwezig was, die niet in het vluchtplan was aangemeld. Daar heeft men zich bij de verkeersleiding aan geergerd, zei Koopmans.

Den Haag, woensdag 3 februari 1999, BIJLMERRAMP Tweede Kamer: Onthulling lading schokkend en onverteerbaar

Minister Jorritsma (Economische Zaken) en de Tweede Kamer zijn geschokt door de onthulling dat meteen na de Bijlmerramp al duidelijk was dat er gevaarlijke lading aan boord was van de El Al-Boeing. Ontsla de verantwoordelijken, aldus Kamerlid Van Walsem van D66. Dit is onvoorstelbaar en onverteerbaar, vindt VVD'er Te Veldhuis. Ik ben verbijsterd. De informatie had beschikbaar moeten zijn, meent Jorritsma. Ze werd twee jaar na de ramp minister van Verkeer.

Minister Netelenbos (Verkeer) is woensdagmorgen op de hoogte gesteld door de Luchtverkeersleiding Nederland en heeft alle medewerking toegezegd aan de commissie om duidelijkheid te krijgen over de geheel nieuwe informatie.

Zo'n bericht had veel leed kunnen besparen voor omwonenden en al die mensen die na de ramp hulp verlend en nu gezondheidsklachten hebben, meent Van Walsem. Te Veldhuis: Het hoofd rampenbestrijding had hoe dan ook geïnformeerd moeten worden. Die had maatregelen kunnen treffen. El Al vroeg de luchtverkeersbeveiliging de informatie over de lading (explosieven, giftige gassen en munitie) 'onder de pet' te houden. De Rijksluchtvaartdienst (onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat) werd wel ingelicht door de luchtverkeersbeveiliging. Als er een ambtenaar is die dat verzwegen heeft, moet die op straat worden gezet, aldus Van Walsem. Van staatsbelang kon wat hem betreft geen sprake zijn. Er waren mensenlevens mee gemoeid.

Ook Te Veldhuis maakt uit de reactie van de toenmalig minister van Verkeer Maij-Weggen op dat een ambtenaar de informatie in de doofpot heeft gestopt. Ambtenaren moeten hun minister inlichten. De minister wist van niets. Dit zou niet moeten kunnen in een parlementaire democratie. Maij-Weggen heeft verklaard niet op de hoogte te zijn geweest. De enige reden het niet openbaar te maken zou volgens Te Veldhuis zijn als het om staatsgeheim of -veiligheid zou gaan. Maar dat beslist een ambtenaar niet. Bovendien had het hoofd rampenbestrijding altijd moeten worden geïnformeerd. De PvdA heeft geen behoefte aan een reactie. We moeten de commissie haar werk laten doen, zegt Kamerlid Van Gijssel. In het verleden stelde hij de verantwoordelijke ministers vaak vragen over de lading. Tot halverwege vorig jaar waren we officieel niet op de hoogte van gevaarlijke lading, aldus Van Gijssel.

Ook het CDA, de partij van Maij-Weggen, houdt zich op de vlakte. Ik wil eerst meer informatie. Dit doe ik niet uit de losse pols, zegt Kamerlid Reitsma. GroenLinks is minder terughoudend. Dit onderstreept dat de informatievoorziening een puinhoop is geweest, aldus Kamerlid Van der Steenhoven.

Den Haag, woensdag 3 februari 1999, BIJLMERRAMP El Al maakte onmiddellijk melding van gevaarlijke lading (Samenvatting)

De Israelische luchtvaartmaatschappij El Al maakte een half uur na de vliegcrash in de Bijlmermeer aan de luchtverkeersleiding melding van een grote hoeveelheid brandbare, giftige gassen, explosieven en munitie aan boord van het toestel.

Dat blijkt uit een pas onlangs opgedoken bandopname van telefoongesprekken na de crash. De onthulling werd woensdag gedaan tijdens het verhoor van directeur operaties S. Koopmans van de luchtverkeersleiding door de parlementaire enquetecommissie Vliegcrash Bijlmermeer. Volgens Koopmans was de informatie doorgegeven aan de Rijksluchtvaartdienst. Onduidelijk was waarom hij daar nu, ruim zes jaar na de ramp, pas mee naar buiten kwam.

De onthulling lokte verbijsterde reacties uit bij hulpverleners en andere betrokkenen. Ik sta perplex, zei de voormalige burgemeester van Amsterdam E. van Thijn. Ook ministers en Tweede-Kamerleden reageerden onthutst. Ik ben verbijsterd, aldus minister Jorritsma (Economische Zaken). Jorritsma (die in 1994 minister van Verkeer werd) wil dat verantwoordelijken strafrechtelijk worden vervolgd. Ook de advocaat van een aantal Bijlmerslachtoffers voelt daar veel voor.

Binnen de Israelische luchtvaartmaatschappij El Al is met verbazing gereageerd op de getuigenis van S. Koopmans woensdag voor de enquetecommissie. Koopmans zei dat El Al een half uur na de crash Nederland zou hebben gevraagd de werkelijke lading van de Boeing 747 stil te houden voor het publiek. Dat doet Yoel Feldshuh, de managing director van de maatschappij, af als bullshit. Ik weet niet waar ze het over hebben, maar alle papieren zijn overgedragen, dus alles was gewoon bekend, aldus Feldshuh. Hij voegde daar verder nog aan toe dat het hele verhaal hem sowieso bijzonder vreemd in de oren klonk, daar er volgens hem helemaal geen chemicaliën waren aan boord van de desbetreffende vlucht.

Het hoofd van de Israelische burgerluchtvaart, Avner Yarkoni, heeft intussen laten weten volgende week naar Den Haag te vertrekken. Volgens Yarkoni, die fungeert als coordinator tussen de commissie in Nederland en de betrokkenen in Israel, is inmiddels al bekend of een dan wel meerdere van de Israelische gedaagden in Den Haag voor de enquetecommissie zullen verschijnen. Verdere mededelingen laat hij echter over aan het panel in Nederland.

Volgens El Al-woordvoerder N. Kleiman blijkt uit het telefoontje tussen El Al en de luchtverkeersleiding over de gevaarlijke lading dat de intentie in ieder geval correct was. De juiste mensen zijn geïnformeerd. In Nederland is vervolgens beslist wat daarmee moest gebeuren. Hij zegt niet te geloven dat El Al aanstuurde op een doofpotaffaire. In dat geval hadden ze het telefoontje helemaal niet gepleegd. Verder zei Kleiman dat het erg moeilijk zal zijn een conversatie die iemand onder grote druk heeft gevoerd, nu nog te analyseren.

Amsterdam, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP Justitie mikt op snel onderzoek Justitie in Amsterdam en Haarlem mikken op een snel onderzoek naar de lading van de El Al Boeing. Het team van vertegenwoordigers uit het politiekorps Amsterdam Amstelland, de luchtvaartpolitie, marechaussee en rijksrecherche gaat donderdag van start.

Een streefdatum voor de uitkomsten kan persofficier J. Steenbrink niet noemen. Zo snel mogelijk, zegt hij. Het onderzoek richt zich op vier vragen: wat is er verzwegen over de lading en door wie, wat was de lading toen het toestel neerstortte, is de gezondheid van personen in gevaar gebracht door de lading en zijn er strafbare feiten gepleegd.

Steenbrink wil verder niets kwijt over wie worden benaderd voor het onderzoek. Daartoe werd woensdag besloten na de onthulling dat de verkeersleiding kort na de crash door El Al is ingelicht over gevaarlijke lading in het toestel. Die informatie bleef geheim en zou bekend zijn geweest bij zeven personen. Het lijkt niet meer dan logisch dat betrokkenen bij de Luchtverkeersleiding aan de tand worden gevoeld. Ook zal er gebruik worden gemaakt van eerdere onderzoeken die justitie uitvoerde in verband met de ramp.

Het Openbaar Ministerie in Haarlem onderzocht in 1996 fraude met de vrachtbrieven, na aangifte van een voormalig medewerker van El Al. De uitkomst van het onderzoek was dat er geen aanwijzingen waren voor strafbare feiten.

Wel bleek dat er verschillende versies van vrachtbrieven in omloop waren. De oorzaak daarvan lag volgens justitie in het veelvuldig kopiëren van papieren op de avond van de ramp en samenstelling van dossiers waarbij voor de beste leesbare papieren was gekozen.

In 1992 concludeerde justitie in Haarlem al dat er geen sprake was van mogelijke schuld of nalatigheid bij de verkeerstoren naar aanleiding van een melding over het afvallen van een motor. Justitie in Amsterdam tenslotte stelde vorig jaar dat de geheimzinnige mannen in witte pakken, vermoedelijk hulpverleners waren.

Den Haag, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP Kok neemt onthulling in enquête hoog op Premier Kok is verrast en verbijsterd over hetgeen woensdag bij de parlementaire enquetecommissie boven water is gekomen. Als het allemaal waar is zijn er volgens Kok onvergeeflijke fouten gemaakt, zo laat de woordvoerder van de premier weten.

Kok neemt de kwestie hoogst ernstig. Hij heeft donderdag met minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) over de Bijlmerramp gesproken. De kwestie zal ook vrijdag tijdens de wekelijkse vergadering van het kabinet aan de orde komen.

Amsterdam, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP Patijn onderzoekt noodzaak extra nazorg hulpdiensten

Burgemeester Patijn van Amsterdam onderzoekt de noodzaak en de mogelijkheden voor extra nazorg voor de brandweer, GG&GD, politie en andere hulpdiensten en vrijwilligers die op de plaats van de Bijlmerramp aanwezig waren.

De burgemeester heeft hierover donderdag overleg gevoerd met de betrokken diensten. Onder deze diensten, met name de brandweer en de politie is grote onrust ontstaan nadat woensdag bekend werd dat het ramptoestel gevaarlijke stoffen aan boord had. De hulpverleners waren daarop niet gekleed en verbleven uren of soms dagen onbeschermd in het rampgebied.

Er wordt nu een inventarisatie gemaakt van wat al gedaan is op het gebied van medische zorg en wat eventueel nog gedaan moet worden. Ook het stadsdeel Zuidoost, waar het ramptoestel destijds neerstortte, wordt benaderd, aldus een woordvoerder van Patijn. De burgemeester zal vervolgens een

De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Maij-Weggen, reageerde woedend. Volgens de ex-bewindsvrouw was zij nooit van deze feiten op de hoogte gesteld door de luchtverkeersleiding. Zij meende te zijn misleid.

Woensdagmiddag werd de onthulling door voormalig medewerker van het bureau vooronderzoek, F. Erhart, meteen sterk gerelativeerd. De luchtvaartmaatschappij moet zich hebben vergist bij de melding, meende hij. De explosieven waren op Schiphol uitgeladen. Er waren geen wapens of munitie aan boord.

Erhart was met een helikopter van de luchtvaartpolitie snel ter plaatse. Hij had tussen de wrakstukken delen van de lading gezien en later ook de vrachtbrieven. Dat bracht hem tot de overtuiging dat er geen wapens of munitie aan boord was.

Erhart vertelde verder dat hij wrakstukken in een metalen mand had verzameld, maar dat deze mand helaas was verdwenen. Het ging om een stuurwiel en een 'flasher' tegen hittezoekende raketten, een standaarduitrusting van El Al-toestellen. Erhart bleek ervan overtuigd dat het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval snel en goed was verlopen: metaalmoetheid in de ophangbouten van de motoren. Van scheefhangende motoren was volgens TNO geen sprake en Erhart onderschreef deze conclusie.

Minder tevreden was Erhart over de wijze waarop schriftelijke vragen uit de Tweede Kamer waren beantwoord. Het was de gewoonte om vragen te beantwoorden met: 'ja, nee, ik weet het niet of het is mijn zaak niet'. Feitelijke antwoorden werden niet gegeven, aldus Erhart. Dat leidde er volgens hem toe dat de minister twee keer antwoorden moest corrigeren.

De Tweede Kamer reageerde geschokt op de onthulling. Ontsla de verantwoordelijken, aldus Kamerlid Van Walsem van D66. Dit is onvoorstelbaar en onverteerbaar, vond VVD'er Te Veldhuis.

Zo'n bericht had veel leed kunnen besparen voor omwonenden en al die mensen die na de ramp hulp verleenden en nu gezondheidsklachten hebben, meent Van Walsem. Te Veldhuis: Het hoofd rampenbestijding had hoe dan ook geïnformeerd moeten worden. Die had maatregelen kunnen treffen. Als er een ambtenaar is die dat verzwegen heeft, moet die op straat worden gezet, aldus Van Walsem. Van staatsbelang kon wat hem betreft geen sprake zijn. Er waren mensenlevens mee gemoeid. Ook Te Veldhuis maakt uit de reactie van de toenmalig minister van Verkeer Maij-Weggen op dat een ambtenaar de informatie in de doofpot heeft gestopt. Ambtenaren moeten hun minister inlichten. Dit zou niet moeten kunnen in een parlementaire democratie. De enige reden om het niet openbaar te maken zou volgens Te Veldhuis zijn als het om staatsgeheim of -veiligheid zou gaan. Het CDA, de partij van Maij-Weggen, wilde nog niet reageren.

De stichting Visie ziet in de onthulling een bevestiging van wat ze zelf al jaren onderzoekt. De stichting is al lange tijd bezig de gezondheidsgevaaren van de Bijlmerramp in kaart te brengen. Er zijn inmiddels lange lijsten met chemische stoffen die na de ramp zijn geïdentificeerd, aldus een medewerker.

Utrecht, woensdag 3 februari 1999, BIJLMERRAMP Korrelatie ontvangt 160 telefoontjes over Bijlmerramp

Naar schatting 160 mensen hebben woensdag gebeld met Stichting Korrelatie om hun verhaal te doen over de Bijlmerramp. Korrelatie stelde woensdag op verzoek van de parlementaire enquetecommissie vlieg-ramp Bijlmermeer haar telefoonnummer open voor betrokkenen van de ramp.

Volgens directeur D. Huijbregts ging het om zeer emotionele gesprekken. De mensen zijn boos en voelen zich machteloos. Behalve omwonenden belden ook brandweerlieden en vrijwilligers die werkzaam waren ten tijde van de ramp. Ze zijn verbijsterd dat een half uur na het neerstorten van het vliegtuig al bekend was dat er giftige stoffen aan boord van het toestel waren, aldus Huijbregts.

Volgens haar zeiden veel mensen last te hebben van lichamelijke en psychische klachten.

Volgens haar blijkt een aantal bellers behoefte te hebben aan contact met lotgenoten. Zij werden doorverwezen naar de stichting Klankbord, die de belangen van slachtoffers en nabestaanden van de ramp vertegenwoordigt. Volgens Huijbregts werd er niet of nauwelijks doorverwezen naar professionele hulpverleners. Daar was geen behoefte aan, maar het geloof in de hulpverlening is ook niet erg groot.

Utrecht, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP Tweehonderd betrokkenen bellen Korrelatie over Bijlmerramp

Woensdag en donderdagochtend hebben in totaal zo'n tweehonderd mensen stichting Korrelatie gebeld over de Bijlmerramp. De over het algemeen zeer emotionele telefoontjes kwamen van direct of indirect betrokkenen bij de ramp, zoals omwonenden, brandweerlieden en vrijwillige hulpverleners.

Korrelatie stelde woensdag op verzoek van de parlementaire enquetecommissie vlieg-ramp Bijlmermeer haar telefoonnummer open voor betrokkenen van de ramp.

Sommige bellers hebben behoefte aan contact met lotgenoten. Zij worden doorverwezen naar de stichting Klankbord, die de belangen van slachtoffers en nabestaanden van de ramp vertegenwoordigt. Korrelatie is op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur en van 19.00 tot 22.30 bereikbaar op telefoonnummer: 030 - 2331 335.

Caesarea Tel Aviv, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP El Al ontkent oproep tot stilzwijgen gevaarlijke lading

plan opstellen, maar het zal naar verwachting nog wel enkele dagen duren voordat dit van de grond komt.

De gemeente wilde officieel woensdag nog niet reageren op de onthulling over de lading. Een woordvoester zei donderdag dat burgemeester verbijsterd is over de onthulling en verontwaardigd is dat de gemeente van niets wist en dat belangrijke informatie is achtergehouden. Tegenover de hulpdiensten wil de burgervader zijn gevoelens van zorg tot uitdrukking brengen, aldus de woordvoester.

De ondernemingsraad van de brandweer was woedend dat de burgemeester en brandweercommandant H. Ernst niet in het openbaar hun verontwaardiging hebben geuit dat destijds niet bekend was dat het ramptoestel gevaarlijke stoffen bevatte. Patijn heeft de brandweer inmiddels medische zorg toegezegd voor iedereen die daaraan behoefte heeft.

Veel brandweerlieden maken zich zorgen over hun gezondheid en hebben sinds woensdag het speciale telefoonnummer van de stichting Korrelatie gebeld. Bij de brandweer wordt een speciaal telefoonnummer geopend, waar brandweerlieden terecht kunnen met vragen, aldus de OR van de brandweer.

Den Haag, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP Ernstige beschuldigingen geuit over onderhoud El Al-vloot (Samenvatting)

Het onderhoud aan de vliegtuigen van El Al schoot begin jaren negentig ernstig tekort. Reparaties werden lange tijd uitgesteld, zodat toestellen doorvlogen met gebreken. Ook de vrachtboeing die op 4 oktober neerstortte op de Bijlmer, vertoonde een waslijst aan mankementen.

Dat kwam donderdag uit de verhoren voor de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp naar voren. Twee onderhoudsmonteurs van El Al, die op Schiphol voornamelijk 'klein onderhoud' verrichtten, verklaarden voor de commissie dat El Al vliegtuigen de lucht in stuurde zonder dat de werkzaamheden naar behoren waren uitgevoerd. De getuigen, L. O'Neill en C. Gaalman, hadden gehoord of zelf meegemaakt dat monteurs door superieuren werden 'overruled' om onderhoudsdocumenten te tekenen. De hoge werkdruk zou daar mede de oorzaak van zijn. De getuigen ontkenden overigens dat daar bij het ramptoestel ook sprake van was.

De twee betrokkenen deden hun uitspraken pas na druk van de commissie, die er op wees dat de getuigen onder ede staan. Beiden riepen de hulp van hun advocaat in, zodat de verhoren korte tijd geschorst moesten worden. Gaalman wees er daarbij op dat hij nog in dienst is van El Al. Gaalman bevestigde een aantal feiten uit een zeer belastende brief die de commissie onlangs anoniem toegezonden kreeg. Zo landde twee jaar na de ramp in de Bijlmer op Schiphol een 747 vanuit Tel Aviv, waarvan twee motoren uitgevallen waren. Ik heb het daarover met mijn collega's over gehad. We vroegen ons af hoe ze die kist uit Israel zo hadden kunnen wegsturen, aldus Gaalman.

Over het grote onderhoud, dat normaliter in Tel Aviv plaatsvindt, konden zij weinig meedelen. Volgens O'Neill gebeurt dat over het algemeen goed. Zijn collega stelde dat hij daar geen zicht op had. H. van Klaveren, vooronderzoeker van de Rijksluchtvaartdienst, zei in zijn verklaring dat door het drukke vluchtschema de voorgeschreven 400-uurs checks niet altijd op alle motoren kunnen worden uitgevoerd. Opmerkingen daarover waren echter niet in zijn eindrapportage opgenomen. Een vierde onderhoudsmonteur, H. Bollinger, stelde donderdag dat het onderhoud van El Al bij de goede middenmoot hoort .

