

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Het was een prachtige herfstdag, de hemel strak blauw, een iets te harde wind. Ook al was deze zondag bijna aan zijn einde, in de Amsterdamse straten speelden de kinderen nog volop buiten. Schuin tegenover het hoofdbureau van politie, aan de Lijnbaansgracht, stond tot ver in de tachtiger jaren de **Venco**-dropfabriek. Het hele complex werd in iets meer dan een **jaar** omgebouwd tot een groot aantal luxe appartementen. Aan het eind van de zomer van 1992 heeft **Miek Faes**, onze voormalige buurvrouw uit de Woestduinstraat, haar intrek in één van die appartementen genomen. Samen met Irene en onze pasgeboren dochter Mindel waren we bij haar op bezoek toen haar dochter vanuit Londen belde. Of we het al wisten. Er was een Boeing op de Bijlmermeer gestort. Ze had beelden gezien op CNN en er stonden hele flats in brand. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving en beelden. De verbijstering trok door het hele lichaam. Na de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Irene vroeg me wat dacht daar onder deze omstandigheden te kunnen doen? "Ik geloof niet dat men daar nu op jouw aanwezigheid zit te wachten." Ze had gelijk. Het belangrijkste was eerst de opvang van de slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Voor overleg belde ik Thijs Wöltgens, de voorzitter van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer, thuis in Kerkrade. Daar werd, zoals wel vaker, de telefoon niet beantwoord. Dan maar **Ben Heinrichs**, onze voorlichter. Hij ging er van uit dat we Thijs vanavond niet meer zouden kunnen bereiken. "We kunnen op dit moment toch niets doen, laten we morgenochtend, zo vroeg mogelijk, contact met elkaar opnemen." In het NOS-journaal van 23.00 uur kwamen alle grote politieke partijen met een officiële reactie⁽¹⁾, behalve de Partij van de Arbeid. "De PvdA-fractie was vanavond voor commentaar niet bereikbaar."

(1) De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vlieg-ramp in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vlieg-ramp. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat.

De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.
bron ANP

De volgende ochtend kreeg ik eindelijk Wöltgens aan de lijn. Het leek ons verstandig om zo snel mogelijk, maar na overleg met Felix Rottenberg, met onze partijgenoten in Amsterdam na te gaan op welke wijze, vanuit de landelijke politiek, ondersteuning geboden kon worden. Verder bespraken we hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan.

Op de agenda van de kamer stond die week de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen. Kamervoorzitter Deetman had, op verzoek van de PvdA-fractie, voorgesteld om de debatten daarover een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. Wij wilden op die manier onze medeleven met de slachtoffers en hun nabestaanden tot uitdrukking brengen. Business-as-usual, gewoon de agenda afhandelen, leek ons niet het gepaste antwoord. Na overleg met de verschillende fracties en na bespreking in het presidium van de kamer, kreeg dit voorstel, hoewel er bij een enkel financieel woordvoerder ook verzet bestond, brede ondersteuning. Slechts twee keer eerder in onze historie werd besloten de algemene beschouwingen uit te stellen. De eerste keer was op 11 december 1914 wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog. En de tweede keer in 1926. Toen zag men van de algemene beschouwingen omdat net daarvoor al een algemene gedachtewisseling had plaatsgevonden met het nieuw aangetreden kabinet.

De Eerste kamer had ondertussen besloten wel door te vergaderen. Haar voorzitter Tjeenk Willink was alleen bereid de vergadering een week uit te stellen, als dat de nabestaanden van de slachtoffers zou helpen. "Het belangrijkste is dat we ook in de toekomst solidair met de slachtoffers blijven" zo liet hij optekenen in Vrij Nederland. In de landelijke en regionale pers verschenen kritische artikelen over het uitstel. Men zag een dubbele agenda. De aandacht in de kranten zou uitgaan naar de ramp waardoor het nieuws over de algemene beschouwingen minimaal zou zijn. "Kamerleden houden er niet van om naar pagina acht van de ochtendkrant te worden geschoven" schreef de Leeuwarder Courant.

Op dinsdag 6 oktober komt de kamer kort voor een herdenking bijeen. Tijdens deze bijeenkomst ter nagedachtenis aan de slachtoffers sprak ook premier Ruud Lubbers. **'Een ramp in een gigantische klap.** Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf.' Het Nederlandse volk wist zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. 'Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.' Bij de herdenkingsplechtigheid waren de ambassadeurs van Suriname¹ en Israël, de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer aanwezig.

Vanaf 7 oktober werd de Tweede Kamer door de diverse ministers, bijna dagelijks, schriftelijk op de hoogte gehouden over de opvang van de slachtoffers, de voortgang bij de berging en de vorderingen in het onderzoek. Op 8 oktober was er, op het departement van Verkeer en Waterstaat, een briefing aan de Kamercommissies voor verkeer en waterstaat (V&W) en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu (VROM). We werden ontvangen in de vergaderzaal die direct naast de werkkamer van de minister ligt. In het zaaltje zaten zo'n tien mensen, vertegenwoordigers van onder andere het Bureau Vooronderzoek, de RLD, de verkeerleiding en leden van de staf van de Secretaris-Generaal. Na een kort welkomswoord door minister May-Weggen waarin ze benadrukte dat de onderzoekers een onafhankelijke positie hadden, deelde ze mee de bijeenkomst om die reden niet bij te zullen wonen. Ze stond op en verliet de zaal. Frits Castricum en ik keken elkaar verwonderd aan. Dit was wel heel uitzonderlijk, een minister die niet wilde horen wat haar ambtenaren aan de kamerleden zouden gaan vertellen. Curieus was het ook omdat zij die dag nog een brief naar de kamer had gestuurd waarin zij schreef **dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister lag.**

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek en de berging. De Heer Wolleswinkel, de coördinator van het vooronderzoek vertelde dat de restanten van het vliegtuig, die niet nodig waren voor het technisch onderzoek, naar de schroot zouden gaan. Waarom konden die restanten, in ieder geval voor de duur van het onderzoek, niet bewaard worden. Op mijn vraag daarover antwoordde de Hr. Wolleswinkel dat prioriteit had om nu eerst de onderzoeksrelevante resten zeker te stellen. Daarna wilde hij wel bewerkstelligen dat de overige resten, met uitzondering van het puin en dergelijke, in ieder geval op één plek bewaard zouden worden.

Voorts werd meegedeeld dat de bemanning zeer waarschijnlijk vrijwel onmiddellijk op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. De co-piloot was, zo werd gemeld, tot voor zes maanden gevechtspiloot geweest. Deze mensen zijn er op getraind om in een noodsituaties onmiddellijk te controleren hoeveel "combat-power" men nog ter beschikking heeft. Men ging er van uit dat de co-piloot onmiddellijk over zijn rechterschouder naar buiten, naar de motoren moet hebben gekeken. Bij die schouw zou hij dan gezien moeten hebben dat de buitenste motor niet meer aanwezig was. Men liet ons een grote zwart-wit kaart zien, waar, op basis van de radaruitdraaien, rode stippen waren aangebracht die de restanten markeerde van de afgefallen motoren gedurende de periode dat ze in de lucht waren.

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote vliegcrash in korte tijd. Op 7 juni 1989 stortte het SLM-toestel de Antony Nesty in Suriname neer. Hierbij kwamen 179 mensen om en waren er 10 overlevenden.

Op basis daarvan werd een verklaring gegeven waarom het zo moeilijk was geweest om de tweede motor te bergen.

Voorts werd er nog gezocht naar de Cockpit Voice Recorder (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen. Wolleswinkel zei daarover niet uit te sluiten dat de CVR helemaal niet aan boord had gezeten.

Gesprek Hans Smits.

Partijbijeenkomst in Zuidoost in een hotel aan de Gaasperplas (Crown Plaza?). Wat moeten we doen? Prem Rada Quisoen, advocatencollectief.

Kamerleden die zich bezighielden met rampenbestrijding hadden die **donderdag in de ochtend** een bezoek aan het getroffen gebied gebracht. In de daaraan voorafgaande dagen waren de Koningin en enkele leden van het kabinet reeds op de rampplek geweest. **Na overleg tussen de meest betrokken kamerleden werd afgesproken dat het niet verstandig zou zijn, alleen al om de voortgang van de berging niet te belemmeren, wanneer alle betrokken commissies een bezoek zouden brengen.** Men had in de Bijlmer wel iets anders te doen dan groepen kamerleden rond te leiden. Afgesproken werd dat de commissie **binnenlandse zaken** namens de kamer zouden gaan. Later hoorde ik dat Vincent van den Burg (CDA), de delegatieleider, ten opzichte van zijn delegatieleden had staan pochen over zijn handigheid om het alleen recht voor zijn commissie op te eisen.

Brief Minister 8 oktober over organisatie ramp

Op 20 oktober besluit de commissie van Verkeer en Waterstaat om de integrale rapportage over het onderzoek af te wachten.

Zondag 11 oktober was een troosteloze dag. Onder een grijsgraauw hemeldek waaruit een aanhoudende druilerige regen viel, liepen duizenden mensen hun stille tocht door de Bijlmer naar de plaats waar eens de flats Groeneveen en Kruitberg elkaar raakten. De verschillende culturen bepaalden de uitdrukking van het verdriet. Een groepje donkere muzikanten begeleidde de tocht met ingehouden donkerdoffe tromgeroffel. Traditioneel geklede Surinaamse vrouwen lieten hun emoties gaan en zakten jammerend op de grond, terwijl anderen, onder het uitroepen van indringende smeekbeden, juist hun handen naar de hemel staken alsof ze vroegen "waarom wij. In het groepje waarin ik liep werd niet veel gesproken. Bij ons schieten woorden snel te kort en dus bleef eenieder in zijn eigen stilte, om zo zijn gevoelens overdenken. De tocht eindigde bij het manshoge hekwerk dat op ruime afstand van de flats was geplaatst. Voor en in het hek lagen en staken eindeloze bossen bloemen met daartussen tekeningen, kinderknuffels en foto's. Vanaf die plek was het effect van de onbeschrijflijke kracht die de botsing gehad moet hebben goed waarneembaar. Twee verlaten flatgebouwen omsloten, met rafelige randen, een enorm gat. Op sommige verdiepingen keek je zo vanaf de zijkant de kamers binnen. Aan balkons hing achtergelaten wasgoed. De indringende brandgeur liet zich niet door de regen verdrijven. In het geheugen werd een nimmer meer uit te wissen beeld van verdriet en destructie gegrift.

Het laatste stuk van de tocht liepen ook Hans Smits (Directeur Schiphol) en Jan-Willem Weck (directeur-generaal van de Rijksluchtdienst) in ons groepje mee. Na afloop hebben we met z'n drieën nog staan napraten. Smits vertelde het moment te vrezen dat er besloten moest worden om het vliegverkeer over de Bijlmer te hervatten. Als je lang wacht dan raakt men gewend aan de stilte en is de overgang enorm. Als je snel doet dan ziet men dat als een gebrek aan gevoel voor de bewoners van de Bijlmer. Voor Schiphol is de Buitenveldertbaan onmisbaar, dus vroeg of laat moet deze toch weer open. Welk moment je ook kiest je kunt het nooit goed doen. Zijn voorkeur ging uit naar een zo kort mogelijke sluiting. Weck stelde dat de vluchtafwikkeling op de luchthaven nu reeds ernstig belemmerd wordt doordat er niet over de Bijlmer gevlogen kon worden. Hierdoor ontstaan niet alleen ernstige vertragingen maar dreigt door de druk op de andere start- en landingsbanen ook de

veiligheid in gevaar te komen. Ik adviseer hen om de datum van heropening van de Buitenveldertbaan ruimschoots van de voren bekend te maken en deze aankondiging zo publiekelijk te doen dat het voor niemand als een verrassing kan komen. Daarnaast zou die aankondiging melding moeten maken van een meldpunt waar mensen met vragen of zorgen opheldering kunnen krijgen. Het leken hen goede suggesties.

Verder hebben we even van gedachten gewisseld over het effect van de ramp op de voorgenomen toekomstplannen voor de uitbreiding van Schiphol. Smits en Weck gaven beiden aan het verstandig te vinden om een groot veiligheidsonderzoek met betrekking tot de luchthaven te doen. De redenering daarbij was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld is maar dat bij velen daarover door deze ramp grote twijfel is ontstaan. Zo'n onderzoek achtte ze noodzakelijk om een nieuwe vertrouwensbasis te leggen onder de uitbreidingsplannen.

Iets verderop staan een paar deelraadsleden en gemeenteraadsleden met elkaar te praten. Behoedzaam schuif ik tussen de mensenmassa door om me bij dit groepje te voegen. Afgelopen dagen waren er naast lovende ook kritische berichten in de pers verschenen over de opvang van de slachtoffers in het Bijlmer Sportcentrum. Ronald Jansen, voorzitter stadsdeelraad Zuid-oost, stelt voor om daar even te kijken en met de mensen te praten. Ik stem daar onmiddellijk mee in. Als we aan komen lopen ontstaat er voor de ingang van het Sportcentrum enige consternatie. Een breed gebarende en schreeuwende man wil persé naar binnen maar krijgt van de bewaking geen toestemming. Ronald loopt op hen toe en neemt ze beiden even apart. Dan loopt de man tierend weg nagekeken door velen omstanders. Ronald legt uit dat deze man een familielid zoekt. De man is er van overtuigd dat hij in het Sportcentrum succes zal hebben met zijn speurtocht. Afgelopen paar dagen hebben we hem een paar keer toegelaten, hij heeft toen zijn verwante niet gevonden maar zich wel vreselijk misdragen. De mensen binnen zijn al zo gespannen. Hij liep dusdanig schreeuwend overal tussendoor dat kinderen begonnen te huilen. Hij gooide de spullen van anderen overhoop. Zoiets kun je niet hebben. We hebben afgesproken dat hij niet meer naar binnen mag.

Met een aantal mensen die in het Sportcentrum werden opgevangen, hadden we een kort gesprek. Door de bank genomen waren ze redelijk tevreden met de opvang tot nu toe maar allemaal wilden ze het liefst zo snel mogelijk weg. "Ik krijg hier m'n hoofd niet tot rust meneer en slapen kan ik hier ook niet. Ik wil hier weg maar waar moet ik naar toe. Kunt u mij niet helpen meneer?". Ik kijk Ronald vragend aan. Hij antwoordt dat de deelraad zo snel mogelijk voor iedereen in het Sportcentrum een betere oplossing gaat zoeken. Als we teruglopen fluistert Ronald zachtjes: "Deze situatie houden we geen dagen meer."

's Middags is de grote herdenkingsbijeenkomst in de RAI. In het presidium van de kamer is afgesproken dat er slechts een beperkte delegatie zou worden afgevaardigd. De indrukwekkende bijeenkomst volg ik dan ook thuis voor de televisie.

In de tweede week na de ramp begint meer duidelijkheid te komen in de mogelijke oorzaak en de gevolgen van de ramp. Waarschijnlijk was de rechter binnenmotor afgebroken door een probleem in de ophanging. Dit zou een kettingreactie tot gevolg hebben gehad. In een drietal brieven, die Minister May-Weggen naar de kamer stuurt, wordt melding gemaakt van het feit dat de verkeersleiders op Schiphol adequaat hun werk hebben gedaan. Tevens meldt ze dat de Flight Data Recorder gevonden is en dat één motor in het Gooimeer is opgedoken. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig zouden geen onregelmatigheden vertonen en het vliegtuig was niet te zwaar beladen.

Op 16 oktober schrijft de Minister: "Na negen dagen intensief zoeken is de rechter binnenmotor gevonden en geborgen. Het schadebeeld bij deze motor lijkt sterk op dat

van de binnenmotor die werd teruggevonden na een ongeval bij Taiwan op 29 december 1991." Op basis van dat gegeven vraagt de RLD aan de Amerikaanse overheid (FAA) om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 te nemen.

Al snel na de ramp ontstond in de Kamer een discussie over de vraag of de oude Luchtvaatrampenwet uit 1936 (onderzoek onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat) of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet (onafhankelijk onderzoek door een zelfstandige raad) van kracht was. De top van de RLD heeft zich altijd tegen een onafhankelijk onderzoek verzet. Het was de Tweede Kamer die door middel van wetswijziging, begin 1991, dit onafhankelijk onderzoek heeft afgedwongen. Het vreemde nu was dat de wet al ruim een jaar door zowel de eerste als tweede kamer was goedgekeurd. Maar doordat de Minister de wet nog niet in het staatsblad had gepubliceerd droeg deze nog niet kracht van wet.

Er gaan al jaren geruchten dat de RLD bewust bezig is om de nieuwe wet zo lang mogelijk tegen te houden.

Hans Scholten [woordvoerder ministerie verkeer en waterstaat]: 'Niet meer dan een gerucht. Daar klopt niets van.'

Kunt u dit gerucht misschien ontkrachten door uit te leggen waarom de wet nog steeds niet in werking is getreden?

'Volgens de nieuwe wet is de voorzitter van de nieuwe RvdL gebonden aan een maximum leeftijd. De huidige voorzitter is die leeftijd al gepasseerd, dus moeten we eerst een nieuwe voorzitter vinden.'

Maar u wist toch al jaren geleden van die maximumleeftijd. De RvdL komt hoogstens een paar keer per jaar bij elkaar. Heeft u in al die tijd geen nieuwe voorzitter kunnen vinden voor deze parttime baan?

'Nee, dat is echt het enige argument waarom de wet nog niet in werking is.'

Vrij Nederland, 17-10-1992.

De echte oorzaak van deze vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven voor de positie van onafhankelijk voorzitter van de Raad voor de luchtvaart (RvdL). Van Vollenhoven, al geruime tijd voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid en de Spoorwegongevallenraad, pleitte al jaren voor één afzonderlijke raad voor het onderzoek naar de oorzaak van ongelukken in het verkeer op de weg, het spoor, het water en in de lucht. Vergelijkbaar met de Amerikaanse Nationale Raad voor de Transportveiligheid, de NTSB. Een idee dat in de loop der jaren, ondanks verzet vanuit het departement, op steeds meer politieke steun kon rekenen. Als opmaat naar een dergelijke integrale raad was de kandidatuur van Van Vollenhoven voor het voorzitterschap van de nieuwe onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart een logische gedachte. Op het departement, toch al niet enthousiast over een dergelijke invloedrijk onderzoeksorgaan, bestond zowel ambtelijk als politiek een grote aversie tegen de persoon Van Vollenhoven. Tegelijkertijd had men niet de moed om Van Vollenhoven te passeren en een ander te benoemen. Zolang de wet niet in het staatsblad werd gepubliceerd kon men de benoeming van Van Vollenhoven op de lange baan schuiven en dus bleef publicatie uit.

De verschillen tussen de twee wetten zaten in de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker (nieuwe wet) en het afschaffen van het tuchtrecht uit de oude wet. Dit tuchtrecht werd vervangen door een scheiding tussen het ongevalsonderzoek (Raad voor de luchtvaart) en een eventueel strafrechtelijk onderzoek (openbaar ministerie).

Terwijl het debat in de Kamer, op initiatief van de PvdA door collega's Feenstra en de Jong, werd gevoerd over de wenselijkheid om nog snel een onafhankelijke raad te benoemen, begon de heer Wolleswinkel, de directeur Luchtvaartinspectie op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, onmiddellijk met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel nam, formeel gesteund door de vigerende wet, de volledige coördinatie op zich. Hierdoor werd het voor Minister May-Weggen, wanneer zij dat gewild zou hebben, buitengewoon lastig om op basis van de nieuwe wet het onderzoek verder uit te voeren. In haar brief van

8 oktober benoemt zij dan ook Wolleswinkel als officiële vooronderzoeker. Ze schrijft dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de Minister van Verkeer en Waterstaat zal berusten en dus zal er gewerkt worden op basis van de (oude) Luchtvaartrampenwet.

Hoewel de PvdA-fractie voor een onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet pleitte en daarmee voor een onafhankelijk onderzoek, zag men af van een concreet voorstel daartoe. Gelet op het besluit van de Minister en het feit dat voor een dergelijk voorstel geen meerderheid in de kamer bestond (CDA en VVD waren tegen) zou een verder debat daarover het lopend onderzoek alleen in diskrediet kunnen brengen zonder perspectief op een beter alternatief. Het zou gezien worden als Haags gezeur en onbegrepen in het licht van de situatie in de Bijlmermeer.

Tien dagen na de ramp schreef de Minister van Binnenlandse Zaken, Ien Dales, als coördinerend Minister voor de rampenbestrijding haar eerste brief naar de kamer. In de publiciteit was enige kritiek ontstaan over haar terughoudende opstelling. Een houding die kenmerkend was voor de persoon Dales maar nu klaarblijkelijk minder werd gewaardeerd. De brief gaf een voorlopige beoordeling van de gebeurtenissen tot dat moment. De twee flats, Kruitberg en Groeneveen, waren grotendeels ingestort, 14 appartementen breed en 10 etages hoog. Meer dan vijftig lichamen werden geborgen waarvan er op dat moment 26 waren geïdentificeerd. Op de dag na de ramp werden veertien gewonden geteld. Nadat eerst de brand onder controle was gebracht en instortingsgevaar verder was voorkomen, werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd² door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Er was nog steeds onduidelijkheid over wie op het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie was nog bezig een lange lijst van vermisten te onderzoeken. De gemeente Amsterdam had een nazorgplan gepresenteerd voor de psycho-sociale opvang van slachtoffers, nabestaanden en hulpverleners in de toekomst. Ook werden zaken geregeld zoals herhuisvesting van de gedupeerden en afwikkeling van de schade van niet-verzekerden. Minister Dales eindigde de inleiding van haar brief met de toezegging: 'Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de rampenorganisatie conclusies trekken. Vanzelfsprekend zal ik hierover de Kamer dan nader informeren.' Op dezelfde dag besluit de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat af te zien van een op 30 oktober gepland werkbezoek aan de luchthaven Schiphol.

Op 15 oktober staat er een gure herfstwind. Hevige regenbuien en zware westenwind doet de verkeersleiding op Schiphol besluiten om de Buitenveldertbaan weer in gebruik te nemen. Gedurende grote delen van de dag komen vliegtuigen met een tussenpauze van drie minuten laag over de Bijlmermeer op Schiphol aanvliegen. De NRC maakt melding van de reactie van de RLD. "De weersomstandigheden maken het landen op andere banen te gevaarlijk. Maar zodra de weersomstandigheden het toelaten zal de Buitenveldertbaan weer worden gemeden. Hoelang het uitzonderingsgebruik van de baan zal duren, moet door het ministerie van verkeer en waterstaat nog worden besloten." **...daar is niets van trecht gekomen....** De reactie is fel. Veel mensen bellen vol verontwaardiging de gemeente Amsterdam en het klachtennummer van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Ook bij het wijkopbouworgaan komen veel bewoners van hun woede uit. "Mensen gaan echt over de rooie", zo laten medewerkers weten.

² Ruim een jaar later stelde fractiegenoot Achttienribbe-Buijs vragen over deze versnelde berging en de beperking van de mogelijkheden van het Rampen Identificatieteam (RIT). De voormalig burgemeester van Amsterdam, daarna minister van binnenlandse zaken, Ed van Thijn gaf samen met zijn collega op justitie Hirsch Ballin antwoord. Ondanks het feit dat lichaamdelen waren aangetroffen tussen de puinresten was de versnelling van berging op dat moment een juiste beslissing, aldus de ministers.

Op 21 oktober heb ik op mijn kamer een gesprek met de heer Weck, de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Dit gesprek, op zijn verzoek, gaat over hoe het uitbreidingsproces van de luchthaven Schiphol verder vorm gegeven zou moeten worden. Het kabinet had een week eerder aan de kamer geschreven dat de recente ramp vanzelfsprekend aanleiding gaf om de huidige veiligheidssituatie tegen het licht te houden. Daartoe was extra onderzoek gewenst. "Dit rechtvaardigt dat op onderdelen van lopende besluitvormingsprocessen extra tijd wordt genomen", zo liet het kabinet weten. Daar had men klaarblijkelijk spijt van. President-directeur Smits van de luchthaven Schiphol had een aantal dagen eerder publiekelijk laten weten dat een dergelijk onderzoek geen effect zal hebben op de uitbreidingsplannen. Nu vertelde Weck mij dat ook hij zich zorgen maakte over het feit dat tengevolge van het besluit van het kabinet het gehele besluitvormingsproces vertraging zou oplopen. Hij achtte dat ongewenst en onnodig. De redenering daar achter was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld zou zijn en dat je door een incidentele ramp, hoe erg die op zich ook is, niet de toekomst van de luchtvaart in Nederland op het spel kon zetten. Ik gaf te kennen zijn redenering wel te begrijpen maar stelde tegelijkertijd ook niet blind te willen zijn voor het maatschappelijk draagvlak dat nodig is voor de uitbreidingsplannen. Door de ramp had die steun een flinke knauw gekregen daar moet je rekening mee houden. Je kunt niet simpel zeggen: "sorry, maar we hebben nu weer iets belangrijkers op de agenda". Als het kabinet tot bijstelling van haar beleidslijn komt dan moet ze één en ander maar in een brief aan kamer duidelijk maken zodat er dan een open afweging kan plaatsvinden. Aan het eind van het gesprek laat ik Weck weten het onbegrijpelijk te vinden dat men de heropening van de Buitenveldertbaan zo klungelig en met zo weinig respect voor de bewoners van de Bijlmer heeft aangepakt. Ook Weck stelt daar niet gelukkig over te zijn. Maar verklaarde gisteren geconfronteerd te zijn met een dringend verzoek van de verkeersleiding. Men zou daar, bij handhaving van de sluiting, de veiligheid niet meer optimaal kunnen garanderen.

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Het was een prachtige herfstdag, de hemel strak blauw, een iets te harde wind. Ook al was deze zondag bijna aan zijn einde, in de Amsterdamse straten speelden de kinderen nog volop buiten. Schuin tegenover het hoofdbureau van politie, aan de Lijnbaansgracht, stond tot ver in de tachtiger jaren de **Venco**-dropfabriek. Het hele complex werd in iets meer dan een jaar omgebouwd tot een groot aantal luxe appartementen. Aan het eind van de zomer van 1992 heeft **Miek Faes**, onze voormalige buurvrouw uit de Woestduinstraat, haar intrek in één van die appartementen genomen. Samen met Irene en onze pasgeboren dochter Mindel waren we bij haar op bezoek toen haar dochter vanuit Londen belde. Of we het al wisten. Er was een een Boeing op de Bijlmermeer gestort. Ze had beelden gezien op CNN en er stonden hele flats in brand. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving en beelden. De verbijstering trok door het hele lichaam. Na de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Irene vroeg me wat dacht daar onder deze omstandigheden te kunnen doen? "Ik geloof niet dat men daar nu op jouw aanwezigheid zit te wachten." Ze had gelijk. Het belangrijkste was eerst de opvang van de slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Voor overleg belde ik Thijs Wöltgens, de voorzitter van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer, thuis in Kerkrade. Daar werd, zoals wel vaker, de telefoon niet beantwoord. Dan maar **Ben Heinrichs**, onze voorlichter. Hij ging er van uit dat we Thijs vanavond niet meer zouden kunnen bereiken. "We kunnen op dit moment toch niets doen, laten we morgenochtend, zo vroeg mogelijk, contact met elkaar opnemen." In het NOS-journaal van 23.00 uur kwamen alle grote politieke partijen met een officiële reactie⁽¹⁾, behalve de Partij van de Arbeid. "De PvdA-fractie was vanavond voor commentaar niet bereikbaar."

⁽¹⁾ De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vliegcrash in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vliegcrash. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat.

De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.

bron ANP

De volgende ochtend kreeg ik eindelijk Wöltgens aan de lijn. Het leek ons verstandig om zo snel mogelijk, maar na overleg met Felix Rottenberg, met onze partijgenoten in Amsterdam na te gaan op welke wijze, vanuit de landelijke politiek, ondersteuning geboden kon worden. Verder bespraken we hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan.

In de loop van die ochtend geeft Minister May-Weggen samen met de top van de RLD in Hoofddorp een persconferentie. Kort zet ze de dramatische gebeurtenissen van de avond daarvoor uiteen, om vervolgens het woord te geven aan de Directeur-generaal van de RLD, de heer Weck. Hij verklaart dat "Zowel de autoriteiten op Schiphol als de RLD-mensen zeer adequaat gehandeld hebben." Als derde voert de heer Croon, bij de RLD de eerst verantwoordelijke voor de luchtverkeersbegeleiding op Schiphol, het woord. Hij stelt dat de verkeersleiding het toestel op een koers naar de Kaagbaan wilde zetten, maar dat de piloot de voorkeur gaf aan de Buitenveldertbaan. "Als man in problemen wil hij zo snel mogelijk terug." Men zegt nog niet te weten wat er in de laatste seconden toch zo plotseling is misgegaan. Maar duidelijk moge zijn dat tot vlak voor het einde alles onder controle was.

Zoals gebruikelijk op de dinsdag komen de kamerleden uit het hele land naar Den Haag. De kamer komt elke week op de dinsdag, woensdag en donderdag bijeen. Dat is historisch zo gegroeid omdat de maandag als reisdag moest worden gereserveerd omdat men op zondag niet mocht reizen. Op de agenda van de kamer stond die week de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen. Kamervoorzitter Deetman had, op verzoek van de PvdA-fractie, voorgesteld om de debatten daarover een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. Wij wilden op die manier onze medeleven met de slachtoffers en hun nabestaanden tot uitdrukking brengen. Business-as-usual, gewoon de agenda afhandelen, leek ons niet het gepaste antwoord. Na overleg met de verschillende fracties en na bespreking in het presidium van de kamer, kreeg dit voorstel, hoewel er bij een enkel financieel woordvoerder ook verzet bestond, brede ondersteuning. Slechts twee keer eerder in onze historie werd besloten de algemene beschouwingen uit te stellen. De eerste keer was op 11 december 1914 wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog. En de tweede keer in 1926. Toen zag men van de algemene beschouwingen omdat net daarvoor al een algemene gedachtewisseling had plaatsgevonden met het nieuw aangetreden kabinet. De Eerste kamer had ondertussen besloten wel door te vergaderen. Haar voorzitter Tjeenk Willink was alleen bereid de vergadering een week uit te stellen, als dat de nabestaanden van de slachtoffers zou helpen. "Het belangrijkste is dat we ook in de toekomst solidair met de slachtoffers blijven" zo liet hij optekenen in Vrij Nederland. In de landelijke en regionale pers verschenen kritische artikelen over het uitstel. Men zag een dubbele agenda. De aandacht in de kranten zou uitgaan naar de ramp waardoor het nieuws over de algemene beschouwingen minimaal zou zijn. "Kamerleden houden er niet van om naar pagina acht van de ochtendkrant te worden geschoven" schreef de Leeuwarder Courant.

Op dinsdag 6 oktober komt de kamer kort voor een herdenking bijeen. Tijdens deze bijeenkomst ter nagedachtenis aan de slachtoffers sprak ook premier Ruud Lubbers. **'Een ramp in een gigantische klap.** Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf.' Het Nederlandse volk wist zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. 'Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.' Bij de herdenkingsplechtigheid waren de ambassadeurs van Suriname¹ en Israël, de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer aanwezig.

Vanaf 7 oktober werd de Tweede Kamer door de diverse ministers, bijna dagelijks, schriftelijk op de hoogte gehouden over de opvang van de slachtoffers, de voortgang bij de berging en de vorderingen in het onderzoek.

Kamerleden die zich bezighielden met rampenbestrijding brachten op donderdag 8 oktober in de ochtenduren een bezoek aan het getroffen gebied gebracht. In de daaraan voorafgaande dagen waren de Koningin en enkele leden van het kabinet reeds op de rampplek geweest. Na overleg tussen de meest betrokken kamerleden werd afgesproken dat het niet verstandig zou zijn, alleen al om de voortgang van de berging niet te belemmeren, wanneer alle betrokken commissies een bezoek zouden brengen. Men had in de Bijlmer wel iets anders te doen dan groepen kamerleden rond te leiden, zo was de algemene stelling. Afgesproken werd dat de commissie binnenlandse zaken namens de kamer zouden gaan. Later hoorde ik dat Vincent van den Burg (CDA), de delegatieleider en voorzitter van de commissie Binnenlandse Zaken, ten opzichte van zijn delegatieleden had staan pochen over zijn handigheid om het alleen recht voor zijn commissie op te eisen.

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote vliegcrash in korte tijd. Op 7 juni 1989 stortte het SLM-toestel de Antony Nesty in Suriname neer. Hierbij kwamen 179 mensen om en waren er 10 overlevenden.

Om twee uur die middag was er, op het departement van Verkeer en Waterstaat, een briefing aan de Kamercommissies voor verkeer en waterstaat (V&W) en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu (VROM). We werden ontvangen in de langwerpige vergaderzaal die direct naast de werkkamer van de minister ligt. In het zaaltje zaten zo'n tien mensen, vertegenwoordigers van onder andere het Bureau Vooronderzoek, de RLD, de verkeerleiding en leden van de staf van de Secretaris-Generaal. Na een kort welkomswoord door minister May-Weggen waarin ze benadrukte dat de onderzoekers een onafhankelijke positie hadden, deelde ze mee de bijeenkomst om die reden niet bij te zullen wonen. Ze stond op en verliet de zaal. Frits Castricum en ik keken elkaar verwonderd aan. Dit was wel heel uitzonderlijk, een minister die niet wilde horen wat haar ambtenaren aan de kamerleden zouden gaan vertellen. Curieus was het ook omdat zij die dag nog een brief naar de kamer had gestuurd waarin zij schreef **dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister lag.**

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek en de berging. De Heer Wolleswinkel, de coördinator van het vooronderzoek vertelde dat de restanten van het vliegtuig, die niet nodig waren voor het technisch onderzoek, naar de schroot zouden gaan. Waarom konden die restanten, in ieder geval voor de duur van het onderzoek, niet bewaard worden. Op mijn vraag daarover antwoordde de Hr. Wolleswinkel dat prioriteit had om nu eerst de onderzoeksrelevante resten zeker te stellen. Daarna wilde hij wel bewerkstelligen dat de overige resten, met uitzondering van het puin en dergelijke, in ieder geval op één plek bewaard zouden worden.

Voorts werd meegedeeld dat de bemanning zeer waarschijnlijk vrijwel onmiddellijk op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. De co-piloot was, zo werd gemeld, tot voor zes maanden gevechtspiloot geweest. Deze mensen zijn er op getraind om in een noodsituaties onmiddellijk te controleren hoeveel "combat-power" men nog ter beschikking heeft. Men ging er van uit dat de co-piloot onmiddellijk over zijn rechterschouder naar buiten, naar de motoren moet hebben gekeken. Bij die schouw zou hij dan gezien moeten hebben dat de buitenste motor niet meer aanwezig was. Men liet ons een grote zwart-wit kaart zien, waar, op basis van de radaruitdraaien, rode stippen waren aangebracht die de restanten markeerde van de afgefallen motoren gedurende de periode dat ze in de lucht waren. Op basis daarvan werd een verklaring gegeven waarom het zo moeilijk was geweest om de tweede motor te bergen.

Voorts werd er nog gezocht naar de Cockpit Voice Recorder (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen. Wolleswinkel zei daarover niet uit te sluiten dat de CVR helemaal niet aan boord had gezeten.

Brief Minister 8 oktober over organisatie ramp

Gesprek Hans Smits.

Partijbijeenkomst in Zuidoost in een hotel aan de Gaasperplas (Crown Plaza?). Wat moeten we doen? Prem Rada Quisoen, advocatencollectief.

Zondag 11 oktober was een troosteloze dag. Onder een grijsgrauw hemeldek waaruit een aanhoudende druilerige regen viel, liepen duizenden mensen hun stille tocht door de Bijlmer naar de plaats waar eens de flats Groeneveen en Kruitberg elkaar raakten. De verschillende culturen bepaalden de uitdrukking van het verdriet. Een groepje donkere muzikanten begeleidde de tocht met ingehouden donkerdoffe

tromgeroffel. Traditioneel geklede Surinaamse vrouwen lieten hun emoties gaan en zakten jammerend op de grond, terwijl anderen, onder het uitroepen van indringende smeekbeden, juist hun handen naar de hemel staken alsof ze vroegen "waarom wij. In het groepje waarin ik liep werd niet veel gesproken. Bij ons schieten woorden snel te kort en dus bleef eenieder in zijn eigen stilte, om zo zijn gevoelens overdenken. De tocht eindigde bij het manshoge hekwerk dat op ruime afstand van de flats was geplaatst. Voor en in het hek lagen en staken eindeloze bossen bloemen met daartussen tekeningen, kinderknuffels en foto's. Vanaf die plek was het effect van de onbeschrijflijke kracht die de botsing gehad moet hebben goed waarneembaar. Twee verlaten flatgebouwen omsloten, met rafelige randen, een enorm gat. Op sommige verdiepingen keek je zo vanaf de zijkant de kamers binnen. Aan balkons hing achtergelaten wasgoed. De indringende brandgeur liet zich niet door de regen verdrijven. In het geheugen werd een nimmer meer uit te wissen beeld van verdriet en destructie gegrift.

Het laatste stuk van de tocht liepen ook Hans Smits (Directeur Schiphol) en Jan-Willem Weck (directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst) in ons groepje mee. Na afloop hebben we met z'n drieën nog staan napraten. Smits vertelde het moment te vrezen dat er besloten moest worden om het vliegverkeer over de Bijlmer te hervatten. Als je lang wacht dan raakt men gewend aan de stilte en is de overgang enorm. Als je snel doet dan ziet men dat als een gebrek aan gevoel voor de bewoners van de Bijlmer. Voor Schiphol is de Buitenveldertbaan onmisbaar, dus vroeg of laat moet deze toch weer open. Welk moment je ook kiest je kunt het nooit goed doen. Zijn voorkeur ging uit naar een zo kort mogelijke sluiting. Weck stelde dat de vluchtafwikkeling op de luchthaven nu reeds ernstig belemmerd wordt doordat er niet over de Bijlmer gevlogen kon worden. Hierdoor ontstaan niet alleen ernstige vertragingen maar dreigt door de druk op de andere start- en landingsbanen ook de veiligheid in gevaar te komen. Ik adviseer hen om de datum van heropening van de Buitenveldertbaan ruimschoots van de voren bekend te maken en deze aankondiging zo publiekelijk te doen dat het voor niemand als een verrassing kan komen. Daarnaast zou die aankondiging melding moeten maken van een meldpunt waar mensen met vragen of zorgen opheldering kunnen krijgen. Het leken hen goede suggesties.

Verder hebben we even van gedachten gewisseld over het effect van de ramp op de voorgenomen toekomstplannen voor de uitbreiding van Schiphol. Smits en Weck gaven beiden aan het verstandig te vinden om een groot veiligheidsonderzoek met betrekking tot de luchthaven te doen. De redenering daarbij was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld is maar dat bij velen daarover door deze ramp grote twijfel is ontstaan. Zo'n onderzoek achtte ze noodzakelijk om een nieuwe vertrouwensbasis te leggen onder de uitbreidingsplannen.

Iets verderop staan een paar deelraadsleden en gemeenteraadsleden met elkaar te praten. Behoedzaam schuif ik tussen de mensenmassa door om me bij dit groepje te voegen. Afgelopen dagen waren er naast lovende ook kritische berichten in de pers verschenen over de opvang van de slachtoffers in het Bijlmer Sportcentrum. Ronald Jansen, voorzitter stadsdeelraad Zuid-oost, stelt voor om daar even te kijken en met de mensen te praten. Ik stem daar onmiddellijk mee in. Als we aan komen lopen ontstaat er voor de ingang van het Sportcentrum enige consternatie. Een breed gebarende en schreeuwende man wil persé naar binnen maar krijgt van de bewaking geen toestemming. Ronald loopt op hen toe en neemt ze beiden even apart. Dan loopt de man tierend weg nagekeken door velen omstanders. Ronald legt uit dat deze man een familielid zoekt. De man is er van overtuigd dat hij in het Sportcentrum succes zal hebben met zijn speurtocht. Afgelopen paar dagen hebben we hem een paar keer toegelaten, hij heeft toen zijn verwante niet gevonden maar zich wel vreselijk misdragen. De mensen binnen zijn al zo gespannen. Hij liep dusdanig schreeuwend overal tussendoor dat kinderen begonnen te huilen. Hij gooide de spullen van anderen overhoop. Zoiets kun je niet hebben. We hebben afgesproken dat hij niet meer naar binnen mag.

Met een aantal mensen die in het Sportcentrum werden opgevangen, hadden we een kort gesprek. Door de bank genomen waren ze redelijk tevreden met de opvang tot

nu toe maar allemaal wilden ze het liefst zo snel mogelijk weg. "Ik krijg hier m'n hoofd niet tot rust meneer en slapen kan ik hier ook niet. Ik wil hier weg maar waar moet ik naar toe. Kunt u mij niet helpen meneer?". Ik kijk Ronald vragend aan. Hij antwoordt dat de deelraad zo snel mogelijk voor iedereen in het Sportcentrum een betere oplossing gaat zoeken. Als we teruglopen fluistert Ronald zachtjes: "Deze situatie houden we geen dagen meer."

's Middags om drie uur begint de grote herdenkingsbijeenkomst in de RAI. In het presidium van de kamer is afgesproken dat er slechts een beperkte delegatie zou worden afgevaardigd. De indrukwekkende bijeenkomst volg ik dan ook thuis voor de televisie.

In de tweede week na de ramp begint meer duidelijkheid te komen in de mogelijke oorzaak en de gevolgen van de ramp. Waarschijnlijk was de rechter binnenmotor afgebroken door een probleem in de ophanging. Dit zou een kettingreactie tot gevolg hebben gehad. In een drietal brieven, die Minister May-Weggen naar de kamer stuurt, wordt melding gemaakt van het feit dat de verkeersleiders op Schiphol adequaat hun werk hebben gedaan. Tevens meldt ze dat de Flight Data Recorder gevonden is en dat één motor in het Gooimeer is opgedoken. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig zouden geen onregelmatigheden vertonen en het vliegtuig was niet te zwaar beladen.

Op 16 oktober schrijft de Minister: "Na negen dagen intensief zoeken is de rechter binnenmotor gevonden en geborgen. Het schadebeeld bij deze motor lijkt sterk op dat van de binnenmotor die werd teruggevonden na een ongeval bij Taiwan op 29 december 1991." Op basis van dat gegeven vraagt de RLD aan de Amerikaanse overheid (FAA) om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 te nemen.

Al snel na de ramp ontstond in de Kamer een discussie over de vraag of de oude Luchtvaartrampenwet uit 1936 (onderzoek onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat) of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet (onafhankelijk onderzoek door een zelfstandige raad) van kracht was. De top van de RLD heeft zich altijd tegen een onafhankelijk onderzoek verzet. Het was de Tweede Kamer die door middel van wetswijziging, begin 1991, dit onafhankelijk onderzoek heeft afgedwongen. Het vreemde nu was dat de wet al ruim een jaar door zowel de eerste als tweede kamer was goedgekeurd. Maar doordat de Minister de wet nog niet in het staatsblad had gepubliceerd droeg deze nog niet kracht van wet.

Er gaan al jaren geruchten dat de RLD bewust bezig is om de nieuwe wet zo lang mogelijk tegen te houden.

Hans Scholten [woordvoerder ministerie verkeer en waterstaat]: 'Niet meer dan een gerucht. Daar klopt niets van.

Kunt u dit gerucht misschien ontkrachten door uit te leggen waarom de wet nog steeds niet in werking is getreden?

'Volgens de nieuwe wet is de voorzitter van de nieuwe RvdL gebonden aan een maximum leeftijd. De huidige voorzitter is die leeftijd al gepasseerd, dus moeten we eerst een nieuwe voorzitter vinden.'

Maar u wist toch al jaren geleden van die maximumleeftijd. De RvdL komt hoogstens een paar keer per jaar bij elkaar. Heeft u in al die tijd geen nieuwe voorzitter kunnen vinden voor deze parttime baan?

'Nee, dat is echt het enige argument waarom de wet nog niet in werking is.'

Vrij Nederland, 17-10-1992.

De echte oorzaak van deze vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven voor de positie van onafhankelijk voorzitter van de Raad voor de luchtvaart (RvdL). Van Vollenhoven, al geruime tijd voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid en de Spoorwegongevallenraad, pleitte al jaren voor één

afzonderlijke raad voor het onderzoek naar de oorzaak van ongelukken in het verkeer op de weg, het spoor, het water en in de lucht. Vergelijkbaar met de Amerikaanse Nationale Raad voor de Transportveiligheid, de NTSB. Een idee dat in de loop der jaren, ondanks verzet vanuit het departement, op steeds meer politieke steun kon rekenen. Als opmaat naar een dergelijke integrale raad was de kandidatuur van Van Vollenhoven voor het voorzitterschap van de nieuwe onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart een logische gedachte. Op het departement, toch al niet enthousiast over een dergelijke invloedrijk onderzoeksorgaan, bestond zowel ambtelijk als politiek een grote aversie tegen de persoon Van Vollenhoven. Tegelijkertijd had men niet de moed om Van Vollenhoven te passeren en een ander te benoemen. Zolang de wet niet in het staatsblad werd gepubliceerd kon men de benoeming van Van Vollenhoven op de lange baan schuiven en dus bleef publicatie uit.

De verschillen tussen de twee wetten zaten in de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker (nieuwe wet) en het afschaffen van het tuchtrecht uit de oude wet. Dit tuchtrecht werd vervangen door een scheiding tussen het ongevalsonderzoek (Raad voor de luchtvaart) en een eventueel strafrechtelijk onderzoek (openbaar ministerie).

Terwijl het debat in de Kamer, op initiatief van de PvdA door collega's Feenstra en de Jong, werd gevoerd over de wenselijkheid om nog snel een onafhankelijke raad te benoemen, begon de heer Wolleswinkel, de directeur Luchtvaartinspectie op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, onmiddellijk met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel nam, formeel gesteund door de vigerende wet, de volledige coördinatie op zich. Hierdoor werd het voor Minister May-Weggen, wanneer zij dat gewild zou hebben, buitengewoon lastig om op basis van de nieuwe wet het onderzoek verder uit te voeren. In haar brief van 8 oktober benoemt zij dan ook Wolleswinkel als officiële vooronderzoeker. Ze schrijft dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de Minister van Verkeer en Waterstaat zal berusten en dus zal er gewerkt worden op basis van de (oude) Luchtvaartrampenwet.

Hoewel de PvdA-fractie voor een onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet pleitte en daarmee voor een onafhankelijk onderzoek, zag men af van een concreet voorstel daartoe. Gelet op het besluit van de Minister en het feit dat voor een dergelijk voorstel geen meerderheid in de kamer bestond (CDA en VVD waren tegen) zou een verder debat daarover het lopend onderzoek alleen in diskrediet kunnen brengen zonder perspectief op een beter alternatief. Het zou gezien worden als Haags gezeur en onbegrepen in het licht van de situatie in de Bijlmermeer.

Tien dagen na de ramp schreef de Minister van Binnenlandse Zaken, Ien Dales, als coördinerend Minister voor de rampenbestrijding haar eerste brief naar de kamer. In de publiciteit was enige kritiek ontstaan over haar terughoudende opstelling. Een houding die kenmerkend was voor de persoon Dales maar nu klaarblijkelijk minder werd gewaardeerd. De brief gaf een voorlopige beoordeling van de gebeurtenissen tot dat moment. De twee flats, Kruitberg en Groeneveen, waren grotendeels ingestort, 14 appartementen breed en 10 etages hoog. Meer dan vijftig lichamen werden geborgen waarvan er op dat moment 26 waren geïdentificeerd. Op de dag na de ramp werden veertien gewonden geteld. Nadat eerst de brand onder controle was gebracht en instortingsgevaar verder was voorkomen, werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd² door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Er was nog steeds onduidelijkheid over wie op

² Ruim een jaar later stelde fractiegenoot Achttienribbe-Buijs vragen over deze versnelde berging en de berperking van de mogelijkheden van het Rampen Identificatieteam (RIT). De voormalig burgemeester van Amsterdam, daarna minister van binnenlandse zaken, Ed van Thijn gaf samen met zijn collega op justitie Hirsch Ballin antwoord. Ondanks het feit dat lichaamdelen waren aangetroffen tussen de puinresten was de versnelling van berging op dat moment een juiste beslissing, aldus de ministers.

het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie was nog bezig een lange lijst van vermisten te onderzoeken. De gemeente Amsterdam had een nazorgplan gepresenteerd voor de psycho-sociale opvang van slachtoffers, nabestaanden en hulpverleners in de toekomst. Ook werden zaken geregeld zoals herhuisvesting van de gedupeerden en afwikkeling van de schade van niet-verzekerden.

Minister Dales eindigde de inleiding van haar brief met de toezegging: "Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de rampenorganisatie conclusies trekken. Vanzelfsprekend zal ik hierover de Kamer dan nader informeren." Op dezelfde dag besluit de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat af te zien van een op 30 oktober gepland werkbezoek aan de luchthaven Schiphol.

Op 15 oktober staat er een gure herfstwind. Hevige regenbuien en zware westenwind doet de verkeersleiding op Schiphol besluiten om de Buitenveldertbaan weer in gebruik te nemen. Gedurende grote delen van de dag komen vliegtuigen met een tussenpauze van drie minuten laag over de Bijlmermeer op Schiphol aanvliegen. De NRC maakt melding van de reactie van de RLD. "De weersomstandigheden maken het landen op andere banen te gevaarlijk. Maar zodra de weersomstandigheden het toelaten zal de Buitenveldertbaan weer worden gemeden. Hoelang het uitzonderingsgebruik van de baan zal duren, moet door het ministerie van verkeer en waterstaat nog worden besloten." **...daar is niets van terecht gekomen....**

De reactie is fel. Veel mensen bellen vol verontwaardiging de gemeente Amsterdam en het klachtennummer van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Ook bij het wijkopbouworgaan komen veel bewoners van hun woede uiten. "Mensen gaan echt over de rooie", zo laten medewerkers weten.

Aan het eind van dinsdagmiddag 20 oktober komt de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bijeen om een procedure vaststellen hoe de commissie met de afhandeling van de ramp zou omgaan. Een aantal fracties pleitte ervoor om op korte termijn een eerste gedachtewisseling met de minister te hebben. Een krappe meerderheid voelt daar weinig voor en wil pas een bespreking met de minister nadat het onderzoeksrapport is verschenen. Als besluit wordt opgetekend "integrale rapportage over het onderzoek afwachten."

Na afloop van die vergadering confronteert een journalist mij met een persbericht. Daarin liet de FAA (de Amerikaanse RLD) weten het verzoek van de RLD om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 niet te honoreren en verklaarde dat de Boeing-vloot voldoende luchtwaardig is. De journalist vertelde dat het departement ondertussen had meegedeeld daar genoeg mee te nemen. Ik liet de journalist weten daar opheldering over te zullen vragen bij de minister. Terug op mijn werkkamer neem ik onmiddellijk de telefoon en bel Pieter-Jan Biesheuvel, voorzitter van de commissie Verkeer en Waterstaat. Ik geef hem een samenvatting van wat ik zojuist gehoord heb en stel voor vandaag nog een brief te vragen namens de commissie. Biesheuvel deelt mijn opvatting maar ziet geen mogelijkheid de zojuist beëindigde vergadering opnieuw bijeen te roepen. Hij komt met een tussenoplossing, in de verwachting dat geen enkele fractie bezwaar zal maken tegen een verzoek om een brief, stelt hij voor om de grieffier een "rondje" te laten bellen. Wanneer alle fracties instemmen met het voorstel gaat het verzoek om een brief ter opheldering vanavond nog de deur uit. Als er wel bezwaar bestaat belt hij mij zo spoedig mogelijk terug, zo belooft hij.

De volgende dag heb ik op mijn kamer een gesprek met de heer Weck, de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Dit gesprek, op zijn verzoek, gaat over hoe het uitbreidingsproces van de luchthaven Schiphol verder vorm gegeven zou moeten worden. Het kabinet had een week eerder aan de kamer geschreven dat de recente ramp vanzelfsprekend aanleiding gaf om de huidige veiligheidssituatie tegen het licht te houden. Daartoe was extra onderzoek gewenst. "Dit rechtvaardigt dat op

onderdelen van lopende besluitvormingsprocessen extra tijd wordt genomen", zo liet het kabinet weten. Daar had men klaarblijkelijk spijt van. President-directeur Smits van de luchthaven Schiphol had een aantal dagen eerder publiekelijk laten weten dat een dergelijk onderzoek geen effect zal hebben op de uitbreidingsplannen. Nu vertelde Weck mij dat ook hij zich zorgen maakte over het feit dat tengevolge van het besluit van het kabinet het gehele besluitvormingsproces vertraging zou oplopen. Hij achtte dat ongewenst en onnodig. De redenering daar achter was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld zou zijn en dat je door een incidentele ramp, hoe erg die op zich ook is, niet de toekomst van de luchtvaart in Nederland op het spel kon zetten. Ik gaf te kennen zijn redenering wel te begrijpen maar stelde tegelijkertijd ook niet blind te willen zijn voor het maatschappelijk draagvlak dat nodig is voor de uitbreidingsplannen. Door de ramp had die steun een flinke knauw gekregen daar moet je rekening mee houden. Je kunt niet simpel zeggen: "sorry, maar we hebben nu weer iets belangrijkers op de agenda". Als het kabinet tot bijstelling van haar beleidslijn komt dan moet ze één en ander maar in een brief aan kamer duidelijk maken zodat er dan een open afweging kan plaatsvinden.

Ik vroeg opheldering over het standpunt van het departement over de houding van de FAA met betrekking tot de aanbevelingen van de RLD. Weck vertelde dat men er overleg had plaatsgevonden met luchtvaartdiensten in andere Europese landen. Deze deelden de opvatting van de RLD dat er verregaande verbetermaatregelen gewenst waren. Zijn veronderstelling was dat de NTSB (de Amerikaanse transportveiligheidsraad) de FAA wel zou dwingen tot het overnemen van deze maatregelen. Wat er achter zit is natuurlijk dat de FAA wil voorkomen, dat voordat het onderzoek is afgerond, een beeld ontstaat dat de oorzaak van de ramp alleen aan de ophanging gelegen zou hebben. Boeing zou dan volledig verantwoordelijk worden gesteld. Aan het eind van het gesprek laat ik Weck nog weten het onbegrijpelijk te vinden dat men de heropening van de Buitenveldertbaan zo klungelig en met zo weinig respect voor de bewoners van de Bijlmer heeft aangepakt. Ook Weck stelt daar niet gelukkig over te zijn. Maar verklaarde gisteren geconfronteerd te zijn met een dringend verzoek van de verkeersleiding. Men zou daar, bij handhaving van de sluiting, de veiligheid niet meer optimaal kunnen garanderen.

Al een aantal dagen deden geruchten de ronde over een geluidsband van een gesprek tussen de kustwacht en de verkeersleiding. Al even lang ontkent het departement van V & W het bestaan van dergelijke banden. Op die band zou te horen zijn dat de kustwacht aan de verkeersleiding meedeelt dat het vliegtuig in grote problemen is omdat het twee motoren verloren heeft. Een dergelijke band zou belastend voor de verkeersleiding kunnen zijn omdat dat de vraag opwerpt of men het vliegtuig in zo'n gehavende toestand nog wel een rondje boven de Amsterdamse Binnenstad had mogen laten vliegen.

