

**S2 Henk Pruis**

14:38:32:08

Mijn naam is Henk Pruis. Henk werd in 1992 ingeschakeld als teamlid van het onderzoek naar de ramp voor de luchtvaart van de Raad voor Luchtvaart. In het team van meneer Wolfswinkel. En mijn taak was het uh vinden van de wrakstukken en in eerste instantie het aan elkaar passen. Een dagelijkse leiding in hangar 8 samen met een collega. Dus ik ben er denk ik van alle medewerkers verreweg het meest aanwezig geweest; zes tot acht weken ongeveer.

**S1 Els van Driel**

14:39:03:17

*En uh, kunt u nog herinneren. Uh, het moment dat u hoorde van de ramp. Waar was u toen?*

**S2 Henk**

14:39:10:22

Ik kan me goed herinneren wanneer ik hoorde van de ramp. Ik zat achter een piano in een kerk. Ik moest uh gemeentes gaan begeleiden en er gingen van allerlei sirenes af. En maar goed, ik kon niet achter mijn piano weg natuurlijk. Dus ik heb het einde moeten afwachten. In mijn huis een tv aangezet en toen bleek dat er een vliegtuig was neergestort. Dat was zondagavond.

**S1 Els**

14:39:31:18

*Maar ging sirenes af. Was dat in Amsterdam?*

**S2 Henk**

14:39:33:14

Ja, het was in hoofddorp?

**S1 Els**

14:39:35:13

*Je was in de buurt.*

**S2 Henk**

14:39:37:00

Alle Nederlandse hulpverleners, brandweermensen, mensen die in een ziekenhuis werkten die werden opgetrommeld. En daarom pleegde men telefoontjes her en der door uh, steden rondom Amsterdam als Hoofddorp was daar ook bij.

**S1 Els**

14:39:52:05

*En was uh gelijk. Uh hoe ging dat bij u? Werd u gelijk gebeld door meneer Wolfswinkel of hoe?*

**S2 Henk**

14:39:58:06

Nee nee, ik ging naar huis. Ik heb de tv aangezet en ik zag dat er uh flinke vlammenzee was in de Bijlmer. En toen ben ik zelf gaan bellen met mijn uh, mijn chef. Wat kunnen we doen? En op dat moment was er voor ons natuurlijk niet zo veel te doen omdat de prioriteit ligt op uh brandbestrijding en uh , mensen redden en activiteiten. Dus pas de volgende dag om half negen toen we op kantoor kwamen, toen heb ik m'n hulp aangeboden. Zijn we naar mij Wolfswinkel gegaan. En eigenlijk binnen 10 of 15 minuten was er een team geformeerd van mensen die hun eerste stappen zouden zetten voor t onderzoek.

**S1 Els**

14:40:32:03

*En wat wat waren die eerste dagen? Wat deed u toen?*

**S2 Henk**

14:40:37:06

Uhm, mijn eerste activiteit was het vinden van de motoren en zorgen dat die onbeschadigd uh bij het wrakstukkenonderzoek kwam. Je kunt je voorstellen dat door transport ofzo dingen beschadigd - bewijsmateriaal verloren gaat. Dus ik ben naar de boot gestuurd die de eerste motor had opgevist. En ik heb die begeleid naar hangar acht. En dezelfde avond kwamen al onderdelen van de omgeving uh binnen. Mensen die onderdelen in het vluchtpad van de Boeing hadden gevonden. En ik leg ze dan op de hangarvloer neer. En toen begonnen we met de inrichting van de hangar. Wat je doet is: je maakt een hangar floor plan en daar probeer je alle delen logisch te rangschikken. Dus van staart tot neus en van linker tot rechtervleugel. En dat is eigenlijk de belangrijkste activiteit.

14:41:21:16

Wat ook belangrijk was het scheiden van de delen die nog van flatgebouw waren en vliegtuigonderdelen. En we wisten ongeveer waar we naar op zoek waren. Natuurlijk naar de recorders vanzelfsprekend. Uh, maar ook naar alle dingen die de stand van 't vliegtuig kon aangeven: vleugelkleppen, roeren, enzovoort enzovoort. Dus niet al het materiaal van het vliegtuig was nodig voor het onderzoek. Maar echt specifieke dingen waar we toen al van wisten die moeten we specifieke aandacht aan besteden.

**S1 Els**

14:41:51:21

*En u zegt al, we waren op zoek naar die recorders. Kunt u daar iets meer over vertellen? Waren die er meteen?*

**S2 Henk**

14:42:00:11

~~Waren niet meteen het meest dat het eerste wat een gevraagd wordt en waar je ook naar zoekt.~~

**S1 Els**

14:41:04:03

Kunt u de vraag nemen?

**S2 Henk**

14:42:05:09

Ja, het eerste waar een ongevallenteam natuurlijk u graag informatie over heeft zijn u digitale flight data recorder en de cockpit voice recorder. Dus dan wordt meteen een u zoektocht naar gedaan. Misschien is t nog even goed voor uw informatie of van het ongeval onderzoek eigenlijk is. Dat gebeurt via internationale normen. Er is een verdrag van de Verenigde Naties en dat is eigenlijk een standaardprotocol. Wat je moet doen is de oorzaak van het ongeval vinden en maatregelen formuleren ter voorkoming van herhaling van het ongeval. Dat kan alles een rol spelen uit weer een operatie hoe er gevlogen wordt. Technische zaken zoals in dit ongeval. Zelfs de lading kan daarin meespelen, bijvoorbeeld als de lading ontploft. Dan kun je zeggen: er is een causaal verband tussen het vliegtuigongeval en ontplofende lading. Dan wordt de lading bekeken of als de lading gaat schuiven en je krijgt een zwaartepuntverplaatsing. Maar als blijkt dat de lading niet in en door laat zich een ongeval kan je op zich zeggen. Die lading laten we liggen, want je hebt het ongeval niet veroorzaakt. En dat was een vrij sterk statement in t begin. **Men wist of men dacht de lading heeft dit ongeval niet veroorzaakt, dus eigenlijk als een onderzoek naar de lading was niet zo belangrijk om de oorzaak van het ongeval te vinden.**

**S1 Els**

14:43:24:10

*En dat is meteen ook t kritiekpunt geweest natuurlijk in het hele onderzoek dat er onduidelijkheid was over die lading.*

**S2 Henk**

14:43:32:01

Dat klopt, dat is later pas u pas opgekomen. Maar van de kant **van de hoek van onderzoekers is het heel duidelijk: je hebt een bepaald mandaat, bepaalde procedures werk je af. Als je vindt dat er met de lading iets anders aan de hand is, dus dat het niet bijgedragen heeft tot het ongeval, maar wel dat andere zaken. Dan zou je ook verwachten of dan geef je signalen dat andere instanties daarop inspringen.** Bijvoorbeeld je kunt het gerechtelijk laboratorium inschakelen. Je kunt de rijkspolitie inschakelen. Iedereen kun je inschakelen, die je vindt dat noodzakelijk is om onderzoek te moeten doen. Maar binnen het kader van het Luchtvaart Ongevallen onderzoek dat gewoon protocollair verloopt was de lading vanaf dag 1 niet... er bestond geen causaal verband tussen het ongeluk en de lading.

**S1 Els**

14:44:21:13

*Als u daar dan op terugkijkt? De kennis van nu, dertig jaar later. Denkt u dat er eerder een signaal u ergens op een ministerie had moeten komen? Er moet ook onderzoek naar die lading worden gedaan, want er zijn klachten van bewoners of het is een Israëliisch vliegtuig.*

*Wij weten niet precies. T Kan zomaar zijn vrachtvliegtuigen. Dat er toch iets met wapens aan boord. Hoe ziet u dat dan?*

**S2 Henk**

14:44:42:23

Ja, ik vind zelf dat dat uh uiterst belangrijk is om alle scenario's af te gaan. Dus je zou vanzelfsprekend, ook al weet je t nog niet zeker - je neemt een worst case aan en laat de lading verder onderzoeken. Dat hoeft dan misschien niet door het ongeval- onderzoeksteam, maar je zou mensen erop moeten zetten om dat te onderzoeken. Uhm, dat er vooral gezondheidsklachten zijn geweest, zou ik zeggen: ga bij elk geval meteen meten, of kies een paar mensen uit of een groep van mensen die je gaat volgen in het verloop van het traject en kijk of ze klachten ontwikkelen of hoe dat verder gaat. Maar ik denk wel dat je sowieso moet gaan meten. Zou het nu gebeuren, laat ik zo zeggen. Dan. Uh, dan vind ik dat d'r beter op gezondheid gelet moet worden en ook daarom beter een koers vooruitgezet moet. Hoe dat zou gaan.

**S1 Els**

14:45:32:20

*En wie zou dat? Uh, die order zeg maar moeten geven aan uh uitvoeringsdienst zoals politie of andere. Wie had dat moeten doen? De minister of hoe werkt dat?*

**S2 Henk**

14:45:42:01

Nou, ik moet eerlijk zeggen dat t antwoord daarop schuldig moet blijven, wie dat moet organiseren. Je zou bijna zeggen de minister van Volksgezondheid, die hebben we ook bijvoorbeeld om advies gevraagd hoe willen jullie dat gaan doen met het gevonden verarmd uranium? Hoe moeten we dat behandelen? Wat is jullie mening?

**S1 Els**

14:46:04:06

*Nou, dat vind ik interessant om daar wat meer over te horen. Dus uh, even terug naar. Op een gegeven moment kwamen jullie er achter dat er in t staartstuk inderdaad of dat was misschien al vrij snel verarmd uranium zat. Uhm, dat werd in de media behoorlijk ding, want uh, daar was uh straling gemeten en onderzoeken uit Amerika die uh lieten zien dat dat echt wel gevaarlijk was bij branden. Uh, wat dacht u? Hoe kijkt u daar tegenaan?*

**S2 Henk**

14:45:29:21

Dat is typisch per vraag die u nu stelt hoe gevaarlijk t het verarmd uranium was. Verarmd uranium - ik maak even een verhaaltje - dat was in de eerste 550 Boeing 747 ingebouwd. Dus er hebben honderden mensen gewerkt in de productie, verarmd uranium geïnstalleerd en later gemodificeerd.... het ook verwerkt. Van de vierenzestig tot nu toe neergestorte Boeing 747 zat in 41 daarvan verarmd uranium verwerkt in een constructie. Het ongeluk op Tenerife - KLM totaal uitgebrand, zat verarmd uranium. In het toestel van PanAm, ook totaal uitgebrand, zat ook verarmd uranium in. De machine van Lockerbie die is neergestort, daar zat verarmd uranium in. De voorganger van de EL Al staan daar zat ook verarmd uranium in. En al weten we en naderhand ook dus in die tijd. Uh, was verarmd uranium gewoon een uhm

metaal dat verwerkt werd. Vaak niet het meest plezierige. Het was niet gevaarlijk, maar je moest het met zorg behandelen. Met zorg behandelen, dat houdt in dat je d'r niet in boort, dat je er niet in freest, niet in slijpt. Dan kan er uraniumstof vrijkomen.