Hoewel ook het ramptoestel diverse gebreken vertoonde, bleven die mankementen volgens de getuigen binnen de marge. De commissie beschikt over een ongekend lange lijst van 25 pagina's met uitgesteld onderhoud. Volgens de monteurs waren daar geen problemen bij die vliegen onverantwoord maakten. Ook van Klaveren verklaarde dat. Op de lijst stonden onder meer metaalschilfers op de romp, storingsen in het systeem dat trillingen registreert (aircraft vibration monitoring system), scheurtjes in het plaatwerk van de motoren. De drie getuigen concluderen dat de gebreken niet dusdanig waren dat het toestel niet had mogen vertrekken. El Al stelt in een reactie dat het vliegtuig in perfecte operationele conditie was en het uitgestelde groot-onderhoud binnen de marges was.

Schiphol heeft naar aanleiding van de onthullingen over de lading besloten een onderzoek in te stellen naar de personen die daarvan meteen al op de hoogte waren. Justitie in Amsterdam en Haarlem kondigden ook al aan te onderzoeken of zaken zijn verzwegen. Drie belangrijke getuigen zullen vrijdag aan het woord komen over het verzwegen telefoontje tussen El Al en de luchtverkeersbeveiliging LVB: G. Knook, oud-voorlichter, en de medewerkers Th. Croon en T. Polman. Zij zijn drie van de zeven functionarissen die destijds op de hoogte waren van de gevaarlijke lading. Premier Kok zei verbijsterd te zijn over de kwestie. De zaak zal vrijdag ter sprake komen in de wekelijkse vergadering van het kabinet.

Den Haag, donderdag 4 februari 1999, BIJLMERRAMP PvdA wil opheldering bijzondere Schiphol-status El Al

De PvdA-fractie in de Tweede Kamer wil opheldering over de bijzondere positie die El Al op Schiphol zou hebben. Zo zouden vrachtluchten van de Israelische maatschappij nauwelijks worden gecontroleerd. Goed zicht op de doorvoer van militair materieel en andere zaken is op die manier niet mogelijk.

De PvdA'er Apostolou verwijst bij zijn vragen naar een vertrouwelijk rapport van de Economische Controle Dienst (ECD) dat in maart 1996 naar de Kamer is gestuurd. De rapportage stelt dat de controle op doorvoer van munitie en wapens, onder meer bij civiele El Al-vrachtvliegtuigen, het nodige te wensen over laat. Zo zouden vrachtdocumenten niet deugen en afhandelaars en maatschappijen de andere kant op kijken als ze wisten dat er militair strategische goederen aan boord waren.

Volgens de PvdA is de rapportage nooit behandeld in de Kamer en wordt het nu de hoogste tijd dat dat wel gebeurt. Kamerlid Van Gijzel zegt van de ene in de andere verbazing te zijn gevallen toen hij probeerde als Kamerlid het stuk in te zien. Dat werd in eerste instantie geweigerd omdat hij geen lid was van de Kamercommissie Economische Zaken, die het rapport onder haar hoede had. Uiteindelijk heeft hij van inzage afgezien omdat de vertrouwelijke status hem te veel zou belemmeren iets met de informatie te doen.

Apostolou wil het ECD-rapport behandelen als staatssecretaris Ybema (EZ) en minister Van Aartsen (Buitenlandse Zaken) met hun nieuwe wetsvoorstel over doorvoer van militaire goederen zijn gekomen. Dat moet dit voorjaar gebeuren. Beide bewindslieden hebben onder druk van de Kamer al toegezegd dat ze de doorvoer aan strakkere regels zullen onderwerpen.

Den Haag, vrijdag 5 februari 1999, BIJLMERRAMP Luchtverkeersbeveiliging moet opheldering verschaffen

De luchtverkeersbeveiliging moet vrijdag opheldering verschaffen over de band waarop staat dat een half uur na afloop van de ramp al bekend was dat er gevaarlijke lading aan boord was van de El Al-Boeing.

Achtereenvolgens voorlichter G.W. Knook en de medewerkers Th.L. Croon en T. Polman verschijnen dan voor de parlementaire enquetecommissie Vliegramp Bijlmerramp.

Alle drie wisten van het bestaan van de band en zijn vermoedelijk tegemoet gekomen aan het verzoek van El Al om de informatie 'onder de pet' te houden.

Directeur operaties S. Koopmans van de luchtverkeersbeveiliging onthulde woensdag het bestaan van de band, waarop het gesprek over de lading tussen El Al en de luchtverkeersbeveiliging staat.

Toenmalig minister van Verkeer Maij-Weggen is volgens eigen zeggen nooit ingelicht over de band.

Vrijdagmiddag komt H. Wolleswinkel. Hij had een dubbelrol als plaatsvervangend directeur van de RLD en als leider van vooronderzoek naar de oorzaak van de ramp. Onduidelijk is of Wolleswinkel op de hoogte was van de band met de informatie over de lading. Ook E.R. Muller, destijds lid en nu voorzitter van de Raad voor de Luchtvaart, zal getuigen. De raad is verantwoordelijk voor het rapport over de oorzaak van de ramp.

Den Haag, vrijdag 5 februari 1999, BIJLMERRAMP RLD en ministerie drongen aan op zwijzaamheid over El Al

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en de Rijksluchtvaartdienst hebben er sinds 1973 sterk op aangedrongen alle informatie over El Al stil te houden. Functionarissen van Schiphol werd ingeprent geen mededelingen doen over de luchtvaartmaatschappij.

Dat zei de chef van de luchtverkeersleiders Th. Croon vrijdagmorgen tegen de parlementaire enquetecommissie. Mede om die reden heeft hij gegevens over gevaarlijke lading, door zijn collega T. Polman aan Croon verteld, voor zich gehouden.

El Al werd met de grootste terughoudendheid omgeven, verklaarde de getuige. Het was al eerder gebeurd dat wij een oekaze hadden ontvangen van Binnenlandse Zaken over de taxiroutes van de El Al-toestellen. De opmerking om op 4 oktober geen ruchtbaarheid te geven over de lading, kwam mij dan ook niet vreemd over. Het vloeide voort uit de voorgeschiedenis. Hij bevestigde dat het bijna een dienstbevel was.

Volgens de luchtverkeersleider was ook de duty-manager, verantwoordelijk voor de alarmering van onder meer brandweer en politie, op de hoogte van de giftige stoffen. Ik heb de stellige indruk dat ook hij is geïnformeerd. Dat heb ik van de duty-manager begrepen, aldus Croon.

Volgens een woordvoerder van Schiphol stelt de op die avond dienstdoende duty-manager J. Diepenbrock dat hij niet op de hoogte is gesteld van gevaarlijke stoffen in de lading. Ook andere medewerkers van Schiphol waren daarvan niet op de hoogte, aldus de luchthaven. Hetzelfde geldt volgens de woordvoerder voor de commissie van overleg die na de ramp bijeenkwam en waarin onder meer de duty-manager, brandweer en marechaussee zaten.

Croon zei verder dat hij niets met de informatie heeft gedaan, omdat hij zich die avond met andere taken had beziggehouden. Formeel behoort de lading niet tot het takenpakket van de luchtverkeersleiders. Bovendien ging hij ervan uit dat het bureau vooronderzoek, dat meteen een onderzoek startte, alle expertise en kanalen tot zijn beschikking had om de informatie verder uit te zoeken.

De Amsterdamse politie zei niet op de hoogte te zijn geweest van de giftige lading, hoewel de politie wel wordt genoemd in transcriptie van telefoongesprekken vanaf de luchtverkeersleiding. Als dat bij ons bekend zou zijn geweest, hadden we dat natuurlijk onmiddellijk doorgespeeld naar de collega's die op de puinhopen liepen, aldus politiewoordvoerder K. Wiltink.

Den Haag, vrijdag 5 februari 1999, BIJLMERRAMP Vooronderzoeker Bijlmerramp faalde

Vooronderzoeker H. Wolleswinkel, die de leiding had over het onderzoek naar de oorzaak van de Bijlmerramp, heeft zeer veel steken laten vallen. Hij deed te weinig om de cockpitvoicerecorder te vinden, nam genoegen met tekeningen uit de losse pols van de koers van de Boeing, zag niet dat een belangrijke rapportage over het onderhoud niet was ondertekend en was niet op de hoogte van de waslijst van uitgesteld onderhoud.

Dat werd vrijdag duidelijk tijdens Wolleswinkels getuigenis voor de parlementaire enquetecommissie Vliegcrash Bijlmermeer. Hij zei niet de moeite te hebben genomen transscripties van teksten in de cockpit te vertalen en heeft ook niets gedaan met ooggetuigenverslagen van de rampvlucht. Ik streepte dingen weg die niet belangrijk waren, verklaarde Wolleswinkel. Wij richtten ons op de oorzaak en die had te maken met de ophanging van de motoren. Op belangrijke informatie uit de cockpit over de bestuurbaarheid van het toestel sloeg hij geen acht. Ik dacht dat het om privezaken ging.

Opmerkelijk was de getuigenis van Wolleswinkel over de lading. Volgens hem heeft El Al in het gewraakte telefoontje informatie van het verkeerde vrachtdocument doorgegeven aan de Luchtverkeersbeveiliging. Dat ging om gegevens over de vlucht van New York naar Amsterdam, aldus Wolleswinkel. Een externe deskundige heeft namens de RLD het vrachtdocument (de zogenoemde Notoc) voor de vlucht Amsterdam-Tel Aviv gecontroleerd.

De conclusie was dat er geen direct gevaar bestond voor de bewoners van de Bijlmer. Dat is doorgegeven aan de hulpverlenende instanties en de burgemeester van Amsterdam, aldus Wolleswinkel. De Luchtverkeersbeveiliging heeft dus zes jaar lang de verkeerde informatie 'onder de pet' gehouden, weet Wolleswinkel. Zijn lezing komt in grote lijnen overeen met die van onderzoeker F. Erhart, die woensdag getuigde dat munitie en wapens op Schiphol waren uitgeladen.

Op deze informatie baseerde de toenmalige minister van Verkeer Maij-Weggen volgens Wolleswinkel haar conclusie dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Hij verstond daar onder dat het geen extra gevaar zou opleveren op de ramplocatie. In termen van de luchtvaartwetgeving ging het niet om gevaarlijke stoffen.

Uit gegevens van de commissie bleek dat de werkelijke route van de vlucht vlak voor de inslag 800 meter verschilde van de schets van Wolleswinkel. Maar dat doet er allemaal niet toe, vindt hij. Ook was Wolleswinkel niet onder de indruk van het verarmd uranium, dat in het staartstuk van het vliegtuig zat. Ik wist dat al twintig jaar, maar heb daar geen seconde aan gedacht. Ik was ook niet op de hoogte van de richtlijnen voor radioactief afval.

Den Haag, vrijdag 5 februari 1999, KABINET - BIJLMERRAMP Topambtenaar Weck op non-actief Topambtenaar mr. J.W. Weck is vrijdag op eigen verzoek door minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) op non-actief gesteld. Weck was destijds directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst en als zodanig de hoogste luchtvaartambtenaar tijdens de Bijlmerramp. Op dit moment is Weck directeur-generaal Telecommunicatie en Post. Weck blijft voorlopig op non-actief voor de duur van de openbare verhoren over de Bijlmerramp.

In een vrijdag verzonden brief zegt Weck dat tijdens de verhoren van de enquetecommissie deze week door (voormalige) medewerkers van de Luchtverkeersleiding (LVB) verklaringen zijn afgelegd die tot grote verontruste reacties hebben geleid en waarbij naar mijn oordeel ten onrechte ook mijn persoon in het geding is gekomen. LVB-medewerkers verklaarden vrijdagmorgen voor de enquetecommissie onder meer dat Weck op de hoogte was van informatie die El Al een half uur na de ramp over de gevaarlijke stoffen in het neergestorte vliegtuig heeft gegeven.

Weck memoreert in de brief aan Netelenbos dat hij in voorgesprekken met de enquetecommissie reeds alle mij bekende informatie te hebben gegeven en zegt die informatie in een openbaar verhoor graag onder ede te bevestigen.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVB) heeft vrijdag na een gesprek met Netelenbos alle nog in dienst zijnde verkeersleiders uit de tijd van 1992 geschorst. Het gaat om drie van de zeven toen betrokken medewerkers, die niet zijn gehoord door de commissie.

De maatregelen werden vrijdag na afloop van de ministerraad bekendgemaakt door premier Kok. De premier noemde de informatie uit de openbare verhoren van deze week een hoogste ernstige zaak. Als waar is, wat daar is verteld, dan zijn er nog heel veel vragen te stellen, aldus Kok. Het is ontoelaatbaar dat een dergelijke vraag om zulke informatie achter te houden wordt gesteld en onvergeeflijk dat dan ook nog eens bevestigend wordt beantwoord.

Dat de premier zich vrijdag over het verloop van de parlementaire enquête uitliet, geldt in politiek Den Haag als hoogst ongebruikelijk. Er is echter reden deze keer een uitzondering te maken op de regel dat het kabinet zich gedurende een enquête onthoudt van commentaar, aldus Kok. De premier zei zich grote zorgen te maken over de invloed van de verhoren op de geloofwaardigheid van het bestuur. Burgers moeten hun bestuur kunnen vertrouwen en dan mag het niet zo zijn dat medewerkers die bestuursleden achter hun rug om dit soort cruciale informatie onthouden.

Kok zei verder dat hij half januari, toen Netelenbos door de enquetecommissie over het gesprek tussen El Al en de luchtverkeersleiders op Schiphol op de hoogte werd gesteld, niet door Netelenbos was geïnformeerd. Ik hoorde het deze week via de televisie, aldus Kok. Volgens de premier had hij daarover inmiddels een stevig gesprek met zijn minister gevoerd. Maar gedane zaken nemen geen keer, aldus Kok.

De premier wilde zich vrijdag niet uitlaten over eventuele politieke consequenties die de Bijlmer-enquete voor een of meer van zijn bewindslieden zou kunnen hebben. De ministeriele verantwoordelijkheid komt pas aan de orde als de enquete tot een resultaat heeft geleid en de enquetecommissie eerst zelf conclusies heeft getrokken.

Den Haag, vrijdag 5 februari 1999, BIJLMERRAMP Topambtenaar Weck eerste slachtoffer in Bijlmerenquete (Samenvatting)

Directeur-generaal J.W. Weck van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is vrijdag het eerste slachtoffer geworden van onthullingen in de parlementaire enquete naar de vliegramp in de Bijlmermeer. Weck werd vrijdag door minister Netelenbos (Verkeer) op non-actief gesteld.

Vrijdagochtend vertelde voormalig persvoorlichter G. Knook dat hij Weck op de hoogte had gesteld van informatie van El Al over de lading. Het toestel bevatte volgens El Al giftige stoffen, gassen en explosieven.

Later op de dag zei onderzoeker H. Wolleswinkel dat El Al zich baseerde op een verkeerd document en dat een externe deskundige had uitgemaakt dat de lading geen gevaar toevoegde aan de kerosinebrand.

Weck zegt zelf te hebben gevraagd om op non-actief te worden gesteld. De maatregel geldt voor de duur van de openbare verhoren. Ook twee verkeersleiders en een staffunctionaris van de

Luchtverkeersleiding Nederland zijn voor de duur van de verhoren met buitengewoon verlof gegaan.

Premier Kok noemde de informatie uit de verhoren van deze week een hoogst ernstige zaak . Als waar is, wat daar is verteld, dan zijn er nog heel veel vragen te stellen , aldus Kok. Ik maak me grote zorgen over de invloed van de verhoren op de geloofwaardigheid van het bestuur. Burgers moeten hun bestuur kunnen vertrouwen en dan mag niet zo zijn dat medewerkers bestuurders achter hun rug om dit soort cruciale informatie onthouden.

De premier verklaarde verder dat hij half januari, toen minister Netelenbos door de enquetecommissie over het gesprek tussen El Al en de verkeersleiders op de hoogte werd gesteld, niet door Netelenbos was geïnformeerd. Ik hoorde het via de televisie. Kok vertelde daarover inmiddels een stevig gesprek met Netelenbos te hebben gevoerd.

Vooronderzoeker H. Wolleswinkel, destijds leider van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp, twijfelt aan de juistheid van het gewraakte telefoontje. Hij verklaarde dat El Al verkeerde informatie over de lading doorgaf aan de luchtverkeersbeveiliging. Dat ging om gegevens over de vlucht van New York naar Amsterdam , aldus Wolleswinkel. Een externe deskundige controleerde namens de RLD het vrachtdocument voor de vlucht Amsterdam-Tel Aviv. De conclusie was dat er geen direct gevaar bestond voor de bewoners van de Bijlmer , wist Wolleswinkel. Een andere getuige kwam eerder met dezelfde lezing.

Tijdens het verhoor bleek dat Wolleswinkel grote steken heeft laten vallen. Hij deed te weinig om de cockpitvoicerecorder op te sporen, wist niet van de waslijst van uitgesteld onderhoud en hij heeft er geen seconde aan gedacht dat er verarmd uranium aan boord was.

Ook verzuimde Wolleswinkel de lezing van ooggetuigen, die de rampvlucht zagen, te onderzoeken. De route van de ooggetuigen bleek sterk af te wijken van de officiële lezing. Wij tekenden die uit de losse pols , aldus Wolleswinkel. Ik concentreerde me op de oorzaak van de ramp. Dingen die niet belangrijke waren, strepte ik weg. De onderzoeker is van mening dat hij redelijk goed werk heeft verricht. Het bleek dat de ophanging van een van de motoren niet deugde. De voorzitter van de Raad voor de Luchtvaart, E. Muller, was met Wolleswinkel van mening dat het onderzoek wel deugde.

Amsterdam, vrijdag 5 februari 1999, BIJLMERRAMP Onderzoek voor brandweerlieden

De brandweer van Amsterdam laat alle brandweerlieden die bij de Bijlmerramp waren betrokken, individueel onderzoeken. Aanleiding zijn de onthullingen deze week over de mogelijke gevaarlijke lading van het ramptoestel.

In een brief aan alle medewerkers maken brandweercommandat Ernst en burgemeester Patijn hun voornemen bekend. Eerder deze week vroeg Patijn nog aan de brandweer om niet publiekelijk te reageren op het nieuws dat El Al een half uur na de ramp aan de verkeersleiding meldde dat er gevaarlijke stoffen in het toestel zaten. Patijn wilde eerst duidelijk hebben wat er echt in het toestel gezeten had.

Onder brandweerlieden ontstond echter grote commotie, ook over de opstelling van Patijn. Patijn biedt daarvoor zijn excuses aan. Klachten over gezondheid worden serieus genomen, schrijft hij. Alle betrokken brandweerlieden worden benaderd om te inventariseren welke medische en psychische klachten er zijn.

Schiphol, zaterdag 6 februari 1999, BIJLMERRAMP Schiphol-topman neemt RLD onder vuur
President-directeur G. Cerfontaine van Schiphol vindt dat er bij de Rijksluchtvaartdienst ingrijpende veranderingen doorgevoerd moeten worden. Het staat vast dat de RLD jarenlang onvoldoende gefunctioneerd heeft , aldus Cerfontaine. De RLD is een onderdeel van het departement van Verkeer en Waterstaat.

