

Eindrapport Bijlmerenquête onzorgvuldig en onjuist

Schiphol, woensdag 5 mei 1999

Een onzorgvuldige analyse met onvoldoende kennis van zaken toegepast op onjuiste feiten. Aanvankelijk met stijgende verbazing en vervolgens met toenemende zorg heeft voorzitter Benno Baksteen van het Platform voor de Nederlandse Luchtvaart de openbare verhoren van de enquêtecommissie gevolgd: "Ik ben op geen enkele manier partij in de Bijlmerramp. Ik kon dus de enquête onbevangen, maar wel met grote interesse en met kennis van de luchtvaart volgen. De onbegrijpelijke regie leidde tot grote onrust, maar voorzitter Meijer sprak kalmerende woorden: de commissie volgde een strakke lijn en die zou wel duidelijk worden in het eindrapport. Helaas volgt het rapport hetzelfde dwaalspoor als de verhoren en is het de wankelende basis van een heel circus geworden."

Het gaat allang niet meer over waarheidsvinding of lessen (voor de toekomst), maar over welke politici moeten hangen. De gezondheidsklachten wegen ook voor die discussie het zwaarst en daarmee staat -net als in de titel van het rapport- de lading centraal. De onzorgvuldige analyse en de onvoldoende kennis kunnen daarom het beste worden gedemonstreerd aan de hand van de twee onderwerpen, die op dat gebied het beeld hebben bepaald: ambtenaren, die informatie zouden hebben achtergehouden en 20 ton lading, waarvan de relevante gegevens zouden hebben ontbroken. Paginanummers verwijzen naar de publieksuitgave van het rapport.

Onder de pet

Onjuistheid informatie was bekend

Al op de dag van de onthulling zelf, 3 februari, kon uit het verhoor van onderzoeker Erhart worden afgeleid, dat het in ieder geval om onjuiste informatie ging. Vrijdag 5 februari, twee dagen later, probeerde ook Wolleswinkel de fout van de commissie te herstellen, maar de commissie ontnam hem in haar wijsheid het woord. Dat die informatie onjuist was is niet eens het belangrijkste: het beeld dat werd opgeroepen -waar de commissie nog steeds aan vast houdt- deugt niet en getuigt van een fundamenteel gebrekkige analyse.

Verkeersleiders blussen geen brand

Opvallend was de buitensporige aandacht van de commissie voor een proces, dat helemaal niet belangrijk kón zijn. De verkeersleiding blust immers geen brand: dat doet de brandweer. Essentiële informatie dient dan ook rechtstreeks bij de brandweer terecht te komen, niet via een instantie die -bleek uit het transcript dat vrijdag 5 februari in de pers opdook- geen idee had wat ze met die informatie aan moest en die het belang ervan niet kon beoordelen.

In eindrapport ontbreekt cruciale informatie

De verkeersleiding belde naar El-Al (dus niet andersom) om informatie over de vracht om 19:11 (pag. 263). Uit de verhoren bleek de context van dat verzoek om informatie, maar

vreemd genoeg is dat niet in het rapport zelf te vinden. Het was een dringend verzoek van de voorlichter van de verkeersleiding, dat in eerste instantie door zijn chef overigens werd afgewezen. Tijdens het verhoor van El-Al medewerker Aaij, toen de band van het gesprek werd afgedraaid, bleek ook aan hem te zijn verteld, dat het ging om informatie die de voorlichter nodig had. Ook dat staat niet in het rapport en -nog vreemder- ook niet in het in de media als volledig gepresenteerde transcript (wel in de bijlage bij het rapport voor de Tweede Kamer, pag. 532). Toch is die context nogal essentieel, want daarmee is het besluit de verkregen informatie niet te verspreiden van een geheel andere orde dan ook nu nog door de commissie wordt gesuggereerd. De beslissing van de verkeersleiding hield in, dat de verkeersleiding deze informatie niet met de media zou delen. Zeker achteraf gezien een zeer verstandig besluit, niet in het minst omdat de informatie onjuist was.