14:47:43:00

Uh, we hebben het verarmd uranium vrij snel gevonden. Ik ben vliegtuigexpert, ik weet welke temperaturen vliegtuigdelen kunnen hebben. Het gedeelte in een vliegtuig dat de meeste temperatuur aankan is in brandschot, dat zit vlakbij de motor en is getest op elfhonderd graden. Als je die vindt bij een brand en het brandschot is niet verbrand, dan weet je dat die temperatuur niet hoger is geweest. In de staart daar zit ook een powerunit, de noodaggregaat van de Boeing 747, die heeft ook een brandschot. Dat is ook getest. Vijftien minuten bij 1100 graden. Als je die vindt, dan weet je ook dat de temperatuur daar nooit hoger geweest kan zijn.

14:48:23:20

In de hele luchtvaarthistorie met ongevallen bij Boeing, al die eenenveertig ongelukken is nooit een radiumstaaf verbrand, nooit gesmolten. En het verpulveren; pyrofor heet dat, dat materiaal bij kamertemperatuur verbrand. En als dat als stof verdeeld is, dat is een heel ander scenario dan dat van de Bijlmerramp. Uhm, dus er zijn nooit in de luchtvaarthistorie van de 747 uraniumstaven verbrand of gesmolten. Bovendien zit om een uraniumstaaf een laag cadmium dat smelt bij 1253 graden. En de staven die ik gevonden heb, met het team heb ik zelf in m'n handen gehad en mezelf onder een bureau gelegen, die waar niet gesmolten, niet verbrand, niet verpulverd, niet verdampt. Die waren gewoon compleet intact. Ik geloof dat één staaf die was door midden gebroken, door het transport, maar de staven waren volledig intact. Dat is dan de luchtvaarthistorie. Die bestaat.

14:49:27:20

Dus mensen die zeggen het is gesmolten, dat is niet waar. Mensen die zeggen het is verdampt, die informatie klopt niet. Of mensen die zeggen het kan verpulveren. Dan praat je of een ander scenario, bijvoorbeeld met munitie, een granaat die je tegen een tank schiet. Maar dat is niet het scenario van een kerosine brand.

## S1 Els

14:49:50:00

*En dus kunt u dat in één zin zeggen. Dus eigenlijk het vliegtuig wat meer is gestort op de Bijlmer dan ja had geen uh straling van verarmd uranium nadeon.*

## S2 Henk

14:49:49:04

De straling, die is vrij gering. Ik geloof in een rapport heb ik staan dat 11 millisievert was en de norm is 25 millisievert. Ik ben bij alle metingen geweest in hangar 8. Uh de KLM stralingsdeskundige had zijn kantoren hoger acht dus TNO en wist dat het verarmd uranium was. Hebben dagelijks meerdere checks genomen en ik ben er zelf bij geweest dat ongeveer vijf tot tien centimeter en je kon de straling überhaupt niet meer meten. Dus qua straling is er ook geen case laat ik zo zeggen. Bovendien, u moet zich realiseren dat als een ongeval gebeurt en je hebt alle technische expertise in hangar 8 op klein oppervlak. En dan praat ik over een motorfabrikant ongeval, het onderzoek van Boeing of de National Transport Safety Board, die meerdere ongevallen meegemaakt hebben. En ik noem daarnet een rijtje op van

Tenerife, Lockerbie enzovoorts. Die ervaring en die zeggen: maak je geen zorgen over dat verarmd uranium. Ten eerste straalt het niet. En ten tweede je hebt t aangetroffen in een goede conditie. Het is niet verbrand, en de klaplaag zit er nog op.

14:51:08:18

Dus wat wij moesten doen is zorgen dat je het niet in het milieu terecht laat komen. Want als ik uranium zou gaan oxideren of de klaplaag, die oxideert er af en dan kan dat in de grond lekken dus. En wij hebben zelf ook geen milieuvergunning. De KLM had wel een milieuvergunning. We moesten dus zorgen voor een goede afvoer. En dat hebben we in feite gedaan. Elke uraniumstaaf die we nog gevonden hebben, hebben we in een speciaal vat gedaan. En alles is naderhand afgevoerd naar de COVRA, dat is een instituut dat zit in Zeeland en die bergt zelfs zeer laag stralende materialen op.

**S1 Els**

14:51:46:24

*Maar goed, dus. U zegt eigenlijk dat alles wat in de pers verscheen rond die tijd, vijf jaar na dato was dat nog over dat verarmd uranium? Dat is onzin.*

**S2 Henk**

14:51:47:02

Wat mij betreft is dat niet terecht. Onzin vind ik zo'n hardwoord, maar eigenlijk wel ja. **Het is gewoon gevonden in een intacte conditie. Niet gesmolten, niet verpulverd, niet verdampt, hanteerbaar. Het was geen gevaarlijk materiaal.** Ja, d'r zijn richtlijnen voor hoe we er mee moesten omgaan in ongevallen onderzoek. En dat hebben we ook gedaan.

**S1 Els**

14:52:23:15

*Waarom is het dan op die manier... Of hoe heeft het zo kunnen ontstaan dat daar zo veel speculaties over zijn gekomen? A over dat uranium, maar B ook over de lading natuurlijk. En de andere vragen hoe kijkt u daarop terug vanuit uw rol als ambtenaar? Wat had er moeten gebeuren om dat te kunnen voorkomen?*

**S2 Henk**

14:52:41:19

Dat is moeilijk te zeggen. Ik denk als je transparantie aanbrengt. Laat ik het zo zeggen: een paar jaar na de Bijlmerramp. In 1999 stortten ook weer aan 747 neer. En men had in Engeland gehoord van de ongerustheid die in Nederland was ontstaan, want bij Lockerbie noch KLM, ,ch Tenerife is het geëscaleerd. Waarom niet, zou je afvragen. Dat was toch ook verarmd uranium? Maar nergens is dat zo geëscaleerd als in Nederland? En dan over de reden waarom? Misschien kom ik wel terug.

14:53:12:22

Maar ik heb toen uh van Exelon Investigation Engeland gezegd van nou, het beste wat je kunt doen is gewoon communiceren, hoe moeilijk dat ook is in dit stadium bij neergestort vliegtuig, dat er verarmd uranium gevonden is en dat je echt je best doet om het allemaal terug te vinden. Want in Nederland is de heisa losgebroken. Dat hebben ze gedaan en het is

nooit escaleert. Uh, waarom uh, escaleren dingen niet? Dat is natuurlijk een 'of wel' 'of niet'? Uhm, misschien moet je daar meer verstand van hebben dan de pers, maar het klinkt natuurlijk wel een beetje interessant: uranium. Iedereen die denkt aan Hiroshima bommen is ook grote verwarring. Vaak heb je t nou over uranium of heb je t over verarmd uranium? En wat is t verschil dan? Maar je weet zei dat dus iedereen je krant leest, dan zit je rechttop, maar dat klopt iets niet. Als je zegt worden grondstoffen voor sarin vervoerd, dan zit iedereen rechttop, want je weet dat het zenuwgas is. Men gaat helemaal niet in of die grondstoffen op zich hetzelfde effect te hebben als sarin. Maar het klinkt gevaarlijk en je hebt iedereen wakker. Die leest je artikel. Dat zeg ik dan bij schertsend.

14:54:26:00

En uh, dat was een beetje verontwaardiging geloof ik omdat na een jaar werd er pas publiekelijk bekend dat er verarmd uranium was gevonden. Terwijl ik wist dat vanaf dag drie iedereen in mijn omgeving de politie, de brandweer, Schiphol alle teams binnen dat hangar onderzoek, die wisten daarvan. Er werd begonnen wat we met dat afval moesten. En natuurlijk was onze was zo'n beetje mijn uh wat ik dacht na een jaar: wat gaat er nou gebeuren? Maar goed, het onderzoek was afgeleverd. Er zijn twee of drie Boeing-ongevallen voorkomen omdat de goeie maatregelen zijn genomen. De oorzaak is gevonden.... De corrigerende maatregelen zijn gedefinieerd. Er wordt twee miljard dollar gestoken in het opknappen van de vloot en het herontwerpen van de motorophanging. Je voorkomt daarmee volledig ongelukken van zeg 2 of 3 Boeings met vier- vijfhonderd mensen. En ik heb zelf echt gedacht gaan ze ons nu pakken op t verarmd uranium? Dat zeg ik wat cru, dat realiseer ik me. Maar met wat ik net zei van hoe ik t gevonden heb, in welke conditie? En wat luchtvaarthistorie is. Ja, als je dan gezegd wordt: je hebt gegevens achtergehouden of zo, dan denk ik ja, maar plaats het even in de context van het moment. Als er echt gevaarlijk was geweest hadden we iedereen ingelicht, maar dat was niet het geval. Dat was de algemene consensus van tientallen onderzoekers en van en wat blijkt uit de luchtvaartdiensten.