De verhoren van de parlementaire enquetecommissie over de Bijlmerramp hebben Cerfontaine gesterkt in zijn overtuiging dat het toezicht op de Nederlandse luchtvaart fundamenteel veranderd moet

worden. De Schiphol-topman vindt dat dat moet gebeuren parallel aan de bestuurlijke ontvlechting rond Schiphol.

Momenteel zijn er veel te veel instanties die iets te zeggen hebben over de gang van zaken rond de luchthaven, is zijn mening. Hoe noemt in dat verband de Rijksluchtvaartdienst, de Luchtverkeersleiding, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Economische Controledienst, de douane en de marechaussee. Daardoor is dus eigenlijk niemand verantwoordelijk, aldus Cerfontaine. Cerfontaine herinnert er aan dat de Rijksluchtvaartdienst ook een onduidelijke rol heeft gespeeld in de recente discussie over de groeicijfers van Schiphol. Reden genoeg voor hem om de positie van deze dienst eens goed onder de loop te nemen. Het feit dat diverse functionarissen jarenlang gezwegen hebben over hun kennis over de lading van de verongelukte El Al Boeing betekent voor Cerfontaine dat er hoognodig iets gedaan moet worden aan de structuur en de bedrijfscultuur in de betreffende organisaties.

Hij is voorlopig niet van plan een eigen onderzoek te starten over de rol van zijn eigen personeel bij de ramp. Ik heb er geen behoefte aan een eigen onderzoek te starten, terwijl de parlementaire enquetecommissie en ook het Openbaar Ministerie al bezig zijn.

Rotterdam Veldhoven, zaterdag 6 februari 1999, BIJLMERRAMP Rosenmoller wil discussie over verantwoordelijkheid ministers

Als premier Kok het door de Bijlmerramp geschonden vertrouwen in de overheid echt wil herstellen, moet hij niet alleen ambtenaren ontslaan, maar ook de ministeriele verantwoordelijkheid aan de orde stellen. Dat zei fractievoorzitter Rosenmoller van GroenLinks zaterdag tijdens het congres van zijn partij in Rotterdam.

Als Kok nu al maatregelen tegen ambtenaren neemt, wat heel goed is, moet hij volgende week op zijn persconferentie toch ook zeker de prangende vraag over de ministeriele verantwoordelijkheid beantwoorden. Hij moet niet alleen naar beneden kijken, maar ook opzij, aldus Rosenmoller, die nu nog geen specifieke minister of ministerie wil noemen die het veld zou moeten ruimen. Wel gaat hij er nu al vanuit dat zeker minister Jorritsma niet aan een stevige politieke discussie ontkomt. Jorritsma is nu minister van Economische Zaken en was in Paars 1 verantwoordelijk voor Verkeer en Waterstaat.

De belangrijkste punten waar ministers mogelijk gefaald hebben, zijn de geheimhouding rond de speciale positie van El Al op Schiphol en de verzwijging van de gevaarlijke lading door sommige luchtverkeersleiders. Ministers moeten hun departement zo organiseren dat ze te weten komen wat ze moeten weten. En dat ze vervolgens zeggen wat ze weten, aldus Rosenmoller.

De GroenLinks-leider vindt het verder 'onbegrijpelijk' dat minister Netelenbos het parlement en premier Kok niet meteen op de hoogte heeft gesteld toen ze op 19 januari van het bestaan van de geluidsband over de lading hoorde. Maar hoewel 'zijn handen jeuken' om Kok nu al over dit onderwerp en de rest van de Bijlmerramp aan de tand te voelen, zal hij daar mee wachten tot de parlementaire enquête is afgerond. Een politiek debat zou het werk van de commissie in de wielen kunnen rijden, meent de fractievoorzitter.

D66-fractievoorzitter De Graaf noemde het zaterdag en marge van het congres van zijn partij in Veldschoten een goede zaak dat het kabinet snel heeft gereageerd op de verhoren van de enquetecommissie en een aantal ambtenaren op non-actief heeft gezet. Je wordt sprakeloos als je de verhoren van deze week hebt gehoord. Het is te hopen dat er de komende weken niet nog meer komt dat de geloofwaardigheid van het bestuur ondermijnt, aldus De Graaf.

De D66-leider wilde echter niet ingaan op de mogelijke politieke consequenties van de Bijlmerramp-enquête. Die zijn voorlopig nog niet aan de orde. De enquetecommissie moet eerst zijn werk afmaken en zelf de Tweede Kamer informeren over zijn bevindingen. Dan pas komt de discussie wie precies waarvoor verantwoordelijk was.

Den Haag, maandag 8 februari 1999, BIJLMERRAMP Dijkstal en De Hoop Scheffer: Kok sprak voor zijn beurt (Samenvatting)

Zowel VVD-leider Dijkstal als zijn CDA-collega De Hoop Scheffer vinden dat premier Kok vrijdag met zijn reacties op de verhoren in de Bijlmerenquete te snel heeft gereageerd.

Dijkstal riep maandag op een VVD-bijeenkomst in Markelo alle betrokkenen, inclusief de minister-president, op zich tijdens de duur van de enquête van commentaar te onthouden. Grote terughoudendheid is geboden, aldus Dijkstal. Wie zich daar niet aan houdt, bemoeilijkt de waarheidsvinding.

Zijn CDA-collega De Hoop Scheffer zei maandag op de eerste verkiezingsbijeenkomst voor de Statencampagne van zijn partij in Drachten geen behoefte te hebben aan bijgeluiden rond de Bijlmer-enquete. Koks uitlatingen zijn volgens de CDA-leider niet behulpzaam om de onderste steen boven te krijgen.

Kok maakte zich vrijdag na afloop van de wekelijkse ministerraad vooral kwaad over de Luchtverkeersleiding (LVB). Uit de verhoren van de enquetecommissie bleek vorige week dat LVB-medewerkers kort na de ramp telefonisch door El Al te zijn ingelicht over de gevaarlijke lading van het gecrashte vliegtuig, maar besloten die informatie vervolgens op verzoek van El Al onder de pet te houden.

Als waar is, wat daar is verteld, aldus Kok vrijdag, dan zijn er nog heel wat vragen te stellen. Het is ontoelaatbaar dat een dergelijke vraag om zulke informatie achter te houden wordt gesteld en onvergeeflijk dat die dan ook nog eens bevestigend wordt beantwoord. Kok zei verder zich grote zorgen te maken op het effect van de getuigenissen voor de commissie op de geloofwaardigheid van het bestuur .

Hij maakte daarop zelf bekend dat de LVB drie medewerkers die bij de Bijlmerramp waren betrokken, voorlopig zijn geschorst. Ook topambtenaar Weck, indertijd directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst, werd vrijdag na een gesprek met Netelenbos op eigen verzoek op non-actief gezet voor de duur van de Bijlmer-enquete.

Dijkstal zei maandag in Markelo zich grote zorgen te maken over het verdere verloop van de enquete. Het allesoverheersende uitgangspunt van de enquete moet blijven dat de feiten boven water komen, aldus de VVD-leider. Dat is alleen mogelijk als de grootste zorgvuldigheid en naar personen behoorlijkheid wordt betracht. En daar dreigt het mis te gaan als voormalige bewindslieden, zittende bewindslieden, Kamerleden en de minister-president vroegtijdig reageren .

Het afgelopen weekeinde reageerden PvdA-fractievoorzitter Melkert en zijn D66-collega De Graaf juist met instemming op de uitlatingen van Kok. Melkert zei het verstandig te vinden dat het kabinet onmiddellijk tot actie is overgegaan door de betrokkenen tijdelijk te schorsen. De Graaf sprak zaterdag van een goede zaak . Beide wezen er daarbij wel op dat politieke conclusies pas kunnen worden getrokken als de enquetecommissie zijn onderzoek helemaal heeft voltooid.

Ook Kok wilde vrijdag niet ingaan op de vraag, of er en zo ja voor welke ministers de bevindingen van de enquetecommissie politieke consequenties zou moeten hebben. De ministeriele verantwoordelijkheid komt pas aan de orde als de enquete tot een resultaat heeft geleid en de commissie eerst zelf zijn conclusies heeft getrokken, aldus Kok vrijdag.

Den Haag, dinsdag 9 februari 1999, BIJLMERRAMP - TWEEDE KAMER Melkert vindt kritiek op Kok Haagse kritiek

De kritiek van VVD en CDA op premier Kok naar aanleiding van diens commentaar op de parlementaire enquete over de Bijlmerramp is volgens PvdA-fractieleider Melkert Haagse kritiek . Veel mensen in het land wilden wel degelijk een signaal van het kabinet , aldus Melkert dinsdag. Niet om de enquetecommissie voor de voeten te lopen, maar om te weten wat een en ander betekent voor het werk van de ministers en hun ambtenaren. Ik zou het niet begrepen hebben als het kabinet vrijdag had gezegd: business as usual. De betrouwbaarheid van de overheid was in het geding. VVD-leider Dijkstal en zijn CDA-collega De Hoop Scheffer zeiden maandag dat Kok te vroeg is geweest met zijn harde reactie op de onthullingen van de enquetecommissie.

Kok noemde het vrijdag onder meer onvergeeflijk dat medewerkers van de Rijksluchtvaartdienst informatie over de lading van het neergestorte toestel onder de pet hebben gehouden.

Wat Melkert betreft geldt er vanaf nu tot aan het einde van de enquete een politieke radiostilte over de Bijlmeraffaire. Maar daar dient dan ook iedereen zich aan te houden, ook Dijkstal en De Hoop Scheffer, aldus de PvdA-fractieleider.

Amsterdam, dinsdag 9 februari 1999, BIJLMERRAMP Paniek en bedreigingen bij AMC door onthullingen Bijlmerramp

Het AMC in Amsterdam heeft na de onthullingen bij de parlementaire enquete over de Bijlmerramp honderden telefoontjes van bezorgde en paniekerige mensen gehad. Ook zijn er dreigtelefoontjes binnengekomen. Het ziekenhuis zegt de bedreigingen buitengewoon serieus te nemen en heeft aangifte gedaan bij de politie. Ook zijn inmiddels veiligheidsmaatregelen getroffen.

Volgens het AMC is in de media een beeld ontstaan dat het ziekenhuis geen onderzoek zou willen doen naar gezondheidsklachten van slachtoffers. Het AMC heeft altijd gezegd geen algemeen lichamelijk onderzoek te kunnen doen, zolang de lading van het ramptoeistel onbekend is. Specifieke klachten worden wel altijd behandeld.

Het ziekenhuis doet een beroep op de enquetecommissie-Meijer om als die meer weet over de lading van het toestel, dat nu bekend te maken. Het is volgens het AMC onverantwoord om daar langer mee te wachten. Als de commissie meer weet, mag die de informatie niet langer worden vasthouden, zegt de voorzitter van de Raad van Bestuur van het AMC, prof. N. Urbanus.

Vrijdag liet commissievoorzitter T. Meijer doorschemeren dat de commissie meer informatie heeft.

Doordat de commissie haar eigen agenda voert, neemt de onduidelijkheid en verwarring alleen maar toe. Pas wanneer er meer over de lading bekend is, kan het AMC mogelijk nader onderzoek doen.

Sinds de onthullingen van vorige week over het bekend zijn van mogelijke gevaarlijke lading, wordt het AMC dagelijks door circa honderd bezorgde mensen gebeld. Elke dag neemt de paniek toe, aldus het AMC. Ook aan de balie van het ziekenhuis melden zich mensen die in paniek en agressief zijn.

Sommige huisartsen verwijzen sinds de onthulling patiënten met klachten meteen door naar het Amsterdamse ziekenhuis.

Het AMC vindt dat minister Borst (Volksgezondheid) en burgemeester Patijn van Amsterdam moeten stoppen met toezeggingen over medisch onderzoek, zolang daar niets voor is geregeld. Wij worden daardoor in een onmogelijke positie gebracht, aldus Urbanus. Hoewel minister Borst eerder zei begrip te hebben voor ons standpunt, herhaalde zij de toezegging voor lichamelijk onderzoek wegens politieke

redenen. Maar wij kunnen niet in het wilde weg onderzoek gaan verrichten. Dat doet meer kwaad dan goed."

De enquetecommissie gaat vooralsnog niet in op het verzoek van het AMC. Voorzitter Th. Meijer benadrukte eerder al dat het beeld van de lading niet compleet is en dat over het onderwerp nog drie dagen zal worden verhoord. Daar wordt niet op vooruitgelopen. De verhoren over de lading zijn volgende week.

Den Haag, dinsdag 9 februari 1999, BIJLMERRAMP RLD wist vrijwel meteen van aanwezigheid verarmd uranium

De Rijksluchtvaartdienst (RLD) is al drie dagen na de Bijlmerramp gewezen op de aanwezigheid van verarmd uranium in de staart van de neergestorte El Al-Boeing. Dat blijkt uit een dagjournaal van de luchtvaartpolitie.

Dat schrijft NRC-Handelsblad dinsdag. In kringen van de enquetecommissie wordt het bericht bevestigd. Naar aanleiding van de melding heeft de RLD samen met de KLM indertijd strenge instructies gegeven over de berging van de wrakstukken van het toestel. In hangar acht, waar deze brokstukken werden verzameld, zijn deze instructies opgehangen.

De RLD verzuimde de gegevens door te geven aan de reddingswerkers in de Bijlmermeer. Toenmalig ministers Alders (Milieu) en Jorritsma (Verkeer en Waterstaat) lieten de Tweede Kamer naderhand weten dat de aanwezigheid van verarmd uranium op het moment van de ramp niet bekend was. De RLD beschikte bovendien al jaren over een circulaire van de Amerikaanse luchtvaartdienst FAA over de risico's van verarmd uranium. In de staart van het toestel zat 282 kilo verarmd uranium als contragewicht. Daarvan is 152 kilo niet teruggevonden.

Hilversum, woensdag 10 februari 1999, BIJLMERRAMP Van Vollenhoven: Burgers hebben recht op onafhankelijk onderzoek

Burgers hebben recht op onafhankelijk onderzoek bij rampen. Dat zei mr. Pieter van Vollenhoven in zijn functie als voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid woensdag voor het Radio 1 Journaal als reactie op de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp. Hij vindt dat zo'n recht best in de Grondwet verankerd zou kunnen worden.

Van Vollenhoven meent in het geval van de Bijlmerramp dat we zijn geconfronteerd met onderzoeksinstellingen waar je niets anders van kan zeggen dan dat de slager zijn eigen vlees keurt. Hij doelt hiermee op de Rijksluchtvaartdienst (RLD), die destijds het onderzoek naar de ramp verrichtte. Onafhankelijk onderzoek is volgens Van Vollenhoven van belang voor het democratisch functioneren van de maatschappij, om de maatschappij transparant te houden.

Hij vindt dat de overheid zowel in binnen- als buitenland zeer terughoudend reageert als het gaat om onafhankelijk onderzoek. Dat wordt beschouwd als een motie van wantrouwen. Maar de voorzitter meent dat het woord onafhankelijk in het verleden absoluut is misbruikt. Volgens Van Vollenhoven vindt er nu een soort zuivering plaats.

Na de uitkomsten van de verhoren van de enquetecommissie van de afgelopen twee weken vindt Van Vollenhoven dat de politiek met andere ogen moet gaan kijken naar de Raad voor de Transportveiligheid en de ongevallenraad van Defensie. Bovendien moet onafhankelijk onderzoek volgens hem niet beperkt blijven tot defensie en de transportsectoren, maar worden uitgebreid. Hij noemt met name de rijksrecherche.

De samenleving springt volgens Van Vollenhoven slordig om met het begrip veiligheid. Ik kan eindeloos voorbeelden noemen waarbij de veiligheid wordt ingeruild voor economische belangen. Dat gebeurt in de luchtvaart, op de weg, het spoor en in de scheepvaart. Hij vindt dat burgers daar zelf ook hard aan meedoen. Als voorbeelden noemde hij overbeladen vrachtwagens en mensen die de maximumsnelheid overtreden om op tijd op een afspraak te zijn.

Jeruzalem, woensdag 10 februari 1999, El Al-directeur overweegt vertrek uit Nederland
Directeur Y. Feldshuh van El Al overweegt activiteiten van de luchtvaartmaatschappij terug te trekken uit Nederland. In een emotioneel betoog voor een commissie van economische zaken van het Israelisch parlement beschreef hij woensdag hoe het lopende onderzoek zijns inziens de stemming tegen de aanwezigheid van de vliegmaatschappij op Nederlandse bodem heeft gekeerd.

Onterecht negatieve verhalen zouden de kranten vullen, terwijl El Al tevens met betrekking tot de enquête antisemitische telefoontjes kreeg. Wij zijn ook mensen en ook Israel heeft aan de Bijlmerramp een trauma heeft overgehouden, aldus Feldshuh, die zei in een dergelijke stemming niet te kunnen werken.

De uiteenzetting van de directeur werd meteen gesust door de andere leden van de commissie. Overal zijn wel gekken die antisemitische telefoontjes plegen, aldus voorzitter Amnon Rubinstein, en dat er in Nederland achterdochtige verhalen de ronde doen over El Al's functioneren op Schiphol is gezien de situatie niet onbegrijpelijk te noemen.

Ook deed tijdens de zitting het zojuist uit Den Haag teruggekeerde hoofd van de Israelische burgerluchtvaart, A. Yarkoni, verslag van zijn bezoek dinsdag aan de parlementaire enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Hij meldde dat er veel wantrouwen bestaat in Nederland over het nog

onbekende deel van de lading, en zei te zullen proberen bijzonderheden hierover tot op de laatste schroef uit te zoeken.

De voorzitter van El Al, Y. Ciechanover, zei dat ook voor hem nieuwe gegevens tijdens de verhoren naar boven zijn gekomen. Zo was en is bij de luchtvaartmaatschappij niets bekend over het telefoontje dat een half uur na de crash zou zijn gepleegd en waarin een nog onbekende persoon zou hebben verzocht gegevens over de lading onder de pet te houden. Ook was El Al geschokt over de getuigenis van een voormalig medewerker die zei dat het niet ongebruikelijk was om onder druk niet luchtwaardige vliegtuigen toch op te laten stijgen. Wij weten daar niets van, aldus Ciechanover. En als we daarvan geweten zouden hebben, dan hadden we maatregelen genomen.

Commissievoorzitter Amnon Rubinstein stelde voor dat het ministerie van Transport een permanente vertegenwoordiging op zou zetten in Den Haag voor zolang als de enquête nog duurt. Ook voor Israel is het van groot belang dat alle openstaande vragen worden beantwoord, aldus Rubinstein.

De vergadering, die oorspronkelijk was belegd om te praten over de eventuele privatisering van El Al, werd bijgewoond door de Nederlandse ambassadeur in Israel, de heer Como van Hellenber Hubar.

Den Haag, woensdag 10 februari 1999, BIJLMERRAMP El Al maakt zich zorgen over kritiek uit Nederland (Samenvatting)

El Al maakt zich grote zorgen over de kritiek die de luchtvaartmaatschappij uit Nederland krijgt wegens de parlementaire enquête. Directeur Y. Feldshuh verklaarde woensdag in het Israelische parlement dat hij wordt geconfronteerd met antisemitische telefoontjes. Hij dreigde activiteiten van El Al uit Nederland terug te trekken.