Op donderdag 22 oktober meldt de heer Wouters in het Algemeen Dagblad dat op zondagavond 4 oktober om één minuut over half zeven door de kustwacht naar de verkeersleiding op Schiphol is gebeld naar aanleiding van meldingen van schippers die hadden gezien dat het toestel twee motoren had verloren. Bij verder navraag deelt de kustwacht aan het dagblad Trouw mee dat de betreffende band door de RLD zelf is opgehaald. Het departement kan het feit van het gesprek en het bestaan van de geluidsopname niet langer ontkennen. Ze bevestigt het bestaan van de band maar verklaart deze vanaf dat moment als geheim. Wel wordt door RLD-woordvoerder meegedeeld dat de boodschap van de kustwacht niet aan de verkeersleider die het EL AL-vliegtuig begeleidde werd doorgegeven omdat men aannam dat deze op de hoogte was van de situatie.

Dezelfde dag wordt ook gemeld dat de geluidsbanden waarop de gesprekken staan tussen de luchtverkeersleiding en de bemanning pas vrij gegeven kunnen worden na een opdracht daartoe door de Raad voor de Luchtvaart. Dat men daartoe zal overgaan lijkt niet waarschijnlijk omdat openbaarmaking pijnlijk zou kunnen zijn voor de nabestaanden van de bemanning. Iets dat ik me wel kon voorstellen. Je weet niet wat mensen in doodsnood nog allemaal kunnen roepen. Ik nam me voor daar later op terug te komen en dan te verzoeken de band geschoond van de persoonlijke elementen wel openbaar te maken.

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Het was een prachtige herfstdag, de hemel strak blauw, een iets te harde wind. Ook al was deze zondag bijna aan zijn einde, in de Amsterdamse straten speelden de kinderen nog volop buiten. Schuin tegenover het hoofdbureau van politie, aan de Lijnbaansgracht, stond tot ver in de tachtiger jaren de **Venco**-dropfabriek. Het hele complex werd in iets meer dan een **jaar** omgebouwd tot een groot aantal luxe appartementen. Aan het eind van de zomer van 1992 heeft **Miek Faes**, onze voormalige buurvrouw uit de Woestduinstraat, haar intrek in één van die appartementen genomen. Samen met Irene en onze pasgeboren dochter Mindel waren we bij haar op bezoek toen haar dochter vanuit Londen belde. Of we het al wisten. Er was een een Boeing op de Bijlmermeer gestort. Ze had beelden gezien op CNN en er stonden hele flats in brand. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving en beelden. De verbijstering trok door het hele lichaam. Na de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Irene vroeg me wat dacht daar onder deze omstandigheden te kunnen doen? "Ik geloof niet dat men daar nu op jouw aanwezigheid zit te wachten." Ze had gelijk. Het belangrijkste was eerst de opvang van de slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Voor overleg belde ik Thijs Wöltgens, de voorzitter van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer, thuis in Kerkrade. Daar werd, zoals wel vaker, de telefoon niet beantwoord. Dan maar **Ben Heinrichs**, onze voorlichter. Hij ging er van uit dat we Thijs vanavond niet meer zouden kunnen bereiken. "We kunnen op dit moment toch niets doen, laten we morgenochtend, zo vroeg mogelijk, contact met elkaar opnemen." In het NOS-journaal van 23.00 uur kwamen alle grote politieke partijen met een officiële reactie⁽¹⁾, behalve de Partij van de Arbeid. "De PvdA-fractie was vanavond voor commentaar niet bereikbaar."

⁽¹⁾ De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vlieg-ramp in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vlieg-ramp. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat.

De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.
bron ANP

De volgende ochtend kreeg ik eindelijk Wöltgens aan de lijn. Het leek ons verstandig om zo snel mogelijk, maar na overleg met Felix Rottenberg, met onze partijgenoten in Amsterdam na te gaan op welke wijze, vanuit de landelijke politiek, ondersteuning geboden kon worden. Verder bespraken we hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan.

In de loop van die ochtend geeft Minister May-Weggen samen met de top van de RLD in Hoofddorp een persconferentie. Kort zet ze de dramatische gebeurtenissen van de avond daarvoor uiteen, om vervolgens het woord te geven aan de Directeur-generaal van de RLD, de heer Weck. Hij verklaart dat "Zowel de autoriteiten op Schiphol als de RLD-mensen zeer adequaat gehandeld hebben." Als derde voert de heer Croon, bij de RLD de eerst verantwoordelijke voor de luchtverkeersbegeleiding op Schiphol, het woord. Hij stelt dat de verkeersleiding het toestel op een koers naar de Kaagbaan wilde zetten, maar dat de piloot de voorkeur gaf aan de Buitenveldertbaan. "Als man in problemen wil hij zo snel mogelijk terug." Men zegt nog niet te weten wat er in de laatste seconden toch zo plotseling is misgegaan. Maar duidelijk moge zijn dat tot vlak voor het einde alles onder controle was.

Zoals gebruikelijk op de dinsdag komen de kamerleden uit het hele land naar Den Haag. De kamer komt elke week op de dinsdag, woensdag en donderdag bijeen. Dat is historisch zo gegroeid omdat de maandag als reisdag moest worden gereserveerd omdat men op zondag niet mocht reizen. Op de agenda van de kamer stond die week de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen. Kamervoorzitter Deetman had, op verzoek van de PvdA-fractie, voorgesteld om de debatten daarover een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. Wij wilden op die manier onze medeleven met de slachtoffers en hun nabestaanden tot uitdrukking brengen. Business-as-usual, gewoon de agenda afhandelen, leek ons niet het gepaste antwoord. Na overleg met de verschillende fracties en na bespreking in het presidium van de kamer, kreeg dit voorstel, hoewel er bij een enkel financieel woordvoerder ook verzet bestond, brede ondersteuning. Slechts twee keer eerder in onze historie werd besloten de algemene beschouwingen uit te stellen. De eerste keer was op 11 december 1914 wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog. En de tweede keer in 1926. Toen zag men van de algemene beschouwingen omdat net daarvoor al een algemene gedachtewisseling had plaatsgevonden met het nieuw aangetreden kabinet. De Eerste kamer had ondertussen besloten wel door te vergaderen. Haar voorzitter Tjeenk Willink was alleen bereid de vergadering een week uit te stellen, als dat de nabestaanden van de slachtoffers zou helpen. "Het belangrijkste is dat we ook in de toekomst solidair met de slachtoffers blijven" zo liet hij optekenen in Vrij Nederland. In de landelijke en regionale pers verschenen kritische artikelen over het uitstel. Men zag een dubbele agenda. De aandacht in de kranten zou uitgaan naar de ramp waardoor het nieuws over de algemene beschouwingen minimaal zou zijn. "Kamerleden houden er niet van om naar pagina acht van de ochtendkrant te worden geschoven" schreef de Leeuwarder Courant.

Op dinsdag 6 oktober komt de kamer kort voor een herdenking bijeen. Tijdens deze bijeenkomst ter nagedachtenis aan de slachtoffers sprak ook premier Ruud Lubbers. **'Een ramp in een gigantische klap.** Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf.' Het Nederlandse volk wist zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. 'Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.' Bij de herdenkingsplechtigheid waren de ambassadeurs van Suriname¹ en Israël, de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer aanwezig.

Vanaf 7 oktober werd de Tweede Kamer door de diverse ministers, bijna dagelijks, schriftelijk op de hoogte gehouden over de opvang van de slachtoffers, de voortgang bij de berging en de vorderingen in het onderzoek.

Kamerleden die zich bezighielden met rampenbestrijding brachten op donderdag 8 oktober in de ochtenduren een bezoek aan het getroffen gebied gebracht. In de daaraan voorafgaande dagen waren de Koningin en enkele leden van het kabinet reeds op de rampplek geweest. Na overleg tussen de meest betrokken kamerleden werd afgesproken dat het niet verstandig zou zijn, alleen al om de voortgang van de berging niet te belemmeren, wanneer alle betrokken commissies een bezoek zouden brengen. Men had in de Bijlmer wel iets anders te doen dan groepen kamerleden rond te leiden, zo was de algemene stelling. Afgesproken werd dat de commissie binnenlandse zaken namens de kamer zouden gaan. Later hoorde ik dat Vincent van den Burg (CDA), de delegatieleider en voorzitter van de commissie Binnenlandse Zaken, ten opzichte van zijn delegatieleden had staan pochen over zijn handigheid om het alleen recht voor zijn commissie op te eisen.

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote vlieg-ramp in korte tijd. Op 7 juni 1989 stortte het SLM-toestel de Antony Nesty in Suriname neer. Hierbij kwamen 179 mensen om en waren er 10 overlevenden.

Om twee uur die middag was er, op het departement van Verkeer en Waterstaat, een briefing aan de Kamercommissies voor verkeer en waterstaat (V&W) en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu (VROM). We werden ontvangen in de langwerpige vergaderzaal die direct naast de werkkamer van de minister ligt. In het zaaltje zaten zo'n tien mensen, vertegenwoordigers van onder andere het Bureau Vooronderzoek, de RLD, de verkeerleiding en leden van de staf van de Secretaris-Generaal. Na een kort welkomswoord door minister May-Weggen waarin ze benadrukte dat de onderzoekers een onafhankelijke positie hadden, deelde ze mee de bijeenkomst om die reden niet bij te zullen wonen. Ze stond op en verliet de zaal. Frits Castricum en ik keken elkaar verwonderd aan. Dit was wel heel uitzonderlijk, een minister die niet wilde horen wat haar ambtenaren aan de kamerleden zouden gaan vertellen. Curieus was het ook omdat zij die dag nog een brief naar de kamer had gestuurd waarin zij schreef **dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister zelf lag.**

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek en de berging. De Heer Wolleswinkel, de coördinator van het vooronderzoek vertelde dat de restanten van het vliegtuig, die niet nodig waren voor het technisch onderzoek, naar de schroot zouden gaan. Waarom konden die restanten, in ieder geval voor de duur van het onderzoek, niet bewaard worden. Op mijn vraag daarover antwoordde de Hr. Wolleswinkel dat prioriteit had om nu eerst de onderzoeksrelevante resten zeker te stellen. Daarna wilde hij wel bewerkstelligen dat de overige resten, met uitzondering van het puin en dergelijke, in ieder geval op één plek bewaard zouden worden.

Voorts werd meegedeeld dat de bemanning zeer waarschijnlijk vrijwel onmiddellijk op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. De co-piloot was, zo werd gemeld, tot voor zes maanden gevechtspiloot geweest. Deze mensen zijn er op getraind om in een noodsituaties onmiddellijk te controleren hoeveel "combat-power" men nog ter beschikking heeft. Men ging er van uit dat de co-piloot onmiddellijk over zijn rechterschouder naar buiten, naar de motoren moet hebben gekeken. Bij die schouw zou hij dan gezien moeten hebben dat de buitenste motor niet meer aanwezig was. Men liet ons een grote zwart-wit kaart zien, waar, op basis van de radaruitdraaien, rode stippen waren aangebracht die de restanten markeerde van de afgefallen motoren gedurende de periode dat ze in de lucht waren. Op basis daarvan werd een verklaring gegeven waarom het zo moeilijk was om de tweede motor te bergen.

Voorts werd er nog gezocht naar de Cockpit Voice Recorder (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen. Wolleswinkel zei daarover niet uit te sluiten dat de CVR helemaal niet aan boord had gezeten.

In de brief van die dag aan de kamer waarin de Minister schreef zelf verantwoordelijkheid te dragen voor het onderzoek werd door haar voorts gemeld dat er "thans 15 medewerkers van het Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst rechtstreeks bij de organisatie rondom het onderhavig onderzoek zijn betrokken. Voorts zijn vertegenwoordigers van de Israëlische luchtvaartautoriteiten, van EL AL, van de Amerikaanse National Transport Safety Board en de Federal Aviation Administration, Boeing en Pratt & Whitney bij het ongevallenonderzoek betrokken. In totaal zijn circa 40 mensen rechtstreeks bij het onderzoek ingeschakeld."

Gesprek Hans Smits.

Partijbijeenkomst in Zuidoost in een hotel aan de Gaasperplas (Crown Plaza?). Wat moeten we doen? Prem Rada Quisoen, advocatencollectief.

Zondag 11 oktober was een troosteloze dag. Onder een grijsgraauw hemeldek waaruit een aanhoudende druilerige regen viel, liepen duizenden mensen hun stille tocht door de Bijlmer naar de plaats waar eens de flats Groeneveen en Kruitberg elkaar raakten. De verschillende culturen bepaalden de uitdrukking van het verdriet. Een groepje donkere muzikanten begeleidde de tocht met ingehouden donkerdoffe tromgeroffel. Traditioneel geklede Surinaamse vrouwen lieten hun emoties gaan en zakten jammerend op de grond, terwijl anderen, onder het uitroepen van indringende smeekbeden, juist hun handen naar de hemel staken alsof ze vroegen "waarom wij". In het groepje waarin ik liep werd niet veel gesproken. Bij ons schieten woorden snel te kort en dus bleef eenieder in zijn eigen stilte, om zo zijn gevoelens overdenken. De tocht eindigde bij het manshoge hekwerk dat op ruime afstand van de flats was geplaatst. Voor en in het hek lagen en staken eindeloze bossen bloemen met daartussen tekeningen, kinderknuffels en foto's. Vanaf die plek was het effect van de onbeschrijflijke kracht die de botsing gehad moet hebben goed waarneembaar. Twee verlaten flatgebouwen omsloten, met rafelige randen, een enorm gat. Op sommige verdiepingen keek je zo vanaf de zijkant de kamers binnen. Aan balkons hing achtergelaten wasgoed. De indringende brandgeur liet zich niet door de regen verdrijven. In het geheugen werd een nimmer meer uit te wissen beeld van verdriet en destructie gegrift.

Het laatste stuk van de tocht liepen ook Hans Smits (Directeur Schiphol) en Jan-Willem Weck (directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst) in ons groepje mee. Na afloop hebben we met z'n drieën nog staan napraten. Smits vertelde het moment te vrezen dat er besloten moest worden om het vliegverkeer over de Bijlmer te hervatten. Als je lang wacht dan raakt men gewend aan de stilte en is de overgang enorm. Als je snel doet dan ziet men dat als een gebrek aan gevoel voor de bewoners van de Bijlmer. Voor Schiphol is de Buitenveldertbaan onmisbaar, dus vroeg of laat moet deze toch weer open. Welk moment je ook kiest je kunt het nooit goed doen. Zijn voorkeur ging uit naar een zo kort mogelijke sluiting. Weck stelde dat de vluchtafwikkeling op de luchthaven nu reeds ernstig belemmerd wordt doordat er niet over de Bijlmer gevlogen kon worden. Hierdoor ontstaan niet alleen ernstige vertragingen maar dreigt door de druk op de andere start- en landingsbanen ook de veiligheid in gevaar te komen. Ik adviseer hen om de datum van heropening van de Buitenveldertbaan ruimschoots van de voren bekend te maken en deze aankondiging zo publiekelijk te doen dat het voor niemand als een verrassing kan komen. Daarnaast zou die aankondiging melding moeten maken van een meldpunt waar mensen met vragen of zorgen opheldering kunnen krijgen. Het leken hen goede suggesties.

Verder hebben we even van gedachten gewisseld over het effect van de ramp op de voorgenomen toekomstplannen voor de uitbreiding van Schiphol. Smits en Weck gaven beiden aan het verstandig te vinden om een groot veiligheidsonderzoek met betrekking tot de luchthaven te doen. De redenering daarbij was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld is maar dat bij velen daarover door deze ramp grote twijfel is ontstaan. Zo'n onderzoek achtte ze noodzakelijk om een nieuwe vertrouwensbasis te leggen onder de uitbreidingsplannen.

Iets verderop staan een paar deelraadsleden en gemeenteraadsleden met elkaar te praten. Behoedzaam schuif ik tussen de mensenmassa door om me bij dit groepje te voegen. Afgelopen dagen waren er naast lovende ook kritische berichten in de pers verschenen over de opvang van de slachtoffers in het Bijlmer Sportcentrum. Zo sloeg afgelopen donderdag nog de vlam in de pan toen de gemeentelijke sociale dienst de gedupeerden een contract wilde voorleggen. Al dagen vroeg men om wat zakkeld. Nu werd een bedrag van fl. 300, -- tot maximaal fl. 500,-- voor volledige gezinnen ter beschikking gesteld in ruil voor een handtekening onder een contract waarin de mensen zich verplichten maandelijks fl. 100,-- terug te betalen. Tevens moesten ze een legitimatiebewijs kunnen overleggen, dat terwijl in een groot aantal gevallen alle persoonlijke papieren in de vlammen verloren waren gegaan. De rust keerde pas terug toen burgemeester Van Thijn ingreep en opdracht gaf deze voorwaarden te schrappen. "De mensen voelen zich verschrikkelijk in de steek gelaten" zo liet

psycholoog prof. J. A. Jacobus in een landelijk dagblad optekenen. "Bij sommige woningbouwverenigingen moeten ze een voorschot betalen terwijl deze mensen echt niets meer hebben: geen huis, geen spullen, geen geld..." Het Riagg meldde dat één op de vijf na een dergelijke dramatische gebeurtenis een posttraumatisch syndroom ontwikkelt dat uiterst zorgvuldig moet worden behandeld.

Ronald Jansen, voorzitter stadsdeelraad Zuid-oost, stelt mij voor om even in het Bijlmer Sportcentrum te kijken en met de mensen te praten. Ik stem daar onmiddellijk mee in. Als we aan komen lopen ontstaat er voor de ingang van het Sportcentrum enige consternatie. Een breed gebarende en schreeuwende man wil persé naar binnen maar krijgt van de bewaking geen toestemming. Ronald loopt op hen toe en neemt ze beiden even apart. Dan loopt de man tierend weg nagekeken door velen omstanders. Ronald legt uit dat deze man een familielid zoekt. De man is er van overtuigd dat hij in het Sportcentrum succes zal hebben met zijn speurtocht. Afgelopen paar dagen hebben we hem een paar keer toegelaten, hij heeft toen zijn verwante niet gevonden maar zich wel vreselijk misdragen. De mensen binnen zijn al zo gespannen. Hij liep dusdanig schreeuwend overal tussendoor dat kinderen begonnen te huilen. Hij gooide de spullen van anderen overhoop. Zoiets kun je niet hebben. We hebben afgesproken dat hij niet meer naar binnen mag.

Met een aantal mensen die in het Sportcentrum werden opgevangen, hadden we een kort gesprek. Door de bank genomen waren ze redelijk tevreden met de opvang tot nu toe maar allemaal wilden ze het liefst zo snel mogelijk weg. "Ik krijg hier m'n hoofd niet tot rust meneer en slapen kan ik hier ook niet. Ik wil hier weg maar waar moet ik naar toe. Kunt u mij niet helpen meneer?". Ik kijk Ronald vragend aan. Hij antwoordt dat de deelraad zo snel mogelijk voor iedereen in het Sportcentrum een betere oplossing gaat zoeken. Als we teruglopen fluistert Ronald zachtjes: "Deze situatie houden we geen dagen meer."

's Middags om drie uur begint de grote herdenkingsbijeenkomst in de RAI. In het presidium van de kamer is afgesproken dat er slechts een beperkte delegatie zou worden afgevaardigd. De indrukwekkende bijeenkomst volg ik dan ook thuis voor de televisie.

In de tweede week na de ramp begint meer duidelijkheid te komen in de mogelijke oorzaak en de gevolgen van de ramp. Waarschijnlijk was de rechter binnenmotor afgebroken door een probleem in de ophanging. Dit zou een kettingreactie tot gevolg hebben gehad. In een drietal brieven, die Minister May-Weggen naar de kamer stuurt, wordt melding gemaakt van het feit dat de verkeersleiders op Schiphol adequaat hun werk hebben gedaan. Tevens meldt ze dat de Flight Data Recorder gevonden is en dat één motor in het Gooimeer is opgedoken. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig zouden geen onregelmatigheden vertonen en het vliegtuig was niet te zwaar beladen.

Op 16 oktober schrijft de Minister: "Na negen dagen intensief zoeken is de rechter binnenmotor gevonden en geborgen. Het schadebeeld bij deze motor lijkt sterk op dat van de binnenmotor die werd teruggevonden na een ongeval bij Taiwan op 29 december 1991." Op basis van dat gegeven vraagt de RLD aan de Amerikaanse overheid (FAA) om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 te nemen.

Al snel na de ramp ontstond in de Kamer een discussie over de vraag of de oude Luchtvaartwettelijke wet uit 1936 (onderzoek onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat) of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet (onafhankelijk onderzoek door een zelfstandige raad) van kracht was. De top van de RLD heeft zich altijd tegen een onafhankelijk onderzoek verzet. Het was de Tweede Kamer die door middel van wetswijziging, begin 1991, dit onafhankelijk onderzoek heeft afgedwongen. Het vreemde nu was dat de wet al ruim een jaar door zowel de

eerste als tweede kamer was goedgekeurd. Maar doordat de Minister de wet nog niet in het staatsblad had gepubliceerd droeg deze nog niet kracht van wet.

Er gaan al jaren geruchten dat de RLD bewust bezig is om de nieuwe wet zo lang mogelijk tegen te houden.

Hans Scholten [woordvoerder ministerie verkeer en waterstaat]: 'Niet meer dan een gerucht. Daar klopt niets van.

Kunt u dit gerucht misschien ontkrachten door uit te leggen waarom de wet nog steeds niet in werking is getreden?

'Volgens de nieuwe wet is de voorzitter van de nieuwe RvdL gebonden aan een maximum leeftijd. De huidige voorzitter is die leeftijd al gepasseerd, dus moeten we eerst een nieuwe voorzitter vinden.'

Maar u wist toch al jaren geleden van die maximumleeftijd. De RvdL komt hoogstens een paar keer per jaar bij elkaar. Heeft u in al die tijd geen nieuwe voorzitter kunnen vinden voor deze parttime baan?

'Nee, dat is echt het enige argument waarom de wet nog niet in werking is.'

Vrij Nederland, 17-10-1992.

De echte oorzaak van deze vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven voor de positie van onafhankelijk voorzitter van de Raad voor de luchtvaart (RvdL). Van Vollenhoven, al geruime tijd voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid en de Spoorwegongevallenraad, pleitte al jaren voor één afzonderlijke raad voor het onderzoek naar de oorzaak van ongelukken in het verkeer op de weg, het spoor, het water en in de lucht. Vergelijkbaar met de Amerikaanse Nationale Raad voor de Transportveiligheid, de NTSB. Een idee dat in de loop der jaren, ondanks verzet vanuit het departement, op steeds meer politieke steun kon rekenen. Als opmaat naar een dergelijke integrale raad was de kandidatuur van Van Vollenhoven voor het voorzitterschap van de nieuwe onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart een logische gedachte. Op het departement, toch al niet enthousiast over een dergelijke invloedrijk onderzoeksorgaan, bestond zowel ambtelijk als politiek een grote aversie tegen de persoon Van Vollenhoven. Tegelijkertijd had men niet de moed om Van Vollenhoven te passeren en een ander te benoemen. Zolang de wet niet in het staatsblad werd gepubliceerd kon men de benoeming van Van Vollenhoven op de lange baan schuiven en dus bleef publicatie uit.

De verschillen tussen de twee wetten zaten in de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker (nieuwe wet) en het afschaffen van het tuchtrecht uit de oude wet. Dit tuchtrecht werd vervangen door een scheiding tussen het ongevalsonderzoek (Raad voor de luchtvaart) en een eventueel strafrechtelijk onderzoek (openbaar ministerie).

Terwijl het debat in de Kamer, op initiatief van de PvdA door collega's Feenstra en de Jong, werd gevoerd over de wenselijkheid om nog snel een onafhankelijke raad te benoemen, begon de heer Wolleswinkel, de directeur Luchtvaartinspectie op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, onmiddellijk met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel nam, formeel gesteund door de vigerende wet, de volledige coördinatie op zich. Hierdoor werd het voor Minister May-Weggen, wanneer zij dat gewild zou hebben, buitengewoon lastig om op basis van de nieuwe wet het onderzoek verder uit te voeren. In haar brief van 8 oktober benoemt zij dan ook Wolleswinkel als officiële vooronderzoeker. Ze schrijft dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de Minister van Verkeer en Waterstaat zal berusten en dus zal er gewerkt worden op basis van de (oude) Luchtvaartrampenwet.

Hoewel de PvdA-fractie voor een onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet pleitte en daarmee voor een onafhankelijk onderzoek, zag men af van een concreet voorstel daartoe. Gelet op het besluit van de Minister en het feit dat voor een dergelijk voorstel geen meerderheid in de kamer bestond (CDA en VVD waren tegen) zou een verder debat daarover het lopend onderzoek alleen in diskrediet kunnen brengen zonder perspectief op een beter alternatief. Het zou gezien worden als Haags gezeur en onbegrepen in het licht van de situatie in de Bijlmermeer.

Tien dagen na de ramp schreef de Minister van Binnenlandse Zaken, Ien Dales, als coördinerend Minister voor de rampenbestrijding haar eerste brief naar de kamer. In de publiciteit was enige kritiek ontstaan over haar terughoudende opstelling. Een houding die kenmerkend was voor de persoon Dales maar nu klaarblijkelijk minder werd gewaardeerd. De brief gaf een voorlopige beoordeling van de gebeurtenissen tot dat moment. De twee flats, Kruitberg en Groeneveen, waren grotendeels ingestort, 14 appartementen breed en 10 etages hoog. Meer dan vijftig lichamen werden geborgen waarvan er op dat moment 26 waren geïdentificeerd. Op de dag na de ramp werden veertien gewonden geteld. Nadat eerst de brand onder controle was gebracht en instortingsgevaar verder was voorkomen, werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd² door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Er was nog steeds onduidelijkheid over wie op het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie was nog bezig een lange lijst van vermisten te onderzoeken. De gemeente Amsterdam had een nazorgplan gepresenteerd voor de psycho-sociale opvang van slachtoffers, nabestaanden en hulpverleners in de toekomst. Ook werden zaken geregeld zoals herhuisvesting van de gedupeerden en afwikkeling van de schade van niet-verzekerden. Minister Dales eindigde de inleiding van haar brief met de toezegging: "Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de rampenorganisatie conclusies trekken. Vanzelfsprekend zal ik hierover de Kamer dan nader informeren." Op dezelfde dag besluit de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat af te zien van een op 30 oktober gepland werkbezoek aan de luchthaven Schiphol.

Op 15 oktober staat er een gure herfstwind. Hevige regenbuien en zware westenwind doet de verkeersleiding op Schiphol besluiten om de Buitenveldertbaan weer in gebruik te nemen. Gedurende grote delen van de dag komen vliegtuigen met een tussenpauze van drie minuten laag over de Bijlmermeer op Schiphol aanvliegen. De NRC maakt melding van de reactie van de RLD. "De weersomstandigheden maken het landen op andere banen te gevaarlijk. Maar zodra de weersomstandigheden het toelaten zal de Buitenveldertbaan weer worden gemeden. Hoelang het uitzonderingsgebruik van de baan zal duren, moet door het ministerie van verkeer en waterstaat nog worden besloten." **...daar is niets van terecht gekomen....** De reactie is fel. Veel mensen bellen vol verontwaardiging de gemeente Amsterdam en het klachtennummer van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Ook bij het wijkopbouworgaan komen veel bewoners van hun woede uiten. "Mensen gaan echt over de rooie", zo laten medewerkers weten.

Aan het eind van dinsdagmiddag 20 oktober komt de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bijeen om een procedure vaststellen hoe de commissie met de afhandeling van de ramp zou omgaan. Een aantal fracties pleitte ervoor om op korte termijn een eerste gedachtewisseling met de minister te hebben. Een krappe meerderheid voelt daar weinig voor en wil pas een bespreking met de minister nadat het onderzoeksrapport is verschenen. Als besluit wordt opgetekend "integrale rapportage over het onderzoek afwachten."

Na afloop van die vergadering confronteert een journalist mij met een persbericht. Daarin liet de FAA (de Amerikaanse RLD) weten het verzoek van de RLD om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 niet te honoreren en verklaarde dat de Boeing-vloot voldoende luchtwaardig is. De journalist vertelde dat het departement ondertussen had meegedeeld daar genoeg

² Ruim een jaar later stelde fractiegenoot Achttienribbe-Buijs vragen over deze versnelde berging en de beperking van de mogelijkheden van het Rampen Identificatieteam (RIT). De voormalig burgemeester van Amsterdam, daarna minister van binnenlandse zaken, Ed van Thijn gaf samen met zijn collega op justitie Hirsch Ballin antwoord. Ondanks het feit dat lichaamdelen waren aangetroffen tussen de puinresten was de versnelling van berging op dat moment een juiste beslissing, aldus de ministers.

mee te nemen. Ik liet de journalist weten daar opheldering over te zullen vragen bij de minister. Terug op mijn werkkamer neem ik onmiddellijk de telefoon en bel Pieter-Jan Biesheuvel, voorzitter van de commissie Verkeer en Waterstaat. Ik geef hem een samenvatting van wat ik zojuist gehoord heb en stel voor vandaag nog een brief te vragen namens de commissie. Biesheuvel deelt mijn opvatting maar ziet geen mogelijkheid de zojuist beëindigde vergadering opnieuw bijeen te roepen. Hij komt met een tussenoplossing, in de verwachting dat geen enkele fractie bezwaar zal maken tegen een verzoek om een brief, stelt hij voor om de griffier een "rondje" te laten bellen. Wanneer alle fracties instemmen met het voorstel gaat het verzoek om een brief ter opheldering vanavond nog de deur uit. Als er wel bezwaar bestaat belt hij mij zo spoedig mogelijk terug, zo belooft hij.

De volgende dag heb ik op mijn kamer een gesprek met de heer Weck, de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Dit gesprek, op zijn verzoek, gaat over hoe het uitbreidingsproces van de luchthaven Schiphol verder vorm gegeven zou moeten worden. Het kabinet had een week eerder aan de kamer geschreven dat de recente ramp vanzelfsprekend aanleiding gaf om de huidige veiligheidssituatie tegen het licht te houden. Daartoe was extra onderzoek gewenst. "Dit rechtvaardigt dat op onderdelen van lopende besluitvormingsprocessen extra tijd wordt genomen", zo liet het kabinet weten. Daar had men klaarblijkelijk spijt van. Weck vertelde mij dat ook hij zich zorgen maakte over het feit dat tengevolge van het besluit van het kabinet het gehele besluitvormingsproces vertraging zou oplopen. Hij achtte dat ongewenst en onnodig. De redenering daar achter was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld zou zijn en dat je door een incidentele ramp, hoe erg die op zich ook is, niet de toekomst van de luchtvaart in Nederland op het spel kon zetten. Ik gaf te kennen zijn redenering wel te begrijpen maar stelde tegelijkertijd ook niet blind te willen zijn voor het maatschappelijk draagvlak dat nodig is voor de uitbreidingsplannen. Door de ramp had die steun een flinke knauw gekregen daar moet je rekening mee houden. Je kunt niet simpel zeggen: "sorry, maar we hebben nu weer iets belangrijkers op de agenda". Als het kabinet tot bijstelling van haar beleidslijn komt dan moet ze één en ander maar in een brief aan kamer duidelijk maken zodat er dan een open afweging kan plaatsvinden.

Ik vroeg opheldering over het standpunt van het departement over de houding van de FAA met betrekking tot de aanbevelingen van de RLD. Weck vertelde dat men er overleg had plaatsgevonden met luchtvaartdiensten in andere Europese landen. Deze deelden de opvatting van de RLD dat er verregaande verbetermaatregelen gewenst waren. Zijn veronderstelling was dat de NTSB (de Amerikaanse transportveiligheidsraad) de FAA wel zou dwingen tot het overnemen van deze maatregelen. Wat er achter zit is natuurlijk dat de FAA wil voorkomen, dat voordat het onderzoek is afgerond, een beeld ontstaat dat de oorzaak van de ramp alleen aan de ophanging gelegen zou hebben. Boeing zou dan volledig verantwoordelijk worden gesteld. Aan het eind van het gesprek laat ik Weck nog weten het onbegrijpelijk te vinden dat men de heropening van de Buitenveldertbaan zo klungelig en met zo weinig respect voor de bewoners van de Bijlmer heeft aangepakt. Ook Weck stelt daar niet gelukkig over te zijn. Maar verklaarde gisteren geconfronteerd te zijn met een dringend verzoek van de verkeersleiding. Men zou daar, bij handhaving van de sluiting, de veiligheid niet meer optimaal kunnen garanderen.

Al een aantal dagen deden geruchten de ronde over een geluidsband van een gesprek tussen de kustwacht en de verkeersleiding. Al even lang ontkent het departement van V & W het bestaan van dergelijke banden. Op die band zou te horen zijn dat de kustwacht aan de verkeersleiding meedeelt dat het vliegtuig in grote problemen is omdat het twee motoren verloren heeft. Een dergelijke band zou belastend voor de verkeersleiding kunnen zijn omdat dat de vraag opwerpt of men het vliegtuig in zo'n gehavende toestand nog wel een rondje boven de Amsterdamse Binnenstad had mogen laten vliegen.

Op donderdag 22 oktober meldt de **heer Wouters** in het Algemeen Dagblad dat op zondagavond 4 oktober om één minuut over half zeven door de kustwacht naar de verkeersleiding op Schiphol is gebeld naar aanleiding van meldingen van schippers die hadden gezien dat het toestel twee motoren had verloren. Bij verder navraag deelt de kustwacht aan het dagblad Trouw mee dat de betreffende band door de RLD zelf is opgehaald. Het departement kan het feit van het gesprek en het bestaan van de geluidsopname niet langer ontkennen. Ze bevestigt het bestaan van de band maar verklaart deze vanaf dat moment als geheim. Wel wordt door RLD-woordvoerder meegedeeld dat de boodschap van de kustwacht niet aan de verkeersleider die het EL AL-vliegtuig begeleidde werd doorgegeven omdat men aannam dat deze op de hoogte was van de situatie.

Dezelfde dag wordt ook gemeld dat de geluidsbanden waarop de gesprekken staan tussen de luchtverkeersleiding en de bemanning pas vrij gegeven kunnen worden na een opdracht daartoe door de Raad voor de Luchtvaart. Dat men daartoe zal overgaan lijkt niet waarschijnlijk omdat openbaarmaking pijnlijk zou kunnen zijn voor de nabestaanden van de bemanning. Iets dat ik me wel kon voorstellen. Je weet niet wat mensen in doodsnood nog allemaal kunnen roepen. Ik nam me voor daar later op terug te komen en dan te verzoeken de band geschoond van de persoonlijke elementen wel openbaar te maken.

2. STILTE EN RUST RONDOM HET ONDERZOEK

De 4^{de} november was een spannende dag. De Amerikaanse ambassadeur had een groot aantal relaties waaronder een aantal ministers en kamerleden uitgenodigd om in het Kuhrhaus, op een groot scherm, de uitslag van de Amerikaanse presidentsverkiezingen "live" bij te wonen. Gelet op het tijdsverschil werden we daar al om half zes in de ochtend verwacht voor een ontbijtbuffet. Zou het dan eindelijk gebeuren? Na twaalf jaar republikeinse hegemonie eindelijk weer een democraat in het Witte Huis? Bill Clinton had een vernieuwende en inspirerende campagne gevoerd. Met grote ronde-tafel-bijeenkomsten over een aantal gevoelige onderwerpen zoals de hervorming van het gezondheidsstelsel, de positie van minderheden en inkomenspolitiek. De **uitslag was een klapper. Met een overweldigende meerderheid versloeg Bill Clinton zijn tegenkandidaat George Bush.**

Bij het verlaten van het Kuhrhaus liep ik langs een tafel met daarop de ochtendkranten. Naast het nieuws over de presidentsverkiezingen kopte Trouw **op de voorpagina** 'Blamerende balans van RLD-onderzoek' schreef journalist Vincent Dekker: 'De onthulling vandaag in Trouw dat de verkeersleiders op Schiphol op hun radar hebben gezien hoe op 4 oktober stukken van de noodlots-Boeing van El Al afvielen, doet opnieuw twijfels rijzen over de rol van de Rijksluchtvaartdienst.' In het artikel ontkent het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat er dergelijke radarbeelden bestaan. Dat was een vreemde ontkenning want de vaste kamercommissie tijdens de briefing op de donderdag na de ramp zelfs een "plot" van de radar voorgelegd gekregen waarop duidelijk zichtbaar was dat er een groot aantal fragmenten zich van het toestel verwijderde, ze waren zelfs met een rode viltstift gemarkeerd.

Daarnaast meldt Trouw nog een opmerkelijke zaak. Zo zouden er geen radarbeelden meer zijn van de laatste fase van de vlucht waarin de Jumbo onder de 1700 voet zakt. Volgens de krant heeft een RLD-zegsman eerder meegedeeld dat deze wel bestaan maar niet worden vrijgegeven. Nu laat de RLD weten dat er van deze vlucht geen radarbeelden zijn van onder de 1700 voet. De RLD-woordvoerder: "Ik heb daar zelf ook geen verklaring voor". Dit ligt nog gevoeliger als men ook nog op de eigen radar het afvallen van de motoren heeft kunnen waarnemen.

Het beeld wordt er allemaal niet fraaier op. Eerst de ontkenning van een melding van de kustwacht. Daarna de ontkenning van het bestaan van bandopname van die melding. Toen dat niet meer vol te houden was verklaarde men dat de band met het oog op het onderzoek niet openbaar gemaakt kon worden. Om diezelfde redenen had men ook al geweigerd de geluidsbanden waarop de gesprekken tussen toren en toestelwaren vastgelegd vrij te geven.

Ondertussen had EL AL in Israël een persconferentie gegeven. Hun belangrijkste mededeling was dat op basis van het gezamenlijke onderzoek geconcludeerd kon worden dat de luchtvaartmaatschappij op geen enkele wijze in gebreke was gebleven en dus geen schuld droeg aan de oorzaak van de ramp. Ook van Amerikaanse zijde kwamen nu formele standpunten naar buiten. In een negen pagina's tellend rapport van de NTSB wordt gemeld dat de Boeing 747 van EL AL met oude motor-ophangbouten vloog. Boeing en de FAA hadden al in 1986 geadviseerd de bouten te vervangen. Vanaf 1979 wist men dat de bouten plotseling kunnen breken. Het rapport gaat niet in op de vraag waarom EL AL het advies uit 1986 niet heeft opgevolgd. Wel wordt opgemerkt dat formeel juridisch gezien de Israëlische luchtvaartmaatschappij geen verwijt te maken valt, omdat de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten geen verplichting tot vervanging had uitgevaardigd. NTSB woordvoerder Brent Bahler verklaarde: "Het was een dringend advies, in de trant van "als je verstandig bent doe je het". " De NTSB doet in haar rapport vier aanbevelingen om ongelukken ten gevolge van het afbreken van de motor-ophangbouten in de toekomst te voorkomen. Ze constateert "dat minstens twee ongelukken wellicht hadden kunnen worden voorkomen", als de vliegtuigfabriek een dergelijk advies eerder had gegeven.

Het begint er aardig op te lijken dat iedereen, nog voordat een definitief rapport verschenen is, z'n straatje schoon veegt. Dat geldt voor zowel de Nederlandse, de Israëliëse als de Amerikaanse autoriteiten.

De volgende dag, 5 november, zond minister Maij-Weggen een voortgangsrapportage naar de kamer. Of zoals het in de aanbiedingsbrief omschreven wordt een overzicht van de stand van zaken in het vooronderzoek naar de toedracht en oorzaak van het ongeval zoals dat is opgesteld door de vooronderzoeker. Voorts meldt ze in de aanbiedingsbrief dat de relaties tussen minister, Raad voor de Luchtvaart en vooronderzoeker wat nader zijn uitgewerkt en als bijlage bij het voortgangsrapport zijn gevoegd. De voortgangsrapportage beschrijft daarmee niet alleen van stand van zaken met betrekking tot het onderzoek maar regelt ook de formele bevoegdheden. Wolleswinkel laat in zijn verslag weten dat door de nieuwe werkwijze het tuchtrechtelijke aspect geen deel meer uitmaakt van het onderzoek en meldt daarbij "Gegeven de concrete omstandigheden van het onderhavige ongeval is dit verschil tussen de huidige en toekomstige wetgeving van ondergeschikt belang." Voorts legt hij middels het verslag vast dat "De vooronderzoeker is ten aanzien van de wijze waarop het vooronderzoek wordt uitgevoerd en de inhoud van het rapport van vooronderzoek geheel onafhankelijk. De Raad (voor de Luchtvaart) kan de vooronderzoeker adviseren over de aanpak van het onderzoek. De verantwoordelijkheid voor het vooronderzoek ligt bij de vooronderzoeker." Wolleswinkel schudt daarmee elke bemoeienis van de minister, conform de oude wet verantwoordelijk, van zich af. Maar weet ook de Raad voor de Luchtvaart buiten spel te zetten door te stellen dat de nieuwe wet op dat punt nog niet van toepassing kan zijn. Hij heeft door deze ingreep, gesanctioneerd door de minister, een volledige vrijbrief verkregen. Hij wordt uitvoerder en toezichthouder tegelijkertijd. De brief aan de kamer waarin dit alles is vastgelegd wordt dan ook niet door de minister ondertekend, maar door Ir. H. N. Wolleswinkel, vooronderzoeker. Het is donderdag laat in de middag wanneer ik de brief op mijn bureau krijg. Ik kan mijn ogen niet geloven. In de vaste kamercommissie was afgesproken dat een debat over de vliegcrash pas zou plaatsvinden nadat het rapport verschenen zou zijn. De ontwikkelingen van de afgelopen weken en deze brief lijken mij voldoende redenen om eerder daar over te spreken. Volgende week staat de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het komend jaar op de agenda. Ik ben niet van plan dan mijn mond dicht te houden alsof er niets aan de hand is. Het lijkt mij goed de voorzitter van de commissie te melden dat ik bij de begrotingsbehandeling het één en ander zal zeggen over de gang van zaken tot nu toe en de gekozen aanpak. Ik probeer onmiddellijk Pieter Jan Biesheuvel te bellen voor nader overleg. Hij heeft het gebouw reeds verlaten.

De NRC opende haar zaterdagbijvoegsel met een pagina groot artikel onder de kop "ONGEVALLEN ZONDER POTTEKIJKERS". Het artikel geeft een historisch overzicht van de manier waarop de RLD de afgelopen 15 jaar onderzoek heeft gedaan naar vliegtuigongevallen waarbij Nederland op de één of andere manier bij betrokken is geweest. In zeven kolommen wordt een beeld geschetst van een dienst die zich nergens iets van aan hoeft te trekken, "een staat in de staat". Over de willekeur en partijdigheid en over een "herenakkoord" tussen de KLM en de RLD waarbij in een groot aantal gevallen de KLM zelf incidenten mocht onderzoeken waar ze bij betrokken was en daarover het onderzoeksrapport mocht opstellen. Met name de rol en positie van Wolleswinkel, als de man die al zo'n vijftien jaar de vaderlandse luchtvaart in een ijzeren greep houdt, wordt uitgebreid ter discussie gesteld.

Dinsdagochtend 10 november, nog voor de fractievergaderingen van die ochtend, bel ik Pieter Jan Biesheuvel. Ik deel hem mee dat, hoewel de brief van de minister cq Wolleswinkel van afgelopen week formeel pas donderdag bij de procedurevergadering aan de orde komt, ik namens de PvdA-fractie bij de begrotingsbehandeling de ruimte neem om daar enkele vragen en opmerkingen over te maken. Het leek Biesheuvel een logische gedachte temeer daar ook collega

Jorritsma hem met dezelfde mededeling over had aangeschoten. Nadat ik hem verteld heb dat mijn onvrede met name zit op het punt van de vrijheid van de vooronderzoeker en het terzijde schuiven van de juridische aspecten bij de nu voorgestelde onderzoeksopzet. Tevens wil ik graag een reactie van de minister op het NRC-artikel van afgelopen zaterdag. Biesheuvel meldt dan dat hij reeds contact gehad heeft met de minister en dat zij binnenkort met een aanvullende brief wil komen.

Om even voor drieën die middag neemt VVD-collega Jorritsma, als vertegenwoordiger van de grootste oppositiepartij als, eerste het woord voor haar oordeel over de begroting voor 1993. In tegenstelling tot haar mededeling aan Biesheuvel zegt ze geen woord over de Bijlmerramp. De oorzaak daarvan ligt waarschijnlijk in het feit dat ze al ruimschoots voor het einde van haar inbreng door haar spreektijd is. Volgens vaste regels komt vervolgens de grootste regeringspartij het CDA aan het woord. Mevrouw Tegelaar-Boonacker spreekt aan het einde van haar inbreng een aantal waarderende woorden over de wijze waarop de regering direct na de ramp heeft gereageerd. Als vertegenwoordiger van de één na grootste oppositiepartij spreekt de D66-er Wolffensperger zijn zorg uit over de deuk in het maatschappelijk draagvlak voor de uitbreiding van Schiphol na de Bijlmerramp. De PvdA-fractie is, als kleinste regeringsfractie, als vierde aan de beurt. "Voorzitter! De ramp in de Bijlmer zal als een zwarte schaduw over elke discussie over de luchtvaart hangen. Een ramp als deze zet ons weer met beide benen op de grond wanneer wij denken aan grootschalige projecten. Zoals het er nu naar uitziet, zal het onderzoek nog zeker tot medio volgend jaar duren. Dat is lang, heel erg lang, maar zeker dit soort onderzoek dient zorgvuldig en minutieus te worden uitgevoerd. Toch vragen wij ons af hoe het mogelijk is dat EL AL haar onderzoeksresultaten bekend heeft gemaakt. Daaruit zou blijken dat de luchtvaartmaatschappij niet in gebreke is gebleven. Hoe kan het dat deze maatschappij dit nu al constateert, terwijl wij nog zeven maanden onderzoek nodig hebben? Ik heb de brief van de minister gelezen, maar daaruit wordt niet duidelijk waarom dit zo lang moet duren. Graag daarop een toelichting. Overigens is het onderzoek naar de oorzaak van de ramp niet het enige onderzoek dat ons iets kan leren over veiligheid rondom luchthavens. In het kader van het Plan van Aanpak Schiphol dringt die vraag zich nu meer op. In de huidige opzet moest een plan ontwikkeld worden dat zowel recht deed aan milieu als aan de economische wensen. Vervolgens werd bekeken op welke wijze de veiligheid daarbinnen optimaal verzekerd kon worden. Op grond van de huidige onderzoeken moet, in de ogen van mijn fractie, veiligheid mede de inhoud van het plan gaan bepalen. Dat betekent dat wij bereid zijn, om uit deze ramp lessen te trekken, ook al leidt dat tot wijziging van de plannen."

Pas de volgende dag, laat in de middag, komt de minister aan haar beantwoording toe. Het deel van haar beantwoording over de vragen met betrekking tot de Bijlmer ramp begint ze met "de kamer te bedanken voor haar steun bij de aanpak waarvoor wij hebben gekozen". Van dit "trucje" bediende Minister May zich regelmatig. Ze probeerde daarmee de steun van de kamer voor haar beleid te incasseren nog voordat de leden zich daarover hadden uitgesproken. Bij veel debatten met minister May leidde dit "trucje" tot stevige aanvaringen met de kamerleden, vaak met VVD-collega Jorritsma die er helemaal niet van gediend was tot steunpilaar van May-Weggen verheven te worden. Op basis van een uitvoerig overzicht hoe lang onderzoeken bij diverse luchtvaartongevallen over het algemeen duren, betoogde May-Weggen, dat de nu geplande negen maanden redelijk korte periode was. De reden voor deze periode lag met name in het feit dat er bij Boeing en het NLR nog een aantal simulaties moet worden uitgevoerd. "Men kan een simulatie pas zo goed mogelijk uitvoeren, als alle technische gegevens zoveel mogelijk bekend zijn". Middels een interruptie hield ik de minister voor dat EL AL al wel een rapport heeft uitgebracht en ook conclusies heeft getrokken, namelijk "het ligt niet aan de luchtvaartmaatschappij. De Minister zegt echter dat zij simulatieprogramma's nodig heeft om dat allemaal na te gaan. Die twee zaken kan ik niet rijmen." Daarop antwoordde de Minister dat EL AL die conclusies niet zelf heeft getrokken. "U moet voorzichtig zijn opdat u conclusies van de betrokken maatschappij niet verwart met conclusies die in de media worden getrokken. Dat is niet hetzelfde". Met betrekking

tot de veiligheid rond Schiphol stelt ze, dat deze meegenomen zullen worden in de afwegingen voor de verder groei en dat daarover alsmede "over de extra activiteiten die zullen worden ondernomen naar aanleiding van de ramp in de Bijlmer" nog deze maand een brief aan de kamer gestuurd zal worden. In mijn tweede termijn vraag ik om een uitgewerkt onderzoeksplan die de periode van negen maanden legitimeren en kom terug op de conclusies van EL AL. "De minister zegt dat EL AL geen conclusies heeft getrokken, maar dat de pers dat heeft gedaan. Kan de Minister zeggen dat de conclusie dat de luchtvaartmaatschappij geen schuld heeft, niet de hare - of nog niet de hare - is, maar ook niet die van EL AL?" Dan is het antwoord van de minister ineens heel anders, haar aanval op de pers is nu uit haar betoog verdwenen. Gedurende de avondpauze is ze door de ambtenaren van de RLD bijgepraat. "Voorzitter! Ik heb een notitie gekregen van mijn diensten ter zake van de uitspreken van de Israëli's over het vooronderzoek. Deze worden door mijn diensten voor de verantwoordelijkheid van de Israëli's gehouden. Wij vinden het absoluut nog niet de tijd om definitieve conclusies te trekken, hetgeen EL AL in zekere zin ook niet heeft gedaan. Uit haar beschrijvingen zijn echter wel conclusies op te maken, zoals de Israëli's media ook hebben gedaan." De schuldvraag is helemaal niet aan de orde. "Indien het nuttig en nodig is, zal het rapport eventueel aan de rechter ter hand worden gesteld, opdat kan worden nagegaan of ook de schuldvraag moet worden besproken. Als men zich te veel op de schuldvraag richt, bestaat namelijk het grote gevaar dat men van tevoren een schuldige gaat zoeken, waardoor men ook probeert om al het onderzoeksmateriaal in die richting te duwen." De minister is wel bereid om de vooronderzoeker te vragen met een tussenrapportage te komen. Maar, zo stelt de minister, "ik wijs er op dat de vooronderzoeker onafhankelijk van de minister werkt. Ik geef hem geen opdrachten. Ik zal dit doorgeven als een wens van de kamer."

Ook met betrekking tot de vragen van Jorritsma over het eventueel vrijgeven van de geluidsband van de verkeerstoren waarop het gesprek tussen bemanning en toren is vastgelegd reageert May-Weggen uitzonderlijk scherp naar de pers. "Met alle respect voor de creativiteit van journalisten moet ik zeggen dat wij erg veel onzin in de media hebben moeten lezen. Ik denk elke keer bezorgd: je zal maar tot die bewoners horen en denken: wat is er nu weer gebeurd? Het kan echter geen reden zijn om het onderzoeksmateriaal vroegtijdig vrij te geven." "Als de cockpit voice recorder (*de black-box met daarop de registratie van wat in de cockpit besproken is*) niet boven water komt, ben ik bereid te vragen of er redenen zijn om de band (*van de verkeerstoren*), waarop dus niet meer staat dan wij in eerste instantie hebben meegedeeld, vrij te geven. Aan het einde van het debat, laat in de avond, haalt May voor een derde maal uit naar de pers. "Er stond een artikel in NRC Handelsblad - ik mag natuurlijk niet lelijk doen over mijn eigen avondblad - dat wel erg veel onzin bevatte. Ik wil daar nog wel eens onderhands op reageren. Ik vind namelijk dat je niet te veel eer moet geven aan slecht werk."

Er bleef bij mij na het debat een gevoel van onvrede hangen. Enerzijds kwam dat voort uit de waarneming dat een begrotingsdebat, door een waslijst aan onderwerpen, niet de beste plek is om meer helderheid te verkrijgen. Anderzijds waren de gegeven antwoorden vaag en soms zelfs tegenstrijdig en kon de minister te makkelijk verwijzen naar hetgeen nog moest komen. Het leek mij verstandig om morgen, bij de procedurevergadering, voor te stellen om voor het kerstreces nog een apart overleg te hebben met de minister, over de verschillende aspecten die samenhangen met de Bijlmerramp.

De volgende ochtend bij het lezen van de ochtendbladen bleek Van Thijn, gisteravond bij de algemene beschouwingen in de gemeenteraad van Amsterdam, forse kanttekeningen geplaatst te hebben bij het onderzoek. "Burgemeester Van Thijn" zo schreef de Volkskrant, "uitte scherpe kritiek aan het adres van de RLD. Hij vindt dat het onderzoek veel te lang duurt. Hij pleitte dan ook voor een onafhankelijk onderzoek dat snel moet worden afgerond." "Er zijn al deelonderzoeken uitgevoerd in

Amerika en Israël waarbij uitspraken zijn gedaan over de mogelijke schuldvraag. Het is niet goed dat wij van onze kant daarop geen weerwoord hebben", aldus Van Thijn.

Bij hem leefde klaarblijkelijk dezelfde kritiek als bij mij. In die procedurevergadering, van die ochtend, stel ik voor op korte termijn een overleg met de minister te voeren. Daar wordt met name van CDA-zijde tegen ingebracht dat de minister gisteren tijdens het debat een nieuwe brief heeft toegezegd over de samenhang tussen het veiligheidsvraagstuk en de groei op Schiphol. Ik houdt vast aan het voorstel om nu reeds af te spreken om op korte termijn een gesprek met de minister te hebben omdat de minister expliciet heeft toegezegd dat die brief er binnen een maand zou zijn. Een meerderheid van VVD en CDA wil eerst de brief afwachten om op basis daarvan te besluiten of een dergelijk overleg nodig is. In de besluitenlijst van de commissie wordt dan ook het volgende vastgelegd: "Bezien zal worden, na ontvangst van een door de minister van VW toegezegde brief over de vliegcrash Bijlmermeer, in hoeverre het voeren van mondeling overleg vóór het Kerstreces gewenst is. Voorts zal de minister om reactie worden gevraagd op een artikel in de NRC van 7 november jl. over de positie van de RLD en de juridische gevolgen indien de Luchtvaartongevallenwet van kracht zou zijn."

Aan het einde van de vrijdagmiddag, de 13^{de} november, mag ik in het Aviodome, het "luchtvaartmuseum" op Schiphol, een inleiding houden over de nu reeds te trekken lessen ten gevolge van de ramp. De bijeenkomst is georganiseerd door PvdA-bestuurders uit de regio Amsterdam, waarbij naast sprekers ook een aantal toehoorders uit de luchtvaartwereld is uitgenodigd. Eén van de belangrijkste punten was de vraag of je anders om zou kunnen gaan met het "primaat van de piloot". Op basis van de internationale luchtvaartregels heeft de piloot altijd het laatste woord, de verkeerstoren kan hem alleen van advies dienen. De officiële redengeving daarvoor is dat de piloot als geen ander kan inschatten hoe de situatie is. Op zichzelf is dat een belangrijke overweging maar misschien nog belangrijker is de juridische aansprakelijkheid. Pas na lang doorvragen kwam ik er achter dat de regel mede werd ingegeven door de overweging dat de regeringen eigenlijk geen aansprakelijkheidsrisico's willen aanvaarden. Want in het geval dat de "toren", een overheidsdienst, de eindverantwoordelijkheid krijgen dan zijn zij en dus de regering aansprakelijk voor de gevolgen van een eventuele ramp. In het geval van dit EL AL-toestel had de toren de piloot geadviseerd naar de Kaagbaan te vliegen. Daar waren twee goede redenen voor. De Kaagbaan was op dat moment in gebruik maar belangrijker was dat deze baan met zijn ligging van zuidoost naar noordwest het mogelijk maakte om tegen de wind in te landen, zeker bij zo'n zwaar beladen toestel als deze EL AL-vrachtjumbo een belangrijke voorwaarde om de landing onder gunstigste omstandigheden tot uitvoer te brengen. De piloot wees het advies af en vroeg om landing op de Buitenveldertbaan, die in verband met de ongunstige windrichting buiten gebruik was. De meest voor de hand liggende verklaring voor de vreemde keuze van de piloot was dat hij de baan kon zien liggen en zijn "kist" klaarblijkelijk zo snel mogelijk aan de grond wilde zetten. Het nadeel was, afgezien van de wind, dat het EL AL-toestel nog veel te hoog zal om direct op de Buitenveldertbaan te landen. Het gevolg was dat hij een extra ronde moest vliegen, zodat hij langzaam dalend, na dat rondje, wel op de juiste hoogte voor de Buitenveldertbaan zou komen. Omdat de piloot alleen rechterbochten kon maken moest hij dat rondje wel boven de Binnenstad van Amsterdam afwikkelen en dat met een toestel in de hoogste staat van "emergency". Dat daarbij grote risico's voor de bevolking worden genomen is geen element van overweging. De piloot keek allereerst naar hoe hij het toestel veilig aan de grond zou kunnen krijgen.