Verkeersleiding heeft informatie niet geheim gehouden

Het is onvoorstelbaar, dat de verkeersleiding deze toevallig verkregen informatie, waarvan ze het belang niet kon beoordelen, voor de rampbestrijders achtergehouden zou hebben. Dat is dan ook niet gebeurd. Uit een tweede telefoongesprek blijkt, dat in ieder geval de politie op de hoogte is gesteld. Bevestiging daarvan is op twee plaatsen in het eindrapport terug te vinden.

- Pag 166, even na 20:00: dringende telefoon van de Rijkspolitie aan de Brandweercommandant Amsterdam met de melding van gevaarlijke lading.
- Pag. 171, 20:02: telefoon van de Luchtvaartpolitie naar de Meldkamer Politie Amsterdam, met het verzoek de melding van gevaarlijke lading door te geven aan de onderzoeker op de rampplek.

Het juiste proces: wat gebeurt er bij een calamiteit

Ook zonder kennis van zaken hadden drie simpele en voor de hand liggende vragen tot een helder beeld kunnen leiden.

Vraag 1: is er een procedure in geval van een calamiteit met een vliegtuig.

Antwoord: ja.

Vraag 2: hoe luidt die procedure.

Antwoord: de verkeersleiding slaat alarm en de brandweer verzamelt zo snel mogelijk de voor RFF (Rescue and Fire Fighting) meest essentiële informatie: vliegtuigtype, aantal inzittenden, hoeveelheid kerosine, eventuele gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt allemaal al voor de CVO (Commissie van Overleg) fysiek bij elkaar zit, want die informatie heeft de brandweer nogal dringend nodig: eerder een kwestie van seconden dan van minuten en zeker niet van kwartieren.

Vraag 3: is die procedure in dit geval ook gevolgd.

Antwoord: ja.

Dat laatste antwoord (maar de vraag dus niet) is zelfs terug te vinden in het eindrapport, maar

verspreid en alleen voor wie weet waar naar gekeken moet worden:

- pag. 34 18:28 Bemanning verklaart noodsituatie (mayday call)
- pag. 35 18:29 Verkeersleiding alarmeert de luchthavenbrandweer
- pag. 169 18:32 Brandweer Schiphol meldt brandweer Amsterdam intern groot alarm voor Boeing 747
- pag. 39 18:36 Verkeersleiding concludeert dat vliegtuig is verongelukt
- pag. 169 18:41 Brandweer Schiphol meldt brandweer Amsterdam dat er geen goederen aan boord waren die extra gevaar kunnen opleveren

Zo hoort het te gaan en zo is het gegaan. Pas daarna is de CvO daadwerkelijk bij elkaar gekomen en wordt de informatie met meer rust bekeken:

- pag. 265 18:45 CvO komt fysiek bij elkaar
- pag. 267 19:00 Berichtgeving uit CvO tussen 19:00 en 19:30 naar rampplek: geen gevaarlijke lading aan boord.

Deze informatie is later op de avond meerdere malen gecontroleerd en telkens weer bevestigd, zo is op diverse plaatsen in het rapport te vinden.

Deelconclusie

Het hele "onder de pet" verhaal is onzin en bovendien niet meer dan een bijzaak, die niettemin door de regie van de openbare verhoren volslagen onterecht beeldbepalend is geworden voor de rol van de overheid. De juiste informatie over de aard van de lading is op de juiste manier en bijzonder snel op de juiste plekken beland.

Ontbrekende lading

Relevante gegevens hebben nooit ontbroken

De relevante gegevens van die 20 ton lading hebben nooit ontbroken en waren op de dag na het ongeval bekend bij de overheid. Zowel voor de vervoerder als bij een ongeval zijn maar twee zaken relevant: hoeveel weegt de vracht, en is er vracht bij die een bijzondere behandeling vraagt. Zoals bijvoorbeeld gevaarlijke lading. De eerste gegevens staan op het loadsheet, de laatste gegevens worden vermeld op de inmiddels bij iedereen bekende NOTOC. Die laatste informatie is bij een ongeval het belangrijkste. In de eerste plaats voor de brandweer, waar die ook binnen enkele minuten na de ramp bekend was, en in tweede instantie voor de ongevalonderzoekers, bij wie zowel de NOTOC als de complete belading de volgende dag bekend waren. Van de 20 ton lading was bekend hoeveel ze woog, maar ook dat er geen bijzondere lading bij zat, want anders had die op de NOTOC moeten staan. Noch het gewicht van de lading, noch de aard hebben een rol gespeeld bij het ongeval. Daarmee was het onderwerp lading van de agenda, want er waren genoeg andere zaken die om de aandacht van zowel hulpverleners als onderzoekers schreeuwden.

