
Vergaderjaar 1998–1999

26 241

Enquête vliegcramp Bijlmermeer

Nr. 11

VERHOREN 40 T/M 90

INHOUD

Alfabetische index van gehoorde personen

Naam	Datum	Pag.
Aaij, H.F.	17 februari 1999	489
Akayeboh, mw. A.V.	29 januari 1999	97
Alders, J.G.M.	11 maart 1999	965
Bertholet, L.C.P.	29 januari 1999	113
Beumkes, K.E.	17 februari 1999	515
Bloemen, J.E.M.	17 februari 1999	567
Boekhorst, C. te	10 februari 1999	315
Boer, C.O.	28 januari 1999	75
Bollinger, H.T.	4 februari 1999	229
Borst-Eilers, mw. E.	12 maart 1999	1019
Bos, A.J.	27 januari 1999	27
Braake, E.H. ter	3 februari 1999	145
Caron, A.H.	10 februari 1999	329
Chervin, I.	19 februari 1999	685, 693
Croon, Th.L.	5 februari 1999	249
Damveld, H.G.	11 februari 1999	375
Danor, U.	8 maart 1999	845
Diepenbrock, J.A.M.	17 februari 1999	529
Erhart, F.J.	3 februari 1999	177
Ernst, H.C.	12 februari 1999	435
Ewoldt, W.A.	17 februari 1999	537
Gaalman, C.M.B.	4 februari 1999	215
Gersons, B.P.R.	4 maart 1999	753
Gijzel, R. van	10 maart 1999	895
Goudsblom, A.	17 februari 1999	499
Gras, Th.	27 januari 1999	39
Griffioen, P.P.	3 februari 1999	167
Hirsch Ballin, E.M.H.	11 maart 1999	929
Houtman, J.W.G.M.	18 februari 1999	633
IJzermans, C.J.J.M.	5 maart 1999	807
Iwema Bakker, E.I.	10 februari 1999	351
Janssen, R.P.	12 februari 1999	465
Jorritsma-Lebbink, A.	12 maart 1999	1039
Kaspers, J.W.	27 januari 1999	19
Keur, W.P.	10 maart 1999	875
Keverling Buisman, A.S.	4 maart 1999	697
Klaveren, H. van	4 februari 1999	193
Knook, G.W.	5 februari 1999	241
Kok, W.	11 maart 1999	991
Kooij, L.A. van der	5 maart 1999	775
Koopmans, S.S.	3 februari 1999	153
Krom, A.H.	11 februari 1999	409
Kurk, R.M.	5 maart 1999	795
Lubbers, R.F.M.	11 maart 1999	977
Lugt, P.J. van der	18 februari 1999	593
Maat, J.N.J.M. van der	18 februari 1999	579
Maij-Weggen, mw. J.R.H.	11 maart 1999	945
Makdoembaks, A.M.N.	29 januari 1999	103
Maurer, F.J.	19 februari 1999	643
Moes, H.H.	18 februari 1999	601
Mohamed, K.E.D.	27 januari 1999	11
Müller, E.R.	5 februari 1999	287

Naam	Datum	Pag.
Netelenbos, mw. T.	12 maart 1999	1063
Neutegem, A.J. van	17 februari 1999	507
Nix, D.	17 februari 1999	555
Nordholt, E.E.	12 februari 1999	451
O'Neill, L.O.	4 februari 1999	207
Opijnen, mw. H.T.S. van	3 februari 1999	139
Os, D. van	28 januari 1999	85
Patijn, S.	10 maart 1999	921
Plettenberg, J.	17 februari 1999	543
Plokker, H.	4 maart 1999	739
Polman, T.	5 februari 1999	257
Pols, L.C. van der	11 februari 1999	361
Pruis, H.A.	11 februari 1999	391
Putters, R.J.	19 februari 1999	655
Raadgers, mw. D.E.	18 februari 1999	607
Rengelink, H.	4 maart 1999	727
Riet, mw. N.G. van 't	10 maart 1999	863
Rooij, J.P. de	18 februari 1999	621
Rooy, mw. Y.C.M.T. van	10 maart 1999	855
Rosenmöller, P.	10 maart 1999	885
Sarucco, mw. M.R.	12 februari 1999	421
Schipper, G.A.M.	18 februari 1999	615
Smetsters, R.C.G.M.	5 maart 1999	761
Sorgdrager, mw. W.	12 maart 1999	1001
Thijn, E. van	10 maart 1999	909
Veen, P.	28 januari 1999	65
Verkerk, P.J.	4 maart 1999	711
Vervoort, J.A.	28 januari 1999	51
Visser, R.	17 februari 1999	521
Vracking, J.M.	10 februari 1999	341
Weck, J.W.	19 februari 1999	669
Weening, J.J.	5 maart 1999	821
Welten, B.J.A.M.	10 februari 1999	299
Wijbrandi, R.	8 maart 1999	831
Wolff, F.A. de	5 maart 1999	785
Wolleswinkel, H.N.	5 februari 1999	271
Wolthuis-Olf, mw. Y.B.	29 januari 1999	127

LIJST VAN VERHOREN

Woensdag 27 februari 1999

K.E.D. Mohamed	Ooggetuige, bewoner van de flat Groeneveen in de Bijlmermeer	11
J.W. Kaspers	Ooggetuige van de rampvlucht	19
A.J. Bos	Ooggetuige, vrijwillige hulpverlener	27
Th. Gras	In 1992 lid van het SIGMA-team	39

Donderdag 28 februari 1999

J.A. Vervoort	Werkzaam bij de brandweer Amsterdam	51
P. Veen	In 1992 wijkagent bij bureau Ganzenhoef in de Bijlmermeer	65
C.O. Boer	In 1992 lid van de vrijwillige brandweer	75
W.D. van Os	Tot 1998 huurder van een gedeelte van Hangar 8 te Schiphol	85

Vrijdag 29 januari 1999

Mw. A.V. Akayebah	Ooggetuige, bewoner van de flat Groeneveen in de Bijlmermeer	97
A.M.N. Makdoembaks	Huisarts in de Bijlmermeer	103
L.C.P. Bertholet	Heeft zich verdiept in verschillende aspecten van de vliegcrash	113
Mw. Y.B. Wolthuis-Olf	Tot 1 januari 1999 lid van de stadsdeelraad Zuidoost te Amsterdam, opsteller van een zwartboek over de vliegcrash	127

Woensdag 3 februari 1999

Mw. H.T.S. van Opijnen	In 1992 torenverkeersleider, Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	139
E.H. ter Braake	In 1992 naderingsverkeersleider, Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	145
S.S. Koopmans	In 1992 adjunct hoofd operationele dienst, Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	153
P.P. Griffioen	Voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, gezagsvoerder op een Boeing-747	167

F.J. Erhart	In 1992 plaatsvervangend hoofd Bureau Vooronderzoek Ongevallen, Directie Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	177
-------------	---	-----

Donderdag 4 februari 1999

H. van Klaveren	Technisch inspecteur, Directie Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	193
L.O. O'Neill	In 1992 onderhoudsmonteur bij EI Al	207
C.M.B. Gaalman	Onderhoudsmonteur bij EI Al	215
H.T. Bollinger	Onderhoudsmonteur bij EI Al	229

Vrijdag 5 februari 1999

G.W. Knook	In 1992 extern voorlichter bij de Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	241
Th.L. Croon	In 1992 hoofd Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	249
T. Polman	In 1992 chef verkeersleider, Luchtverkeersbeveiliging Schiphol	257
H.N. Wolleswinkel	In 1992 directeur Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	271
E.R. Müller	Vanaf 1993 lid van Raad voor de Luchtvaart, momenteel voorzitter van de raad	287