In mijn verhaal voor de PvdA-bestuurders probeerde ik uiteen te zetten dat deze regel van "het primaat van de piloot" niet in alle gevallen de juiste is. Allereerst omdat het een algemene regel is voor alle omstandigheden overal ter wereld. Daardoor wordt er geen rekening gehouden met technische ontwikkeling noch met kennis. Een goed opgeleid KLM-piloot in een modern vliegtuig kan in geval van nood inderdaad waarschijnlijk beter de situatie inschatten dan de verkeersleiding op de toren in Belize. Maar geldt dat ook andersom? Kan een slecht getrainde piloot met een slecht onderhouden en verouderd toestel uit Ghana een betere inschatting

maken dan de goed opgeleide en van zeer geavanceerde hulpmiddelen voorziene verkeersleider op Schiphol. Ik had daar zo mijn twijfels over. Als tweede element dient gewogen te worden dat de toren veel beter in staat is om de risico's voor de omgeving in kaart te brengen. Iets waar een piloot, zeker wanneer hij onbekend is met de luchthaven geen of nauwelijks rekening mee zal of kan houden. Wanneer we in de toekomst rekening willen gaan houden met de risico's voor de omgeving, iets waar ik een groot voorstander van ben, dan zal men, zeker bij luchthavens in een dichtbevolkte omgeving, dan zullen die ook in kaart gebracht moeten worden. Sommige banen hebben in het verlengde van hun aanvliegeroutes nu eenmaal veel meer bebouwing staan dan andere. Omdat Schiphol, om redenen van vaak wisselende winden, relatief veel start en landingsbanen heeft kan er in de meeste gevallen gekozen worden uit meerdere alternatieven. Je kunt derhalve van tevoren vaststellen welke banen, gelet op de gevaren voor de omgeving, de voorkeur genieten in het geval van een ernstige noodsituatie. In het kader van geluidsoverlast wordt een dergelijk preferentieel systeem als toegepast. De toren wijst de piloot naar die baan die de minste geluidsoverlast voor de omgeving met zich meebrengt. Niemand heeft daar problemen mee. Het vreemde is nu dat juist in gevallen dat de risico's voor de omgeving het grootst zijn, er het minste rekening mee wordt gehouden. Mijn voorstel was om op korte termijn met de minister van gedachten te wisselen over de mogelijkheden voor het tot stand brengen van zo'n systeem van voorkeursbanen in noodgevallen. Omdat in de luchtvaart veel in het engels gaat en alleen voorstellen die in die hun naam in die taal hebben, leek het mij verstandig om dit voorstel de aanduiding "preferential emergency runway system" mee te geven. Tot mijn niet geringe verbazing reageerde de vertegenwoordigers van de luchthaven Schiphol en de de KLM positief op mijn voorstel. Na afloop heb nog een tijdje staan doorpraten met **Ruud Wever, de voorlichter van Schiphol**. Hij vond het een goed idee maar waarschuwde me dat het buitengewoon lastig is om de internationale regelgeving, zoals door ICAO vastgelegd, te wijzigen.

Opnieuw heeft de NRC een groot verhaal, als vervolg op het artikel van vorige week, in haar zaterdagkrant. Onder de kop "BINNEN TOP RLD ERNSTIGE KRITIEK OP EIGEN FUNCTIONEREN" grijpen de journalisten Van Asbeck en Meeus terug op de afhandeling door de RLD van een ernstig ongeval met een KLM-toestel negen jaar daarvoor in Panama. Het onderzoek naar dat ongeluk mocht de KLM zelf afhandelen. In een vertrouwelijk notitie schreef de toenmalige directeur Luchtvervoersbeleid, R.Schreurs, aan zijn baas, de toenmalige directeur-generaal van de RLD, H.Raben, dat de RLD het vooronderzoek zelf had moeten instellen gelet op de schade aan het vliegtuig en het gevaar dat voor de inzittenden had bestaan. Bij de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie groeide na enige verkennende gesprekken het vermoeden dat de piloot van de "Mozart" zich schuldig had gemaakt aan een strafbaar feit. Volgens R.M. Schnitker, commandant van de afdeling luchtvaartonderzoeken van de politie, was de landing ingezet bij hevig noodweer. "Er was sprake van een behoorlijke component rugwind. Wij hadden twijfels of hier was gehandeld volgens de handboeken voor de DC10." Uit een vertrouwelijke briefwisseling tussen politie de RLD blijkt dat de RLD eenvoudig weigerde de politie haar informatie over het ongeval ter beschikking te stellen. De zaak liep zo hoog op dat de politie één en ander meldde aan de toenmalige officier van justitie in Amsterdam, mr. F. Heemskerk. Ook hij achtte gronden aanwezig de stukken aan een nader strafrechtelijk onderzoek te onderwerpen. De RLD hield voet bij stuk. De zaak sleept zich nog maanden voort. Uiteindelijk weet de nieuw aangetreden directeur Luchtvaartinspectie, de Heer Wolleswinkel, justitie van zich af te schudden door te verklaren dat het Panamese ongeval slechts een incident was. Van een officieel vooronderzoek was dan ook geen sprake. Omdat er geen officieel vooronderzoek had plaatsgevonden waren er ook geen officiële stukken. De RLD kon om die reden het verzoek van justitie om over de onderzoeksdocumenten te mogen beschikken dan ook niet honoreren, aldus de NRC.

Hoewel Minister May-Weggen vorige week nog in de kamer nog betoogde dat het artikel van de journalisten Van Asbeck en Meeus wel erg veel onzin bevatte en het hen te veel eer zou geven om daar in het openbaar op in te gaan, moest het

ministerie nu publiekelijk het bestaan en de inhoud van de notitie en briefwisseling bevestigen. Ik ben steeds meer benieuwd naar wat de minister straks zal schrijven in de door de kamer gevraagde brief waarin ze formeel zal reageren op het artikel in de NRC.

Zoals door Minister May-Weggen, tijdens de begrotingsbehandeling, was toegezegd ontving de kamer op maandag 16 november een brief over de relatie tussen de Bijlmerramp en de uitbreidingsplannen van Schiphol. De brief, ondertekend door drie ministers, Alders (VROM), Andriessen (EZ) en May-Weggen (VenW), schrijft het kabinet dat een onafhankelijk buitenlands bureau de veiligheid rondom Schiphol moet gaan onderzoeken. Het eindrapport moet in de zomer van 1993 afgerond zijn. Hierdoor zal een besluit over de uitbreidingsplannen van de luchthaven pas in het najaar van dat jaar verwacht mogen worden. In de eerdere planning ging men uit van een besluit in het voorjaar van 1993. "De ramp met het EL AL-toestel heeft eens te meer tot het besef geleid dat de veiligheid op en rondom de luchthaven aan de hoogste eisen dient te voldoen." Zo laat het kabinet aan de kamer weten. Tegelijkertijd waarschuwt zij tegen een te groot optimisme over de uitkomst van het onderzoek: "De mogelijkheden om door een verdere verhoging van de luchtvaartveiligheid de risico's voor de bevolking in de omgeving van de luchthaven te verminderen zijn begrensd." In een officiële reactie verklaarde de directie van Schiphol dat een vertraging van zes maanden in de besluitvorming over de uitbreiding van luchthaven acceptabel is. "Als de vertraging meer dan zes maanden belooft, komen beslissingen over de aanleg van de vijfde baan en het tweezijdig aanvliegen van de Zwanenburgbaan in gevaar". Van het stopzetten van de bouwwerkzaamheden is volgens de woordvoerder geen sprake.

In de brief van de drie bewindspersonen wordt echter geen antwoord gegeven op de vraag van de vaste commissie over de juridische gevolgen ook een reactie op de artikelen in de NRC ontbreekt. De reden zou kunnen liggen in het feit dat dit een brief is van drie ministers en de May-Weggen nog een eigen, afzonderlijke brief, aan de kamer zal sturen. (zin geschrapt)

Uit onvrede over de manier waarop men door de RLD werd behandeld, heeft een aantal bewoners zich afgelopen week georganiseerd in een werkgroep met de naam "Vliegverkeer Bijlmermeer". Met name de onverwachte hervatting van de vluchten boven de Bijlmer had veel kwaad bloed gezet. Wordvoerder van de Belt: "Ik hoorde dat de deelraad vijf minuten voordat het eerste vliegtuig overkwam, per fax een bericht kreeg, dat het vliegverkeer zou worden hervat." Het argument dat men niet anders kon vinden ze niet geloofwaardig. "Dat antwoord klinkt vreemd als je weet dat de Buitenveldertbaan over enkele maanden voor acht maanden dichtgaat vanwege werkzaamheden. Waarom kan die baan dan nu niet dicht? Waarom niet enige piëteit betracht?"

Op 2 december meldt de Volkskrant dat de RLD nog steeds op zoek is naar de cockpit-voice-recorder. Een advertentie in de dagbladen, waarin de RLD tienduizend gulden uitlooft voor de recorder heeft zestig tips opgeleverd. Besloten werd om acht daarvan nader te onderzoeken. Voorlichter Scholten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zegt over het niet terugvinden van de CVR: "Een ernstige handicap. Want je kunt dan wel een idee hebben over de mogelijke oorzaak van het ongeluk, maar wat de piloten tegen elkaar hebben gezegd en de andere cockpitgeluiden die je hoort, kunnen je daar méér over vertellen." Dat er geen CVR in het ramptoestel zou hebben gezeten is volgens hem nauwelijks denkbaar. Volgens Scholten blijkt uit de papieren dat de recorder in mei 1992 is ingebouwd en tot op de dag van de ramp is "gechecked". Wat wel terug gevonden is, is een deel van de metalen slede waarop de recorder normaliter zit. Ondertussen werd breed gespeculeerd over het "waarom" van het ontbreken van de CVR. Bewoners belden mij, vrienden

spraken me er op aan, maar ook bij collega's in de kamer hadden zich allerlei theorieën ontwikkeld. Een groot aantal mogelijke oplossingen voor dit vraagstuk werd mij ter hand gedaan. Van het vliegtuig vloog zonder CVR tot de Israëlische geheime dienst heeft de recorder onmiddellijk na de ramp meegenomen. De andere veel gehoorde varianten waren dat de CVR per ongeluk verkeerd was afgevoerd en dus ondertussen vernietigd, de recorder ligt nog ergens in de modder, een souvenirjager heeft 'm meegenomen, de CVR zou door de enorme hitte gesmolten dan wel onherkenbaar zijn maar ook dat de RLD de recorder allang in bezit had en dat geheim wilde houden.

Op donderdag 3 december meldt het Openbaar Ministerie in Haarlem dat het strafrechtelijk onderzoek naar de vliegcrash wordt heropend. Volgens de Haarlemse persofficier, mr. Hemmes, heeft het Openbaar Ministerie direct na de ramp al een strafrechtelijk onderzoek verricht. Dat onderzoek werd vier weken na de crash afgesloten toen bleek dat er geen vermoedens van strafbare feiten aan het licht kwamen. Heropening bleek gewenst omdat er nog vragen resten over het telefoontje van de Kustwacht. Mr. Hemmes: "We hebben echter nog geen verdachten. Daarvoor willen we juist dat bandje af luisteren." De persofficier weet te melden dat men het transcript van het bandje al wel heeft ontvangen maar het bandje zelf niet.

De mededelingen van het Openbaar Ministerie maakten mij nieuwsgierig. Tot dan toe was het mij onbekend dat er een strafrechtelijk onderzoek had plaatsgevonden en ik was dus wel heel benieuwd wat dat had opgeleverd. Bovendien moesten er dan ook afspraken gemaakt zijn tussen Wolleswinkel en het OM over de mogelijkheid van medegebruik van de bewijsstukken door justitie. Juist op dit punt knelde namelijk het feit dat onduidelijk was welke wet van toepassing zou zijn. Daarnaast was de heropening van het strafrechtelijk onderzoek op zichzelf al opvallend. Het bestaan van de band werd door het departement op 22 oktober, na de aanvankelijke ontkenning, bevestigd. Het onderzoek van justitie was toen dus nog in volle gang. Ik kon me niet voorstellen dat ze daar tijdens dat onderzoek gewoon aan voorbij gegaan zijn. De enige verklaring die ik, voor deze heropening, kon bedenken was dat men klaarblijkelijk over nieuwe aanwijzingen moest beschikken. Ik kon in de verste verte niet bedenken welke nieuwe aanwijzingen dat zouden kunnen zijn. Opheldering vragen aan de minister had geen zin omdat het heel ongebruikelijk is om de kamer te informeren over een lopend justitieel onderzoek. Afwachten dus wat er uit zou komen.

Een deel van de antwoorden meldt het dagblad Trouw al de volgende dag. De reden voor de heropening van het justitieel onderzoek lag volgens persofficier mr. Hartjes in het simpele feit dat het Openbaar Ministerie pas sinds enkele weken over een uitgeschreven versie van de Kustwachtmelding kon beschikken. "Ongeveer half november heeft de officier die opgevraagd. Daar wordt nu naar gekeken. We willen weten of 'er sprake is van onder meer "dood door schuld" of dat er iemand aan te wijzen is door wiens schuld het vliegtuig is verongelukt." Overigens bleek uit datzelfde artikel dat het OM niet alleen interesse had in de bandopname met de melding van de Kustwacht maar ook in de geluidsoptname van een melding van de politie in Almere die veel eerder dan de Kustwacht melding had gemaakt van het feit dat er grote brokstukken van het toestel waren afgevallen. "De agent" zo meldt Trouw "kreeg ongeveer anderhalve minuut later als antwoord dat het vliegtuig op twee motoren zou landen." De band waarop het gesprek staat, is volgens de politie van Almere inmiddels in bezit van de RLD.

Al na een aantal dagen, op woensdag 3 december, komt het OM tot de conclusie dat het aanvullend onderzoek geen strafbare feiten heeft opgeleverd. (Even bericht hierover opzoeken)

Opmerkelijk is vervolgens de mededeling van de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart, precies een week later, dat zij de geluidsband met de daarop

vastgelegde telefonische meldingen al twee weken na de ramp hebben gewist. Het zou hier een routinehandeling betreffen. De opnamen waren niet uitgetypt. Bij de gewiste opnamen zat ook de registratie van het telefoontje van de politie in Almere. (reactie OM)

Al met al wist ik er niet goed raad mee. Ik vond het moeilijk de betekenis van die bandregistraties op hun juiste waarde te schatten. Wat zou er namelijk gebeurd zijn wanneer die mededelingen wel onmiddellijk waren doorgegeven? De verkeersleiding had dan misschien kunnen ingrijpen door de piloot dringend te adviseren niet over de binnenstad van Amsterdam te vliegen wat automatisch tot een andere route had geleid. De crash was misschien niet voorkomen maar de gevolgen hadden minder catastrofaal kunnen zijn. Wat door mijn hoofd bleef spoken was de vraag waarom men zo geheimzinnig deed over die bandjes? Eerst het bestaan ontkennen en ze daarna geheim verklaren. Als een juridisch onderzoek wordt gestart blijkt een deel van het bandmateriaal gewist en desondanks komt het OM tot de conclusie, op grond van niet meer bestaand bewijsmateriaal, dat er geen sprake is van een strafbaar feit. Was hier sprake van kwade opzet of gewoon klungeligheid?

Ik liet me deels overtuigen door het verhaal van Baksteen, Voorzitter van de vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. In de NRC liet hij optekenen dat het niets veranderd had wanneer de RLD de berichten wel had doorgegeven. "De piloot was toen immers al op de hoogte van het feit dat het motorvermogen van enkele motoren was uitgevallen. Het maakt voor de procedure die de piloot moet doorlopen niet uit of het vermogen van de motoren uitvalt, of dat de motoren helemaal van de vleugels separeren. In beide gevallen moet de piloot namelijk exact dezelfde procedure doorlopen. Het zou alleen maar verstorend hebben gewerkt indien de verkeersleiding wél de getuigenverklaringen aan de piloot had doorgegeven." Baksteen had gelijk gezien vanuit de positie van de piloot. Maar voor de mensen op de grond leek het mij van groot verschil omdat je toch geen vliegtuig midden over een stad heen stuurt waar net twee motoren van afgevallen zijn.

gebleven bij 12 12 1992

15-06-1993

Het is dinsdagochtend zeven uur. De radiowekker gaat af en het nieuws van die morgen dringt langzaam tot mij door. Zeiden ze iets over Schiphol en het onafhankelijk onderzoek? Dat bleek juist. In de uitvoeriger berichtgeving na het radionieuws wordt gemeld dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft bevestigd dat het Amerikaanse onderzoeksbureau "RAND Corporation" belast zal worden met de onafhankelijke studie naar de veiligheidsaspecten rond de luchthaven. Meteen daarna komt de mededeling dat President-directeur van Schiphol, de heer Smits, commissaris is bij "RAND". Onmiddellijk wordt de onafhankelijkheid van het onderzoeksbureau in twijfel getrokken. Nog voordat ik uit bed gestapt ben gaat de telefoon, "Radio 1". Of ik het bericht gehoord had en wat mijn reactie is? Ik deel mee dat het mij inderdaad vreemd voorkomt maar dat ik eerst één en ander wil uitzoeken voordat ik reageer. De hoorn ligt amper op het toestel over hij gaat weer over. "Het Parool", gevolgd door de NRC en Radio Noord-Holland. Ik beloof hen terug te bellen wanneer ik meer weet. Eénmaal in de Tweede Kamer bel ik onmiddellijk naar Weck. Hij was in gesprek met de minister maar zou me zo snel mogelijk terugbellen. En dat gebeurt ook, binnen een minuut gaat de telefoon. De reden voor mijn

telefoontje hoef ik nauwelijks uit te leggen. Weck vertelt me dat men bij Verkeer en Waterstaat op de hoogte zijn van het commissariaat van Smits bij RAND. Dat ook nagegaan is of dat commissariaat de onafhankelijkheid van het bureau zou kunnen beïnvloeden. Dat bleek niet het geval. De formele verhoudingen zijn zo dat de Raad van Commissarissen op geen enkele manier invloed kan uitoefenen op de inhoud van een dergelijk onderzoek, laat staan een afzonderlijke commissaris. Zij zijn niet belast met de dagelijkse leiding. Voor leden van de Raad van Bestuur ligt dat uiteraard anders. Ik laat Weck weten toch niet echt gelukkig te zijn met deze ontwikkeling. Allereerst moet het de regering toch veel aan gelegen zijn om elke schijn van partijdigheid vermijden. In de afgelopen weken stond de onafhankelijkheid van de RLD als ter discussie en nu kies je een onderzoeksbureau, bewust een buitenlandse om de onafhankelijkheid zoveel mogelijk te waarborgen, waarbij de baas van Schiphol commissaris is. Daarbij is de redenering dat hij formeel geen invloed kan uitoefenen wat strikt genomen wel zo zal zijn maar hoe zit het informeel? Afgezien van het feit dat de leden van de Raad van Commissarissen de leden van de Raad van Bestuur goed kennen, bestaat er ook een soort afhankelijkheidsrelatie. Weck werpt tegen dat dat formeel niet zo is en feitelijk ook niet zo zal werken. Smits zal er heus wel voor waken dat hij zich op wat voor manier dan ook met dat onderzoek zal gaan bemoeien. Bovendien zijn er buitengewoon weinig bureau's in de wereld die een dergelijk onderzoek kunnen uitvoeren. Ik ben niet overtuigd. Alleen al het feit dat de suggestie gedaan zou kunnen worden dat, ook al bemoeit Smits zich helemaal nergens mee, binnen dat bureau heus wel rekening gehouden zal worden met de belangen van haar commissaris is iets wat de overheid, als opdrachtgever, niet mag overkomen. Alleen al het nieuws dat hierover te maken blijkt toont aan dat je zo'n verwijt moet voorkomen. Het gesprek begint in de buurt te komen van een politieke discussie en daar voel ik buitengewoon weinig voor. Als kamerlid moet je niet de strijd aan willen gaan met een ambtenaar, dat heeft geen zin en het is ook ongepast. Ik weet nu welke overwegingen een rol een rol hebben gespeeld bij het besluit. Ik bedank Weck voor de gegeven informatie en beëindig het telefoongesprek.

In de fractie, die om half elf begint, is zoals altijd het eerste half uur gereserveerd voor de "politieke actualiteit". Mij wordt gevraagd een toelichting te geven op de mogelijke functievermeniging van Smits. Ik geef eerst de feiten weer en kom op basis daarvan tot de conclusie dat het verstandig zou zijn te overwegen het onderzoek aan een ander bureau te gunnen tenzij Smits zelf tot de conclusie zou komen dat het verstandig zou zijn, zijn commissariaat neer te leggen. Het zijn met name collega's de Jong en Melkert die ernstig bezwaar maken tegen mijn conclusies. De Jong betoogd dat de verantwoordelijkheden strikt gescheiden zijn en de kans op beïnvloeding vrijwel uitgesloten. Bovendien kun je dan bijna nooit meer dit soort bureau's een opdracht voor een onafhankelijk onderzoek verstrekken omdat commissarissen juist voor een bedrijf interessant zijn vanwege hun brede maatschappelijke kijk die ze verworven hebben door het uitgebreide netwerk waar ze inzitten. Ik maak een cynische grap door op te merken dat "Arie (de Jong) misschien wel eens de spijker op z'n kop slaat." De grap krijgt weinig waardering. Uiteindelijk besluit de fractie dat de minister eerst maar eens opheldering moet geven voordat we tot conclusies kunnen komen. Melkert merkt nog fijntjes op dat mijn conclusies niet door de fractie worden gedeeld en dus ook niet door de woordvoerder naar buiten gebracht kunnen worden. Pas nadat het fractiebureau (het dagelijks bestuur van de fractie) daar over gesproken heeft kan daar een wijziging in optreden. De voorzitter steunt deze uitleg.

Tijdens de fractievergadering komt mijn medewerker binnenlopen met in zijn hand een copy van een artikel uit "Het Financiële Dagblad." Onder de kop "Smits: geen vertraging Schiphol-projecten" meldt de President-directeur van de luchthaven dat het kabinetsbesluit niet als een vertraging mag worden uitgelegd. "Dat beeld is verkeerd. Er is geen sprake van vertraging, althans niet voor de lopende projecten en de projecten die in voorbereiding zijn. De

mainportstrategie staat in het geheel niet ter discussie. Schiphol heeft overigens niet gemerkt dat de Bijlmer-ramp gevolgen heeft voor de groeicijfers." Smits benadrukt dat het een onafhankelijk bureau moet zijn dat het veiligheidsrapport opstelt. Er zal uit naar voren moeten komen hoe het vliegverkeer rond Schiphol veiliger gemaakt kan worden. Dat is ook de reden waarom we zelf geen opdracht geven voor dit onderzoek maar dat Verkeer en Waterstaat dat doet." Het Financiële Dagblad meldt verder dat Smits dit weeleinde naar de VS gaat om met een gerenommeerd bureau op het gebied van de luchtverkeersveiligheid tot afspreken te komen. De naam van het bureau wil hij nog niet kwijt.

Interview dag er voor

Naam bekend, RAND

Hoezo geen bemoeienis

Hoezo V%W opdrachtgever + Geelhoed

PM VRAGEN-UURTJE 20 NOVEMBER 1992

Maar naar mijn weten hebben we hier nooit antwoord op gekregen. Verder besloot de commissie een brief van de minister over de ramp af te wachten voordat wij overleg met haar zouden voeren. Ook werd besloten om het vanwege de ramp uitgestelde bezoek aan Schiphol in het voorjaar van 1993 plaats te laten vinden. Dezelfde maand was het vertrouwelijke rapport van het ECD-onderzoek klaar. Dit werd pas in september 1993, in hele algemene bewoordingen, aan de Kamer gemeld.

16 november 1992, Extra veiligheidsonderzoek Schiphol

Er komt een extra onderzoek naar de veiligheidsrisico's van de luchthaven Schiphol. Een beslissing over de uitbreidingsplannen van Schiphol zal pas plaatsvinden als dit onderzoek is afgerond. Dat hebben de ministers Maj (verkeer en waterstaat), Alders (ruimtelijke ordening) en Andriessen (economische zaken) maandag in een brief aan de Tweede Kamer laten weten. De ministers willen eerst onderzocht hebben of de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol nog verder kan worden verhoogd. De ramp met het El Al-vliegtuig heeft volgens hen eens te meer tot het besef geleid dat die aan de hoogste eisen moet voldoen.

Het onderzoek wordt in handen gegeven van een internationaal onderzoeksbureau en richt zich op alle fasen in de verkeersafwikkeling. Van de voorbereiding (inchecken, starten), de vlucht zelf tot en met de landing. Daarbij worden ook de gebruikte hulpmiddelen en het handelen van de betrokken mensen en instanties onderzocht.

De besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol zal hierdoor met een halfjaar worden vertraagd. Oorspronkelijk zou de regering in het voorjaar van 1993 met een standpunt komen. De luchthaven Schiphol kondigde een maand geleden al aan onderzoek te zullen doen naar de risico's die omwonenden lopen na uitbreiding van Schiphol. Maar de ministers vinden het beter het onderzoek in handen te geven van een bureau dat niet direct is betrokken bij het luchtverkeer. Volgens een woordvoerder van het ministerie vinden daartoe op dit moment onderhandelingen plaats met een internationaal onderzoeksbureau.

De drie ministers stellen als randvoorwaarde dat eventuele aanbevelingen direct moeten kunnen worden uitgevoerd zonder dat eerst internationale afspraken moeten worden afgewacht. Ook moet het onderzoek aansluiten bij het lopende onderzoek van de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) naar de oorzaak van de vliegcrash.

Het eindrapport zal door een team van luchtvaartdeskundigen worden bekeken voordat het in de zomer van 1993 zal worden aangeboden aan de minister van verkeer en waterstaat.

Al eerder kondigden de drie ministers aan het lopende onderzoek naar de gevolgen van de uitbreidingsplannen van Schiphol te zullen intensiveren. Onderdeel daarvan is de methode die gebruikt wordt voor de berekening van de risico's. De ministers kondigen in hun brief aan de Tweede Kamer aan dat deskundigen -nog voordat er berekeningen zullen worden gemaakt- de rekenmethode zullen bekijken.

In een commentaar op de brief van de drie ministers heeft de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol maandag laten weten volledig in te stemmen met de inhoud daarvan. Het is begrijpelijk en terecht dat er na de ramp met het El Al-vliegtuig in de Bijlmer extra aandacht wordt besteed aan de externe veiligheid van Schiphol, aldus de directie, die de uitkomst van

het onderzoek met vertrouwen tegemoet ziet, omdat Schiphol een veilige luchthaven is en de luchtvaart van oudsher maximale aandacht besteedt aan veiligheid . Wel is de directie van mening dat alle onderzoeken zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd, omdat alle betrokkenen erbij gebaat zijn, dat de besluitvorming over de verdere toekomst van Schiphol kan worden voortgezet en afgerond . De vertraging van zes maanden in de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven is voor de directie niet onaanvaardbaar. De directie toonde zich verheugd over het feit dat in de brief is aangegeven dat alle partners onverkort vasthouden aan de dubbele doelstelling van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, te weten: de verdere ontwikkeling van Schiphol tot mainport en de verbetering van het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven".
bron ANP

18 november Partijbijeenkomst in de Nieuwe Stad, Ganzenhoef 12, 'Hoe verder na de vliegcrash?' > Els Verdonk.

In december waarschuwde ik Vincent Dekker voor een eventuele 'hinderlaag' van verkeerde informatie. Ik had tijdens een gesprek met de minister en haar voorlichtster iets gehoord over de onbetrouwbaarheid van Dekker en dat ze hem hierop nog wel eens zouden pakken. Aan de hand van deze vage aanwijzing adviseerde ik Vincent om al zijn informatie zeer nauwkeurig te controleren. Een klein foutje en zijn reputatie zou in het geding komen. De journalist van Trouw had het vermoeden dat hij afgeluisterd werd. Ik vroeg aan mijn fractiegenoot Piet Stoffelen (binnenlandse zaken en de veiligheidsdienst) of hij hier iets vanaf wist. Het leek Stoffelen erg onwaarschijnlijk dat een journalist in Nederland zou worden afgeluisterd.

pm; Zichtbaar zijn van de motoren

10 december; band El Al? Zie onder?

In januari 1994 verscheen wederom een groot artikel van de hand van Vincent Dekker in Trouw waarin hij kritiek uitte op het onderzoek naar de crash en de foutieve informatie van de overheid. De verhalen van ooggetuigen kwamen niet overeen met de officiële lezing. Het ging hier om de route die was gevlogen. Volgens de ooggetuigen, waaronder politiemensen uit Naarden, Almere en Huizen, had het El Al-toestel een andere route gevlogen dan de RLD-versie. Ook was het afvallen van de motoren meteen doorgebeld aan de kustwacht in IJmuiden en bekend bij Schiphol. Tevens was er twijfel over een tekst van 'persoonlijke aard' die de bemanning vlak voor het neerstorten in het Hebrueuws tegen elkaar had gezegd. Minister Maij-Weggen twee dagen later met een schriftelijke uitleg over de tekst aan de vaste commissie voor V&W. De als persoonlijk aangeduide tekst luidde 'Trek alle flaps in, trek alle flaps in, doe het landingsgestel uit.' In de bijlage van de brief van de minister zat een nieuwe voortgangsrapportage over het onderzoek door de heer Wolleswinkel.

11 januari Werkbezoek van de PvdA aan Amsterdam

De kans voor 35 jonge illegale Westafrikanen om alsnog op de zogenaamde Kosto-lijst te worden geplaatst, is nihil. Dat werd maandagmiddag duidelijk uit opmerkingen van wethouder volkshuisvesting L. Genet. De groep claimt dakloos te zijn geworden door de vliegcrash van 4 oktober, maar kan dat niet bewijzen. Sinds ruim twee maanden bivakkeren ze in buurtcentrum Gem, op enkele honderden meters afstand van de rampflats.

De onheilsboodschap voor de Westafrikanen bracht Genet maandag tijdens het werkbezoek dat de PvdA-bewindslieden Kok, Alders en Wallage met een aantal kamerleden en de partijvoorzitters Rottenberg en Vreeman aan Amsterdam brachten.

We hebben het onderste uit de kan gehaald, maar als 't er niet in zit, dan zit 't er niet in, aldus de wethouder, die stelde dat de enige weg die de Westafrikanen overblijft, die van de officiële aanvraag tot legalisering is. Wordt die niet gehonoreerd, dan riskeren ze uitzetting. De Bijlmermeer was slechts een van de plaatsen waar de PvdA acte de presence gaf. Vice-premier Kok liet zich rondleiden bij de fabriek van Werkspoor RMO services bv, kamerlid Netelenbos sprak over ouderen met een delegatie van de ANBO en partijvoorzitter Vreeman wist zich tijdens een tramritje veilig door het gezelschap van het Amsterdamse raadslid Annemarie Grewel.

Minister Alders en de kamerleden Apostolou en Van Nieuwenhoven werden in de Bijlmermeer

voornamelijk geconfronteerd met de naweën van de vliegcrash. Op een steenworp afstand van de vernietigde flats poogden de parlementariërs hun gastheren en -vrouwen te verstaan boven het lawaai van de overgierende vliegtuigen heen.

Problemen genoeg, zo bleek. De nazorg voor de slachtoffers van de ramp wordt bedreigd door de bureaucratische opstelling van de gemeentelijke sociale dienst, vertelde mevrouw H. Abrahams die zich als deskundige namens de kerken met de nazorg voor de slachtoffers bezighoudt. Zo lopen de leiders van de zogenaamde landenteams - werklozen die zich bezighouden met de nazorg voor bepaalde nationaliteiten - het risico hun uitkering kwijt te raken doordat ze te lang vrijwilligerswerk doen. Het sein voor Alders, Apostolou en Van Nieuwenhoven om overeind te veren. Wethouder Genet moest met het schaamrood op de kaken bekennen van niets te weten.

bron ANP

18 januari gesprek met Vincent Dekker

In het eerste jaar na de ramp ben ik een aantal keren in de Bijlmer geweest (archief NOS-journaal, Tim Dekkers), onder andere naar aanleiding van een brief van Henk van der Belt in mei 1993.

In de fractiegroep verkeer en waterstaat werd gediscussieerd over het onderzoek. Ook speelde de vraag wie woordvoerder werd op de Bijlmercrash? De woordvoerder rampenbestrijding? Of een woordvoerder verkeer en waterstaat en zo ja, wie? Ondanks de onduidelijkheid ging ik gewoon door, misschien een beetje tegen de afspraken in. Maar als Kamerlid uit Amsterdam en algemeen woordvoerder voor verkeer en waterstaat voelde ik mij nauw betrokken bij de ramp. Arie de Jong had tot dat moment min of meer het woord gevoerd. Hij was bij het bureau Vooronderzoek geweest en tot de conclusie gekomen dat alles in orde was. Daar verschilden wij van mening. Tijdens de discussie in de fractiegroep riep Arie dat ik Ludlum was. In ieder geval werd afgesproken dat ik de woordvoering op het onderzoek zou doen. Verder was het afwachten tot het onderzoeksrapport uitkwam, in de veronderstelling dat alles goed uitgezocht werd. Achteraf is dit mij ook aan te rekenen.

In februari stelde Sipkes (GroenLinks) vragen aan staatssecretaris Kosto over de illegale slachtoffers van de Bijlmercrash. Sipkes maakte zich ongerust om een gevangengenomen Turk, die zich had gemeld als slachtoffer van de ramp. Volgens Kosto ging het hier om een man die niets te maken had met de ramp en dus niet in aanmerking kwam voor de zogenaamde Kosto-lijst. Deze lijst bevatte 157 namen van vermeende Bijlmercrashslachtoffers die in procedure waren voor een vergunning tot verblijf. Burgemeester Ed van Thijn had vlak na de ramp toegezegd dat vermeende illegale slachtoffers van de ramp zich konden melden zonder het gevaar te lopen te worden uitgezet.

3. DE EERSTE VRAAGTEKENS BIJ HET ONDERZOEK

Op 16 september 1993 opende Trouw met de kop 'El Al-jumbo 'vliegende chemiefabriek'. Vincent Dekker interviewde in juli de voorzitter van de RvdL, mr. G. W. M. Bodewes, vice-president van de arrondissementsrechtbank in Den Haag. In dit gesprek maakte Bodewes per ongeluk een opmerking over 'een vliegtuig met gevaarlijke spullen'. Dit was voor Dekker de aanleiding om verder te gaan zoeken. Via het stadsdeel Zuidoost kwam de journalist in het bezit van de gevaarlijke stoffenlijst, de notoc. Zo was het artikel ontstaan. Tot dat moment bestond de 'officiële' lading uit elektronica, motoronderdelen en parfum. Maar op de Notoc stonden nog veel meer giftige spullen. Als gevolg van het ongeluk moest de grond op de rampplek voor een tweede keer worden afgegraven. In 1992 werden al duizenden tonnen vervuilde grond afgevoerd. Aan de hulpdiensten op de rampplek werd op 4 oktober via Schiphol doorgegeven dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord zaten. In een voorlopig rapport over het bodemonderzoek bij de flat Groeneveen stond dat bepaalde stoffen gezondheidsrisico's veroorzaakten. Hierdoor was een nieuwe bodemsanering noodzakelijk. 'Een art van het AMC in de Bijlmer zegt dat het nu, bijna een jaar na de ramp, bijna niet meer te achterhalen zal zijn, of klachten van omwonenden en hulpverleners indertijd veroorzaakt zijn door de lading.'

Nadat ik contact opnam met Dekker vertelde hij hoe hij aan zijn verhaal was gekomen. Dit gaf voor mij aanleiding om schriftelijke vragen in de Tweede Kamer te stellen. Het ging mij voornamelijk om de gevolgen voor de volksgezondheid. El Al ontkende op dezelfde dag via een persbericht de aantijgingen van Trouw.

Vragen van het lid Van Gijssel (PvdA) over mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de El Al-Boeing. (Ingezonden 17 september 1993)

1. Bevatte de El Al-Boeing die vorig jaar oktober in de Bijlmer is verongelukt, grote hoeveelheden brandbare en gevaarlijke stoffen?
2. Zo ja, welke stoffen, in welke hoeveelheden, waren aan boord?
3. Is de burgemeester (als hoofd van het crisisteam) en of de commandant van de brandweer in de uren na de ramp door de luchtvaartautoriteiten meegedeeld dat het betreffende vliegtuig géén gevaarlijke stoffen aan boord had?
4. Waarom is er op de 4^{de} en 5^{de} oktober vanaf gezien om de burgemeester en/of commandant op de hoogte te stellen van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen?
5. Heeft er later alsnog een melding bij het gemeentebestuur plaatsgevonden? Zo ja, waarom heeft een dergelijke melding alsnog plaatsgevonden?
6. Bestond er, na het neerstorten van de Boeing, gevaar voor de volksgezondheid die direct herleidbaar is tot de lading van het toestel?
7. Bestaat er nog steeds gevaar voor de volksgezondheid, hetzij door nog ter plekke aanwezige stoffen, hetzij voor mensen die tijdens of direct na de ramp daar ter plekke aanwezig zijn geweest?
8. Indien er geen gevaar voor de volksgezondheid bestaat; hoe is dit aangetoond?
9. Wordt de grond ter plekke wederom afgegraven en zo ja, welke redenen bestaan daarvoor?

Binnen drie dagen waren de antwoorden van de minister van verkeer binnen. Dit was bijzonder snel. Normaal stond voor de antwoorden op schriftelijk vragen een periode van drie weken, maar uitzonderingen waren mogelijk.

Antwoord van minister Maij-Weggen (verkeer en waterstaat). (ontvangen 20 september 1993)

1. De verongelukte El Al-Boeing bevatte in de brandstoftanks circa 75 ton kerosine, hetgeen een brandbare stof is, alsmede circa 10.000 kilo bruto lading welke in het luchtvervoer als gevaarlijke stof wordt aangemerkt. De netto lading gevaarlijke stof wordt geschat op 6,5 ton netto. De totale lading bedroeg bruto 114,7 ton, zie bijlage 1 [De notoc].
2. Cosmetics vertegenwoordigden het grootste deel van de lading aan gevaarlijke stoffen. (ruim driekwart van het brutogewicht) Aan boord waren onder andere stoffen zoals lijmen, spuitbussen, verfstoffen en bijtende stoffen. In een bijlage treft u een specificatie aan van de gehele lading van het verongelukte vliegtuig. Voor zover er bij vervoer door de lucht sprake is van het transport van brandbare en gevaarlijke stoffengelden hiervoor internationaal vastgestelde normen en regels (ICAO). In het onderhavige geval werd aan deze regels geheel voldaan. Gegevens in deze zijn verzameld door het directoraat-generaal RLD samen met de dienst luchtvaart van de rijkspolitie en in latere instantie ook de ECD. Van onregelmatige handelingen in dit verband is niet gebleken.
3. Onmiddellijk na het ongeval heeft de brandweer van Schiphol aan de Amsterdamse brandweer mededelingen gedaan met betrekking tot de lading. Kernpunt hiervan was dat de lading van het toestel, mede in relatie tot de hoeveelheid brandstof aan boord, niet van dien aard was dat deze

relevant was voor blus- en bergingswerkzaamheden. Er waren geen radioactieve, dan wel extreem gevaarlijke stoffen aan boord. Mij is niet bekend of de Amsterdamse brandweer deze informatie direct ter kennis van de burgemeester en/of commandant heeft gebracht. De brandweer van Schiphol heeft de informatie zoals gebruikelijk verkregen bij de onderneming die de afhandeling voor El Al verzorgt en die optreedt voor El Al. De onderneming heeft daarbij de ladingslijsten gehanteerd. Een luchtvaartmaatschappij is verplicht de desbetreffende gegevens beschikbaar te hebben en zondig beschikbaar te stellen. Ook de rijkspolitie dienst luchtvaart is ingelicht omtrent de aard van de lading. Deze dienst heeft gedurende de eerste maanden van het onderzoek deel uitgemaakt van het onderzoeksteam. Tenslotte wijs ik u erop dat de primaire verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding binnen de gemeente Amsterdam en niet bij het ministerie van verkeer en waterstaat berust. Het onderzoek naar de oorzaak en toedracht van het luchtvaartongeval wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de Raad voor de luchtvaart.

4. Zoals uit de beantwoording van vraag drie valt af te leiden is de gemeente Amsterdam ingelicht over de aard van de lading. Van vermeend verzwijgen van informatie over de lading is geen sprake.
5. Met het gemeentebestuur is van de zijde van het ministerie van V&W geen contact geweest over deze kwestie. Afgezien van de verantwoordelijkheidsvraag (zie antwoord 3) was daarvoor ook geen specifieke aanleiding. Wel is in april 1993 in verband met het bodemonderzoek de volledige ladinglijst ter beschikking gesteld aan de milieudienst van de gemeente Amsterdam.
6. Neen. Bij de bestrijding van de ramp konden de betrokken diensten in redelijkheid aannemen dat er geen volksgezondheidsrisico's in relatie tot de lading aanwezig waren, met uitzondering van de risico's die aan een grootschalige vliegtuigbrand verbonden zijn.
7. zie 8
8. Volgens informatie die ik heb gekregen van een functionaris van de milieudienst van het stadsdeel Zuidoost van de gemeente Amsterdam leveren de effecten van de berokken lading thans geen gevaar op voor de volksgezondheid. Ik zal nadere informatie laten opvragen bij de verantwoordelijke autoriteiten van de gemeente Amsterdam.
9. Voor wat betreft de bodemverontreiniging mag ik u verwijzen naar bijgaande samenvatting van het stadsdeel Zuidoost van 17 mei 1993. Over de vraag of er sprake is van hernieuwde afgraving verwijs ik u naar de bevoegde diensten van de gemeente Amsterdam.

Deze antwoorden van minister Maij-Weggen waren voor mij niet bevredigend. De minister stelde dat alles was gecontroleerd en dat er geen gevaar voor de volksgezondheid bestond. Ik had een onderscheid aangebracht tussen de gevaarlijke stoffen aan boord (vragen 2 en 3) en het gevaar voor de volksgezondheid van de lading (vraag 6). Het antwoord luidde dat geen radioactieve of extreem gevaarlijke stoffen aan boord waren. De volledige ladinglijst was beschikbaar gesteld aan de milieudienst Amsterdam en volgens een functionaris van deze dienst leverde de lading geen gevaar op. In de bijlage van het stadsdeel Zuidoost stond dat de bodem behoorlijk verontreinigd was, dat dit geen gevaar opleverde maar dat aanvullend onderzoek uitgevoerd werd. De noodzaak voor verder onderzoek, in samenhang met het artikel in Trouw, voedde toch mijn twijfels. Wat moest ik hier mee doen? Na overleg met collega Frits Castricum, adviseerde hij mij om minister Hans Alders van milieu te bellen. Die moest ook op de hoogte zijn en kon als partijgenoot misschien iets meer vertellen.

Alders, minister van VROM, zat in de auto op weg naar de ministerraad toen ik hem te pakken kreeg. Ik legde hem mijn probleem voor. Hij stelde voor dat ik gelijksoortige vragen aan hem zou stellen, dan kon hij tenminste antwoord geven. Op 24 september 1993 stelde ik tien schriftelijke vragen over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de ramp-Boeing en de eventuele gevaren voor de volksgezondheid. Naar aanleiding van de antwoorden van Maij-Weggen vroeg ik ook of een onderscheid was gemaakt tussen radioactieve, extreem gevaarlijke en overige gevaarlijke stoffen.

pm; Notoc Zuidoost: artikelen 14 t/m 17 niet aanwezig 'omdat de fax bij het stadsdeel had gehaperd', aldus Fokko Lieben.

Op een tip van Jan Schaefer bracht ik op 27 september een bezoek aan de heer Van der Maat van Dangerous Goods Management (DGM) op Schiphol. Jan was benaderd door iemand van DGM met de mededeling dat ik op het gebied van de gevaarlijke stoffen er helemaal naast zat. Dit naar aanleiding van mijn vragen aan Maij-Weggen op basis van het artikel van Dekker en het rapport van de RIVM. Hij had al een gesprek geregeld en daar was geen ontkomen aan, typisch Schaefer. Op Schiphol

kreeg ik een uitgebreide uitleg over de dangerous goods; wat het inhield en hoe het verpakt was, al dan niet crashbestendig. Toen begon het te dagen dat de term 'gevaarlijke stoffen' in de luchtvaart alleen gold voor het toestel. Wat de stoffen op de grond voor omwonenden en hulpverleners voor gevaren opleverden was niet bekend. Dus DGM kon voor het luchtvaartgedeelte van de dangerous goods wel stellen dat alles in orde was, maar niet over de gevolgen op de grond. Toch werd gesteld dat er geen gevaar voor de volksgezondheid kon zijn.

Van Frits Castricum kreeg ik op 6 oktober te horen dat plaatsvervangend directeur van de Rijksverkeersinspectie hem had gesproken. Deze man had tegen Castricum gezegd: 'Zeg tegen Rob dat hij door moet vragen over de lading, het klopt niet.' Wat hij hiermee bedoelde wist Frits ook niet, maar de mededeling op zichzelf was belangrijk genoeg.

Brandweerman Vervoort vertelde op 30 september in Trouw dat hij op 6 oktober de cockpit voice recorder in handen heeft gehad en in een container had gegooid. Pas nadat na weken een opsporingsbericht voor de CVR in de media kwam was Vervoort bewust van zijn handelen die dinsdagochtend. Hij belde meteen de RLD. Een RLD-er suggereerde dat het misschien de flight data recorder betrof, die wel was gevonden. Maar Vervoort was zeker van zijn zaak. Hierop stuurde de RLD een slechte kopie van een foto van de FDR naar de brandweerman op. Het antwoord van Vervoort was negatief op de vraag of hij op die kopie de CVR herkende. Hiermee hield het onderzoek van de RLD op. Trouw schreef verder dat op de woensdagmiddag na de ramp verwarring was ontstaan nadat een hulpverleenster 'vier keurig geklede heren in een grijze stationcar' had gezien met een oranje-rood gekleurde kist. Diezelfde dag werd volgens de hoogste baas van de RLD, de heer Weck, de FDR gevonden in de Bijlmermeer en trok brandweercommandant Ernst zijn verklaring in dat beide zwarte dozen waren gevonden. De hulpverleenster herkende later de FDR als 'de kist' die de vier heren hadden ingeladen. De officiële versie stelde dat de FDR in een container op Schiphol was aangetroffen.

Om opheldering te krijgen stelde ik schriftelijk vragen aan de minister van verkeer. Zij had de vooronderzoeker om antwoord gevraagd. Die stelde dat de brief van de heer Vervoort in behandeling was genomen. Het bureau Vooronderzoek had twee foto's, van de CVR en van de FDR, naar de brandweerman opgestuurd. Vervoort had geantwoord dat hij niet de FDR maar waarschijnlijk wel de CVR in handen had gehad. Maar aangezien de CVR niet in één van de containers was aangetroffen had men van verder verhoor afgezien. Vier dagen later kwam een nader antwoord van minister Maij-Weggen binnen. Abusievelijk was gemeld dat ook een foto van de CVR was opgestuurd. Dit was niet het geval. Vervoort ontving alleen een kopie van de FDR, maar volgens de minister had hij de CVR wel al op tv en op het mededelingenbord bij de brandweer gezien. De heer Vervoort kon nog wel gehoord worden door de Raad van de luchtvaart, maar dit is nooit gebeurd. Een typisch voorbeeld van de het onderzoek naar de Bijlmerramp. Iemand claimde de CVR, cruciaal voor het onderzoek, gevonden te hebben. BVO stuurde een foto van de FDR. De brandweerman herkende hierin niet de CVR. Daarbij was de CVR nooit gevonden. Dus, einde onderzoek.

Als gevolg van de bodemonderzoeken door Omegam in Amsterdam Zuidoost werd op 12 oktober bekend dat in de El Al-jumbo 380 kilo verarmd uranium³ als conragewicht aanwezig was. In Trouw verscheen op 13 oktober een artikel over deze vondst en de verschillende reacties van betrokken organisaties en deskundigen. Volgens de stichting LAKA, een landelijk documentatie- en onderzoekscentrum op het gebied van kernenergie, bestond een gevaar voor de volksgezondheid bij inademing van stofdeeltjes. Deze stichting baseerde zich hierbij op rapporten van het Amerikaanse leger. Deskundigen van het Energie Centrum Nederland, ECN, vonden de gezondheidsrisico's verwaarloosbaar klein. Het ministerie van verkeer wist te

³ ECB (pag. 193 ev): Hoog soortelijk gewicht, negen keer zwaarder dan metaal, compact. 282 kilo aan boord, 130 kilo gevonden (2x 45kg vlak na ramp, 3 kg op Top/Noodstort in 1993 en 37 kg bij hangar 8 in 1994), 152 kilo kwijt. Smeltpunt 1132° C; ook hier beneden kan oxidatie optreden.

melden dat reststukken van de contragewichten waren geborgen, maar niet hoeveel. In ieder geval stond het antwoord van Maij-Weggen dat 'geen radioactieve, dan wel extreem gevaarlijke stoffen aan boord' waren hierdoor in een ander daglicht.

Het gevaar van de 380 kilo verarmd uranium die het toestel als ballast aan boord had voor de volksgezondheid, werd tijdens de bijeenkomst in zuidoost sterk gerelativeerd. Volgens eens verklaring van A. Keverling Buisman, stralingstechnoloog van het ECN in Petten, is in aanraking komen met verarmd uranium net zo gevaarlijk als contact hebben met lood. Het risico van inademen van deeltjes uranium is zeer klein, aldus Keverling Buisman. Zelfs bij het neerstorten van een toestel blijft het uranium waarschijnlijk intact.
bron ANP

pm; 14 oktober 1993

Wolleswinkel gaf tijdens een openbare zitting een presentatie van de resultaten tot dan toe uit het vooronderzoek. Voor het eerst werd voor mij, voor de bewoners en voor Ronald Jansen, voorzitter van de deelraad Zuidoost, duidelijk dat het onderzoek niet 'breed' wordt uitgevoerd. Alleen het technisch onderzoek werd gedaan. En de vele niet technische vraagtekens, waarvan wij dachten dat die uitgezocht zouden worden, bleven dus liggen.

Tijdens de eerste **openbare getuigenverhoren** van de Raad voor de Luchtvaart (hoorzitting 14-10-1993?) sprak ik met bewoners. Ik was daar aanwezig uit nieuwsgierigheid.

De antwoorden van minister Alders arriveerden op 5 november en brachten mij in verwarring. Aan de ene kant kwamen een aantal antwoorden niet overeen met die van Maij-Weggen. Aan de andere kant bevatte de reactie van Alders ook geruststellende woorden. Er was geen gevaar voor de volksgezondheid vlak na de ramp als gevolg van de lading of kerosine. In tegenstelling tot de antwoorden van Maij-Weggen schreef Alders: wel radioactieve stoffen (verarmd uranium) aan boord, 385 kg waarvan 112 kg was gevonden en op 12-02-1993 afgevoerd. Deskundigen van het ECN en de GG&GD achtten de chemische effecten van verarmd uranium schadelijker dan de radioactieve effecten. Amerikaanse bronnen gaven aan dat er wel risico's voor de gezondheid aanwezig konden zijn. In elk geval kon Alders niet aangeven welke schade was opgetreden omdat niet bekend was welke doses eventueel zijn ingeademd en door wie. Maar het antwoord van Maij-Weggen, dat er geen gevaar voor de volksgezondheid bestond, klopte dus niet.

Uit het rapport van de RIMH, regionale inspectie milieuhygiëne (als bijlage bij de antwoorden), bleek dat men bij de bodemonderzoeken niet naar resten van verarmd uranium had gezocht. Daarbij werd de voorzitter van het stadsdeel Zuidoost als deskundige op het gebied van uranium opgevoerd. Hij had gesteld dat het uranium geen gevaar voor de volksgezondheid had opgeleverd en werd gesteund door het ECN en de GG&GD. Het stralingsniveau was te laag. Over de stofdeeltjes konden geen uitspraken worden gedaan omdat men niet wist of en door wie die deeltjes ingeademd konden zijn. Verder stelde minister Alders het volgende: sommige stoffen in het grondwater hadden bij langdurige blootstelling giftige en kankerverwekkende eigenschappen en konden een direct gevaar opleveren. Maar omdat in het getroffen gebied geen waterleidingbuizen liepen was er geen direct gevaar voor de volksgezondheid. Uit metingen tijdens de ramp was bovendien gebleken dat geen grote hoeveelheden bijzondere verbrandingsproducten aanwezig waren. Op grond van deze drie argumenten werden blijvende effecten als gevolg van het verbranden van de lading van het vliegtuig niet verwacht, aldus Alders.

Maar in de antwoorden van de minister stond dat de deelraad de saneringsmogelijkheden nog onderzocht. En volgens het rapport van de RIMH deed het RIVM nog onderzoek naar de 'uraniumproblematiek'. Ook schreef Alders: 'Er is geen onderzoek geweest dat heeft "aangetoond" dat er geen gevaar voor de (volks)gezondheid van de mensen die tijdens of direct na de ramp ter plekke aanwezig waren bestaat.' Wat moest ik hier nu mee? Afwachten maar.

Persbericht VROM

In een persverklaring van LAKA van 25 november stond dat op 12 oktober de stralingsdeskundige van het ECN, de heer Keverling Buisman had geschreven: 'De inhalatierisico's moeten dan ook klein worden geacht. Laka was het hier niet mee eens. De stichting onderzocht al sinds 1991 de civiele en militaire toepassingen van verarmd uranium en Amerikaanse bronnen stelden dat verarmd uranium wel degelijk gezondheidsrisico's met zich meebracht. In zijn antwoorden bevestigde minister Alders dat 273 kilo nog niet was geborgen. (Persbericht stelt ook: op 11 oktober liet woordvoerder V&W al weten dat "zwartgeblakerde reststukken van contragewichten" zijn geborgen.)

