

Vergaderjaar 1998–1999

26 241

Enquête vliegcramp Bijlmermeer

Nr. 1

BRIEF VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 8 oktober 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat stelt de Kamer voor, overeenkomstig artikel 1, eerste en derde lid van de Wet op de Parlementaire Enquête juncto de artikelen 140 en 141 van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te besluiten:

een onderzoek in te stellen naar:

- de toedracht van de vliegcramp in de Bijlmermeer van 4 oktober 1992, voor zover voor de opdrachtformulering relevant
- de lading van het vliegtuig
- het optreden en de rol van de diverse instanties en overheidsinstellingen na de ramp en bij de verdere afwikkeling ervan

De primaire doelen van het onderzoek zijn waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Daarnaast zal de vraag op welke wijze er sinds 1992 is omgegaan met het gezondheidskundig aspect van de ramp in het onderzoek moeten worden meegenomen. De door de werkgroep vliegcramp Bijlmermeer geïnventariseerde vragen vormen de leidraad voor het onderzoek (zie bijlage).

Tot de in het kader van het onderzoek te horen personen kunnen in ieder geval behoren:

- de (ouds)bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat, van Economische Zaken van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van Binnenlandse Zaken en van Buitenlandse Zaken
- leden en oud-leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
- ambtenaren en voormalige ambtenaren
- leden en medewerkers van adviesraden van de regering
- medewerkers van bijzondere opsporingsdiensten en de Binnenlandse Veiligheidsdienst
- medewerkers van de luchtvaartmaatschappij El-Al
- medewerkers van de luchthaven Schiphol

- hulpverleners betrokken bij de afhandeling van de ramp
- leden van het Openbaar Ministerie
- medici die gezondheidskundig onderzoek hebben gedaan.
- slachtoffers van de ramp
- Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
- colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer.

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat stelt voor om aan de commissie van onderzoek een door haar te bepalen aantal externe onderzoekers toe te voegen aan wie zij werkzaamheden opdraagt. Deze werkzaamheden zullen vooral betrekking hebben op het traceren en analyseren van de (nog ontbrekende) vrachtdocumenten. De externe onderzoekers zullen steeds onder verantwoordelijkheid van de onderzoekscommissie hun werkzaamheden verrichten.

De vaste commissie stelt de Kamer voor om de termijn bedoeld in artikel 144 van het Reglement van Orde vast te stellen op vier maanden gerekend vanaf de dag waarop de Voorzitter de leden van de commissie heeft benoemd, ingevolge artikel 25 van het Reglement.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

ONDERZOEKSOPDRACHT WERKGROEP VLIETRAMP BIJLMERMEER

De werkgroep Vliegtramp Bijlmermeer heeft in de afgelopen maanden haar opdracht uitgevoerd, die eruit heeft bestaan de ontbrekende informatie betreffende het vliegtuigongeval in de Bijlmermeer te inventariseren. Veel informatie is al in de loop der jaren opgevraagd en naar de Kamer toegezonden. De werkgroep zelf heeft de afgelopen maanden veel additionele informatie opgevraagd. Na bestudering van de antwoorden, die door de verschillende instanties zijn gegeven, blijven er een aantal vragen over, die naar de aard van het onderzoek in drie categorieën onder te brengen zijn. In aanvulling op de vragen die de werkgroep via de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat naar de regering heeft doorgeleid (zie bijlage bij brief d.d. 25 juni 1998, kamerstuk 22 861, nr. 28) heeft zij de volgende vragen geïnventariseerd.

A. Noodvlucht en toedracht

De werkgroep acht het in dit stadium niet van belang dat het onderzoek met betrekking tot de oorzaaksvinding van het ongeval over wordt gedaan. Zij heeft nog wel enkele vragen met betrekking tot de afhandeling het ongeval.

De vragen die de werkgroep in dit verband graag beantwoord zou willen zien zijn de volgende:

– feitenonderzoek

Hoe is het verschil in routes tussen de radar en de Data Flight Recorder te verklaren?

Hoe is het verschil in route te verklaren die de Raad voor de Luchtvaart geeft en de route die door de getuigenverklaringen kan worden uitgetekend?

Hoe kan verklaard worden dat de eerste crash-melding op de band van de politie van Amsterdam om 18:35:36 binnen komt, terwijl volgens de radarplot het toestel toen nog op 1700 voet hoogte vloog?

– horen van getuigen

Heeft de Luchtverkeersbeveiliging de oorzaak van de MAYDAY-call proberen te achterhalen? Zo nee, waarom niet?

Op welke wijze heeft de Luchtverkeersbeveiliging de problemen die het vliegtuig had geïnventariseerd?

Door wie en op basis van welke overwegingen zijn besluiten genomen met betrekking tot het begeleiden van het vliegtuig, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot de vliegroute?

Zijn er data of datadragers met betrekking tot de noodvlucht en de afhandeling daarvan, verdwenen gewijzigd of vernietigd?

B. Bergingswerkzaamheden

feitenonderzoek/horen van getuigen

Hoe is de berging verlopen? En wat is er met het afgevoerde materiaal gebeurd?