14:36:31:06

Dus uhm, er waren grotere zorgen op dat moment als je verarmd uranium vindt. Dat klinkt misschien ook wat cru, maar u kunt zich voorstellen, er vliegen nog duizend cijfers rond. Dan blijkt binnen een week dat daar zeven pinnen nog los werden gevonden. Dan stel je de vraag: moet je de vloot aan de grond houden of voor de eerstvolgende vlucht inspecteren? Zoveel dingen waar je zorgen over moet maken, die mensenlevens kunnen kosten. En dan zeg je van t verarmd uranium kunnen we niet handelen. Kunnen we het aan? Voor de voorschriften? Zo ja, ok, dan werken we zo door en voeren we het af. Gebruik het Million Years System van de KLM om dat verarmd uranium af te voeren. Dus het was eigenlijk voor de onderzoekers niet een belangrijk iets. Waarom de pers dan zegt? Jullie hebben het voor ons verborgen gehouden. Het is beter soms om dingen maar meteen te zeggen. Maar bijvoorbeeld: weet u wat beryllium is? Nou moet ik eens nakijken. Dat kan ook heel vervelend zijn. Het zit in remmen van grote vliegtuigen. Wat vertel je? En waarom moesten we wel vertellen dat er verarmd uranium in zit, maar niet beryllium. Het zijn afwegingen die je maakt. Nou maar dat was niet het belangrijkste op dat moment.

S1 Els

14:57:27:00

*Bijvoorbeeld omdat er klachten waren.*

**S2 Henk**

14:57:30:06

Ja, maar wanneer hebben die klachten zich voorgedaan?

**S1 Els**

14:57:33:03

*Nou.*

**S2 Henk**

14:57:34:15

Ik denk pas maanden na het ongeval. **Ik heb zeg weleens schertsend als er iemand last van verarmd uranium moet hebben, dan ben ik dat. Waarom? Ik heb het in m'n handen gehad. Het heeft onder mijn bureau gelegen.** Ik ken mensen, die laten we het zo zeggen, in no way in de buurt kunnen zijn om daar klachten van te krijgen. Bijvoorbeeld - heel raar voorbeeld - als u naar het toilet gaat op de achterste zitplaats van een 747 - en ik weet niet of u ooit in een 747 gevlogen heeft - maar dan zit u dicht bij het verarmd uranium in de staart dan menig mens in de Bijlmer ooit geweest kan zijn. Want daar zat 400 kilogram aan balansgewicht in. **Maar het heeft natuurlijk een maatschappelijk beladen betekenis uranium. Dat klinkt als verrijkt uranium en dat is - vind ik - door onwetendheid uit z'n verband gerukt.**

**S1 Els**

14:58:40:11

*Als u nu terugkijkt heb uhm op die hele uh hoe de overheid die Bijlmerramp heeft afgehandeld, wat ging er dan eigenlijk goed? En wat ging er niet goed?*

**S2 Henk**

14:58:50:04

**Nou, wat er heel goed ging en dat dat dat vergeten misschien mensen wel er was een enorme teamgeest onder mekaar om te zeggen. Er is een ernstige ramp gebeurd. Dat heeft grote consequenties. Dus er werd enorm hard gewerkt door mensen om. Om te proberen die oorzaak boven water te krijgen. En dan heb je het niet over een week dat je twintig uur per dag werkt, maar dan heb je t over maanden en maanden. Dus wat ik heel erg goed vond is dat het team daar voor is gaan staan en echt alles heeft gegeven wat je kon doen in die omstandigheden om uh die oorzaak boven water te halen. Dat is ook gelukt. El Al en Boeing hebben ingestemd met de bevindingen van het rapport van de Raad voor Luchtvaart, namelijk die de op de oorzaak wees. En dat was iets in de motorophanging en het concept was niet goed. Er zaten zwakheden in de inspecties en de pinnen vertonen vermoeidheid en daar is twee miljard dollar ingestoken om in 7 jaar tijd al die motorophangingen te herzien. Dat is internationaal gezien best een prestatie als zoiets binnen zeg maar tien tot twaalf maanden tot stand komt en als alle partijen daarmee instemmen.**

15:00:04:00

**Ik denk niet dat dat veel belangstelling heeft gekregen. Want ja, soms zit interessanter om te praten over dingen die fout gaan. Mannen in witte pakken en ik noem maar wat die in het hele onderzoek totaal geen rol hebben gespeeld. Niet bij de oorzaken in ieder geval. En je**



kunt er ook eigenlijk niks mee. Want wat hadden die mannen gedaan? Ze hadden rondgelopen. Hebben ze koffers aan materialen meegenomen? Onbekend. Er blijven hen na aftrek van een aantal scenario's nog een paar getuigen over. Maar dan dwaal ik van m'n verhaal over wat er goed is gegaan? Ik denk dat het onderzoek naar de ramp heel erg goed is verlopen en geleid heeft tot concrete resultaten. En die zaak heeft ook concreet geresulteerd in een hogere veiligheid voor de passagier.

**S1 Els**

15:00:57:00

*En wat is er fout gegaan?*

**S2 Henk**

15:00:59:08

Wat is in fout gegaan? Ik denk niet zo heel veel. Dat moeten we echt heel eerlijk zeggen. Er zijn communicatiefouten gemaakt. Als we hadden gezegd op dag drie er is verarmd uranium gevonden. Helaas een vervelende mededeling, maar we doen alles om het terug te vinden en we hopen dat we het terugvinden. Maakt zich geen zorgen het wordt afgevoerd. Dan denk ik dat die spanning van de ketel was. Uh, wat er fout is gegaan: meneer Vincent Dekkers hier, die heb ik ook meegemaakt in de persconferentie. Men kreeg het idee dat niet alles wordt verteld. Dus een soort achterdocht van ze houden dingen achter. Bijvoorbeeld wat inderdaad er sprake is geweest van toen het ongeval gebeurde is dat een documentairemaker zich aanbood en die zei ik ben een documentaire maken. Dit is de unieke kans om een uh documentaire te maken over een ongevalenonderzoek, mag ik filmen bij het hele ongevalenonderzoek? Dat is in stemming gebracht, en heeft het net niet gered. Ja, ik was erg voor. Laat maar kijken, als je een document kunnen zien, dan kun je vertrouwen laten wekken tegenover mensen en zeggen: nou zo is t gegaan. Uhm, omdat de pers weinig informatie kreeg hebben we op een gegeven met gedacht ja, wat moeten we dan doen? Moeten we alle data verzamelen op een DVD of een cd branden Ja, de pers sturen: doe je eigen ongevalenonderzoek. Maar de pers heeft geen beschikking over engineering simulatoren. Die heeft geen toegang tot laboratoria. Je krijgt informatie van Boeing niet dus. Ook al hadden ze alle data gegeven die we hadden, dan nog was het een onmogelijke taak geweest om een goed uh onderzoek te doen. En er is voor gekozen om zo goed mogelijk naar uh buiten te brengen.

15:02:52:17

U vroeg nog of er is iets verkeerd is gegaan. Ja uh Anja Maij-Weggen, die minister van verkeer en Waterstaat, die was de hiërarchische baas van meneer Wolfswinkel als directeur luchtvaartinspectie. Maar meneer Wolfswinkel had ook een dubbelrol. Hij was ook vooronderzoek van de Raad van de Luchtvaart. De Raad van de Luchtvaart is onafhankelijk, dus toen mevrouw Maij-Weggen eigenlijk de persvoering, beleid naar buiten wilde uitzetten en daarover persconferenties wilde geven, heeft Van Wolfswinkel gezegd: maar ja, jij bent niet mijn baas, in hiërarchisch opzicht voor het ongevalenonderzoek. Die twee kregen het met elkaar aan de stok en dat hebben ze uitgevochten en daar zijn ze uitgekomen. Uh, maar je hebt altijd van dat soort dingen waar iedereen in zo'n positie nog zoekt. Ander ding wat fout is gegaan is dat een burgemeester van Thijn en die wilde zo snel mogelijk de Bijlmer opgeruimd hebben. Ik dacht dat hij wilde dat vrijdag of zaterdag na het ongeval de hele Bijlmer al schoon zou zijn. Maar je realiseert je natuurlijk daar kan heel wat bewijsmateriaal

verloren gaan als je zo'n druk zet op het opruimen. Uhm, dat is in de ook in het team besproken. Maar we hebben gezegd: laten we maar niet openlijk ruzie gaan maken met burgemeester Van Thijn, want dat heeft zo weinig zin. We moeten we roeien met de riemen die we hebben en laten we zo goed en zo kwaad mogelijk als het kan ons werk doen. Maar het heeft natuurlijk wel wat betekend. Ik bedoel de cockpitvoicerecorder is niet gevonden. Daar komen we misschien straks nog over te spreken. Maar ja, waar is die dan gebleven? Is die onder druk met een vrachtwagen meegegaan? In een vrachtwagen meegegaan en in hangar 8 aangekomen? Of is die naar de vuilnisbelt gegaan? D'r is een keer een vrachtwagen teruggehaald van een vuilnisbelt omdat die met de verkeerde onderdelen, vliegtuigonderdelen, naar de verkeerde plek kwam. Dus in t begin is best een hectiek waarbij ook, laten we zeggen, politiek verantwoordelijken ook voor hun eigen parochie preken. Ik kan me voorstellen wat burgemeester Van Thijn zegt, maar hij heeft nooit met het ongevalteam contact gezocht of dat wel een goeie beslissing was. En ik kan me ook voorstellen van meneer minister van Verkeer en Waterstaat dat ze denkt ik trek dat dossier naar me toe had en chefsache, terwijl ze dat formeel gesproken eigenlijk niet kon. Dus je hebt de eerste dagen best, laat we zo zeggen, schermutselingen. Mensen die hun positie uh zoeken. En dat is heel spannend en dan kan dat ook heel hard aan toegaan. Maar de insteek is natuurlijk dat je met elkaar, ook al heb je t even zwaar er wel uit wil komen. En dat is denk ik ook wel een goed aspect van hoe het toen gegaan is

## S1 Els

15:05 :45:11

*Een van de belangrijkste kritiekpunten is denk ik toch ook dat de bewoners en de nabestaanden zeg niet uhm ja gezien of gekend voelden. Dat er te weinig echt goede nazorg is geweest door de overheid. Dat het feit dat er zoveel onduidelijkheid was over de lading dat dat heel veel onrust heeft veroorzaakt. Ook ja, in gezondheidsklachten die er al waren en misschien wel verergerd hebben. Uhm, kunt u daar eens op reflecteren van wat? Hoe had dat nu anders kunnen gaan of hoe? Wat is daar nou misgegaan?*

## S2 Henk

15:06:19:20

Ja, ik vind het best moeilijk om iets te zeggen over gezondheidsklachten. Ik ben geen medicus en ik heb natuurlijk uitsluitend bemoeid met het ongevallen onderzoek. Maar wat je wel weet is dat onzekerheid bij mensen veroorzaakt stress. En als je een heleboel ruis op de lijn hebt. Of zelfs onbegrepen dingen die niet goed opgepikt zijn, en daar zijn er nogal heel wat van in de Bijlmer, dan veroorzaakt dat gewoon bij stress bij mensen. En ik kan me heel goed voorstellen dat je net als bij de toeslagenaffaire, dat je denkt: wat is dat nou? Dat is een overheid en die moet dan mijn belangen beschermen. Maar het gekke in de beleving van hoe wij in t ongeval als team hebben gewerkt, waren wij dan volledig mee bezig. Door mijn werk was in de luchtvaartveiligheid doen niks anders dan de belangen van de passagier. Uh waarborgen. Dus ik heb nooit een andere pet op gehad. Maar ik geloof niet dat je het ongevallenteam dat het onderzoek moet doen binnen dat kader van uh van het ongeval onderzoek naar de toedracht vinden, maatregelen ter voorkoming definiëren, wat ook allemaal is gelukt, dat je die verantwoordelijk moet houden voor gezondheidsaspecten.