Op dezelfde dag was ik aanwezig bij een bijeenkomst van het Klankbord, een groep bewoners in Zuidoost. Deze groep was bijeengekomen op initiatief van Andre Bos en wilde met een groot aantal genodigden praten over de problemen die zij hadden ondervonden als gevolg van de vliegcrash van 4 oktober 1992. De eerste ziektebeelden kwamen pas in augustus en september 1993 naar voren en vanwege alle berichtgeving over verarmd uranium en de lading begonnen de getroffen een verband te leggen met de El Al-jumbo. De opkomst van buitenaf was niet erg groot. Samen met ongeveer vijftien bewoners begonnen we een discussie over wat aan de problemen gedaan kon worden. Mijn advies was om een huisarts in te schakelen, alles goed te inventariseren en alles op een rijtje te zetten. Ik begreep wel dat deze mensen hun probleem bij de politiek wilden neerleggen, maar zonder concrete gegevens kon ik ook weinig doen. Wel heb ik de financiële en gezondheidsproblemen direct doorgegeven aan minister Maij-Weggen. Zij beloofde het uit te laten zoeken. Later werd ik hierover teruggebeld door Fokko Lieben, secretaris generaal van het ministerie van verkeer en waterstaat. Hij vertelde dat hij wel contact op zou nemen met het ministerie van volksgezondheid. Over dit contact met VWS of over het inschakelen van een huisarts door de bewoners vernam ik vervolgens niets meer.

Op 24 februari 1994 werd het rapport van de Raad van de luchtvaart aan de Tweede Kamer aangeboden (**geheime delen** van het rapport?). Mijn reactie in de pers de volgende dag was dat nog veel vragen onbeantwoord bleven. Ik vond dan ook dat de minister niet een jaar mocht wachten met een reactie. In de commissie voor verkeer werd afgesproken om te wachten op deze reactie van de minister.

Ex-vrijwillig brandweerman Carel Boer kwam in maart 1994 bij mij met zijn verhaal over zijn gezondheidsklachten. Sinds een jaar ging hij naar het VU ziekenhuis met problemen aan zijn longen (benauwdheid) en zijn rug, vermoedelijk vanwege zijn nieren. Een GG&GD medewerker had tegen hem gezegd dat er geen risico's voor de volksgezondheid waren en dat daarom geen gezondheidsonderzoek nodig was. Volgens de heer Boer klopte dit alles niet. Zijn theorie was dat 2500 a 3000 kilo verarmd uranium op Schiphol aan boord was gegaan ter compensatie van de uitgeladen vracht. Dit was een belangrijke oorzaak van de gezondheidsklachten bij brandweer, politie en de bewoners. Ook klopte volgens de vrijwilliger de ladingspapieren niet en had de Boeing wapens en munitie aan boord. Daarnaast hebben de hulpverleners een vergoeding gekregen waarover ze inkomstenbelasting moesten betalen en kon de heer Boer zijn ziekte- en ander kosten niet vergoed krijgen bij binnenlandse zaken omdat burgemeester Van Thijn geen rampverklaring had afgegeven. Ik adviseerde hem om het allemaal eens op papier te zetten en een brief te sturen aan de voorzitter van de commissie voor verkeer en waterstaat.

Via de commissie voor verkeer vroegen wij minister Maij-Weggen vervolgens om een reactie. Haar antwoord kwam bijna twee maanden later en ging alleen over de lading en de ballast. Niets over de gezondheidsproblemen of een eventueel gezondheidsonderzoek. Er bevond zich geen munitie aan boord van het toestel. De ladinglijsten van het toestel waren 'voor vertrek van Schiphol door de economische controle dienst van het ministerie van economische zaken gecontroleerd.' Het ging om 'uitrusting voor militair geschut'. De papieren waren aanwezig en beschikbaar gesteld aan de gemeente voor onderzoek naar gezondheidsaspecten en bodemvervuiling. Met betrekking tot de ballast had de heer Boer het mis, aldus de minister. Bij het beladen van vliegtuigen werden geen ballastblokken gebruikt, maar

werd de lading in het vrachtruim verplaatst. Wel was 385 kilo verarmd uranium in de vleugels en de staart aanwezig als contragewicht.

In augustus 1994 was het onderzoek van het stadsdeel Zuidoost naar de gevolgen voor de bevolking en het milieu van het verarmd uranium afgerond. Het onderzoek had plaatsgevonden in samenwerking met de RLD, het ECN, de Milieudienst Amsterdam, de GG&GD, Omegam en Stedelijk Beheer. In de eindrapportage viel te lezen dat 390 kg verarmd uranium aan boord had gezeten. Direct na de ramp werd door de RLD en de KLM 112 kg geregistreerd en afgevoerd. Als gevolg van de commotie in oktober 1993 is op verzoek van het stadsdeel nog eens gekeken door de RLD en werd in februari 1994 nog 48 kg gevonden bij hangar 8. In de 2500 ton grond die verwerkt is na de ramp is slechts 3 kg verarmd uranium teruggevonden. In totaal werd dus 163 kg gevonden en kon 227 kg niet getraceerd worden. Door deskundigen van de RLD werd een nader onderzoek naar eventuele 'fall-out' zinloos geacht. Waarschijnlijk was het uranium '(per abuis)' op de stortplaats Nauerna terechtgekomen. Opgraven en onderzoeken behoorde 'niet tot de technisch- reële mogelijkheden'.

De GG&GD Amsterdam voegde eind augustus nog een rapport toe over de uitslag van het door het stadsdeel gevraagde onderzoek naar de relatie tussen gezondheidsklachten en de Bijlmervliegramp. De conclusie was dat, in overleg met huisartsen, geen relatie werd gevonden vanwege een grote diversiteit aan klachten. Bij de bedrijfsartsen van de politie, de brandweer en de GG&GD waren geen klachten binnengekomen als gevolg van vliegramp. Daarbij had, op basis van de opgave El Al, de lading van het vliegtuig geen betekenis voor de giftigheid van eventuele verbrandingsproducten. Ook was het onwaarschijnlijk dat bewoners bloot waren gesteld aan verarmd uranium (U-235). De eindconclusie luidde: 'Nader onderzoek achten wij niet zinvol.'

Dit rapport van de GG&GD werd gebruikt (en als bijlage toegevoegd) bij de beantwoording van de vragen van collega Stellingwerf (RPF) in september 1994 over het verarmd uranium. Hij stelde vragen over de gezondheidsrisico's en over Amerikaanse rapporten naar aanleiding van een artikel in Trouw, halverwege september. Eerst kwam een antwoord van de minister van verkeer dat, mede namens de minister van binnenlandse zaken, meer tijd nodig was. Op 1 november kwam het definitieve antwoord: 222 kg van de 385 kg was nog niet gelokaliseerd. Het stadsdeel Zuidoost stelde in haar rapport dat in het rampgebied geen verarmd uranium meer aanwezig was. Het ECN, middels een rapportje van twee pagina's van de heer Keverling Buisman, en het rapport van de GG&GD stelden dat er geen gevaren voor de volksgezondheid waren en werden als bijlagen meegestuurd. Voor antwoord op de vraag of uit de Amerikaanse legerrapporten gezondheidsrisico's naar voren kwamen verwees de nieuwe minister voor verkeer Annemarie Jorritsma (VVD) naar het rapport van het ECN en naar de antwoorden van minister Alders (VROM) aan Van Gijssel op 05-11-1993. Hoe deze berichten zich verhielden met het antwoord van Maij-Weggen dat 'geen radioactieve stoffen aan boord' waren stelde Jorritsma dat dit antwoord betrekking had op mededelingen aan de Amsterdamse brandweer over de lading. Het antwoord hierop was ontkennend.

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Het was een prachtige herfstdag, de hemel strak blauw, een iets te harde wind. Ook al was deze zondag bijna aan zijn einde, in de Amsterdamse straten speelden de kinderen nog volop buiten. Schuin tegenover het hoofdbureau van politie, aan de Lijnbaansgracht, stond tot ver in de jaren tachtig een dropfabriek. Het hele complex was omgebouwd tot een groot aantal luxe appartementen. Aan het eind van de zomer van 1992 had Miek Faes, onze voormalige buurvrouw uit de Woestduinstraat, haar intrek in één van die appartementen genomen. Samen met Irene en onze pasgeboren dochter Mindel waren we bij haar op bezoek toen haar dochter vanuit Londen belde. Of we het al wisten? Er was een Boeing op de Bijlmermeer gestort. Ze had beelden gezien op CNN, hele flats stonden in brand. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving en beelden. De verbijstering trok door het hele lichaam. Na de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Irene vroeg me wat ik dacht daar onder deze omstandigheden te kunnen doen. "Ik geloof niet dat men daar nu op jouw aanwezigheid zit te wachten." Ze had gelijk. Het belangrijkste was eerst de opvang van de slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Voor overleg belde ik Thijs Wöltgens, de voorzitter van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer, thuis in Kerkrade. Daar werd, zoals wel vaker, de telefoon niet beantwoord. Dan maar **Ben Heinrichs**, onze voorlichter. Hij ging er vanuit dat we Thijs vanavond niet meer zouden kunnen bereiken. "We kunnen op dit moment toch niets doen, laten we morgenochtend, zo vroeg mogelijk, contact met elkaar opnemen." In het NOS-journaal van 23.00 uur kwamen alle grote politieke partijen met een officiële reactie, behalve de Partij van de Arbeid. "De PvdA-fractie was vanavond voor commentaar niet bereikbaar."

De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vliegramp in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vliegramp. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die

uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat. De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.
bron ANP

De volgende ochtend kreeg ik Wöltgens eindelijk aan de lijn. Het leek ons verstandig om zo snel mogelijk, na overleg met Felix Rottenberg, met onze partijgenoten in Amsterdam na te gaan op welke wijze, vanuit de landelijke politiek, ondersteuning geboden kon worden. Verder bespraken we hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan. In de loop van die ochtend gaf minister Majj-Weggen samen met de top van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) in Hoofddorp een persconferentie. Kort zette ze de dramatische gebeurtenissen van de avond daarvoor uiteen, om vervolgens het woord te geven aan de directeur-generaal van de RLD, Jan Willem Weck. Hij verklaarde dat "zowel de autoriteiten op Schiphol als de RLD-mensen zeer adequaat gehandeld hebben." Als derde voerde de heer Croon, bij de RLD de eerst verantwoordelijke voor de luchtverkeersbegeleiding op Schiphol, het woord. Hij stelde dat de verkeersleiding het toestel op een koers naar de Kaagbaan wilde zetten, maar dat de piloot de voorkeur gaf aan de Buitenveldertbaan. "Als man in problemen wil hij zo snel mogelijk terug." Ze wisten nog niet wat er in de laatste seconden plotseling is misgegaan. Maar duidelijk mocht zijn dat tot vlak voor het einde alles onder controle was.

Zoals gebruikelijk kwamen op de dinsdag de 150 Kamerleden uit het hele land weer naar Den Haag. De Tweede Kamer kwam elke week op dinsdag, woensdag en donderdag bijeen. Dat was historisch zo gegroeid omdat de maandag als reisdag moest worden gereserveerd voor degenen die op zondag niet mochten reizen. Op de agenda stonden die week de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen. Kamervoorzitter Wim Deetman had, op verzoek van de PvdA-fractie, voorgesteld om de debatten een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. Wij wilden op die manier onze medeleven met de slachtoffers en hun nabestaanden tot uitdrukking brengen. *Business as usual*, gewoon de agenda afhandelen, leek ons niet het gepaste antwoord. Na overleg met de verschillende fracties en na bespreking in het presidium van de Kamer, kreeg dit voorstel, hoewel er bij een enkel financieel woordvoerder ook verzet bestond, brede ondersteuning. Slechts twee keer eerder in onze historie

werd besloten de algemene beschouwingen uit te stellen. De eerste keer was op 11 december 1914 wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog. En de tweede keer in 1926. Toen zag men af van de algemene beschouwingen omdat net daarvoor al een algemene gedachtewisseling had plaatsgevonden met het nieuw aangetreden kabinet. De Eerste Kamer had ondertussen besloten wel door te vergaderen. Haar voorzitter Tjeenk Willink was alleen bereid de vergadering een week uit te stellen, als dat de nabestaanden van de slachtoffers zou helpen. "Het belangrijkste is dat we ook in de toekomst solidair met de slachtoffers blijven," zo liet hij optekenen in Vrij Nederland.

In de landelijke en regionale pers verschenen verschillende kritische artikelen over het uitstel. Men zag een dubbele agenda. De aandacht in de kranten zou uitgaan naar de ramp waardoor het nieuws over de algemene beschouwingen minimaal zou zijn. "Kamerleden houden er niet van om naar pagina acht van de ochtendkrant te worden geschoven," schreef de Leeuwarder Courant. Dinsdag 6 oktober kwam het parlement kort bijeen voor de herdenking. Tijdens deze bijeenkomst ter nagedachtenis aan de slachtoffers sprak ook premier Ruud Lubbers. "De vliegcrash met de jumbo-jet zondag in de Bijlmermeer veroorzaakte ineens een hel op aarde. Een ramp in een gigantische klap. Drama's speelden zich af aan de rand van dat inferno. Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf." Het Nederlandse volk wist zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. 'Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.' Bij de herdenkingsplechtigheid waren de ambassadeurs van Suriname¹ en Israël, de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer aanwezig.

Kamerleden die zich bezighielden met rampenbestrijding brachten op donderdag 8 oktober in de ochtenduren een bezoek aan het getroffen gebied gebracht. In de daaraan voorafgaande dagen waren de Koningin en enkele leden van het kabinet reeds op de rampplek geweest. Na

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote vliegcrash in korte tijd. Op 7 juni 1989 stortte het SLM-toestel de Antony Nesty in Suriname neer. Hierbij kwamen 179 mensen om en waren er 10 overlevenden.

overleg tussen de meest betrokken kamerleden werd afgesproken dat het niet verstandig zou zijn, alleen al om de voortgang van de berging niet te belemmeren, wanneer alle betrokken commissies een bezoek zouden brengen. Men had in de Bijlmer wel iets anders te doen dan groepen Kamerleden rond te leiden, zo was de algemene stelling. Afgesproken werd dat de commissie voor Binnenlandse Zaken namens de Kamer zouden gaan. Later hoorde ik dat Vincent van den Burg (CDA), voorzitter van de commissie en dus delegatieleider, tegen zijn delegatieleden had staan pochen over zijn handigheid om het alleenrecht voor zijn commissie op te eisen.

Om twee uur die middag was er, op het departement van Verkeer en Waterstaat, een briefing aan de Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). We werden ontvangen in de langwerpige vergaderzaal die direct naast de werkkamer van de minister lag. In het zaaltje zaten ongeveer tien mensen, vertegenwoordigers van onder andere het Bureau Vooronderzoek, de RLD, de verkeerleiding en leden van de staf van de secretaris-generaal. Na een kort welkomstwoord deelde minister Maij-Weggen mee dat ze de bijeenkomst verder niet zou bijwonen omdat het een briefing was door de onafhankelijke onderzoekers. Tijdens haar inleiding had ze de onafhankelijke positie van het BVO al benadrukt. Ze stond op en verliet de zaal. Collega Frits Castricum en ik keken elkaar verwonderd aan. Dit was wel heel uitzonderlijk, een minister die niet wilde horen wat haar ambtenaren aan Kamerleden zouden gaan vertellen. Curieus was ook dat zij dezelfde dag nog een brief naar de Tweede Kamer had gestuurd waarin zij schreef dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister zelf lag.

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek naar het ongeval en over de berging. De heer Wolleswinkel, coördinator van het vooronderzoek, vertelde dat de restanten van het vliegtuig die niet nodig waren voor het technisch onderzoek naar de schroot zouden gaan. Waarom konden die restanten, in ieder geval voor de duur van het onderzoek, niet bewaard worden? Op mijn vraag daarover antwoordde Wolleswinkel dat de prioriteit bij het zeker stellen van de voor het onderzoek relevante resten. Daarna wilde hij wel bewerkstelligen dat de overige resten, met uitzondering van het puin en ander afval, in ieder geval op één plek bewaard zouden worden. De ambtenaren stelden verder dat de bemanning zeer waarschijnlijk vrijwel onmiddellijk op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. De piloot

was, zo werd gemeld, tot voor zes maanden gevechtspiloot geweest. Deze mensen zijn er op getraind om in een noodsituaties onmiddellijk te controleren hoeveel *combat power* men nog ter beschikking heeft. Men ging er vanuit dat de copiloot onmiddellijk over zijn rechterschouder naar buiten, naar de motoren moet hebben gekeken. Bij die schouw zou hij dan gezien moeten hebben dat de buitenste motor niet meer aanwezig was. Ook werd ons een grote zwart-wit kaart getoond waar, op basis van prints van de radargegevens, rode stippen waren aangebracht die de restanten markeerden van de afgevallen motoren gedurende de periode dat ze in de lucht waren. Op basis hiervan werd een verklaring gegeven waarom het zo moeilijk was om de tweede motor te bergen. Ze zochten nog steeds naar de *Cockpit Voice Recorder* (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen met daarin de gesprekken van de bemanning. Wolleswinkel zei niet uit te kunnen sluiten dat die CVR misschien helemaal niet aan boord had gezeten.

Naast deze briefing werd de Tweede Kamer vanaf 7 oktober bijna dagelijks door de diverse ministers schriftelijk op de hoogte gehouden over de opvang van de slachtoffers, de voortgang bij de berging en de vorderingen in het onderzoek. Minister Maij-Weggen schreef dat ze zelf verantwoordelijkheid droeg voor het onderzoek en dat "thans 15 medewerkers van het directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst rechtstreeks bij de organisatie rondom het onderhavig onderzoek zijn betrokken. Voorts zijn vertegenwoordigers van de Israëlische luchtvaartautoriteiten, van EL AL, van de Amerikaanse National Transport Safety Board (NTSB) en de Federal Aviation Administration (FAA), Boeing en Pratt & Whitney bij het ongevalsonderzoek betrokken. In totaal zijn circa 40 mensen rechtstreeks bij het onderzoek ingeschakeld."

pm; Gesprek Hans Smits.

pm; Partijbijeenkomst in Zuidoost in een hotel aan de Gaasperplas (Crown Plaza?). Wat moeten we doen? Prem Rada Quisoen, advocatencollectief.

Zondag 11 oktober was een troosteloze dag. Onder een grijsgrauw hemeldek waaruit een aanhoudend druilerige regen viel, liepen duizenden mensen hun stille tocht door de Bijlmer naar de plaats waar eens de flats Groeneveen en Kruitberg elkaar raakten. De verschillende culturen bepaalden de uitdrukking van het verdriet. Een groepje

donkere muzikanten begeleidde de tocht met ingehouden donkerdof tromgeroffel. Traditioneel geklede Surinaamse vrouwen lieten hun emoties gaan en zakten jammerend door hun knieën. Anderen staken hun handen omhoog naar de hemel onder het uitroepen van indringende smeekbeden, alsof ze vroegen: 'Waarom wij?'. In het groepje waarin ik liep werd niet veel gesproken. Bij ons schoten woorden al snel te kort en dus bleef eenieder in zijn eigen stilte, om zo zijn gevoelens overdenken.

De tocht eindigde bij het manshoge hekwerk dat op ruime afstand van de flats was geplaatst. Voor en in het hek lagen en staken eindeloze bossen bloemen met daartussen tekeningen, kinderknuffels en foto's. Vanaf die plek was het effect van de onbeschrijflijke kracht van de botsing goed waarneembaar. Twee verlaten flatgebouwen omsloten, met rafelige randen, een enorm gat. Op sommige verdiepingen keek je zo vanaf de zijkant de kamers binnen. Aan balkons hing achtergelaten wasgoed. De indringende brandgeur liet zich niet door de regen verdrijven. Een nooit meer uit te wissen beeld van verdriet en destructie stond in mijn geheugen gegrift.

Het laatste gedeelte van de tocht liepen ook Hans Smits, directeur van Schiphol en Jan Willem Weck van de RLD in ons groepje mee. Na afloop hebben we met z'n drieën nog staan napraten. Smits gaf aan het moment te vrezen dat er besloten moest worden om het vliegverkeer over de Bijlmermeer te hervatten. Wanneer je te lang wacht dan raakt men gewend aan de stilte en is de overgang enorm. Als je het te snel doet dan ziet men dat als een gebrek aan medeleven met de bewoners in de Bijlmer. Maar voor Schiphol was de Buitenveldertbaan onmisbaar, dus vroeg of laat moest deze toch weer open. Welk moment je ook koos, je kon het nooit goed doen. Smits' voorkeur ging uit naar een zo kort mogelijke sluiting. Weck vulde aan dat de vluchtafwikkeling op de luchthaven nu reeds ernstig belemmerd werd omdat niet over de Bijlmermeer gevlogen kon worden. Hierdoor ontstonden niet alleen ernstige vertragingen maar dreigde, door de druk op de andere start- en landingsbanen, ook de veiligheid in gevaar te komen. Ik adviseerde hen om de datum van heropening van de Buitenveldertbaan in ieder geval ruimschoots van de voren bekend te maken en deze aankondiging zó publiekelijk te doen dat het voor niemand als een verrassing zou komen. Daarnaast kon die aankondiging melding maken van een meldpunt waar mensen met vragen of zorgen opheldering konden krijgen. Het leken hen goede suggesties. We spraken verder over het effect van de ramp op de voorgenomen toekomstplannen voor de

uitbreiding van Schiphol. Smits en Weck gaven beiden aan het verstandig te vinden om een groot veiligheidsonderzoek met betrekking tot de luchthaven te doen. Hun redenering was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld is, maar dat daarover door deze ramp grote twijfel is ontstaan. Een dergelijk onderzoek achtten ze noodzakelijk om een nieuwe vertrouwensbasis te leggen onder de uitbreidingsplannen.

Iets verderop stonden een paar deelraadsleden en gemeenteraadsleden met elkaar te praten. Behoedzaam schoof ik tussen de mensenmassa door om me bij hen te voegen. Afgelopen dagen verschenen naast lovende ook kritische berichten in de pers over de opvang van de slachtoffers in het Bijlmer Sportcentrum. Zo sloeg afgelopen donderdag de vlam in de pan, toen de gemeentelijke Sociale Dienst de gedupeerden een contract wilde voorleggen. Al dagen vroeg men om wat zakgeld. Nu werd een bedrag van fl. 300,- tot maximaal fl. 500,- voor gezinnen ter beschikking gesteld in ruil voor een handtekening onder een contract. Daarin verplichtten de slachtoffers zich om maandelijks fl. 100,- terug te betalen. Ook moesten ze een legitimatiebewijs kunnen tonen, terwijl in een groot aantal gevallen alle persoonlijke papieren in de vlammen verloren waren gegaan. De rust keerde pas terug op het moment dat burgemeester Ed van Thijn ingreep en opdracht gaf de omstrede voorwaarden te schrappen. "De mensen voelen zich verschrikkelijk in de steek gelaten," liet psycholoog prof. J. A. Jacobus in een landelijk dagblad optekenen. "Bij sommige woningbouwverenigingen moeten ze een voorschot betalen terwijl deze mensen echt niets meer hebben: geen huis, geen spullen, geen geld..." Het Riagg meldde dat één op de vijf mensen na een dergelijke dramatische gebeurtenis een posttraumatisch syndroom ontwikkelt, dat uiterst zorgvuldig moet worden behandeld.

Tussen het groepje lokale bestuurders stond ook Ronald Jansen, voorzitter stadsdeelraad Zuid-Oost. Hij stelde mij voor om in het Bijlmer Sportcentrum te kijken en met de mensen te praten. Ik accepteerde de uitnodiging en liep achter hem aan. Daar aangekomen ontstond voor de ingang enige consternatie. Een wild gebarende en schreeuwende man wilde persé naar binnen, maar kreeg van de bewaking geen toestemming. Ronald liep op hen toe en nam beiden even apart. Daarna liep de man tierend weg, nagekeken door velen omstanders. Ronald legde uit dat deze man een familielid zocht. De man was overtuigd dat hij in het Sportcentrum succes zou hebben in zijn speurtocht. De afgelopen paar dagen liet de bewaking hem een paar keer toe, maar zijn

verwante bevond zich niet onder de aanwezige slachtoffers. Daarna heeft de man zich vreselijk misdragen, terwijl de mensen binnen al zo gespannen waren. Hij gooide de spullen van anderen overhoop en liep dusdanig schreeuwend door de sporthal dat kinderen begonnen te huilen. Zoiets kon je niet hebben, dus hadden we afgesproken dat hij niet meer naar binnen mocht, aldus Ronald.

Eenmaal binnen spraken we kort met een aantal mensen die in het Sportcentrum werden opgevangen. Door de bank genomen waren ze redelijk tevreden met de opvang tot nu toe, maar ze wilden ze het liefst allemaal zo snel mogelijk weg. "Ik krijg hier m'n hoofd niet tot rust, meneer. En slapen kan ik hier ook niet. Ik wil hier weg. Maar waar moet ik naar toe? Kunt u mij niet helpen meneer?" Ik keek Ronald vragend aan. Hij antwoordde dat de deelraad zo snel mogelijk voor alle aanwezigen in het Sportcentrum een betere oplossing ging zoeken. Wanneer we verder lopen fluisterde Ronald zachtjes: "Deze situatie houden we geen dagen meer!" Na ons bezoek aan het Sportcentrum keerde ik huiswaarts. Om drie uur 's middags begon de grote herdenkingsbijeenkomst in de RAI. In het presidium van de Tweede Kamer was afgesproken dat slechts een beperkte delegatie zou worden afgevaardigd. De indrukwekkende bijeenkomst volgde ik dan ook thuis voor de televisie.

In de tweede week na de ramp begon meer duidelijkheid te komen in de mogelijke oorzaak en de gevolgen van de ramp. Waarschijnlijk was de rechter binnenmotor afgebroken door een probleem in de ophanging. Dit zou een kettingreactie tot gevolg hebben gehad. In een drietal brieven, die minister Majj-Weggen naar het parlement stuurde, werd melding gemaakt van het feit dat de verkeersleiders op Schiphol adequaat hun werk hadden gedaan. Ook schreef ze dat de *Flight Data Recorder*, de andere zwarte doos met vluchtgegevens, was gevonden en dat één motor uit het Gooimeer was opgedoken. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig zouden geen onregelmatigheden vertonen en het vliegtuig was niet te zwaar beladen. Op 16 oktober informeerde de minister ons dat na negen dagen intensief zoeken de rechter binnenmotor was gevonden en geborgen. "Het schadebeeld bij deze motor lijkt sterk op dat van de binnenmotor die werd teruggevonden na een ongeval bij Taiwan op 29 december 1991." Op basis van dat gegeven vroeg de RLD aan de Amerikaanse autoriteiten, de FAA, om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 te nemen.

In de Tweede Kamer ging de eerste discussie over het onderzoek naar de ramp over de vraag of de oude Luchtvaartrampenwet uit 1936 of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht was. Het verschil zat hem in de verantwoordelijkheid²: bij de oude wet viel het onderzoek onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en in de nieuwe wet was sprake van een onafhankelijk onderzoek door een zelfstandige raad. De top van de RLD verzette zich altijd tegen dit onafhankelijk onderzoek. Het was de Tweede Kamer die door middel van wetswijziging, begin 1991, de onafhankelijkheid van ongevalsonderzoek afdwong. Het vreemde was dat de nieuwe wet al ruim een jaar door zowel de Eerste als Tweede Kamer was goedgekeurd. Maar omdat de minister de wet nog niet in het staatsblad had gepubliceerd droeg deze nog niet kracht van wet.

Vrij Nederland, 17-10-1992:

Er gaan al jaren geruchten dat de RLD bewust bezig is om de nieuwe wet zo lang mogelijk tegen te houden.

Hans Scholten [woordvoerder ministerie verkeer en waterstaat]: 'Niet meer dan een gerucht. Daar klopt niets van.

Kunt u dit gerucht misschien ontkrachten door uit te leggen waarom de wet nog steeds niet in werking is getreden?

'Volgens de nieuwe wet is de voorzitter van de nieuwe Raad voor de Luchtvaart (RvdL) gebonden aan een maximum leeftijd. De huidige voorzitter is die leeftijd al gepasseerd, dus moeten we eerst een nieuwe voorzitter vinden.'

Maar u wist toch al jaren geleden van die maximumleeftijd. De RvdL komt hoogstens een paar keer per jaar bij elkaar. Heeft u in al die tijd geen nieuwe voorzitter kunnen vinden voor deze parttime baan?

'Nee, dat is echt het enige argument waarom de wet nog niet in werking is.'

De echte oorzaak van de vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven. Van Vollenhoven, al geruime tijd voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid en de Spoorwegongevallenraad, pleitte al jaren voor één afzonderlijke raad voor het onderzoek naar ongevallen op de weg, op het spoor, op het water en in de lucht. Vergelijkbaar met de Amerikaanse nationale raad voor de transportveiligheid, de NTSB. Een idee dat in de loop der jaren, ondanks verzet vanuit het departement, op

² Nieuwe elementen in de Luchtvaartongevallenwet waren de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker en het afschaffen van het tuchtrecht uit de oude wet. Dit tuchtrecht werd vervangen door een scheiding tussen het ongevalsonderzoek (Raad voor de Luchtvaart) en een eventueel strafrechtelijk onderzoek (Openbaar Ministerie).

steeds meer politieke steun kon rekenen. Als opmaat naar een dergelijke integrale raad was de kandidatuur van Van Vollenhoven voor het voorzitterschap van de nieuwe onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart een logische gedachte. Op het ministerie, toch al niet enthousiast over een dergelijke invloedrijk onderzoeksorgaan, bestond zowel ambtelijk als politiek een **grote aversie** tegen de persoon Van Vollenhoven. Maar tegelijkertijd had men niet de moed om Van Vollenhoven te passeren en een ander te benoemen. Zolang de wet niet in het staatsblad werd gepubliceerd, kon men de benoeming van Van Vollenhoven op de lange baan schuiven en dus bleef publicatie uit.

Terwijl in de Tweede Kamer een debat werd gevoerd, op verzoek van de PvdA, over de wenselijkheid om nog snel een onafhankelijke raad te benoemen, begon Wolleswinkel onmiddellijk na de ramp met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel, directeur Luchtvaartinspectie bij de RLD, nam de volledige coördinatie op zich, formeel gesteund door de vigerende wet. Hierdoor werd het voor minister Maij-Weggen - wanneer zij dat gewild zou hebben - buitengewoon lastig om op basis van de nieuwe wet het onderzoek uit te laten voeren. In haar brief van 8 oktober benoemde zij Wolleswinkel dan ook tot officiële vooronderzoeker. Ze schreef dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister van Verkeer en Waterstaat lag en dus gewerkt werd op basis van de (oude) Luchtvaartrampenwet. Hoewel de PvdA-fractie voor een onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet pleitte - en daarmee voor een onafhankelijk onderzoek - zagen we af van een concreet voorstel daartoe. Door het besluit van de minister en een gebrek aan een meerderheid in de Kamer (CDA en VVD waren tegen) zou verdere discussie over de nieuwe wet het lopende onderzoek alleen maar in diskrediet kunnen brengen, zonder perspectief op een beter alternatief. Dit zou gezien worden als 'Haags gezeur' en niet begrepen worden in het licht van de situatie in de Bijlmermeer.

Tien dagen na de ramp schreef Ien Dales, als minister van Binnenlandse Zaken coördinator voor de rampenbestrijding, haar eerste brief aan de Kamer. In de publiciteit ontstond enige kritiek over haar terughoudende opstelling. Een houding die kenmerkend was voor de persoon Dales, maar nu klaarblijkelijk minder werd gewaardeerd. De brief gaf een voorlopige beoordeling van de gebeurtenissen tot dat moment. De twee flats, Kruitberg en Groeneveen, waren grotendeels

ingestort, 14 appartementen breed en 10 etages hoog. Meer dan vijftig lichamen werden geborgen waarvan er op dat moment 26 waren geïdentificeerd. Op de dag na de ramp werden veertien gewonden geteld. Nadat eerst de brand onder controle was gebracht en instortingsgevaar verder was voorkomen, werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd³ door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Er was nog steeds onduidelijkheid over wie op het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie was nog bezig een lange lijst van vermisten te onderzoeken. De gemeente Amsterdam had een nazorgplan gepresenteerd voor de psycho-sociale opvang van slachtoffers, nabestaanden en hulpverleners in de toekomst. Ook werden zaken geregeld zoals herhuisvesting van de gedupeerden en afwikkeling van de schade van niet-verzekerden.

Minister Dales eindigde de inleiding van haar brief met de toezegging: "Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de rampenorganisatie conclusies trekken. Vanzelfsprekend zal ik hierover de Kamer dan nader informeren." Op dezelfde dag besloot de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat af te zien van een op 30 oktober gepland werkbezoek aan de luchthaven Schiphol.

Vanwege hevige regenbuien en zware westenwind besloot de verkeersleiding op Schiphol om op 15 oktober de Buitenveldertbaan weer in gebruik te nemen. Gedurende grote delen van de dag kwamen vliegtuigen met een tussenpauze van drie minuten laag over de Bijlmermeer op Schiphol aanvliegen. De NRC maakte melding van de reactie van de RLD. "De weersomstandigheden maken het landen op andere banen te gevaarlijk. Maar zodra de weersomstandigheden het toelaten zal de Buitenveldertbaan weer worden gemeden. Hoelang het uitzonderingsgebruik van de baan zal duren, moet door het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog worden besloten." **...daar is niets van terecht gekomen....** De reactie was fel. Veel mensen belden vol verontwaardiging de gemeente Amsterdam en het klachtennummer van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Ook bij het wijkopbouworgaan

³ Ruim een jaar later stelde fractiegenoot Achtienribbe-Buijs vragen over deze versnelde berging en de beperking van de mogelijkheden van het Rampen Identificatieteam (RIT). De voormalig burgemeester van Amsterdam, daarna minister van binnenlandse zaken, Ed van Thijn gaf samen met zijn collega op justitie Hirsch Ballin antwoord. Ondanks het feit dat lichaamsdelen waren aangetroffen tussen de puinresten was de versnelling van berging op dat moment een juiste beslissing, aldus de ministers.

uitten veel bewoners hun woede. "Mensen gaan echt over de rooie", zo lieten medewerkers weten.

Een week later kwam de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bijeen om een procedure vaststellen hoe de commissie met de afhandeling van de ramp zou omgaan. Een aantal fracties pleitte ervoor om op korte termijn een eerste gedachtewisseling met de minister te hebben. Een krappe meerderheid voelde daar echter weinig voor en wilde pas een bespreking met de minister nadat het onderzoeksrapport was verschenen. Als besluit werd opgetekend: 'Integrale rapportage over het onderzoek afwachten.' Na afloop van de procedurevergadering confronteerde een journalist mij met een persbericht. Daarin liet de FAA, de Amerikaanse tegenhanger van de RLD, weten het verzoek van de RLD om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 niet te honoreren en verklaarde dat de Boeings voldoende luchtwaardig waren. De journalist vertelde dat het departement ondertussen had meegedeeld daar genoeg mee te nemen. Ik liet hem weten dat ik het niet zomaar liet zitten. Terug op mijn werkkamer nam ik onmiddellijk de telefoon en belde Pieter-Jan Biesheuvel, voorzitter van de commissie Verkeer en Waterstaat. Ik gaf hem een samenvatting van wat ik zojuist gehoord had en stelde voor om vandaag nog een brief te vragen namens de commissie. Biesheuvel deelde mijn opvatting, maar zag geen mogelijkheid de zojuist beëindigde vergadering opnieuw bijeen te roepen. Hij kwam met een tussenoplossing. In de verwachting dat geen enkele fractie bezwaar zou maken tegen een verzoek voor een dergelijke brief, stelde hij voor om de griffier een 'rondje' te laten bellen. Wanneer alle fracties instemden met het voorstel ging het verzoek om een brief ter opheldering diezelfde avond nog de deur uit. Als er wel bezwaar bestond belde hij mij zo spoedig mogelijk terug, zo beloofde hij.

De volgende dag had ik op mijn kamer een gesprek met Jan Willem Weck. Op zijn verzoek praatten we over de vraag hoe het uitbreidingsproces van de luchthaven Schiphol verder vorm gegeven zou moeten worden. Het kabinet had een week eerder aan de Kamer geschreven dat de recente ramp vanzelfsprekend aanleiding gaf om de huidige veiligheidssituatie op Schiphol tegen het licht te houden. Daartoe was extra onderzoek gewenst. "Dit rechtvaardigt dat op onderdelen van lopende besluitvormingsprocessen extra tijd wordt genomen," zo liet het kabinet weten. Daar had men klaarblijkelijk spijt

van. Weck vertelde mij dat hij zich zorgen maakte over de vertraging die het hele besluitvormingsproces hierdoor zou oplopen. Hij achtte dat ongewenst en onnodig. Opnieuw stelde hij dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld was en dat een incidentele ramp, hoe erg die ook was, niet de toekomst van de luchtvaart in Nederland op het spel kon zetten. Ik gaf te kennen zijn redenering wel te begrijpen maar gaf aan tegelijkertijd ook niet blind te willen zijn voor het maatschappelijk draagvlak dat nodig is voor de uitbreidingsplannen. Door de ramp had die steun een flinke knauw gekregen en daar moest men rekening mee houden. Je kon niet simpel zeggen: "Sorry, maar we hebben iets belangrijkers op de agenda." Als het kabinet tot andere gedachten was gekomen, dan moest ze het één en ander maar in een brief aan kamer duidelijk maken zodat een open afweging gemaakt worden.

Ik vroeg Weck om opheldering over het standpunt van het departement over de houding van de FAA met betrekking tot de aanbevelingen van de RLD. Hij vertelde dat overleg had plaatsgevonden met de luchtvaartdiensten in andere Europese landen. Deze deelden de opvatting van de RLD dat verregaande verbetermaatregelen gewenst waren. Hij veronderstelde dat de NTSB, de Amerikaanse transportveiligheidsraad, de FAA wel zou dwingen tot het overnemen van deze maatregelen. De FAA wilde natuurlijk voorkomen dat, voordat het onderzoek was afgerond, een beeld ontstond dat de oorzaak van de ramp alleen aan de ophanging gelegen zou hebben. Boeing zou dan volledig verantwoordelijk worden gesteld. Ten slotte liet ik Weck nog weten het onbegrijpelijk te vinden dat de heropening van de Buitenveldertbaan zo klungelig en met zo weinig respect voor de bewoners van de Bijlmermeer was aangepakt. Hij antwoordde daar ook niet gelukkig over geweest te zijn. Maar gisteren werd hij plotseling geconfronteerd met een dringend verzoek van de verkeersleiding. Die konden, bij handhaving van de sluiting, de veiligheid niet meer optimaal garanderen.

Al een aantal dagen deden geruchten de ronde over het bestaan van een opname van een gesprek tussen de Kustwacht en de Verkeersleiding. Even zolang ontkende het departement van V&W het bestaan hiervan. Op een geluidsband zou te horen zijn dat de Kustwacht aan de toren meedeelde dat het vliegtuig in grote problemen was, dat het twee motoren had verloren. Een dergelijke band zou belastend zijn voor de Verkeersleiding omdat het de vraag opwerpt of men het vliegtuig in zo'n

gehavende toestand nog wel een rondje boven de Amsterdamse binnenstad had mogen laten vliegen. Woordvoerder Wouters van de Kustwacht meldde in het Algemeen Dagblad dat zij op zondagavond 4 oktober - om één minuut over half zeven om precies te zijn - de Verkeerleiding op Schiphol hadden gebeld, naar aanleiding van meldingen van schippers die zagen dat het ramptoestel twee motoren verloor. Bij verdere navraag deelde de kustwacht aan het dagblad Trouw mee dat de opname van dit gesprek door de RLD was opgehaald. Het ministerie kon het gesprek en het bestaan van de geluidsopname niet langer ontkennen. Dus bevestigde men het bestaan van de band, die meteen tot geheim materiaal werd verklaard. De RLD verklaarde dat de boodschap van de Kustwacht niet aan de verkeersleider die het EL AL-vliegtuig begeleidde was doorgegeven omdat men aannam dat deze op de hoogte was van de situatie. Om dat na te gaan waren de geluidsbanden waarop de gesprekken stonden tussen de luchtverkeerleiding en de bemanning. Maar die konden pas vrij gegeven na toestemming van de Raad voor de Luchtvaart. Dit leek niet waarschijnlijk, omdat openbaarmaking pijnlijk kon zijn voor de nabestaanden van de bemanning. Dat kon ik me wel voorstellen; je weet niet wat mensen in doodsnood nog allemaal kunnen roepen. Ik nam me voor om op een later moment terug te komen op de geluidsbanden en te verzoeken de band, geschoond van persoonlijke opmerkingen, openbaar te maken.

2. STILTE EN RUST RONDOM HET ONDERZOEK

pm; dekt niet echt de lading. Eerder kritiek dan rust en stilte.

De vierde november was een spannende dag. De Amerikaanse ambassadeur had een groot aantal relaties waaronder een aantal ministers en kamerleden uitgenodigd om in het Kuhrhaus, op een groot scherm, de uitslag van de Amerikaanse presidentsverkiezingen live bij te wonen. Vanwege het tijdsverschil zaten we al om half zes in de ochtend aan het ontbijtbuffet. Ging het dan eindelijk gebeuren? Na twaalf jaar Republikeinse hegemonie eindelijk weer een democraat in het Witte Huis? Bill Clinton had een vernieuwende en inspirerende campagne gevoerd, met grote ronde-tafel-bijeenkomsten over een gevoelige onderwerpen zoals de hervorming van het gezondheidsstelsel, de positie van minderheden en de inkomenspolitiek. De uitslag was een klapper. Met een overweldigende meerderheid versloeg Clinton president George Bush. Hij won in 31 van de 50 Staten en kreeg 43% van de stemmen, tegen 38% voor Bush en 19% voor de onafhankelijke miljardair Ross Perot.

Na de feestvreugde verliet ik het Kuhrhaus. Ik liep langs een tafel met daarop de ochtendkranten. Naast het nieuws over de Amerikaanse verkiezingen kopte Trouw: 'Blamerende balans van RLD-onderzoek.' Journalist Vincent Dekker schreef: 'De onthulling vandaag in Trouw dat de verkeersleiders op Schiphol op hun radar hebben gezien hoe op 4 oktober stukken van de noodlots-Boeing van El Al afvielen, doet opnieuw twijfels rijzen over de rol van de Rijksluchtvaartdienst.' In het artikel ontkende het ministerie van V&W dat dergelijke radarbeelden bestonden. Een vreemde ontkenning, want de vaste kamercommissie had tijdens de briefing op 8 oktober een 'plot' van de radar voorgelegd gekregen, waarop duidelijk zichtbaar was dat een groot aantal fragmenten zich van het toestel verwijderde. Die fragmenten waren zelfs met een rode viltstift gemarkeerd. Daarnaast meldde Trouw nog een opmerkelijke zaak. De radarbeelden van de laatste fase van de vlucht, waarin de Jumbo onder de 600 meter (1700 voet) zakt, schenen niet meer te bestaan. Volgens de krant bevestigde de RLD eerder wel bestaan van de radarplots en dat deze niet werden vrijgegeven. Nu liet de luchtvaartdienst weten dat van deze vlucht geen radarbeelden van onder de 1700 voet bestonden. "Ik heb daar zelf ook geen verklaring voor," aldus de woordvoerder. Een gevoelig punt als je bedacht dat de luchtverkeerbegeleiders op hun eigen radar het afvallen

van de motoren waar hadden kunnen nemen. Het beeld werd er niet fraaier op. Eerst de ontkenning van de melding van de kustwacht. Daarna de ontkenning van het bestaan van de bandopname van die melding. Nadat de ontkenning niet houdbaar bleek, verklaarde de RLD dat de band met het oog op het onderzoek niet openbaar gemaakt kon worden. En om dezelfde redenen weigerde men de geluidsbanden met de gesprekken tussen de toren en het toestel vrij te geven.

Ondertussen gaf El Al in Israël een persconferentie. Op basis van eigen onderzoek concludeerde de luchtvaartmaatschappij dat zij op geen enkele wijze in gebreke was gebleven en dus geen schuld droeg aan de oorzaak van de ramp. Ook uit Amerika kwamen nu officiële standpunten naar buiten. In een negen pagina's tellend rapport concludeerde de NTSB dat de Boeing 747 van El Al met oude ophangbouten voor de motor vloog. De vliegtuigfabrikant Boeing en de FAA adviseerden al in 1986 de bouten te vervangen. En sinds 1979 was al bekend dat de bouten plotseling konden breken. Maar het rapport ging niet verder in op de vraag waarom El Al het advies uit 1986 niet had opgevolgd. De Amerikanen merkten wel op dat formeel en juridisch gezien de Israëliëse luchtvaartmaatschappij niets te verwijten viel, omdat de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten geen verplichting tot vervanging hadden uitgevaardigd. 'Het was een dringend advies, in de trant van: als je verstandig bent doe je het,' verklaarde Brent Bahler, woordvoerder van de NTSB. In haar rapport gaf de NTSB aanbevelingen om ongelukken ten gevolge van het afbreken van de motorophangbouten in de toekomst te voorkomen. Geconstateerd werd 'dat minstens twee ongelukken wellicht voorkomen hadden kunnen worden', wanneer de vliegtuigfabriek eerder een dergelijk dringend advies had gegeven.

Het begon er aardig op te lijken dat iedereen, nog voordat het definitieve ongevalsrapport was verschenen, zijn straatje al probeerde schoon te vegen. Dat gold voor zowel de Nederlandse, de Israëliëse als de Amerikaanse autoriteiten.

De dag na de overwinning van Clinton zond minister Maij-Weggen een voortgangsrapportage naar de Kamer, 'een overzicht van de stand van zaken in het vooronderzoek naar de toedracht en oorzaak van het ongeval' zoals dat was opgesteld door de vooronderzoeker. In de bijlage bij het voortgangsrapport werden de relaties tussen de minister, de Raad voor de Luchtvaart en de vooronderzoeker verder uitgewerkt. De voortgangsrapportage beschreef daarmee niet alleen van stand van

zaken met betrekking tot het onderzoek, maar regelde ook de formele bevoegdheden. Vooronderzoeker Wolleswinkel liet in zijn verslag weten dat door de nieuwe werkwijze het tuchtrechtelijke aspect geen deel meer uitmaakte van het onderzoek. 'Gegeven de concrete omstandigheden van het onderhavige ongeval is dit verschil tussen de huidige en toekomstige wetgeving van ondergeschikt belang.' Ook schudde Wolleswinkel elke bemoeienis van de minister, conform de oude wet verantwoordelijk, van zich af. En hij zette de Raad voor de Luchtvaart buiten spel te zetten door te stellen dat de nieuwe wet op het punt van de onafhankelijke Raad nog niet van toepassing kon zijn. "De vooronderzoeker is ten aanzien van de wijze waarop het vooronderzoek wordt uitgevoerd en de inhoud van het rapport van vooronderzoek geheel onafhankelijk. De Raad kan de vooronderzoeker adviseren over de aanpak van het onderzoek. De verantwoordelijkheid voor het vooronderzoek ligt bij de vooronderzoeker." Door deze ingreep, gesanctioneerd door de minister, kreeg Wolleswinkel een volledige vrijbrief. Hij werd uitvoerder en toezichthouder tegelijkertijd. De brief waarin dit alles was vastgelegd was dan ook niet door de minister maar door Ir. H. N. Wolleswinkel, vooronderzoeker, ondertekend.

Laat in de middag kreeg ik de brief op mijn bureau. Ik kon mijn ogen niet geloven! In de vaste kamercommissie was afgesproken dat een debat over de vliegcrash pas zou plaatsvinden op het moment dat het onderzoeksrapport klaar was. Maar de ontwikkelingen van de afgelopen weken en deze brief leken mij voldoende redenen om het nu al ter sprake te brengen. Volgende week stond de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor het komende jaar op de agenda. Ik was niet van plan om dan mijn mond dicht te houden, alsof er niets aan de hand was. Dus leek het me een goed idee om de voorzitter van de commissie te melden dat ik het één en ander van plan te zeggen over de gang van zaken en de gekozen aanpak bij het onderzoek. Ik probeerde Pieter Jan Biesheuvel te bellen, maar hij had het gebouw reeds voor het weekeinde verlaten.

De NRC kwam in haar zaterdagbijlage met een paginagroot artikel onder de kop 'Ongevallen zonder pottekijkers.' Het artikel gaf een historisch overzicht van de manier waarop de RLD de afgelopen vijftien jaar onderzoek had gedaan naar vliegtuigongevallen waarbij Nederland op één of andere manier betrokken was. In zeven kolumnen werd een beeld geschetst van een dienst die zich nergens iets van aan trok, 'een staat in de staat.' Over willekeur en partijdigheid. Over een

'herenakkoord' tussen de KLM en de RLD, waarbij in een groot aantal gevallen de KLM zelf incidenten mocht onderzoeken waar ze bij betrokken was en daarover het onderzoeksrapport mocht opstellen. Met name de rol en positie van directeur Wolleswinkel, als de man die al vijftien jaar de vaderlandse luchtvaart in een ijzeren greep hield, werd uitgebreid ter discussie gesteld.

Na het weekeinde probeerde ik op dinsdagochtend, nog voor de fractievergaderingen begonnen, voorzitter Biesheuvel weer te bellen, met succes. Ik vertelde hem dat, hoewel de brief van de minister en Wolleswinkel van afgelopen week formeel pas donderdag bij de procedurevergadering aan de orde kwam, ik namens de PvdA-fractie bij de begrotingsbehandeling de ruimte zou nemen om enkele vragen en opmerkingen te maken. Dit leek hem een logische gedachte, temeer ook collega Annemarie Jorritsma, Kamerlid voor de VVD, hem hetzelfde had medegedeeld. Ik gaf vervolgens aan dat mijn onvrede met name zat bij de vrijheid van de vooronderzoeker en het terzijde schuiven van de juridische aspecten in de voorgestelde onderzoeksopzet. Ook wilde ik graag een reactie van de minister op het NRC-artikel van afgelopen zaterdag. Biesheuvel stelde dat hij reeds contact had gehad met de minister en dat zij binnenkort met een aanvullende brief wilde komen.

Om even voor drieën die middag nam Jorritsma, vertegenwoordiger van de grootste oppositiepartij, als eerste het woord voor haar oordeel over de begroting voor 1993. In tegenstelling tot haar mededeling aan Biesheuvel zei ze geen woord over de Bijlmerramp. Waarschijnlijk omdat ze al ruimschoots voor het einde van haar inbreng door haar spreektijd was. Volgens de regels kwam vervolgens de grootste regeringspartij, het CDA, aan het woord. Mevrouw Tegelaar-Boonacker sprak aan het einde van haar inbreng een aantal waarderende woorden over de wijze waarop de regering direct na de ramp had gereageerd. Als vertegenwoordiger van de één na grootste oppositiepartij sprak D66-er Gerrit Jan Wolffensperger zijn zorg uit over de deuk in het maatschappelijk draagvlak voor de uitbreiding van Schiphol na de Bijlmerramp. Ik kwam, als kleinste regeringsfractie, als vierde aan de beurt. "Voorzitter! De ramp in de Bijlmer zal als een zwarte schaduw over elke discussie over de luchtvaart hangen. Een ramp als deze zet ons weer met beide benen op de grond wanneer wij denken aan grootschalige projecten. Zoals het er nu naar uitziet, zal het onderzoek nog zeker tot medio volgend jaar duren. Dat is lang, heel erg lang, maar zeker dit soort

onderzoek dient zorgvuldig en minutieus te worden uitgevoerd. Toch vragen wij ons af hoe het mogelijk is dat EL AL haar onderzoeksresultaten bekend heeft gemaakt. Daaruit zou blijken dat de luchtvaartmaatschappij niet in gebreke is gebleven. Hoe kan het dat deze maatschappij dit nu al constateert, terwijl wij nog zeven maanden onderzoek nodig hebben? Ik heb de brief van de minister gelezen, maar daaruit wordt niet duidelijk waarom dit zo lang moet duren. Graag daarop een toelichting. Overigens is het onderzoek naar de oorzaak van de ramp niet het enige onderzoek dat ons iets kan leren over veiligheid rondom luchthavens. In het kader van het Plan van Aanpak Schiphol dringt die vraag zich nu meer op. In de huidige opzet moest een plan ontwikkeld worden dat zowel recht deed aan milieu als aan de economische wensen. Vervolgens werd bekeken op welke wijze de veiligheid daarbinnen optimaal verzekerd kon worden. Op grond van de huidige onderzoeken moet, in de ogen van mijn fractie, veiligheid mede de inhoud van het plan gaan bepalen. Dat betekent dat wij bereid zijn, om uit deze ramp lessen te trekken, ook al leidt dat tot wijziging van de plannen.”

Pas de volgende dag, laat in de middag, kwam minister Maij-Weggen aan haar beantwoording toe. Met betrekking tot de Bijlmerramp begon ze met ‘de Kamer te bedanken voor haar steun bij de aanpak waarvoor wij hebben gekozen.’ Van dit ‘trucje’ bediende ze zich regelmatig. Daarmee probeerde ze de steun van de Kamer voor haar beleid te incasseren nog voordat de leden zich daarover hadden uitgesproken. Maar deze truc leidde bij veel debatten tot stevige aanvaringen met de Kamerleden. Vooral met Jorritsma, die er helemaal niet van gediend was tot steunpilaar van Maij-Weggen verheven te worden. Op basis van een uitvoerig overzicht van hoe lang onderzoeken bij diverse luchtvaartongevallen over het algemeen duren, betoogde Maij-Weggen dat de nu geplande negen maanden een redelijk korte periode was. De negen maanden waren voornamelijk nodig om bij Boeing en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium nog een aantal simulaties uit te voeren. “Men kan een simulatie pas zo goed mogelijk uitvoeren, als alle technische gegevens zoveel mogelijk bekend zijn,” aldus de minister. Tijdens een interruptie hield ik de minister voor dat El Al wel al een rapport uitbracht en de conclusie trok; het ligt niet aan de luchtvaartmaatschappij. De minister antwoordde dat de simulatieprogramma’s nodig waren om dat allemaal na te gaan. Volgens haar had El Al de conclusies niet zelf heeft getrokken. “U moet voorzichtig zijn opdat u conclusies van de betrokken maatschappij niet

verwart met conclusies die in de media worden getrokken. Dat is niet hetzelfde." **Verder uitleggen!** Ze vervolgde haar betoog en stelde dat de veiligheid meegenomen zou worden in de afwegingen voor de verder groei van Schiphol en dat extra activiteiten werden ondernomen naar aanleiding van de ramp in de Bijlmermeer. Maij-Weggen beloofde nog deze maand een brief hierover aan de Tweede Kamer.

In mijn tweede termijn vroeg ik om een uitgewerkt onderzoeksplan, dat de periode van negen maanden legitimeerde en terugkwam op de conclusies van El Al. "De minister zegt dat El Al geen conclusies heeft getrokken, maar dat de pers dat heeft gedaan. Kan de minister zeggen dat de conclusie dat de luchtvaartmaatschappij geen schuld heeft, niet de hare – of nog niet de hare – is, maar ook niet die van El Al?" Het antwoord van minister Maij op deze vraag was ineens geheel anders. De aanval op de pers verdween plotseling uit haar betoog. Blijkbaar was ze gedurende de avondpauze door haar ambtenaren van de RLD bijgepraat. De minister van Verkeer: "Voorzitter! Ik heb een notitie gekregen van mijn diensten ter zake van de uitspraken van de Israëli's over het vooronderzoek. Deze worden door mijn diensten voor de verantwoordelijkheid van de Israëli's gehouden. Wij vinden het absoluut nog niet de tijd om definitieve conclusies te trekken, hetgeen El Al in zekere zin ook niet heeft gedaan. Uit haar beschrijvingen zijn echter wel conclusies op te maken, zoals de Israëli's media ook hebben gedaan." Volgens haar was de schuldvraag niet aan de orde. "Indien het nuttig en nodig is, zal het rapport eventueel aan de rechter ter hand worden gesteld, opdat kan worden nagegaan of ook de schuldvraag moet worden besproken. Als men zich te veel op de schuldvraag richt, bestaat namelijk het grote gevaar dat men van tevoren een schuldige gaat zoeken, waardoor men ook probeert om al het onderzoeksmateriaal in die richting te duwen." Ze was wel bereid om de vooronderzoeker te vragen met een tussenrapportage te komen. Maar, zo stelde ze, "ik wijs er op dat de vooronderzoeker onafhankelijk van de minister werkt. Ik geef hem geen opdrachten. Ik zal dit doorgeven als een wens van de Kamer."