El Al lag woensdag tijdens de verhoren opnieuw onder vuur. De maatschappij weigerde vorig jaar - ondanks eerdere toezeggingen - medewerking te verlenen aan een onderzoek van de rijksrecherche naar de mannen in vreemde witte pakken. Israel overweegt gedurende de enquête een functionaris naar Den Haag te sturen om de vinger aan de pols te houden en te voorkomen dat de goede betrekkingen tussen Nederland en Israel vertroebelen. Vier Nederlandse ministeries gaan uitzoeken of El Al op Schiphol een bijzondere positie inneemt.

De Israelische geheime dienst, Mossad, heeft justitie vorig jaar laten weten dat er geen agenten in witte pakken op de rampplek zijn geweest. Onderzoek van de rijksrecherche heeft die lezing onderschreven. De mysterieuze mannen waren volgens justitie gewoon hulpverleners.

Toch rezen er woensdag twijfels. Elf mensen hebben verklaard dat ze wel degelijk mannen in vreemde witte pakken hebben gezien. De voormalige minister van Justitie, Sorgdrager, was hier van op de hoogte. Ze beperkte zich in een brief aan de Tweede Kamer tot de verklaring van een getuige, een politieagent, die Israelische mannen in witte pakken had waargenomen.

De Amsterdamse hoofdofficier van Justitie J. Vrakking, die via het college van procureurs-generaal rapporteerde aan Sorgdrager, zei woensdag dat hij de andere verklaringen weliswaar in de processen-verbaal heeft meegenomen, maar dat ze niet gedetailleerd genoeg waren. Vrakking is ervan overtuigd dat er geen buitenlanders in vreemde pakken zijn geweest. Ik denk zelf dat we in een donkere kamer hebben gezocht naar een zwarte kat, die er niet was. Hij wilde niet ingaan op de vraag of de Tweede Kamer verkeer is ingelicht.

Naast de witte pakken kwam woensdag de vraag naar het totale aantal doden nogmaals aan de orde. Commissielid T. Singh Varma zei over een lijst te beschikken van personen die sinds de ramp worden vermist. De stelling dat slachtoffers mogelijk toch geheel verast of verdampt zijn, kon brandweercommandant C. te Boekhorst niet met absolute zekerheid weerleggen. Evenals politiecommissaris B. Welten vermoedt hij echter dat het officiële dodental van 43 klopt.

Beide functionarissen verklaarden verder niet op de hoogte te zijn gebracht van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Hoewel een telefoniste op de meldkamer van de Amsterdamse politie die melding van de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie doorkreeg, heeft de informatie Te Boekhorst en Welten in alle hectiek nooit bereikt. Als ik dat had geweten, had ik de berging volstrekt ander geregeld, aldus Welten.

Ook wisten de getuigen niets van de aanwezigheid van verarmd uranium in het toestel. Hoewel de Rijksluchtvaartdienst (RLD) die informatie al drie dagen na de ramp had, hoorde Te Boekhorst daar pas een jaar later van. Dinsdag werd duidelijk dat de KLM en RLD wegens dat uranium indertijd strenge maatregelen hebben getroffen bij de opslag van de brokstukken in hangar 8. Minister Borst (Volksgezondheid) schreef de commissie in december dat een nieuwe schoonmaakactie van hangar 8 gewettigd is. Dat is echter dat nog steeds niet gebeurd. De aanwezigheid van cesium 137 in de hangar wijst er overigens op dat de loods sinds de kernramp in Tsjernobyl in 1986 nooit is gereinigd. In dat jaar werd een radioactieve wolk cesium verspreid over grote delen van de wereld.

Den Haag, woensdag 10 februari 1999, BIJLMERRAMP Onderzoek naar positie El Al

Diverse ministeries gaan inventariseren of de Israelische luchtvaartmaatschappij El Al op Schiphol een speciale positie inneemt. Dit heeft een woordvoester van het ministerie van Verkeer en Waterstaat woensdag bevestigd. Verkeer en Waterstaat is het coördinerende departement.

De overige ministeries, waaronder Defensie, Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken, kijken hiernaar elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid, aldus de woordvoester. Doel is in kaart te brengen of en in hoeverre El Al een bijzondere positie inneemt.

Formeel is geen sprake van een aparte positie van El Al op Schiphol, maar er kan een wereld van verschil bestaan tussen de formele situatie en wat er informeel aan de hand is. Dat spreek vanzelf, vindt minister Netelenbos (Verkeer). Premier Kok verklaarde eerder dat van een officiële status-aparte van El Al geen sprake is.

Het ministerie van Defensie betreft in zijn onderzoek ook de militaire vliegvelden, aldus een woordvoerder van dit departement. Defensie is inmiddels ook nagegaan of de mysterieuze mannen in witte pakken die na de ramp in de Bijlmer door diverse mensen zijn gezien, tot het Defensiepersoneel behoorden. In eerste instantie is daarbij alleen naar de Landmacht gekeken. Later ook naar de overige onderdelen van de krijgsmacht, aldus de woordvoerder. Dit onderzoek heeft niets opgeleverd. Binnenlandse Zaken gaat vooral na in hoeverre het juist is dat het departement in 1973 opdracht heeft gegeven geen mededelingen te doen over het optreden van El Al op Schiphol. De chef van de verkeerleiders op Schiphol, Th. Croon, verklaarde vrijdag tegenover de enquetecommissie dat Binnenlandse Zaken en de Rijksluchtvaartdienst hebben aangedrongen op zo'n informatiestop. Binnenlandse Zaken laat inmiddels weten dat gedurende de enquête geen inhoudelijke mededelingen meer worden gedaan over de Bijlmerramp.

Den Haag, donderdag 11 februari 1999, BIJLMERRAMP Medewerkers stortplaats hebben bloedafwijking (Samenvatting)

Bij veertien medewerkers van stortplaats waar in 1992 het afval van de Bijlmerramp is gestort, is een bloedafwijking geconstateerd. Ook kampt de helft van de in totaal 34 werknemers van Nauerna met klachten van vermoeidheid en huid- en oogirritaties. Onderzoek van de Arbodienst heeft dat uitgewezen.

Dat bleek donderdag tijdens het verhoor van directeur van de stortplaats, A. Krom, voor de parlementaire enquetecommissie. In december wezen de eerste resultaten van dat medische onderzoek nog niet in die richting. Krom zei niet te kunnen uitsluiten dat de klachten te maken hebben met de Bijlmerramp.

De aanwezigheid van verarmd uranium in de verongelukte Boeing werd kort na de ramp door een grondwerktuigkundige van de KLM vermoed. De brandweer van Schiphol heeft daarom op woensdag 7 oktober 1992 metingen verricht. Daaruit bleek dat er geringe straling was, maar dat die geen enkel gevaar voor de volksgezondheid opleverde, zei H. Damveld van de dienst luchtvaart van de rijkspolitie. Damveld meldde de aanwezigheid van het verarmd uranium dan ook niet aan de gemeentepolitie, het beleidscentrum of hulpverleners ter plaatse. Ik realiseerde me niet dat het belangrijk kon zijn, aldus de getuige.

Naar aanleiding van de vondst kregen KLM-medewerkers die zich direct bezighielden met de verwerking van de uraniumresten, beschermende witte pakken aan. Anderen, zowel personeel van de KLM als van de RLD, hielden hun normale werkkleding aan. Volgens Damveld was de vondst bij iedereen bekend. Omdat er geen gevaar dreigde, werd er verder geen bijzondere aandacht aan geschonken. Ook de Rijksluchtvaartdienst was op de hoogte.

Een huurder van een deel van de hangar, W. van Os van Aerolease, heeft eerder voor de commissie verklaard dat hij ziek is geworden, nadat hij lange tijd in de loods had gewerkt. Medische bewijzen dat het uranium de oorzaak was, heeft hij niet.

Van Os zei donderdag in een reactie op het verhoor van Damveld dat hij destijds niet op de hoogte is gebracht van het uranium. Tientallen medewerkers van de KLM die in de hangar hebben gewerkt, hebben zich het afgelopen jaar met gezondheidsklachten gemeld bij een Amsterdamse internist. Volgens Van Os droegen sommige KLM-medewerkers die hielpen bij het opruimen van de wrakstukken geen beschermende kleding. Ze liepen in gewone kleren in die containers te graaien.

Medewerkers van El Al hebben enkele weken na de ramp een stuk uit de staart van de ramp-Boeing gezaagd in het bijzijn van medewerkers van de Rijksluchtvaartdienst. De maatschappij wilde graag een relikwie hebben, vertelde inspecteur H. Pruis van de RLD.

Pruis was er zelf niet bij aanwezig. Het gebeurde in hangar 8, waar wrakstukken werden opgeslagen. Pruis deed daar onderzoek. Een ritueel, noemt hij het uitzagen van een deel van het staartstuk. Ze kozen voor een blauw stuk met het logo van El Al, aldus Pruis. Uit het verhoor werd vooralsnog niet duidelijk of er uranium in het 'relikwie' zat.

Volgens Pruis was bij alle partijen die in de loods werkten, waaronder KLM, brandweer, rijkspolitie, marechaussee, leden van het bureau vooronderzoek en het rampen-identificatieteam, drie dagen na de ramp bekend dat er verarmd uranium in het staartstuk zat. Ook vooronderzoeker Wolleswinkel van de RLD had op de hoogte kunnen zijn, zei Pruis.

Het feit dat er niet veel gesmolten aluminium was gevonden, wees er volgens de deskundigen in de hangar op dat bij de brand in de Bijlmermeer geen hoge temperaturen waren geweest, zodat er geen gevaar voor verstuiving van het verarmd uranium was.

De getuige zei verder dat minister Jorritsma op 12 september 1997 een brief met verkeerde informatie aan de Kamer heeft gestuurd over het onderzoek naar het uranium. Daarin werd gesuggereerd dat het kernenergiecentrum ECN in Petten direct was benaderd, nadat de informatie over het uranium bekend was.

Dat bleek echter pas in 1993 te zijn gebeurd, een jaar na de vondst. In die brief zijn de zaken versluierd weergegeven, meende Pruis. Hij zei tijdens het verhoor dat hij de topambtenaren Weck en Wolleswinkel dezelfde dag per email op de hoogte heeft gebracht van de fout.

Nassereith, donderdag 11 februari 1999, BIJLMERRAMP Wolleswinkel haalt uit naar premier Kok Getuige H. Wolleswinkel heeft in een brief aan de parlementaire enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer uitgehaald naar premier Kok.

De minister-president vindt het niet nodig zich eerst van de juistheid van de verkregen informatie op de hoogte stellen, maar begint onmiddellijk uit de heup te schieten en treft een zevental weerloze ambtenaren, schrijft Wolleswinkel vanaf zijn Oostenrijkse vakantie-adres aan commissievoorzitter Th. Meijer.

Wolleswinkel was in 1992 leider van het onderzoek naar de oorzaak van de Bijlmerramp. Hij was destijds ook al topambtenaar bij de Rijksluchtvaartdienst (RLD), onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Vorige week werd hij scherp verhoord. Uit zijn brief blijkt dat Wolleswinkel met een zeer onbevredigend gevoel is blijven zitten.

De ambtenaren moeten voortdurend hun onschuld bewijzen. De maatregelen van Kok zijn onterecht, aldus Wolleswinkel in een mondelinge toelichting op zijn brief. Hij is het niet eens met het beeld van een zeer gesloten ministerie. Er is steeds geprobeerd alle informatie zo goed mogelijk naar buiten te brengen.

Nee, ik ben niet zo gelukkig met de manier waarop ik door de commissie werd verhoord. Ik kon mijn verhaal niet kwijt. Daarom heb ik een waardige, open brief aan de commissie geschreven.

Wolleswinkel schrijft dat er een frappante overeenkomst is tussen wat er op 4 oktober 1992 op de verkeersstoren gebeurde en het overleg tussen Kok en Netelenbos op 4 februari, voorafgaand aan de ministerraad op vrijdag. In beide gevallen ging het om informatie die op het eerste gezicht alarmerend leek. In beide gevallen ging het om informatie die achteraf onjuist bleek te zijn.

Volgens Wolleswinkel heeft de El Al-medewerker die de luchtverkeersbeveiliging op 4 oktober 1992 op de hoogte stelde van gevaarlijke lading aan boord van de ramp-Boeing zich vergist. El Al baseerde zich op de verkeerde lijst met gevaarlijke stoffen, aldus Wolleswinkel. De luchtverkeersbeveiliging hield die informatie 'onder de pet'. Dat was reden voor Kok en Netelenbos om drie verkeersleiders met buitengewoon verlof te sturen. Ook is Wolleswinkels toenmalige baas, directeur-generaal J. Weck van de RLD, op non-actief gesteld.

Wolleswinkel is achteraf gezien blij dat de verkeersleiders hun mond hebben gehouden. Hij benadrukt dat de verantwoordelijke ministers en de burgemeester van Amsterdam door de ambtenaren correct zijn voorgelicht over de lading.

Wolleswinkel, op dit moment plaatsvervangend directeur-generaal van de RLD, doet in zijn brief de aanbeveling dat de politiek zich minimaal met ongevallenonderzoek bemoeit. Een ongevallenonderzoek zou meer als een rechtszaak gezien moeten worden, waarbij het algemeen geaccepteerd is dat de rechterlijke macht op een onafhankelijke manier zijn gang kan gaan zonder rapportage aan en commentaar vanuit de politiek.

Wolleswinkel schrijft dat hij na het onderzoek steeds weer opnieuw moest bewijzen dat theorieën in de pers en politiek niet juist waren. Door de direct betrokkenen werd dat ervaren als het bewijzen dat het monster van Loch Ness niet bestaat. In principe kan dat niet en daarom blijf je aan de gang.

Overigens plaatste de enquetecommissie een groot aantal kritische kanttekeningen bij Wolleswinkels onderzoek. Hij zou te weinig ooggetuigen hebben gehoord, tekende de vluchtroute van de ramp-Boeing 'uit de losse pols' en stelde onvoldoende in het werk om de cockpitvoicerecorder te vinden.

Amsterdam, donderdag 11 februari 1999, Douane vindt geen onregelmatigheden in glijdende El Al-Boeing

De douane heeft geen onregelmatigheden aangetroffen bij de controle van de lading van de El Al-Boeing die maandag op Schiphol van de baan schoof. Het toestel mocht donderdag vertrekken, aldus El Al.

Volgens een woordvoerder van El Al zaten er vooral elektronica- en computeronderdelen en textiel in het toestel. Wel zaten er enkele goederen in die in de luchtvaartwereld als gevaarlijk worden omschreven. Het gaat volgens woordvoerder N. Klieman onder meer om dry ice, dat voor koeling wordt gebruikt.

Sinds de Bijlmerramp en de recente onthullingen tijdens de verhoren door de parlementaire enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer, heerst er veel achterdocht over wat El Al vervoert. Na het incident maandag, besloot de douane tot controle van de totale lading. De controle nam tot en met donderdag in beslag. De lading kwam overeen met de vrachtpapieren en is vrijgegeven. Er zijn volgens de douane geen onregelmatigheden aangetroffen.

Het is nog onduidelijk wat de oorzaak van de glijpartij van het toestel was. De Boeing kwam bij slecht weer na de landing op de Zwanenburgbaan met het neuswiel in het gras naast de baan terecht. Er raakte niemand gewond. Een onderzoeksteam van El Al heeft nog geen conclusies getrokken. Men wacht eerst onderzoek van de zwarte doos van het toestel af. Een bedrijf in de Verenigde Staten voert dat onderzoek uit. De Raad voor de Luchtvaart, die het ongeval ook onderzoekt, was donderdag niet bereikbaar voor een reactie.

Den Haag, vrijdag 12 februari 1999, BIJLMERRAMP Brandweercommandant schrikt van uranium, niet van lading (Samenvatting)

Brandweercommandant H. Ernst maakt zich absoluut geen zorgen over de lading van het verongelukte El Al-toestel, omdat de Boeing volgens hem geen gevaarlijke stoffen vervoerde. Wel is hij zich wezenloos geschrokken van donderdag getoonde foto's van gesmolten uranium die op de plek van de ramp zijn genomen.

Hij verklaarde vrijdag voor de parlementaire enquetecommissie naar de Bijlmerramp dat de Amsterdamse brandweer niet op de hoogte was gebracht van het verarmde uranium in het toestel. Indien Ernst over die informatie zou hebben beschikt, had hij de berging volstrekt anders aangepakt. Ook oud-korpschef E. Nordholt zou in dat geval absoluut hebben ingegrepen .

Het hoofd van de Amsterdamse brandweer ontzenuwde eerdere verhalen over de aanwezigheid van gevaarlijke en giftige stoffen in het ramptoestel, waarmee hij de lezing van de vooronderzoekers H. Wolleswinkel en F. Erhart van de RLD bevestigde. De telefonische mededeling van een El Al-medewerker aan de luchtverkeersbeveiliging dat het toestel giftige, brandbare stoffen en explosieven bevatte, berustte op een misverstand, zei Ernst. De maatschappij zou melding hebben gemaakt van de lading die al in Amsterdam was uitgeladen.

Eerder op de avond had hij al van de Commissie van Overleg Schiphol gehoord dat de lading ongevaarlijk was. Meteen na de mededeling van El Al heeft Ernst de CVO opnieuw gebeld. Ze zeiden dat de informatie pertinent onjuist was. In paniek heeft een El Al-medewerker verkeerde informatie doorgegeven aan de verkeersleiders. Omdat het volgens hem non-informatie betrof, heeft hij dat niet doorgegeven aan het beleidscentrum. Burgmeester E. Van Thijn en korpschef E. Nordholt waren daarom niet op de hoogte van de melding.

Het toestel bevatte in de visie van Ernst uitsluitend een heel klein beetje brandbare en een heel klein beetje bijtende vloeistof. Die stoffen waren volstrekt niet relevant in de vuurzee. De getuige verbaasde de commissie met zijn uitspraken, omdat hij er in de voorgesprekken niets over had gezegd. De reden was dat hij de informatie op dat moment niet relevant vond.

Een punt waar Ernst zich wel veel zorgen over maakt, was de aanwezigheid van verarmd uranium als contragewicht in het toestel. De crisisleiding van de Bijlmerramp was daar niet van op de hoogte, zo bleek uit de verhoren van vrijdag. Hoewel de Rijksluchtvaartdienst (RLD) al na drie dagen wist dat er uranium in de Boeing zat, is dat niet kenbaar gemaakt. Alleen in hangar 8, waar de brokstukken lagen opgeslagen, zijn veiligheidsmaatregelen genomen. Zelfs RLD-ers die de plek van de ramp werkten, hebben nooit iets over het uranium gezegd.

Ernst en Nordholt, die de informatie pas een jaar later uit de krant vernamen, zeiden beiden de berging volstrekt anders te hebben aangepakt als ze op de hoogte waren geweest. Het toestel bevatte 282 kilo uranium, waarvan 152 kilo niet is teruggevonden. De brandweercommandant hoorde donderdag voor het eerst dat een deel van het uranium gesmolten was. De gezondheidsrisico's zijn dan groter dan wanneer de contragewichten bij de crash intact waren gebleven.

In 1993 maakte het Amsterdamse onderzoekscentrum Laka de aanwezigheid van uranium publiekelijk bekend. Diverse onderzoeken toonden destijds aan dat er geen gevaar voor de volksgezondheid zou bestaan. Mogelijk zijn we in slaap gesust door de wetenschappelijke publicaties, zei Ernst. De theorieën worden nu stukje bij beetje achterhaald.