C. Lading

Na het verschijnen van het rapport van de commissie Informatiestroom Luchtvrachtdocumentatie zijn er nog vele vragen blijven leven met betrekking tot de wijze van het vergaren van de vrachtdocumenten op de avond van de ramp zelf en in de latere stadia. Antwoorden op deze vragen kunnen inzicht geven in het eventuele tekortschieten van de overheid om in geval van grote luchtvaartcalamiteiten tijdig en op de juiste wijze op te treden.

De kwestie van de tegenstrijdige verklaringen van een aantal overheidsfunctionarissen vindt de werkgroep een belangrijk punt van aandacht.

De vragen die de werkgroep in dit verband graag beantwoord zou willen zien zijn de volgende:

– *extern onderzoek*

Is nu een sluitend antwoord te geven op de vraag waaruit de lading van het vliegtuig heeft bestaan? Welke militaire goederen hebben in de lading gezeten?

– *feitenonderzoek*

Welke papieren met betrekking tot de lading hadden moeten worden verzameld op grond van bestaande regelgeving?

Welke formele positie had de Rijkspolitiedienst Luchtvaart c.q Openbaar Ministerie met betrekking tot het verkrijgen van relevante informatie en documenten?

– *horen van getuigen*

Welke papieren met betrekking tot de lading waren er verzameld? En door wie waren deze papieren verzameld?

Welke activiteiten heeft de toenmalige Rijkspolitiedienst Luchtvaart op welk moment ondernomen bij het verkrijgen van of het pogen te verkrijgen van diverse relevante documenten in het algemeen en van de gevaarlijke stoffenlijsten, alsmede de vrachtbrieven in het bijzonder?

Welke afspraken zijn door de Rijkspolitiedienst Luchtvaart gemaakt met respectievelijk Rijksluchtvaartdienst en Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten en Raad voor de Luchtvaart enerzijds en het OM anderzijds met betrekking het verkrijgen van de relevante informatie en documenten?

Welke activiteiten heeft de Economische Controledienst op welk moment ondernomen in relatie tot de lading van het EL AL-toestel?

Welke positie heeft Economische Controledienst formeel bij de controle op militaire goederen? Hoe heeft zij deze feitelijk ingevuld?

Op welke wijze (inhoud en aard) is hierover gerapporteerd aan derden zijnde overige onderzoeksinstanties, ministers, Tweede Kamer en anderen?

D. Overheidsinstellingen

Het functioneren van overheidsinstellingen heeft aanleiding gegeven tot het stellen van vragen. Met name de samenwerking tussen de overheidsorganen die zich bezig hebben gehouden met de bergingswerkzaamheden heeft de aandacht van de werkgroep. De werkgroep wil de lessen die getrokken kunnen worden na inventarisering van de fouten die gemaakt zijn, uitgewerkt zien in beleid.

De vragen die de werkgroep in dit verband graag beantwoord zou willen zien zijn de volgende:

– *feitenonderzoek*

Wat is de relatie tussen de Rijksluchtvaartdienst en de Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten?

– *feitenonderzoek/horen van getuigen*

Hoe is de formele verdeling van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van en tussen de diverse overheidsinstellingen met betrekking tot het vliegtuigongeluk, de aanloop daartoe en de afhandeling ervan? Hoe zijn deze feitelijk ingevuld?

Zijn in dat kader nadere formele en/of informele afspraken gemaakt, danwel gedragsregels vastgelegd?

Welke formele positie had het Openbaar Ministerie? Hoe heeft het Openbaar Ministerie deze feitelijk ingevuld?

E. Gezondheid

De gezondheidsklachten van bewoners, hulpverleners en andere personen die ten tijde van en na het ongeval op de plek van de crash of in hangar 8 op Schiphol (werkzaam) zijn geweest worden op dit moment geïnventariseerd. De werkgroep spreekt haar tevredenheid uit met het feit dat het onderzoek op een grote schaal plaatsvindt. Zij vraagt zich evenwel af waarom de diverse overheden (rijk alsook gemeenten) niet eerder dan 6 mei jl. een onderzoek hebben geïnitieerd naar de gezondheidsaspecten met betrekking tot het ongeval.

Enige andere vragen die zij in dit verband wil stellen zijn de volgende:

– *feitenonderzoek*

Waren de bij de berging betrokken instanties op de hoogte van instructies met betrekking tot het omgaan met het neergestorte vliegtuig?

Waarom werd na het ongeval het grondwater gezuiverd, nadat de overheden eerst verklaard hadden dat er geen gevaar voor de volksgezondheid was?

– *horen van getuigen*

Is gelet op de lading en constructie (verarmd uranium) van het vliegtuig na de crash adequaat gereageerd door de bij de berging betrokken overheidsinstanties met betrekking tot de gezondheid en de gezondheidsrisico's voor de personen die zich tijdens of na het ongeval in de omgeving daarvan bevonden?

Waarom werd in hangar 8 op Schiphol wel beschermende kleding door de bergers gedragen en op hetzelfde moment op de plek van de ramp niet?