Woensdag 10 februari 1999

B.J.A.M. Welten	In 1992 commissaris van politie, gemeentepolitie Amsterdam	299
C. te Boekhorst	In 1992 operationeel commandant van de brandweer Amsterdam op de rampplek	315
A.H. Caron	Hoofdinspecteur-rijksrechercheur, Rijksrecherche-unit Amsterdam	329
J.M. Vrakking	Hoofdofficier van Justitie Amsterdam	341
E.I. Iwema Bakker	In 1992 coördinator rampenbestrijding GG&GD Amsterdam	351

Donderdag 11 februari 1999

L.C. van der Pols	In 1992 leider van het Rampen Identificatie Team	361
-------------------	--	-----

H.G. Damveld	In 1992 hoofd afdeling luchtvaart-onderzoek Schiphol, Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	375
H.A. Pruis	In 1992 inspecteur van de Rijksluchtvaartdienst en lid van het onderzoeksteam van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen, Directie Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	391
A.H. Krom	Directeur Afvalzorg Deponie	409
Vrijdag 12 februari 1999		
Mw. M.R. Sarucco	Hoofd afdeling openbare orde en veiligheid bij de Bestuursdienst van de gemeente Amsterdam	421
H.C. Ernst	In 1992 commandant van de brandweer Amsterdam	435
E.E. Nordholt	In 1992 hoofdcommissaris van politie te Amsterdam	451
R.P. Janssen	In 1992 voorzitter van de stadsdeelraad Zuidoost te Amsterdam	465
Woensdag 17 februari 1999		
H. Aaij	In 1992 cargo supervisor bij El Al	489
A. Goudsblom	Werkzaam bij Aero Groundservices	499
A.J. van Neutegem	Werkzaam bij Aero Groundservices	507
K.E. Beumkes	In 1992 onderzoeker van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen, Directie Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	515
R. Visser	In 1992 hoofd Bureau vliegt Technische zaken, afdeling Vlieg-zaken van de Directie Luchtvaartinspectie, Rijksluchtvaartdienst	521
J. Diepenbrock	In 1992 air side operations manager, luchthaven Schiphol	529
W.A. Ewoldt	In 1992 officier van dienst voor de brandweer, luchthaven Schiphol	537
J. Plettenberg	In 1992 operations officer bij El Al	543
D. Nix	In 1992 coördinator uniformdienst, Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	555
J.E.M. Bloemen	In 1992 piketofficier, Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	567

Donderdag 18 februari 1999

J.N.J.M. van der Maat	In 1992 adjunct directeur Dangerous Goods Management, een bedrijf gespecialiseerd in het vervoer van gevaarlijke stoffen, adviseur van de Rijksluchtvaartdienst	579
P.J. van der Lugt	Senior rechercheur, Economische Controledienst	593
H.H. Moes	Senior rechercheur, Economische Controledienst	601
Mw. D.E. Raadgers	Hoofd afdeling luchthavens, Rijksverkeersinspectie	607
G.A.M. Schipper	Beleidsadviseur stafbureau sector handhaving, Rijksverkeersinspectie	615
J.P. de Rooij	In 1992 opperwachtmeester, Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	621
J.W.G.M. Houtman	In 1992 opperwachtmeester, Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	633

Vrijdag 19 februari 1999

F.J. Maurer	In 1992 commandant van de Dienst luchtvaart van de Rijkspolitie	643
R.J. Putters	Beleidsmedewerker afdeling Vliegzaam, Directie Luchtvaart-inspectie, Rijksluchtvaartdienst	655
J.W. Weck	In 1991 directeur-generaal Rijksluchtvaartdienst	669
I. Chervin	In 1992 cargo manager van El Al Nederland	685, 693

Donderdag 4 maart 1999

A.S. Keveling Buisman	Stralingsdeskundige, werkzaam bij Energie Centrum Nederland	697
P.J. Verkerk	In 1992 hoofdinspecteur voor de milieuhygiëne, ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer	711
H. Rengelink	Tot 1995 directeur van de GG&GD Amsterdam	727
H. Plokker	Plaatsvervangend hoofdinspecteur voor de gezondheidszorg, ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	739

B.P.R. Gersons	Hoogleraar psychiatrie, verbonden aan het AMC, deskundige op het gebied van posttraumatische stressstoornissen	753
----------------	--	-----

Vrijdag 5 maart 1999

R.C.G.M. Smetsers	Werkzaam bij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, betrokken bij het onderzoek naar gezondheidsrisico's van de brand van de El Al-Boeing	761
-------------------	---	-----

L.A. van der Kooij	Projectleider van het onderzoek dat DHV Milieu en Infrastructuur BV in opdracht van de Parlementaire Enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer heeft uitgevoerd	775
--------------------	---	-----

F.A. de Wolff	Hoogleraar medische toxicologie aan de Universiteit Leiden en de Universiteit van Amsterdam	785
---------------	---	-----

R.M. Kurk	Internist te Amstelveen	795
-----------	-------------------------	-----

C.J.J.M. IJzermans	Universitair hoofddocent, projectcoördinator van het inventariserende onderzoek van het AMC naar gezondheidsklachten	807
--------------------	--	-----

J.J. Weening	Patholoog, verbonden aan het AMC, gespecialiseerd in nierpathologie	821
--------------	---	-----

Maandag 8 maart 1999

R. Wijbrandi	Werkzaam bij El Al, in 1992 als verkeersofficier	831
--------------	--	-----

U. Danor	Van 1989 tot 1993 general manager van El Al Nederland	845
----------	---	-----

Woensdag 10 maart 1999

Mw. Y.M.C.Y. van Rooy	Staatsecretaris van Economische Zaken van 1989 tot 1994, lid van de Tweede Kamer voor het CDA van 1994 tot 1997	855
-----------------------	---	-----

Mw. N.G. van t Riet	Lid van de Tweede Kamer voor D66 sinds 1994	863
---------------------	---	-----

W.P. Keur	Lid van de Tweede Kamer voor de VVD van 1994 tot 1998	875
-----------	---	-----

P. Rosenmüller	Lid van de Tweede Kamer voor GroenLinks sinds 1989	885
----------------	--	-----

R. van Gijzel	Lid van de Tweede Kamer voor de PvdA sinds 1989	895
---------------	---	-----

E. van Thijn	Burgemeester van Amsterdam van 1983 tot 1994	909
S. Patijn	Burgemeester van Amsterdam sinds 1994	921
Donderdag 11 maart 1999		
E.M.H. Hirsch Ballin	Minister van Justitie van 1989 tot 1994	929
Mw. J.R.H. Maij-Weggen	Minister van Verkeer en Waterstaat van 1989 tot 1994	945
J.G.M. Alders	Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 1989 tot 1994	965
R.F.M. Lubbers	Minister-president van 1982 tot 1994	977
W. Kok	Minister-president sinds 1994, minister van Financiën van 1989 tot 1994	991
Vrijdag 12 maart 1999		
Mw. W. Sorgdrager	Minister van Justitie van 1994 tot 1998	1001
Mw. E. Borst-Eilers	Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport sinds 1994	1019
Mw. A Jorritsma-Lebbink	Minister van Economische Zaken, minister van Verkeer en Waterstaat van 1994 tot 1998, lid van de Tweede Kamer voor de VVD van 1982 tot 1994	1039
Mw. T. Netelenbos	Minister van Verkeer en Waterstaat, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen van 1994 tot 1998, lid van de Tweede Kamer voor de PvdA van 1987 tot 1994	1063

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 40

Woensdag 17 februari 1999



De heer H.F. Aaij

H.F. Aaij
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt de heer H.F. Aaij

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De voorzitter: Aan de orde is het verhoor van de heer H.F. Aaij, geboren op 15 mei 1965 te Hoofddorp.