Ook op de vragen van Jorritsma, over het eventueel vrijgeven van de geluidsband van de verkeerstoren waarop het gesprek tussen bemanning en toren was vastgelegd, reageerde Maij-Weggen uitzonderlijk scherp naar de pers. "Met alle respect voor de creativiteit van journalisten moet ik zeggen dat wij erg veel onzin in de media hebben moeten lezen. Ik denk elke keer bezorgd: 'Je zal maar tot die bewoners horen en denken; wat is er nu weer gebeurd?'" Het kan echter

geen reden zijn om het onderzoeksmateriaal vroegtijdig vrij te geven.” “Als de *cockpit voice recorder* [met daarop de registratie van wat in de cockpit besproken is, RvG] niet boven water komt, ben ik bereid te vragen of er redenen zijn om de band [van de verkeerstoren, RvG], waarop dus niet meer staat dan wij in eerste instantie hebben meegedeeld, vrij te geven.” Aan het einde van het debat, laat in de avond, haalt Maij nogmaals, voor de derde keer, uit naar de pers. “Er stond een artikel in NRC Handelsblad – ik mag natuurlijk niet lelijk doen over mijn eigen avondblad – dat wel erg veel onzin bevatte. Ik wil daar nog wel eens onderhands op reageren. Ik vind namelijk dat je niet te veel eer moet geven aan slecht werk.” Na het debat bleef een gevoel van onvrede bij mij hangen. Enerzijds was een begrotingsdebat vanwege een waslijst aan onderwerpen niet de beste plek om meer helderheid te verkrijgen. Anderzijds waren de gegeven antwoorden vaag, soms zelfs tegenstrijdig en verwees de minister te makkelijk naar hetgeen nog moest komen. Mijn vragen naar aanleiding van de onderzoeken van El Al en de NTSB en de krantenartikelen bleven onbeantwoord. Dus besloot ik om morgen, bij de procedurevergadering, voor te stellen om vóór het kerstreces nog een overleg met de minister te hebben over de verschillende aspecten van de Bijlmerramp.

De volgende ochtend bij het lezen van de ochtendbladen bleek Van Thijn de avond ervoor bij de algemene beschouwingen in de gemeenteraad van Amsterdam forse kanttekeningen geplaatst te hebben bij het onderzoek. ‘Burgemeester Van Thijn,’ zo schreef de Volkskrant, ‘uitte scherpe kritiek aan het adres van de RLD. Hij vindt dat het onderzoek veel te lang duurt. Hij pleitte dan ook voor een onafhankelijk onderzoek dat snel moet worden afgerond.’ ‘Er zijn al deelonderzoeken uitgevoerd in Amerika en Israël waarbij uitspraken zijn gedaan over de mogelijke schuldvraag. Het is niet goed dat wij van onze kant daarop geen weerwoord hebben,’ liet Van Thijn weten. Bij hem leefde klaarblijkelijk dezelfde kritiek als bij mij.

In de procedurevergadering stelde ik voor om op korte termijn een overleg met de minister te voeren. Maar het CDA wilde wachten op de door de minister tijdens het debat toegezegde brief over de samenhang tussen het veiligheidsvraagstuk en de groei op Schiphol. Ik hield vast aan mijn voorstel om op korte termijn een gesprek met de minister te hebben omdat de minister expliciet had toegezegd dat de brief er binnen een maand zou zijn. Een meerderheid van VVD en CDA wilde eerst de brief afwachten om op basis daarvan te besluiten of een

dergelijk overleg wel nodig was. In de besluitenlijst van de commissie stond het volgende: 'Bezien zal worden, na ontvangst van een door de minister van V&W toegezegde brief over de vliegramp Bijlmermeer, in hoeverre het voeren van mondeling overleg vóór het Kerstreces gewenst is. Voorts zal de minister om reactie worden gevraagd op een artikel in de NRC van 7 november jl. over de positie van de RLD en de juridische gevolgen indien de Luchtvaartongevallenwet van kracht zou zijn.'

Op vrijdag de 13^{de} november vond een bijeenkomst plaats in het Aviodome, het luchtvaartmuseum op Schiphol, georganiseerd door PvdA-bestuurders uit de regio Amsterdam Naast een aantal sprekers waren ook vertegenwoordigers van de luchtvaartwereld uitgenodigd. Ik mocht een inleiding houden over de eerste lessen van de Bijlmerramp. Het belangrijkste punt voor mij was de vraag of je anders om zou kunnen gaan met 'het primaat van de piloot'. Op basis van de internationale luchtvaartregels had de piloot in noodsituaties altijd het laatste woord. De verkeerstoren kon hem of haar alleen van advies dienen, omdat de piloot als geen ander kon inschatten hoe de situatie en de conditie van het toestel was. Maar naast deze belangrijke overweging was de juridische aansprakelijkheid waarschijnlijk een belangrijkere reden. Ik was erachter gekomen dat de regeringen eigenlijk geen aansprakelijkheidsrisico's wilden aanvaarden. Want in het geval dat de Luchtverkeersleiding, een overheidsdienst, de eindverantwoordelijkheid kreeg dan werden zij aansprakelijk voor de gevolgen van een eventuele ramp. In het geval van de Bijlmerramp adviseerde de toren de Israëlische gezagsvoerder naar de Kaagbaan te vliegen. Daar bestonden twee goede redenen voor. De Kaagbaan was op dat moment operationeel en had een redelijk gunstige ligging, van zuidoost naar noordwest, die het mogelijk maakte om tegen de wind in te landen. Zeker bij zo'n zwaar beladen toestel als deze El Al-vrachtjumbo was tegenwind een belangrijke voorwaarde om veilig te landen. De piloot sloeg het advies in de wind en vroeg om de Buitenveldertbaan. Die was in verband met de ongunstige windrichting buiten gebruik. Waarschijnlijk kon gezagsvoerder Fuchs deze baan zien liggen en wilde hij zijn kist zo snel mogelijk aan de grond zetten. Anders was deze vreemde keuze niet te verklaren. Een bijkomend nadeel, afgezien van de wind, was de hoogte van het El Al-toestel. De 4X-AXG zat veel te hoog om direct op de Buitenveldertbaan te kunnen landen en moest een extra ronde vliegen om, langzaam dalend, op de juiste hoogte voor de landingsbaan uit te komen. Vanwege de problemen met de

motoren kon de piloot alleen bochten naar rechts maken, waardoor het vliegtuig, in de hoogste staat van *emergency*, een rondje boven de binnenstad van Amsterdam afwikkelde. Dat daarbij grote risico's voor de bevolking werden genomen was geen element van overweging. De piloot keek allereerst naar hoe hij het toestel zo snel en veilig mogelijk aan de grond kon krijgen.

Mijn boodschap aan de PvdA-bestuurders was dat het primaat van de piloot niet in alle gevallen het veiligst was. Allereerst gold de algemene regel voor alle omstandigheden, overal ter wereld. Daardoor werd geen rekening gehouden met technische ontwikkeling noch met kennis. Een goed opgeleide piloot van de KLM in een modern vliegtuig kon in geval van nood inderdaad waarschijnlijk beter de situatie inschatten dan bijvoorbeeld de verkeersleiding op de toren in Belize. Maar gold dat ook andersom? Kon een slecht getrainde piloot met een slecht onderhouden en verouderd toestel uit bijvoorbeeld Ghana een betere inschatting maken dan de goed opgeleide en met zeer geavanceerde hulpmiddelen uitgeruste verkeersleider op Schiphol? Ik had daar zo mijn twijfels over. Daarbij, als tweede element, was de toren veel beter in staat om de risico's voor de omgeving in kaart te brengen. Iets waar een piloot in nood, mogelijk onbekend met de luchthaven, geen of nauwelijks rekening mee hield. Wanneer we in de toekomst rekening wilden gaan houden met de risico's voor de omgeving - waar ik een groot voorstander van was - dan moesten die risico's dan ook in kaart gebracht worden, zeker bij luchthavens in een dichtbevolkte omgeving. Sommige banen hadden in het verlengde van de aanvliegroutes nu eenmaal veel meer bebouwing staan dan andere. Omdat Schiphol, vanwege de vaak wisselende windrichting, veel start- en landingsbanen had kon in noodgevallen gekozen worden uit meerdere alternatieven. Dus bestond de mogelijkheid om van tevoren vast te stellen welke banen, gelet op de gevaren voor de omgeving, de voorkeur genoten in het geval van een (ernstige) noodsituatie. Tegen de geluidsoverlast was een dergelijk preferentieel systeem al van toepassing; de toren wees de piloot naar de baan die de minste geluidsoverlast voor de omgeving met zich meebracht. Niemand had daar problemen mee. Het vreemde was dat juist wanneer de risico's voor de omgeving het grootst waren, er het minste rekening mee werd gehouden. Mijn voorstel was dan ook om op korte termijn met de minister te praten over de mogelijkheden van een systeem van voorkeursbanen in noodgevallen. Omdat in de luchtvaartwereld vol was van Engelse termen, leek het mij verstandig om dit voorstel het

preferential emergency runway system te noemen. Tot mijn verbazing reageerde de vertegenwoordigers van Schiphol en de KLM positief. Na afloop van de bijeenkomst praatte ik nog een tijdje door met Ruud Wever van Schiphol. Hij vond het een goed idee, maar waarschuwde me dat het buitengewoon lastig was om de regelgeving van de International Civil Aviation Organization (ICAO) te wijzigen.

Opnieuw had NRC Handelsblad op zaterdag een groot verhaal, als vervolg op het artikel van vorige week. Onder de kop 'Binnen top RLD ernstige kritiek op eigen functioneren' grepen de journalisten Van Asbeck en Meeus terug op de afhandeling door de RLD van een ernstig ongeval met het KLM-toestel 'Mozart', negen jaar geleden in Panama. Het onderzoek naar dat ongeluk mocht de KLM zelf afhandelen. In een vertrouwelijk notitie schreef de toenmalige directeur Luchtvervoersbeleid, R. Schreurs aan zijn baas, de toenmalige directeur-generaal van de RLD H. Raben, dat de RLD het vooronderzoek zelf had moeten instellen gelet op de schade aan het vliegtuig en het gevaar dat voor de inzittenden had bestaan. Bij de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie groeide het vermoeden dat de piloot van de Mozart zich schuldig had gemaakt aan een strafbaar feit. Volgens R.M. Schnitker, commandant van de afdeling luchtvaartonderzoeken van de politie, was de landing ingezet bij hevig noodweer. "Er was sprake van een behoorlijke component rugwind. Wij hadden twijfels of hier was gehandeld volgens de handboeken voor de DC10." Uit een vertrouwelijke briefwisseling tussen de politie en de RLD bleek dat de RLD eenvoudig weigerde de politie informatie over het ongeval ter beschikking te stellen. De zaak liep zo hoog op dat de politie het voorval meldde aan de officier van justitie in Amsterdam, mr. F. Heemskerk. Ook hij achtte voldoende gronden aanwezig om de stukken aan een strafrechtelijk onderzoek te onderwerpen. Maar de RLD hield voet bij stuk. De zaak sleepte zich nog maanden voort. Uiteindelijk wist de nieuwe directeur Luchtvaartinspectie, de heer Wolleswinkel, Justitie van zich af te schudden door te verklaren dat het Panamese ongeval slechts een incident was. Van een officieel vooronderzoek was dan ook geen sprake. En omdat nooit een officieel vooronderzoek had plaatsgevonden bestonden er ook geen officiële stukken. De RLD kon om die reden het verzoek van Justitie, om over de onderzoeksdocumenten te mogen beschikken, dan ook niet honoreren, aldus de NRC. Vorig week nog betoogde minister Maij-Weggen in de Tweede Kamer dat het artikel van de journalisten Van Asbeck en Meeus

wel erg veel onzin bevatte en het hen te veel eer zou geven om daar in het openbaar op in te gaan. Maar nu moest het ministerie het bestaan en de inhoud van de notitie en briefwisseling toch bevestigen. Dit verhoogde mijn nieuwsgierigheid naar de door ons gevraagde reactie van de minister op het artikel van vorige week.

Zoals toegezegd ontving de Kamer op 16 november een brief over de relatie tussen de Bijlmerramp en de uitbreidingsplannen van Schiphol. In de brief, ondertekend door drie ministers (Alders (VROM), Andriessen (EZ) en Maij-Weggen (V&W)), schreef het kabinet dat een onafhankelijk buitenlands onderzoeksbureau de veiligheid rondom Schiphol moest gaan onderzoeken. Dit onderzoek kon pas in de zomer van 1993 afgerond worden, waardoor een besluit over de uitbreidingsplannen van de luchthaven pas volgend najaar verwacht mocht worden. In de eerdere planning ging men uit van een kabinetsbesluit in het voorjaar van 1993. 'De ramp met het El Al-toestel heeft eens te meer tot het besef geleid dat de veiligheid op en rondom de luchthaven aan de hoogste eisen dient te voldoen,' zo liet het kabinet de Tweede Kamer weten. Tegelijkertijd waarschuwde zij tegen een te groot optimisme over de uitkomst van het onderzoek: 'De mogelijkheden om door een verdere verhoging van de luchtvaartveiligheid de risico's voor de bevolking in de omgeving van de luchthaven te verminderen zijn begrensd.' In de brief werd geen antwoord gegeven op de vraag van de vaste Kamercommissie over de juridische gevolgen en om een reactie op het artikel in de NRC. Misschien dat dit een brief was van drie ministers en dat Maij-Weggen nog een eigen, afzonderlijke brief aan het parlement zou sturen? Ik nam mij voor daar deze week meer opheldering over te vragen.

Dinsdagochtend, zeven uur. De radiowekker ging af en het nieuws van die morgen drong maar langzaam tot me door. Zeiden ze iets over Schiphol en het onafhankelijk onderzoek? Dat bleek juist. In de uitvoeriger berichtgeving na het nieuws werd gemeld dat het ministerie van V&W bevestigde dat het Amerikaanse onderzoeksbureau RAND Corporation belast werd met de onafhankelijke studie naar de veiligheidsaspecten rond de luchthaven. Meteen daarna kwam de mededeling dat de heer Smits, president-directeur van Schiphol, commissaris was bij RAND. Hiermee verdween onmiddellijk de onafhankelijkheid van het onderzoeksbureau. Nog voordat ik uit bed stapte ging de telefoon. Radio 1. Of ik het bericht gehoord had en wat mijn reactie was? Ik antwoordde dat het mij vreemd voorkwam, maar

dat ik eerst het één en ander wilde uitzoeken voordat ik zou reageren. De hoorn lag nog amper op de haak of hij ging alweer over. Het Parool. Dit ritueel herhaalde zich een aantal keren. De NRC. Radio Noord-Holland. Ik beloofde hen allemaal terug te bellen wanneer ik meer wist. Eenmaal in de Tweede Kamer nam ik onmiddellijk contact op met Jan Willem Weck. Hij was in gesprek met de minister, maar zou me zo snel mogelijk terugbellen. En dat gebeurde ook. Binnen een minuut ging de telefoon. Uitleg was niet nodig. Weck vertelde me dat het departement op de hoogte was van het commissariaat van Smits bij RAND. Ze hadden onderzocht of zijn commissariaat de onafhankelijkheid van het bureau kon beïnvloeden. Dat bleek niet het geval. De formele verhoudingen waren zodanig dat de Raad van Commissarissen op geen enkele manier invloed kon uitoefenen op de inhoud van een dergelijk onderzoek, laat staan een afzonderlijke commissaris; die was niet belast met de dagelijkse leiding. Voor leden van de Raad van Bestuur lag dat uiteraard anders, legde hij uit. Ik liet hem weten niet echt gelukkig te zijn met deze ontwikkeling. Allereerst moest het de regering toch veel aan gelegen zijn om elke schijn van partijdigheid te vermijden. Juist nu de afgelopen weken de onafhankelijkheid van de RLD ter discussie stond koos men een onderzoeksbureau - bewust een buitenlandse om de onafhankelijkheid zoveel mogelijk te waarborgen - waarbij de baas van Schiphol commissaris was! Dat hij formeel geen invloed kon uitoefenen kon wel waar zijn, maar hoe zat het informeel? Buiten dat de leden van de Raad van Commissarissen de Raad van Bestuur goed kenden, bestond ook een soort afhankelijkheidsrelatie. Weck wierp tegen dat dit formeel niet het geval was en feitelijk ook niet zo zou werken. Smits zou heus wel ervoor waken zich op wat voor manier dan ook met dat onderzoek te gaan bemoeien. Bovendien bestonden weinig bureau's in de wereld die een dergelijk onderzoek konden uitvoeren. Ik was niet overtuigd; alleen al het feit dat de suggestie gedaan zou kunnen worden. Ook al bemoeide Smits zich helemaal nergens mee, binnen dat bureau werd heus wel rekening gehouden met de belangen van haar commissaris. Iets wat de overheid, als opdrachtgever, niet mocht overkomen. Het nieuws hierover toonde aan dat zo'n verwijt voorkomen moest worden. Het gesprek begon in de buurt te komen van een politieke discussie en daar voelde ik buitengewoon weinig voor. Als kamerlid kon je geen strijd aangaan met een ambtenaar, dat had geen zin en was ongepast. Wel was ik nu op de hoogte van de overwegingen die een rol hadden gespeeld bij het besluit. Ik bedankte Weck voor de gegeven informatie en beëindigde het telefoongesprek.

De fractievergadering begon zoals altijd met de politieke actualiteit. Collega's vroegen mij om een toelichting op de mogelijke functievermoring van Smits. Na een weergave van de feiten kwam ik tot de conclusie dat het verstandig zou zijn te overwegen het onderzoek aan een ander bureau te gunnen, tenzij Smits zelf concludeerde dat het verstandig zou zijn het commissariaat neer te leggen. Fractiegenoten Arie de Jong en Ad Melkert maakten ernstig bezwaar tegen mijn conclusie. De Jong betoogde dat de verantwoordelijkheden strikt gescheiden waren en de kans op beïnvloeding vrijwel uitgesloten was. Bovendien kon je dan bijna nooit meer dit soort bureau's een opdracht voor een onafhankelijk onderzoek verstrekken, omdat de commissarissen juist voor een bedrijf interessant waren vanwege hun brede maatschappelijke kijk en hun uitgebreide netwerk. Ik grapte cynische dat hij misschien wel eens de spijker op zijn kop sloeg. Maar die grap kreeg weinig waardering. Uiteindelijk besloot de fractie dat de minister eerst maar eens opheldering moest geven voordat we tot conclusies konden komen. Melkert merkte nog fijntjes op dat mijn conclusies niet door de fractie werden gedeeld en dus ook niet door de woordvoerder naar buiten gebracht konden worden. Pas nadat het fractiebureau, het dagelijks bestuur van de fractie, daar over gesproken had kon daar een wijziging in optreden. De fractievoorzitter steunde deze uitleg.

**** Nog redigeren:

Tijdens de vergadering kwam mijn medewerker binnenlopen met een kopie van een artikel uit het Financiële Dagblad. Onder de kop 'Smits: geen vertraging Schiphol-projecten', meldde de president-directeur van de luchthaven dat het kabinetsbesluit niet als een vertraging mocht worden uitgelegd. "Dat beeld is verkeerd. Er is geen sprake van vertraging, althans niet voor de lopende projecten en de projecten die in voorbereiding zijn. De mainportstrategie staat in het geheel niet ter discussie. Schiphol heeft overigens niet gemerkt dat de Bijlmer-ramp gevolgen heeft voor de groeicijfers." Smits benadrukt dat het een onafhankelijk bureau moet zijn dat het veiligheidsrapport opstelt. Er zal uit naar voren moeten komen hoe het vliegverkeer rond Schiphol veiliger gemaakt kan worden. Dat is ook de reden waarom we zelf geen opdracht geven voor dit onderzoek maar dat Verkeer en Waterstaat dat doet." Het Financiële Dagblad meldt verder dat Smits dit weeinde na de VS gaat om met een gerenommeerd bureau op het

gebied van de luchtverkeersveiligheid tot afspreken te komen. De naam van het bureau wil hij nog niet kwijt.

Interview dag er voor

Naam bekend, RAND

Hoezo geen bemoeienis

Hoezo V%W opdrachtgever

PM VRAGEN-UURTJE 20 NOVEMBER 1992

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Het was een prachtige herfstdag, de hemel strak blauw, een iets te harde wind. Ook al was deze zondag bijna aan zijn einde, in de Amsterdamse straten speelden de kinderen nog volop buiten. Schuin tegenover het hoofdbureau van politie, aan de Lijnbaansgracht, stond tot ver in de jaren tachtig een dropfabriek. Het hele complex was omgebouwd tot een groot aantal luxe appartementen. Aan het eind van de zomer van 1992 had Miek Faes, onze voormalige buurvrouw uit de Woestduinstraat, haar intrek in één van die appartementen genomen. Samen met Irene en onze pasgeboren dochter Mindel waren we bij haar op bezoek toen haar dochter vanuit Londen belde. Of we het al wisten? Er was een Boeing op de Bijlmermeer gestort. Ze had beelden gezien op CNN, hele flats stonden in brand. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving en beelden. De verbijstering trok door het hele lichaam. Na de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Irene vroeg me wat ik dacht daar onder deze omstandigheden te kunnen doen. "Ik geloof niet dat men daar nu op jouw aanwezigheid zit te wachten." Ze had gelijk. Het belangrijkste was eerst de opvang van de slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Voor overleg belde ik Thijs Wöltgens, de voorzitter van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer, thuis in Kerkrade. Daar werd, zoals wel vaker, de telefoon niet beantwoord. Dan maar **Ben Heinrichs**, onze voorlichter. Hij ging er vanuit dat we Thijs vanavond niet meer zouden kunnen bereiken. "We kunnen op dit moment toch niets doen, laten we morgenochtend, zo vroeg mogelijk, contact met elkaar opnemen." In het NOS-journaal van 23.00 uur kwamen alle grote politieke partijen met een officiële reactie, behalve de Partij van de Arbeid. "De PvdA-fractie was vanavond voor commentaar niet bereikbaar."

De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vliegramp in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vliegramp. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat.

De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.
bron ANP

De volgende ochtend kreeg ik Wöltgens eindelijk aan de lijn. Het leek ons verstandig om zo snel mogelijk, na overleg met Felix Rottenberg, met onze partijgenoten in Amsterdam na te gaan op welke wijze, vanuit de landelijke politiek, ondersteuning geboden kon worden. Verder bespraken we hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan. In de loop van die ochtend gaf minister Maij-Weggen samen met de top van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) in Hoofddorp een persconferentie. Kort zette ze de dramatische gebeurtenissen van de avond daarvoor uiteen, om vervolgens het woord te geven aan de directeur-generaal van de RLD, Jan Willem Weck. Hij verklaarde dat "zowel de autoriteiten op Schiphol als de RLD-mensen zeer adequaat gehandeld hebben." Als derde voerde de heer Croon, bij de RLD de eerst verantwoordelijke voor de luchtverkeersbegeleiding op Schiphol, het woord. Hij stelde dat de verkeersleiding het toestel op een koers naar de Kaagbaan wilde zetten, maar dat de piloot de voorkeur gaf aan de Buitenveldertbaan. "Als man in problemen wil hij zo snel mogelijk terug." Ze wisten nog niet wat er in de laatste seconden plotseling is misgegaan. Maar duidelijk mocht zijn dat tot vlak voor het einde alles onder controle was.

Zoals gebruikelijk kwamen op de dinsdag de 150 Kamerleden uit het hele land weer naar Den Haag. De Tweede Kamer kwam elke week op dinsdag, woensdag en donderdag bijeen. Dat was historisch zo gegroeid omdat de maandag als reisdag

moest worden gereserveerd voor degenen die op zondag niet mochten reizen. Op de agenda stonden die week de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen. Kamervoorzitter Wim Deetman had, op verzoek van de PvdA-fractie, voorgesteld om de debatten een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. Wij wilden op die manier onze medeleven met de slachtoffers en hun nabestaanden tot uitdrukking brengen. *Business as usual*, gewoon de agenda afhandelen, leek ons niet het gepaste antwoord. Na overleg met de verschillende fracties en na bespreking in het presidium van de Kamer, kreeg dit voorstel, hoewel er bij een enkel financieel woordvoerder ook verzet bestond, brede ondersteuning. Slechts twee keer eerder in onze historie werd besloten de algemene beschouwingen uit te stellen. De eerste keer was op 11 december 1914 wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog. En de tweede keer in 1926. Toen zag men af van de algemene beschouwingen omdat net daarvoor al een algemene gedachtewisseling had plaatsgevonden met het nieuw aangetreden kabinet. De Eerste Kamer had ondertussen besloten wel door te vergaderen. Haar voorzitter Tjeenk Willink was alleen bereid de vergadering een week uit te stellen, als dat de nabestaanden van de slachtoffers zou helpen. "Het belangrijkste is dat we ook in de toekomst solidair met de slachtoffers blijven," zo liet hij optekenen in Vrij Nederland.

In de landelijke en regionale pers verschenen verschillende kritische artikelen over het uitstel. Men zag een dubbele agenda. De aandacht in de kranten zou uitgaan naar de ramp waardoor het nieuws over de algemene beschouwingen minimaal zou zijn. "Kamerleden houden er niet van om naar pagina acht van de ochtendkrant te worden geschoven," schreef de Leeuwarder Courant. Dinsdag 6 oktober kwam het parlement kort bijeen voor de herdenking. Tijdens deze bijeenkomst ter nagedachtenis aan de slachtoffers sprak ook premier Ruud Lubbers. "De vliegcrash met de jumbo-jet zondag in de Bijlmermeer veroorzaakte ineens een hel op aarde. Een ramp in een gigantische klap. Drama's speelden zich af aan de rand van dat inferno. Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf." Het Nederlandse volk wist zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. 'Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.' Bij de herdenkingsplechtigheid waren de ambassadeurs van Suriname¹ en Israël, de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer aanwezig.

Kamerleden die zich bezighielden met rampenbestrijding brachten op donderdag 8 oktober in de ochtenduren een bezoek aan het getroffen gebied gebracht. In de daaraan voorafgaande dagen waren de Koningin en enkele leden van het kabinet reeds op de rampplek geweest. Na overleg tussen de meest betrokken kamerleden werd afgesproken dat het niet verstandig zou zijn, alleen al om de voortgang van de berging niet te belemmeren, wanneer alle betrokken commissies een bezoek zouden brengen. Men had in de Bijlmer wel iets anders te doen dan groepen Kamerleden rond te leiden, zo was de algemene stelling. Afgesproken werd dat de commissie voor Binnenlandse Zaken namens de Kamer zouden gaan. Later hoorde ik dat Vincent van den Burg (CDA), voorzitter van de commissie en dus delegatieleider, tegen zijn delegatieleden had staan pochen over zijn handigheid om het alleenrecht voor zijn commissie op te eisen.

Om twee uur die middag was er, op het departement van Verkeer en Waterstaat, een briefing aan de Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). We werden ontvangen in de langwerpige vergaderzaal die direct naast de werkkamer van de minister lag. In het zaaltje zaten ongeveer tien mensen, vertegenwoordigers van onder andere het

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote vliegcrash in korte tijd. Op 7 juni 1989 stortte het SLM-toestel de Antony Nesty in Suriname neer. Hierbij kwamen 179 mensen om en waren er 10 overlevenden.

Bureau Vooronderzoek, de RLD, de verkeerleiding en leden van de staf van de secretaris-generaal. Na een kort welkomstwoord deelde minister Maij-Weggen mee dat ze de bijeenkomst verder niet zou bijwonen omdat het een briefing was door de onafhankelijke onderzoekers. Tijdens haar inleiding had ze de onafhankelijke positie van het BVO al benadrukt. Ze stond op en verliet de zaal. Collega Frits Castricum en ik keken elkaar verwonderd aan. Dit was wel heel uitzonderlijk, een minister die niet wilde horen wat haar ambtenaren aan Kamerleden zouden gaan vertellen. Curieus was ook dat zij dezelfde dag nog een brief naar de Tweede Kamer had gestuurd waarin zij schreef dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister zelf lag.

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek naar het ongeval en over de berging. De heer Wolleswinkel, coördinator van het vooronderzoek, vertelde dat de restanten van het vliegtuig die niet nodig waren voor het technisch onderzoek naar de schroot zouden gaan. Waarom konden die restanten, in ieder geval voor de duur van het onderzoek, niet bewaard worden? Op mijn vraag daarover antwoordde Wolleswinkel dat de prioriteit bij het zeker stellen van de voor het onderzoek relevante resten. Daarna wilde hij wel bewerkstelligen dat de overige resten, met uitzondering van het puin en ander afval, in ieder geval op één plek bewaard zouden worden. De ambtenaren stelden verder dat de bemanning zeer waarschijnlijk vrijwel onmiddellijk op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. De copiloot was, zo werd gemeld, tot voor zes maanden gevechtspiloot geweest. Deze mensen zijn er op getraind om in een noodsituaties onmiddellijk te controleren hoeveel *combat power* men nog ter beschikking heeft. Men ging er vanuit dat de copiloot onmiddellijk over zijn rechterschouder naar buiten, naar de motoren moet hebben gekeken. Bij die schouw zou hij dan gezien moeten hebben dat de buitenste motor niet meer aanwezig was. Ook werd ons een grote zwart-wit kaart getoond waar, op basis van prints van de radargegevens, rode stippen waren aangebracht die de restanten markeerden van de afgevalen motoren gedurende de periode dat ze in de lucht waren. Op basis hiervan werd een verklaring gegeven waarom het zo moeilijk was om de tweede motor te bergen. Ze zochten nog steeds naar de *Cockpit Voice Recorder* (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen met daarin de gesprekken van de bemanning. Wolleswinkel zei niet uit te kunnen sluiten dat die CVR misschien helemaal niet aan boord had gezeten.

Naast deze briefing werd de Tweede Kamer vanaf 7 oktober bijna dagelijks door de diverse ministers schriftelijk op de hoogte gehouden over de opvang van de slachtoffers, de voortgang bij de berging en de vorderingen in het onderzoek. Minister Maij-Weggen schreef dat ze zelf verantwoordelijkheid droeg voor het onderzoek en dat "thans 15 medewerkers van het directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst rechtstreeks bij de organisatie rondom het onderhavig onderzoek zijn betrokken. Voorts zijn vertegenwoordigers van de Israëlische luchtvaartautoriteiten, van EL AL, van de Amerikaanse National Transport Safety Board (NTSB) en de Federal Aviation Administration (FAA), Boeing en Pratt & Whitney bij het ongevalonderzoek betrokken. In totaal zijn circa 40 mensen rechtstreeks bij het onderzoek ingeschakeld."

pm; Gesprek Hans Smits.

pm; Partijbijeenkomst in Zuidoost in een hotel aan de Gaasperplas (Crown Plaza?). Wat moeten we doen? Prem Rada Quisoen, advocatencollectief.

Zondag 11 oktober was een troosteloze dag. Onder een grijsgrauw hemeldek waaruit een aanhoudend druilerige regen viel, liepen duizenden mensen hun stille tocht door de Bijlmer naar de plaats waar eens de flats Groeneveen en Kruitberg elkaar raakten. De verschillende culturen bepaalden de uitdrukking van het verdriet. Een groepje donkere muzikanten begeleidde de tocht met ingehouden donkerdof tromgeroffel. Traditioneel geklede Surinaamse vrouwen lieten hun emoties gaan en zakten jammerend door hun knieën. Anderen staken hun handen omhoog naar de hemel onder het uitroepen van indringende smeekbeden, alsof ze vroegen: 'Waarom wij?'. In

het groepje waarin ik liep werd niet veel gesproken. Bij ons schoten woorden al snel te kort en dus bleef eenieder in zijn eigen stilte, om zo zijn gevoelens overdenken. De tocht eindigde bij het manshoge hekwerk dat op ruime afstand van de flats was geplaatst. Voor en in het hek lagen en staken eindeloze bossen bloemen met daartussen tekeningen, kinderknuffels en foto's. Vanaf die plek was het effect van de onbeschrijflijke kracht van de botsing goed waarneembaar. Twee verlaten flatgebouwen omsloten, met rafelige randen, een enorm gat. Op sommige verdiepingen keek je zo vanaf de zijkant de kamers binnen. Aan balkons hing achtergelaten wasgoed. De indringende brandgeur liet zich niet door de regen verdrijven. Een nooit meer uit te wissen beeld van verdriet en destructie stond in mijn geheugen gegrift.

Het laatste gedeelte van de tocht liepen ook Hans Smits, directeur van Schiphol en Jan Willem Weck van de RLD in ons groepje mee. Na afloop hebben we met z'n drieën nog staan napraten. Smits gaf aan het moment te vrezen dat er besloten moest worden om het vliegverkeer over de Bijlmermeer te hervatten. Wanneer je te lang wacht dan raakt men gewend aan de stilte en is de overgang enorm. Als je het te snel doet dan ziet men dat als een gebrek aan medeleven met de bewoners in de Bijlmer. Maar voor Schiphol was de Buitenveldertbaan onmisbaar, dus vroeg of laat moest deze toch weer open. Welk moment je ook koos, je kon het nooit goed doen. Smits' voorkeur ging uit naar een zo kort mogelijke sluiting. Weck vulde aan dat de vluchtafwikkeling op de luchthaven nu reeds ernstig belemmerd werd omdat niet over de Bijlmermeer gevlogen kon worden. Hierdoor ontstonden niet alleen ernstige vertragingen maar dreigde, door de druk op de andere start- en landingsbanen, ook de veiligheid in gevaar te komen. Ik adviseerde hen om de datum van heropening van de Buitenveldertbaan in ieder geval ruimschoots van de voren bekend te maken en deze aankondiging zó publiekelijk te doen dat het voor niemand als een verrassing zou komen. Daarnaast kon die aankondiging melding maken van een meldpunt waar mensen met vragen of zorgen opheldering konden krijgen. Het leken hen goede suggesties. We spraken verder over het effect van de ramp op de voorgenomen toekomstplannen voor de uitbreiding van Schiphol. Smits en Weck gaven beiden aan het verstandig te vinden om een groot veiligheidsonderzoek met betrekking tot de luchthaven te doen. Hun redenering was dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld is, maar dat daarover door deze ramp grote twijfel is ontstaan. Een dergelijk onderzoek achtten ze noodzakelijk om een nieuwe vertrouwensbasis te leggen onder de uitbreidingsplannen.

Iets verderop stonden een paar deelraadsleden en gemeenteraadsleden met elkaar te praten. Behoedzaam schoof ik tussen de mensenmassa door om me bij hen te voegen. Afgelopen dagen verschenen naast lovende ook kritische berichten in de pers over de opvang van de slachtoffers in het Bijlmer Sportcentrum. Zo sloeg afgelopen donderdag de vlam in de pan, toen de gemeentelijke Sociale Dienst de gedupeerden een contract wilde voorleggen. Al dagen vroeg men om wat zakgeld. Nu werd een bedrag van fl. 300,- tot maximaal fl. 500,- voor gezinnen ter beschikking gesteld in ruil voor een handtekening onder een contract. Daarin verplichtten de slachtoffers zich om maandelijks fl. 100,- terug te betalen. Ook moesten ze een legitimatiebewijs kunnen tonen, terwijl in een groot aantal gevallen alle persoonlijke papieren in de vlammen verloren waren gegaan. De rust keerde pas terug op het moment dat burgemeester Ed van Thijn ingreep en opdracht gaf de omstreden voorwaarden te schrappen. "De mensen voelen zich verschrikkelijk in de steek gelaten," liet psycholoog prof. J. A. Jacobus in een landelijk dagblad optekenen. "Bij sommige woningbouwverenigingen moeten ze een voorschot betalen terwijl deze mensen echt niets meer hebben: geen huis, geen spullen, geen geld..." Het Riagg meldde dat één op de vijf mensen na een dergelijke dramatische gebeurtenis een posttraumatisch syndroom ontwikkelt, dat uiterst zorgvuldig moet worden behandeld.

Tussen het groepje lokale bestuurders stond ook Ronald Jansen, voorzitter stadsdeelraad Zuid-Oost. Hij stelde mij voor om in het Bijlmer Sportcentrum te kijken en met de mensen te praten. Ik accepteerde de uitnodiging en liep achter hem aan. Daar aangekomen ontstond voor de ingang enige consternatie. Een wild gebarende en schreeuwende man wilde persé naar binnen, maar kreeg van de bewaking geen toestemming. Ronald liep op hen toe en nam beiden even apart. Daarna liep de man tierend weg, nagekeken door velen omstanders. Ronald legde uit dat deze man een familielid zocht. De man was overtuigd dat hij in het Sportcentrum succes zou hebben in zijn speurtocht. De afgelopen paar dagen liet de bewaking hem een paar keer toe, maar zijn verwante bevond zich niet onder de aanwezige slachtoffers. Daarna heeft de man zich vreselijk misdragen, terwijl de mensen binnen al zo gespannen waren. Hij gooide de spullen van anderen overhoop en liep dusdanig schreeuwend door de sporthal dat kinderen begonnen te huilen. Zoiets kon je niet hebben, dus hadden we afgesproken dat hij niet meer naar binnen mocht, aldus Ronald.

Eenmaal binnen spraken we kort met een aantal mensen die in het Sportcentrum werden opgevangen. Door de bank genomen waren ze redelijk tevreden met de opvang tot nu toe, maar ze wilden ze het liefst allemaal zo snel mogelijk weg. "Ik krijg hier m'n hoofd niet tot rust, meneer. En slapen kan ik hier ook niet. Ik wil hier weg. Maar waar moet ik naar toe? Kunt u mij niet helpen meneer?" Ik keek Ronald vragend aan. Hij antwoordde dat de deelraad zo snel mogelijk voor alle aanwezigen in het Sportcentrum een betere oplossing ging zoeken. Wanneer we verder lopen fluisterde Ronald zachtjes: "Deze situatie houden we geen dagen meer!" Na ons bezoek aan het Sportcentrum keerde ik huiswaarts. Om drie uur 's middags begon de grote herdenkingsbijeenkomst in de RAI. In het presidium van de Tweede Kamer was afgesproken dat slechts een beperkte delegatie zou worden afgevaardigd. De indrukwekkende bijeenkomst volgde ik dan ook thuis voor de televisie.

In de tweede week na de ramp begon meer duidelijkheid te komen in de mogelijke oorzaak en de gevolgen van de ramp. Waarschijnlijk was de rechter binnenmotor afgebroken door een probleem in de ophanging. Dit zou een kettingreactie tot gevolg hebben gehad. In een drietal brieven, die minister Maij-Weggen naar het parlement stuurde, werd melding gemaakt van het feit dat de verkeersleiders op Schiphol adequaat hun werk hadden gedaan. Ook schreef ze dat de *Flight Data Recorder*, de andere zwarte doos met vluchtgegevens, was gevonden en dat één motor uit het Gooimeer was opgedoken. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig zouden geen onregelmatigheden vertonen en het vliegtuig was niet te zwaar beladen. Op 16 oktober informeerde de minister ons dat na negen dagen intensief zoeken de rechter binnenmotor was gevonden en geborgen. "Het schadebeeld bij deze motor lijkt sterk op dat van de binnenmotor die werd teruggevonden na een ongeval bij Taiwan op 29 december 1991. Een mogelijke verklaring voor deze ongevallen zou metaalmoetheid kunnen zijn. Het gebruikspatroon van vrachtvliegtuigen verschilt nogal van dat van passagiersvliegtuigen." "Is dat het geval dan is het mogelijk dat ergens in de constructie van vrachtvliegtuigen van het type Boeing 747 uitgerust met Pratt and Whitney-motoren metaalmoetheid is opgetreden die bij andere vliegtuigen van het type Boeing 747 tot dusverre niet is voorgekomen." Op basis van dat gegeven vroeg de RLD aan de Amerikaanse autoriteiten, de FAA, om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 te nemen.

In de Tweede Kamer ging de eerste discussie over het onderzoek naar de ramp over de vraag of de oude Luchtvaartrampenwet uit 1936 of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht was. Het verschil zat hem in de

verantwoordelijkheid²: bij de oude wet viel het onderzoek onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat en in de nieuwe wet was sprake van een onafhankelijk onderzoek door een zelfstandige raad. De top van de RLD verzette zich altijd tegen dit onafhankelijk onderzoek. Het was de Tweede Kamer die door middel van wetwijziging, begin 1991, de onafhankelijkheid van ongevalsonderzoek afdwong. Het vreemde was dat de nieuwe wet al ruim een jaar door zowel de Eerste als Tweede Kamer was goedgekeurd. Maar omdat de minister de wet nog niet in het staatsblad had gepubliceerd droeg deze nog niet kracht van wet.

Vrij Nederland, 17-10-1992:

Er gaan al jaren geruchten dat de RLD bewust bezig is om de nieuwe wet zo lang mogelijk tegen te houden.

Hans Scholten [woordvoerder ministerie verkeer en waterstaat]: 'Niet meer dan een gerucht. Daar klopt niets van.

Kunt u dit gerucht misschien ontkrachten door uit te leggen waarom de wet nog steeds niet in werking is getreden?

'Volgens de nieuwe wet is de voorzitter van de nieuwe Raad voor de Luchtvaart (RvdL) gebonden aan een maximum leeftijd. De huidige voorzitter is die leeftijd al gepasseerd, dus moeten we eerst een nieuwe voorzitter vinden.'

Maar u wist toch al jaren geleden van die maximumleeftijd. De RvdL komt hoogstens een paar keer per jaar bij elkaar. Heeft u in al die tijd geen nieuwe voorzitter kunnen vinden voor deze parttime baan?

'Nee, dat is echt het enige argument waarom de wet nog niet in werking is.'

De echte oorzaak van de vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven. Van Vollenhoven, al geruime tijd voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid en de Spoorwegongevallenraad, pleitte al jaren voor één afzonderlijke raad voor het onderzoek naar ongevallen op de weg, op het spoor, op het water en in de lucht. Vergelijkbaar met de Amerikaanse nationale raad voor de transportveiligheid, de NTSB. Een idee dat in de loop der jaren, ondanks verzet vanuit het departement, op steeds meer politieke steun kon rekenen. Als opmaat naar een dergelijke integrale raad was de kandidatuur van Van Vollenhoven voor het voorzitterschap van de nieuwe onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart een logische gedachte. Op het ministerie, toch al niet enthousiast over een dergelijke invloedrijk onderzoeksorgaan, bestond zowel ambtelijk als politiek een **grote aversie** tegen de persoon Van Vollenhoven. Maar tegelijkertijd had men niet de moed om Van Vollenhoven te passeren en een ander te benoemen. Zolang de wet niet in het staatsblad werd gepubliceerd, kon men de benoeming van Van Vollenhoven op de lange baan schuiven en dus bleef publicatie uit.

Terwijl in de Tweede Kamer een debat werd gevoerd, op verzoek van de PvdA, over de wenselijkheid om nog snel een onafhankelijke raad te benoemen, begon Wolleswinkel onmiddellijk na de ramp met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel, directeur Luchtvaartinspectie bij de RLD, nam de volledige coördinatie op zich, formeel gesteund door de vigerende wet. Hierdoor werd het voor minister Maij-Weggen - wanneer zij dat gewild zou hebben - buitengewoon lastig om op basis van de nieuwe wet het onderzoek uit te laten voeren. In haar brief van 8 oktober benoemde zij Wolleswinkel dan ook tot officiële vooronderzoeker. Ze schreef dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister van Verkeer en Waterstaat lag en dus gewerkt werd op basis van de (oude) Luchtvaartrampenwet. Hoewel de PvdA-fractie voor een onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet pleitte - en daarmee voor een onafhankelijk onderzoek - zagen we af van een concreet voorstel daartoe. Door het besluit van de minister en een gebrek aan een meerderheid in de Kamer (CDA en VVD waren tegen) zou verdere discussie over de nieuwe wet het lopende onderzoek alleen maar in

² Nieuwe elementen in de Luchtvaartongevallenwet waren de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker en het afschaffen van het tuchtrecht uit de oude wet. Dit tuchtrecht werd vervangen door een scheiding tussen het ongevalsonderzoek (Raad voor de Luchtvaart) en een eventueel strafrechtelijk onderzoek (Openbaar Ministerie).

diskrediet kunnen brengen, zonder perspectief op een beter alternatief. Dit zou gezien worden als 'Haags gezeur' en niet begrepen worden in het licht van de situatie in de Bijlmermeer.

Tien dagen na de ramp schreef Ien Dales, als minister van Binnenlandse Zaken coördinator voor de rampenbestrijding, haar eerste brief aan de Kamer. In de publiciteit ontstond enige kritiek over haar terughoudende opstelling. Een houding die kenmerkend was voor de persoon Dales, maar nu klaarblijkelijk minder werd gewaardeerd. De brief gaf een voorlopige beoordeling van de gebeurtenissen tot dat moment. De twee flats, Kruitberg en Groeneveen, waren grotendeels ingestort, 14 appartementen breed en 10 etages hoog. Meer dan vijftig lichamen werden geborgen waarvan er op dat moment 26 waren geïdentificeerd. Op de dag na de ramp werden veertien gewonden geteld. Nadat eerst de brand onder controle was gebracht en instortingsgevaar verder was voorkomen, werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd³ door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Er was nog steeds onduidelijkheid over wie op het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie was nog bezig een lange lijst van vermisten te onderzoeken. De gemeente Amsterdam had een nazorgplan gepresenteerd voor de psycho-sociale opvang van slachtoffers, nabestaanden en hulpverleners in de toekomst. Ook werden zaken geregeld zoals herhuisvesting van de gedupeerden en afwikkeling van de schade van niet-verzekerden. Minister Dales eindigde de inleiding van haar brief met de toezegging: "Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de rampenorganisatie conclusies trekken. Vanzelfsprekend zal ik hierover de Kamer dan nader informeren." Op dezelfde dag besloot de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat af te zien van een op 30 oktober gepland werkbezoek aan de luchthaven Schiphol.

Vanwege hevige regenbuien en zware westenwind besloot de verkeersleiding op Schiphol om op 15 oktober de Buitenveldertbaan weer in gebruik te nemen. Gedurende grote delen van de dag kwamen vliegtuigen met een tussenpauze van drie minuten laag over de Bijlmermeer op Schiphol aanvliegen. De NRC maakte melding van de reactie van de RLD. "De weersomstandigheden maken het landen op andere banen te gevaarlijk. Maar zodra de weersomstandigheden het toelaten zal de Buitenveldertbaan weer worden gemeden. Hoelang het uitzonderingsgebruik van de baan zal duren, moet door het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog worden besloten." **...daar is niets van terecht gekomen....** De reactie was fel. Veel mensen belden vol verontwaardiging de gemeente Amsterdam en het klachtennummer van de Commissie Geluidshinder Schiphol. Ook bij het wijkopbouworgaan uitten veel bewoners hun woede. "Mensen gaan echt over de rooie", zo lieten medewerkers weten.

Een week later kwam de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bijeen om een procedure vaststellen hoe de commissie met de afhandeling van de ramp zou omgaan. Een aantal fracties pleitte ervoor om op korte termijn een eerste

³ Ruim een jaar later stelde fractiegenoot Achtienribbe-Buijs vragen over deze versnelde berging en de beperking van de mogelijkheden van het Rampen Identificatieteam (RIT). De voormalig burgemeester van Amsterdam, daarna minister van binnenlandse zaken, Ed van Thijn gaf samen met zijn collega op justitie Hirsch Ballin antwoord. Ondanks het feit dat lichaamdelen waren aangetroffen tussen de puinresten was de versnelling van berging op dat moment een juiste beslissing, aldus de ministers.

gedachtewisseling met de minister te hebben. Een krappe meerderheid voelde daar echter weinig voor en wilde pas een bespreking met de minister nadat het onderzoeksrapport was verschenen. Als besluit werd opgetekend: 'Integrale rapportage over het onderzoek afwachten.' Na afloop van de procedurevergadering confronteerde een journalist mij met een persbericht. Daarin liet de FAA, de Amerikaanse tegenhanger van de RLD, weten het verzoek van de RLD om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747 niet te honoreren en verklaarde dat de Boeings voldoende luchtwaardig waren. De journalist vertelde dat het departement ondertussen had meegedeeld daar genoeg mee te nemen. Ik liet hem weten dat ik het niet zomaar liet zitten. Lopend naar mijn kamer schoot de vraag door mijn hoofd hoeveel van deze ondeugdelijke vliegtuigen eigenlijk dagelijks Schiphol nog aan deden. Terug op mijn werkkamer nam ik onmiddellijk de telefoon en belde Pieter-Jan Biesheuvel, voorzitter van de commissie Verkeer en Waterstaat. Ik gaf hem een samenvatting van wat ik zojuist gehoord had en stelde voor om vandaag nog een brief te vragen namens de commissie. Biesheuvel deelde mijn opvatting, maar zag geen mogelijkheid de zojuist beëindigde vergadering opnieuw bijeen te roepen. Hij kwam met een tussenoplossing. In de verwachting dat geen enkele fractie bezwaar zou maken tegen een verzoek voor een dergelijke brief, stelde hij voor om de griffier een 'rondje' te laten bellen. Wanneer alle fracties instemden met het voorstel ging het verzoek om een brief ter opheldering diezelfde avond nog de deur uit. Als er wel bezwaar bestond belde hij mij zo spoedig mogelijk terug, zo beloofde hij. Deze bijzondere procedure werkte want nog dezelfde dag ging een brief naar de minister met onder andere het verzoek tot meer helderheid over het standpunt van de FAA en over "ondeugdelijke" toestellen dat nog steeds op Schiphol vloog.

De volgende dag had ik op mijn kamer een gesprek met Jan Willem Weck. Op zijn verzoek praatten we over de vraag hoe het uitbreidingsproces van de luchthaven Schiphol verder vorm gegeven zou moeten worden. Het kabinet had een week eerder aan de Kamer geschreven dat de recente ramp vanzelfsprekend aanleiding gaf om de huidige veiligheidssituatie op Schiphol tegen het licht te houden. Daartoe was extra onderzoek gewenst. "Dit rechtvaardigt dat op onderdelen van lopende besluitvormingsprocessen extra tijd wordt genomen," zo liet het kabinet weten. Daar had men klaarblijkelijk spijt van. Weck vertelde mij dat hij zich zorgen maakte over de vertraging die het hele besluitvormingsproces hierdoor zou oplopen. Hij achtte dat ongewenst en onnodig. Opnieuw stelde hij dat Schiphol één van de veiligste luchthavens ter wereld was en dat een incidentele ramp, hoe erg die ook was, niet de toekomst van de luchtvaart in Nederland op het spel kon zetten. Ik gaf te kennen zijn redenering wel te begrijpen maar gaf aan tegelijkertijd ook niet blind te willen zijn voor het maatschappelijk draagvlak dat nodig is voor de uitbreidingsplannen. Door de ramp had die steun een flinke knauw gekregen en daar moest men rekening mee houden. Je kon niet simpel zeggen: "Sorry, maar we hebben iets belangrijkers op de agenda." Als het kabinet tot andere gedachten was gekomen, dan moest ze het één en ander maar in een brief aan kamer duidelijk maken zodat een open afweging gemaakt worden.

Ik vroeg Weck om opheldering over het standpunt van het departement over de houding van de FAA met betrekking tot de aanbevelingen van de RLD. Hij vertelde dat overleg had plaatsgevonden met de luchtvaartdiensten in andere Europese landen. Deze deelden de opvatting van de RLD dat verregaande verbetermaatregelen gewenst waren. Hij veronderstelde dat de NTSB, de Amerikaanse transportveiligheidsraad, de FAA wel zou dwingen tot het overnemen van deze maatregelen. De FAA wilde natuurlijk voorkomen dat, voordat het onderzoek was afgerond, een beeld ontstond dat de oorzaak van de ramp alleen aan de ophanging gelegen zou hebben. Boeing zou dan volledig verantwoordelijk worden gesteld. Ten slotte liet ik Weck nog weten het

onbegrijpelijk te vinden dat de heropening van de Buitenveldertbaan zo klungelig en met zo weinig respect voor de bewoners van de Bijlmermeer was aangepakt. Hij antwoordde daar ook niet gelukkig over geweest te zijn. Maar gisteren werd hij plotseling geconfronteerd met een dringend verzoek van de verkeersleiding. Die konden, bij handhaving van de sluiting, de veiligheid niet meer optimaal garanderen.

Nog diezelfde middag belde Hans Alders: "Rob, ik ben plaatsvervangend minister Verkeer en Waterstaat en ik ben benieuwd of jij mijn brief, waar jij om gevraagd hebt, over de positie van de FAA al hebt gezien. Ik heb overigens ook besloten tot een inspectie van een aantal buitenlandse maatschappijen. Morgen moet alles gecontroleerd zijn en anders mogen ze hier niet meer binnenkomen. De FAA zal overigens ook meer maatregelen treffen dan dat ze tot nu toe van plan waren. We krijgen niet helemaal onze zin maar wel voor een deel." Ik moest Alders teleurstellen want ik had de brief nog niet gekregen. Ik vond zijn aanpak met betrekking tot de "ondeugdelijke" toestellen perfect en vertelde hem dat ook. Alders beloofde dat hij alvast de brief zou laten faxen zodat ik er kennis van zou kunnen nemen. Ik liet mijn medewerkster onmiddellijk naar het commissiebureau (ondersteunende staf voor de vaste kamercommissie) bellen. De brief was daar nog niet binnengekomen. Enkele minuten later rolde de brief uit de faxmachine. De brief liet over de situatie op Schiphol niets aan duidelijkheid te wensen over. "Voorts is door de RLD nagegaan welke maatschappijen op Nederland vliegen met het betreffende type vrachtvliegtuig." Dat blijken twee maatschappijen te zijn, "met een frequentie van in totaal drie vluchten per week." De maatschappijen moeten morgen schriftelijk bevestigd hebben dat zij de voorgeschreven inspectie hebben uitgevoerd omdat anders overwogen wordt de toestellen te weren.

Bij de brief zat, als bijlagen, de correspondentie tussen Wolleswinkel en de FAA. Wolleswinkel had in zijn brief aan de FAA geschreven dat op basis van de bewijzen waar hij over beschikte, het zijn mening was dat de luchtwaardigheid van de 747 vrachtvliegtuigen uitgerust met Pratt and-Whitney motoren niet voldoende is gegarandeerd. Hij verwacht dat de FAA gerichte maatregelen zal treffen ten aanzien van deze specifieke toestellen. De FAA komt in haar antwoord tot de conclusie dat niet verwacht mag worden dat het probleem uniek is voor vrachttoestellen. Derhalve zal hun onderzoek zich verder richten op alle versies van de Boeing 747. Gerichte maatregelen blijven dus uit. Hoewel dus door de FAA niet voldaan wordt aan het verzoek tot deze gerichte maatregelen, schrijft minister Alders in zijn brief dat de FAA adequate actie heeft ondernomen.