Volgens Ernst hebben inmiddels tientallen brandweermensen gezondheidsklachten die zij in verband brengen met de Bijlmerramp. De schrik zit er goed in. De zorg over de gezondheid is groot, vooral door de onzekerheid , aldus de commandant. Hij wilde geen waardeoordeel geven over de gezondheidsklachten. Het ziekteverzuim bij de brandweer is na de ramp niet toegenomen, constateerde de bedrijfsarts.

Mw Sarucco en Ronald Janssen

Den Haag, vrijdag 12 februari 1999, KABINET - BIJLMERRAMP Kok: Toch deels bijzondere positie El Al

De luchtvaartmaatschappij El Al heeft op Schiphol wel een bijzondere positie, maar dat betreft veiligheidsmaatregelen om vliegtuigen en bemanning te beschermen tegen terreuraanslagen. Voor zover Kok weet wordt de lading bij El Al op dezelfde manier geinspecteerd als bij andere maatschappijen.

Kok zei dat vrijdag na afloop van de ministerraad. Een week geleden zei hij nog dat El Al geen speciale positie innam. Hij had zich kennelijk niet duidelijk genoeg uitgelaten, aldus Kok. De aparte beveiliging van El Al-toestellen gebeurt volgens Kok ook in het buitenland.

Vorige week reageerde de premier ontkennend op berichten dat de lading van El Al-vliegtuigen op Schiphol niet zou worden gecontroleerd. Dat staat in elk geval niet in officiële documenten, zei Kok nu. Waarop dergelijke beweringen zijn gebaseerd is hem onduidelijk. Een aantal ministeries zijn inmiddels een onderzoek begonnen.

Kok reageerde laconiek op de keiharde kritiek van getuige H. Wolleswinkel, die in 1992 leider was van het onderzoek naar de oorzaak van de Bijlmerramp. In een brief vanuit zijn vakantieadres in Oostenrijk schreef Wolleswinkel donderdag dat Kok onmiddellijk uit de heup is gaan schieten en zeven

weerloze ambtenaren heeft getroffen, zonder precies te weten wat er aan de hand is. Een aantal ambtenaren is voor de duur van de enquête op non-actief gezet. Nou ja, we leven in een vrij land, vond Kok. De premier wond zich er vorige week bijzonder over op dat medewerkers van de Luchtverkeersleiding informatie over de vracht van het El Al-vliegtuig 'onder de pet' hebben gehouden. Schuld is pas bewezen als schuld is vastgesteld, zei Kok.

Den Haag, zondag 14 februari 1999, BIJLMERRAMP Vorig jaar al signalen over bijzondere positie El Al op Schiphol

Kabinet en Tweede Kamer kregen vorig jaar juli al aanwijzingen dat El Al mogelijk een bijzondere positie inneemt op Schiphol. Een positie die wel eens verder zou kunnen gaan dan alleen extra beveiliging, die over de hele wereld gebruikelijk is voor Israëlische vliegtuigen.

Dat blijkt uit het gesprek dat de commissie-Hoekstra in 1998 had met J. Plettenberg, die in 1992, het jaar van de Bijlmerramp, operations officer was bij El Al op Schiphol.

De commissie-Hoekstra deed vorig jaar onderzoek naar de lading van het ramptoestel. In de schriftelijke verslaglegging van het gesprek dat Plettenberg met de commissie had, staat dat hij zei: Ik heb de indruk dat zelfs de politie dacht dat El Al boven de wet stond. Het kabinet kreeg dit in juli 1998 onder ogen. Vorige week werd naar aanleiding van de Bijlmerenquete aangekondigd dat een aantal ministeries een onderzoek doen naar de positie van El Al op Schiphol.

Plettenberg, die gegevens verzamelde die voor de bemanning van belang waren, en de verpakking van vracht controleerde, verklaarde vorig jaar dat hij nog nooit iemand van de douane in de loodsen van El Al had gezien. Nederlandse controleurs dachten dat het problematisch was daar binnen te komen, betoogde Plettenberg.

Hij had geen zicht op de lading die op 4 oktober 1992 in het vliegtuig achterbleef met bestemming Tel Aviv. Zoals vaker zat er zwart ondoorzichtig plastic overheen. Als je niet kan zien wat er onder zit, wordt je belemmerd in je controlerende taak. Maar als mensen van de security er hun zegen aan hebben gegeven, wat zal ik dan nog? Zo ging het meestal in de praktijk, maar ik vond het niet prettig. aldus Plettenberg tegen de commissie-Hoekstra.

Hij zag eens dat wagentjes met radarapparatuur voor militaire doeleinden werden ingeladen. Ze kwamen uit Zwitserland. Er zaten stickers van de vogelwacht op. Plettenberg: Dat vond ik nogal geestig. De stationsmanager zei dat ze werden gebruikt voor bestudering van de vogeltrek op de Golanhoogte!

Dat de El Al-Boeing crashte, verbaasde Plettenberg niet. El Al-vliegtuigen vertrokken regelmatig met een lijst van wel vier of vijf 'no go items'. Maar het ramptoestel, zo had hij te horen gekregen, was technisch in orde.

Plettenberg kreeg toen hij bij El Al kwam te maken met onervaren personeel. Ik was de enige met enige ervaring. Er was een ex-barkeeper bij, verder vier werknemers uit de cateringsfeer en een ex-medewerker van V&D.

Na de Bijlmerramp werkte Plettenberg nog een jaar bij El Al. Hij getuigt woensdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegcrash Bijlmermeer. Na de ramp was hij betrokken bij het verzamelen van vrachtdocumenten van de Boeing.

Den Haag, woensdag 17 februari 1999, BIJLMERRAMP Mysterie van het telefoontje opgelost (Samenvatting)

Het mysterie van het telefoontje is opgelost. Cargo-supervisor H. Aaij van El Al blijkt op de avond van de Bijlmerramp de luchtverkeersbeveiliging verkeerde informatie over de lading aan boord van de ramp-Boeing te hebben doorgegeven. In de tweede week van de parlementaire enquête Vliegcramp Bijlmermeer deed dit telefoontje veel stof opwaaien.

De commissie confronteerde Aaij woensdag met een bandopname van het telefoontje. Aaij kon zich het telefoontje niet herinneren, maar meende wel zijn stem te herkennen.

Uit de opname blijkt dat hij tegen de luchtverkeersbeveiliging zei dat er giften, bevroren gassen en explosieven aan boord waren. Maar Aaij las de verkeerde lijst met gevaarlijke stoffen (Notoc) voor. Namelijk de lijst met stoffen die al in Amsterdam was uitgeladen en dus niet meer in het vliegtuig zaten. Dat is helaas kennelijk in de hectiek gebeurd. Iemand anders had mijn fout kunnen corrigeren , aldus Aaij.

Aaij kan zich ook niet herinneren dat hij de luchtverkeersbeveiliging heeft gezegd de informatie 'onder de pet' te houden. Ik heb niet bewust gevraagd die gegevens achter te houden , aldus Aaij. Hij werd op dat moment overspoeld met vragen, waardoor hij niet uitsluit gezegd te hebben dat informatie niet naar de pers mocht worden doorgegeven.

De verkeersstoren, zo bleek eerder, hield de foute informatie van Aaij geheim. Drie medewerkers van de verkeersleiding zijn naar aanleiding hiervan onder druk van minister Netelenbos (Verkeer) voor de duur van de enquête met buitengewoon verlof gegaan.

Volgens Aaij verkeerde hij op de avond van de ramp in een shocktoestand en werd hij door collega's naar huis gestuurd. Aaij kon zich slechts herinneren dat hij de Notoc op verzoek had gefaxt. Daar liet zijn geheugen hem verder in de steek. Aan wie hij had gefaxt, welke Notoc, of hij het gemeld had aan zijn baas. Aaij wist het niet meer.

De Commissie van Overleg Schiphol (CVO) beschikte in het eerste uur na de ramp niet over gedetailleerde informatie over de lading. Men keek in eerste instantie na of er radioactieve lading aan boord was. Dat bleek niet het geval. Belader A. Goudsblom van Aero Groundservices vertelde dit aan de enquetecommissie.

Volgens A. van Neutegem, coordinator operations van Aero Groundservice, beschikte de CVO wel over de 'load messages' van New York naar Tel Aviv. Hierin staan dezelfde codes voor de aanduiding van de soort lading als in de Notocs. Een conclusie over het gevaar van de lading werd in de CVO niet getrokken, meende Van Neutegem. Dit werd aan de brandweer overgelaten.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 17 februari 1999, BIJLMERRAMP Brandweer Schiphol ontkent contact met commandant Ernst

W. Ewoldt van de brandweer op Schiphol ontkent dat hij contact heeft gehad met de Amsterdamse brandweercommandant H. Ernst. Als hij mij had gebeld had dat, gezien zijn status, een behoorlijke indruk op mij gemaakt , zei Ewoldt woensdag voor de parlementaire enquetecommissie.

De commissie hield Ewoldt uitspraken van Ernst voor, waarin de laatste had gezegd kort na de ramp diverse keren contact te hebben gehad met de Commissie van Overleg op Schiphol, onder anderen met Ewoldt.

De telefoontjes hadden betrekking op de mogelijk gevaarlijke lading van de gecrashte El Al-Boeing. Ernst verklaarde daar vorige week uiterst gedetailleerd over. Hij zei dat hij van het CVO de verzekering had gekregen dat de lading ongevaarlijk was.

Een tweede getuige, de havenmeester J. Diepenbrock, heeft donderdag ook verklaard dat de uitspraken van Ernst onjuist waren.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 17 februari 1999, BIJLMERRAMP Commissie twijfelt aan lezing Plettenberg

De enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer plaatst grote vraagtekens bij de lezing van operations officer J. Plettenberg van El Al. Hij verklaarde woensdag operationele papieren en een Notoc van de ramp-Boeing te hebben gekopieerd voor D. Nix van de Rijkspolitie. Volgens Plettenberg verliet Nix het El Al-kantoor op Schiphol met de papieren al rond acht uur op de avond van de ramp.

De commissie liet doorschemeren dat dit veel later zou zijn geweest. Nix heeft eerder verklaard veel later dan acht uur bij Plettenberg vertrokken te zijn. Dat vind ik buitengewoon bizar , aldus Pletteberg, die in totaal 125 kopieën maakte. Hij verstreekte Nix een setje met operationele papieren, de beladingsinstructies en een Notoc. Voor de vrachtpapieren verwees Plettenberg Nix naar de vrachtafdeling van El Al, die drie kilometer verderop was gevestigd, ook op Schiphol.

Verder ging de commissie in op de aangifte van valsheid in geschrifte tegen El Al, die Plettenberg in 1996 deed. Aanleiding waren vragen van het Tweede-Kamerlid Van Gijssel aan de toenmalige minister van Verkeer, Jorritsma. Ze vroeg Plettenberg toen openheid van zaken te geven.

Hij baseerde zijn aangifte op een dossier over de ramp. Daaruit werd volgens Plettenberg duidelijk dat de vrachtdocumentatie onvolledig en niet compleet was. Later zag hij zijn lezing bevestigd, toen hij een vergelijkbaar dossier doornam bij de Rijksluchtvaartdienst (RLD).

Plettenberg was bij El Al niet de expert op het gebied van vrachtdocumentatie, maar hij vertelde de commissie dat hij de dossiers goed kon beoordelen omdat hij er bij andere werkgevers rechtstreeks mee te maken had gehad. Plettenberg werkte toen hij aangifte deed al niet meer bij El Al. Opvallend was dat commissievoorzitter Th. Meijer hem er uitdrukkelijk op wees dat hij onder ede stond.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 17 februari 1999, BIJLMERRAMP Rijkspolitie verschaft commissie geen helderheid (Samenvatting)

Veel vragen. Geen of vage antwoorden. De Rijkspolitie op Schiphol kon de parlementaire enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer woensdag geen helderheid verschaffen. Tijdstippen in het dagjournaal van 4 oktober 1992 deugen niet. Onduidelijk is wat er met de informatie is gebeurd die de Rijkspolitie van El Al kreeg over de lading. En een van de agenten ontkent op de rampplek te zijn geweest, terwijl de commissie liet doorschemeren dat het mogelijk wel het geval is geweest.

Alleen de feiten tellen. En aan de hand van die feiten zal moeten worden beoordeeld wat zich heeft afgespeeld, zo verzuchtte commissievoorzitter Th. Meijer tijdens het verhoor van hoofd J. Bloemen van de dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie. Bloemen, die na de ramp spoorloos verdween en door de commissie in Nederland werd opgespoord, kon zich weinig herinneren.

Zo verschafte hij geen duidelijkheid over het tijdstip waarop zijn ondergeschikte D. Nix met de in het kantoor van El Al opgehaalde vrachtpapieren op het bureau van de Rijkspolitie was teruggekeerd. Daarover zijn verklaringen afgelegd die mijlenver uit elkaar liggen. Volgens El Al-medewerker J. Plettenberg vertrok Nix rond acht uur naar het bureau, maar volgens het dagjournaal van de politie kwam die daar pas om 23.55 uur aan.

Nix zei zelf even na tien te zijn vertrokken vanaf het El Al-kantoor, en kan zich niet herinneren wat hij in de tussentijd heeft gedaan. De commissie constateerde dat er een gat van anderhalf uur in het tijdsverloop zit en suggereerde dat Nix in de tussentijd mogelijk toch op de rampplek is geweest, al dan niet in aanwezigheid van Israelische veiligheidsmensen. Volgens Nix is dat pertinent niet waar.

Ook wist Bloemen niet meer dat Nix bij terugkomst meldde dat op een ander kantoor van El Al de volledige vrachtdocumentatie lag. Bloemen ondernam geen actie om die essentiële papieren in bezit te krijgen.

Over zijn huidige functie wil Bloemen niets kwijt. Wel zei hij tijdens het verhoor veel grootschaligere acties dan de Bijlmerramp te hebben gecoördineerd.

Eerder op de dag werd de commissie ook al geconfronteerd met tegenstrijdige verklaringen. Twee getuigen, J. Diepenbrock van de Commissie van Overleg en W. Ewoldt van de brandweer Schiphol, haalden de verklaringen van de Amsterdamse brandweercommandant H. Ernst onderuit. Ernst had vorige week donderdag gedetailleerd verklaard hoe hij bij het CVO had gecheckt of er gevaarlijke stoffen aan boord waren. Diepenbrock en Ewoldt konden zich echter niet herinneren contact te hebben gehad met de brandweercommandant.

Ook bleek hij aantoonbaar onjuist te hebben verklaard over een telefoontje via het nationale noodnet met het CVO. Dat systeem werd daar pas in 1993 ingevoerd. Ernst liet in een reactie weten dat hij de waarheid had gesproken.

Een mysterie werd woensdag wel opgelost: het gewraakte telefoontje over de gevaarlijke stoffen dat in de tweede verhoorweek veel stof deed opwaaien. Uit een bandopname van het telefoongesprek bleek dat cargo-supervisor H. Aaij van El Al op de avond van de Bijlmerramp de luchtverkeersbeveiliging verkeerde informatie over de lading aan boord van de ramp-Boeing heeft doorgegeven.

Vooronderzoeker H. Wolleswinkel, Ernst en politiecommissaris Nordholt getuigden eerder al dat de informatie niet deugde.

Aaij kon zich het telefoontje niet herinneren, maar meende wel zijn stem te herkennen. Uit de opname blijkt dat hij tegen de luchtverkeersbeveiliging zei dat er giften, bevroren gassen en explosieven aan boord waren. Maar Aaij las de verkeerde lijst met gevaarlijke stoffen (Notoc) voor. Die informatie sloeg op lading die al in Amsterdam was uitgeladen en dus niet meer in het vliegtuig zat. Dat is helaas kennelijk in de hectiek gebeurd.

Aaij kan zich ook niet herinneren dat hij de luchtverkeersbeveiliging heeft gezegd de informatie 'onder de pet' te houden. Drie medewerkers van de verkeersleiding zijn onder druk van minister Netelenbos (Verkeer) voor de duur van de enquête met buitengewoon verlof gegaan omdat ze de informatie voor zich hielden.

Den Haag, donderdag 18 februari 1999, BIJLMERRAMP Ontbrekende vrachtbrieven lagen onder in een doos (Samenvatting)

Bij een verlader in New York zijn woensdag de laatste ontbrekende vrachtbrieven van de gecrashte El-Al-Boeing boven water gekomen. Volgens El Al blijkt daaruit dat de twintig ton lading die tot nog toe

onbekend was, bestond uit computers, toetsenborden, chips, accu's en andere onschadelijke goederen.

De commissie heeft de zeventien bladzijden met daarop de zogenoemde house air waybills woensdagavond ontvangen van het hoofd van de Israelische burgerluchtvaart, A. Yarkoni. Die laatste zei de documenten een kwartier voor de bijeenkomst met de commissie per fax te hebben ontvangen van El Al, die ze op haar beurt kort daarvoor uit New York had gekregen. Commissievoorzitter T. Meijer denkt dat hij vrijdag waarschijnlijk uitsluitsel kan geven of de documenten daadwerkelijk kloppen. De gegevens worden via de ambassades en het ministerie van Buitenlandse Zaken verzameld en vergeleken.

Volgens woordvoerder van El Al N. Kleiman heeft een medewerker van de Amerikaanse luchtvrachtagent de vrachtpapieren onder in een doos aangetroffen. Het bedrijf had op verzoek van voorzitter van de raad van bestuur J. Ciechanover van El Al het kantoor de afgelopen dagen van onder tot boven overhoop gehaald om de papieren alsnog boven water te krijgen. Het afgelopen jaar had de onderneming volgens El Al steeds gezegd dat de papieren onvindbaar waren.

Ciechanover had dinsdag midden in de nacht, naar aanleiding van de gesprekken tussen de commissie en Yarkoni, een zeer dringend beroep gedaan op het bedrijf om de documenten toch terug te vinden. In dat gesprek heeft hij vooral benadrukt hoeveel commotie en onrust de zaak in Nederland veroorzaakt. Wij waren zeer opgelucht toen ze uiteindelijk werden gevonden, omdat het mysterie over de onbekende lading nu eindelijk uit de wereld is geholpen, aldus Kleiman.

De onbekende lading was de afgelopen jaren onderwerp van veel speculaties. Ongeruste bewoners en hulpverleners legden een verband tussen de twintig ton onbekende vracht en hun gezondheidsproblemen. Omdat een deel van de informatie ontbrak, konden instanties als het Academisch Medisch Centrum of het RIVM geen uitsluitsel geven over gevaren voor de volksgezondheid.

Ondanks het terugvinden van de papieren, blijft onduidelijk hoe groot de gezondheidsrisico's als gevolg van de ramp werkelijk zijn. Tijdens het verhoor van J. van der Maat, expert op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen, bleek dat nooit is onderzocht hoe ongezond het verbranden van de totale lading, dus inclusief de ongevaarlijke vracht, kan zijn geweest.

Van der Maat heeft op de avond van de ramp zich met name beziggehouden met de vraag of er radioactieve materialen aan boord waren en of er explosiegevaar dreigde. Verder heeft hij gekeken of de gassen, spuitbussen en brandbare vloeistoffen extra gevaar opleverden voor de blussers. Dat was volgens hem niet het geval. Op basis van die uitkomst hebben hulpverleners geen extra beschermende maatregelen genomen. Maar op grond van zijn deskundigheid kon Van der Maat echter niets zeggen over het vrijkomen van giftige gassen, bijvoorbeeld tijdens het verbranden van kunststoffen en plastics.