Mijnheer Aaij, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer Aaij: Dat beloof ik.

De voorzitter: Mijnheer Aaij, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Is het correct dat u ten tijde van de ramp werkzaam was als cargo supervisor bij El Al?

De heer Aaij: Ja.

De voorzitter: Kunt u aangeven wat uw werkzaamheden zijn ingeval van een normale afhandeling van een vrachtvliegtuig?

De heer Aaij: Mijn werkzaamheden behelzen de planning en belading, zowel op economische gronden als vluchtveiligheid, en het volledig

klaarmaken van de belading van een vliegtuig.

De voorzitter: Een willekeurig vrachtvliegtuig waarbij u betrokken bent, vertrekt van Schiphol. Alles is in orde. Welke vrachtdocumentatie ligt dan bij u op kantoor?

De heer Aaij: Als het vliegtuig weg is of geprepareerd wordt?

De voorzitter: Een normaal vliegtuig is de lucht in. Wat blijft dan bij u achter?

De heer Aaij: Bij mij blijven achter kopieën van de master airwaybills, zijnde de tickets voor de vracht, kopieën van de douanemanifesten, zoals die door ons gegenereerd worden, kopieën van NOTOC's en kopieën van eventuele consolidatiemanifesten als een airwaybill de omschrijving heeft general cargo of consolidation as per attached manifest.

De voorzitter: Ik moet iets rechtzetten. Ik heb aan het begin van dit verhoor vergeten te zeggen dat u zich laat bijstaan door een raadsman. Wie is deze raadsman?

De heer Aaij: Ik laat mij bijstaan door de heer Van Baren.

De voorzitter: Is hij uw advocaat en niet die van El Al?

De heer Aaij: Dat klopt.

De voorzitter: Wat is normale procedure die gevolgd wordt met betrekking tot deze documentatie? Wat gebeurt ermee?

De heer Aaij: Bedoelt u als een vliegtuig weg is?

De voorzitter: Ja.

De heer Aaij: Er worden diverse sets kopieën achtergehouden. Een aantal daarvan gaan naar de administratie, waar de verrekking plaatsvindt met de luchtvrachtagenten die de vracht aangeleverd hebben. Er bestaan douanekopieën. Dat zijn kopieën die gestempeld zijn door de Nederlandse douane, waarmee aangegeven is dat de spullen gereed zijn voor uitvoer uit de EG. Dat is voor ons de bewijsvoering dat de luchtvrachtagent zijn taak bij de douane heeft gedaan en zijn bescheiden overlegd heeft voor controle door de douane. Er wordt ook nog een set bewaard voor onszelf, puur voor onze file.

De voorzitter: In hoeverre heeft u kennis van en inzicht in de gegevens van gevaarlijke stoffen die op de NOTOC staan?

De heer Aaij: Ik ben indertijd gecertificeerd voor IATA dangerous goods, zowel om te checken als om ervoor te tekenen.

De voorzitter: Kunt u dat uitleggen?

De heer Aaij: Er bestaat een wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Deze komt voort uit de VN-ICAO. Daarbovenop zit een wetgeving van de IATA. Er worden cursussen gegeven voor een dangerous goods certificaat. Elke anderhalf jaar moet je opnieuw examen doen. Als je daarvoor slaagt, krijg je een certificaat dat aangeeft dat je de bevoegdheid hebt, het vervoer van

gevaarlijke stoffen door de lucht te checken.

De **voorzitter**: Was u in het bezit van dat certificaat ten tijde van de ramp?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Op 4 oktober 1992 had u te maken met de afhandeling van een vrachtvliegtuig, de LY 1862. Hoe verliep de afhandeling van dat vliegtuig?

De heer **Aaij**: Wat bedoelt u?

De **voorzitter**: Ik doel op uw werkzaamheden. Was het een normale procedure?

De heer **Aaij**: Geen bijzonderheden, een normale zondagmiddagvlucht.

De **voorzitter**: Door wie werd u geassisteerd?

De heer **Aaij**: Op zondagavond wordt er met een minimumbezetting gewerkt. Er was op dat moment één gedetacheerde medewerker van Aero Ground aanwezig.

De **voorzitter**: Wie was dat?

De heer **Aaij**: Michiel Keestra. Correctie. Er was nog een tweede medewerker aanwezig. Die zit weliswaar bij ons op kantoor, maar is volledig medewerker van Aero Ground, namelijk de heer Arie Goudsblom.

De **voorzitter**: Op een gegeven moment krijgt u te horen dat er iets mis is met het vliegtuig. Wat krijgt u precies te horen?

De heer **Aaij**: Er werd om pakweg tien over half zeven over het portofoonsysteem geschreeuwd door de dienstdoende operations officer dat de machine neergestort was.

De **voorzitter**: Van wie kwam dat bericht?

De heer **Aaij**: Van Jeroen Plettenberg. Mijn eerste reactie op dat moment was: Jeroen, daar maak je geen geintjes over. Daarna begreep ik uit de manier waarop hij het mij vertelde en de stress in zijn stem dat er toch iets aan de hand was. Voor mij persoonlijk kwam op dat moment de bevestiging doordat er opgebeld werd door CNN.

De **voorzitter**: Als een dergelijk bericht binnenkomt, heeft u dan de beschikking over een soort standaardprocedure, waarin staat beschreven wie u moet inlichten op zo'n moment?

De heer **Aaij**: Nee.

De **voorzitter**: Wat heeft u nadat bekend geworden was dat het vliegtuig was neergestort precies gedaan?

De heer **Aaij**: Ik heb op dat moment twee telefoontjes gepleegd. Het eerste telefoontje was met Freight Control in Tel Aviv, wat in principe mijn overkoepelende autoriteit is. De persoon die daar dienst had, heb ik ingelicht. Deze persoon ken ik ook in de privé sfeer. Hij had op dat moment aan een half woord genoeg en heeft in Tel Aviv verder zijn wegen gevolgd. Het tweede telefoontje heb ik gepleegd met de cargo manager Nederland, de heer Chervin.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Aaij, klopt het dat er in Amsterdam 72 ton is bijgeladen in het vliegtuig?

De heer **Aaij**: Ik moet bekennen dat ik niet de exacte gegevens ken, maar het klinkt redelijk in de buurt.

De heer **Oudkerk**: Klopt het ook dat u verantwoordelijk bent voor de documentatie van die 72 ton?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Waren op dat moment alle kopieën van de master airwaybills van die 72 bij u in het kantoor aanwezig?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Betekent dat, dat als iemand die avond die kopieën had willen hebben, deze zich tot u had kunnen wenden om, als u daarvoor geautoriseerd was, die kopieën te verkrijgen?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Is er die avond iemand bij u geweest om deze master airwaybills op te halen?

De heer **Aaij**: Niet bij mij.

De heer **Oudkerk**: Dat suggereert: bij iemand anders.

De heer **Aaij**: Ik weet het niet.

De heer **Oudkerk**: Hoe laat bent u weggegaan?

De heer **Aaij**: Ik ben om ongeveer half negen, negen uur naar huis gestuurd.

De heer **Oudkerk**: Naar huis gestuurd?

De heer **Aaij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wij proberen vandaag een zo goed mogelijke reconstructie te maken van wat er die avond gebeurd is. Heeft u kort nadat de ramp had plaatsgevonden papieren aan iemand meegegeven?

De heer **Aaij**: Ik heb aan niemand papieren meegegeven. Ik heb alleen papieren gefaxt.

De heer **Oudkerk**: Heeft u die papieren gefaxt op eigen initiatief, of kreeg u daartoe een verzoek?