15:07:13:23

Maar goed, wat ik wel gezien heb: ik kwam 's avonds thuis van mijn werk, ik wist dat ik die dag gedaan had. Dan zet je om 22:00 uur 's avonds nog even op de televisie aan en dan realiseerde ik: dingen komen anders over dan dat ze in werkelijkheid gebeurd zijn. Ik vind dat verarmd uranium wille eigenlijk het mooiste voorbeeld. Het is volledig intact gevonden. Niet gesmolten en niet verpulverd. Ik kan daar niks anders van maken, maar daar is natuurlijk wel zes jaar - ik ben zes jaar na de Bijlmerramp nog bezig geweest om vragen van de Kamer te beantwoorden. Ik dacht toen ik hier heen reed: waarom hebben ze niet gewoon eventjes opgebeld een telefoontje gepleegd naar de man die het wist? Dan had je het niet allemaal via de minister en via de Kamer hoeven doen. En dan had ik je precies kunnen vertellen hoe het in elkaar steekt. We hadden we niet zes jaar daarover moeten doen om die informatie en fruitkraam. Wat ook zo is, wat ik vind: ik ben niet ziek geworden. D'r is niemand in het oog van onderzoeksteam tot heden ten dagen die ik ken die ziek geworden is. Niet van het ROD. Hij niet van de onderzoekers, niet van de mensen van de NTSB in Washington of van Boeing. Niemand bekend. Het is me wel ter ore gekomen dat mensen extern met klachten wachten. Ja, waar ligt dat aan? Ik denk dat dat ook het veroorzaken van veel ruis op de op de lijn. Dingen in twijfel trekken continu maar. En ook al geef je een goeie informatie en dat het nog een keer in twijfel getrokken wordt en nog een keer. Dat het zo vaak gebeurt dat mensen eigenlijk niet meer weten wat de waarheid is en dat ze, dat beeld kwijtraken door na dertig jaar praten over verarmd uranium. En ik hoop dat u mij gelooft. En dat kunt u echt. Dan denk je waarom is dat allemaal nodig geweest? Die onzekerheid. Hebben we niet mensen ook verontrust gemaakt. Zijn ze niet bang geworden van de overheid die ze misschien niet kunnen vertrouwen. En dat dat vind ik zelf wel jammer. Maar dat is ook de reden dat ik hier zit, omdat ik vind dat ze – ik kan niet over toeslagenaffaire praten - maar ik vind dat wij wel gestaan hebben voor onze zaak en alles wat ik vertel kan ik gewoon aantonen. Met document en met geschriften en zo simpel is het.

**S1 Els**

15:10:12:01

*Dat is heel interessant. Dat u dit geluid laat horen en eigenlijk alle andere waarheidsvinders die wij spreken. Rob van Gijzel. Rob Oudkerk. Vincent Dekker. Uhm, dat die en Joost Oranje dat die toch zeggen. Er zijn nog steeds vragen die onopgelost zijn.*

**S2 Henk**

15:10:33:22

En welke vragen zijn dat?

**S1 Els**

15:10:34:21

*Dat zijn de vragen. Waar is die cockpitvoicerecorder?*

**S2 Henk**

15:10:37:11

We praten nou over verarmd uranium?

**S1 Els**

15:10:40:12

*Ja, nee, waar precies dus. Ik wil even dus over even los van het verarmd uranium. Dat was al uh, dat is ook uitgemeten in de pers. Ja, maar er zijn meer vragen. Goed, kunt u, die kunt er daar is op reflecteerde de vragen die zijn overgebleven uit dit dossier. Dus de cockpitvoicerecorder die ontbreekt? Wat zat er in dat toestel? Dat zijn eigenlijk de twee meest prangende denk ik. Ja, uh en ja, wat? Uh wat? Hoe ziet u dat als topambtenaar en als onderzoeker H. Van D?*

**S2 Henk**

15:11:08:14

Uhm, waar beginnen we bij cockpitvoicerecorder? Hij is niet gevonden. Waarom? Dat weet ik niet. Uhm, je kunt alleen maar over speculeren wat er dan uh gebeurd is. Op zich is het een heel goeie vraag. Waar is die gebleven? Maar de vraag is natuurlijk nog veel belangrijker. Wat heb je niet kunnen doen bij de vaststelling van oorzaak en dat onderzoek? Uh, de aanbevelingen die daaruit volgde. Omdat je die cockpitrecorder niet hebt gevonden? En zoals je weet je hebt een digital flight data recorder, daar staan alle vluchtparameters op en je hebt een cockpitvoicerecorder. Uhm, we zijn een heleboel wel te weten gekomen door die digital flightdatarecorder. Uhm, en we blijven maar inzoomen op die cockpit voicerecorder. Nou dan kunnen we over 30 jaar nog doen. Het helpt eigenlijk niks. Wij hebben hem gewoon niet. We weten ook niet waar ie is en we zullen dan waarschijnlijk ook niet meer vinden denk ik. Waar zou die kunnen zijn? Een scenario: hij zat er op papier wel in, maar in de praktijk niet. Dat kan zo zijn. Dat mag in de luchtvaart. Je mag een vlucht maken met de cockpit voice recorder. Nothin stolt provided, vooropgesteld dat de flightdatarecorder er wel in zit. Dat is maar dat staat op de master minimum equipment list, dat is toegestaan. Maar goed, op papier zat ie er in. En heeft ELal dus wat dat betreft kun je niet concluderen dat ze iets fout hebben gedaan. Soms heb je afwezigheid van bewijs. Je kunt niet bewijzen van wel of niet. Tweede mogelijkheid is onder druk van de toestand is de cockpit voice in een verkeerde vrachtwagen terecht gekomen en afgevoerd naar de vuilstortplaats. Dat is een mogelijkheid. Andere mogelijkheid is hij is niet als zodanig herkend. Kan ook nog. En dan heb je nog een speculatieve mogelijkheid: hij is gestolen. Maar ja: door wie dan? En wanneer? Uh. Maar dat samen speculaties. En uh, ik heb zelf een hangar 8 gewerkt. Ik wist hoe die beveiligd was. Uh, daar kom je niet zomaar binnen. Daar uh, was een heel kleine groep aan het werk. En dan weet je exact wat daar gebeurt.

**S1 Els**

15:13:24:06

*Maar kan t zo zijn dat dat door die mannen met witte pakken voordat het in hangar acht ooit aangekomen is gebeurd?*

**S2 Henk**

15:13:31:11

Nee ik uh theoretisch het is een concept. Maar ten eerste is t mannen in witte pakken, dat hangt denk ik nog aan een paar getuigen vast die dit zeggen. Ik heb meerdere getuigenverklaringen gezien, ook onder ede in een parlementaire enquête die gewoon onjuist waren. Ik heb zelf een wit pak aan gehad. Dat is een bus en dat is een beetje beschermen overal.

**S1 Els**

15:13:58:15

*Maar was u daar meteen na de ramp?*

**S2 Henk**

15:13:02:18

Nee, ik was niet op de rampplek, maar hanger acht. Maar daar heeft iemand onder ede verklaard dat ik maandagavond een man in witte pakken waren tussen de puinhopen. En dat kan niet, want er was nog niks uitgevoerd. Uhm, even kijken of niet enthousiast wordt in mijn verhaal. Mannen in witte pakken, ik denk dat de discussie niks heeft opgeleverd en je kunt wel speculeren, zouden ze me hebben kunnen meenemen, maar moet u zich voorstellen dat in een brandende Bijlmer die nog na smeult, waar het er nog misschien nog een paar honderd graden is tussen de wrakstukken? Denkt u dat je daar zomaar even naar binnen kan? Terwijl het terrein toch wel afgegrensd is door de politie en dat je dan daar eventjes een cockpitvoicerecorder uitpakt en wegloopt? En dat je dan.

**S1 Els**

15:14:45:12

*Als je van de Mossad bent.*

**S2 Henk**

15:14:51:24

Ja, maar daar kunnen we dan dertig jaar over praten. Ik wil niet zeggen dat het geen zin heeft die discussies, maar dit is ook een beetje mijn bezwaar wat er gebeurt. Ik zet het even tegen mekaar af. Het uranium verhaal kent u. Mannen in wit? Nou, so what? Laat ze dan een onderdeelje hebben meegenomen. Maar voor het onderzoek was het totaal niet van belang. Uhm, er zijn denk catastrofale ongevallen met een 747 voorkomen omdat er goed onderzoek is gedaan. En h we hebben in de orde van duizend mensenlevens, als je dat berekend, gespaard. Zet dat af tegen een paar mannen in witte pakken die rond gelopen zouden kunnen hebben. Dan staat dat denk ik niet meer in verhouding. Ik heb uh moet ik u bekennen met uhm een schrijver van een boek gesproken. Pierre Heijboer voor het boek Doemvlucht. En heb ik ook verteld hoe wij met verarmd uranium waren omgegaan. Dus da ik dacht dat hij mij uh wel begrijp en ook overtuigd was van uh van onze integriteit. Hoe daar mee omgingen? Maar op het laatst zei die zei hij: je verhalen in de krant moeten wel gelezen worden. Soms moet je dingen een beetje interessanter maken dan ze in werkelijkheid zijn. Zo kan een artikel laten zien of ik ben ook een laskaris, een onderzoek gedaan naar een vlucht van een door een vulkaan was gevlogen. Het stond er in de krant: vulkaan aswolk was militair geheim. Dat is toch een krantenkop om de aandacht te trekken. Het is of het feitelijk waar is of niet, dat vraag ik me af. Maar zo trek je de aandacht van mensen en lezen ze je artikel.

