

Opzet boek Rob van Gijzel

Concept 21 december 1999

1. Ramp en directe nasleep 04-10-1992 t/m 20-10-1992)
2. Stilte en rust rondom het onderzoek (10-1992 t/m 03-1993)
3. De eerste vraagtekens bij het onderzoek (09-1993 t/m 09-1994)
4. Grotere vraagtekens (09-1994 t/m 12-1994)
5. Zoektocht; geen antwoorden (01-1995 t/m 11-1995)
6. Agressie; spoken najagen (11-1995 t/m 05-1996)
7. Overtuiging en justitieel onderzoek (05-1996 t/m 10-1997)
8. Kabinet in de knel; medische klachten in een stroomversnelling en Jorritsma, Borst en Sorgdrager komen onder druk te staan (10-1997)
9. Drie onderzoeken; niet nagekomen (10-1997 t/m 04-1998)
10. Opmaat naar de enquête (04-1998 t/m 10-1998)
11. Voorbereiding van de enquête (10-1998 t/m 02-1999)
12. Verhoren (02-1999 t/m 03-1999)
13. Rapport en het debat met de commissie (04-1999 t/m 05-1999)
14. Debat met de regering

- Bedreigingen
- Relatie met Jorritsma
- Relatie met Keur
- Binnen de fractie - Wallage
- Joost Oranje en Rob de Lange (vracht), Vincent Dekker (route en uranium), Pierre Heijboer (witte pakken en CVR)
- Bertholet, scheefhangende motor, TNO rapport (gewijzigde conclusies)
- De bewoners / de mensen in de Bijlmer
 - Klankbord, Andre Bos
 - Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, Van der Belt

- Groepje Bertholet
- Stichting Visie, Hans de Jonge
- Bewonersver. Kikkerstein (t.o. rampflat)
- Raadslid De Groenen, Yvone Olf
- LAKA, Henk van den Berg, Annemie Ummels (advisory circular)
- Clubje van een dominee

Voorwoord

1. DE RAMP EN DE DIRECTE NASLEEP

Openen met iets in de trant van: de overheid beschouwt het als een ???, terwijl iedereen nog precies weet waar hij of zij op het moment van de ramp was en wat men deed?

Zondag 4 oktober 1992, 18.35 uur:

Samen met mijn vrouw Irene en mijn pasgeboren dochter Mindel was ik op bezoek bij Meike Faas, een vriendin. Haar dochter belde vanuit Londen omdat ze op CNN de beelden van de ramp met de El Al-Boeing in de Bijlmermeer had gezien. Geschokt begonnen we te zappen tussen CNN en de Nederlandse zenders. Uiteindelijk kwam het NOS-journaal met de eerste berichtgeving. Na het **zien en verwerken** van de eerste beelden vroeg ik mij af of ik iets kon of moest doen. Naar de rampplek toegaan? Maar dat leek me beter van niet. Het belangrijkste was eerst de opvang van gewonden en slachtoffers. Later zou de politiek wel aan bod komen. Wel belde ik de fractievoorzitter van de PvdA Thijs Wöltgens, maar ik kon hem niet bereiken. In het NOS-Journaal van 23.00 uur kwamen alle politieke partijen met een officiële reactie, behalve de Partij van de Arbeid; 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 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. We spraken af om samen iets met het gewest Amsterdam te doen, in overleg met Felix Rottenberg. Ook moest gekeken worden hoe we in de Tweede Kamer met de ramp om moesten gaan. Voorzitter Deetman deed de Tweede Kamer het voorstel om de jaarlijkse algemene politieke en financiële beschouwingen een week uit te stellen en op dinsdag een herdenking in de in het parlement te houden. 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 werden wij bijna dagelijks schriftelijk op de hoogte gehouden door minister Maij-Weggen en haar collega's over de vorderingen in het onderzoek. Samen met de mensen van het bureau Vooronderzoek gaf ze op 8 oktober een briefing aan de Kamercommissies voor verkeer en waterstaat (V&W) en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu (VROM). Na ontvangst van de Kamerleden op haar departement verliet Maij-Weggen de bijeenkomst. Ze deelde mee dat de onderzoekers een onafhankelijke positie hadden. Terwijl ze haar brief van diezelfde dag schreef dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de minister lag.