De eerste bevestiging

Bijna een jaar later, 17 september 1993, kwam het onderwerp weer terug, door kamervragen gesteld naar aanleiding van een complottheorie door kamerlid van Gijzel. Die vragen werden volledig en geheel correct beantwoord door minister Maij, die kennelijk uitstekend door haar ambtenaren was voorgelicht (pag. 164).

De definitieve bevestiging

In 1996 komt de lading weer aan de orde, wederom als gevolg van de nog steeds door woekerende complottheorieën. Uiteindelijk wordt een speurtocht naar detailinformatie in gang gezet, die met grote inzet door de enquêtecommissie wordt afgerond, een wapenfeit waarvoor de commissie terecht lof verdient. De relevantie van die detailgegevens van de House Airwaybills is echter betrekkelijk gering. Relevante informatie had immers op de NOTOC moeten staan en kan daar om twee redenen op ontbreken: door een fout of door fraude. Een fout kan altijd, maar is niet heel waarschijnlijk en blijkt ook inderdaad niet gemaakt te zijn. Fraude kan ook, is nog minder waarschijnlijk, maar het lijkt tamelijk naïef om te veronderstellen dat die met de detailinformatie te achterhalen zou zijn. Een fraudeur, die misleidende informatie op de Master Airwaybill laat zetten en de echte informatie op de House Airwaybill laat staan, kan beter een ander vak zoeken.

Deelconclusie

De commissie heeft veel en knap werk verzet met als resultaat de bevestiging dat de informatie van dag 1 na de ramp correct en volledig blijkt te zijn geweest. De commissie heeft terecht geconstateerd dat rond vracht veel informatiestromen lopen, die allemaal een eigen bestaansrecht hebben en bij een buitenstaander voor verwarring kunnen zorgen. De commissie had met meer kennis van zaken een betere schifting in die informatiestromen kunnen aanbrengen en de twee enige relevante stromen kunnen isoleren en benadrukken, om vervolgens haar eigen inspanningen in het juiste perspectief te zetten in plaats van er de hoofdrol voor op te eisen.

Eindconclusie

De commissie heeft zich laten meevoeren in het complot denken, wat haar aanpak sterk heeft gekleurd. Ondanks dat vooroordeel bleek de ene na de andere theorie te sneuvelen, bleek de informatie vanaf het begin correct te zijn geweest en bleek, zoals ook in het rapport staat, de afhandeling door de verschillende overheidsinstanties goed te zijn verlopen. Toch heeft de commissie een hard oordeel geveld, door de voorzitter kernachtig verwoord bij de presentatie van het eindrapport: onduidelijkheid heeft geleid tot speculaties (en dat weer tot toename van gezondheidsklachten). De feiten op een rij zettend ligt een ander oordeel evenwel meer voor de hand. Feiten en oorzaken waren vanaf vrijwel het begin duidelijk, maar speculaties in de media hebben geleid tot onduidelijkheid. De commissie had met een betere analyse, meer kennis van zaken en een betere regie een uitstekende kans gehad om het Bijlmerboek definitief te sluiten en -voor zover dat mogelijk is- het genezingsproces voor de betrokkenen nu eindelijk goed in gang te zetten. Die kans lijkt helaas gemist te zijn, tenzij de Tweede Kamer er in slaagt dit proces alsnog correct, helder en overtuigend af te ronden.

Voor meer informatie:

Benno Baksteen 035 - 525 0749 of 06 - 53 2626 98
voorzitter