15:16:48:23

En waarschijnlijk zijn er wel een paar mannen in witte pakken geweest die iets lopen doen. Als ik van de Mossad was geweest en ik had gehoord dat een van onze vliegtuig is neergestort. Dan was ik waarschijnlijk ook even gaan kijken. Als er nu een KLM vliegtuig op de Bijlmer neerstort, dan denkt in de KLM technische dienst of de veiligheidsdienst ook denkt van we gaan meteen kijken of er dan wat te doen is. Dus misschien is het wel waar. Dat durf ik helemaal niet ontkennen, maar dat ze een rol hebben gespeeld. Nee, ik denk dat ze uh uh en en daar veronzeker je mensen mij denk ik. En doordat verhaal me leek te halen wat

ik denk of dertig jaar praten we nog over mannen in witte pakken. De KRO-NCRV maakt nu een dramaserie, niet gebaseerd op de werkelijkheid. En waar gaat het dan over? Mannen in witte pakken. Is er ooit bewezen wat ze gedaan hebben? Gebruik je de de onrust van de mensen eigenlijk niet? Of een mooi verhaal om daar nog een keer aandacht op te vestigen? Ik heb de serie niet gezien, dus ik weet ook niet hoe die afloopt. Maar kunt u zich vanuit mijn positie uh voorstellen dat je met uh grote teams uh je ziel en zaligheid geeft om luchtvaart ongeval op te lossen? En je leest dit soort dingen in de krant die er eigenlijk niet toe doen, maar als complottheorie geweldig scoren. Na dertig jaar heeft dan nog over en over dertig jaar is dit weer misschien meer. Als ik dan leef heb het verhaal met de witte mannen al opgelost. Ik zeg ik zeg dat een beetje streng. Uh, een beetje chargeren misschien, maar ik hoop dat u t goed d'ruit knipt. In het ongevallen onderzoek hebben zich geen enkele rol gespeeld.

**S1 Els**

15:18:29:24

*Maar dat begrijp ik ook, want dat gaat u om. De veiligheid en of wat de oorzaak van een ramp is geweest is daar gespeeld.*

**S2 Henk**

15:18:39:17

Dat gaat je natuurlijk ook naar de mensen die.

**S1 Els**

15:18:41:15

*Daar speelt de lading Minder een rol.*

**S2 Henk**

15:18:40:11

In. Nee, de reden waarom ik dit vertel is dat een complottheorie ook een boel mensen angstig kan maken. Want wat ontstaat bij hun: Het beeld ontstaat dat onzorgvuldig is omgegaan is met, door de overheid. En in mijn beleving, ik ben een ambtenaar geweest - ben naderhand ook voor de Europese topfunctie gewerkt, maar mijn hele wezen verzet zich daartegen, tegen dat beeld. Dat kan ik totaal niet onderschrijven. En ik kan het allemaal volledig onderbouwen. Om een mooi voorbeeld te geven: De flightdatarecorder. Gedeeltelijk was de tape verbrand. Dus die hebben ze in Washington in stukjes aan elkaar moeten plakken. Nou, dan heb je stukjes, die leveren geen data op. Dus van een ?? gevraagd. Willen jullie daar een videopresentatie van maken? En die hebben een baan van een vliegtuig gemaakt. Uh, dan zie je t vliegtuig vliegen. Uh zijn roeren. Snelheid. Hoogte. Ik ben best positief over de pers, niet de hele pers. Maar er was een journalist die heeft de tijd van de tijdwaarneming van de torentape gelegd naast die reconstructie van de vliegtuigtape en daar ontbreken een aantal seconden. Logisch, zou je zeggen: er zijn dingen aan elkaar geplakt. Er waren stukjes verbrand, er tussenuit geknipt. De tijdwaarneming klopt wel, maar als je de band afdraait. En wat verschijnt er dan in de krant? Er zijn allerlei data die missen en de ROD zou een grove fout gemaakt hebben met misschien wel wat met het verloren laten gaan van data, omdat de ene band die is niet exact gelijk aan de andere band. Nou ik weet niet hoe u uzelf dat zou karakteriseren?. Wij schrokken d'r uh enorm van. We hebben t echt heel erg, zei ook al dat. Hoe kan dat dat die ene tape wat korter is? Nou ja, dat komt omdat je al die

stukjes aan elkaar heeft moeten plakken en er zijn een aantal seconden verloren gegaan. Maar een beeld dat natuurlijk komt is dat het onderzoeksteam onzorgvuldig is geweest bij het behandelen van het maken van die hele video reproductie. Weet je, en dat wordt niet gecorrigeerd.

**S1 Els**

15:21:10:23

*Het is toch heel makkelijk om dat communiceren van jongens: dit is hoe het is gegaan.*

**S2 Henk**

15:21:19 :18

Dus ja, nou, je zou zeggen daar kan de communicatie een stuk beter. Maar het kwaad is natuurlijk dan al geschied. Het kan ook zijn dan dat een journalist opbelt en zegt ik heb een bevinding. Ik zie dat die dat die banden niet kloppen, mag ik eerst jullie ideeën erover hoor, maar dat gebeurt ook niet.

**S1 Els**

15:21:35:22

*En heeft dat te maken met dat er te weinig contact is tussen journalistiek en ambtenarij? Dat daar een soort code is van. Je praat niet met journalisten vanuit die functie.*

**S2 Henk**

15:21:47:15

Nou, d'r is een heel duidelijke code. Als je binnen een ongeval onderzoekteam werkt, dan word je ook afgeschermd voor de pers. En de hoofdonderzoeker bepaalt het communicatiebeleid. En bij ministeries is t natuurlijk ook zo. Uh, alles moet langs de woordvoerder. Vaak krijg je dan wel vertalingsproblemen. Ik ben van nature ben ik een technisch iemand is. Ik probeer zo goed mogelijk neer te zetten, maar iemand kan zeggen ja maar het moet naar de Tweede Kamer en dat zijn geen technische ingenieurs. Ze moeten het wel een beetje begrijpelijk houden. Dus dan kan een communicatieadviseur kan er net een beetje een accent geven dat dat dan anders ligt. Bijvoorbeeld bij het verarmd uranium werd op een gegeven moment gezegd uh, pas na een jaar wisten we dat er verarmd uranium in was, maar de beste communicatiemedewerker had moeten zeggen: pas na een jaar werd er publiekelijk bekend dat er verarmd uranium in zat. Ik heb toen gezegd van nou, dat is onjuist, ik wist het al na drie dagen. Maar wat krijg je dan? Dan wordt de minister verkeerd geïnformeerd. Snap je: een brief van de minister naar de Tweede Kamer waarin een verschrijving staat en die verschrijving wordt uitvergroot totdat de minister verkeerd geïnformeerd wordt. Nou, dan heb je de poppen aan het dansen natuurlijk in Den Haag. Terwijl ik hoop dat u nog steeds aan het eerste verhaal denkt. D'r was niks gesmolten, er was niks verdampt. We wisten hoe we ermee om moeten gaan. Het is bekend in de luchtvaarthistorie. Alle experts waren aanwezig. En uiteindelijk waar beland je? Je beland in een situatie dat de minister door een verschrijving de Kamer verkeerd geïnformeerd en zoals Den Haag in mekaar zit: er bestaat geen grotere doodzonde dan dat. En dan krijg je een parlementaire enquête. Ik zeg het een beetje plat, maar ik geloof niet dat het alleen mijn waarheid is. Het is ook zo. En dat kan ik gewoon, ik heb het plakboek meegenomen alle dingen. Zo zit dat ook. Dus een boel zorgen, ik wil niet zeggen om niets. Daar doe je een heleboel mensen pijn mee. Ik had haar interview om te beginnen met te zeggen van uh,

maar medelijden met alle mensen die d'r nu nog pijn van hebben of mensen die ziek zijn of dierbaar verloren hebben, dan is het ook verschrikkelijk. Het zou de mooiste opening zijn, want daarom zet ik hier natuurlijk ook wel.

## S1 Els

15:24:33:10

*Maar ik denk dat noem die mensen zitten ook nog met zich vragen. Ja, wat heeft er aan boord gezeten? En dat daar geen openheid over is. Geweest dat dat nooit echt opgehelderd is.*

## S2 Henk

15:24:41:23

Na intern moet het antwoord daarop schuldig blijven in die zin. Dat heeft natuurlijk te ja, de vraag wat er aan boord gezeten heeft. Ik ben geen lading specialist, maar ik kan wel vertellen uh, wat ik gezien heb. Uhm, in het vliegtuig zaten heel veel elektronische versterkers. Die hadden het formaat van een cockpit voice recorder. Ik denk dat ik hoorde, dat was elektronisch equipment. Ik zeg uhm. Ik heb een heleboel bedrading gezien. Uhm, ik heb ook flesjes gezien. Koperen buisjes met flesjes waarin een vloeistof heeft gezeten. Daarvan waren d'r echt honderden. Wat daar in zat dat weet ik niet. Ik heb m wel eens door een vriend laten vertellen dat dat uh voor het landbouw bestrijdingsmiddel in koperen flesjes wordt vervoerd, want dan reageert het niet bij de omgeving. Sommige stoffen zijn corrosief. Uhm, t is een beetje kritiek natuurlijk om dit uit te zenden. Ik heb stukken lading gezien, maar geen munitie of zo. En veer...?? van Citroëns gezien. Maar je ziet in Hangar 8 ook niet alles.