De heer **Aaij**: Ik heb een verzoek gekregen en ik heb mij het hoofd lopen breken over de vraag van wie ik dat verzoek heb gekregen, op wiens autoriteit en naar wiens faxnummer het gegaan is. Ik weet het niet meer. Er is bij mij het dringende verzoek binnengekomen om de NOTOC's, de opgavelijsten van gevaarlijke stoffen die aan de captain ter hand zijn gesteld, te faxen in verband met de brandbestrijding en het plan van aanval voor de brandweer.

De heer **Oudkerk**: Dus u hebt een telefoontje gekregen met een dringend verzoek. Hoe laat was dat ongeveer?

De heer **Aaij**: Dat zal in het eerste kwartier zijn geweest nadat mij bekend was dat er iets gebeurd was. Dus dat moet tussen kwart voor zeven en zeven uur geweest zijn.

De heer **Oudkerk**: U heeft toen kort erna de NOTOC's gefaxt?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: En u weet niet meer waar naartoe?

De heer **Aaij**: Helaas niet meer.

De heer **Oudkerk**: Heeft u behalve dat dringende telefoontje nog een

ander telefoontje gekregen met het verzoek om die NOTOC's?

De heer **Aaij**: Niet dat ik mij kan herinneren.

De heer **Oudkerk**: Als ik u vertel dat dit telefoontje er wel geweest is en dit van de Luchtverkeersbeveiliging is gekomen, gaat u dan een lichtje op?

De heer **Aaij**: Nee.

De heer **Oudkerk**: U kunt het zich niet herinneren?

De heer **Aaij**: Ik kan het me echt niet herinneren.

De heer **Oudkerk**: U weet in ieder geval zeker dat u de papieren gefaxt heeft?

De heer **Aaij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: U kunt zich niet herinneren dat u een telefoongesprek gevoerd heeft met de luchtverkeersbeveiliging en u zegt: ik heb op die avond tijdens het eerste halfuur geen NOTOC's of andere papier meegegeven aan iemand anders?

De heer **Aaij**: Ik heb niemand bij mij op kantoor gezien die papieren is komen opeisen of iets dergelijks.

De heer **Oudkerk**: U heeft ook niet aan de heer Goudsblom, die naar de zogenaamde commissie van overleg op Schiphol ging, papieren meegegeven?

De heer **Aaij**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Heeft u toen u het dringende telefoontje kreeg om de NOTOC te faxen gearzeld of u dat moest doen?

De heer **Aaij**: Nee, omdat de vraag voor mij op dat moment een absoluut logische, legitieme vraag was.

De heer **Oudkerk**: Heeft u ook niet bij derden, bijvoorbeeld bij uw toenmalige baas de heer Chervin, gecheckt of u het mocht faxen?

De heer **Aaij**: Er was niemand aanwezig. Ik was alleen met de eerder genoemde personen aanwezig.

De heer **Oudkerk**: Maar u heeft net verteld dat u twee telefoontjes heeft

gepleegd kort na de melding om tien over half zeven.

De heer **Aaij**: Dat heb ik niet met hem overlegd. Het telefoongesprek met de heer Chervin is gegaan in de geest van: "Er is iets verschrikkelijks gebeurd" en "Ik kom naar Schiphol".

De heer **Oudkerk**: Ik kom even terug op het telefoontje waarvan wij weten dat het tussen u en de luchtverkeersbeveiliging heeft plaatsgevonden. U kunt zich het telefoontje moeilijk herinneren. Kunt u zich herinneren of u tijdens een van die telefoontjes iets over de lading heeft meegedeeld aan derden?

De heer **Aaij**: Ik kan het mij niet herinneren.

De heer **Oudkerk**: Ik wil het met u hebben over de NOTOC en verzoek de griffier u dat stuk te overhandigen. Herkent u deze NOTOC?

De heer **Aaij**: Dit is een NOTOC van New-York naar Amsterdam, maar dit lijkt mij niet de NOTOC die in Amsterdam genereerd is.

De heer **Oudkerk**: Ook niet als u de eerste bladzijde omslaat? De NOTOC bestaat uit vijf bladzijden.

De heer **Aaij**: Dit is de NOTOC zoals die geprint kan zijn. Aan de printdatum kan ik zien dat het om vijf uur 's ochtends Israëliische tijd geprint is. Dit lijkt mij de NOTOC die genereerd is in New York.

De heer **Oudkerk**: Geldt dat voor alle bladzijden die u ziet?

De heer **Aaij**: Nee, de laatste bladzijde niet.

De heer **Oudkerk**: Wat is de laatste bladzijde?

De heer **Aaij**: Dat is de NOTOC van Amsterdam naar Tel Aviv. Er staat ook een andere printcode op en er staat mijn naam onder. Daar heb ik voor getekend. Daar staat mijn handtekening op. Dit is de NOTOC die ter hand gesteld is aan de captain voor het vertrek uit Amsterdam met de opgave van de gevaarlijke stoffen die geladen zijn in Amsterdam.

De heer **Oudkerk**: Dus de vijfde bladzijde van de vijf bladzijden die ik u heb gegeven, is de notification to

the captain, de lijst van gevaarlijke stoffen, in Amsterdam ingeladen en bestemd voor Tel Aviv?

De heer **Aaij**: De laatste bladzijde?

De heer **Oudkerk**: Ja.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Waar gaan de eerste vier bladzijden over?

De heer **Aaij**: Bladzijde 1 is de NOTOC New York-Amsterdam, in dit geval dus irrelevant.

De heer **Oudkerk**: Omdat die stoffen in Amsterdam zijn uitgeladen?

De heer **Aaij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dus de eerste bladzijde is irrelevant.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: En de bladzijden 2 t/m 4?

De heer **Aaij**: Dat zijn gevaarlijke stoffen in transit, dus aan boord van het vliegtuig, geladen in New York met als eindbestemming Tel Aviv, met daarbij geschreven palletnummers en posities waar geladen in het vliegtuig.

De heer **Oudkerk**: Geldt dat ook voor de bladzijden 3 en 4?

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Als ik het samenvat, heeft u vijf bladzijden van de NOTOC, waarbij u zegt dat de eerste bladzijde irrelevant is voor de vlucht Amsterdam-Tel Aviv, omdat het gaat om spullen die in Amsterdam zijn uitgeladen.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Wat op de bladzijden 2 t/m 4 staat, zijn spullen, gevaarlijke stoffen, die in New York zijn ingeladen?

De heer **Aaij**: Op de bladzijden 2 t/m 5.

De heer **Oudkerk**: Om verwarring te voorkomen: op de bladzijden 2 t/m 4 staan spullen die in New York zijn ingeladen, die in Amsterdam niet zijn

uitgeladen en dus doorgedaan zijn met bestemming Tel Aviv.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Bladzijde 5 van de NOTOC betreft een aantal spullen die in Amsterdam zijn ingeladen.

De heer **Aaij**: Nee, bladzijde 6.

De heer **Oudkerk**: Neem mij niet kwalijk, bladzijde 6, u heeft gelijk. Nog één keer voor de duidelijkheid: bladzijde 1 is irrelevant, omdat het spullen betreft die weliswaar in New York zijn ingeladen, maar in Amsterdam zijn uitgeladen en dus niet meer in het vliegtuig zaten toen het vliegtuig in Amsterdam opsteeg.

De heer **Aaij**: Correct.

De heer **Oudkerk**: De bladzijden 2 t/m 5 betreft spullen die in New York zijn ingeladen, in Amsterdam in het toestel zijn gebleven en dus wel met de vlucht mee zijn gegaan. Bladzijde 6 is apart en betreft spullen die in Amsterdam zijn ingeladen met als eindbestemming Tel Aviv.