Uit de verhoren bleek verder dat de rijkspolitie ook donderdag geen helderheid kon verschaffen over de vraag welke vrachtpapieren op welk tijdstip zijn verzameld. Opperwachtmeester J. de Rooij wist de zaak zelfs nog ondoorzichtiger te maken dan zijn collega D. Nix en chef J. Bloemen woensdag hadden gedaan. De Rooij verklaarde dat in de enveloppe met documenten die op de avond van de ramp bij het Bureau Vooronderzoek werden bezorgd, roze doorslagen van vrachtbrieven bevatten. Eerder had Nix het gehad over witte kopieën van operationele papieren.

Brigadier J. Houtman was de commissie meer ter wille met zijn getuigenis dat hij op 4 oktober 1992 vijf of zes Israëliërs toegang had verleend tot het rampterrein. Deze mannen waren gekleed in een driedelig, grijs kostuum, zei Houtman. Ze waren voorzien van passen met een diplomatiek stempel, een oranje vignet. Houtman stelde dat hij zijn collega Nix niet op de rampplek had gezien. De commissie houdt er rekening mee dat Nix de Israëliërs mogelijk toch naar de Bijlmer heeft begeleid.

Den Haag, vrijdag 19 februari 1999, BIJLMERRAMP Top ministerie wilde geen onderzoek bij verzekeringsmaatschappijen

Een stuurgroep van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die zich buigt over de Bijlmerramp heeft afgelopen najaar afgezien van een onderzoek naar de onbekende lading in de El Al-Boeing via verzekeringsmaatschappijen. De reden daarvoor was dat El Al had laten weten dat de haalbaarheid daarvan uitermate gering zou zijn.

Bovendien wilde de stuurgroep de toen pas ingestelde enquetecommissie niet voor de voeten lopen.

Dat zei R. Putters van de afdeling vliegzaam van de RLD vrijdag voor de parlementaire enquetecommissie. Putters heeft de stuurgroep destijds laten weten dat hij het niet eens was met die beslissing, en wilde de motivering zwart op wit hebben.

De verzekeringsmaatschappijen hadden mogelijk uitsluitsel kunnen geven over de precieze vracht van de Boeing. De enquetecommissie heeft dat traject later alsnog ingeslagen.

Putters ontkende verder dat de RLD het aanbod van de Economische Controledienst ECD om de vrachtbrieven via de Amerikaanse douane snel te achterhalen, naast zich neer had gelegd. Twee medewerkers van de ECD verklaarden donderdag dat het een gemiste kans was geweest om de informatie over de lading daar in een vroeg stadium te halen. Ik heb me hogelijk verbaasd over die uitspraken, zei Putters.

De ECD heeft tegen ons gezegd een pas op de plaats te maken, omdat wij de papieren via hoog diplomatiek overleg probeerden te verkrijgen. Zij zeiden: dan is het niet wenselijk een parallel traject te

starten. Commissievoorzitter T. Meijer vroeg Putters documentatie te overleggen over dat contact tussen RLD en de ECD. Of minister Jorritsma (verkeer) destijds op de hoogte was gebracht, wist de getuige niet.

Verder bleek uit het verhoor dat de RLD zich niet verantwoordelijk voelde voor de volksgezondheid. Putters was ook verrast door de aanwezigheid van de stof DMMP aan boord van het vliegtuig, maar vond niet dat zijn dienst daar iets mee te maken had. Commissielid R. Oudkerk liet daarop weten dat hij het te gemakkelijk vond om de verantwoordelijkheid daarvoor af te schuiven naar het ministerie van Volksgezondheid. Mensen hebben door hun gezondheidsklachten in grote onzekerheid gezeten. Het was de verantwoordelijkheid van de RLD om zo goed mogelijk uit te zoeken wat er in het toestel zat, aldus Oudkerk.

Putters meende dat de RLD na 1996 alles in het werk heeft gesteld, ook door de ministers van Buitenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, om de documenten over de lading boven water te krijgen. Voor die tijd kwam de dienst eigenlijk alleen in actie als er kamervragen of vragen uit de pers kwamen. Voor 1993 was er geen enkele aanleiding om naar de gevaarlijke stoffen te kijken, omdat het ongeval daar geen relatie mee had.

Bron: ministerie van verkeer en waterstaat rld

Den Haag, vrijdag 19 februari 1999, BIJLMERRAMP Weck verdedigt optreden RLD en ministers (Samenvatting)

Voormalig topman van de Rijksluchtvaartdienst (RLD), J. Weck, heeft vrijdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegkamp Bijlmermeer het optreden van de RLD en van de ministers van Verkeer verdedigd.

De RLD heeft in de jaren na de Bijlmerramp nimmer een relatie gelegd tussen de lading van de ramp-Boeing en gezondheidsklachten, omdat daarvoor volgens hem geen aanwijzingen waren. Weck was tot eind vorig jaar directeur-generaal van de RLD.

In 1993 werd in de media voor het eerst een link tussen de lading en gezondheidsklachten gelegd. Ook in de jaren daarna, onder meer in de Tweede Kamer, is gediscussieerd over een mogelijk verband. Wij hebben nooit contact opgenomen met het ministerie van Volksgezondheid, beaamde Weck.

Ook in 1996, toen er een grote stapel vrachtbrieven naar de Tweede Kamer ging, werd dit pakket niet naar Volksgezondheid gezonden. Op basis van wat bekend was over gevaarlijke lading, werd lange tijd geen relatie met de gezondheid verondersteld, aldus Weck. Als er een indicatie was geweest, dan hadden we Volksgezondheid ingelicht. Enquetecommissielid R. Oudkerk concludeerde daarop dat de maatschappelijke en politieke discussie langs hem heen was gegaan.

Op de avond van de ramp en ook de volgende dag werd helemaal niet over de lading gesproken, zei Weck. Vooronderzoeker Wolleswinkel heeft de minister wel terloops laten weten dat de gevaarlijke stoffen aan boord geen extra gevaar voor de hulpverleners opleverden, aldus Weck. Hij ontkende op de avond van de ramp op de hoogte te zijn gebracht van de vermeende gevaarlijke lading. Voorlichter Knook van de luchtverkeersbeveiliging heeft zich vergist toen hij twee weken geleden voor de commissie verklaarde dat dat wel het geval was, aldus Weck.

Naar mijn beste herinnering heeft Knook mij niet geïnformeerd over de lading van het vliegtuig, zei Weck. Als het zo zou zijn dat ik verontrustende informatie over de lading beschikbaar zou hebben gehad, zou ik dat meteen hebben doorgegeven aan de minister en de secretaris-generaal.

Weck verklaarde verder dat hij pas in september 1993 hoorde dat er verarmd uranium als balansgewicht in de ramp-Boeing aanwezig was geweest. Op 7 oktober 1992, drie dagen na de ramp, wisten de vooronderzoekers al dat er verarmd uranium aan boord was, zo heeft een van hen eerder gezegd voor de enquetecommissie.

De vooronderzoekers verrichtten het onderzoek namens de RLD. Reden dat Weck, destijds de hoogste luchtvaartambtenaar, er na de ramp niets van wist, was volgens hem de positie van de vooronderzoekers. Ze waren volledig onafhankelijk. Binnen dat team was het bekend dat er verarmd uranium in het toestel zat, aldus Weck. Men vond het een minor issue (een onderwerp van minder belang).

RLD-beleidsmedewerker Putters legde voor de commissie nog eens uit dat het begrip gevaarlijke stoffen in de luchtvaart een heel andere betekenis heeft dan in de volksmond. Stoffen zijn gevaarlijk als er gevaar is voor de passagiers van het vliegtuig of voor het vliegtuig zelf. Het begrip volksgezondheid speelt daarbij geen enkele rol, meent hij.

Putters was van mening dat de RLD er alles aan had gedaan om de documentatie over de vracht boven water te krijgen. Hij was het alleen niet eens met de beslissing in de top van het ministerie, eind vorig jaar, om geen onderzoek te laten doen via de verzekeringsmaatschappijen.

Voorzitter Meijer van de enquetecommissie zei na afloop van de verhoren dat de commissie er wel in is geslaagd alle documenten in de Verenigde Staten op te sporen. Volgens Meijer gaat het om zo'n 250 pagina's, die nauwkeurig zullen worden vergeleken met de documentatie die El Al eerder deze week verstrekke. De commissie laat onderzoeken of de verbranding van het toestel en de lading effecten kan hebben gehad op de gezondheid.

De commissie mag dan helderheid hebben over de lading, over de aanwezigheid van Israëliërs in de Bijlmer bleef ook vrijdag onduidelijkheid bestaan. De Israëlische vrachtmanager van El Al, I. Chervin,

baarde opzien met zijn getuigenis dat drie andere medewerkers van de Israelische maatschappij in bijzijn van een Nederlandse politiemann, waarschijnlijk D. Nix, naar de plek van de ramp zijn geweest. De directeur van El Al Nederland, U. Danor, had hem dat donderdag laten weten, zei Chervin. Naast Danor zijn volgens de getuige J. Plettenberg van de afdeling operations en het hoofd van de onderhoudsafdeling naar de Bijlmermeer geweest. De verklaring is opmerkelijk, omdat zowel Nix als Plettenberg deze week onder ede hebben gezegd dat zij daar pertinent niet naartoe zijn gegaan. De enquetecommissie plaatst daar vraagtekens bij, omdat het tijdsverloop niet klopt.

Amsterdam, woensdag 24 februari 1999, BIJLMERRAMP Nog onbeantwoorde vragen over de Bijlmerramp

De parlementaire enquetecommissie naar de vliegcramp in de Bijlmermeer heeft na vier weken van getuigenverhoren over een aantal zaken uitsluitend weten te geven. Verschillende vragen zijn echter nog onbeantwoord. Een overzicht.

De commissie heeft niet weten te achterhalen waar de verdwenen cockpitvoicerecorder terecht is gekomen. Mogelijk is hij op de vuilstortplaats beland of door een souvenirjager meegenomen. Ook bestaat nog steeds het vermoeden dat medewerkers van El Al of de Israelische veiligheidsdienst het apparaat hebben meegenomen.

Ondanks uitgebreide verhoren is niet duidelijkheid wie de mannen in witte pakken waren. Betrof het hulpverleners of waren het toch Israëliërs in hittebeschermende kleding?

De niet aangemelde 'spookvlucht' van een El Al-toestel op 5 oktober 1992 blijkt inderdaad geland te zijn op Schiphol. Volgens documenten zou het ingehuurde vliegtuig weer leeg vertrokken zijn naar Tel Aviv. Klopt dat?

De risico's en mogelijke schade aan de volksgezondheid als gevolg van de ramp, zijn niet duidelijk. Heeft het ministerie van volksgezondheid voldoende gedaan? Die aspecten komen tijdens de vijfde verhoorweek aan de orde.

Over het ophalen van de vrachtbrieven op het kantoor van El Al op de avond van de ramp, zijn tegenstrijdige verklaringen afgelegd. De directeur van El Al-Nederland, U. Danor, kan daar nog opheldering over verschaffen. El Al heeft dat deze week aangeboden.

Wat deden de El Al-medewerkers op de nacht van de ramp in de Bijlmer?

Heeft El Al nu wel of niet een bijzondere positie op Schiphol, afgezien van de veiligheidsmaatregelen? Diverse ministeries zijn een onderzoek gestart. Daarmee samenhangend: wordt El Al voldoende gecontroleerd?

Zijn de betrokken ministers correct voorgelicht door hun ambtenaren en hebben zij de Tweede Kamer juist geïnformeerd? Dit komt de laatste week van de enquête aan de orde.

Zijn er mogelijk toch meer doden gevallen dan de 43 officiële?

Hoe gevaarlijk waren de 'gevaarlijke stoffen'?

Wie spreekt de waarheid bij de afgelegde tegenstrijdige verklaringen?

Waar is 150 kilo verarmd uranium gebleven?

Bron: el al

Amsterdam, woensdag 24 februari 1999, BIJLMERRAMP 'Veiligheidsmensen El Al op rampplek'

Op de avond van de ramp met de El Al-Boeing in de Bijlmermeer zijn drie veiligheidsmensen van de Israelische luchtvaartmaatschappij ter plaatse geweest. Dat blijkt volgens het televisieprogramma Zembla uit de sinds de crash bewaard gebleven geluidsopnames van de Amsterdamse politie.

Blijkens opgenomen mobilfoonverkeer tussen de meldkamer en een agent van de rijks politie heeft de agent de drie veiligheidsmensen om even voor 22.00 uur vanaf de rijksweg A9 naar de plaats van de crash begeleid. Tien minuten later meldt de politiemann dat hij de drie heeft afgezet. El Al heeft steeds ontkend dat er ook leden van de veiligheidsdienst aanwezig zijn geweest.

De geluidsfragmenten zijn afkomstig van de zogenoemde 24-uursband van de Amsterdamse politie. Daarop zijn alle gesprekken die op 4 oktober zijn gevoerd te beluisteren. De band is nadien bewaard gebleven en onlangs overgedragen aan de parlementaire enquetecommissie. Zembla heeft de tape na een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur (WOB) ook verkregen.

Het gesprek op de band lijkt enigszins overeen te komen met de verklaring die een andere agent, brigadier J. Houtman, vorige week donderdag voor de commissie uitsprak. Hij zei vijf of zes Israëliërs te hebben toegelaten die gekleed waren in driedelig grijs. De mannen hadden diplomatieke paspoorten bij zich.

El Al heeft eerder te kennen gegeven dat drie medewerkers rond acht uur onder begeleiding van een agent naar de rampplek zijn geweest. Het waren het hoofd van El Al in Nederland, U. Danor, J. Plettenberg (Operations) en de directeur onderhoud. Danor heeft zich deze week bereid verklaard die lezing ook bij de commissie te verwoorden.

Woordvoerder N. Kleiman van El Al is verbaasd over de jongste feiten. Hij herhaalde dat er geen veiligheidsemployees in de Bijlmer zijn geweest. Zij hadden daar niets te zoeken. Ik vermoed dat het in het gesprek toch over het groepje van Danor ging. Mogelijk is er verwarring ontstaan over het tijdstip.

Hij wijst er verder op dat veiligheidspersoneel van El Al niet in het bezit is van diplomatieke paspoorten.

Bron: el al

Den Haag, donderdag 25 februari 1999, BIJLMERRAMP Van Dam sabelt verhoren enquetecommissie neer

De parlementaire enquetecommissie Vliegkamp Bijlmermeer maakt grote fouten, blinkt uit door slecht ondervragen, maakt zich schuldig aan 'leading questions' en is te zeer gericht op effect. Dat vernietigend oordeel velde voormalig vice-voorzitter Van Dam van de enquetecommissie naar het RSV-debacle donderdag in zijn Volkskrant-column.

Van alle enquetes die ik tot dusver heb gezien, worden in de Bijlmer-enquete de meeste en de grofste fouten gemaakt, zegt Van Dam. Bij het ondervragen van de getuigen is commissievoorzitter Meijer (CDA) zonder meer het beste, PvdA'er Oudkerk na een zwak begin steeds beter.

Voor de overige leden heeft PvdA'er Van Dam geen goed woord over. Zij hebben zich herhaaldelijk schuldig gemaakt aan het stellen van vragen die niet de bedoeling hadden om informatie te verzamelen, maar om de ondervraagden in een kwaad daglicht te stellen. Van Dam hekelt het stellen van 'leading questions' als vindt u ook niet dat u zwaar tekort geschoten bent? Graag met ja of nee antwoorden.

Den Haag, dinsdag 2 maart 1999, BIJLMERRAMP Enquetecommissie ontdekt ontbreken gegevens vier ton lading

De parlementaire enquetecommissie die onderzoek doet naar de Bijlmerramp heeft ontdekt dat er over vier ton lading van de verongelukte El Al-Boeing gegevens ontbreken. Dat blijkt uit nieuwe vrachtdocumentatie die de commissie vorige week in handen heeft gekregen, aldus betrouwbare bronnen.

De vier ton staan los van de 20 ton lading waarnaar de commissie onderzoek doet in de Verenigde Staten. De commissie kreeg afgelopen donderdag de beschikking over een verfijnde versie van het zogenoemde cargomanifest. Het heeft betrekking op vracht die in New York is ingeladen met als bestemming Tel Aviv.

Het nieuwe document brengt de palletposities in kaart. Het geeft aan welk deel van de lading op welke pallet in het vliegtuig stond. Uit de nieuwe gegevens blijkt dat er vier ton meer is vervoerd dan eerder werd aangenomen. Het is nog niet duidelijk om welke goederen het gaat.

Voorzitter Meijer van de enquetecommissie spreekt van een nieuw zeer serieus probleem. De commissie gaat de zaak nader onderzoeken.

Bron: el al

Rijswijk, woensdag 3 maart 1999, STATENVERKIEZINGEN Bijlmerenquete beïnvloedt stemgedrag niet De Bijlmerenquete heeft het stemgedrag bij de Provinciale Statenverkiezingen niet beïnvloed. Vier van de vijf kiezers zegt dat de enquete helemaal geen rol heeft gespeeld bij het uitbrengen van een stem. Dit blijkt uit een peiling van het bureau Inter/View in opdracht van het ANP en de NOS. Er zijn nauwelijks verschillen te bespeuren tussen de verschillende partijen.

Den Haag, donderdag 4 maart 1999, BIJLMERRAMP Onderzoek naar klachten Bijlmerbewoners veel te laat begonnen (Samenvatting)

Minister Alders van VROM die door zijn ambtenaren niet werd ingelicht over de aanwezigheid van verarmd uranium in de ramp-Boeing. Ministeries die niet communiceerden over de gevolgen voor de gezondheid. En een onderzoek naar gezondheidsklachten bij Bijlmerbewoners dat veel te laat is begonnen.

De verhoren van de parlementaire enquetecommissie Vliegkamp Bijlmermeer bevestigden donderdag het beeld dat de afgelopen weken haarscherp is geworden: het Rijk heeft in de jaren na de Bijlmerramp sporadisch zelf het initiatief genomen om de onrust onder bewoners van de Bijlmer en andere betrokkenen bij de ramp weg te nemen.

Achteraf gezien, zo gaf plaatsvervangend hoofdinspecteur van volksgezondheid H. Plokker toe, is het inventariserende onderzoek van het Academisch Medisch Centrum Amsterdam (AMC) naar lichamelijke klachten veel te laat begonnen. Nu zal er alsnog een uitgebreid onderzoek worden gedaan naar fysieke aandoeningen bij honderden mensen.

Tot en met 1997 werden kritische vragen van Tweede-Kamerleden naar de gezondheidsklachten door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM beantwoord op basis van een onderzoek van de GG&GD Amsterdam uit 1994. Ook toen al lang duidelijk was dat dat onderzoek onvolledig was en de Bijlmerbewoners keer op keer aandacht vroegen voor het toenemende aantal klachten. Bovendien schakelden die ministeries de collega's van Volksgezondheid niet in. Een telefoontje was op zijn plaats geweest, aldus Plokker.

Volgens het AMC heeft het geen zin om grootschalige lichamelijk onderzoek uit te voeren omdat onduidelijk is waarnaar moet worden gezocht. Maar we kunnen de mensen niet in de steek laten,

vindt Plokker. Speciale aandacht komt er voor auto-immuunziekten, waarvan nu vier gevallen bekend zijn. Mogelijk kampen meer mensen met de afwijking, waarbij het afweersysteem van het lichaam zich juist tegen het eigen lichaam keert. Een relatie tussen de auto-immuunziekten en de ramp is overigens nog niet aangetoond. Vrijdag zal de commissie dit uitdiepen.