15:26:02:20

Wat ik ook nog wel uh wilde zeggen. Dat misschien allemaal een beetje een andere stuk, maar ik weet dus bij hoe we met verarmd uranium zijn omgegaan. Ik ben niet ziek geworden en voor andere mensen mijn omgeving ook niet. Ik heb altijd gedacht, is de volgende vraag niet veel belangrijker. Als je, als het nou niet het verarmde uranium was waarvan die mensen ziek werden? Wat is het dan wel? Je moet gewoon een niveau verder denken als je die mensen serieus wil nemen. En men is natuurlijk heel veel gefocust geweest op verarmd uranium. Dat was gepland. Maar moet je niet veel breder trekken en zeggen: er zitten vele onaangename stoffen in een vliegtuig. Uh, asbest zat er in een flat. Er zitten veel kunststoffen in een vliegtuig. Als die verbranden krijg je ook nare producten. Het kan zijn dat sommige uh middelen die in flesjes zaten ook uh verdampt is. Dan zit ik nog met de vraag hoe kan dat dat zo veel mensen ziek worden, maar niet die mensen in mijn omgeving. Ik vind het een heel confronterende vraag, want ik wil niet de mensen tekort doen die ziek zijn geweest. Snapt u? Dat kan fysiek ziek zijn, mentaal geestelijk. Maar je kan ook klachten hebben. Of heb ik begrepen van je hoe noem je dat je immuunsysteem. Maar ik heb vaak de vraag gesteld: als het niet het verarmd uranium is geweest waarvan je ziek wordt en waarvan ik denk dat dat inderdaad zo is. Wat is het dan wel? En die vraag kan ik niet beantwoorden. Ik kan wel zeggen dat ik zelf na drie of vier maanden onderzoek heel moe was. Het is zo'n spanning zo'n uh onderzoek. Niet zozeer vanwege de spanning van het onderzoek op zichzelf, maar van al die dingen daaromheen. Ook berichten in pers. Ik scheer de pers niet over één kam. Er zijn mensen die het ontzettend goed gedaan hebben, maar d'r zijn ook een paar die maar telkens met verdachtmakingen blijven komen. Nee, ik wil geen namen noemen, dat ga k niet doen. Ja, de feiten moeten we moeten spreken voor zich. uhm, laat k zou wel zeggen de mannen in



witte pakken. Die denkt de journalisten ook met een probleem hebben gezeten: ik heb getuigen en die beweren iets. Hoe kan ik die mensen helpen? En dat hebben ze denk ik gedaan door serieus te nemen onafhankelijk van of de discussie iets opgeleverd heeft of niet. Uhm. Ben ik even de vraag kwijt van wie van wie is geld van wie eigenlijk? Wel geen naar mijn naam. Ik heb Pierre Heijboer wel genoemd, die zei: Je moet artikelen toch wel zo schrijven dat ze gelezen worden.

**S1 Els**

15:29:05:22

*En toch heel eventjes wat tussen u zei van ja, uh, mijn mensen zijn niet ziek geworden. Ik ben niet ziek geworden, maar u was ook niet, u lag niet onder dat vliegtuig toen ie crashte. Nee. Zit daar niet een verschil in dan?*

**S2 Henk**

15:29:20:18

Natuurlijk zit daar een verschil in ja. Uhm, maar ik denk: er zijn natuurlijk mensen overleden. Uh, en ik kan geen uitspraak doen. Dat weet ik gewoon niet. Die kennis heb ik niet: wat er met mensen, overledenen, is gebeurd op die rampplek dus. Het is het is mijn specialisme niet. Ik kan me voorstellen dat ze vreselijk geschrokken zijn en dat dat echt een trauma in je leven wordt. Maar het wordt nog veel erger als er heel veel onzekerheden blijven bestaan. En als ze maar uh aangezwengeld worden. Ik denk dat mensen die gaan kijken naar uh hoe daar machinerie of om mannen in witte pakken dat die men misschien wel weer een herbeleving krijgen van hun trauma van toen. Is dat nodig? Ja. Kennelijk wil men ook dat soort dingen levend houden?

**S1 Els**

15:30:19:14

*Ja, of is de vraag wil men niet eens een keer gewoon antwoord hebben over wat is er nou echt gebeurd? Wat is de reden geweest dat het vliegtuig over de Bijlmer is gevlogen? Wat is de reden geweest dat er nog steeds geen duidelijkheid over de lading is?*

**S2 Henk**

15:30:33:24

Ik ben niet met u eens dat er zoveel onduidelijkheid bestaat. Er is een ongeval gebeurd. De piloot heeft een korte tijd moeten beslissen. Wat ga je doen? Die werkt procedures af en die probeert nog het vliegtuig te redden wat er te redden valt en hij heeft dan voor een keus staan, vlieg ik rechtstreeks terug naar Schiphol waar hij brandweer heb en waar reddingsploegen klaar staan.

**LOT BEGINT HIER**

15:30:55:18

H: Daar heb ik nog een kans van overleven. Vluchten naar aan de Noordzee, waar het IJsselmeer . Hij heeft met veel ervaring gekozen om terug te gaan naar uhm, naar Schiphol. Wat is daar het raadsel aan? Waarom is dat onduidelijk?

15:31:10:19

E: Nou ja, omdat er in een parlementaire enquetecommissie natuurlijk ook naar boven kwam dat het eigenlijk met de windrichting niet logisch zou zijn.

H: Nee, het was ook niet logisch. Piloten maken ook fouten. Misschien moet je zeggen het was niet de beste inschatting van de piloot, maar ik bedoel, ik wil El Al ook niet pijn doen. Ik ben geen vlieger, maar je moet niet denken dat je alles ooit te weten komt. Er zijn altijd bij een luchtvaart ongeval vragen waar. Ik heb gewerkt aan uh luchtvaart ongevallen, het heet (...) flight (...) hundred. Die is voor New York neergestort, was een ontploffing van een brandstoftank. Er zijn nog steeds mensen die zien dat daar een raket op afgeschoten is. Die er boeken over volschrijven. Uhm.

15:32:02:11

H: Ik zou zelf het er mee eens ben wil niet dat dat dat doet er niet zo veel toe, maar er blijven complottheorieën bestaan. Die krijg ik ook door mijn verhaal bij u te doen niet uit de wereld. Het enige wat ik wat ik tegenover u kan doen en wat mijn motivatie is, laat zien wat je hebt. Probeer mensen te overtuigen met met dingen hoe je het hebt gedaan. Dan kun je altijd zeggen ok, je hebt fouten gemaakt. Je hebt niet goed gecommuniceerd, of je hadden wat beter kunnen doen. Maar de pers had ook een telefoontje kunnen geven, maar dan ben je ik, dan kom je misschien weer even terug op misschien is de de de overheid in z'n communicatie schiet hier wel ernstig tekort. Ik moet moet zeggen als de wegen zo lang zijn en een kamerlid krijgt alleen maar als het op z'n vraag, als ie dat via de minister doet. Als Rob van Gijzel had opgebeld dan had ik al mijn dingen laten zien en had hij meteen goed antwoord gehad. Maar ik ben er zes jaar bezig geweest om vragen te beantwoorden. Dat heeft heel wat tijd gekost en ik denk ook een heleboel bezorgdheid van mensen zeggen ja, ze komen er niet uit.

15:33:14:08

E: Had hij u kunnen bellen?

H: Wat mij betreft wel.

E: Kunt u dat zeggen als zin?

15:33:21:17

H: Wat mij betreft had meneer Van Gijzel mij mogen bellen en had ik hem kunnen laten zien wat ik had. Maar dan moet ik natuurlijk wel geautoriseerd worden. En dan kan het zijn dat een woordvoerder van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zegt, Dat gaan we niet doen. Wij corresponderen met de Kamer en wij weten hoe politiek werkt en jullie doen ongevallen onderzoek. Uhm, dat zou zo kunnen. En ik denk dan ook niet dat dat kamerleden iemand bij de belastingdienst kunnen bellen van de toelagen affaire.

15:33:54:21

E: Zou dat anders moeten?

15:33:59:15

H: Ik denk als je merkt dat er ongerustheid is dat je zo snel mogelijk aan een gang moet. Dat je heel snel aan de gang moet. Uh, voor jezelf, maar ook voor je eigen naam. Ik bedoel ik vind toch als je bij de overheid werkt, dan moet je wel een intrinsieke motivatie hebben om ook

voor de BV Nederland voor ons allemaal te werken. Dus ik vind dat dat eerder uh dan moet gebeuren. Schoot nog iets door mijn gedachten. Uhm, dat wil ik nou. Uh. Uhm. Het is een t Is me even ontschoten, maar ik denk wel dat dat veel eerder zou moeten gebeuren. Ja, k wilde nog zeggen d'r zijn...

15:34:36:22

H: Ik zie wel een patroon he men krijgt in de Tweede Kamer die mensen niet te pakken. Of dan de toeslagen affaire is misschien of een uh of er iemand bij de rijksluchtdienst. Uh dat, dat is zonde. Terwijl ik weet dat er uhm binnen de overheid ook heel gedreven integere mensen werken. Dat is echt mijn ervaring. Mensen die ook wel idealistisch zijn die echt hun best goed doen. Uhm, maar soms druppelt het niet door.

15:35:12:22

E: Vindt u dat mensen dan dat de overheid het ambtenarenapparaat te snel de schuld geven van een ramp of als er een crisis is?

15:35:25:23

H: Nee, ik vind niet dat uh de mensen de overheid te snel uh de schuld geven. Het is een samenspel. Je kunt niet zeggen de ene is fout en de andere is goed. Ik denk dat het samenspel tussen overheid en uh maatschappij best transparanter uh mag en ook wel directer. Ik sprak pas iemand uh die heeft dan voor uh ja, mijn verhaal waarin niet geknipt kan worden, dat wordt gepubliceerd. Want ik heb er moeite mee soms dat andere mensen mijn verhaal verdraaien. Of zover dat ik iets anders zie gebeuren op tv dan dat het in werkelijkheid was. Dat zou me heel jammer vinden als dat hier zou gebeuren.