De heer **Aaij**: Correct.

De heer **Oudkerk**: Dat alles is dus eigenlijk één NOTOC, bestaande uit drie verschillende onderdelen. Begrijp ik dat goed?

De heer **Aaij**: Ja, maar ik weet niet wat de eerste bladzijde hierbij doet. Ik weet ook niet waar u dit vandaan heeft. Zoals ik al verteld heb, heb ik de NOTOC van de goederen die aan boord waren zelf opnieuw uitgeprint.

De heer **Oudkerk**: U krijgt op een gegeven moment het dringende verzoek om te faxen.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Wat kunt u dan uitprinten?

De heer **Aaij**: Ik kan alle NOTOC's en manifesten printen die ik wil hebben. Wij hebben een wereldomvattend computerreserveringssysteem. Daaruit kan iedereen die daartoe bevoegd is de gewenste informatie halen. Van hetgeen New York genereert aan papieren, kan ik een kopie maken, geen probleem.

De heer **Oudkerk**: U heeft, laten wij zeggen een half uur na de ramp, de NOTOC uitgeprint. Kunt u zich herinneren, of u alle zes velletjes heeft uitgeprint of misschien maar een deel daarvan?

De heer **Aaij**: Zover ik mij kan herinneren, heb ik de NOTOC's New York-Tel Aviv en Amsterdam-Tel Aviv uitgedraaid.

De heer **Oudkerk**: Dat zou betekenen dat u bladzijde 1 niet geprint heeft?

De heer **Aaij**: Zover ik mij dat kan herinneren, is dat correct.

De heer **Oudkerk**: Bent u daar heel zeker van?

De heer **Aaij**: Ik zeg u: zover ik mij kan herinneren.

De heer **Oudkerk**: Zou het kunnen zijn dat u, vanwege het feit dat het enorm hectisch was en dat zoiets niet iedere dag gebeurt, de verkeerde opdracht aan de computer heeft gegeven en dat deze zes bladzijden eruit kwamen rollen?

De heer **Aaij**: Nee. Voor ons computersysteem moet je de volgende variabelen ingeven: het vluchtnummer, de registratie, de datum en de stretch. Met de stretch geef je aan, welke route je wilt generen. Dat zou dus betekenen, dat ik inderdaad fysiek op de computer zou hebben moeten ingeven: New York-Amsterdam. Het kan misschien gebeurd zijn, maar dat lijkt mij absoluut onlogisch.

De heer **Oudkerk**: U heeft ongetwijfeld de kranten gevolgd de afgelopen weken en gelezen dat iemand – het gaat er nu even niet om wie – de verkeerde NOTOC zou hebben voorgelezen.

De heer **Aaij**: Klopt.

De heer **Oudkerk**: Zou u die iemand kunnen zijn?

De heer **Aaij**: Ik weet het niet. Ik weet het absoluut niet. Als ik mijzelf naga en de manier waarop ik mijn werkzaamheden altijd heb vervuld, zou dat niet sporen met mijn karakter. Zoals gezegd, de avond was zeer hectisch, er was veel stress, er waren constant zes rinkelende lijnen, ratelende telexen, de persbureaus,

obscene vragen. Ik wil en mag het niet uitsluiten. Ik weet het niet, maar ik mag het niet uitsluiten.

De heer **Oudkerk**: Wij komen daarop zo terug, mijnheer Aaij. Wij zijn leken op het gebied van NOTOC's. Kunt u vertellen, wat het essentiële verschil is tussen bladzijde één van de NOTOC, die eigenlijk irrelevant was omdat de daarop vermelde goederen in Amsterdam waren uitgeladen, en de daarop volgende bladzijden?

De heer **Aaij**: Wat bedoelt u met "essentieel verschil"?

De heer **Oudkerk**: Staan er op bladzijde één zaken die niet meer teruggevonden worden op de andere bladzijden? Anders gezegd: wat is er volgens deze NOTOC precies in Amsterdam uitgeladen?

De heer **Aaij**: In Amsterdam zijn uitgeladen RPB, dat zijn giften, RXS's, RXG's, dat zijn explosieven, en RCL's, dat zijn bevroren gassen. Die zijn in Amsterdam uitgeladen.

De heer **Oudkerk**: Explosieven, giften en bevroren gassen.

De heer **Aaij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Bladzijde één toont aan dat die spullen zeker in Amsterdam zijn uitgeladen en dus niet meer aan boord van het vliegtuig waren?

De heer **Aaij**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: Welke stoffen staan er in het algemeen op de bladzijden twee t/m vijf?

De heer **Aaij**: Er wordt gesproken over brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, corrosieve, miscellaneous dangerous goods, dat zijn licht gevaarlijke stoffen. Het merendeel bestaat uit vloeibare, brandbare vloeistoffen: restricted flammable liquids.

De heer **Oudkerk**: Er staan geen explosieven, giften en brandbare gassen op bladzijde twee t/m vijf.

De heer **Aaij**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: U heeft in ieder geval de NOTOC gefaxt. Zover u zich kunt herinneren, waren dat de bladzijden twee t/m zes en is

bladzijde één niet gefaxtd, naar welke bestemming dan ook?

De heer **Aaij**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: Als u een telefoongesprek zou hebben gevoerd, is het dan logisch te veronderstellen dat u in dat telefoongesprek ook bladzijde één niet genoemd hebt?

De heer **Aaij**: Dat zou logisch zijn, omdat die niet is uitgedraaid.

De heer **Oudkerk**: Heeft u, nadat u de boel gefaxtd had, op enig moment gedacht: heb ik wel het goede gefaxtd?

De heer **Aaij**: Nee. Ik had op dat moment ook geen tijd om daar verder bij stil te staan. De telefoons rinkelden af en aan, af en aan, af en aan.

De heer **Oudkerk**: Ik heb u gezegd, dat wij beschikken over een bandje dat een gesprek bevat tussen de Luchtverkeersbeveiliging en, naar wij menen, u. Wij willen u dat bandje nu graag laten horen.

(Het desbetreffende bandje wordt gedraaid).

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Aaij, er zat wat ruis op de band, maar volgens mij was het nog goed te verstaan. Was u degene die de informatie gaf op die band?

De heer **Aaij**: Ik weet het niet. Ik kan het mij niet herinneren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar herkende u uw stem?

De heer **Aaij**: Volgens mij is het mijn stem.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan kunnen wij nu constateren, dat u een telefoontje hebt gekregen van de Luchtverkeersbeveiliging en dat u de informatie hebt gegeven zoals wij die op de band horen?

De heer **Aaij**: Ja, als dit daadwerkelijk mijn stem is, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik ga ervan uit dat u goed hebt kunnen horen, wat u daar opgelezen hebt.

De heer **Aaij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u mij kunnen vertellen, wat u daar precies hebt opgelezen?

De heer **Aaij**: De eerste bladzijde.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u vertelde ons net, dat u die eerste bladzijde niet had uitgeprint.

De heer **Aaij**: Dat ik mij dat niet kon herinneren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat u zich niet kon herinneren die bladzijde te hebben uitgeprint. U zei wat stellig, dat u hem niet gefaxtd hebt.

De heer **Aaij**: Nee, ik heb gezegd dat ik mij niet kan herinneren dat ik die bladzijde geprint en dus gefaxtd heb.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt zich noch herinneren dat u hem geprint noch dat u hem gefaxtd hebt?

De heer **Aaij**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u weet wel, dat u de andere bladzijden in ieder geval geprint en gefaxtd hebt.