Al een aantal dagen deden geruchten de ronde over het bestaan van een opname van een gesprek tussen de Kustwacht en de Verkeersleiding. Even zolang ontkende het departement van V&W het bestaan hiervan. Op een geluidsband zou te horen zijn dat de Kustwacht aan de toren meedeelde dat het vliegtuig in grote problemen was, dat het twee motoren had verloren. Een dergelijke band zou belastend zijn voor de Verkeersleiding omdat het de vraag opwerpt of men het vliegtuig in zo'n gehavende toestand nog wel een rondje boven de Amsterdamse binnenstad had mogen laten vliegen. Woordvoerder Wouters van de Kustwacht meldde in het Algemeen Dagblad dat zij op zondagavond 4 oktober - om één minuut over half zeven om precies te zijn - de Verkeersleiding op Schiphol hadden gebeld, naar aanleiding van meldingen van schippers die zagen dat het ramptoestel twee motoren verloor. Bij verdere navraag deelde de kustwacht aan het dagblad Trouw mee dat de opname van dit gesprek door de RLD was opgehaald. Het ministerie kon het gesprek en het bestaan van de geluidsopname niet langer ontkennen. Dus bevestigde men het bestaan van de band, die meteen tot geheim materiaal werd verklaard. De RLD verklaarde dat de boodschap van de Kustwacht niet aan de verkeersleider die het EL AL-vliegtuig

begeleidde was doorgegeven omdat men aannam dat deze op de hoogte was van de situatie. Om dat na te gaan waren de geluidsbanden waarop de gesprekken stonden tussen de luchtverkeerleiding en de bemanning. Maar die konden pas vrij gegeven na toestemming van de Raad voor de Luchtvaart. Dit leek niet waarschijnlijk, omdat openbaarmaking pijnlijk kon zijn voor de nabestaanden van de bemanning. Dat kon ik me wel voorstellen; je weet niet wat mensen in doodsnood nog allemaal kunnen roepen. Ik nam me voor om op een later moment terug te komen op de geluidsbanden en te verzoeken de band, geschoond van persoonlijke opmerkingen, openbaar te maken.

2. STILTE EN RUST RONDOM HET ONDERZOEK

pm; dekt niet echt de lading. Eerder kritiek dan rust en stilte.

De vierde november was een spannende dag. De Amerikaanse ambassadeur had een groot aantal relaties waaronder een aantal ministers en kamerleden uitgenodigd om in het Kuhrhaus, op een groot scherm, de uitslag van de Amerikaanse presidentsverkiezingen live bij te wonen. Vanwege het tijdsverschil zaten we al om half zes in de ochtend aan het ontbijtbuffet. Ging het dan eindelijk gebeuren? Na twaalf jaar Republikeinse hegemonie eindelijk weer een democraat in het Witte Huis? Bill Clinton had een vernieuwende en inspirerende campagne gevoerd, met grote ronde-tafel-bijeenkomsten over een gevoelige onderwerpen zoals de hervorming van het gezondheidsstelsel, de positie van minderheden en de inkomenspolitiek. De uitslag was een klapper. Met een overweldigende meerderheid versloeg Clinton president George Bush. Hij won in 31 van de 50 Staten en kreeg 43% van de stemmen, tegen 38% voor Bush en 19% voor de onafhankelijke miljardair Ross Perot.

Na de feestvreugde verliet ik het Kuhrhaus. Ik liep langs een tafel met daarop de ochtendkranten. Naast het nieuws over de Amerikaanse verkiezingen kopte Trouw: 'Blamerende balans van RLD-onderzoek.' Journalist Vincent Dekker schreef: 'De onthulling vandaag in Trouw dat de verkeersleiders op Schiphol op hun radar hebben gezien hoe op 4 oktober stukken van de noodlots-Boeing van El Al afvielen, doet opnieuw twijfels rijzen over de rol van de Rijksluchtvaartdienst.' In het artikel ontkende het ministerie van V&W dat dergelijke radarbeelden bestonden. Een vreemde ontkenning, want de vaste kamercommissie had tijdens de briefing op 8 oktober een 'plot' van de radar voorgelegd gekregen, waarop duidelijk zichtbaar was dat een groot aantal fragmenten zich van het toestel verwijderde. Die fragmenten waren zelfs met een rode viltstift gemarkeerd. Daarnaast meldde Trouw nog een opmerkelijke zaak. De radarbeelden van de laatste fase van de vlucht, waarin de Jumbo onder de 600 meter (1700 voet) zakt, schenen niet meer te bestaan. Volgens de krant bevestigde de RLD eerder wel bestaan van de radarplots en dat deze niet werden vrijgegeven. Nu liet de luchtvaartdienst weten dat van deze vlucht geen radarbeelden van onder de 1700 voet bestonden. "Ik heb daar zelf ook geen verklaring voor," aldus de woordvoerder. Een gevoelig punt als je bedacht dat de luchtverkeerbegeleiders op hun eigen radar het afvallen van de motoren waar hadden kunnen nemen. Het beeld werd er niet fraaier op. Eerst de ontkenning van de melding van de kustwacht. Daarna de ontkenning van het bestaan van de bandopname van die melding. Nadat de ontkenning niet houdbaar bleek, verklaarde de RLD dat de band met het oog op het onderzoek niet openbaar gemaakt kon worden. En om dezelfde redenen weigerde men de geluidsbanden met de gesprekken tussen de toren en het toestel vrij te geven.

Ondertussen gaf El Al in Israël een persconferentie. Op basis van eigen onderzoek concludeerde de luchtvaartmaatschappij dat zij op geen enkele wijze in gebreke was gebleven en dus geen schuld droeg aan de oorzaak van de ramp. Ook uit Amerika kwamen nu officiële standpunten naar buiten. In een negen pagina's tellend rapport concludeerde de NTSB dat de Boeing 747 van El Al met oude ophangbouten voor de motor vloog. De vliegtuigfabrikant Boeing en de FAA adviseerden al in 1986 de bouten te vervangen. En sinds 1979 was al bekend dat de bouten plotseling konden breken. Maar het rapport ging niet verder in op de vraag waarom El Al het advies uit 1986 niet had opgevolgd. De Amerikanen merkten wel op dat formeel en juridisch gezien de Israëlische luchtvaartmaatschappij niets te verwijten viel, omdat de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten geen verplichting tot vervanging hadden uitgevaardigd. 'Het was een dringend advies, in de trant van: als je verstandig bent doe je het,' verklaarde Brent Bahler, woordvoerder van de NTSB. In haar rapport gaf de NTSB aanbevelingen om ongelukken ten gevolge van het afbreken van de motor-ophangbouten in de toekomst te voorkomen. Geconstateerd werd 'dat minstens twee ongelukken wellicht voorkomen hadden kunnen worden', wanneer de vliegtuigfabriek eerder een dergelijk dringend advies had gegeven.

Het begon er aardig op te lijken dat iedereen, nog voordat het definitieve ongevalsrapport was verschenen, zijn straatje al probeerde schoon te vegen. Dat gold voor zowel de Nederlandse, de Israëliëse als de Amerikaanse autoriteiten.

De dag na de overwinning van Clinton zond minister Maij-Weggen een voortgangsrapportage naar de Kamer, 'een overzicht van de stand van zaken in het vooronderzoek naar de toedracht en oorzaak van het ongeval' zoals dat was opgesteld door de vooronderzoeker. Bij toeval, want men was opzoek naar de Cockpit Voice Recorder, werd op een vuistortplaats een beslag van de vleugel gevonden waar nog een stuk van de breekbout inzat. Deze vondst was een doorbraak. Wolleswinkel kwam mede op basis van de vondst tot de veronderstelling dat de oorzaak bij de breekbout lag. (een bout die breekt bij te hoge belasting waardoor de motor van het vliegtuig valt zonder verdere schade aan te richten) In zijn veronderstelling ging hij er vanuit dat de breekbout in het beslag, als gevolg van een vermoeiingsbreuk, bezwaken is en als gevolg daarvan zodanig verschoven dat daardoor het sterke gedeelte van de breekbout op de plaats van het afbreekpunt terecht was gekomen. Wanneer in deze situatie de druk te groot zou worden dan zou de motor er niet netjes afbreken maar zich losscheuren van de vleugel en daarbij grote schade aanrichten. De vele inspecties steunde de theorie van Wolleswinkel. De National Transportation Safety Board gaf, op basis van deze theorie, aanvullende instructies aan de FAA.

In de bijlage bij het voortgangsrapport werden de relaties tussen de minister, de Raad voor de Luchtvaart en de vooronderzoeker verder uitgewerkt. De voortgangsrapportage beschreef daarmee niet alleen **van** stand van zaken met betrekking tot het onderzoek, maar regelde ook de formele bevoegdheden. Vooronderzoeker Wolleswinkel liet in zijn verslag weten dat door de nieuwe werkwijze het tuchtrechtelijke aspect geen deel meer uitmaakte van het onderzoek. 'Gegeven de concrete omstandigheden van het onderhavige ongeval is dit verschil tussen de huidige en toekomstige wetgeving van ondergeschikt belang.' Ook schudde Wolleswinkel elke bemoeienis van de minister, conform de oude wet verantwoordelijk, van zich af. En hij zette de Raad voor de Luchtvaart buiten spel te zetten door te stellen dat de nieuwe wet op het punt van de onafhankelijke Raad nog niet van toepassing kon zijn. "De vooronderzoeker is ten aanzien van de wijze waarop het vooronderzoek wordt uitgevoerd en de inhoud van het rapport van vooronderzoek geheel onafhankelijk. De Raad kan de vooronderzoeker adviseren over de aanpak van het onderzoek. De verantwoordelijkheid voor het vooronderzoek ligt bij de vooronderzoeker." Door deze ingreep, gesanctioneerd door de minister, kreeg Wolleswinkel een volledige vrijbrief. Hij werd uitvoerder en toezichthouder tegelijkertijd. De brief waarin dit alles was vastgelegd was dan ook niet door de minister maar door Ir. H. N. Wolleswinkel, vooronderzoeker, ondertekend.

Laat in de middag kreeg ik de brief op mijn bureau. Ik kon mijn ogen niet geloven! In de vaste kamercommissie was afgesproken dat een debat over de vliegcrash pas zou plaatsvinden op het moment dat het onderzoeksrapport klaar was. Maar de ontwikkelingen van de afgelopen weken en deze brief leken mij voldoende redenen om het nu al ter sprake te brengen. Volgende week stond de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor het komende jaar op de agenda. Ik was niet van plan om dan mijn mond dicht te houden, alsof er niets aan de hand was. Dus leek het me een goed idee om de voorzitter van de commissie te melden dat ik het één en ander van plan te zeggen over de gang van zaken en de gekozen aanpak bij het onderzoek. Ik probeerde Pieter Jan Biesheuvel te bellen, maar hij had het gebouw reeds voor het weekeinde verlaten.

De NRC kwam in haar zaterdagbijlage met een paginagroot artikel onder de kop 'Ongevallen zonder pottekijkers.' Het artikel gaf een historisch overzicht van de manier waarop de RLD de afgelopen vijftien jaar onderzoek had gedaan naar vliegtuigongevallen waarbij Nederland op één of andere manier betrokken was. In zeven kolumnen werd een beeld geschetst van een dienst die zich nergens iets van aan trok, 'een staat in de staat.' Over willekeur en partijdigheid. Over een 'herenakkoord' tussen de KLM en de RLD, waarbij in een groot aantal gevallen de KLM zelf incidenten mocht onderzoeken waar ze bij betrokken was en daarover het

↓
verklaren
niet
was
ze en
Wolles

onderzoeksrapport mocht opstellen. Met name de rol en positie van directeur Wolleswinkel, als de man die al vijftien jaar de vaderlandse luchtvaart in een ijzeren greep hield, werd uitgebreid ter discussie gesteld.

Na het weekeinde probeerde ik op dinsdagochtend, nog voor de fractievergaderingen begonnen, voorzitter Biesheuvel weer te bellen, met succes. Ik vertelde hem dat, hoewel de brief van de minister en Wolleswinkel van afgelopen week formeel pas donderdag bij de procedurevergadering aan de orde kwam, ik namens de PvdA-fractie bij de begrotingsbehandeling de ruimte zou nemen om enkele vragen en opmerkingen te maken. Dit leek hem een logische gedachte, temeer ook collega Annemarie Jorritsma, Kamerlid voor de VVD, hem hetzelfde had medegedeeld. Ik gaf vervolgens aan dat mijn onvrede met name zat bij de vrijheid van de vooronderzoeker en het terzijde schuiven van de juridische aspecten in de voorgestelde onderzoeksopzet. Ook wilde ik graag een reactie van de minister op het NRC-artikel van afgelopen zaterdag. Biesheuvel stelde dat hij reeds contact had gehad met de minister en dat zij binnenkort met een aanvullende brief wilde komen.

Om even voor drieën die middag nam Jorritsma, vertegenwoordiger van de grootste oppositiepartij, als eerste het woord voor haar oordeel over de begroting voor 1993. In tegenstelling tot haar mededeling aan Biesheuvel zei ze geen woord over de Bijlmerramp. Waarschijnlijk omdat ze al ruimschoots voor het einde van haar inbreng door haar spreektijd was. Volgens de regels kwam vervolgens de grootste regeringspartij, het CDA, aan het woord. Mevrouw Tegelaar-Boonacker sprak aan het einde van haar inbreng een aantal waarderende woorden over de wijze waarop de regering direct na de ramp had gereageerd. Als vertegenwoordiger van de één na grootste oppositiepartij sprak D66-er Gerrit Jan Wolffensperger zijn zorg uit over de deuk in het maatschappelijk draagvlak voor de uitbreiding van Schiphol na de Bijlmerramp. Ik kwam, als kleinste regeringsfractie, als vierde aan de beurt. "Voorzitter! De ramp in de Bijlmer zal als een zwarte schaduw over elke discussie over de luchtvaart hangen. Een ramp als deze zet ons weer met beide benen op de grond wanneer wij denken aan grootschalige projecten. Zoals het er nu naar uitziet, zal het onderzoek nog zeker tot medio volgend jaar duren. Dat is lang, heel erg lang, maar zeker dit soort onderzoek dient zorgvuldig en minutieus te worden uitgevoerd. Toch vragen wij ons af hoe het mogelijk is dat EL AL haar onderzoeksresultaten bekend heeft gemaakt. Daaruit zou blijken dat de luchtvaartmaatschappij niet in gebreke is gebleven. Hoe kan het dat deze maatschappij dit nu al constateert, terwijl wij nog zeven maanden onderzoek nodig hebben? Ik heb de brief van de minister gelezen, maar daaruit wordt niet duidelijk waarom dit zo lang moet duren. Graag daarop een toelichting. Overigens is het onderzoek naar de oorzaak van de ramp niet het enige onderzoek dat ons iets kan leren over veiligheid rondom luchthavens. In het kader van het Plan van Aanpak Schiphol dringt die vraag zich nu meer op. In de huidige opzet moest een plan ontwikkeld worden dat zowel recht deed aan milieu als aan de economische wensen. Vervolgens werd bekeken op welke wijze de veiligheid daarbinnen optimaal verzekerd kon worden. Op grond van de huidige onderzoeken moet, in de ogen van mijn fractie, veiligheid mede de inhoud van het plan gaan bepalen. Dat betekent dat wij bereid zijn, om uit deze ramp lessen te trekken, ook al leidt dat tot wijziging van de plannen."

Pas de volgende dag, laat in de middag, kwam minister Maij-Weggen aan haar beantwoording toe. Met betrekking tot de Bijlmerramp begon ze met 'de Kamer te bedanken voor haar steun bij de aanpak waarvoor wij hebben gekozen.' Van dit 'trucje' bediende ze zich regelmatig. Daarmee probeerde ze de steun van de Kamer voor haar beleid te incasseren nog voordat de leden zich daarover hadden uitgesproken. Maar deze truc leidde bij veel debatten tot stevige aanvaringen met de Kamerleden. Vooral met Jorritsma, die er helemaal niet van gediend was tot steunpilaar van Maij-Weggen verheven te worden. Op basis van een uitvoerig overzicht van hoe lang onderzoeken bij diverse luchtvaartongevallen over het algemeen duren, betoogde Maij-Weggen dat de nu geplande negen maanden een redelijk korte periode was. De negen maanden waren voornamelijk nodig om bij Boeing en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium nog een aantal

simulaties uit te voeren. "Men kan een simulatie pas zo goed mogelijk uitvoeren, als alle technische gegevens zoveel mogelijk bekend zijn," aldus de minister. Tijdens een interruptie hield ik de minister voor dat El Al wel al een rapport uitbracht en de conclusie trok; het ligt niet aan de luchtvaartmaatschappij. De minister antwoordde dat de simulatieprogramma's nodig waren om dat allemaal na te gaan. Volgens haar had El Al de conclusies niet zelf heeft getrokken. "U moet voorzichtig zijn opdat u conclusies van de betrokken maatschappij niet verwart met conclusies die in de media worden getrokken. Dat is niet hetzelfde." **Verder uitleggen!** Ze vervolgde haar betoog en stelde dat de veiligheid meegenomen zou worden in de afwegingen voor de verder groei van Schiphol en dat extra activiteiten werden ondernomen naar aanleiding van de ramp in de Bijlmermeer. Maij-Weggen beloofde nog deze maand een brief hierover aan de Tweede Kamer.

In mijn tweede termijn vroeg ik om een uitgewerkt onderzoeksplan, dat de periode van negen maanden legitimeerde en terugkwam op de conclusies van El Al. "De minister zegt dat El Al geen conclusies heeft getrokken, maar dat de pers dat heeft gedaan. Kan de minister zeggen dat de conclusie dat de luchtvaartmaatschappij geen schuld heeft, niet de hare - of nog niet de hare - is, maar ook niet die van El Al?" Het antwoord van minister Maij op deze vraag was ineens geheel anders. De aanval op de pers verdween plotseling uit haar betoog. Blijkbaar was ze gedurende de avondpauze door haar ambtenaren van de RLD bijgepraat. De minister van Verkeer: "Voorzitter! Ik heb een notitie gekregen van mijn diensten ter zake van de uitspraken van de Israëli's over het vooronderzoek. Deze worden door mijn diensten voor de verantwoordelijkheid van de Israëli's gehouden. Wij vinden het absoluut nog niet de tijd om definitieve conclusies te trekken, hetgeen El Al in zekere zin ook niet heeft gedaan. Uit haar beschrijvingen zijn echter wel conclusies op te maken, zoals de Israëli's media ook hebben gedaan." Volgens haar was de schuldvraag niet aan de orde. "Indien het nuttig en nodig is, zal het rapport eventueel aan de rechter ter hand worden gesteld, opdat kan worden nagegaan of ook de schuldvraag moet worden besproken. Als men zich te veel op de schuldvraag richt, bestaat namelijk het grote gevaar dat men van tevoren een schuldige gaat zoeken, waardoor men ook probeert om al het onderzoeksmateriaal in die richting te duwen." Ze was wel bereid om de vooronderzoeker te vragen met een tussenrapportage te komen. Maar, zo stelde ze, "ik wijs er op dat de vooronderzoeker onafhankelijk van de minister werkt. Ik geef hem geen opdrachten. Ik zal dit doorgeven als een wens van de Kamer."

Ook op de vragen van Jorritsma, over het eventueel vrijgeven van de geluidsband van de verkeerstoren waarop het gesprek tussen bemanning en toren was vastgelegd, reageerde Maij-Weggen uitzonderlijk scherp naar de pers. "Met alle respect voor de creativiteit van journalisten moet ik zeggen dat wij erg veel onzin in de media hebben moeten lezen. Ik denk elke keer bezorgd: 'Je zal maar tot die bewoners horen en denken; wat is er nu weer gebeurd?' Het kan echter geen reden zijn om het onderzoeksmateriaal vroegtijdig vrij te geven." "Als de *cockpit voice recorder* [met daarop de registratie van wat in de cockpit besproken is, RvG] niet boven water komt, ben ik bereid te vragen of er redenen zijn om de band [van de verkeerstoren, RvG], waarop dus niet meer staat dan wij in eerste instantie hebben meegedeeld, vrij te geven." Aan het einde van het debat, laat in de avond, haalt Maij nogmaals, voor de derde keer, uit naar de pers. "Er stond een artikel in NRC Handelsblad - ik mag natuurlijk niet lelijk doen over mijn eigen avondblad - dat wel erg veel onzin bevatte. Ik wil daar nog wel eens onderhands op reageren. Ik vind namelijk dat je niet te veel eer moet geven aan slecht werk." Na het debat bleef een gevoel van onvrede bij mij hangen. Enerzijds was een begrotingsdebat vanwege een waslijst aan onderwerpen niet de beste plek om meer helderheid te verkrijgen. Anderzijds waren de gegeven antwoorden vaag, soms zelfs tegenstrijdig en verwees de minister te makkelijk naar hetgeen nog moest komen. Mijn vragen naar aanleiding van de onderzoeken van El Al en de NTSB en de krantenartikelen bleven onbeantwoord. Dus besloot ik om morgen, bij de procedurevergadering, voor te stellen om vóór het kerstreces nog een overleg met de minister te hebben over de verschillende aspecten van de Bijlmermeramp.

De volgende ochtend bij het lezen van de ochtendbladen bleek Van Thijn de avond ervoor bij de algemene beschouwingen in de gemeenteraad van Amsterdam forse kanttekeningen geplaatst te hebben bij het onderzoek. 'Burgemeester Van Thijn,' zo schreef de Volkskrant, 'uitte scherpe kritiek aan het adres van de RLD. Hij vindt dat het onderzoek veel te lang duurt. Hij pleitte dan ook voor een onafhankelijk onderzoek dat snel moet worden afgerond.' 'Er zijn al deelonderzoeken uitgevoerd in Amerika en Israël waarbij uitspraken zijn gedaan over de mogelijke schuldvraag. Het is niet goed dat wij van onze kant daarop geen weerwoord hebben,' liet Van Thijn weten. Bij hem leefde klaarblijkelijk dezelfde kritiek als bij mij.

In de procedurevergadering stelde ik voor om op korte termijn een overleg met de minister te voeren. Maar het CDA wilde wachten op de door de minister tijdens het debat toegezegde brief over de samenhang tussen het veiligheidsvraagstuk en de groei op Schiphol. Ik hield vast aan mijn voorstel om op korte termijn een gesprek met de minister te hebben omdat de minister expliciet had toegezegd dat de brief er binnen een maand zou zijn. Een meerderheid van VVD en CDA wilde eerst de brief afwachten om op basis daarvan te besluiten of een dergelijk overleg wel nodig was. In de besluitenlijst van de commissie stond het volgende: 'Bezien zal worden, na ontvangst van een door de minister van V&W toegezegde brief over de vliegcrash Bijlmermeer, in hoeverre het voeren van mondeling overleg vóór het Kerstreces gewenst is. Voorts zal de minister om reactie worden gevraagd op een artikel in de NRC van 7 november jl. over de positie van de RLD en de juridische gevolgen indien de Luchtvaartongevallenwet van kracht zou zijn.'

Op vrijdag de 13^{de} november vond een bijeenkomst plaats in het Aviodome, het luchtvaartmuseum op Schiphol, georganiseerd door PvdA-bestuurders uit de regio Amsterdam. Naast een aantal sprekers waren ook vertegenwoordigers van de luchtvaartwereld uitgenodigd. Ik mocht een inleiding houden over de eerste lessen van de Bijlmerramp. Het belangrijkste punt voor mij was de vraag of je anders om zou kunnen gaan met 'het primaat van de piloot'. Op basis van de internationale luchtvaartregels had de piloot in noodsituaties altijd het laatste woord.⁴ De verkeerstoren kon hem of haar alleen van advies dienen, omdat de piloot als geen ander kon inschatten hoe de situatie en de conditie van het toestel was. Maar naast deze belangrijke overweging was de juridische aansprakelijkheid waarschijnlijk een belangrijker reden. Ik was erachter gekomen dat de regeringen eigenlijk geen aansprakelijkheidsrisico's wilden aanvaarden. Want in het geval dat de Luchtverkeersleiding, een overheidsdienst, de eindverantwoordelijkheid kreeg dan werden zij aansprakelijk voor de gevolgen van een eventuele ramp. In het geval van de Bijlmerramp adviseerde de toren de Israëlische gezagsvoerder naar de Kaagbaan te vliegen. Daar bestonden twee goede redenen voor. De Kaagbaan was op dat moment operationeel en had een redelijk gunstige ligging, van zuidoost naar noordwest, die het mogelijk maakte om tegen de wind in te landen. Zeker bij zo'n zwaar beladen toestel als deze El Al-vrachtjumbo was tegenwind een belangrijke voorwaarde om veilig te landen. De piloot sloeg het advies in de wind en vroeg om de Buitenveldertbaan. Die was in verband met de ongunstige windrichting buiten gebruik. Waarschijnlijk kon gezagsvoerder Fuchs deze baan zien liggen en wilde hij zijn kist zo snel mogelijk aan de grond zetten. Anders was deze vreemde keuze niet te verklaren. Een bijkomend nadeel, afgezien van de wind, was de hoogte van het El Al-toestel. De 4X-AXG zat veel te hoog om direct op de Buitenveldertbaan te kunnen landen en moest een extra ronde vliegen om, langzaam dalend, op de juiste hoogte voor de landingsbaan uit te komen. Vanwege de problemen met de motoren kon de piloot alleen bochten naar rechts maken, waardoor het vliegtuig, in de hoogste staat van *emergency*, een rondje boven de binnenstad van Amsterdam afwikkelde. Dat daarbij grote risico's voor de bevolking werden genomen was geen element van

⁴ In noodsituaties bepaalt de piloot welke route gevlogen wordt en welke landingsbaan nodig is, gebaseerd op de (nood-) omstandigheden in het vliegtuig. De luchtverkeersbeveiliging (LVB) begeleidt het toestel en heeft geen recht om het verzoek te weigeren of een andere landingsbaan aan te bevelen. **ICAO-regels** Terwijl juist de LVB de kennis heeft van de luchthaven en de bebouwing daaromheen.

overweging. De piloot keek allereerst naar hoe hij het toestel zo snel en veilig mogelijk aan de grond kon krijgen.

Mijn boodschap aan de PvdA-bestuurders was dat het primaat van de piloot niet in alle gevallen het veiligst was. Allereerst gold de algemene regel voor alle omstandigheden, overal ter wereld. Daardoor werd geen rekening gehouden met technische ontwikkeling noch met kennis. Een goed opgeleide piloot van de KLM in een modern vliegtuig kon in geval van nood inderdaad waarschijnlijk beter de situatie inschatten dan bijvoorbeeld de verkeersleiding op de toren in Belize. Maar gold dat ook andersom? Kon een slecht getrainde piloot met een slecht onderhouden en verouderd toestel uit bijvoorbeeld Ghana een betere inschatting maken dan de goed opgeleide en met zeer geavanceerde hulpmiddelen uitgeruste verkeersleider op Schiphol? Ik had daar zo mijn twijfels over. Daarbij, als tweede element, was de toren veel beter in staat om de risico's voor de omgeving in kaart te brengen. Iets waar een piloot in nood, mogelijk onbekend met de luchthaven, geen of nauwelijks rekening mee hield. Wanneer we in de toekomst rekening wilden gaan houden met de risico's voor de omgeving - waar ik een groot voorstander van was - dan moesten die risico's dan ook in kaart gebracht worden, zeker bij luchthavens in een dichtbevolkte omgeving. Sommige banen hadden in het verlengde van de aanvliegroutes nu eenmaal veel meer bebouwing staan dan andere. Omdat Schiphol, vanwege de vaak wisselende windrichting, veel start- en landingsbanen had kon in noodgevallen gekozen worden uit meerdere alternatieven. Dus bestond de mogelijkheid om van tevoren vast te stellen welke banen, gelet op de gevaren voor de omgeving, de voorkeur genoten in het geval van een (ernstige) noodsituatie. Tegen de geluidsoverlast was een dergelijk preferentieel systeem al van toepassing; de toren wees de piloot naar de baan die de minste geluidsoverlast voor de omgeving met zich meebracht. Niemand had daar problemen mee. Het vreemde was dat juist wanneer de risico's voor de omgeving het grootst waren, er het minste rekening mee werd gehouden. Mijn voorstel was dan ook om op korte termijn met de minister te praten over de mogelijkheden van een systeem van voorkeursbanen in noodgevallen. Omdat in de luchtvaartwereld vol was van Engelse termen, leek het mij verstandig om dit voorstel het *preferential emergency runway system* te noemen. Tot mijn verbazing reageerde de vertegenwoordigers van Schiphol en de KLM positief. Na afloop van de bijeenkomst praatte ik nog een tijdje door met Ruud Wever van Schiphol. Hij vond het een goed idee, maar waarschuwde me dat het buitengewoon lastig was om de regelgeving van de International Civil Aviation Organization (ICAO) te wijzigen.

Opnieuw had NRC Handelsblad op zaterdag een groot verhaal, als vervolg op het artikel van vorige week. Onder de kop 'Binnen top RLD ernstige kritiek op eigen functioneren' grepen de journalisten Van Asbeck en Meeus terug op de afhandeling door de RLD van een ernstig ongeval met het KLM-toestel 'Mozart', negen jaar geleden in Panama. Het onderzoek naar dat ongeluk mocht de KLM zelf afhandelen. In een vertrouwelijk notitie schreef de toenmalige directeur Luchtvervoersbeleid, R. Schreurs aan zijn baas, de toenmalige directeur-generaal van de RLD H. Raben, dat de RLD het vooronderzoek zelf had moeten instellen gelet op de schade aan het vliegtuig en het gevaar dat voor de inzittenden had bestaan. Bij de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie groeide het vermoeden dat de piloot van de Mozart zich schuldig had gemaakt aan een strafbaar feit. Volgens R.M. Schnitker, commandant van de afdeling luchtvaartonderzoeken van de politie, was de landing ingezet bij hevig noodweer. "Er was sprake van een behoorlijke component rugwind. Wij hadden twijfels of hier was gehandeld volgens de handboeken voor de DC10." Uit een vertrouwelijke briefwisseling tussen de politie en de RLD bleek dat de RLD eenvoudig weigerde de politie informatie over het ongeval ter beschikking te stellen. De zaak liep zo hoog op dat de politie het voorval meldde aan de officier van justitie in Amsterdam, mr. F. Heemskerk. Ook hij achtte voldoende gronden aanwezig om de stukken aan een strafrechtelijk onderzoek te onderwerpen. Maar de RLD hield voet bij stuk. De zaak sleepte zich nog maanden voort. Uiteindelijk wist de nieuwe directeur Luchtvaartinspectie, de heer Wolleswinkel, Justitie van zich af te schudden door te verklaren dat het Panamese ongeval slechts een incident was. Van een officieel vooronderzoek was dan ook geen sprake. En omdat nooit een officieel

vooronderzoek had plaatsgevonden bestonden er ook geen officiële stukken. De RLD kon om die reden het verzoek van Justitie, om over de onderzoeksdocumenten te mogen beschikken, dan ook niet honoreren, aldus de NRC. Vorig week nog betoogde minister Maij-Weggen in de Tweede Kamer dat het artikel van de journalisten Van Asbeck en Meeus wel erg veel onzin bevatte en het hen te veel eer zou geven om daar in het openbaar op in te gaan. Maar nu moest het ministerie het bestaan en de inhoud van de notitie en briefwisseling toch bevestigen. Dit verhoogde mijn nieuwsgierigheid naar de door ons gevraagde reactie van de minister op het artikel van vorige week.

Zoals toegezegd ontving de Kamer op 16 november een brief over de relatie tussen de Bijlmerramp en de uitbreidingsplannen van Schiphol. In de brief, ondertekend door drie ministers (Alders (VROM), Andriessen (EZ) en Maij-Weggen (V&W)), schreef het kabinet dat een onafhankelijk buitenlands onderzoeksbureau de veiligheid rondom Schiphol moest gaan onderzoeken. Dit onderzoek kon pas in de zomer van 1993 afgerond worden, waardoor een besluit over de uitbreidingsplannen van de luchthaven pas volgend najaar verwacht mocht worden. In de eerdere planning gingen men uit van een kabinetsbesluit in het voorjaar van 1993. 'De ramp met het El Al-toestel heeft eens te meer tot het besef geleid dat de veiligheid op en rondom de luchthaven aan de hoogste eisen dient te voldoen,' zo liet het kabinet de Tweede Kamer weten. Tegelijkertijd waarschuwde zij tegen een te groot optimisme over de uitkomst van het onderzoek: 'De mogelijkheden om door een verdere verhoging van de luchtvaartveiligheid de risico's voor de bevolking in de omgeving van de luchthaven te verminderen zijn begrensd.' In de brief werd geen antwoord gegeven op de vraag van de vaste Kamercommissie over de juridische gevolgen en om een reactie op het artikel in de NRC. Misschien dat dit een brief was van drie ministers en dat Maij-Weggen nog een eigen, afzonderlijke brief aan het parlement zou sturen?

16 november 1992, Extra veiligheidsonderzoek Schiphol

Er komt een extra onderzoek naar de veiligheidsrisico's van de luchthaven Schiphol. Een beslissing over de uitbreidingsplannen van Schiphol zal pas plaatsvinden als dit onderzoek is afgerond. Dat hebben de ministers Maij (verkeer en waterstaat), Alders (ruimtelijke ordening) en Andriessen (economische zaken) maandag in een brief aan de Tweede Kamer laten weten.

De ministers willen eerst onderzocht hebben of de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol nog verder kan worden verhoogd. De ramp met het El Al-vliegtuig heeft volgens hen eens te meer tot het besef geleid dat die aan de hoogste eisen moet voldoen.

Het onderzoek wordt in handen gegeven van een internationaal onderzoeksbureau en richt zich op alle fasen in de verkeersafwikkeling. Van de voorbereiding (inchecken, starten), de vlucht zelf tot en met de landing. Daarbij worden ook de gebruikte hulpmiddelen en het handelen van de betrokken mensen en instanties onderzocht.

De besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol zal hierdoor met een halfjaar worden vertraagd. Oorspronkelijk zou de regering in het voorjaar van 1993 met een standpunt komen.

De luchthaven Schiphol kondigde een maand geleden al aan onderzoek te zullen doen naar de risico's die omwonenden lopen na uitbreiding van Schiphol. Maar de ministers vinden het beter het onderzoek in handen te geven van een bureau dat niet direct is betrokken bij het luchtverkeer. Volgens een woordvoerder van het ministerie vinden daartoe op dit moment onderhandelingen plaats met een internationaal onderzoeksbureau.

De drie ministers stellen als randvoorwaarde dat eventuele aanbevelingen direct moeten kunnen worden uitgevoerd zonder dat eerst internationale afspraken moeten worden afgewacht. Ook moet het onderzoek aansluiten bij het lopende onderzoek van de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) naar de oorzaak van de vliegcrash.

Het eindrapport zal door een team van luchtvaartdeskundigen worden bekeken voordat het in de zomer van 1993 zal worden aangeboden aan de minister van verkeer en waterstaat.

Al eerder kondigden de drie ministers aan het lopende onderzoek naar de gevolgen van de uitbreidingsplannen van Schiphol te zullen intensiveren. Onderdeel daarvan is de methode die gebruikt wordt voor de berekening van de risico's. De ministers kondigen in hun brief aan de Tweede Kamer aan dat deskundigen -nog voordat er berekeningen zullen worden gemaakt- de rekenmethode zullen bekijken.

In een commentaar op de brief van de drie ministers heeft de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol maandag laten weten volledig in te stemmen met de inhoud daarvan. Het is begrijpelijk en terecht dat er na de ramp met het El Al-vliegtuig in de Bijlmer extra aandacht wordt besteed aan de externe veiligheid van Schiphol, aldus de directie, die de uitkomst van het onderzoek met vertrouwen tegemoet ziet, omdat Schiphol een veilige luchthaven is en de luchtvaart van oudsher maximale aandacht besteedt aan veiligheid.

Wel is de directie van mening dat alle onderzoeken zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd, omdat alle betrokkenen erbij gebaat zijn, dat de besluitvorming over de verdere toekomst van Schiphol kan worden voortgezet en afgerond. De vertraging van zes maanden in de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven is voor de directie niet onaanvaardbaar.

De directie toonde zich verheugd over het feit dat in de brief is aangegeven dat alle partners onverkort vasthouden aan de dubbele doelstelling van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, te weten: de verdere ontwikkeling van Schiphol tot mainport en de verbetering van het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven".
bron ANP

18 november Partijbijeenkomst in de Nieuwe Stad, Ganzenhoef 12, 'Hoe verder na de vliegcrash?' > Els Verdonk.

Uit onvrede over de manier waarop men door de RLD werd behandeld, organiseerde een groep bewoners zich met de naam "Vliegverkeer Bijlmermeer". Met name de onverwachte hervatting van de vluchten boven de Bijlmer had veel kwaad bloed gezet. Woordvoerder van de Belt: "Ik hoorde dat de deelraad vijf minuten voordat het eerste vliegtuig overkwam, per fax een bericht kreeg, dat het vliegverkeer zou worden hervat." Het argument dat men niet anders kon vond hij niet geloofwaardig. "Dat antwoord klinkt vreemd als je weet dat de Buitenveldertbaan over enkele maanden voor acht maanden dichtgaat vanwege werkzaamheden. Waarom kan die baan dan nu niet dicht? Waarom niet enige piëteit betrachten?"

pm; Heb jij nog iets gedaan met deze werkgroep? Persoonlijke noot?

De Volkskrant meldde op 2 december dat de RLD nog steeds zoekende was naar de *cockpit voice recorder*. Een advertentie in de dagbladen, waarin de overheid tienduizend gulden uitloofde voor de recorder leverde zestig tips op, acht daarvan werden nader onderzocht. Voorlichter Scholten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat vond het niet terugvinden van de CVR 'een ernstige handicap'. "Want je kunt dan wel een idee hebben over de mogelijke oorzaak van het ongeluk, maar wat de piloten tegen elkaar hebben gezegd en de andere cockpitgeluiden die je hoort, kunnen je daar méér over vertellen." Het gerucht dat geen CVR in het ramptoestel zou hebben gezeten was volgens hem nauwelijks denkbaar. Uit de papieren bleek dat de recorder in mei 1992 was ingebouwd en tot op de dag van de crash is "gechecked". Een deel van de metalen slede waarop de recorder normaliter zit werd wel teruggevonden. Ondertussen groeiden de speculaties over 'het waarom' van het ontbreken van de CVR. Bewoners belden mij, vrienden spraken me er op aan, maar ook bij collega's in de Kamer hadden zich allerlei theorieën ontwikkeld. Veel mogelijke oplossingen voor dit vraagstuk werd mij ter hand gedaan. Van 'het vliegtuig vloog zonder CVR' tot 'de Israëlische geheime dienst heeft de recorder onmiddellijk na de crash meegenomen.' Andere veel gehoorde varianten waren: de CVR was per ongeluk afgevoerd en vernietigd; de recorder lag nog ergens in de modder; een souvenirjager had hem meegenomen; de CVR was door de enorme hitte gesmolten dan wel onherkenbaar; en dat de RLD de recorder allang in bezit had maar dat geheim wilde houden.

Het Openbaar Ministerie in Haarlem heropende het strafrechtelijk onderzoek naar de vliegcrash. Dat bleek gewenst omdat er nog vragen resten over het telefoontje van de Kustwacht. "We hebben echter nog geen verdachten. Daarvoor willen we juist dat bandje afluisteren," aldus persofficier mr. Hemmes. Zij wist ook te melden dat het transcript van het bandje wel al was ontvangen maar het bandje zelf nog niet. Het Openbaar Ministerie had direct na de crash al een strafrechtelijk onderzoek verricht. Dit onderzoek werd vier weken na de crash afgesloten omdat er geen vermoedens van strafbare feiten aan het licht kwamen. Al deze mededelingen maakten mij nieuwsgierig, tot dan toe was het mij onbekend dat een strafrechtelijk onderzoek had plaatsgevonden. Ik was dus heel benieuwd naar de resultaten. Bovendien waren dan ook afspraken gemaakt tussen Wolleswinkel en het OM, over het gebruik van de bewijsstukken. Op dit punt bleef het namelijk onduidelijk welke wet van toepassing was.

Daarnaast was de heropening van het strafrechtelijk onderzoek op zichzelf al opvallend; het bestaan van de band werd eerst door het departement ontkend maar later - op 22 oktober - toch bevestigd. Toen was het onderzoek van Justitie nog in volle gang en ik kon me niet voorstellen dat ze tijdens het onderzoek gewoon aan het

bestaan van de geluidsband voorbij zijn gegaan. Dus beschikte men klaarblijkelijk over nieuwe aanwijzingen die heropening rechtvaardigden. Ik kon in de verste verte niet bedenken welke nieuwe feiten dat zouden kunnen zijn. Opheldering vragen aan de minister had geen zin want het was heel ongebruikelijk om de Kamer te informeren over een lopend justitieel onderzoek. Dus maar afwachten wat eruit zou komen. De volgende dag gaf het dagblad Trouw al een deel van het antwoord. Het Openbaar Ministerie beschikte pas sinds enkele weken over een uitgeschreven versie van de Kustwachtmelding. "Ongeveer half november heeft de officier die opgevraagd," aldus de Haarlemse persofficier mr. Hartjes "Daar wordt nu naar gekeken. We willen weten of er sprake is van onder meer 'dood door schuld' of dat er iemand aan te wijzen is door wiens schuld het vliegtuig is verongelukt." Overigens bleek het OM niet alleen interesse te hebben in de bandopname van de Kustwacht maar ook in een bandopname met daarop een melding van de politie in Almere. Deze melding was zelfs eerder binnengekomen dan die van de kustwacht en daarop zou de melding te horen zijn dat er grote brokstukken van het vliegtuig afvallen. Volgens Trouw kreeg "de agent ongeveer anderhalve minuut later als antwoord dat het vliegtuig op twee motoren zou landen." De band waarop dit gesprek stond was volgens de politie van Almere reeds in het bezit van de RLD.

Al na een aantal dagen, op woensdag 9 december, kwam het OM met een persverklaring naar buiten. Men had beide meldingen onderzocht en kwam met betrekking tot de melding van de kustwacht volgens persofficier mr. C. Hommes-Boender tot de conclusie dat 'Gezien het gegeven dat op dat moment op de verkeerstoren de problemen met het vliegtuig bekend waren, was er op dat moment - gelet op de aard van de melding van de kustwacht - geen aanleiding om bij de Kustwacht verder door te vragen.

Volgens het onderzoek heeft de kustwacht zo'n vier minuten voordat het toestel neerstortte wel gemeld "D'r is een motor afgerold of zoiets".

Met betrekking tot de tweede melding, bleek uit het feitenonderzoek dat om 18.29, zes minuten voor de crash, dat door de meldkamer van de gemeentepolitie Almere is gebeld met de Rijkspolitie Schiphol met de mededeling dat er "grote brokstukken van het vliegtuig vielen". Tijdens dit telefoontje ziet de agent van de Rijkspolitie Schiphol op het statuspaneel voor hem het bericht verschijnen "paraat aan de baan binnen". Met een ander telefoontoestel neemt hij contact op met de alarmcentrale van de luchthaven. Men deelt hem mee wat de reden van de alarmmelding is en hangt dan vervolgens op. De agent pakt weer het toestel waar nog steeds de meldkamer van de gemeentepolitie Almere aan de ander kant wacht. In dat gesprek geeft hij de juist verkregen informatie door dat er een Jumbo in de problemen zit en dat dat toestel een noodlandingprocedure op twee motoren op Schiphol ging uitvoeren. Daarmee werd het gesprek beëindigd. Het OM komt tot de conclusie dat het bericht van de gemeentepolitie niet doorgegeven had hoeven worden omdat niet gemeld was dat de brokstukken leken op stukken van de motor. Het OM kwam tot de conclusie dat het aanvullend onderzoek geen strafbare feiten heeft opgeleverd. Men heeft één en ander vastgesteld aan de hand van de originele geluidsbanden van de gesprekken met de verkeerstoren. "Bij gebrek aan geluidsbanden van de gesprekken met en vanuit de meldkamers van de politie op Schiphol en Almere, is aan de hand van verslaglegging in dagrapporten en verhoor van getuigen nagegaan welke meldingen op welke tijdstippen zijn gedaan." De reden voor het ontbreken van die geluidsbanden geeft het OM echter niet. Twee dagen later, nadat journalisten bleven doorvragen naar de reden voor dat gebrek aan banden, moet de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie toegeven dat de banden twee weken na het ongeval, routinematig, zijn gewist. Volgens woordvoerder A. de Jong van de DLV zijn van de banden geen transcriptie gemaakt. "In die eerste weken heeft ook niemand om die band gevraagd", aldus de Jong. Niet de instanties die zich bezighouden met het onderzoek, niet het Openbaar Ministerie en ook niet de RLD.

Al met al wist ik er niet goed raad mee. Ik vond het moeilijk om de betekenis van die bandregistraties op hun juiste waarde te schatten. Wat zou er gebeurd zijn wanneer die mededelingen wel onmiddellijk waren doorgegeven? De verkeersleiding had misschien kunnen ingrijpen, door de piloot dringend te adviseren niet over de binnenstad van Amsterdam te vliegen, wat automatisch tot een andere route had

geleid. Misschien was de crash niet te voorkomen, maar dan hadden de gevolgen minder catastrofaal kunnen zijn. Maar ook de vraag waarom men zo geheimzinnig deed over die bandjes bleef door mijn hoofd spoken. Eerst het bestaan ontkennen en ze daarna geheim verklaren. En na afloop van het justitieel onderzoek bleek een deel van het bandmateriaal gewist. Desondanks was het OM toch tot de conclusie gekomen, dat er geen sprake was van een strafbaar feit. Waar was dan wel sprake van? Kwade opzet of gewoon klungeligheid? Benno Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, schreef in een artikel in de NRC, dat het niets uitgemaakt had wanneer de berichten wel waren doorgegeven. Ik liet me door zijn redenering deels overtuigen. Baksteen schreef: "De piloot was toen immers al op de hoogte van het feit dat het motorvermogen van enkele motoren was uitgevallen. Het maakt voor de procedure die de piloot moet doorlopen niet uit of het vermogen van de motoren uitvalt, of dat de motoren helemaal van de vleugels separeren. In beide gevallen moet de piloot namelijk exact dezelfde procedure doorlopen. Het zou alleen maar verstorend hebben gewerkt indien de verkeersleiding wél de getuigenverklaringen aan de piloot had doorgegeven." Baksteen had gelijk gezien vanuit de positie van de piloot. Maar als je rekening wil houden met de gevolgen voor de mensen op de grond dan leek mij zo'n mededeling wel van grote betekenis omdat geen logisch denkend mens een vliegtuig waar net twee motoren vanaf gevallen zijn over de binnenstad van Amsterdam heen stuurt. Of je moet lak hebben aan de mensen op de grond.

Op 11 december stuurde minister May-Weggen opnieuw een voortgangsrapportage van Wolleswinkel naar de kamer. In haar begeleidende brief schreef May dat ze "een afschrift van het transcript van de volledige communicatie tussen het EL AL vliegtuig en de verkeersleiding" als bijlage heeft toegevoegd. Hier zat een slimigheidje. Het transcript bevatte alleen het Engelse tekstdeel omdat dat gezien werd als communicatie tussen toestel en verkeersleiding. Het tekstdeel in het Ivriet, die op deze band terecht kwam omdat de microfoon in de cockpit aan bleef staan, werd niet beschouwd als communicatie tussen toren en toestel. Juist hier was de meeste belangstelling naar uitgegaan. Tijdens de persconferentie licht Wolleswinkel het achterwege laten nog eens toe: "Op dat moment is het ongeluk eigenlijk al gebeurd. Ik acht het daarom niet kies om woorden die vermoedelijk van heel persoonlijk aard zijn nog te vertalen."

Advocaat mr.P.Bakker Schut was, namens bewonersverenigingen in de Bijlmer, al weken druk bezig om de volledige bandopname van de gesprekken de bemanning van het El Al-toestel en de verkeersleiding op Schiphol openbaar te krijgen. Het eerste verzoek daartoe werd geweigerd met eveneens het argument dat op die op band ook zeer persoonlijke uitspraken van de bemanning waren vastgelegd en dat men de privacy van de bemanningsleden derhalve wilde beschermen. Ook minister May had mij in een persoonlijke gesprek al eens verteld dat de piloot in doodsnood zeer persoonlijke uitspraken had gedaan en dat deze niet openbaar gemaakt behoorden te worden. Ze wilde toen trouwens de gehele band vertrouwelijk houden. Ik had nog tegengeworpen dat dat alleen speculaties in de hand zou werken. Laat dan alleen die zeer persoonlijk passages weg. May stelde toen dat de band, zonder de privacygevoelige elementen, pas openbaar zou worden zodra het onderzoek afgerond zou zijn. Officieel liet de minister van Verkeer en Waterstaat weten dat openbaarmaking ook niet wenselijk was omdat daardoor het onderzoek naar de luchtramp doorkruist of zelfs gefrustreerd zou worden. Mr.Bakker Schut nam echter geen genoegen met de weigering. Uit jurisprudentie op de Wet Openbaarheid Bestuur zou blijken dat het privacyargument geen weigeringgrond kan zijn. Bakker Schut vroeg daarom namens de bewoners en slachtoffers een voorlopige voorziening aan bij de Raad van State. Een procedure waarvan de uitspraak wel een paar weken zou kunnen duren.

Naast de NRC-journalisten Geert van Asbeck en Tom-Jan Meeuws, die met name schreven over de belangenverstrengeling in de luchtvaart, was Vincent Dekker van

het dagblad Trouw de meest actieve journalist met betrekking tot berichtgeving over de afhandeling van de ramp. In de afgelopen maanden belde hij mij bijna wekelijks. Dekkers publicaties wekten steeds meer wrevel op het departement. In vrijwel alle publicaties zette hij ernstige vraagtekens bij de officiële lezing van de RLD. Al vijf dagen na het ongeval schreef Dekker in Trouw, op basis van getuigenverklaringen en gesprekken met deskundigen, dat een groot aantal mededelingen van de RLD en de minister niet konden kloppen. Zo wist Dekker eerder dan de RLD te melden dat beide motoren vrijwel gelijktijdig van het toestel waren gevallen. Het departement liet de minister op de maandag na de ramp nog vertellen dat daar zes minuten tijdsverschil tussen had gezeten. Dekker weet dan al te melden dat het hydraulisch systeem niet meer optimaal functioneerde op het moment dat de draai boven de stad wordt ingezet. De RLD houdt dan nog vast aan de lezing dat de Boeing op drie werkende motoren in alle rust en zeer beheerst een verantwoorde noodlandingprocedure boven de hoofdstad uitvoerde. Dekker schrijft dan ook dat het El Al-toestel al bij het ingaan van de extra ronde boven Amsterdam een vliegend wrak zou zijn geweest. De reactie van de RLD dat het toestel onmogelijk anders kon omdat alleen rechterbochten gevlogen konden worden wist Dekker snel te weerleggen. Niet alleen deskundigen wisten te melden dat ook linkerbochten mogelijk waren, **nog niet lang daarvoor had een toestel van Swissair precies dezelfde problemen gehad. De piloot heeft toen in zijn noodlandingsprocedure alleen bochten over links gevlogen en uiteindelijk de kist veilig aan de grond gebracht.** De publicaties van Dekker tasten de geloofwaardigheid van de RLD steeds verder aan. In de weken daarna plaatst Dekker in zijn artikelen steeds meer vraagtekens bij de officiële lezing van Wolleswinkel over de gevlogen route. Ondertussen is motor 4 gevonden en wel op de plaats waar deze volgens de getuigen die Dekker opvoerde naar beneden gevallen moet zijn. Half december is Dekker zo ver met zijn speurwerk dat hij weet te melden dat de tijden en de route zoals die is uitgelezen uit de zwarte doos niet klopt met de radarregistraties van Schiphol. Dekker spreekt tegen mij, in een telefoongesprek, het vermoeden uit dat de RLD de fouten van de verkeersleiding probeert toe te dekken. Dat is ook de reden waarom de reconstructie die de RLD heeft gemaakt niet strookt met diverse getuigenverklaringen en ook niet met de radarbeelden van Schiphol. De verhalen van Dekker worden telkenmale door het departement met kracht tegen gesproken. Andere kranten volgen in de berichtgeving Dekker dan ook niet, zolang dat niet het geval is, is de schade nog beperkt, moet men op het departement gedacht hebben. In die houding komt een drastische wijziging wanneer Dekker de Amsterdamse politiewoordvoerder K. Wilting als getuige aan zijn zijde weet te krijgen. Wilting verklaart: "Ik was die zondagavond thuis en zag het toestel uit westelijke richting aankomen. Het vloog recht over mijn huis. De machine zat vrij hoog, dus ik kan er een paar honderd meter naast zitten, maar meer dan dat zeker niet." De verklaring van Wilting wordt door andere inwoners van Almere ondersteund. Ook de politieagenten zien de Boeing, zo meldt Dekker, voor de tweede keer overkomen. Deze getuigenverklaringen kunnen absoluut niet waar zijn wanneer de officiële lezing van de RLD juist is. Want in die lezing blijft het El Al-toestel tijdens het tweede rondje ver, meer dan vijf kilometer, verwijderd van Almere. Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat is men woedend over deze "zoveelste ongegronde twijfel" over de RLD-versie. In de gang voor de Grote Zaal staat May-Weggen te praten met één van haar voorlichtsters. Ik schiet haar aan en vraag wat zij van het artikel van Vincent Dekker vond. May blijkt uiterst verbolgen. "Mijn mensen hebben me verteld dat ze er alles aan gedaan hebben om deze journalist te overtuigen dat het onzin is wat hij schrijft. Maar hij wil niet luisteren en schrijft bewust leugens, hij verdraait de zaak." Ik houd de minister voor dat ze niet alleen over Dekker spreekt maar ook over mensen als Wilting. Ik kan me niet voorstellen dat ze allemaal liegen. Het is toch vreemd? May houdt vol: "Van Wilting weet ik het niet maar wat deze man schrijft is gewoon niet waar. Mijn mensen worden stapel van deze meneer. Je mag het niet doen maar je zou haast nog dingen bedenken om te voorkomen dat deze journalist ooit nog dit soort leugens kan schrijven." In een tweede poging haar voor te houden dat, wanneer men zo zeker is van de zaak, het toch niet zo moeilijk is om publiekelijk te laten zien dat Dekker liegt met zijn constatering dat de radar en black-box niet met elkaar in overeenstemming zijn. Waarom gebeurt dat dan niet? En je kunt toch ook niet

zomaar voorbij gaan aan verklaringen van mensen die daar beroepshalve voor getraind zijn, zoals Wilting. May-Weggen raadde mij aan maar contact op te nemen met één van haar **voorlichters**, die zou mij precies uit kunnen leggen hoe één en ander in elkaar steekt.

De eerst volgende keer dat Dekker mij belde liet hij mij weten zich niet veilig te voelen. Hij had het idee dat zijn telefoon werd afgeluisterd omdat er van die rare tikjes op de achtergrond te horen waren. Hij dacht dat hij in de gaten gehouden werd, mogelijk door de BVD. Het leek mij onwaarschijnlijk, ik kon me niet voorstellen dat in Nederland een journalist afgeluisterd zou worden op hetgeen Dekker tot nu toe had gepubliceerd. Ik merkte op dat dan ook dit gesprek afgeluisterd zou worden. Dekker veronderstelde dat dat best zo zou kunnen zijn. Het leek mij sterk, alleen al de commotie die het zou geven wanneer zou uitlekken dat de BVD gesprekken tussen kamerleden en journalisten zou afluisteren, moet die dienst er al van weerhouden dergelijke acties te ondernemen. Dekker vroeg mij of ik bij mijn collega Piet Stoffelen (in de PvdA-fractie woordvoerder voor binnenlandse zaken en de veiligheidsdienst) wilde informeren of hij het voor mogelijk hield dat een journalist in de gaten zou worden gehouden. Ik beloofde Dekker dat aan Stoffelen te vragen. Mede naar aanleiding van de woorden van May-Weggen, adviseerde ik Dekker wel in de komende tijd zijn bronnen dubbel te checken. Je weet maar nooit. "Eén fout en je wordt "afgemaakt" en daarmee de geloofwaardigheid van al je artikelen tot nu toe."