Ook werd donderdag duidelijk dat inademing van deeltjes verarmd uranium weliswaar niet zonder risico's is, maar dat mensen die in hangar 8 op Schiphol hebben gewerkt een verwaarloosbaar risico hebben gelopen. Vergelijkbaar met het roken van een sigaret, verklaarde stralingsdeskundige A. Keverling Buisman van het Energie Centrum Nederland (ECN).

In de hangar lagen wrakstukken van de ramp-Boeing opgeslagen. In de staart zat verarmd uranium. Nog steeds liggen er uraniumdeeltjes in de hangar. Wel noemde Keverling Buisman het onbegrijpelijk en schandelijk dat degenen die de loads hadden schoongemaakt niet waren gewaarschuwd om de stof vooral niet droog te vegen. Ook hekelde hij het feit dat de bergers op de rampplek niet op de hoogte waren gebracht van het uranium.

Omdat het risico gering was, hebben we minister Alders niet direct ingelicht over het verarmd uranium, aldus P. Verkerk. Hij was als hoofdinspecteur milieuhygiene van VROM daarvan ook niet op de hoogte gebracht, terwijl zijn ondergeschikten vier dagen na de ramp al wisten dat verarmd uranium was vrijgekomen. De drempel om actie te ondernemen, de minister in te lichten en andere instanties erbij te betrekken, moet omlaag, zei Verkerk. Hij gaf toe dat de ministeries te weinig hebben gedaan om het uranium, waarvan een groot deel na de ramp zoek was, op te sporen.

Psychiater B. Gersons van het AMC besprak donderdag een andere veroorzaker van gezondheidsproblemen bij Bijlmerbewoners en hulpverleners: de posttraumatische stressstoornis (PTSS). Een kwart van de betrokkenen bij de ramp heeft die aandoening tijdens de ramp opgelopen, veel meer dan verwacht. Ook blijkt PTSS langer te duren dan verondersteld. Sinds de start van het AMC-onderzoek hebben zich nog eens honderd mensen gemeld die kampen met de stoornis, die zich uit in concentratie- en slaapproblemen. Het academisch ziekenhuis leidt momenteel extra therapeuten op om de patienten dit jaar nog te behandelen.

Bron: el al

Den Haag, vrijdag 5 maart 1999, BIJLMERRAMP Uranium kan systemische auto-immuunziekten veroorzaken

Systemische auto-immuunziekten, die bij minstens twaalf betrokkenen bij de Bijlmerramp zijn geconstateerd, kunnen worden veroorzaakt door uranium. Er zijn ook enkele andere toxische stoffen die de ziekten kunnen veroorzaken. Dat zei patholoog J. Weening van het AMC vrijdag voor de parlementaire enquetecommissie naar de Bijlmerramp.

In het gecrashte El Al-toestel was uranium in het staartstuk verwerkt. Weening kon niets zeggen over een mogelijke relatie met de Bijlmerramp, maar hij noemde het aantal patienten met de aandoeningen opvallend hoog. Hij tekende erbij aan dat de voorlopige uitkomsten geen reden tot paniek hoeven te geven, maar dat alertheid op het voorkomen van de zeldzame, ernstige ziekten wel noodzakelijk is. De kans dat hulpverleners of bewoners de ziekte onder de leden hebben zonder dat zij al bij een arts onder behandeling zijn, acht hij klein. De patholoog stelt voor dat alle huisartsen in Nederland een brief ontvangen van het ministerie van Volksgezondheid, waarin gewezen wordt op de symptomen. Eerder sloeg het ministerie dit advies in de wind.

Systemische auto-immuunziekten manifesteren zich op verschillende wijze, zoals in huidallergieën, gewrichtsaandoeningen en long- of nierziekten. Ze zijn lastig te diagnosticeren, en kunnen jarenlang sluimerend aanwezig zijn. Vroege opsporing is van belang, om schade aan organen zoveel mogelijk te beperken.

Weening ontdekte vorige zomer dat een bewoner leed aan een ontsteking van de vaatwanden (Churg-Strauss vasculitis), wat kan leiden tot astmatische klachten. Een sloper bleek SLE nefritis, veroorzaker van onder meer nierklachten, onder de leden te hebben. Eind vorig jaar bleken in 1995 twee betrokkenen bij de ramp ook systemische ziekten te hebben gehad. Deze week werd duidelijk dat er bij nog vier personen deze twee ziekten zijn geconstateerd. Vier anderen lijden aan multiple auto-immuunfenomenen, aldus Weening. De symptomen van de ziekten zijn redelijk goed te behandelen. Normaal komt SLE bij 25 op de 100.000 mensen voor. Weening pleit voor landelijk epidemiologisch onderzoek om te kijken of na de ramp het aantal gevallen opvallend sterk is toegenomen.

Bron: el al

Den Haag, vrijdag 5 maart 1999, BIJLMERRAMP Steeds meer aanwijzingen voor ziektes door Bijlmerramp (Samenvatting)

De parlementaire enquetecommissie stuit op steeds meer aanwijzingen dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de ramp met de El Al-Boeing en gezondheidsklachten van Bijlmerbewoners en hulpverleners.

Geen van de deskundigen en artsen wil echter al een direct verband leggen met de schadelijke stoffen die bij de crash zijn vrijgekomen. Ook commissievoorzitter Meijer wilde nog geen conclusies trekken. Er blijven veel onzekerheden. Een dergelijke brand is moeilijk te modelleren. Een verband tussen de

Bijlmerramp en de auto-immuunziekten is niet bevestigd, maar ook niet uitgesloten, aldus Meijer vrijdagmiddag.

Om uitsluitel te kunnen geven, pleiten twee specialisten van het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam en de plaatsvervangend hoofdinspecteur van Volksgezondheid voor individueel medisch onderzoek bij de betrokkenen. Het bestuur van het AMC heeft dat steeds geweigerd, omdat er geen specifieke aanwijzingen voor zijn.

De Amsterdamse internist R. Kurk heeft sinds 1997 bij zestig KLM-medewerkers die in hangar 8 hebben gewerkt een bloedafwijking geconstateerd. Zij hebben te kampen met een verlaagd niveau acylcarnitine, een aminozuur dat de energiehuishouding in de cellen regelt. Door de afwijking kan chronische vermoeidheid ontstaan.

Deze week werd ook duidelijk dat minstens twaalf betrokkenen lijden of geleden hebben aan zeldzame, ernstige systemische auto-immuunziekten. Die zorgen ervoor dat het afweersysteem van het lichaam gezonde, eigen cellen aanvalt, zodat organen beschadigd raken. Patholoog J. Weening en onderzoeker C. IJzermans van het AMC noemden de twaalf gevallen opvallend hoog. Weening, die de aandoeningen vorig jaar zomer voor het eerst aantrof, wil dat het ministerie van Volksgezondheid alle huisartsen in Nederland via een brief alert maakt op het verschijnsel.

Systemische auto-immuunziekten kunnen worden veroorzaakt door contact met giftige stoffen, waaronder uranium, zei Weening. De patholoog kon nog geen enkel verband aantonen met de aanwezigheid van verarmd uranium in het staartstuk van de gecrashte Boeing. Hij tekende daarbij aan dat de voorlopige uitkomsten van het AMC-onderzoek vooralsnog geen reden voor paniek hoeven te betekenen.

Opmerkelijk in dit verband is dat bij het AMC-onderzoek geen toxicologen betrokken zijn. Die medici zijn gespecialiseerd in de invloed van giftige stoffen op de gezondheid. Toxicoloog F. de Wolff van het Leids Universitair Medisch Centrum noemde dat een gemiste kans. Volgens IJzermans zijn toxicologen niet ingeschakeld, omdat het een inventariserend onderzoek betreft. De samenwerking van het AMC met het RIVM om de aanwezigheid van schadelijke stoffen in kaart te brengen, heeft volgens De Wolff weinig nut omdat dat onderzoek voorbijgaat aan individuele gevallen.

Het RIVM-onderzoek, dat eind vorig jaar verscheen, geeft geen onderbouwing van de stelling dat bepaalde stoffen gezondheidsschade hebben opgeleverd. Het instituut heeft onder meer gekeken naar de aanwezigheid van kerosine, asbest, kunststoffen, de lading, dioxine en de brandbare massa in het toestel. Het RIVM constateerde dat de drempelwaarden voor volksgezondheid niet waren overschreden. Ook het uranium heeft gezorgd voor een verwaarloosbaar risico, aldus R. Smetsers.

Het onderzoeksbureau DHV voegde daar echter aan toe dat tijdens de smeulbrand, enkele uren na de crash, waarschijnlijk dioxine is vrijgekomen. Die stof is al bij lage concentraties schadelijk.

Bron: el al

Den Haag, maandag 8 maart 1999, BIJLMERRAMP El Al-medewerker nam vrachtpapieren mee naar huis (Samenvatting)

El Al-medewerker R. Wijbrandi heeft papieren over de belading van de ramp-Boeing mee naar huis genomen. Het zou om de originelen kunnen gaan, zo werd maandag duidelijk uit het ingelaste verhoor van Wijbrandi. Twee Engelssprekende mannen hebben documenten in maart 1998 bij een overval bij de zaakwaarnemer van Wijbrandi meegenomen.

Een deel van de originele vrachtdocumentatie is jarenlang 'zoek' geweest. De afgelopen weken heeft de commissie de beschikking gekregen over ontbrekende informatie. Beladingsmedewerker Wijbrandi verhaalde dat hij na de ramp als aandenken enkele papieren over de belading, load sheets en operationele papieren, mee naar huis heeft genomen. Ook had hij uit beroepsmatige interesse enkele ordners met informatie over incidenten met El Al-Boeings in 1992 in bezit.

Toen Wijbrandi naar Israël emigreerde, bracht hij de documenten naar zijn zaakwaarnemer, zijn neef Hamstra. In maart vorig jaar werd Hamstra overvallen door twee Engelssprekende mannen, die de administratie van Wijbrandi in beslag namen. Een van hen zei, zo wist commissievoorzitter T. Meijer: These are the originals.

Daarmee bedoelde hij vermoedelijk dat het de originele vrachtbrieven waren.

Of het om Israëliërs ging, werd tijdens het verhoor niet duidelijk. Hamstra heeft verklaard ook met videocamera's te zijn geobserveerd toen hij in de buurt was van een voetbalveld.

Wijbrandi zei het voorval niet te kunnen verklaren. Ook zei hij niet te weten welke papieren zijn meegenomen. Wijbrandi ontkende originele documenten in bezit te hebben gehad; het betrof volgens hem kopieën. En het gaat absoluut niet om vrachtbrieven. Dat verklaart ik hier onder ede, aldus Wijbrandi.

De El Al-medewerker is naar zijn zeggen pas twee maanden geleden van het voorval op de hoogte gebracht. Hoewel Hamstra Wijbrandi's Israëlische vrouw wel had ingelicht, heeft zij hem er niet over gesproken. De commissie toonde zich hierover uiterst verbaasd. De vrouw van Wijbrandi werkt voor de Israëlische douane.

In een reactie zegt El Al verrast te zijn door de verklaringen van Wijbrandi over het weghalen van de documenten door twee Engelssprekende mannen. Aangezien El Al dit vandaag heeft vernomen, kan

het de betekenis van deze verklaring niet meteen doorgronden, aldus de luchtvaartmaatschappij. Het bedrijf zal de zaak zelf ook onderzoeken, zo staat in de verklaring.

Ook heeft de enquetecommissie een verschil ontdekt tussen de beladingspapieren van de verongelukte El Al-Boeing. De palletsnummers zijn op de diverse kopieën van de beladingspapieren niet gelijk. Wijbrandi had maandag geen verklaring voor de verschillen. Hij zei dat hem tijdens de belading van het vliegtuig niets bijzonders was opgevallen. In Amsterdam waren volgens Wijbrandi geen gevaarlijke stoffen ingeladen.

Uit een tweede ingelast verhoor bleek dat twee Israelische onderzoekscommissies kort na de vliegramp in de Bijlmermeer verschillende keren hangar 8 op Schiphol hebben bezocht. Daar lagen de wrakstukken van de gecrashte Boeing opgeslagen.

Het betrof een commissie van El Al en een van de Israelische overheid. De toenmalige directeur van El Al, U. Danor, heeft de onderzoekers steeds begeleid. De specialisten hadden volgens hem gewone kleding aan, geen beschermende pakken. Een getuige D. van Os heeft eerder verklaard dat de dag na de ramp vijf mannen in witte pakken met Israelisch uiterlijk de hangar hadden bezocht.

Volgens Danor hebben de Nederlandse autoriteiten na korte tijd te kennen gegeven dat de verdwenen cockpitvoicerecorder niet meer gevonden zou worden. De Israelische onderzoekers hebben daar in de hangar niet speciaal naar gezocht, zei Danor.

Hij zei verder dat hij op de avond van de ramp met twee managers (Weinstein en Almozlino) naar de Bijlmer is geweest. D. Nix van de rijkspolitie en vrachtmanager J. Plettenberg waren daar niet bij. Hij was daar om zich persoonlijk op de hoogte te stellen van het ongeval. Het drietal was door een politieauto begeleid naar de Bijlmermeer, zo verklaarde de directeur van El Al.

De twee ingelaste verhoren waren de laatste in een reeks om de waarheid over de lading, de vrachtbrieven en de mysterieuze 'mannen in witte pakken' te achterhalen. Vanaf woensdag worden Nederlandse politici door de enquetecommissie aan de tand gevoeld.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Rooy sprak nooit met Verkeer en Waterstaat Oud-staatssecretaris Van Rooy (CDA) heeft na de vliegramp in de Bijlmer nooit met het ministerie van Verkeer en Waterstaat over de lading van de ramp-Boeing gesproken. Van Rooy was tot 1994 als staatssecretaris mede verantwoordelijk voor de Economische Controle Dienst (ECD).

Het feit dat de ECD in die tijd hulp aanbood aan Verkeer en Waterstaat noemde Van Rooy woensdag voor de enquetecommissie Vliegramp Bijlmermeer een vriendendienst. Daar zat geen politieke verantwoordelijkheid van bewindslieden achter, aldus Van Rooy.

Vliegtuigen van El Al werden destijds niet gecontroleerd op strategische goederen, zo verklaarde ze. Vaak ging het alleen om doorvoer. Er was geen aanleiding extra te controleren. Dat gebeurde volgens haar wel met betrekking tot China en het Sovjet-blok.

De oud-staatssecretaris zei niet op de hoogte te zijn gebracht van het feit dat voormalig minister van Verkeer Maij-Weggen de Tweede Kamer in 1993 foutief heeft geïnformeerd over de controle van de lading. Haar opvolgster Jorritsma moest later corrigeren dat de ECD het toestel vooraf niet had gecontroleerd. De ECD heeft mij daar niet over gerapporteerd, omdat er geen strafbare feiten waren geconstateerd, aldus Van Rooy.

De getuige gaf toe dat zij als Tweede-Kamerlid (1994-1997), afgezien van het aanvragen van een Kamerdebat samen met PvdA-Kamerlid Van Gijzel, nooit zelf initiatieven heeft genomen om helderheid te krijgen over de ramp. Wel constateerde zij dat het achteraf gezien beter was geweest als er een bredere evaluatie van de afhandeling had plaatsgevonden. De oud-staatssecretaris kwalificeerde haar optreden toch als toereikend.

Bron: el al ministerie van economische zaken

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Tweede Kamer had hooglopende ruzie met onderzoekers

Een delegatie van Tweede-Kamerleden heeft zo'n twee jaar geleden hooglopende ruzie gehad met de onderzoekers van de Raad voor de Luchtvaart. De raad was arrogant en heeft het werk van de Kamer bemoeilijkt, zei D66-parlementarier Van 't Riet woensdag na afloop van haar verhoor door de enquetecommissie Vliegramp Bijlmermeer.

De raad onderzocht in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de oorzaak van de Bijlmerramp. Van 't Riet maakte deel uit van een Kamerwerkgroep, die de Raad voor de Luchtvaart bezocht. We werden beticht van ondeskundigheid en mijn collega Van Gijzel werd beschuldigd van malversaties. Hij zou vertrouwelijke informatie hebben gelekt naar de pers, aldus Van 't Riet. De houding was: 'jullie moeten niet zeuren'. Dat heeft ons werk als Kamerlid verstoord.

Verschillende mensen, waaronder Kamervoorzitter Bukman, hebben de ruzie gesust. De enquetecommissie ging hier woensdagmorgen niet op in. Mogelijk gebeurt dat tijdens het verhoor van PvdA-Tweede-Kamerlid Van Gijzel woensdagmiddag.

Van 't Riet gaf tijdens het verhoor aan verschillende keren geschokt te zijn door de toon en inhoud van antwoorden van de minister Jorritsma (toen Verkeer en Waterstaat) op vragen over de Bijlmerramp.

Op veel vragen kwam geen bevredigend antwoord, aldus Van 't Riet. Er is verder niets, hoorden we. En dat bleek dan later niet te kloppen.

De gang van zaken vond Van 't Riet dermate onbevredigend dat zij overleg pleegde met haar collega Van Gijzel (PvdA) om te zien hoe het onderwerp verder kon worden behandeld. Vooral de uitspraak van Jorritsma dat de Kamer zich niet moest laten meeslepen in een welhaast paranoïde situatie, was Van 't Riet in het verkeerde keelgat geschoten.

Ook bleek dat de Kamer zich bij het beoordelen van de gezondheidsklachten jarenlang heeft gebaseerd op een onderzoek van de GG&GD Amsterdam uit 1994. Dit onderzoek, waarin werd geconcludeerd dat er geen relatie was met de ramp, was veel te oppervlakkig, zo vindt de commissie. Wij hadden lang het gevoel dat dat onderzoek voldoende was, aldus Van 't Riet.

Ze wees erop dat de neuzen in de Tweede Kamer niet allemaal dezelfde kant op stonden. Het kostte bijvoorbeeld veel moeite om tot een Bijlmerwerkgroep te komen. Zien we spoken of niet? Dit ambivalente gevoel had ik zelf ook, zei Van 't Riet, die wel voorstander was van de werkgroep. De VVD, de partij van minister Jorritsma, was niet enthousiast.

Bron: d66 raad voor de luchtvaart

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Onderzoek Kamerlid Keur genegeerd
Hoewel toenmalig VVD-Kamerlid Keur onderzoek heeft laten verrichten naar met name de belading en het gewicht van de gecrashte El Al-Boeing, was er in de Tweede Kamer en de media weinig interesse voor zijn bevindingen. Mijn onderzoek werd niet zo interessant gevonden. Er was vooral aandacht voor suggestieve vragen, over gesjoemel, gerommel. Dat was de tendens.

Hij zei dat woensdag voor de parlementaire onderzoekscommissie naar de vliegramp in de Bijlmermeer. Keur heeft experts laten kijken naar de Notoc's en andere documenten waarover hij kon beschikken. Zijn bevinding was dat het toestel niet overbeladen was, zoals werd vermoed. Ook kon hij geen andere eigenaardigheden over de vlucht achterhalen. Zijn standpunt stond lijnrecht tegenover die van Van Gijzel (PvdA).

Ook andere aspecten in het dossier, zoals de gezondheidsrisico's, leidde tot stevige meningsverschillen. Men wilde niets meer aannemen, ik voelde mij soms een eenling, zei Keur. De beeldvorming was al zeer sterk gevormd. Het lukte hem niet zijn andere gezichtspunt over te brengen op de andere Kamerleden.