De heer **Aaij**: Terugkijkend op, is het absoluut onlogisch. Helaas, is het kennelijk gebeurd door het hectische en de stress van het moment. Anderzijds kan ik mij indenken, dat, als de NOTOC gefaxtd is, men bij het lezen daarvan ook ziet dat er dingen voor Amsterdam bij staan. Het had ook door iemand geïnterpreteerd kunnen worden om mijn fout te corrigeren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja. Maar nu u weet dat die eerste bladzijde kennelijk wel geprint is, is mijn vraag aan u, of het mogelijk is dat die print ook gefaxtd is?

De heer **Aaij**: Dat zou mogelijk zijn. Dat weet ik niet. Ik weet namelijk niet waarvan ik het opgelezen heb. Ik weet niet of ik het vanaf een hardcopy heb gelezen of vanaf een scherm.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het oplezen vond plaats nadat de fax verstuurd is. Dit telefoongesprek is opgenomen om 19.09 uur en u hebt zojuist verteld dat u gefaxtd hebt tussen 18.45 uur en 19.00 uur.

De heer **Aaij**: Wat ik mij weet te herinneren, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Logischerwijs denk je dan, dat hetgeen eerst gefaxtd wordt en hetgeen vervolgens wordt opgelezen, met elkaar overeenstemt.

De heer **Aaij**: Daarvan zou je kunnen uitgaan, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik vraag u nogmaals: u kunt zich dat telefoongesprek niet herinneren, maar u herkent wel uw stem?

De heer **Aaij**: Ik meen mijn stem te herkennen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zojuist hebt u gezegd, dat het bladzijde één is die u volgens de band hebt opgelezen en die betreft de uitgelden stoffen. De band gaat nog wat verder. Op een gegeven moment is er een vraag van u: maar er worden geen uitspraken gedaan over...? Dat deel is wat onduidelijk.

De heer **Aaij**: Ik heb het ook niet gehoord.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kan dat slaan op de vracht of op iets anders?

De heer **Aaij**: Ik denk dat u het moet zien in het licht van hetgeen ik u heb geschetst, namelijk dat ik op dat moment zwaar werd lastiggevallen door de diverse persbureaus en dan is het logisch – het is niet iets geheimzinnigs – dat je zegt: maak niet meer paniek dan nodig is, gebruik deze informatie voor de autoriteiten die het nodig hebben, ga daarmee aan de slag, verspeel geen tijd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u gevraagd kunnen hebben om geen informatie te verspreiden over het aantal slachtoffers? Zou dat logisch zijn? Ik probeer met u na te gaan, wat er gezegd zou kunnen zijn.

De heer **Aaij**: Hoe bedoelt u: het aantal slachtoffers?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik weet het niet. Het is slecht te horen en het is slecht te interpreteren. Maar over het aantal slachtoffers hebt u het helemaal niet gehad? Hebt u enig idee, waarom de man van de Luchtverkeersbeveiliging vervolgens zei: Nee, uiteraard niet, maar dat zullen ze ook niet van ons horen.?

De heer **Aaij**: Dat is een opmerking voor zijn rekening. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zouden uw woorden verkeerd geïnterpreteerd kunnen zijn?

De heer **Aaij**: Ik denk het wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u gezegd kunnen hebben, dat er geen uitspraken gedaan mogen worden over de vracht?

De heer **Aaij**: Als er op dat moment sprake is van een volledig ondoorzichtige situatie over wat er daadwerkelijk gebeurd is, is het weinig relevant uitspraken over iets te doen als daarvan geen achtergrond bekend is of aanleiding toe bestaat. Het is ook niet mijn taak daarover uitspraken te doen. Ik ben slechts een radertje in het geheel. Ik denk niet dat ik degene ben die op dat moment als woordvoerder voor El Al moet gaan optreden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt dus hier onder ede, ik zeg het in mijn eigen woorden: ik heb niet gevraagd om bepaalde zaken niet te vermelden?

De heer **Aaij**: Ik weet het niet, ik kan mij het gesprek absoluut niet herinneren. Ik denk dat u het moet zien in de context van het feit dat ik behoorlijk opgefokt was door een aantal persbureaus en de zeer obscure vragen die werden gesteld. Ik denk dat de reactie meer is geweest van: dit is voor ons, doe er eerst mee wat je ermee moet doen, zorg dat je de informatie beschikbaar krijgt en houd je weg van de pers, want ik word er al niet goed van. Ik denk dat het in die context moet worden gezien en niet met enige achterdocht of iets dergelijks, gewoon puur, eerlijk: houdt op met de pers en ga aan je werk.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij moeten uit andere transcripten constateren dat in ieder geval bij de Luchtverkeersbeveiliging op een gegeven moment de indruk bestond, dat El Al zou hebben gezegd dat er geen informatie over de vracht mocht worden gegeven, en met name over de gevaarlijke stoffen. Dat komt uit andere transcripten naar voren. Er is u niets bekend van een instructie van El Al om dit soort dingen achter te houden?

De heer **Aaij**: Nee, absoluut niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij moeten het heel scherp vragen.

De heer **Aaij**: Nee, absoluut niet. Dat zou ook heel onlogisch zijn. Daar zijn de NOTOC's voor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu u dit bandje hebt gehoord en de informatie die u hebt gegeven, wat is dan uw conclusie van dit geheel?

De heer **Aaij**: Dat er waarschijnlijk een spraakverwarring ontstaan is en een verkeerde vermenging van emoties en gevoelens, maar verder helemaal niets. Mijn achtergrond is de zeevaartschool. Ik heb op de zeevaartschool een opleiding gehad tot brandweerofficier. Op dat moment was het voor mij: jongens, hier heb je de informatie; daar is die voor; gebruik de informatie, ga in godsnaam aan de slag en ga er niet mee lopen leuren en doen op het moment dat je niet precies weet hoe of wat en het nog niet op juistheid geïnterpreteerd is door de autoriteiten die verstand ervan hebben. Terugkijkend: op dat moment is de Luchtverkeersbeveiliging voor mij niet de autoriteit die weet wat hij met de NOTOC moet, maar de brandweer wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Aaij, het is helder wat u verklaart. De eerste lijst hebt u voorgelezen.

De heer **Aaij**: Dat blijkt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat had u niet moeten doen, want dat was de vracht die was uitgeladen. U hebt niet gevraagd om informatie achter te houden.

De heer **Aaij**: Absoluut niet bewust, nee, niet met een intentie tot.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u heeft zich niet gerealiseerd dat u de verkeerde lijst hebt voorgelezen.

De heer **Aaij**: Nee, helaas.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Aaij, hebt u een van uw bazen meegedeeld dat u informatie hebt verstrekt over de vracht?

De heer **Aaij**: Dat weet ik niet meer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou het logisch zijn dat u meldt: ik heb dit of dat meegegeven?

De heer **Aaij**: Ik heb niets meegegeven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt alleen gefaxt? U hebt niets meegegeven?

De heer **Aaij**: Ik heb alleen gefaxt. Persoonlijk heb ik niets meegegeven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat vraag ik nog een keer, omdat u zich dit telefoongesprek ook niet meer kunt herinneren. Achteraf is dit telefoontje van essentieel belang gebleken.

De heer **Aaij**: Laat ik mijn antwoord herformuleren. Ik kan mij niet herinneren, dat ik iets meegegeven heb aan iemand of aan enige autoriteit, zoals ik u hiervoor al verteld heb. Ik kan het mij niet herinneren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt het zich niet herinneren. Daarom vraag ik u nog een keer: kunt u zich herinneren of u aan een van uw bazen informatie hebt gegeven over uw eigen informatie over de vracht?