De leden van de PvdA-fractie hebben hun werkkamer in het nogal hoekige gebouw, waar tot diep in deze eeuw het departement van Koloniën gehuisvest was. De bewoners zijn veranderd maar de naam is gebleven. "Koloniën" ligt in een hoek van het Plein, aan de linkerzijde grenzend aan de nieuwe hoofdingang van het kamercomplex en aan de rechterzijde uitkijkend op het Mauritshuis en spiedend op de ingang van het torentje van de Minister-president. De bovenste verdieping is er pas in de tachtiger jaren opgebouwd en mocht vanaf het Plein niet zichtbaar zijn. Die verdieping herbergt, verscholen achter de dakkantelen, de fractiekamer van de PvdA. De zaal is zo'n 20 meter lang en 8 meter breed en om architectonische redenen kent het een gebold plafond en slechts aan één lange zijde, hoog op de muur, een lange rij raampjes. Zittend in deze zaal wordt je slechts uitzicht geboden op het boven overdrijvend wolkendek. De zaal wordt ontsloten door drie deuren waarvan er één uitkomt op het zoldergedeelte van Koloniën. Onder niet afgewerkte houten dakconstructies wordt ruimte geboden voor allerlei gangen. Het grootste gedeelte wordt gebruikt als opslagruimte voor kantoormeubelen. Voor wie de weg kent is er achterin op de zolder een deur die, via een steile trap, uitkomt op één van de achterin het gebouw gelegen trapportalen. De andere twee deuren van de fractiekamer komen uit in een hal waar verder alleen de centrale trap en lift van het gebouw op uitkomt. Tijdens de laatste fractievergadering voor het kerstreces vroeg ik Piet Stoffelen om even met mij mee te lopen naar de hal. Daar vertelde ik hem dat Dekker het gevoel had afgeluisterd te worden. Ik vroeg Piet hoe waarschijnlijk hij dit achtte en of, indien dit het geval was, hij daarvan op de hoogte zou zijn. Ook wilde ik weten of een geheime dienst van een ander land dat zonder medeweten van de Nederlandse autoriteiten zou kunnen doen. Het leek Piet zeer onwaarschijnlijk dat een journalist van een normaal dagblad in Nederland door de BVD zou worden afgeluisterd. Ook leek het hem vrijwel uitgesloten dat, in dit geval dus de Israëliëse geheime dienst, zonder medeweten van de BVD in ons land journalisten zou afluisteren. Als dat zou gebeuren en uit zou komen dan had je een groot diplomatiek schandaal. Piet was stellig, als het zou gebeuren zou hij het niet weten maar de kans dat het gebeurt leek hem vrijwel uitgesloten.

Na afloop van de vergadering heb ik onmiddellijk Dekker gebeld om hem te informeren over het oordeel van Stoffelen. Hij bedankte mij voor de moeite maar ik had niet het gevoel dat mijn mededeling hem echt gerust had gesteld.

Het was maandagochtend 21 december. De eerste echte vrije dag van het kerstreces. Na een rustig ontbijt en het uitvoerig lezen van de krant, in plaats van koppensnellen, stapte ik in de auto **voor een afspraak in Amsterdam-Noord. Ik**

stond met mijn auto te wachten voor een rood verkeerslicht op de hoek van de Haarlemmermeerstraat en....., toen de radio-uitzending onderbroken werd door een extra nieuwsbericht met ongeveer de volgende strekking: **"Zojuist is bekend geworden dat een toestel van de luchtvaartmaatschappij Martinair met aan boord een nog onbekend aantal Nederlandse vakantiegangers tijdens de landing in het Portugese Faro is neergestort en daarna in brand is gevlogen. Over het eventueel aantal slachtoffers is op dit moment nog niets te zeggen. Wij komen zo spoedig mogelijk met meer informatie naar aanleiding van dit ongeval."**

Er ontviel mij een vloek. In plaats van naar Noord te rijden ben ik meteen weer naar huis gegaan. Irene wist nog van niets. We zaten gekluisterd voor de radio. Al snel werd duidelijk dat het een buitengewoon ernstig ongeval betrof. Irene raadde mij aan om in ieder geval May-Weggen te bellen, uit medemenselijkheid want ook zij zal het wel moeilijk hebben en om te laten weten dat je beschikbaar bent als ze je ergens voor nodig mocht hebben, nu de kamer met reces is. Voor May-Weggen was het letterlijk een rampjaar, eerst de **Bijlmer, daarna twee treinongevallen in Eindhoven en bij Hoofddorp en nu weer een vliegtuigongeval in Faro**. Irene had gelijk. Toen ik later op de dag May-Weggen aan de telefoon kreeg was ze zeer aangedaan en misschien daarom ook wat openhartiger. Ze vond het vreselijk voor al die mensen die hierdoor getroffen werden. Waarom moesten deze ongelukken allemaal achter elkaar gebeuren? Ze was ook vertwijfeld over hoe ze het binnen het departement allemaal moest regelen. Ze had al zulke grote problemen met Wolleswinkel met betrekking tot het Bijlmeronderzoek en nu kwam daar ook nog deze ramp overheen. Het was een relatief lang gesprek, wel meer dan een kwartier. Aan het einde van het gesprek bood ik haar mijn hulp aan wanneer dat nodig mocht zijn.

pm; het ging toch ook om het afbreken en beschadigen van de vleugel en flaps?
pm; 8 en 11 december Kosto-lijst met illegalen

Toen ik in de laatste week van het kerststreces terugkwam in de Kamer, trof ik, tussen een stapel post van ruim één meter, een kopietje aan van een artikel van de Amsterdamse huisarts Meijer in het Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde. Onduidelijk was wie mij dit artikel had toegezonden maar dat maakte de inhoud niet minder interessant. Meijer heeft al meer dan 20 jaar een huisartsenpraktijk in Groeneveen. Veel van zijn patiënten woonden in de getroffen flatgebouwen. Meijer schreef dat hij in de eerste maand na de ramp geconfronteerd werd met een scala van lichamelijke en psychische klachten die verband hielden met de ramp. Overigens dacht hij dat deze klachten niet van blijvende aard zouden zijn. Hij bekritiseert het gebrek aan coördinatie tussen de diverse hulpverleners en instellingen. Met name over de zwaar getroffen die buiten de Bijlmer moesten gaan wonen maakte Meijer zich grote zorgen. Vanaf de tweede week na de ramp kwamen veel patiënten met slaapstoornissen. Na de hervatting van de vluchten over de Bijlmer kreeg Meijer veel klachten over herbeleving van de ramp en schrikreacties.

Volstrekt onverwacht maakt EL AL op zondag 10 januari het resultaat van haar eigen onderzoek in Jeruzalem openbaar. In haar rapport schrijft EL AL dat de begeleiding van de luchtverkeersleiding op Schiphol niet optimaal is geweest. De kritiek betreft in het bijzonder het feit dat aan de bemanning niet is meegedeeld dat het vliegtuig na het opstijgen twee motoren had verloren. De zogenaamde "back-up" was niet perfect. Overigens richt de belangrijkste kritiek zich op de vliegtuigfabrikant Boeing. Boeing had andere noodprocedures moeten opstellen voor het geval er motorverlies geleden wordt. EL AL stelt voor vrachtvliegtuigen uit te rusten met apparatuur waarmee de bemanning het verlies van motoren kan waarnemen. Boeing wordt door de luchtvaartmaatschappij volledig aansprakelijk gesteld voor de materiele schade en voor de schade die voortvloeit uit de aantasting van de goede naam van EL AL.

Het was een wonderbaarlijk onderzoek. Hoe kon EL AL zulke verregaande conclusies trekken terwijl het onderzoek hier nog lang niet afgerond is? Op basis van welke gegevens baseerde EL AL haar onderzoek? EL AL was volgens de internationale regels toch ook betrokken bij het lopend onderzoek onder leiding van Wolleswinkel. Hoe verhouden die twee onderzoeken dan met elkaar? Wil EL AL zo snel mogelijk haar straatje schoonvegen? Tal van vragen kwamen bij mij op. Ik nam mij voor om onmiddellijk nadat de kamer terug zou zijn van reces deze zaak aan te kaarten in de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat en de minister zo spoedig mogelijk opheldering hierover te vragen. Op een briefje schreef een aantal punten en legde dat in mijn agenda zodat ik het zeker niet zou vergeten.

; Zichtbaar zijn van de motoren

10 december; band El Al? Zie onder?

Anderhalve week later maakt mr. Bakker Schut bekend dat hij, namens de bewoners en slachtoffers, de volledige tekst heeft gekregen van de bandopname van de gesprekken tussen de bemanning en de verkeerstoren. De tekst werd hem door de RLD pas overhandigd nadat hij een beroep had gedaan op de Wet Openbaarheid van Bestuur. De vooronderzoeker en de RLD weigerde de tekst aanvankelijk vrij te geven omdat daar in het ivriet persoonlijke uitspraken van de bemanning op te horen zouden zijn en omdat openbaarmaking het onderzoek zou doorkruisen. De gevoelige hebreeuwse tekst luidde als volgt: "Tarim et kol haflaps et kol haflaps tarim torid et hagaer". De vertaling daarvan is: "Trek alle flaps in, trek alle flaps in, doe het landingsgestel uit." Ik was verbijsterd toen ik hoorde wat de zo gevoelige tekst uiteindelijk inhield. Wat was daar nou gevoelig aan en hoe zou deze tekst het onderzoek kunnen doorkruisen. Je moet toch niet helemaal bij je volle verstand zijn om wekenlang geheimzinnig te doen en elk verzoek tot openbaarmaking te weigeren voor een tekst die niet meer is dan een handelingsinstructie van de piloot. Wie heeft verzonnen om naar buiten de mededeling te doen dat het om privacygevoelig materiaal gaat en dat openbaarmaking het onderzoek verstoort? En waarom wordt zoiets verzonnen? Als je in een positie wilt komen dat mensen je niet meer geloven dan moet je dat zo doen! Ongelofelijk.

In het nauw gedrongen meldt de RLD dat deze tekst als persoonlijk is betiteld omdat met openbaarmaking van opnames in cockpits zeer terughoudend wordt omgegaan daar anders vliegtuigbemanningen zich geremd zouden kunnen voelen in hun vrijelijke onderlinge communicatie. Het leek mij dat deze verklaring het er niet beter op maakte.

In een reactie op de inhoud van de tekst versterkt volgens Baksteen de veronderstelling dat het vliegtuig is neergestort door een zogenoemde asymmetrie die zou zijn ontstaan doordat de kleppen aan de linkervleugel wel gefunctioneerd zouden hebben maar die aan de rechtere vleugel niet. Het feit dat het vliegtuig een rechterbocht vloog om recht voor de landingsbaan uit te komen, kan in de hand hebben gewerkt dat de piloot onvoldoende stuurruimte had om de kantelende beweging naar rechts met een sturbeweging naar links verder te compenseren. Uiteindelijk werd daardoor het toestel onbestuurbaar.

Een paar dagen nadat de omstreden tekst door de RLD werd vrijgegeven verscheen wederom een groot artikel van de hand van Vincent Dekker in Trouw. Opnieuw uitte hij scherpe kritiek uitte op het onderzoek naar de ramp en de foutieve informatie van de overheid. Opnieuw kwam Dekker met ooggetuigenverhalen die de officiële RLD-lezing tegenspreken. Naast Wilting en een aantal politieagenten voerde Dekker nu ook de bevelvoerder van de Almeerse brandweer, de heer Sweegers, als getuige op. Al deze getuigen beweren volgens Dekker dat het vliegtuig in zijn tweede ronde vrijwel recht boven Almere heeft gevlogen. Maar volgens de RLD echter vliegt de EL AL-jumbo na het verlies van beide motoren vanaf Amsterdam-Noord niet zoals

opgedragen door de verkeersleiding richting Almere, maar te zuidelijk, over het eiland Pampus om vervolgens via Muiden naar Weesp te vliegen. Hierdoor komt het toestel wederom te zuidelijk uit om recht op de Buitenveldertbaan aan te vliegen. Desalniettemin worden toch de flaps, stukken vleugel die voor de landing naar buiten worden geschoven, uitgedaan en vrij snel daarna wordt het toestel onbestuurbaar en stort neer. Dat het toestel na het extra rondje niet goed voor de baan komt is in deze lezing de schuld van de piloot niet de adviezen van de toren opvolgt. In de lezing van Dekker krijgt echter de toren de schuld. Het feit dat de mensen in Almere het toestel over hebben zien komen zou betekenen dat de piloot wel precies volgens de instructie gevlogen zou hebben en desondanks verkeerd voor de baan terechtkomt. Hierdoor moet het toestel opnieuw, in de ogen van Dekker een onverantwoorde extra rondje, maar nu boven de Bijlmer, vliegen. De piloot doet dit, volgens Dekker, door een extreem scherpe bocht over rechts te blijven draaien. Uiteindelijk verliest toch de controle over het toestel en crasht. Dekker voelt zich in deze theorie onder ander gesterkt door bewoners van de Bijlmer die verklaren dat het toestel een extra rondje boven de wijk heeft gevlogen. Maar ook in het feit dat de uitgeplote radarbeelden van Schiphol een veel zuidelijker route aangeeft dan de reconstructie die Wolleswinkel heeft laten maken op basis van de gegevens uit de fligt-data-recorder. Dekker maakt bovendien melding van verschillen in de tijdsregistraties van de radarbeelden en de gemaakte reconstructie.

In de gesprekken die ik met Dekker over zijn "derde-rondje-theorie" heb, moest ik toegeven dat hij inderdaad niet verklaarbare verschillen had blootgelegd tussen de registraties van de radar en de gemaakte reconstructie op basis van de flight-data-recorder. Deze verschillen waren zo groot dat van een veilige afhandeling in het luchtruim geen sprake meer kon zijn. Dat bewees overigens in mijn ogen nog niet het derde rondje, zo hield ik Dekker voor. Hij vroeg mij dan een andere logische verklaring te geven voor die verschillen. Daartoe was ik niet in staat, maar ook dat kon me toch niet overtuigen dat dit een cover-up zou zijn om de fouten van de verkeersleiding toe te dekken.

Nog voordat ik via de vaste kamercommissie de minister had kunnen vragen ons opheldering te verschaffen over onder andere het afgeronde onderzoek van EL AL had Minister Maij-Weggen een brief naar de kamer gestuurd. In een "voortgangsrapport" van 25 januari rapporteren minister en vooronderzoeker apart over een "aantal actuele zaken" en de voortgang in het onderzoek. De minister schreef: "De Directeur van de Israëlische C.A.A. (civil aviation administration) heeft mijn ministerie desgevraagd medegedeeld dat de berichtgeving betrekking had op een eigen onderzoek van EL AL. Dit onderzoek staat, zo stelt de Directeur van de Israëlische CAA, geheel los van de officiële Israëlische onderzoekscommissie, ingesteld door de Israëlische minister van transport. Deze Israëlische onderzoekscommissie doet haar werk in volledige samenwerking met de Nederlandse autoriteiten, aldus de genoemde Directeur CAA." In haar brief brengt Maij-Weggen verder alleen de "Hebreeuwse tekst" naar voren. Daarover schrijft ze: "De RLD heeft, aan een advocaat op diens verzoek, deze tekst toegestuurd, die min of meer bij toeval geregistreerd is op de band met de gesprekken tussen de verkeersleiding en de gezagvoerder." "Aangezien het niet-Engelse tekstdeel geen onderdeel vormde van de communicatie tussen het EL AL vliegtuig en de verkeersleiding is de tekst niet opgenomen in het transcript van deze communicatie zoals die indertijd openbaar gemaakt is."

In de voortgangsrapportage van Wolleswinkel wordt ingegaan op twee vragen. Waarom brak de pylon van de vleugel tijdens de klimvlucht en waarom werd het vliegtuig onbestuurbaar? Op de eerste vraag komt Wolleswinkel tot de veronderstelling dat "naarmate de snelheid toeneemt de kans op een "flutter", een combinatie van aërodynamische belastingen en een elastische trilling, groter wordt. Dit zou een verklaring kunnen zijn waarom zowel bij het EL AL-ongeval als bij dat in Taiwan de pylon tussen 5000 en 6000 ft afbrak." Over de vraag waarom het toestel onbestuurbaar werd kon niet veel meegedeeld worden omdat daar mede door Boeing nog studie naar gedaan moest worden. Wolleswinkel besloot zijn twee pagina's

tellende rapportage met de mededeling dat het een gecompliceerd onderzoek was en dat men had gekozen voor grondigheid boven snelheid en het derhalve twijfelachtig wordt of het onderzoek nog voor de zomervakantie kan worden afgesloten.

11 januari Werkbezoek van de PvdA aan Amsterdam

De kans voor 35 jonge illegale Westafrikanen om alsnog op de zogenaamde Kosto-lijst te worden geplaatst, is nihil. Dat werd maandagmiddag duidelijk uit opmerkingen van wethouder volkshuisvesting L. Genet. De groep claimt dakloos te zijn geworden door de vliegramp van 4 oktober, maar kan dat niet bewijzen. Sinds ruim twee maanden bivakkeren ze in buurtcentrum Gem, op enkele honderden meters afstand van de rampflats.

De onheilsboodschap voor de Westafrikanen bracht Genet maandag tijdens het werkbezoek dat de PvdA-bewindslieden Kok, Alders en Wallage met een aantal kamerleden en de partijvoorzitters Rottenberg en Vreeman aan Amsterdam brachten.

We hebben het onderste uit de kan gehaald, maar als 't er niet in zit, dan zit 't er niet in, aldus de wethouder, die stelde dat de enige weg die de Westafrikanen overblijft, die van de officiële aanvraag tot legalisering is. Wordt die niet gehonoreerd, dan riskeren ze uitzetting.

De Bijlmermeer was slechts een van de plaatsen waar de PvdA acte de presence gaf. Vice-premier Kok liet zich rondleiden bij de fabriek van Werkspoor RMO services bv, kamerlid Netelenbos sprak over ouderen met een delegatie van de ANBO en partijvoorzitter Vreeman wist zich tijdens een tramritje veilig door het gezelschap van het Amsterdamse raadslid Annemarie Grewel.

Minister Alders en de kamerleden Apostolou en Van Nieuwenhoven werden in de Bijlmermeer voornamelijk geconfronteerd met de naweeën van de vliegramp. Op een steenworp afstand van de vernietigde flats poogden de parlementariërs hun gastheren en -vrouwen te verstaan boven het lawaai van de overgierende vliegtuigen heen. Problemen genoeg, zo bleek. De nazorg voor de slachtoffers van de ramp wordt bedreigd door de bureaucratische opstelling van de gemeentelijke sociale dienst, vertelde mevrouw H. Abrahams die zich als deskundige namens de kerken met de nazorg voor de slachtoffers bezighoudt. Zo lopen de leiders van de zogenaamde landenteams - werklozen die zich bezighouden met de nazorg voor bepaalde nationaliteiten - het risico hun uitkering kwijt te raken doordat ze te lang vrijwilligerswerk doen. Het sein voor Alders, Apostolou en Van Nieuwenhoven om overeind te veren. Wethouder Genet moest met het schaamrood op de kaken bekennen van niets te weten.
bron ANP

18 januari gesprek met Vincent Dekker

In het eerste jaar na de ramp ben ik een aantal keren in de Bijlmer geweest (archief NOS-journaal, Tim Dekkers), onder andere naar aanleiding van een brief van Henk van der Belt in mei 1993.

De taakverdeling binnen de PvdA-fractie was altijd een gecompliceerde bezigheid. De meeste leden zaten in twee of meer fractiecommissies hetgeen tot gevolg had dat de meeste commissie al gauw rond de tien leden kende. Zo telde de fractiecommissie Verkeer en Waterstaat, waar ik voorzitter van was, elf leden. Om iedereen toch een beetje aan zijn of haar trekken te laten komen werd het beleidsveld opgeknipt in allerlei grotere en kleinere partjes. Zo was ik eerste woordvoerder voor de infrastructuur, inclusief de lucht- en zeehavens, maar waren Frits Castricum en Jaap Jelle Feenstra respectievelijk tweede en derde woordvoerder. Om het nog ingewikkelder te maken hielden weer andere collega's de vier landsdelen met bijzondere aandacht in de gaten en stemde hun waarnemingen weer af met de eerste woordvoerder. Dat een dergelijke taakverdeling met de regelmaat van de klok tot competentieconflicten aanleiding gaf mag geen verwondering wekken. Dergelijke conflicten werden dan vaak door de fractievoorzitter in den minne geschikt. In een enkel geval lukte dat niet en dan moest er echt gekozen worden wat weer vaak tot gevolg had dat de niet uitverkorene, meestal tijdelijk, zijn of haar gehele portefeuille in een bepaalde commissie neerlegde. Hoewel ik in de afgelopen maanden als Amsterdams kamerlid en vanuit mijn algemeen woordvoerderschap Verkeer en Waterstaat en mijn specifieke verantwoordelijkheid voor de luchthaven meestal het woord voerde ontstond er toch onenigheid in de commissie. Arie de Jong was, als woordvoerder luchtvaart, het niet in alle gevallen met mijn stellingname eens. Arie was met zijn karakteristieke precisie, als één van de weinige kamerleden, op bezoek geweest bij het bureau vooronderzoek in Hoofddorp. Hij was daar overtuigd geraakt van het feit dat, hoewel er een paar zaken beter geregeld hadden kunnen worden, er eigenlijk niet zoveel reden was voor een kritische houding die ik mij permitteerde. Arie vond mij veel te achterdochtig en had mij, met een glimlach, al een

paar keer van **Frederick Forsythe-aspiraties** beticht. In de commissie stelde Arie dat ik weliswaar aangewezen was om als contactpersoon met de Amsterdamse partijgenoten te fungeren maar dat er eigenlijk nog steeds geen echte woordvoerder benoemd was en dat ook hij daar interesse voor had. Hij vond bovendien dat ik door mijn houding vooruit liep op de uitkomsten van het onderzoek met de nodige politieke risico's van dien. Hij achtte dat niet verstandig. De vergadering kwam tot de conclusie dat de feitelijke situatie, waarbij ik het woord voerde namens de fractie, geformaliseerd kon worden met dien verstande dat ik Arie van alles op de hoogte zou houden. Bovendien kreeg ik het advies om me niet te veel te profileren zolang het onderzoeksrapport nog niet klaar was. En zo werd aan de lange lijst van woordvoerderschappen nu ook een eerste en tweede woordvoerder "Bijlmerramp" toegevoegd.

In die zelfde periode stelde Sipkes (GroenLinks) vragen aan staatsecretaris Kosto over de illegale slachtoffers van de Bijlmerramp. Sipkes maakte zich ongerust om een gevangengenomen Turk, die zich had gemeld als slachtoffer van de ramp. Volgens Kosto ging het hier om een man die niets te maken had met de ramp en dus niet in aanmerking kwam voor de zogenaamde Kosto-lijst. Deze lijst bevatte 157 namen van vermeende Bijlmerslachtoffers die in procedure waren voor een vergunning tot verblijf. Burgemeester Ed van Thijn had vlak na de ramp toegezegd dat vermeende illegale slachtoffers van de ramp zich konden melden zonder het gevaar te lopen te worden uitgezet.

Op 11 februari meldde het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam dat men begonnen is met een grootschalig onderzoek onder de slachtoffers van de vliegramp in de Bijlmer alsmede onder ongeveer 200 reddingswerkers. Onderzocht zou worden hoe de slachtoffers van de ramp de traumatische gebeurtenissen hebben verwerkt en of de hulpverlening adequaat is geweest. Initiatiefnemer van dit voor Nederland unieke onderzoek was Professor Gersons, die als psychiater verbonden was aan het AMC. Gersons laat via de pers weten dat het onderzoek absoluut noodzakelijk is. Gersons: "Op grond van wetenschappelijk onderzoek in het buitenland verwacht ik dat één op de vijf mensen die als slachtoffer of hulpverlener direct betrokken zijn geweest bij de vliegramp, blijvende psychische schade ondervindt van die traumatische gebeurtenissen. Deze post-traumatische stress-stoornis uit zich in slapeloosheid, herbeleving en gevoelsarmoede. Dit zijn ook de symptomen van de honderden mensen, kinderen en volwassenen, die in de afgelopen maanden om hulp kwamen vragen. De laatste tijd komen daar echter nieuwe gevallen bij, mensen bij wie de emotionele klap nog altijd in volle hevigheid nadreunt. Ik kijk met enige afgunst naar de situatie in de Verenigde Staten en in de Scandinavische landen waar het onderzoek naar verwerking van rampen wettelijk is verplicht."

Hoewel het puin en de resten al maanden geleden verwijderd zijn loopt het onderzoek naar de bodemverontreiniging en de eventuele sanering langzaam. Begin maart komt het bestuur van de stadsdeelraad Zuidoost met een notitie waaruit blijkt dat de sanering van het gebied rond de flats Groeneveen en Kruitberg in elk geval 5,4 miljoen gulden zal gaan kosten. Op de plek waar het vliegtuig neerstortte blijkt de bodem zeer sterk verontreinigd door vervuild bluswater en kerosine. Nog steeds is onduidelijk of het grondwater ook verontreinigd is. Mocht dat het geval zijn dan zullen de kosten snel oplopen tot een bedrag van meer dan 25 miljoen gulden. Om één en ander nader vast te stellen zal de Milieudienst in opdracht van het stadsdeelbestuur een onderzoek laten uitvoeren door het bureau Omegan.

2. STILTE EN RUST RONDOM HET ONDERZOEK

pm; dekt niet echt de lading. Eerder kritiek dan rust en stilte.

De vierde november was een spannende dag. De Amerikaanse ambassadeur had een groot aantal relaties waaronder een aantal ministers en kamerleden uitgenodigd om in het Kuhrhaus, op een groot scherm, de uitslag van de Amerikaanse presidentsverkiezingen live bij te wonen. Vanwege het tijdsverschil zaten we al om half zes in de ochtend aan het ontbijtbuffet. Ging het dan eindelijk gebeuren? Na twaalf jaar Republikeinse hegemonie eindelijk weer een democraat in het Witte Huis? Bill Clinton had een vernieuwende en inspirerende campagne gevoerd, met grote ronde-tafel-bijeenkomsten over een gevoelige onderwerpen zoals de hervorming van het gezondheidsstelsel, de positie van minderheden en de inkomenspolitiek. De uitslag was een klapper. Met een overweldigende meerderheid versloeg Clinton president George Bush. Hij won in 31 van de 50 Staten en kreeg 43% van de stemmen, tegen 38% voor Bush en 19% voor de onafhankelijke miljardair Ross Perot.

Na de feestvreugde verliet ik het Kuhrhaus. Ik liep langs een tafel met daarop de ochtendkranten. Naast het nieuws over de Amerikaanse verkiezingen kopte Trouw: 'Blamerende balans van RLD-onderzoek.' Journalist Vincent Dekker schreef: 'De onthulling vandaag in Trouw dat de verkeersleiders op Schiphol op hun radar hebben gezien hoe op 4 oktober stukken van de noodlots-Boeing van El Al afvielen, doet opnieuw twijfels rijzen over de rol van de Rijksluchtvaartdienst.' In het artikel ontkende het ministerie van V&W dat dergelijke radarbeelden bestonden. Een vreemde ontkenning, want de vaste kamercommissie had tijdens de briefing op 8 oktober een 'plot' van de radar voorgelegd gekregen, waarop duidelijk zichtbaar was dat een groot aantal fragmenten zich van het toestel verwijderde. Die fragmenten waren zelfs met een rode viltstift gemarkeerd. Daarnaast meldde Trouw nog een opmerkelijke zaak. De radarbeelden van de laatste fase van de vlucht, waarin de Jumbo onder de 600 meter (1700 voet) zakt, schenen niet meer te bestaan. Volgens de krant bevestigde de RLD eerder wel bestaan van de radarplots en dat deze niet werden vrijgegeven. Nu liet de luchtvaartdienst weten dat van deze vlucht geen radarbeelden van onder de 1700 voet bestonden. "Ik heb daar zelf ook geen verklaring voor," aldus de woordvoerder. Een gevoelig punt als je bedacht dat de luchtverkeerbegeleiders op hun eigen radar het afvallen van de motoren waar hadden kunnen nemen. Het beeld werd er niet fraaier op. Eerst de ontkenning van de melding van de kustwacht. Daarna de ontkenning van het bestaan van de bandopname van die melding. Nadat de ontkenning niet houdbaar bleek, verklaarde de RLD dat de band met het oog op het onderzoek niet openbaar gemaakt kon worden. En om dezelfde redenen weigerde men de geluidsbanden met de gesprekken tussen de toren en het toestel vrij te geven.

Ondertussen gaf El Al in Israël een persconferentie. Op basis van eigen onderzoek concludeerde de luchtvaartmaatschappij dat zij op geen enkele wijze in gebreke was gebleven en dus geen schuld droeg aan de oorzaak van de ramp. Ook uit Amerika kwamen nu officiële standpunten naar buiten. In een negen pagina's tellend rapport concludeerde de NTSB dat de Boeing 747 van El Al met oude ophangbouten voor de motor vloog. De vliegtuigfabrikant Boeing en de FAA adviseerden al in 1986 de bouten te vervangen. En sinds 1979 was al bekend dat de bouten plotseling konden breken. Maar het rapport ging niet verder in op de vraag waarom El Al het advies uit 1986 niet had opgevolgd. De Amerikanen merkten wel op dat formeel en juridisch gezien de Israëlische luchtvaartmaatschappij niets te verwijten viel, omdat de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten geen verplichting tot vervanging hadden uitgevaardigd. 'Het was een dringend advies, in de trant van: als je verstandig bent doe je het,' verklaarde Brent Bahler, woordvoerder van de NTSB. In haar rapport gaf de NTSB aanbevelingen om ongelukken ten gevolge van het afbreken van de motorophangbouten in de toekomst te voorkomen. Geconstateerd werd 'dat minstens twee ongelukken wellicht voorkomen hadden kunnen worden', wanneer de vliegtuigfabriek eerder een dergelijk dringend advies had gegeven.

Het begon er aardig op te lijken dat iedereen, nog voordat het definitieve ongevalsrapport was verschenen, zijn straatje al probeerde schoon te vegen. Dat gold voor zowel de Nederlandse, de Israëliische als de Amerikaanse autoriteiten.

De dag na de overwinning van Clinton zond minister Maij-Weggen een voortgangsrapportage naar de Kamer, 'een overzicht van de stand van zaken in het vooronderzoek naar de toedracht en oorzaak van het ongeval' zoals dat was opgesteld door de vooronderzoeker. In de bijlage bij het voortgangsrapport werden de relaties tussen de minister, de Raad voor de Luchtvaart en de vooronderzoeker verder uitgewerkt. De voortgangsrapportage beschreef daarmee niet alleen van stand van zaken met betrekking tot het onderzoek, maar regelde ook de formele bevoegdheden. Vooronderzoeker Wolleswinkel liet in zijn verslag weten dat door de nieuwe werkwijze het tuchtrechtelijke aspect geen deel meer uitmaakte van het onderzoek. 'Gegeven de concrete omstandigheden van het onderhavige ongeval is dit verschil tussen de huidige en toekomstige wetgeving van ondergeschikt belang.' Ook schudde Wolleswinkel elke bemoeienis van de minister, conform de oude wet verantwoordelijk, van zich af. En hij zette de Raad voor de Luchtvaart buiten spel te zetten door te stellen dat de nieuwe wet op het punt van de onafhankelijke Raad nog niet van toepassing kon zijn. "De vooronderzoeker is ten aanzien van de wijze waarop het vooronderzoek wordt uitgevoerd en de inhoud van het rapport van vooronderzoek geheel onafhankelijk. De Raad kan de vooronderzoeker adviseren over de aanpak van het onderzoek. De verantwoordelijkheid voor het vooronderzoek ligt bij de vooronderzoeker." Door deze ingreep, gesanctioneerd door de minister, kreeg Wolleswinkel een volledige vrijbrief. Hij werd uitvoerder en toezichthouder tegelijkertijd. De brief waarin dit alles was vastgelegd was dan ook niet door de minister maar door Ir. H. N. Wolleswinkel, vooronderzoeker, ondertekend.

Laat in de middag kreeg ik de brief op mijn bureau. Ik kon mijn ogen niet geloven! In de vaste kamercommissie was afgesproken dat een debat over de vliegcrash pas zou plaatsvinden op het moment dat het onderzoeksrapport klaar was. Maar de ontwikkelingen van de afgelopen weken en deze brief leken mij voldoende redenen om het nu al ter sprake te brengen. Volgende week stond de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor het komende jaar op de agenda. Ik was niet van plan om dan mijn mond dicht te houden, alsof er niets aan de hand was. Dus leek het me een goed idee om de voorzitter van de commissie te melden dat ik het één en ander van plan te zeggen over de gang van zaken en de gekozen aanpak bij het onderzoek. Ik probeerde Pieter Jan Biesheuvel te bellen, maar hij had het gebouw reeds voor het weekeinde verlaten.

De NRC kwam in haar zaterdagbijlage met een paginagroot artikel onder de kop 'Ongevallen zonder pottekijkers.' Het artikel gaf een historisch overzicht van de manier waarop de RLD de afgelopen vijftien jaar onderzoek had gedaan naar vliegtuigongevallen waarbij Nederland op één of andere manier betrokken was. In zeven kolommen werd een beeld geschetst van een dienst die zich nergens iets van aan trok, 'een staat in de staat.' Over willekeur en partijdigheid. Over een 'herenakkoord' tussen de KLM en de RLD, waarbij in een groot aantal gevallen de KLM zelf incidenten mocht onderzoeken waar ze bij betrokken was en daarover het onderzoeksrapport mocht opstellen. Met name de rol en positie van directeur Wolleswinkel, als de man die al vijftien jaar de vaderlandse luchtvaart in een ijzeren greep hield, werd uitgebreid ter discussie gesteld.

Na het weekeinde probeerde ik op dinsdagochtend, nog voor de fractievergaderingen begonnen, voorzitter Biesheuvel weer te bellen, met succes. Ik vertelde hem dat, hoewel de brief van de minister en Wolleswinkel van afgelopen week formeel pas donderdag bij de procedurevergadering aan de orde kwam, ik namens de PvdA-fractie bij de begrotingsbehandeling de ruimte zou nemen om enkele vragen en opmerkingen te maken. Dit leek hem een logische gedachte, temeer ook collega Annemarie Jorritsma, Kamerlid voor de VVD, hem hetzelfde had medegedeeld. Ik gaf vervolgens aan dat mijn onvrede met name zat bij de vrijheid van de vooronderzoeker en het terzijde schuiven van de juridische aspecten in de voorgestelde onderzoeksopzet. Ook

wilde ik graag een reactie van de minister op het NRC-artikel van afgelopen zaterdag. Biesheuvel stelde dat hij reeds contact had gehad met de minister en dat zij binnenkort met een aanvullende brief wilde komen.

Om even voor drieën die middag nam Jorritsma, vertegenwoordiger van de grootste oppositiepartij, als eerste het woord voor haar oordeel over de begroting voor 1993. In tegenstelling tot haar mededeling aan Biesheuvel zei ze geen woord over de Bijlmerramp. Waarschijnlijk omdat ze al ruimschoots voor het einde van haar inbreng door haar spreektijd was. Volgens de regels kwam vervolgens de grootste regeringspartij, het CDA, aan het woord. Mevrouw Tegelaar-Boonacker sprak aan het einde van haar inbreng een aantal waarderende woorden over de wijze waarop de regering direct na de ramp had gereageerd. Als vertegenwoordiger van de één na grootste oppositiepartij sprak D66-er Gerrit Jan Wolffensperger zijn zorg uit over de deuk in het maatschappelijk draagvlak voor de uitbreiding van Schiphol na de Bijlmerramp. Ik kwam, als kleinste regeringsfractie, als vierde aan de beurt. "Voorzitter! De ramp in de Bijlmer zal als een zwarte schaduw over elke discussie over de luchtvaart hangen. Een ramp als deze zet ons weer met beide benen op de grond wanneer wij denken aan grootschalige projecten. Zoals het er nu naar uitziet, zal het onderzoek nog zeker tot medio volgend jaar duren. Dat is lang, heel erg lang, maar zeker dit soort onderzoek dient zorgvuldig en minutieus te worden uitgevoerd. Toch vragen wij ons af hoe het mogelijk is dat EL AL haar onderzoeksresultaten bekend heeft gemaakt. Daaruit zou blijken dat de luchtvaartmaatschappij niet in gebreke is gebleven. Hoe kan het dat deze maatschappij dit nu al constateert, terwijl wij nog zeven maanden onderzoek nodig hebben? Ik heb de brief van de minister gelezen, maar daaruit wordt niet duidelijk waarom dit zo lang moet duren. Graag daarop een toelichting. Overigens is het onderzoek naar de oorzaak van de ramp niet het enige onderzoek dat ons iets kan leren over veiligheid rondom luchthavens. In het kader van het Plan van Aanpak Schiphol dringt die vraag zich nu meer op. In de huidige opzet moest een plan ontwikkeld worden dat zowel recht deed aan milieu als aan de economische wensen. Vervolgens werd bekeken op welke wijze de veiligheid daarbinnen optimaal verzekerd kon worden. Op grond van de huidige onderzoeken moet, in de ogen van mijn fractie, veiligheid mede de inhoud van het plan gaan bepalen. Dat betekent dat wij bereid zijn, om uit deze ramp lessen te trekken, ook al leidt dat tot wijziging van de plannen."

Pas de volgende dag, laat in de middag, kwam minister Maij-Weggen aan haar beantwoording toe. Met betrekking tot de Bijlmerramp begon ze met 'de Kamer te bedanken voor haar steun bij de aanpak waarvoor wij hebben gekozen.' Van dit 'trucje' bediende ze zich regelmatig. Daarmee probeerde ze de steun van de Kamer voor haar beleid te incasseren nog voordat de leden zich daarover hadden uitgesproken. Maar deze truc leidde bij veel debatten tot stevige aanvaringen met de Kamerleden. Vooral met Jorritsma, die er helemaal niet van gediend was tot steunpilaar van Maij-Weggen verheven te worden. Op basis van een uitvoerig overzicht van hoe lang onderzoeken bij diverse luchtvaartongevallen over het algemeen duren, betoogde Maij-Weggen dat de nu geplande negen maanden een redelijk korte periode was. De negen maanden waren voornamelijk nodig om bij Boeing en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium nog een aantal simulaties uit te voeren. "Men kan een simulatie pas zo goed mogelijk uitvoeren, als alle technische gegevens zoveel mogelijk bekend zijn," aldus de minister. Tijdens een interruptie hield ik de minister voor dat El Al wel al een rapport uitbracht en de conclusie trok; het ligt niet aan de luchtvaartmaatschappij. De minister antwoordde dat de simulatieprogramma's nodig waren om dat allemaal na te gaan. Volgens haar had El Al de conclusies niet zelf heeft getrokken. "U moet voorzichtig zijn opdat u conclusies van de betrokken maatschappij niet verwart met conclusies die in de media worden getrokken. Dat is niet hetzelfde." **Verder uitleggen!** Ze vervolgde haar betoog en stelde dat de veiligheid meegenomen zou worden in de afwegingen voor de verder groei van Schiphol en dat extra activiteiten werden ondernomen naar aanleiding van de ramp in de Bijlmermeer. Maij-Weggen beloofde nog deze maand een brief hierover aan de Tweede Kamer.

In mijn tweede termijn vroeg ik om een uitgewerkt onderzoeksplan, dat de periode van negen maanden legitimeerde en terugkwam op de conclusies van El Al. "De minister zegt dat El Al geen conclusies heeft getrokken, maar dat de pers dat heeft gedaan. Kan de minister zeggen dat de conclusie dat de luchtvaartmaatschappij geen schuld heeft, niet de hare - of nog niet de hare - is, maar ook niet die van El Al?" Het antwoord van minister Maij op deze vraag was ineens geheel anders. De aanval op de pers verdween plotseling uit haar betoog. Blijkbaar was ze gedurende de avondpauze door haar ambtenaren van de RLD bijgepraat. De minister van Verkeer: "Voorzitter! Ik heb een notitie gekregen van mijn diensten ter zake van de uitspraken van de Israëli's over het vooronderzoek. Deze worden door mijn diensten voor de verantwoordelijkheid van de Israëli's gehouden. Wij vinden het absoluut nog niet de tijd om definitieve conclusies te trekken, hetgeen El Al in zekere zin ook niet heeft gedaan. Uit haar beschrijvingen zijn echter wel conclusies op te maken, zoals de Israëli's media ook hebben gedaan." Volgens haar was de schuldvraag niet aan de orde. "Indien het nuttig en nodig is, zal het rapport eventueel aan de rechter ter hand worden gesteld, opdat kan worden nagegaan of ook de schuldvraag moet worden besproken. Als men zich te veel op de schuldvraag richt, bestaat namelijk het grote gevaar dat men van tevoren een schuldige gaat zoeken, waardoor men ook probeert om al het onderzoeksmateriaal in die richting te duwen." Ze was wel bereid om de vooronderzoeker te vragen met een tussenrapportage te komen. Maar, zo stelde ze, "ik wijs er op dat de vooronderzoeker onafhankelijk van de minister werkt. Ik geef hem geen opdrachten. Ik zal dit doorgeven als een wens van de Kamer."

Ook op de vragen van Jorritsma, over het eventueel vrijgeven van de geluidsband van de verkeerstoren waarop het gesprek tussen bemanning en toren was vastgelegd, reageerde Maij-Weggen uitzonderlijk scherp naar de pers. "Met alle respect voor de creativiteit van journalisten moet ik zeggen dat wij erg veel onzin in de media hebben moeten lezen. Ik denk elke keer bezorgd: 'Je zal maar tot die bewoners horen en denken; wat is er nu weer gebeurd?' Het kan echter geen reden zijn om het onderzoeksmateriaal vroegtijdig vrij te geven." "Als de *cockpit voice recorder* [met daarop de registratie van wat in de cockpit besproken is, RvG] niet boven water komt, ben ik bereid te vragen of er redenen zijn om de band [van de verkeerstoren, RvG], waarop dus niet meer staat dan wij in eerste instantie hebben meegedeeld, vrij te geven." Aan het einde van het debat, laat in de avond, haalt Maij nogmaals, voor de derde keer, uit naar de pers. "Er stond een artikel in NRC Handelsblad - ik mag natuurlijk niet lelijk doen over mijn eigen avondblad - dat wel erg veel onzin bevatte. Ik wil daar nog wel eens onderhands op reageren. Ik vind namelijk dat je niet te veel eer moet geven aan slecht werk." Na het debat bleef een gevoel van onvrede bij mij hangen. Enerzijds was een begrotingsdebat vanwege een waslijst aan onderwerpen niet de beste plek om meer helderheid te verkrijgen. Anderzijds waren de gegeven antwoorden vaag, soms zelfs tegenstrijdig en verwees de minister te makkelijk naar hetgeen nog moest komen. Mijn vragen naar aanleiding van de onderzoeken van El Al en de NTSB en de krantenartikelen bleven onbeantwoord. Dus besloot ik om morgen, bij de procedurevergadering, voor te stellen om vóór het kerstreces nog een overleg met de minister te hebben over de verschillende aspecten van de Bijlmerramp.

De volgende ochtend bij het lezen van de ochtendbladen bleek Van Thijn de avond ervoor bij de algemene beschouwingen in de gemeenteraad van Amsterdam forse kanttekeningen geplaatst te hebben bij het onderzoek. 'Burgemeester Van Thijn,' zo schreef de Volkskrant, 'uitte scherpe kritiek aan het adres van de RLD. Hij vindt dat het onderzoek veel te lang duurt. Hij pleitte dan ook voor een onafhankelijk onderzoek dat snel moet worden afgerond.' 'Er zijn al deelonderzoeken uitgevoerd in Amerika en Israël waarbij uitspraken zijn gedaan over de mogelijke schuldvraag. Het is niet goed dat wij van onze kant daarop geen weerwoord hebben,' liet Van Thijn weten. Bij hem leefde klaarblijkelijk dezelfde kritiek als bij mij.

In de procedurevergadering stelde ik voor om op korte termijn een overleg met de minister te voeren. Maar het CDA wilde wachten op de door de minister tijdens het debat toegezegde brief over de samenhang tussen het veiligheidsvraagstuk en de groei op Schiphol. Ik hield vast aan mijn voorstel om op korte termijn een gesprek

met de minister te hebben omdat de minister expliciet had toegezegd dat de brief er binnen een maand zou zijn. Een meerderheid van VVD en CDA wilde eerst de brief afwachten om op basis daarvan te besluiten of een dergelijk overleg wel nodig was. In de besluitenlijst van de commissie stond het volgende: 'Bezien zal worden, na ontvangst van een door de minister van V&W toegezegde brief over de vliegcrash Bijlmermeer, in hoeverre het voeren van mondeling overleg vóór het Kerstreces gewenst is. Voorts zal de minister om reactie worden gevraagd op een artikel in de NRC van 7 november jl. over de positie van de RLD en de juridische gevolgen indien de Luchtvaartongevallenwet van kracht zou zijn.'

Op vrijdag de 13^{de} november vond een bijeenkomst plaats in het Aviodome, het luchtvaartmuseum op Schiphol, georganiseerd door PvdA-bestuurders uit de regio Amsterdam. Naast een aantal sprekers waren ook vertegenwoordigers van de luchtvaartwereld uitgenodigd. Ik mocht een inleiding houden over de eerste lessen van de Bijlmerramp. Het belangrijkste punt voor mij was de vraag of je anders om zou kunnen gaan met 'het primaat van de piloot'. Op basis van de internationale luchtvaartregels had de piloot in noodsituaties altijd het laatste woord.⁴ De verkeersstoren kon hem of haar alleen van advies dienen, omdat de piloot als geen ander kon inschatten hoe de situatie en de conditie van het toestel was. Maar naast deze belangrijke overweging was de juridische aansprakelijkheid waarschijnlijk een belangrijkere reden. Ik was erachter gekomen dat de regeringen eigenlijk geen aansprakelijkheidsrisico's wilden aanvaarden. Want in het geval dat de Luchtverkeersleiding, een overheidsdienst, de eindverantwoordelijkheid kreeg dan werden zij aansprakelijk voor de gevolgen van een eventuele ramp. In het geval van de Bijlmerramp adviseerde de toren de Israëlische gezagsvoerder naar de Kaagbaan te vliegen. Daar bestonden twee goede redenen voor. De Kaagbaan was op dat moment operationeel en had een redelijk gunstige ligging, van zuidoost naar noordwest, die het mogelijk maakte om tegen de wind in te landen. Zeker bij zo'n zwaar beladen toestel als deze El Al-vrachtjumbo was tegenwind een belangrijke voorwaarde om veilig te landen. De piloot sloeg het advies in de wind en vroeg om de Buitenveldertbaan. Die was in verband met de ongunstige windrichting buiten gebruik. Waarschijnlijk kon gezagsvoerder Fuchs deze baan zien liggen en wilde hij zijn kist zo snel mogelijk aan de grond zetten. Anders was deze vreemde keuze niet te verklaren. Een bijkomend nadeel, afgezien van de wind, was de hoogte van het El Al-toestel. De 4X-AXG zat veel te hoog om direct op de Buitenveldertbaan te kunnen landen en moest een extra ronde vliegen om, langzaam dalend, op de juiste hoogte voor de landingsbaan uit te komen. Vanwege de problemen met de motoren kon de piloot alleen bochten naar rechts maken, waardoor het vliegtuig, in de hoogste staat van *emergency*, een rondje boven de binnenstad van Amsterdam afwikkelde. Dat daarbij grote risico's voor de bevolking werden genomen was geen element van overweging. De piloot keek allereerst naar hoe hij het toestel zo snel en veilig mogelijk aan de grond kon krijgen.

Mijn boodschap aan de PvdA-bestuurders was dat het primaat van de piloot niet in alle gevallen het veiligst was. Allereerst gold de algemene regel voor alle omstandigheden, overal ter wereld. Daardoor werd geen rekening gehouden met technische ontwikkeling noch met kennis. Een goed opgeleide piloot van de KLM in een modern vliegtuig kon in geval van nood inderdaad waarschijnlijk beter de situatie inschatten dan bijvoorbeeld de verkeersleiding op de toren in Belize. Maar gold dat ook andersom? Kon een slecht getrainde piloot met een slecht onderhouden en verouderd toestel uit bijvoorbeeld Ghana een betere inschatting maken dan de goed opgeleide en met zeer geavanceerde hulpmiddelen uitgeruste verkeersleider op Schiphol? Ik had daar zo mijn twijfels over. Daarbij, als tweede element, was de toren veel beter in staat om de risico's voor de omgeving in kaart te brengen. Iets waar een piloot in nood, mogelijk onbekend met de luchthaven, geen of nauwelijks rekening

⁴ In noodsituaties bepaalt de piloot welke route gevlogen wordt en welke landingsbaan nodig is, gebaseerd op de (nood-) omstandigheden in het vliegtuig. De luchtverkeersbeveiliging (LVB) begeleidt het toestel en heeft geen recht om het verzoek te weigeren of een andere landingsbaan aan te bevelen. **ICAO-regels** Terwijl juist de LVB de kennis heeft van de luchthaven en de bebouwing daaromheen.

mee hield. Wanneer we in de toekomst rekening wilden gaan houden met de risico's voor de omgeving - waar ik een groot voorstander van was - dan moesten die risico's dan ook in kaart gebracht worden, zeker bij luchthavens in een dichtbevolkte omgeving. Sommige banen hadden in het verlengde van de aanvliegroutes nu eenmaal veel meer bebouwing staan dan andere. Omdat Schiphol, vanwege de vaak wisselende windrichting, veel start- en landingsbanen had kon in noodgevallen gekozen worden uit meerdere alternatieven. Dus bestond de mogelijkheid om van tevoren vast te stellen welke banen, gelet op de gevaren voor de omgeving, de voorkeur genoten in het geval van een (ernstige) noodsituatie. Tegen de geluidsoverlast was een dergelijk preferentieel systeem al van toepassing; de toren wees de piloot naar de baan die de minste geluidsoverlast voor de omgeving met zich meebracht. Niemand had daar problemen mee. Het vreemde was dat juist wanneer de risico's voor de omgeving het grootst waren, er het minste rekening mee werd gehouden. Mijn voorstel was dan ook om op korte termijn met de minister te praten over de mogelijkheden van een systeem van voorkeursbanen in noodgevallen. Omdat in de luchtvaartwereld vol was van Engelse termen, leek het mij verstandig om dit voorstel het *preferential emergency runway system* te noemen. Tot mijn verbazing reageerde de vertegenwoordigers van Schiphol en de KLM positief. Na afloop van de bijeenkomst praatte ik nog een tijdje door met Ruud Wever van Schiphol. Hij vond het een goed idee, maar waarschuwde me dat het buitengewoon lastig was om de regelgeving van de International Civil Aviation Organization (ICAO) te wijzigen.

Opnieuw had NRC Handelsblad op zaterdag een groot verhaal, als vervolg op het artikel van vorige week. Onder de kop 'Binnen top RLD ernstige kritiek op eigen functioneren' grepen de journalisten Van Asbeck en Meeus terug op de afhandeling door de RLD van een ernstig ongeval met het KLM-toestel 'Mozart', negen jaar geleden in Panama. Het onderzoek naar dat ongeluk mocht de KLM zelf afhandelen. In een vertrouwelijk notitie schreef de toenmalige directeur Luchtvervoersbeleid, R. Schreurs aan zijn baas, de toenmalige directeur-generaal van de RLD H. Raben, dat de RLD het vooronderzoek zelf had moeten instellen gelet op de schade aan het vliegtuig en het gevaar dat voor de inzittenden had bestaan. Bij de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie groeide het vermoeden dat de piloot van de Mozart zich schuldig had gemaakt aan een strafbaar feit. Volgens R.M. Schnitker, commandant van de afdeling luchtvaartonderzoeken van de politie, was de landing ingezet bij hevige noodweer. "Er was sprake van een behoorlijke component rugwind. Wij hadden twijfels of hier was gehandeld volgens de handboeken voor de DC10." Uit een vertrouwelijke briefwisseling tussen de politie en de RLD bleek dat de RLD eenvoudig weigerde de politie informatie over het ongeval ter beschikking te stellen. De zaak liep zo hoog op dat de politie het voorval meldde aan de officier van justitie in Amsterdam, mr. F. Heemskerk. Ook hij achtte voldoende gronden aanwezig om de stukken aan een strafrechtelijk onderzoek te onderwerpen. Maar de RLD hield voet bij stuk. De zaak sleepte zich nog maanden voort. Uiteindelijk wist de nieuwe directeur Luchtvaartinspectie, de heer Wolleswinkel, Justitie van zich af te schudden door te verklaren dat het Panamese ongeval slechts een incident was. Van een officieel vooronderzoek was dan ook geen sprake. En omdat nooit een officieel vooronderzoek had plaatsgevonden bestonden er ook geen officiële stukken. De RLD kon om die reden het verzoek van Justitie, om over de onderzoeksdocumenten te mogen beschikken, dan ook niet honoreren, aldus de NRC. Vorig week nog betoogde minister Maij-Weggen in de Tweede Kamer dat het artikel van de journalisten Van Asbeck en Meeus wel erg veel onzin bevatte en het hen te veel eer zou geven om daar in het openbaar op in te gaan. Maar nu moest het ministerie het bestaan en de inhoud van de notitie en briefwisseling toch bevestigen. Dit verhoogde mijn nieuwsgierigheid naar de door ons gevraagde reactie van de minister op het artikel van vorige week.

Zoals toegezegd ontving de Kamer op 16 november een brief over de relatie tussen de Bijlmerramp en de uitbreidingsplannen van Schiphol. In de brief, ondertekend door drie ministers (Alders (VROM), Andriessen (EZ) en Maij-Weggen (V&W)), schreef het kabinet dat een onafhankelijk buitenlands onderzoeksbureau de veiligheid rondom

Schiphol moest gaan onderzoeken. Dit onderzoek kon pas in de zomer van 1993 afgerond worden, waardoor een besluit over de uitbreidingsplannen van de luchthaven pas volgend najaar verwacht mocht worden. In de eerdere planning ging men uit van een kabinetsbesluit in het voorjaar van 1993. 'De ramp met het El Al-toestel heeft eens te meer tot het besef geleid dat de veiligheid op en rondom de luchthaven aan de hoogste eisen dient te voldoen,' zo liet het kabinet de Tweede Kamer weten. Tegelijkertijd waarschuwde zij tegen een te groot optimisme over de uitkomst van het onderzoek: 'De mogelijkheden om door een verdere verhoging van de luchtvaartveiligheid de risico's voor de bevolking in de omgeving van de luchthaven te verminderen zijn begrensd.' In de brief werd geen antwoord gegeven op de vraag van de vaste Kamercommissie over de juridische gevolgen en om een reactie op het artikel in de NRC. Misschien dat dit een brief was van drie ministers en dat Maij-Weggen nog een eigen, afzonderlijke brief aan het parlement zou sturen?