15:36:08:00

H: Maar uhm, die zei uh, dat was een onderzoeksjournalist en die zei vroeger gingen we wel gewoon naar de Rijkspolitie in Kampen en dronken een kopje koffie en overlegden we en dat vertelde ze gewoon wat er in de stad gebeurd. Hij zegt nu, als ik naar de politie uh ga, dan kan ik geen kopje koffie meer drinken. Ik kan niet meer horizontaal met hem praten, want er zit een communicatiedeskundige of een woordvoerder tussen. Hij vond dat ie gewoon vroeger veel beter kon werken en uh ook veel beter en veel eerlijke informatie kreeg en dat de gevolgen daarvan ook gewoon veel beter kon berichten. Dus ik en ene kant heb ik met uh met de pers te doen bijvoorbeeld Vincent Dekker was hier net, ik ga dus een uh naar t nationaal archief m'n eigen dossier bekijken en ik hem uitgenodigd. Heb je zin om uit te komen om naar dossier te kijken? Want daar.. .daar ligt dus heel wat plakwerk. Ik heb z'n going down niet gelezen. Dat wilde ik ook niet. Als de achterkant van het boek leest, dan word ik, dat vind ik heel moeilijk, want hij herken ik mezelf totaal niet in. Maar ik heb wel uitgenodigd zeg, kom maar mee naar mijn dossier kijken hé.

15:37:23:03

H: Ik hoef hem niet te overtuigen, maar ik kan hem wel laten zien wat hebben we gedaan? Dan kun je jezelf nog een beetje verplaatsen in iemand in alle hectiek daar die seconden op een beslissing heeft of die een heleboel moet doen? Zou je dan met andere ogen kijken? Kun je zien wat er wel gepresteerd is? Of kun je alleen maar focussen op wat de mannen in een witte pakken of de niet gevonden cockpitvoicerecorder? Allemaal zaken die eigenlijk voor een ongeval onderzoek totaal niet toe gedaan hebben, maar je kunt er een mooie dramaserie van maken. Ha ha dat ik zeg wat scoort dan.

15:38:04:14

E: Want uh, t is ook belangrijk, daar is de journalistiek voor om juist die onbeantwoorde vragen om daar achter de waarheid te komen.

15:37:12:11

H: Ik heb m uitgenodigd om in het Nationaal Archief te kijken, wat de maximale openheid die ik kan geven, ik ben nu met pensioen. Dan geef ik m nu om in mijn eigen dossiers te kijken. Uhm. Toen ik in Hangar 8 werkte en ik heb Vincent Dekker uh vlakbij meegemaakt, ik heb met een paar mensen in (...) ontvangen. Eentje was Pieter van Vollenhoven. Uhm, maar ik had maar wat graag Vincent Dekker rondgeleid en als je nou kijkt nou zelf even wat we aan t doen zijn. Maar dat mag niet snapt u. Als je Vincent Dekker genodigd, dan moet je de hele pers in Nederland uitnodigen. Maar ook The New York Times en The Guardian. Dan is je hangar helemaal vol. Snap je? Dr zijn dingen die eigenlijk gewoon niet goed mogelijk zijn in zo'n ongeval, onderzoek waar heel veel druk op staat. Maar ik had het eigenlijk wel graag willen doen omdat ik ongerustheid van zijn kant zou kunnen wegnemen.

15:39:16:23

H: Maar dat ging in mijn geval niet. En ik moet zeggen het is ook maar goed dat je dat niet doet. Want uhm je moet natuurlijk wel met één stem blijven spreken als onderzoeks team. Als mensen links en rechts uit de bocht gaan vliegen en door met journalisten te praten, ik weet zeker, dan was ik binnen een dag uit het team gezet. D'r zijn dus regels. Die consequenties hebben. Iemand die met de pers praat die denk ik krijgt een waarschuwing. Maar eigenlijk denk ik dan dat het met je voorbij is dat en dat je geen toegang meer hebt tot team omdat je je niet aan de afspraken houdt zoals die gemaakt zijn.

15:40:01:03

E: En in uw geval was uw leidinggevende meneer Wolfswinkel.

H: Ja.

E: Kunt u da... Dus uh, hij bepaalde de strategie, de perfecte strategie.

15:40:12:21

H: Ja, maar is dat is een algemene recht, ja meneer Wolleswinkel, heeft persconferenties zelf geven, waard heel duidelijk bepaalt wie communiceert en wie wat zegt. Dat is geen geen kwestie van euh, dat het niet mag, want je wil je wil gewoon uh de informatie gestroomlijnd hebben. En je bepaalt natuurlijk ook hoe die informatie naar buiten komt.

E: En alle informatie die u had ging naar meneer Wolfswinkel?

15:40:44:24

H: Die ging naar het team en iedereen had de beschikking over. Ja, het... een team doet een ongevallen, onderzoekt, dus ging naar de piloten, ging naar de vliegers.

15:40:53:18

E: Maar meneer Wolfswinkel bepaalde wel dat jullie niet met journalisten konden spreken. Klopt dat?

15:41:00:00

H: Het is een algemene regel. Er geldt gewoon binnen het ministerie wat ik werkte, niemand van de individuele werknemers praat zelfstandig met de pers, tenzij hij daarvoor geautoriseerd is. Dat was bij de Junior European Aviation Safety in Keulen ook zo, dat is de Europese waakhond dan waar ik er gewerkt heb? Niemand haalt het in zijn hoofd om solistisch met de pers te gaan praten.

E: En tegelijkertijd zegt u het zou wel beter zijn.

15:41:29:03

H: Nee, ik denk dat is dat in z'n algemeenheid dat openheid en transparantie goed is. Ik zeg niet wie het moet doen, maar uh, men kan wel beter uh communiceren.

E: Maar u zegt da's altijd een voorbeeld dat een uh een journalist met iemand van uh met de korpschefs uh koffie gaan drinken in een gemeente. Dat is nu niet meer denkbaar door het leger aan voorlichters...

H: Voor die journalist was dat niet meer denkbaar...

15:41:58:09

E: Nee, dat klopt, want dat ja dat herken ik uit de praktijk. Maar dat vindt u geen goeie ontwikkeling toch?

15:42:04:21

H: Nee, ik vind dat dat een heleboel intelligente ambtenaren zijn die best uh goeie informatie kunnen geven. Maar je moet het natuurlijk wel even afstemmen. Iemand zeggen ja, komt dan een journalist op bezoek, die wil graag, ik noem maar wat in Hangar 8 kijken of ja, da, dat had dan niet gelukt. Want in mijn eigen wereld uitnodigen of iemand uhm kunn je, mag ik van jullie uhm zijn vragen beantwoorden? Of kan ik zijn zorgen wegnemen? Nou, ik had het liefst dat wij elkaar in 1992 ontmoet hadden direct na de vondst van het verarmd uranium ofzo, snap t u, dan had ik gewoon hetzelfde verhaal kunnen vertellen als wat ik hier doe.

15:42:44:10

H: Ik had u er eentje laten vasthouden. Ik had uh KLM met z'n uh ze metertje uitgenodigd. De stralingsdeskundigen, hou maar even vast, hoe veel radioactiviteit uh hij uitstraalt. Nou dat is bijna nul komma niks. TV straalt thuis meer. Uh, k had kunnen laten zien kijk de cadmium klap laag zit er nog op, dat is niet gesmolten. T Is volledig intact zo. En wat gevonden en onafhankelijke gegevens van de brandsporen van de motor is die temperatuur nooit hoog dus elf 100 °C kan het niet smelten, dat is t verhaal. Mijn verhaal is wat mij betreft niks meer aan toe te voegen.

15:43:21:00

E: U heeft iets meegenomen, wat is dat?

H: Uh ja, wat ik meegenomen is een uh pin, een fuse pin heet dat van. Ik denk dat een Boeing 707 is die heb ik gekregen van KLM. Uh, toen ik alle fuse pinnen heb laten testen wilde weten of alle pennen al goed waren. K zal niet de thermische technische termen gebruiken wat je dan test maar je kunt hier zien dat die bout is hol. Daar zit een gat in Camerman: Kun je die iets hoger houden ja,..?

E: Blijft maar zitten hoor

H: Ja, prima bout hol. Er zit een gaatje in en daar zit op zit een gaatje in. Die bout is zwakker gemaakt met een bewuste reden en reden is dat hij moet breken bij een bepaalde belasting. En daarvan zaten er uh vier per motor ophanging. Zaten nog twee andere pennen, zes pennen per motor en een van dit type pennen is uh gebroken. En daarin is dus die vermoeidheid uh gevonden. En uh, ik heb m na dertig jaar nog uh bewaard. Dus hij staat op mijn bureau. Was t enige aandenken aan het El Al ongeval dat ik uh nog thuis heeft behalve wat wat boekjes

15:44:35:13

E: En uh nou Vincent die zei uh als ik meneer uh, als jullie meneer Pruis spreken, hoe zit dat met die bollen en cilinders? Die Israël terug wilde. Dan kwam de delegatie zo ophalen.

Officiële delegatie? Wat zat daarin?

H: Dat weet ik niet.

E: Kunt u de vraag meenemen.

15:44:56:23

H: Ja, er zijn in t begin van de week heeft El Al al verzocht om een bepaalde verre lading terug te krijgen. En daar, t is moeilijk om dat nog exact te reconstrueren hoe groot ze waren, maar waar een aantal bolletjes en cilinders die ze terug wilden. En die moesten we bij de deur neerleggen en op gegeven is een delegatie van El Al geweest en die kwam die uh die onderdelen uh ophalen. Uhm, ik heb later begrepen van uh een van de onderzoekers, dat ze zijn natuurlijk wel zo intelligent geweest om een bolletje achter te houden. En die naar het gerechtelijk laboratorium gestuurd. En je kan er uitzoeken wat erin zit, je kunt je voorstellen dat je moet af en toe wel op je qui vive zijn natuurlijk. En naderhand heb ik nog wel eens gevraagd van wat kwam daar uit? En ik heb daar antwoord op gekregen dat het iets niet iets beduidend was. Maar ja, ik denk wel waarom vraag je deel gedeelten van een lading terug, dan moet dat toch een reden zijn? Wat zat daar dan in? Ik heb daar zelf ook uh rondgelopen. Uhm ja, wat wil je dan wel graag weten? Tuurlijk T Ging ook om mijn gezondheid toch?

E: Maar hier heeft ze dus ook nooit een antwoord op gekregen.

15:46:12:02

H: Ik heb een antwoord gekregen dat er niets verontrustend in zat. Ik weet niet of meneer (...) nog leeft, maar die heeft die (...) gedaan.