De heer **Aaij**: Ik zal ongetwijfeld een kort gesprek gehad hebben met mijnheer Chervin over: wat is er gebeurd; hoe is het verlopen tijdens het de eerste drie kwartier tot een uur voordat hij op kantoor was; wie heeft er gebeld. Daarover zal ongetwijfeld gesproken zijn. Ook dat weet ik niet meer precies. U vraagt mij dingen over iets dat zes en een half jaar geleden tijdens een stressmoment bij jonge mensen op hun dak is komen vallen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij realiseren ons dat echt heel goed, mijnheer Aaij. Het is ook moeilijk, dat geldt voor iedereen. Zes en een half jaar is een lange tijd geleden. Toch staan wij voor de taak om te reconstrueren wat er zes en een half jaar geleden gebeurd is en dat willen wij zo precies mogelijk doen. Als u met mijnheer Chervin gesproken heeft over hetgeen u aan informatie hebt verstrekt, zou u dan nog eens willen nadenken of u zich kunt herinneren hoe daarop gereageerd is?

De heer **Aaij**: Daarover heb ik geen flauw idee meer. Toen de mensen op kantoor kwamen, ben ik in een halve shocktoestand de koffiehoeke ingetrokken, er zijn armen om mij heengeslagen, er zijn troostende woorden gesproken, wij hebben naar de TV gekeken, ik heb geprobeerd de shock te verwerken. De eerste drie kwartier zijn in een soort waas verlopen, een soort automatische piloot. Daarna is het besef gekomen en is er niets meer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou iemand anders vanuit uw organisatie nog contact kunnen hebben gehad met de Luchtverkeersbeveiliging?

De heer **Aaij**: Dat zou kunnen. Dat zou Jeroen Plettenberg geweest kunnen zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou die informatie gehad kunnen hebben over de lading?

De heer **Aaij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou iemand anders kunnen hebben aangedrongen op geheimhouding?

De heer **Aaij**: Dat weet ik niet, daarop kan ik u geen antwoord geven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daarop kunt u geen antwoord geven. Lijkt u dat waarschijnlijk?

De heer **Aaij**: Ik zie het nut er niet van in, maar dat is een puur persoonlijke opmerking.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u weet het niet.

De heer **Aaij**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe laat ben u naar huis gegaan?

De heer **Aaij**: Tussen half negen en negen uur ben ik mee naar huis genomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen heeft men u naar huis gestuurd, zei u net.

De heer **Aaij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wie stuurde u naar huis?

De heer **Aaij**: Dat is een combinatie geweest van collega's en mijn vriendin. Ik ben op een gegeven moment het kantoor uitgehaald.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op een zeker moment bent u weer aan het werk gegaan. Hebt u later nog gesproken met collega's over wat er gebeurd is die avond?

De heer **Aaij**: Ja, dat hoort bij het verwerkingsproces. Alleen met collega's, nooit met iemand anders. Wat mij tot op heden bevreedt heeft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zijn er procedures ten aanzien van informatie over vrachtgegevens aangepast op uw kantoor naar aanleiding van deze ramp?

De heer **Aaij**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er zijn geen procedures aangepast?

De heer **Aaij**: Binnen de vrachtafdeling zijn daar geen procedures voor. Wij hebben geen boek op de plank liggen waarin staat: indien er een calamiteit is, moet... enz. In principe is operations de eerstverantwoordelijke voor calamiteitsbeheersing, niet de vrachtafdeling.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er zijn op drie momenten papieren op enigerlei wijze gecommuniceerd, met name de NOTOC. Die zijn gefaxt, kunt u zich herinneren.

De heer **Aaij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Aan wie, kunt u zich niet herinneren.

De heer **Aaij**: Nee, op wiens autoriteit ook niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het voorlezen aan de heer Hendriks van de Luchtverkeersbeveiliging hebben wij net op de band gehoord. Dat heeft wel plaatsgevonden, maar u wist het niet meer.

De heer **Aaij**: Ik weet het niet meer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er is net ook niet meer iets bij u bovengkomen?

De heer **Aaij**: Nee. En geloof me, ik heb het de laatste paar weken

absoluut geprobeerd, maar ik weet het niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt zich ook niet herinneren of u papieren hebt meegegeven?

De heer **Aaij**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En welke papieren u dan zou hebben meegegeven?

De heer **Aaij**: Ik kan mij überhaupt niet herinneren dat ik papieren aan iemand meegegeven heb.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting. Ik zou graag hebben dat u meedeelt of u die samenvatting correct vindt. Na de ramp hebt u slechts twee telefoontjes gepleegd, één met Tel Aviv en één met mijnheer Chervin.

De heer **Aaij**: Correct.

De **voorzitter**: U weet niet meer wie om de gegevens van de NOTOC telefonisch heeft gevraagd.

De heer **Aaij**: Correct.

De **voorzitter**: De NOTOC bestond uit zes bladzijden. Bladzijde 1 betrof New York-Amsterdam, de bladzijden 2 t/m 5 New York-Tel Aviv en bladzijde 6 Amsterdam-Tel Aviv.

De heer **Aaij**: Correct.

De **voorzitter**: Bladzijde 1 van de NOTOC gaat over explosieven, giften en bevroren gassen. Deze zijn in Amsterdam uitgeladen.

De heer **Aaij**: Correct.

De **voorzitter**: De NOTOC is voor wat betreft de bladzijden 2 t/m 6 door u gefaxt.

De heer **Aaij**: Voorzover ik mij weet te herinneren, ja.

De **voorzitter**: De vrachtdocumentatie voor de ingeladen 72 ton in Amsterdam was volledig bij u op kantoor aanwezig vanaf het moment van de ramp.

De heer **Aaij**: Correct.

De **voorzitter**: Die is door niemand bij u opgehaald.

De heer **Aaij**: Ik kan mij niet herinneren dat ik documenten aan iemand beschikbaar gesteld heb.

De **voorzitter**: De stem op het bandje dat wij u zo-even hebben laten horen, herkent u als uw stem, maar u kunt zich het telefoongesprek niet meer herinneren.

De heer **Aaij**: Ik meen mijn stem te herkennen en ik kan mij inderdaad het telefoongesprek niet herinneren.

De **voorzitter**: De mogelijkheid is aanwezig dat het voorlezen van bladzijde 1 van de NOTOC rechtstreeks van het computerscherm heeft plaatsgevonden.

De heer **Aaij**: Die mogelijkheid bestaat.

De **voorzitter**: De aan de LVB voorgelezen NOTOC had met name te maken met de uitgeladen stoffen.

De heer **Aaij**: Als ik mij kan beroepen op het bandje, wordt daar inderdaad alleen gesproken over de eerste bladzijde.

De **voorzitter**: U kunt zich het gesprek met de heer Chervin niet meer herinneren.

De heer **Aaij**: Nee.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee aan het eind gekomen van dit openbare verhoor.

Ik verzoek de griffier de heer Aaij uitgeleide te doen.

Sluiting 10.17 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 41

Woensdag 17 februari 1999



De heer A. Goudsblom

A. Goudsblom
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 10.24 uur

Verhoord wordt de heer A. Goudsblom

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oudkerk en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer A. Goudsblom, geboren op 9 mei 1967 te Alkmaar. Mijnheer Goudsblom, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Goudsblom**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Goudsblom, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Zou u de commissie kunnen zeggen wat uw functie was op de avond van 4 oktober 1992?

De heer **Goudsblom**: Mijn functie is vliegtuigen binnen de door de fabriek toegestane limieten zodanig te beladen dat zij in balans zijn.