Keur ontkende niet dat zijn relatie met Van Gijzel beneden de maat was. Ik heb wel eens betere gesprekken met collega's in de Kamer gevoerd dan over dit onderwerp. Volgens hem nam Van Gijzel allerlei suggestieve berichten voor waar aan.

De partijpolitieke kleur van de VVD-minister speelde volgens Keur geen rol bij zijn conflict met Van Gijzel. Later wilden Van Gijzel en ik hetzelfde: meer aandacht voor de gezondheidsklachten in de Bijlmermeer. Maar het lukte niet meer om op een lijn te komen. Het voormalige liberale Kamerlid vindt achteraf dat het onderzoek naar de gezondheid eerder had moeten worden begonnen.

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Rosenmoller hekelt kabinet
Fractievoorzitter Rosenmoller van GroenLinks heeft woensdag zware kritiek geuit op de handelwijze van het kabinet na de Bijlmerramp. Op de departementen was te veel de cultuur: hoe krijg je de Tweede kamer met zo weinig mogelijk informatie zo tevreden mogelijk, aldus Rosenmoller woensdag voor de enquetecommissie Vliegramp Bijlmermeer. De vertrouwensregel tussen kabinet en Kamer was volgens hem in het geding.

Ter illustratie noemde hij de vrachtbrieven van de ramp-Boeing, die minister Jorritsma (toen Verkeer) in augustus 1996 naar de Kamer zond. Jorritsma concludeerde dat de documentatie in orde was. Dat heb ik voor waar gehouden. Dat hoort zo te zijn, want het raakt de vertrouwensregel tussen kabinet en Kamer. Als dergelijke informatie niet klopt, dan verworden wij tot een detectivebureau in plaats van een controleorgaan. Later bleek dat de door Jorritsma in 1996 verstrekte informatie niet compleet was. Ook verbaasde het Rosenmoller dat Jorritsma de vrachtbrieven niet vergezeld deed gaan van een toelichting. De papieren hadden een hoog abracadabra-gehalte. Om een toelichting hoor je niet te hoeven vragen. Hetzelfde gold wat hem betreft voor de aanwezigheid van de giftige stof DMMP: de regering had moeten zeggen dat de aanwezigheid mogelijk verontrustend is.

Net als Van 't Riet stelde Rosenmoller dat de uitspraak van Jorritsma - dat de Kamer zich niet moest laten meeslepen in een welhaast paranoïde situatie - een belangrijke rol heeft gespeeld in de discussie tussen kabinet en Kamer. Dat heeft de toon gezet en stond voor een afhoudende en wantrouwende cultuur. Het stimuleerde mij er dieper in te duiken, aldus Rosenmoller. Hij vindt dat het kabinet veel te vroeg de discussie wilde sluiten. Toen begon het voor ons pas.

Rosenmoller stelde dat hij als woordvoerder en Kamerlid goed gefunctioneerd heeft. Hij opperde dat de Tweede Kamer haar controlerende taak bij deze affaire beter had kunnen uitvoeren wanneer er vanaf het begin een begeleidingscommissie in het leven was geroepen. Omdat acht departementen betrokken waren bij de afwikkeling van de ramp, was de zaak te versnipperd.

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Houding minister was dat niet alles boven tafel zou komen

In april 1995 heeft minister Jorritsma (toen Verkeer) de Tweede Kamer meegedeeld dat niet alle zaken rond de Bijlmerramp boven tafel zouden komen. Dat was de attitude waarmee we toen aan het proces begonnen. Dat is karakteristiek, aldus PvdA-Tweede-Kamerlid Van Gijzel woensdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegcrash Bijlmermeer.

Ook verbaasde Van Gijzel zich erover dat het een jaar heeft geduurd voor minister Jorritsma commentaar gaf op het onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart naar de oorzaak van de ramp. Het rapport was op 14 februari 1994 klaar. Precies een jaar later kwam de minister met haar standpunt. In de wet staat dat een jaar het maximum is, maar ik vind het curieus, aldus Van Gijzel. Enkele dagen na de ramp deelde vooronderzoeker Wolleswinkel de Tweede Kamer al mee dat de cockpitvoicerecorder mogelijk niet aan boord was van de ramp-Boeing en niet zou worden teruggevonden.

Bron: ministerie van verkeer en waterstaat

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Gijzel: Justitie weigerde rechtshulp te vragen aan VS

Het Openbaar Ministerie heeft volgens PvdA-Kamerlid Van Gijzel in 1996 geweigerd een rechtsbijstandverzoek te doen bij de Verenigde Staten. Justitie had via de Amerikaanse douane navraag kunnen doen naar de ontbrekende vrachtdocumenten van de gecrashte El Al-Boeing. Hij zei dat woensdag voor de parlementaire enquetecommissie.

Volgens Van Gijzel heeft de Rijksluchtvaartdienst (RLD) er bij Justitie op aangedrongen de ladingspapieren in de Verenigde Staten te achterhalen. Aanleiding voor het onderzoek was de aangifte van El Al-medewerker J. Plettenberg bij de politie, die stelde dat de Israelische maatschappij had gefraudeerd met vrachtpapieren. Omdat er een strafrechtelijk onderzoek was gestart, kon Justitie ook een rechtshulptraject in de Verenigde Staten starten.

Van Gijzel stelde bij zijn verhoor dat het voormalig hoofd van de RLD, J. Weck hem na afloop van een debat in 1996 heeft toevertrouwd dat justitie weigerde het rechtshulptraject te starten. Een reden daarvoor werd tijdens het verhoor niet gegeven.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Gijzel ondervraagd door BVD
Tweede-Kamerlid Van Gijzel (PvdA) heeft naar aanleiding van zijn contacten met medewerkers van El Al in 1995 een gesprek gehad met de Binnenlandse Veiligheidsdienst (BVD). Dit gebeurde op uitdrukkelijk verzoek van de BVD, zo verklaarde hij woensdag voor de enquetecommissie Vliegcrash Bijlmermeer.

Van Gijzel had van J. Plettenberg (inmiddels niet meer bij El Al) en een El Al-medewerker die hij niet bij naam wilde noemen mogelijk belastende informatie over de luchtvaartmaatschappij gekregen. Het ging om wapentransporten, de aparte status van El Al op Schiphol, fraude met vrachtpapieren en oncontroleerbare vracht, die kort voor vertrek van de vliegtuigen pas werd aangeleverd.

De BVD heeft op basis van het gesprek met Van Gijzel aangeklopt bij de verschillende ministeries, de Raad voor de Luchtvaart en de Mossad, de Israelische geheime dienst. Het voormalig hoofd van de BVD, Docters van Leeuwen, wordt niet in het openbaar gehoord. Wel sprak de commissie achter gesloten deuren met hem.

Van Gijzel bracht minister Jorritsma (toen Verkeer) in het restaurant van de Tweede Kamer op de hoogte van zijn bevindingen. Hij kondigde aan in een debat terug te zullen komen op de gesprekken met de El Al-medewerkers. Van Gijzel heeft geen aangifte gedaan. In juni 1995 meldde Jorritsma dat alles is gecontroleerd en in orde bevonden, aldus Van Gijzel.

Bron: bvd el al

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Gijzel: RLD verzwegen vondst uranium moedwillig

De Rijksluchtvaartdienst heeft moedwillig verzwegen dat in hangar 8, waar brokstukken van de gecrashte El Al-Boeing lagen opgeslagen, verarmd uranium was aangetroffen. Die informatie is niet doorgegeven aan de brandweerlieden, politieagenten en andere hulpverleners op de plaats van de ramp omdat daar maar gezeik van zou komen.

Dat verklaarde PvdA-Kamerlid R. van Gijzel woensdag voor de parlementaire enquetecommissie naar de Bijlmerramp. Op woensdag 7 oktober 1992 heeft de RLD overleg gepleegd over de aanwezigheid van het uranium, aldus Van Gijzel.

Toen is besproken of ook de mensen ter plaatse in de Bijlmermeer geïnformeerd moesten worden, maar daar werd vanaf gezien. In de hangar werden wel enkele voorzorgsmaatregelen genomen.

Het Kamerlid heeft de commissie twee namen van RLD-ers gegeven die bij de bijeenkomst aanwezig waren.

Bron: el al rld

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Gijzel: Kamer is onvolledig en vaak onjuist geïnformeerd

De Tweede Kamer is over de Bijlmerramp onvolledig en bij herhaling onjuist ingelicht. Toenmalig minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat heeft in verhouding met andere ministers nog het meest haar best gedaan.

Dat zei PvdA-Kamerlid Van Gijzel woensdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegkamp Bijlmermeer. Van Gijzel was buitengewoon kritisch over het optreden van justitie, met name wat betreft het strafrechtelijk onderzoek naar fraude met vrachtdocumenten.

Van Gijzel, die in zijn eigen fractie de bijnaam van Bijlmerboy kreeg, zei zich vaak eenzaam te hebben gevoeld in dit dossier. Voor een breed Kamerdebat was geen draagvlak. Het was volgens hem al moeilijk genoeg om binnen de Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat de voortgang te bewaken. Volgens Van Gijzel heerst er in de luchtvaartwereld een arrogantie, die vergelijkbaar is met de medische stand van twintig jaar geleden. Drie leden van de Kamercommissie (Van Gijzel, Van Rooy en Van 't Riet) liepen in december 1996 boos weg van een gesprek met de Raad voor de Luchtvaart, nadat hen was gezegd dat zij ondeskundig waren en alle informatie toch maar naar de pers zouden lekken, vertelde Van Gijzel.

Bron: el al

Den Haag, woensdag 10 maart 1999, BIJLMERRAMP Van Gijzel: Kamer is onvolledig en vaak onjuist geïnformeerd (Samenvatting)

De Tweede Kamer is over de Bijlmerramp onvolledig en bij herhaling onjuist geïnformeerd. Toenmalig minister Jorritsma van Verkeer had vanaf het begin een houding dat niet alle zaken boven tafel zouden komen. Maar in verhouding met andere ministers heeft zij nog het meest haar best gedaan om informatie te vergaren.

Dat verklaarde PvdA-Kamerlid Van Gijzel woensdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegkamp Bijlmermeer. Het niet goed informeren van de Kamer geldt in de politiek als een doodzonde. De 'kroongetuige' kreeg ruim een uur de gelegenheid om te vertellen over het dossier, waarin hij zich zo had vastgebeten dat hij de bijnaam Bijlmerboy had gekregen.

Van Gijzel zei van twee medewerkers van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) te hebben gehoord dat de dienst daags na de ramp had besloten de aanwezigheid van verarmd uranium niet bekend te maken om gezeik te voorkomen. Van Gijzel heeft de namen van deze RLD'ers vertrouwelijk aan de commissie doorgegeven.

Volgens het Kamerlid heeft het Openbaar Ministerie in 1996 geweigerd een rechtshulpverzoek te doen bij de Verenigde Staten. Justitie had via de Amerikaanse douane navraag kunnen doen naar de ontbrekende vrachtdocumenten van de gecrashte El Al-Boeing.

Van Gijzel verklaarde dat de RLD er bij Justitie op heeft aangedrongen de ladingspapieren in de Verenigde Staten te achterhalen. Aanleiding voor het onderzoek was de aangifte bij de politie door El Al-medewerker J. Plettenberg, die stelde dat de Israelische maatschappij had gefraudeerd met vrachtpapieren. Van Gijzel verklaarde tijdens zijn verhoor dat het voormalig hoofd van de RLD, J. Weck hem na afloop van een debat in 1996 heeft toevertrouwd dat justitie weigerde het rechtshulptraject te starten.

Ook fractievoorzitter Rosenmoller van GroenLinks ventileerde harde kritiek op het kabinet en Jorritsma. Op de departementen was te veel de cultuur: hoe krijg je de Tweede Kamer met zo weinig mogelijk informatie zo tevreden mogelijk, aldus Rosenmoller.

En specifiek met betrekking tot de Bijlmerramp stelde hij dat de vertrouwensregel tussen het kabinet en de Kamer in het geding was. Als informatie niet klopt, dan verworden wij tot een detectivebureau in plaats van een controleorgaan. Rosenmoller doelde daarmee op de vrachtbrieven die Jorritsma in 1996 zonder begeleidend schrijven verstrekke over de lading. Het was abracadabra.

De uitspraak van Jorritsma uit 1995 dat de Kamer zich niet moest laten meeslepen in een welhaast paranoïde situatie heeft volgens Rosenmoller de toon gezet voor een afhoudende en wantrouwende cultuur. D66-Kamerlid Van 't Riet verwoordde het net zo.

Van 't Riet verklaarde verder dat een delegatie van Tweede-Kamerleden zo'n twee jaar geleden een hooglopende ruzie heeft gehad met de Raad voor de Luchtvaart, die de oorzaak van de ramp had onderzocht. De raad was arrogant en heeft het werk van de Kamer bemoeilijkt, aldus Van 't Riet. Van Gijzel was ook bij het bezoek aanwezig. Samen met Van Rooy (CDA) zijn ze kwaad weggelopen. Ook oud-burgemeester van Amsterdam Van Thijn uitte stevige kritiek op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, met name op het functioneren van de RLD. Er was weinig contact met de Luchtvaartdienst, zei Van Thijn. Ze dachten dat het hun ramp was en niet de onze. Op de avond van de crash had de burgemeester slechts eenmaal contact met directeur Weck om hem te smeken het vliegverkeer boven de Bijlmermeer niet te hervatten.

Naast Van Thijn kwam ook de huidige burgemeester van Amsterdam, Patijn, getuigen. Zijn optreden beperkte zich voornamelijk tot het uiten van scherpe kritiek op het functioneren van de commissie. De verklaring van commissielid Augusteijn over het 'onder de pet' gehouden telefoontje zorgde in de hoofdstad voor zoveel commotie dat bijna een massale staking uitbrak onder gemeentepersoneel, aldus Patijn. De Amsterdamse hulpverleners die eerder als getuigen waren opgeroepen, voelden zich volgens

hem alsof zij in een beklagdenbankje waren beland. Voorzitter Meijer zag zich genoodzaakt te reageren op dat verwijt door de zegen dat de commissie groot respect heeft voor het werk van de hulpverleners.

Bron: el al

Den Haag, donderdag 11 maart 1999, BIJLMERRAMP Premiers hekelen gebrek aan medewerking Israel (Samenvatting)

Premier Kok en oud-premier Lubbers hebben donderdag voor de parlementaire enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer scherpe kritiek geleverd op Israel. 'Onbegrijpelijk en bijzonder teleurstellend' vond Lubbers het, dat de Israelische regering niet eerder informatie over de lading van het verongelukte toestel heeft verstrekt. Ik zeg dat als vriend van Israel.

Kok zei dat het hem allerminst lekker zit dat het in het normale verkeer tussen staten niet mogelijk is gebleken deze informatie boven water te krijgen. Men is het in Israel pas serieus gaan nemen, toen bleek dat het bloedserieus was .

De commissie slaagde er wel in de ontbrekende informatie over 20 ton vracht boven tafel te krijgen. Volgens de commissie beschikte de Israelische regering al geruime tijd over de vrachtdocumenten. Het hoofd van de Israelische burgerluchtvaart A. Yarkoni sprak dit donderdagavond tegen. Ik weet zeker dat ik de documenten pas tien minuten in handen had, voor ik ze op 18 februari aan de commissie overhandigde , aldus Yarkoni. Dat weet de commissie drommels goed.

Kok en Lubbers waren het niet eens met het verwijt dat zij als premiers te weinig hebben gedaan om het optreden van de rijksoverheid te coördineren. Volgens Kok was het aan de afzonderlijke bewindslieden om interdepartementaal overleg te plegen. Dat is volgens hem ook veelvuldig gebeurd. Bij problemen hadden ze bij de premier aan de bel moeten trekken. In de ministerraad is er in zes jaar tijd niet vaker dan vijf keer over de ramp gesproken.

Kok wees erop dat vanuit de fractievoorzitters en Kamerleden nooit het bericht is gekomen dat er sprake was van een onhoudbare situatie. Uit eerdere verhoren is gebleken dat de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volksgezondheid nauwelijks hebben gecommuniceerd over een mogelijke relatie tussen de ramp en gezondheidsklachten.

De premier nam ook afstand van de constatering van PvdA-Kamerlid Van Gijssel, dat de Kamer onvolledig en soms onjuist is geïnformeerd. Hij corrigeerde commissielid Augusteijn, die speculeerde op een dergelijke conclusie. Die moet volgens Kok eerst gedegen worden onderbouwd.

Het verhoor van oud-minister van Verkeer en Waterstaat Maij-Weggen werd donderdag korte tijd gestaakt, omdat emoties haar te veel werden. Aanleiding was haar verklaring over drie rampen die in korte tijd tijdens haar ambtsperiode plaatsvonden: de crash van de El Al-Boeing (4 oktober 1992), het treinongeluk bij Hoofddorp (30 november 1992) en het neerstorten van een Martinair-vliegtuig in het Portugese Faro (21 december 1992). Het is een verschrikkelijke tijd geweest , aldus de oud-minister. Maij-Weggen was, zoals zovelen, niet op de hoogte van de aanwezigheid van verarmd uranium in de ramp-Boeing, terwijl vooronderzoeker H. Wolleswinkel van haar ministerie wel op de hoogte was. Hij hield geen rekening met de politiek; ging alleen uit van technische kennis , getuigde Maij-Weggen. Uit haar verhoor bleek dat ze zich niet of nauwelijks heeft bemoeid met het onderzoek. Daartoe was ik niet bevoegd.

Ook voormalig minister Alders van Milieu verklaarde niet van het verarmd uranium te hebben geweten, in tegenstelling tot zijn ambtenaren. Een grove inschattingfout , noemde hij het feit dat de ambtenaren de informatie voor zich hebben gehouden. Alders is er overigens van overtuigd dat verarmd uranium geen verhoogd risico voor de gezondheid inhoudt.

Maij-Weggen zei zeker te weten dat voormalig directeur J. Weck van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) niet op de hoogte is gebracht van het omstreven 'onder de pet gehouden' telefoontje. Weck liegt niet. Voorlichter G. Knook zei eerder dat hij Weck op de hoogte had gesteld van de aanwezigheid van brandbare giftige stoffen en explosieven. Knook heeft zich vergist , aldus Maij-Weggen. Later bleek de informatie, afkomstig van El Al, niet te kloppen.

Voormalig minister van Justitie Hirsch Ballin vindt achteraf dat Justitie meteen na de ramp een strafrechtelijk onderzoek had moeten instellen. Hij hoorde pas onlangs dat dat op voorspraak van Wolleswinkel niet is gebeurd. Vlak na de crash vond Hirsch Ballin een strafrechtelijk onderzoek naar de verdwenen cockpitvoicerecorder niet nodig. Er was geen aanwijzing voor diefstal of verduistering. Op de avond van de ramp is de oud-bewindsman niet goed ingelicht door de dienst luchtvaart van de rijkspolitie, waarvoor hij verantwoordelijk was. Door een reorganisatie was het een puinhoop bij het korps, dat de vrachtbrieven moest verzamelen. Hirsch Ballin dacht dat kolonel Pinckaers de leiding had, maar die was helemaal niet aanwezig. Ook wist Hirsch Ballin niet dat het verzamelen van de vrachtbrieven moeizaam verliep.

Bron: el al