E: K Weet niet ja. Spannend. Uhm, even kijken hoor.

15:45:38:15

Andere man: Och, hebben we ooit met de gedachte gelopen dat t wel uh dat t wel zou veel kunnen zijn dat er iets in de lading was. Hebben jullie dat ooit meegenomen of heb je altijd gedacht van nou...

15:46:44:11

H: Ja, ik heb ook op mededeling moeten afgaan, er zat geen gevaarlijke lading in. En want zo werk je met de mensen in een team en dat heb ik moeten vertrouwen. Uhm, we moeten maar geloven, maar t stonk vreselijk naar een paar dagen . Jij gaat daar heen. Je schakelt eigenlijk je gevoel een beetje uit en je gaat aan de gang. Maar na een paar dagen merk je hoe erg het stinkt, enzovoorts. Ik heb ook wel gedacht ja ja, waar loop ik eigenlijk tussen? En kan dat kwaad? Uhm, maar goed, ben niet met m'n werk gestopt of anderen zijn daar ook niet uh, niet mee gestopt. Uhm dus van die bolletjes heb ik wel naar gevraagd zitten er alleen

maar bijvoorbeeld, uh zitten tal van uh koolstof vezels verwerkt. Ik dacht dat de staart koolstofvezel was, de wortels horizontaal stabiliser ook. Ja dat zijn uh dingetjes, die kunnen hele fijne partikels vervallen. Dat moet je ook niet in ademen dat hij niet gezond. Dus ik was wel bewust dat er een stoffen in de buurt waren waar ik toch echt uh voorzichtig mee moest omgaan of een mondkapje omdoen. Oh ter bescherming van m'n eigen gezondheid.

15:48:04:24

H: En voor de rest ben je heel erg afhankelijk van anderen. Soms denk ik ook wel de eerste dagen ben ik naïef geweest. Ik ging er gewoon van uit dat er niks in zat. Want he ja, dat word je verteld, maar je weet het ook niet. Daar kom je dan misschien later wel achter. Maar bedoel ik ben niet ziek geworden. Ik ben getest. Ik ben meegenomen in het grootschalig onderzoek naar de Bijlmerramp. Uhm, er zijn geen afwijkende bloedwaarden of wat dan ook. Uh gevonden. Het is me ook niet bekend van welk lid van ongeval onderzoeksteam dat daar afwijkende dingen zijn gevonden die een relatie zouden kunnen met de Bijlmerramp. Blijft de vraag voor mij over hoe kan het dat mensen ziek zijn geworden, maar niet die mensen die heel dichtbij waren. We zijn nog niet over de mensen die je in de Bijlmer hadden, hebt die locatie misschien onder het vliegtuig hallen gelegen. Weet u trouwens of er überhaupt iemand is overleden na de Bijlmerramp? Ten gevolge van verschijnselen die een causaal verband hebben met een ongeluk?

15:49:26:05

E: Dat is wel onderzocht, maar daar is dus, dat is zeven jaar na dato niet meer vast te stellen, dus dat is veel te laat geweest, dat niet.

15:49:35:21

H Ja, ik zou de beste in geïnteresseerd zijn. Maar dat is nog veel erger natuurlijk dat die mensen gewoon daar nu nog last van hebben. Maar ik bedoel, iets hoeft niet te resulteren in doden zonder ontzettend veel uh last van te hebben. Of misschien hebben die mensen wel levenslang klachten daarvan, dat is natuurlijk verschrikkelijk. Uhm. Maar goed, uh, als ongeluk gebeurt wordt hun terrein natuurlijk wel vrij snel afgezet he en vrij snel afgegraven. Ik dacht dat de hele grond in de Bijlmer afgegraven. Ook een cockpitvoicerecorder nog te vinden. We hebben paragnosten gehad die voorspelden dat die ten zuiden van het meertje lag bij een boom en dan mocht net afstappen. En dan zou je m hebben. Alle mensen en paragnosten die ingeschakeld bij al waren bij het zoeken naar kinderen die verdwenen waren, die kregen we soms brieven van van hier moet u kijken. Uh, je kunt het je niet voorstellen wat zo'n ramp losmaakt. En ik ben bang dat we niet alle vragen kunnen oplossen. Of niet naar tevredenheid kunnen oplossen. Van verarmd uranium denk ik wel. Alle speculatie over uh verdampt verpulverd uh pyroform materiaal of zo. Dan kan ik gewoon zeggen dat het niet waar.

15:51:01:03

E: En dan een ding over die vrachtbrieven he. Want uh, ook tijdens de parlementaire enquête blijkt dat er gewoon steeds onduidelijkheid was. Dan was, was weer een ontbrekende vrachtbrief, dan was er weer een vrachtbrief. Die bleek uiteindelijk van New York naar Amsterdam te zijn en.

H: Dat dat was fout. Dat is in verkeerde nota ook is voorgelezen. Van New York naar Amsterdam

15:51:23:09

E: Ja, hoe bezieet u dan hoe de overheid dat heeft afgehandeld? Die vraag naar de vrachtbrieven.

15:51:33:04

H: Ik ben geen specialist in vrachtbrieven. Daar moet ik ook geen antwoord op krijgen, want ik ben niet deskundig op dat gebied. Wat ik wel weet, we zijn pas naar Tanzania op vakantie geweest. Miste onze vlucht op Schiphol. En op de laatste moment, uh, kregen we nog een plekje op de kist na Nairobi. Ik denk dat toen de deur op slot ging, dat ze wisten wie d'r in zat. Maar als je nou de passagierslijst uitdraait twee uur voor vertrek, een uur voor vertrek, tien minuten voor vertrek, een minuut voor vertrek. Als de deur dicht krijg je tien verschillende passagierslijsten. En je kunt natuurlijk achteraf zeggen ja maar kijk, dit klopte niet. Ik wil niet zeggen naar analogie met de vracht lijsten, maar d'r zijn waarschijnlijk wel een heleboel uh vrachtljsten geweest die telkens update werd naarmate de start van het vliegtuig dichterbij kwam. En als je dan gaat zoeken en dan vind je misschien bij heel veel dingen, het is verstandig dat ik me niet uit over uh lading, want dat is niet mijn specialisme. Maar is het op een gegeven moment ook niet goed om te zeggen, laten we kijken naar wat we wel weten. Na dertig jaar.

15:52:51:09

H: Wat is het maximale wat we daar nu uit gesleept hebben? En moeten we niet leren accepteren dat er altijd een paar dingen zijn, die niemand bewijzen kan. Want ik denk niet dat die vrachtbrieven nog gaat komen. Moet dat ook niet een deel zijn van de verwerking en afsluiting van van een ramp. Ik had u graag alle antwoorden gegeven. Maar een verwerkingsproces hoeft niet te eindigen, want als iemand verliest, dan heb je levenslang. Je hoeft niet te zeggen, er een einde aan mijn verwerkingsproces. Maar ik denk het wel dat het in Bijlmer ongeval beter wordt om er mee te leven. Als je, als ik u kan overtuigen. Of kan laten zien dat we heel erg ons best gedaan hebben. En over onze grenzen zijn. Om het zo goed mogelijk te doen. En daarbij accepteer ik dat er misschien communicatiefouten zijn geweest of dat we een aantal dingen beter hadden gedaan. Maar ik zou het tegen iedereen, die de anders over denkt dat ik me niet volledig ingezet hebben daar, dan zal ik mijn in mijn persoonlijke integriteit aangetast voelen. Omdat het van buiten heel makkelijk gezegd is. De parlementaire enquetecommissie kijkt natuurlijk van buiten, die kijkt naar politiek bestuurlijke dingen.

15:54:19:09

H: Na zes jaar met meters dikke dossiers en je kan urenlang en dagenlang stilstaan bij dingen. Hoe is dat gegaan? Wie heeft wat geïnformeerd? Wie was verantwoordelijk? Maar als je de binnen inzit, dan moet je beslissingen nemen met deze hoeveelheid informatie. Ik vind dat anderen nog niet altijd overzien en ik duid ff denk vanuit die han links optiek daarmee de best mogelijke beslissingen.

15:53:52:14

E: Ik waardeer t enorm dat u vanuit uw functie ook dit uh heeft verteld. En ik realiseer me ook dat u maar een schakel bent...



Hier stopt de tape

**S1**

15:54:01:02

In dit hele grote dossier, maar voor een bewoner van de Bijlmer is dat hele grote dossier is wel de overheid en dat is een heel groot apparaat. Een systeem mmm, wat misschien te weinig heeft gedaan voor de bewoners. En daar zit nog steeds een gevoel van achter. Gesteldheid misschien wel een gevoel van. Wij zijn maar bewoners van de Bijlmer. Als ie in Aerdenhout was gekuist was het anders gegaan. Wat zou je tegen die bewoner willen zeggen?

**S2**

15:54:32:10

Als uh vraag hebben we laten we nog een kopje koffie drinken. We kunnen met elkaar praten. Ik kan laten zien wat ik heb. En ik kan het verhaal vertellen, zoals ik het niet zeg, niet zeggen beleefd heb. Maar ik kan ze wel helpen. Dat heb ik wat mij betreft een heel serieus opgenomen.

**S1**

15:54:55:04

Zou je dat nog? Sorry, ik zei hem dat ie dus vraag niet had meegenomen. Is ik snel tegen?

**S2**

15:54:59:17

Ja ja. Ja, ik zou t tegen bewoners zeggen die nog vragen hebben. Als er iets is wat ik voor z'n doen kan, dan ben ik altijd bereid om een keer een kopje koffie met het dringend h te drinken en te laten zien wat we gedaan hebben. Daarmee kan ik niet alle vragen oplossen, maar ik denk wel dat ik in staat ben mensen te overtuigen gedocumenteerd, ook te laten zien wat er gebeurd is en hoe we hebben gehandeld. En dat is denk ik vanuit mijn perspectief, zeker in het belang van allen die in de Bijlmer hebben gewoond. Of alle passagiers die nog met Boeing 707 zoveel uh vliegen. En dat geldt niet alleen voor mij. Dat geldt ook voor m'n collega's. Daar heb ik geen geen vragen over. Het staat als een paal boven water.

**S1**

15:55:50:00

Dank u wel. Mooie handreiking. Uh nou, wat maakt uw borst maar nat?