De mensen van BVO informeerden ons over het onderzoek en de berging. Iemand van de RLD had mij verteld dat de restanten van het vliegtuig naar de schroot zouden gaan. Op mijn vraag of die restanten bewaard konden worden werd

¹ Voor de Surinaamse bevolking was het de tweede grote 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

door de onderzoekers toegezegd dat na de schifting de resten van het vliegtuigwrak in ieder geval op één plek bewaard zouden worden. Over de motoren wist men te vertellen dat met redelijke waarschijnlijkheid de bemanning op de hoogte moet zijn geweest van het afbreken van de motoren. Eén van de piloten was militairpiloot geweest en zal daarom aan zijn 'combat power' hebben gedacht, het vermogen van een vliegtuig om in de lucht te blijven. Voorts werd er nog gezocht naar de Cockpit Voice Recorder (CVR), één van de twee zogenaamde zwarte dozen. Maar het BVO was er nog niet zeker van of de CVR wel of niet aan boord had gezeten.

Na de briefing had ik nog een gesprek met Hans Smits, directeur van Schiphol, en met de directeur generaal van de RLD, de heer J.W. Weck.

Zelfde week

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 brachten donderdag een bezoek aan het getroffen gebied. Vincent van den Burg van het CDA, de delegatieleider, was er trots op dat hij dit had geregeld en dat de rest van de Kamer thuis kon blijven, onder andere de commissie voor verkeer. Maar om nu een discussie te beginnen over wie wel of niet naar de rampplek mocht ging mij te ver. Die mensen daar zaten waarschijnlijk niet op een stelletje pottenkijkers uit Den Haag te wachten. In de commissie voor verkeer werd besloten om de integrale rapportage over het onderzoek af te wachten.

Zaterdag herdenking.

Ik ben niet naar de herdenkingsbijeenkomst in de RAI geweest. Wel naar de Herdenkingsmars, samen met Weck, Rottenberg, Smits. Daar zijn we de weg kwijtgeraakt.

overlevenden.

In de tweede week na de ramp begon min of 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 en dit had een kettingreactie tot gevolg. Volgens de officiële berichten waren een aantal zaken bekend. De verkeersleiders op Schiphol hadden adequaat gewerkt. De Flight Data Recorder was gevonden. Eén motor werd opgedoken in het Gooimeer. De vluchtuitvoering en het onderhoud van het vliegtuig vertoonden geen onregelmatigheden. Het vliegtuig was niet te zwaar. Negen dagen na het ongeluk werd de rechter binnenmotor gevonden. Het schadebeeld van die motor leek veel op die bij een ongeval in 1991 in Taiwan. Hierop vroeg de RLD de Amerikaanse overheid (FAA) om verregaande maatregelen ter verbetering van de motorophanging van de Boeing 747.

Al snel na de ramp volgde de discussie in de Kamer over de vraag of de oude Luchtvaarttrampenwet of de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht was. De nieuwe Luchtvaartongevallenwet was al door beide Kamers behandeld, maar nog niet van kracht omdat de wet nog in de Staatscourant gepubliceerd moest worden. De oorzaak van deze vertraging was de kandidatuur van Pieter van Vollenhoven om die nieuwe, onafhankelijke, voorzitter van de Raad voor de luchtvaart (RvdL) te worden. Zijn kandidatuur was voor het departement van verkeer en waterstaat niet aanvaardbaar, gezien zijn positie als voorzitter van de Raad voor de verkeersveiligheid. Dus wachtte men met de publicatie in het Staatsblad.