16 november 1992, Extra veiligheidsonderzoek Schiphol

Er komt een extra onderzoek naar de veiligheidsrisico's van de luchthaven Schiphol. Een beslissing over de uitbreidingsplannen van Schiphol zal pas plaatsvinden als dit onderzoek is afgerond. Dat hebben de ministers Maij (verkeer en waterstaat), Alders (ruimtelijke ordening) en Andriessen (economische zaken) maandag in een brief aan de Tweede Kamer laten weten.

De ministers willen eerst onderzocht hebben of de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol nog verder kan worden verhoogd. De ramp met het El Al-vliegtuig heeft volgens hen eens te meer tot het besef geleid dat die aan de hoogste eisen moet voldoen.

Het onderzoek wordt in handen gegeven van een internationaal onderzoeksbureau en richt zich op alle fasen in de verkeersafwikkeling. Van de voorbereiding (inchecken, starten), de vlucht zelf tot en met de landing. Daarbij worden ook de gebruikte hulpmiddelen en het handelen van de betrokken mensen en instanties onderzocht. De besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol zal hierdoor met een halfjaar worden vertraagd. Oorspronkelijk zou de regering in het voorjaar van 1993 met een standpunt komen.

De luchthaven Schiphol kondigde een maand geleden al aan onderzoek te zullen doen naar de risico's die omwonenden lopen na uitbreiding van Schiphol. Maar de ministers vinden het beter het onderzoek in handen te geven van een bureau dat niet direct is betrokken bij het luchtverkeer. Volgens een woordvoerder van het ministerie vinden daartoe op dit moment onderhandelingen plaats met een internationaal onderzoeksbureau.

De drie ministers stellen als randvoorwaarde dat eventuele aanbevelingen direct moeten kunnen worden uitgevoerd zonder dat eerst internationale afspraken moeten worden afgewacht. Ook moet het onderzoek aansluiten bij het lopende onderzoek van de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) naar de oorzaak van de vliegramp.

Het eindrapport zal door een team van luchtvaartdeskundigen worden bekeken voordat het in de zomer van 1993 zal worden aangeboden aan de minister van verkeer en waterstaat.

Al eerder kondigden de drie ministers aan het lopende onderzoek naar de gevolgen van de uitbreidingsplannen van Schiphol te zullen intensiveren. Onderdeel daarvan is de methode die gebruikt wordt voor de berekening van de risico's. De ministers kondigen in hun brief aan de Tweede Kamer aan dat deskundigen -nog voordat er berekeningen zullen worden gemaakt- de rekenmethode zullen bekijken.

In een commentaar op de brief van de drie ministers heeft de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol maandag laten weten volledig in te stemmen met de inhoud daarvan. Het is begrijpelijk en terecht dat er na de ramp met het El Al-vliegtuig in de Bijlmer extra aandacht wordt besteed aan de externe veiligheid van Schiphol, aldus de directie, die de uitkomst van het onderzoek met vertrouwen tegemoet ziet, omdat Schiphol een veilige luchthaven is en de luchtvaart van oudsher maximale aandacht besteedt aan veiligheid.

Wel is de directie van mening dat alle onderzoeken zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd, omdat alle betrokkenen erbij gebaat zijn, dat de besluitvorming over de verdere toekomst van Schiphol kan worden voortgezet en afgerond. De vertraging van zes maanden in de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven is voor de directie niet onaanvaardbaar.

De directie toonde zich verheugd over het feit dat in de brief is aangegeven dat alle partners onverkort vasthouden aan de dubbele doelstelling van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, te weten: de verdere ontwikkeling van Schiphol tot mainport en de verbetering van het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven".

bron ANP

18 november Partijbijeenkomst in de Nieuwe Stad, Ganzenhoef 12, 'Hoe verder na de vliegramp?' > Els Verdonk.

Uit onvrede over de manier waarop men door de RLD werd behandeld, organiseerde een groep bewoners zich met de naam "Vliegverkeer Bijlmermeer". Met name de onverwachte hervatting van de vluchten boven de Bijlmer had veel kwaad bloed gezet. Woordvoerder van de Belt: "Ik hoorde dat de deelraad vijf minuten voordat het eerste vliegtuig overkwam, per fax een bericht kreeg, dat het vliegverkeer zou worden hervat." Het argument dat men niet anders kon vond hij niet geloofwaardig. "Dat antwoord klinkt vreemd als je weet dat de Buitenveldertbaan over enkele maanden

voor acht maanden dichtgaat vanwege werkzaamheden. Waarom kan die baan dan nu niet dicht? Waarom niet enige piëteit betracht?"

pm; Heb jij nog iets gedaan met deze werkgroep? Persoonlijke noot?

De Volkskrant meldde op 2 december dat de RLD nog steeds zoekende was naar de cockpit voice recorder. Een advertentie in de dagbladen, waarin de overheid tienduizend gulden uitloofde voor de recorder leverde zestig tips op, acht daarvan werden nader onderzocht. Voorlichter Scholten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat vond het niet terugvinden van de CVR 'een ernstige handicap'. "Want je kunt dan wel een idee hebben over de mogelijke oorzaak van het ongeluk, maar wat de piloten tegen elkaar hebben gezegd en de andere cockpitgeluiden die je hoort, kunnen je daar méér over vertellen." Het gerucht dat geen CVR in het ramptoestel zou hebben gezeten was volgens hem nauwelijks denkbaar. Uit de papieren bleek dat de recorder in mei 1992 was ingebouwd en tot op de dag van de ramp is "gechecked". Een deel van de metalen slede waarop de recorder normaliter zit werd wel teruggevonden. Ondertussen groeiden de speculaties over 'het waarom' van het ontbreken van de CVR. Bewoners belden mij, vrienden spraken me er op aan, maar ook bij collega's in de Kamer hadden zich allerlei theorieën ontwikkeld. Veel mogelijke oplossingen voor dit vraagstuk werd mij ter hand gedaan. Van 'het vliegtuig vloog zonder CVR' tot 'de Israëlische geheime dienst heeft de recorder onmiddellijk na de ramp meegenomen.' Andere veel gehoorde varianten waren: de CVR was per ongeluk afgevoerd en vernietigd; de recorder lag nog ergens in de modder; een souvenirjager had hem meegenomen; de CVR was door de enorme hitte gesmolten dan wel onherkenbaar; en dat de RLD de recorder allang in bezit had maar dat geheim wilde houden.

Het Openbaar Ministerie in Haarlem heropende het strafrechtelijk onderzoek naar de vliegramp. Heropening bleek gewenst omdat er nog vragen resten over het telefoontje van de Kustwacht. "We hebben echter nog geen verdachten. Daarvoor willen we juist dat bandje afluisteren," aldus persofficier mr. Hemmes. Zij wist ook te melden dat het transcript van het bandje wel al was ontvangen maar het bandje zelf nog niet. Het Openbaar Ministerie had direct na de ramp al een strafrechtelijk onderzoek verricht. Dit onderzoek werd vier weken na de crash afgesloten omdat er geen vermoedens van strafbare feiten aan het licht kwamen. Al deze mededelingen maakten mij nieuwsgierig, tot dan toe was het mij onbekend dat een strafrechtelijk onderzoek had plaatsgevonden. Ik was dus heel benieuwd naar de resultaten. Bovendien waren dan ook afspraken gemaakt tussen Wolleswinkel en het OM, over het gebruik van de bewijsstukken. Op dit punt bleef het namelijk onduidelijk welke wet van toepassing was.

Daarnaast was de heropening van het strafrechtelijk onderzoek op zichzelf al opvallend; het bestaan van de band werd eerst door het departement ontkend maar later - op 22 oktober - toch bevestigd. Toen was het onderzoek van Justitie nog in volle gang en ik kon me niet voorstellen dat ze tijdens het onderzoek gewoon aan het bestaan van de geluidsband voorbij zijn gegaan. Dus beschikte men klaarblijkelijk over nieuwe aanwijzingen die heropening rechtvaardigden. Ik kon in de verste verte niet bedenken welke nieuwe feiten dat zouden kunnen zijn. Opheldering vragen aan de minister had geen zin want het was heel ongebruikelijk om de Kamer te informeren over een lopend justitieel onderzoek. Dus maar afwachten wat eruit zou komen. De volgende dag gaf het dagblad Trouw al een deel van het antwoord. Het Openbaar Ministerie beschikte pas sinds enkele weken over een uitgeschreven versie van de Kustwachtmelding. "Ongeveer half november heeft de officier die opgevraagd," aldus persofficier mr. Hartjes **van het ministerie (?)**, "Daar wordt nu naar gekeken. We willen weten of er sprake is van ondermeer 'dood door schuld' of dat er iemand aan te wijzen is door wiens schuld het vliegtuig is verongelukt." Uit het artikel in Trouw bleek dat het OM niet alleen interesse had in de bandopname van de Kustwacht maar ook in een opname van een melding van de politie in Almere, die eerder dan de Kustwacht al meldde dat grote brokstukken van het toestel waren afgevallen. 'De agent,' aldus Trouw, 'kreeg ongeveer anderhalve minuut later als

Det

Heropende

X

pas
minuten

band

te hebben

Overige
Dese
melding
gaf de
die van de
Kustwacht
vooraf

antwoord dat het vliegtuig op twee motoren zou landen.' De band waarop dit gesprek stond was volgens de politie van Almere reeds in het bezit van de RLD.

Al na een aantal dagen, op woensdag 9 december, kwam het OM tot de conclusie dat het aanvullend onderzoek geen strafbare feiten heeft opgeleverd. 'Gezien het gegeven dat op dat moment op de verkeersstoren de problemen met het vliegtuig bekend waren, was er op dat moment - gelet op de aard van de melding van de kustwacht - geen aanleiding om bij de Kustwacht verder door te vragen,' aldus een persverklaring. De meldkamer van de politie, die het gesprek met de politie in Almere handelde, bevestigde dat er een Jumbo in de problemen was en dat het vliegtuig een noodlandingsprocedure op twee motoren op Schiphol ging uitvoeren. Maar uit het onderzoek bleek dat door de politie in Almere niets was meegedeeld dat de brokstukken leken op stukken van de motor. Opmerkelijk was vervolgens de mededeling van de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart, precies een week later, dat zij de geluidsband met de daarop vastgelegde telefonische meldingen al twee weken na de ramp hebben gewist. Het zou hier een routinehandeling betreffen. De opnamen waren niet uitgetypt. Bij de gewiste opnamen zat ook de registratie van het telefoontje van de politie in Almere. (reactie OM)

Al met al wist ik er niet goed raad mee. Het was moeilijk om de betekenis van die bandregistraties op hun juiste waarde te schatten. Wat zou er gebeurd zijn wanneer die mededelingen wel onmiddellijk waren doorgegeven? De verkeersleiding had misschien kunnen ingrijpen, door de piloot dringend te adviseren niet over de binnenstad van Amsterdam te vliegen, wat automatisch tot een andere route had geleid. Misschien was de crash niet te voorkomen, maar dan hadden de gevolgen minder catastrofaal kunnen zijn. De vraag waarom men zo geheimzinnig deed over die bandjes bleef door mijn hoofd spoken. Eerst het bestaan ontkennen en ze daarna geheim verklaren. En tijdens een juridisch onderzoek bleek een deel van het bandmateriaal gewist. Desondanks kwam het OM tot de conclusie, op grond van niet meer bestaand bewijsmateriaal, dat er geen sprake was van een strafbaar feit. Waar was dan wel sprake van? Kwade opzet of gewoon klungeligheid? Maar volgens Benno Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, in een artikel in de NRC, had het niets veranderd wanneer de RLD de berichten wel had doorgegeven: "De piloot was toen immers al op de hoogte van het feit dat het motorvermogen van enkele motoren was uitgevallen. Het maakt voor de procedure die de piloot moet doorlopen niet uit of het vermogen van de motoren uitvalt, of dat de motoren helemaal van de vleugels separeren. In beide gevallen moet de piloot namelijk exact dezelfde procedure doorlopen. Het zou alleen maar verstorend hebben gewerkt indien de verkeersleiding wél de getuigenverklaringen aan de piloot had doorgegeven." Dat leek aannemelijk.

pm; het ging toch ook om het afbreken en beschadigen van de vleugel en flaps?

pm; 8 en 11 december Kosto-lijst met illegalen

gebleven bij 12-12-1992

pm; 21 december 1992 Faro ramp

In december waarschuwde ik Vincent Dekker voor een eventuele 'hinderlaag' van verkeerde informatie. Ik had tijdens een gesprek met de minister en haar voorlichtster iets gehoord over de onbetrouwbaarheid van Dekker en dat ze hem hierop nog wel eens zouden pakken. Aan de hand van deze vage aanwijzing adviseerde ik Vincent om al zijn informatie zeer nauwkeurig te controleren. Eén klein foutje en zijn reputatie zou in het geding komen. De journalist van Trouw had het vermoeden dat hij afgeluisterd werd. Ik vroeg aan mijn fractiegenoot Piet Stoffelen (binnenlandse zaken en de veiligheidsdienst) of hij hier iets vanaf wist. Het leek Stoffelen erg onwaarschijnlijk dat een journalist in Nederland zou worden afgeluisterd.

pm; Zichtbaar zijn van de motoren

10 december; band El Al? Zie onder?

In **januari 1993** verscheen wederom een groot artikel van de hand van Vincent Dekker in Trouw waarin hij kritiek uitte op het onderzoek naar de ramp en de foutieve informatie van de overheid. De verhalen van ooggetuigen kwamen niet overeen met de officiële lezing. Het ging hier om de route die was gevlogen. Volgens de ooggetuigen, waaronder politiemensen uit Naarden, Almere en Huizen, had het El Al-toestel een andere route gevlogen dan de RLD-versie. Ook was het afvallen van de motoren meteen doorgebeld aan de kustwacht in IJmuiden en bekend bij Schiphol. Tevens was er twijfel over een tekst van 'persoonlijke aard' die de bemanning vlak voor het neerstorten in het Hebreuws tegen elkaar had gezegd. Minister Maij-Weggen twee dagen later met een schriftelijke uitleg over de tekst aan de vaste commissie voor V&W. De als persoonlijk aangeduide tekst luidde 'Trek alle flaps in, trek alle flaps in, doe het landingsgestel uit.' In de bijlage van de brief van de minster zat een nieuwe voortgangsrapportage over het onderzoek door de heer Wolleswinkel.

11 januari Werkbezoek van de PvdA aan Amsterdam

De kans voor 35 jonge illegale Westafrikanen om alsnog op de zogenaamde Kosto-lijst te worden geplaatst, is nihil. Dat werd maandagmiddag duidelijk uit opmerkingen van wethouder volkshuisvesting L. Genet. De groep claimt dakloos te zijn geworden door de vlieg-ramp van 4 oktober, maar kan dat niet bewijzen. Sinds ruim twee maanden bivakkeren ze in buurtcentrum Gem, op enkele honderden meters afstand van de ramplats.

De onheilsboodschap voor de Westafrikanen bracht Genet maandag tijdens het werkbezoek dat de PvdA-bewindslieden Kok, Alders en Wallage met een aantal kamerleden en de partijvoorzitters Rottenberg en Vreeman aan Amsterdam brachten.

We hebben het onderste uit de kan gehaald, maar als 't er niet in zit, dan zit 't er niet in, aldus de wethouder, die stelde dat de enige weg die de Westafrikanen overblijft, die van de officiële aanvraag tot legalisering is. Wordt die niet gehonoreerd, dan riskeren ze uitzetting.

De Bijlmermeer was slechts een van de plaatsen waar de PvdA acte de presence gaf. Vice-premier Kok liet zich rondleiden bij de fabriek van Werkspoor RMO services bv, kamerlid Netelenbos sprak over ouderen met een delegatie van de ANBO en partijvoorzitter Vreeman wist zich tijdens een tramritje veilig door het gezelschap van het Amsterdamse raadslid Annemarie Grewel.

Minister Alders en de kamerleden Apostolou en Van Nieuwenhoven werden in de Bijlmermeer voornamelijk geconfronteerd met de naweeën van de vlieg-ramp. Op een steenworp afstand van de vernietigde flats poogden de parlementariërs hun gastheren en -vrouwen te verstaan boven het lawaai van de overgierende vliegtuigen heen. Problemen genoeg, zo bleek. De nazorg voor de slachtoffers van de ramp wordt bedreigd door de bureaucratische opstelling van de gemeentelijke sociale dienst, vertelde mevrouw H. Abrahams die zich als deskundige namens de kerken met de nazorg voor de slachtoffers bezighoudt. Zo lopen de leiders van de zogenaamde landenteams - werklozen die zich bezighouden met de nazorg voor bepaalde nationaliteiten - het risico hun uitkering kwijt te raken doordat ze te lang vrijwilligerswerk doen. Het sein voor Alders, Apostolou en Van Nieuwenhoven om overeind te veren. Wethouder Genet moest met het schaamrood op de kaken bekennen van niets te weten.

bron ANP

18 januari gesprek met Vincent Dekker

In het eerste jaar na de ramp ben ik een aantal keren in de Bijlmer geweest (archief NOS-journaal, Tim Dekkers), onder andere naar aanleiding van een brief van Henk van der Belt in mei 1993.

In de fractiegroep verkeer en waterstaat werd gediscussieerd over het onderzoek. Ook speelde de vraag wie woordvoerder werd op de Bijlmer-ramp? De woordvoerder rampenbestrijding? Of een woordvoerder verkeer en waterstaat en zo ja, wie? Ondanks de onduidelijkheid ging ik gewoon door, misschien een beetje tegen de afspraken in. Maar als Kamerlid uit Amsterdam en algemeen woordvoerder voor verkeer en waterstaat voelde ik mij nauw betrokken bij de ramp. Arie de Jong had tot dat moment min of meer het woord gevoerd. Hij was bij het bureau Vooronderzoek geweest en tot de conclusie gekomen dat alles in orde was. Daar verschilden wij van mening. Tijdens de discussie in de fractiegroep riep Arie dat ik Ludlum was. In ieder geval werd afgesproken dat ik de woordvoering op het onderzoek zou doen. Verder

was het afwachten tot het onderzoeksrapport uitkwam, in de veronderstelling dat alles goed uitgezocht werd. Achteraf is dit mij ook aan te rekenen.

In februari stelde Sipkes (GroenLinks) vragen aan staatsecretaris Kosto over de illegale slachtoffers van de Bijlmerramp. Sipkes maakte zich ongerust om een gevangengenomen Turk, die zich had gemeld als slachtoffer van de ramp. Volgens Kosto ging het hier om een man die niets te maken had met de ramp en dus niet in aanmerking kwam voor de zogenaamde Kosto-lijst. Deze lijst bevatte 157 namen van vermeende Bijlmerslachtoffers die in procedure waren voor een vergunning tot verblijf. Burgemeester Ed van Thijn had vlak na de ramp toegezegd dat vermeende illegale slachtoffers van de ramp zich konden melden zonder het gevaar te lopen te worden uitgezet.

Dinsdagochtend 15 juni 1993, zeven uur. De radiowekker ging af en het nieuws van die morgen drong maar langzaam tot me door. Zeiden ze iets over Schiphol en een onafhankelijk onderzoek? Dat bleek juist. In de uitvoeriger berichtgeving na het nieuws werd gemeld dat het ministerie van V&W bevestigde dat het Amerikaanse onderzoeksbureau RAND Corporation belast werd met de onafhankelijke studie naar de veiligheidsaspecten rond de luchthaven. Meteen daarna kwam de mededeling dat de heer Smits, president-directeur van Schiphol, commissaris was bij RAND. Hiermee verdween onmiddellijk de onafhankelijkheid van het onderzoeksbureau. Nog voordat ik uit bed stapte ging de telefoon. Radio 1. Of ik het bericht gehoord had en wat mijn reactie was? Ik antwoordde dat het mij vreemd voorkwam, maar dat ik eerst het één en ander wilde uitzoeken voordat ik zou reageren. De hoorn lag nog amper op de haak of hij ging alweer over. Het Parool. Dit ritueel herhaalde zich een aantal keren. De NRC. Radio Noord-Holland. Ik beloofde hen allemaal terug te bellen wanneer ik meer wist. Eenmaal in de Tweede Kamer nam ik onmiddellijk contact op met Jan Willem Weck. Hij was in gesprek met de minister, maar zou me zo snel mogelijk terugbellen. En dat gebeurde ook. Binnen een minuut ging de telefoon. Uitleg was niet nodig. Weck vertelde me dat het departement op de hoogte was van het commissariaat van Smits bij RAND. Ze hadden onderzocht of zijn commissariaat de onafhankelijkheid van het bureau kon beïnvloeden. Dat bleek niet het geval. De formele verhoudingen waren zodanig dat de Raad van Commissarissen op geen enkele manier invloed kon uitoefenen op de inhoud van een dergelijk onderzoek, laat staan een afzonderlijke commissaris; die was niet belast met de dagelijkse leiding. Voor leden van de Raad van Bestuur lag dat uiteraard anders, legde hij uit. Ik liet hem weten niet echt gelukkig te zijn met deze ontwikkeling. Allereerst moest het de regering toch veel aan gelegen zijn om elke schijn van partijdigheid te vermijden. Juist nu de afgelopen weken de onafhankelijkheid van de RLD ter discussie stond koos men een onderzoeksbureau - bewust een buitenlandse om de onafhankelijkheid zoveel mogelijk te waarborgen - waarbij de baas van Schiphol commissaris was! Dat hij formeel geen invloed kon uitoefenen kon wel waar zijn, maar hoe zat het informeel? Buiten dat de leden van de Raad van Commissarissen de Raad van Bestuur goed kenden, bestond ook een soort afhankelijkheidsrelatie. Weck wierp tegen dat dit formeel niet het geval was en feitelijk ook niet zo zou werken. Smits zou heus wel ervoor waken zich op wat voor manier dan ook met dat onderzoek te gaan bemoeien. Bovendien bestonden weinig bureau's in de wereld die een dergelijk onderzoek konden uitvoeren. Ik was niet overtuigd; alleen al het feit dat de suggestie gedaan zou kunnen worden. Ook al bemoeide Smits zich helemaal nergens mee, binnen dat bureau werd heus wel rekening gehouden met de belangen van haar commissaris. Iets wat de overheid, als opdrachtgever, niet mocht overkomen. Het nieuws hierover toonde aan dat zo'n verwijt voorkomen moest worden. Het gesprek begon in de buurt te komen van een politieke discussie en daar voelde ik buitengewoon weinig voor. Als kamerlid kon je geen strijd aangaan met een ambtenaar, dat had geen zin en was ongepast. Wel was ik nu op de hoogte van de overwegingen die een rol hadden gespeeld bij het besluit. Ik bedankte Weck voor de gegeven informatie en beëindigde het telefoongesprek.

De fractievergadering begon zoals altijd met de politieke actualiteit. Collega's vroegen mij om een toelichting op de mogelijke functievermensing van Smits. Na een

weergave van de feiten kwam ik tot de conclusie dat het verstandig zou zijn te overwegen het onderzoek aan een ander bureau te gunnen, tenzij Smits zelf concludeerde dat het verstandig zou zijn het commissariaat neer te leggen. Fractiegenoten Arie de Jong en Ad Melkert maakten ernstig bezwaar tegen mijn conclusie. De Jong betoogde dat de verantwoordelijkheden strikt gescheiden waren en de kans op beïnvloeding vrijwel uitgesloten was. Bovendien kon je dan bijna nooit meer dit soort bureau's een opdracht voor een onafhankelijk onderzoek verstrekken, omdat de commissarissen juist voor een bedrijf interessant waren vanwege hun brede maatschappelijke kijk en hun uitgebreide netwerk. Ik grapte cynische dat hij misschien wel eens de spijker op zijn kop sloeg. Maar die grap kreeg weinig waardering. Uiteindelijk besloot de fractie dat de minister eerst maar eens opheldering moest geven voordat we tot conclusies konden komen. Melkert merkte nog fijntjes op dat mijn conclusies niet door de fractie werden gedeeld en dus ook niet door de woordvoerder naar buiten gebracht konden worden. Pas nadat het fractiebureau, het dagelijks bestuur van de fractie, daar over gesproken had kon daar een wijziging in optreden. De fractievoorzitter steunde deze uitleg.

Tijdens de vergadering kwam mijn medewerker binnenlopen met een kopie van een artikel uit het Financiële Dagblad. Onder de kop 'Smits: geen vertraging Schiphol-projecten', meldde de president-directeur van de luchthaven dat het kabinetsbesluit niet als een vertraging mocht worden uitgelegd. "Dat beeld is verkeerd. Er is geen sprake van vertraging, althans niet voor de lopende projecten en de projecten die in voorbereiding zijn. De mainportstrategie staat in het geheel niet ter discussie. Schiphol heeft overigens niet gemerkt dat de Bijlmerramp gevolgen heeft voor de groeicijfers," aldus Smits. Hij benadrukte dat een onafhankelijk bureau het veiligheidsrapport moest opstellen. "Er zal uit naar voren moeten komen hoe het vliegverkeer rond Schiphol veiliger gemaakt kan worden. Dat is ook de reden waarom we zelf geen opdracht geven voor dit onderzoek, maar dat Verkeer en Waterstaat dat doet." Het Financiële Dagblad stelde verder dat Smits dit weekeinde naar de VS ging om met een gerenommeerd bureau op het gebied van de luchtverkeersveiligheid tot afspraken te komen. De naam van het bureau wilde hij nog niet kwijt!

Interview dag er voor
Naam bekend: RAND
Hoezo geen bemoeienis
Hoezo V&W opdrachtgever
Pm; vragen-uurtje 20 november 1992
pm; ANP 22 oktober 1993 over veiligheidsonderzoek

Naar mijn weten hebben we nooit een reactie gekregen op het artikel in de NRC. Verder besloot de commissie een brief van de minister over de ramp af te wachten voordat wij overleg met haar zouden voeren. Ook werd besloten om het vanwege de ramp uitgestelde bezoek aan Schiphol in het voorjaar van 1993 plaats te laten vinden. Dezelfde maand was het vertrouwelijke rapport van het ECD-onderzoek klaar. Dit werd pas in september 1993, in hele algemene bewoordingen, aan de Kamer gemeld.

Maarten Schilt

From: Robert Valkhoff <r.valkhoff@worldonline.nl>
 To: <uitgmets@wxs.nl>
 Sent: vrijdag 7 april 2000 16:49
 Attach: R&R producties.doc
 Subject: Bijlmerramp

Hoi Jan,

Hier de nieuwe versie van het jouw reeds bekende hoofdstuk 4. Tot woensdag, 09.30 uur.

Groeten, Robert.

4. GROTE VRAAGTEKENS

Eind september 1994 kwam het boek 'Going down, going down - de ware toedracht van de Bijlmerramp' van Vincent Dekker uit. Het boek kreeg meteen veel aandacht in de media. Het was interessant omdat het een goede weergave gaf van de vele nog onbeantwoorde vragen rondom de Bijlmerramp. Het las als een spannend jongensboek met tegelijkertijd een serieuze aanklacht tegen de verantwoordelijke autoriteiten. Als oplossing voor de veiligheid op Schiphol kwam Dekker terug op een idee van mij uit 1993 om de Buitenveldertbaan te draaien. De aanvliegeroute van de gedraaide baan liep dan vrijwel uitsluitend over dunbevolkte polders en enkele meren. Maar deze suggestie werd destijds (als idioot door luchtvaartsector) terzijde geschoven.

Jammer genoeg heeft Dekker het niet alleen bij de feiten gelaten, die krachtig genoeg waren. Waarschijnlijk wilde hij niet alleen vragen oproepen maar ook een verklaring geven. Bij dit laatste maakte hij gebruik van niet bewijsbare complottheorieën. Door het conspiratief karakter van het tweede deel verloor het boek aan kracht en maakte Dekker zichzelf buitengewoon kwetsbaar. Dit was koren op de molen van de critici, zijn ondermeer in de politiek. Die sloegen/de eerste hoofdstukken gewoon over en richtten zich (in hun reacties) op de complotten. Met welke kritische politicus ik ook sprak over het boek, ze maakten de auteur uit voor paranoïde. 'Die jongen is gewoon geschift,' stelde een minister in die tijd. Men wilde van het gezeur over de Bijlmerramp af en het tweede deel van het boek leverde de nodige munitie. Zeker omdat Dekker schreef dat hij bang was om het leven gebracht te worden. Dit leverde reacties op als 'hij leidt aan achtervolgingswaan.' Later bleek het boek van de Trouw-journalist een ommekeer voor zijn positie. Voor het grote publiek kon hij uitleggen wat er allemaal mis was met het onderzoek naar de Bijlmerramp. Maar tegelijkertijd leed de journalist gezichtsverlies in de inner circle; nu waren ze eindelijk van die zeurpiet af.

In een radio-uitzending, naar aanleiding van het boek van Dekker, vertelde ik dat wij op de donderdag na de ramp, na de briefing van de minister en de vooronderzoeker, een kaart hebben gezien van een uitgeplot radarbeeld. Hierop stonden met rode viltstift punten aangegeven die de sporen van de afgevallen motoren markeerden. Na de uitzending belde de heer Weck van de Rijksluchtvaartdienst mij met de vraag welke radarkaart ik bedoelde. Op basis van hetgeen ik in de uitzending had verteld herkende hij de kaart niet. Ik legde hem uit wat bedoelde, maar heb hier later nooit meer iets over gehoord. Terwijl, op basis van dit radarbeeld, de verkeerstoren op Schiphol weldegelijk op de hoogte had kunnen zijn van het afbreken van de motoren. Iets wat tot dan toe officieel werd ontkend.

Van Fokko Lieben, hoofd bureau secretaris generaal op het departement van Verkeer en waterstaat, kreeg ik in dezelfde periode antwoord op mijn eerder gestelde vraag wanneer eindelijk eens de reactie van de minister op het rapport van de Raad voor de

luchtvaart verwacht kon worden. Hij schreef in een brief dat het nog wel een aantal maanden kon gaan duren. ~~Waarschijnlijk pas aan het eind van het jaar.~~ Het duurde wel onvoorstelbaar lang voordat er een reactie kwam waar wij in de politiek verder mee konden. *ongebruikelijk lang?*

pm; op advies van Rob kon Vincent zijn boek formeel aanbieden aan de ~~V&W~~ V&W.

Zoals elk jaar rondom de vierde oktober was er ook in 1994 weer veel publiciteit rondom de Bijlmerramp. Volgens mij moet dit voor de betrokkenen bij de ramp buitengewoon vervelend zijn geweest. Ik vond het geen gepast moment voor al die publiciteit. De journalistieke belangstelling begreep ik het wel, maar de betrokkenen hebben al een trauma en dan komt al die aandacht er op 4 oktober nog eens overheen. Vaak gevolgd door een jaar lang relativeringen. Alhoewel de slachtoffers en nabestaanden hier zelf minder gevoelig voor leken te zijn, vind ik dat je op zo'n moment mensen in rouw met rust moet laten. Al die aandacht in de media kon later ook nog wel.

*anders,
persoonlijker
formulieren*

4 okt 94?

Op deze dag kwam Dekker opnieuw met een onthulling in Trouw. Vooronderzoeker Wolleswinkel had verklaard dat de cockpit voice recorder (CVR) wel eens op de vuilnisbelt zou kunnen liggen. Naar aanleiding van dit artikel heb ik vragen gesteld aan de nieuwe minister van verkeer Annemarie Jorritsma (VVD). Hoe zat het met de CVR en de opslag van de puinresten? Twee weken later antwoordde ze dat het metaal al was verwerkt en de CVR niet alsnog geborgen kon worden. Maar de minister gaf geen antwoord op de vraag of aan het verzoek van de Kamer, vlak na de ramp, was voldaan om alle resten van de El Al-Boeing apart te bewaren. Blijkbaar niet.

*2 W&W
doos*

Een dag na het artikel in Trouw kwam RTL 4 met een reportage over de gerezen twijfels ten aanzien van de gevlogen route van de ramp-Boeing. Hier had Dekker in zijn boek veel aandacht ~~aan~~ had besteed. Een paar weken later had Nova een uitzending die voor aardig wat commotie zorgde. De ex-Mossad-agent Ostrovsky, deed een boekje open over de werkwijze van de Israëliëse geheime dienst. Hij vertelde dat de CVR bij speciale vluchten nooit aan boord was. En hij beweerde dat El Al op Schiphol een speciale positie had, waarover tussen beide landen afspraken waren gemaakt. Volgens hem zouden wij nooit achter de waarheid van de Bijlmerramp ~~zullen~~ komen. Bij elkaar genomen leidden het boek van Dekker en de uitzendingen van RTL 4 en Nova tot een opeenstapeling van vraagtekens bij het onderzoek rond de Bijlmerramp. Ook ~~voor~~ het kabinet bleken een aantal eerder afgegeven verklaringen niet langer houdbaar.

van de regering

Zo kwam de eerste correctie op het officiële verhaal van minister Maij-Weggen eind oktober naar de Tweede Kamer. Haar opvolgster Jorritsma schreef dat de Economische Controledienst (ECD) de vrachtdocumenten niet voor vertrek had gecontroleerd, maar dat dit pas achteraf had plaatsgevonden. Dit wekte bij mij de vraag ^{op} waarom het controleren vooraf dan aan de Tweede Kamer was gemeld. Wie bedenkt een dergelijk antwoord en met welk doel? Waarom gaat men daar zo onzorgvuldig mee om? Je weet toch wel of er gecontroleerd is of niet? En waarom wordt de Kamer hier überhaupt over geïnformeerd? In mei 1996 zou blijken dat de ECD helemaal niets gecontroleerd heeft, niet vooraf en niet achteraf. De ECD had maar een klein onderdeel van de totale lading achteraf onderzocht.

Deze correctie en de uitzending van Nova waren aanleiding voor Paul Rosenmöller (GroenLinks) en mij om schriftelijke vragen aan de minister te stellen. Was de CVR wel aan boord? Heeft El Al een speciale positie op Schiphol? Wordt er door de ECD daadwerkelijk geïnspecteerd? In haar antwoord schreef minister Jorritsma dat er *geen* aanwijzingen waren dat de CVR *niet* aan boord had gezeten, maar dit was geen waterdicht bewijs. El Al had geen speciale positie op de luchthaven. Alleen was de beveiliging van een hoger niveau dan andere maatschappijen, vanwege het gevaar voor terroristische aanslagen. Dit gold niet voor de afhandeling van goederen.

Begin november belde een ex-medewerker van El Al mij op. Hij had de uitzendingen van

RIT 4 en Nova gezien. De reportage van Nova sprak hem in het bijzonder aan. Hij wilde wel eens met iemand in de politiek over een aantal zaken praten. Vandaar zijn telefoontje. Volledig onafhankelijk hiervan belde nog dezelfde week een andere medewerker van El Al. Ook die had het een en ander te vertellen. In één keer leek het of de heftige 'Bijlmerzaak' in een stroomversnelling kwam. ~~Als of~~ er eindelijk gepraat ging worden. ~~Als of~~ mensen hun verhaal kwijt wilden.

17
~~Bij beide telefoontjes voelde ik meteen dat ze van belang konden zijn.~~ Maar tegelijkertijd bekreep me het gevoel dat ik misschien de verkeerde kant op gestuurd zou worden met onjuiste informatie. Uit de gemeenteraad van Amsterdam had ik al te horen gekregen dat er navraag naar mij gedaan werd. En in december 1992 had ik via betrouwbare bron gehoord dat Dekker er ingeluisd zou worden. Ik heb hem daar toen voor gewaarschuwd. Nu bestond de mogelijkheid dat hetzelfde met mij zou gebeuren. Deze achterdocht werd versterkt door de reacties op het boek van Dekker. Ik besloot om samen met een collega de gesprekken te voeren. Na overleg met fractievoorzitter Jacques Wallage vroeg ik collega Jan van Zijl bij het gesprek met de ex-werknemer van El Al, Jeroen Plettenberg, aanwezig te zijn.

Op 16 november hadden Van Zijl en ik het gesprek met Plettenberg. Hij was op de avond van de ramp supervisor bij El Al Operations en daarmee verantwoordelijk voor het afhandelen van de 4X-AXG, het ramptoestel. Hij vertelde veel, heel veel, met namen en nummers, alles erop en eraan! Plettenberg vond dat de getuigenverklaringen bij de Hollandse Brug behoorlijk betrouwbaar waren. Dus kon Wolleswinkel nooit zo zeker van zijn zaak zijn, met betrekking tot de gevlogene route. Op de avond van de ramp verhoorde de politie Plettenberg in verband met de mogelijkheid van een terroristische aanslag. Maar belangrijke getuigen van El Al werden nooit gehoord door de Raad van de luchtvaart, in het kader van het ongevalsonderzoek. Hij vertelde verder over oliezuipende motoren van El Al vliegtuigen en het slechte onderhoud. Kisten met 'no go' gebreken werden gewoon de lucht weer ingestuurd, op orders uit Tel Aviv.

Hij twijfelde aan de vrachtpapieren van de 4X-AXG en sprak over geknoei met officiële documenten. Maar ook het verzamelen van deze documenten door de rijks politie klopte volgens hem niet. Zo vertelde hij: "Op de avond van de ramp kreeg ik bezoek van adjudant Daan Nix van de toenmalige Rijkspolitie dienst luchtvaart. Hij kwam de papieren ophalen in verband met het onderzoek. Ik overhandigde hem de originelen van de operationele papieren. Nix verzocht vervolgens om de vrachtpapieren. Die liggen nooit bij de operationele afdeling maar bij de vrachtafdeling in het Aeroground Cargo-gebouw, aan de andere kant van Schiphol. De vrachtmanager van El Al, de heer Israël Chervin, bevond zich op dat in ons kantoor. Hij weigerde in eerste instantie om mee te werken aan het onderzoek van Nix. Hij zei letterlijk: 'I am waiting for a call from our company lawyer, because I want to know from him if I am legally obliged to give them to you.' Nix en ik waren beiden evenveel gechoqueerd over deze opmerking. Nadat adjudant Nix hem gevorderd had en gewaarschuwd had voor aanhouding ter plekke, in het geval van verder tegenwerking, belde Chervin - in het Israëliisch en voor ons dus niet verstaanbaar - met de vrachtafdeling. Daarna zei hij tegen Nix dat de papieren op korte termijn klaar zouden liggen bij de vrachtafdeling. Daarna vertrokken Nix en Chervin om de papieren op te halen. De tijd die men nodig heeft om van ons kantoor naar de vrachtafdeling te rijden kan El Al zeer wel hebben gebruikt om de papieren aan te passen," aldus Plettenberg.

Toen hij maanden later een ordner vond met daarin de vrachtdocumenten van de bewuste vlucht kwam hij tot 'een buitengewoon schokkende ontdekking'. Sommige papieren waren dubbel, andere ontbraken, de gewichten kwamen niet overeen. Als dit dossier hetzelfde was als het dossier van de vooronderzoeker dan was er 'onherroepelijk sprake van achterhouden casu quo vervalsen van informatie'. Het was volgens Plettenberg toch vrij eenvoudig om de beladingsinstructies (de loadsheets) te leggen naast de ontvangen documenten om er achter te komen dat het niet klopte. Maar voor zover hij wist 'heeft geen hond dit ooit serieus gedaan'. Zouden ze dit wel gedaan hebben dan moesten ze geconcludeerd hebben dat er zaken niet kloppen, stelde Plettenberg. En waarom had de RLD dat dan niet in de openbaarheid gebracht?

We spraken verder over de stelling in het boek van Dekker dat het vliegtuig beter op het IJsselmeer had kunnen landen, maar dat de piloot daar in verband met de lading vanaf gezien heeft. Dit was volgens Plettenberg niet logisch; landen op het water zou net zo hard aangekomen zijn als op het beton van Schiphol. Een piloot zou daarom altijd kiezen voor een landingsbaan en terugkeer naar de luchthaven. Ook stelde hij dat geheel Schiphol Nederlands grondgebied is en men dus niet bewust had willen terugkeren om ergens op Schiphol ongecontroleerd geheime dingen te doen. Het leek ook mij geen goed idee om op het IJsselmeer te landen. Dit zou een grote milieuramp veroorzaken, die van invloed was op de drinkwatervoorziening. Daarbij zijn vliegtuigen gemaakt om op de grond te landen en niet op het water.

Plettenberg ging verder over de relatie tussen de staat Israël en El Al met betrekking tot wapentransporten. De luchtvaartmaatschappij El Al was een onderdeel van de staat Israël. Hij gaf als voorbeeld aan dat El Al vliegtuigen direct werden ingezet om in 1990 joden uit Ethiopië te evacueren. Er bestond geen verschil tussen militaire vliegtuigen van de luchtmacht of de Boeings van El Al. Volgens Plettenberg werden militaire wapentransporten uit Amerika, met een stopover op Schiphol, gevlogen onder El Al-vluchtnummers zodat bijna niemand hier vanaf wist. Andere maatschappijen moesten door hele papiermolens heen voor twee pistooltjes, terwijl El Al zonder problemen het groots aan kon pakken. Wel werd de brandweer op de hoogte gesteld als een vliegtuig vol met munitie werd gearriveerd in een stil hoekje op Schiphol-Oost.

Wat Ostrovsky in Nova had verteld over de zwarte doos was volgens Plettenberg pertinent onjuist. Hij was als laatste aan boord van de AXG en had de *cockpit voice recorder* met eigen ogen, op de vaste plaats, naast de *flight data recorder* gezien. Nog nooit had hij een vlucht afgehandeld zonder dat een CVR aan boord was. Dit gedeelte uit de uitzending van Nova was naar zijn idee 'lulkoek, maar de rest niet.' Nova had zijn huiswerk erg goed gedaan voor wat betreft de speciale positie van El Al op Schiphol. El Al werd bijna nooit gecontroleerd en vloog voornamelijk 's nachts, wanneer weinig controlediensten aanwezig waren en gastpassagiers ongestoord konden doorlopen of -vliegen. Vrachtzendingen gingen in één vloeiende beweging van de voorkant van het vrachtgebouw door naar het platform, direct onder de kist, zonder enige controle. Hetzelfde gold voor transitvracht. Ook werden de arbeidsomstandigheden niet gecontroleerd, terwijl er een officiële klachtenlijst lag bij de arbeidsinspectie in Amsterdam. Naast de slechte arbeidsomstandigheden was het personeelsbeleid ook niet om over naar huis te schrijven. Ongekwificeerd personeel moest verantwoordelijk werk op zich nemen, zonder scholing en met gevaar voor ongevallen. Werknemers kregen jaren achter elkaar tijdelijke contracten. Als iemand hier kritiek op had werd een ontbindingsprocedure gestart vanwege een 'attitude probleem'. Hiermee sloot Plettenberg zijn lange betoog af.

Wat vertelde die man veel en allemaal zo nauwkeurig. Kon dit allemaal waar zijn? En wat als dit waar was? Aan het einde van het gesprek vroeg ik Plettenberg om het allemaal eens op papier te zetten, zodat ik het zwart op wit had. Anders zou het moeilijk zijn om er iets mee te doen. Nadat ik hem had uitgelaten zocht ik Jan van Zijl op, die iets eerder het gesprek had moeten verlaten. Ik vroeg hem wat hij ervan vond. 'Ja,' zei Jan, 'zoiets zuig je niet uit je duim, daarvoor is het teveel en te gedetailleerd.' Hij adviseerde me om het niet te laten lopen en contact op te nemen met Wallage. Dat heb ik gedaan. Tijdens een lang gesprek stelde Wallage dat, als dit waar was, wij aangifte moesten doen van een mogelijk strafbaar feit. Maar de kans bestond dat de Staat der Nederlanden geheime afspraken met de staat Israël had, waar deze mogelijke feiten en gebeurtenissen onder zouden kunnen vallen. Bestond er misschien een stilzwijgend verdrag of een overeenkomst tussen beide landen, zoals dat eerder bestond tijdens de Yom Kippoeroorlog? Toen stond Bram Stemerdink als staatssecretaris van Defensie, samen met minister Vredeling, een *laissez-passer* toe voor alle goederen die via Schiphol naar Israël gingen. Misschien bestond die *laissez-passer* nog steeds? We moesten beiden het antwoord schuldig blijven. Dit moesten we eerst zeker weten. Wallage stelde voor om de BVD de feiten te laten onderzoeken. Hij zou, als voorzitter

van de kamercommissie voor veiligheidszaken, contact opnemen met minister van binnenlandse zaken Dijkstal.

In dezelfde week had ik een gesprek met de andere beller, iemand die nog steeds bij El Al in dienst was. Hij bevestigde grotendeels het verhaal van Plettenberg en voegde daar nog aantal punten aan toe om aan te geven dat de werkomstandigheden bij El Al abominabel ~~steek~~ waren. Niemand lette daarop. Beide gesprekken gaven een onthutsend beeld over de ~~vrijheid~~ ^{bewegingsruimte} die El Al op Schiphol had.

Op een ochtend liep ik in de parkeergarage onder het Plein Enneüs Heerma (CDA) tegen het lijf. 'En, hoe was je gesprek met die meneer van El Al?' vroeg hij. Ik schrok. Hoe kon hij dat nu weten? Heerma legde uit dat zijn vrouw een goede bekende was van de vrouw van Plettenberg. Toen hij het verhaal van Plettenberg hoorde adviseerde Heerma hem contact op te nemen met mij, omdat Plettenberg met een partijgenoot (dus PvdA) wilde spreken. Ik kende Enneüs nog uit mijn Amsterdamse periode, toen hij wethouder was en ik voorzitter van de PvdA in Amsterdam. ~~Vandaar dat hij van mijn geheime onderhoud afwist. Dus~~ Heerma ~~had~~ Plettenberg naar mij gestuurd. Op mijn vraag hoe hij Plettenberg inschatte antwoordde hij dat, voor zover hij het kon beoordelen, het een betrouwbare man was en mij niet iets op de mouw zou spelden.

Vlak voor het kerstreces kwam Plettenberg langs om zijn verhaal op papier aan mij te geven. Hij wilde het niet opsturen en kwam het dus persoonlijk brengen. We hadden een kort tweede gesprek, ondermeer over de informatie die ik van de andere informant had gekregen. Plettenberg overhandigde mij een dik dossier, waarin alles uitvoerig stond beschreven. Daarna nam ik wederom contact op met Wallage. Hij vertelde mij dat, naar aanleiding van zijn gesprek met Dijkstal, de BVD contact met mij op zou nemen. In januari belde de heer Lieffers van de Binnenlandse Veiligheidsdienst. Hij wilde graag een gesprek met mij. Dit gesprek vond begin februari 1995 plaats. Het leek mij niet ~~handig-en~~ correct om het dossier van Plettenberg aan hem te overhandigen. In plaats daarvan bracht ik Lieffers op de hoogte van alles wat ik had gehoord en gaf hem in globale termen mijn bronnen aan. Ik vertelde hem over mogelijke malversatie met de vrachtpapieren, over wapentransporten en over de uitzonderingspositie van El Al op Schiphol. Dit alles onderbouwd met concrete gegevens die ik van Plettenberg had gekregen:

Een ordner in het archief van El Al bevatte de vrachtdocumenten van de rampvlucht. Een aantal dezelfde vrachtbrieven zaten twee tot driemaal in de ordner. Van andere zendingen, waarvan mijn bron zeker wist dat die aan boord waren en die ondermeer als gevaarlijke stoffen op de beladingsinstructies waren terug te vinden, ontbraken de vrachtbrieven. Pagina's van manifesten waren niet aanwezig, evenals de 'shippers statements' van diverse zendingen met gevaarlijke goederen. Hierdoor kwamen de gewichten niet meer overeen. Wanneer deze ordner overeen zou komen met de papieren die in het bezit waren van de vooronderzoeker, dan was hier onherroepelijk sprake van achterhouden of vervalsen van informatie, was mij verzekerd. Ongeveer vijf a zeven vluchten per jaar vonden Israëlische militaire vrachtluchten plaats onder El Al-vluchtnummers, zodat maar weinig mensen hiervan op de hoogte waren. Dit waren afwisselend vluchten met C-130 Hercules of EC-135 (een vermilitariseerde Boeing 707; bijvoorbeeld twee witte Boeings van dit type met registratie 4X-JYB of 4X-JYQ) vrachtvliegtuigen van Wright Patterson Air Base in Amerika naar Tel Aviv, met een stopover op Schiphol, vol met munitie. Terwijl andere maatschappijen de officiële procedures doorlopen mocht El Al zonder enige bemoeienis het kennelijk groots aanpakken, aldus mijn informant. Alleen de brandweer werd op de hoogte gebracht, maar verder waren deze kisten niet op de officiële vluchtoverzichten van Schiphol terug te vinden. Ik vervolgde met voorbeelden van mijn bron over de speciale status van El Al op Schiphol. Crew die nooit door de douane ging. 'Vage' passagiers op vrachtluchten die via het gebouw van El Al Cargo, zonder controle, de luchthaven in en uit gingen. Idem dito voor

*uitbreiden
5
vrijheden*

'vage' vrachtzendingen. De controlerende instanties kwamen nooit bij El Al en reageerden 'alsof er een onzichtbare muur omheen staat', was mij gemeld. Vracht kon, een aantal keer per week, dertig minuten voor vertrek aan de voorkant van het vrachtgebouw worden gelost en zonder controle doorgereden worden tot onder het vliegtuig. Daarnaast vond 75% van de vrachtluchten plaats in de nacht, wanneer de meeste instanties op een laag pitje functioneerden. Tevens zou El Al, volgens mijn informant, afspraken hebben met de Marechaussee en de Douane zodat, vanwege de veiligheid, de bemanning zonder controle rechtstreeks van het hotel naar het vliegtuig kon. Hierdoor werd het 'onveilige' crewcentrum op Schiphol, via welke alle andere crews aankwamen en vertrokken, vermeden. Maar meerdere keren per week ging een El Al-bemanning wel even taxfree winkelen in dit crew-centrum, zonder begeleiding van El Al security.

Ik legde Lieffers uit waarom ik wilde weten of een speciale afspraak tussen beide landen bestond. Voordat ik vragen zou gaan stellen in het parlement wilde ik dit eerst uitgezocht hebben. Hij zei de zaak serieus te zullen onderzoeken. We spraken af om later, aan de hand van de resultaten van zijn onderzoek, nog contact op te nemen.

pm; Wel of geen voetnoot?? Bijlage Hoekstra, brief van de BVD.

pm; foto Baatje.

5. DE ZOEKTOCHT; GEEN ANTWOORDEN.

Exact 1 jaar na het verschijnen van het onderzoeksrapport van de Raad voor de luchtvaart (op 24 februari 1995) kwam de minister van verkeer en waterstaat eindelijk met een officiële reactie. Op het uur nauwkeurig was de maximale wettelijke toegestane termijn van precies een jaar gebruikt door de minister gebruikt. Waarom heeft men dit zo lang opgehouden, tot de laatste minuut? Dit wekte bij mij en vele anderen grote verbazing. Maar goed, in ieder geval konden we nu op korte termijn het debat met de minister aangaan. De minister schreef dat de resultaten met betrekking tot de aanbevelingen van de RvdL tot op heden bevredigend waren. Ondanks dat het overgrote deel van de aanbevelingen een internationale karakter droegen en daarom niet afgedwongen konden worden. Hierbij ging het om veelal technische aanpassingen van vliegtuigen, de controles van vliegtuigen en de aanpassingen, nieuwe aanwijzingen en training aan de bemanning voor het geval er twee motoren van het vliegtuig afvallen, de communicatie tussen de verkeersstoren en de cockpit, en dergelijke. Over aanbeveling 10 (**baantoewijzing** in geval van nood?) was het laatste woord nog niet gezegd. De vliegers en de verkeersleiders waren er nog niet over uit hoe in hun opleidingen moest worden opgenomen dat bij noodprocedures niet alleen de veiligheid van het vliegtuig en de passagiers maar ook het risico voor derden, voornamelijk bewoonde gebieden, van belang was.

Vlak na de reactie van de minister hield de vaste kamercommissie voor verkeer en waterstaat op mijn verzoek in maart een bijzondere procedurevergadering over de mogelijke scheefhang van motor 3 van het El Al-toestel. Op 9 oktober 1993 liet het RTL 4-journaal foto's zien waarop te zien zou zijn dat de rechter binnenmotor van de rampboeing al tijdens de landing op Schiphol scheef hing. De foto's waren gemaakt door Michael Bertholet (16). Zijn vader, fotograaf en beeldend kunstenaar Louis Bertholet uit Assendelft, ontdekte tijdens het ontwikkelen en afdrucken bruine plekken, die eruit zagen als roest, bij motor 3. Het werd altijd ontkend dat die motor scheef had gehangen. Maar het leek mij sterk dat een motor van een vliegtuig kan afvallen zonder daarvoor al een beetje los te hebben gezeten. Het leek mij dus niet raar dat bij aankomst op Schiphol er al speling zat in de ophanging. In luchtvaartkringen werd hier heel anders tegenaan gekeken.

Bertholet stuurde zijn materiaal na de ramp naar het bureau vooronderzoek, die na enkele dagen liet weten de plekken niet als verdacht te beschouwen. Een half jaar later belden de onderzoekers hem op met de vraag of ze de foto's nog eens goed konden bekijken. Ze vermoedden een afwijking in de stand van de rechter binnenmotor ten opzichte van de rechter buitenmotor. Ik heb de foto's verder uitvergroot en de schaduwpartijen opgehelderd. Bertholet had zelf de foto's al vergeleken met een vergelijkbaar toestel van El Al-toestel en met twee foto's van hetzelfde toestel uit maart 1992, die hij nog in zijn archief had zitten. Toen was de afwijking ook al zichtbaar, volgens Bertholet. Hij had het verzoek gekregen om zijn mond dicht te houden omdat het een belastende zaak kon zijn en het onderzoek zou kunnen beïnvloeden. Nadat hij kreeg te horen dat Boeing vond dat de afwijking binnen de toegestane marge zat, stapte Bertholet naar RTL 4.

Ook meldde Bertholet zich bij mij aan om over zijn ervaringen te vertellen. Het leek mij verstandig, ondermeer vanwege het draagvlak en het publieke karakter van zijn verhaal, dat hij een keer bij de Kamercommissie langskwam. Samen met de natuurkundige Latour, die bij TNO had gewerkt, schreef Bertholet een rapport over zijn bevindingen. Aan het einde van de bijzondere procedurevergadering stelde ik voor om de minister te vragen op het rapport te reageren. In haar reactie schreef minister Jorritsma dat onderzoek van de Raad voor de luchtvaart had uitgewezen dat het niet aannemelijk was dat al bij de landing op Schiphol iets mis was met motor 3 van het ramptoestel, zoals Bertholet en Latour beweerden. 'De waargenomen scheefstand van motor 3 ten opzichte van motor 4 kon verklaard worden door het elastische gedrag van de vleugel en de motorophanging tijdens de landing.'

pm; Opnieuw foto's en een reactie van Bertholet en Latour. Daarna vroe de VC V&W om een onafhankelijk onderzoek.

pm; TU of TNO rapport conclusies over scheefhang motor 3 op het laatste moment gewijzigd.

Amsterdam, zaterdag 23 december 1995, ANP.

TNO onderzoekt foto's scheve motor rampvliegtuig

TNO start een onderzoek naar de foto's die zijn gemaakt van de El Al-Boeing die op 4 oktober 1992 op de Bijlmer neerstortte. Minister Jorritsma van verkeer en waterstaat geeft in januari de officiële opdracht. De minister doet dit op verzoek van een aantal leden van de vaste Kamercommissie, die hun vraagtekens plaatsten bij de conclusies van de Raad voor de Luchtvaart over de beelden. Op de foto's van L. Bertholet valt te zien hoe de rechter binnenmotor van het vliegtuig scheefhangt. Kort na de start brak de motor af en sloeg tevens de rechter buitenmotor van de vleugel.