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, namens de PvdA door Jaap Jelle Feenstra en Arie de Jong, werd gevoerd begon de heer Wolleswinkel alvast met zijn onderzoek, min of meer in het vacuüm dat was ontstaan tussen de oude en de nieuwe wet. Wolleswinkel, de directeur Luchtvaartinspectie op het ministerie van Verkeer en

Waterstaat, werd door minister Maij-Weggen aangewezen om als vooronderzoeker het onderzoek te leiden, bijgestaan door het bureau Vooronderzoek Ongevallen (BVO). In haar brief van 8 oktober schreef Maij-Weggen dat zij verantwoordelijk was voor het onderzoek. Dus werd formeel volgens de (oude) Luchtvaarttrampenwet gewerkt. De PvdA was voor onmiddellijke inwerkingtreding van de nieuwe wet en het aanstellen van een onafhankelijke vooronderzoeker, maar wilde hier geen stennis over maken, gezien de situatie in de Bijlmermeer.

Minister van Binnenlandse Zaken Ien Dales gaf op 14 oktober een eerste evaluatie van de hulpverlening; die snel en adequaat was verlopen. 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 werd voorkomen werden op de ochtend na de ramp de bergingswerkzaamheden begonnen. 'In de loop van dinsdag werd het tempo van de berging opgevoerd door de inzet van zwaarder materieel en uitbreiding van de capaciteit van identificatie-eenheden.' Nog niet helemaal duidelijk was wie op het moment van de ramp in de flats verbleven. De politie onderzocht het aantal vermisten. 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.

21 oktober gesprek met Weck

Discussies over het hervatten van de vluchten boven de Bijlmer en over de groei van Schiphol.

2. STILTE EN RUST RONDOM HET ONDERZOEK

pm; Vincent; kaartje van RLD volgens de radar (5-10) kwam niet overeen met FDR (15-10) dus fraude. Jij zou van een RLD-er hebben gehoord dat er radarbeelden waren waarop je kon zien dat de motoren waren afgebroken. Daar is Vincent verder mee gegaan.

Het eerste artikel in de pers dat twijfels over het onderzoek van BVO naar voren bracht kwam op 4 november in Trouw. 'Blamerende balans van RLD-onderzoek.' 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,' schreef Vincent Dekker. Die dag zat ik met ondermeer Feenstra en De Jong in het Kurhaus, op uitnodiging van de Amerikaanse ambassade. Bill Clinton had de verkiezingen gewonnen. De volgende dag zond minister Maij-Weggen een voortgangsrapportage van het onderzoek van de heer Wolleswinkel naar de Kamer. In een bijlage werd aangegeven dat zoveel mogelijk in de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet zou worden gehandeld, maar het vooronderzoek werd uitgevoerd op basis van de oude wet. Alleen de vooronderzoeker kreeg een onafhankelijke status. 'Gegeven de concrete omstandigheden van het onderhavige ongeval is dit verschil [het tuchtrechtelijke aspect] tussen de huidige en de toekomstige wetgeving van ondergeschikt belang,' aldus Wolleswinkel in zijn voortgangsrapportage.

Ook het NRC kwam met twijfels over de rol van de RLD en de juridische gevolgen indien de Luchtvaartongevallenwet van kracht zou zijn. In de procedurevergadering werd in de commissie voor verkeer hierover een reactie van de minister gevraagd. 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.

13 november Bijeenkomst van het gewest op en over Schiphol; Jaap (de) Ruigers??

mijn verhaal 'Lessen van deze ramp.'

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.

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 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 Hebreeuws 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 vliegkamp 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 vliegkamp. 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 Bijlmerramp? 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.

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, de heer Bodewes. In dit gesprek liet Bodewes per ongeluk 'een vliegtuig met gevaarlijke spullen' vallen. Dit was 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.'

Vragen van het lid Van Gijzel (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?

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 zonodig 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. Toen ik in de wandelgangen Hans Alders, minister van VROM, tegenkwam legde ik hem mijn probleem voor. Hij stelde voor dat ik gelijksoortige vragen aan hem zou stellen. Dan zou ik wel antwoord krijgen, beloofde hij. 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.