De **voorzitter**: Wij hebben achter u een tekening opgehangen van de binnenkant van een vrachtvliegtuig. Kunt u aan de hand van deze tekening aangeven hoe een belading plaatsvindt en waar u vooral op moet letten als u de belading van een vliegtuig voorbereidt?

De heer **Goudsblom**: Ik zal het proberen kort en eenvoudig te houden. Bovenaan de tekening staat het bovendeck van een Boeing 747 vrachtmachine. Daaronder staat het benedendeck. Aan de hand van de ontvangen telexen, in dit geval uit New York, kan ik zien wat er aan boord blijft en wat er in Amsterdam van boord gaat. Op basis van die informatie maak ik mijn offload, zodat de mensen op het platform de machine kunnen lossen. Van El Al cargo krijg ik een lijst met palletnummers en gewichten. Die verwerk ik in mijn beladingsprogramma. Dit wordt gefaxt naar de jongens op het platform en die beladen de machine onder supervisie van El Al operations.

De **voorzitter**: Uw toelichting is heel duidelijk. Kunt u de commissie iets vertellen over de verdeling van de verantwoordelijkheden op een dergelijk moment tussen u en de heer Aaij?

De heer **Goudsblom**: Zijn verantwoordelijkheid is het om de lijst met de palletnummers samen te stellen en aan mij te geven. Mijn taak is het om de vracht op zo'n manier in het vliegtuig te plannen dat het vliegtuig in balans is.

De **voorzitter**: Uw belangrijkste taak is het in balans brengen van de vracht in het toestel?

De heer **Goudsblom**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Op 4 oktober 1992 worden wij geconfronteerd met een crash. Van wie hoorde u dat er iets aan de hand was met het toestel?

De heer **Goudsblom**: In eerste instantie hoorde ik dat de machine

motorproblemen had. Ik ben dus op kantoor gebleven. Later kreeg ik de informatie over de portofoon van de heer Plettenberg van El Al Operations dat de kist was gecrasht, maar ik wist nog niet waar.

De **voorzitter**: Wat waren uw eerste gedachten?

De heer **Goudsblom**: Je denkt: dat kan niet. Maar ook: doe normaal, dit zijn geen geintjes. Even later kreeg ik een telefoontje van mijn collega van Aero Ground operations op Schiphol-Centrum, de heer Ton van Neutegem, met de mededeling dat het vliegtuig was gecrasht.

De **voorzitter**: Wat het de eerste keer dat u geconfronteerd werd met een dergelijke ramp met een vliegtuig waaraan u had gewerkt?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe lang werkte u op dat moment voor El Al?

De heer **Goudsblom**: Ik werkte drie jaar op kantoor in dienst van Aero Ground en sinds 1992 was ik werkzaam bij cargo operations.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Goudsblom, er zijn naderhand allerlei verhalen verschenen. Een ervan is dat het toestel overbeladen zou zijn. Ook zijn er verhalen dat de vracht die in Amsterdam uitgeladen zou moeten worden niet uitgeladen is. Wij hebben van de heer Aaij gehoord dat in Amsterdam 72 ton ingeladen is.

De heer **Goudsblom**: Klopt.

De heer **Van den Doel**: Het betekent dat er ook iets uitgeladen moet zijn. U

bent verantwoordelijk voor de balans van zo'n vliegtuig. Is het mogelijk dat er vracht uit New York die er in Amsterdam uit moest gaan toch aan boord is gebleven?

De heer **Goudsblom**: Dat kan niet.

De heer **Van den Doel**: Waarom kan dat niet?

De heer **Goudsblom**: Doelt u op deze vlucht?

De heer **Van den Doel**: Ja.

De heer **Goudsblom**: Alle vracht is gelost in Amsterdam. Wij hebben daar de bewijzen van. Als ik bericht krijg van mijn collega's buiten, bijvoorbeeld dat er iets niet klopt met de belading of met palletnummers, dan wordt er ingegrepen. Voor mij was er in dit geval geen aanleiding om aan te nemen dat vracht met de bestemming Amsterdam aan boord zou zijn gebleven. Dat is niet mogelijk.

De heer **Van den Doel**: Is alle vracht die de bestemming Amsterdam had uitgeladen?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Had u informatie over de inhoud van die vracht?

De heer **Goudsblom**: Ik heb niet zoveel te maken met vracht die voor Amsterdam bestemd is. Ik moet alleen aangeven wat eruit moet en wat de posities en palletnummers zijn. Dat geef ik door. Wat erin zit, is niet zo van belang voor mij.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zich herinneren waar die vracht naartoe is gegaan?

De heer **Goudsblom**: De vracht is gelost en bij AG in de loods terechtgekomen via de normale procedure.

De heer **Van den Doel**: Zijn er in die loods speciale vakken voor import of transport? Waar is die vracht terechtgekomen?

De heer **Goudsblom**: Ik werk bij operations en niet bij import. Van importzaken heb ik niet zoveel verstand. Mijn werk is het beladen van vliegtuigen.

De heer **Van den Doel**: U hebt in het voorgesprek gezegd dat die vracht naar de importafdeling gegaan is. Bent u nog steeds die mening toegeedaan?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Na de ramp is proces-verbaal opgemaakt en volgens dat proces-verbaal heeft u verklaard: toen het toestel was geladen, ben ik met de papieren naar het vliegtuig gegaan en heb deze overhandigd aan de captain. Welke papieren waren dat?

De heer **Goudsblom**: De weight and balance papieren, het load sheet, papieren die aangeven hoe zwaar de machine is en nog wat aanvullende informatie.

De heer **Van den Doel**: Dus alles wat te maken heeft met de balans van het vliegtuig?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Zat de NOTOC er ook bij?

De heer **Goudsblom**: Ja, de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv.

De heer **Van den Doel**: Dus alle papieren die met de balans en het gewicht van het vliegtuig te maken hadden en de NOTOC heeft u overhandigd aan de captain?

De heer **Goudsblom**: Ja, plus de NOTOC for transit die achter zijn stoel op een clip zit. Ik wijs er dan op wat er aan gevaarlijke stoffen of speciale stoffen bij zit voor transit.

De heer **Van den Doel**: Dus de NOTOC New York-Tel Aviv was op dat moment in het vliegtuig en was niet ter beschikking in Amsterdam?

De heer **Goudsblom**: Op dat moment niet, want dat was niet nodig. Die was aan boord van de machine.

De heer **Van den Doel**: Dat is standaard?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wat in Amsterdam op dat moment ter beschikking was, was alleen de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en die is

overhandigd aan de captain van het vliegtuig?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Op een gegeven moment hoorde u dat het toestel gecrasht was. Kunt u kort vertellen wat toen uw acties zijn geweest?

De heer **Goudsblom**: Mijn eerste actie was al mijn spullen te pakken: mijn eigen file, mijn kopieën van de weight-and-balance-papieren, het loadsheet, de weight and balance chart en alle telexen van de desbetreffende vlucht. Ik ben naar het kantoor van El Al gelopen. Dat zit naast mijn kantoor. Ik kwam binnen met de mededeling: jongens, de kist is gecrasht. Dat was al bekend bij El Al. Ik ben toen na een telefoontje van een collega naar de CvQ gegaan met mijn papieren plus de hele file die daar lag, met de kopieën van de vrachtbrieven met de douanestempel erop, een kopie van de NOTOC die nog bij hen was – ik had ook een eigen kopie van de NOTOC – de uplift, de aanverwante telexen, kortom de originele file die normaal gesproken in Amsterdam op het kantoor van El Al achterblijft.

De heer **Van den Doel**: Daarop komen wij zo terug. U zegt, dat u de hele file die daar lag, meegenomen heeft. U heeft het dan over de vrachtpapieren van de vlucht Amsterdam-Tel Aviv?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Die file lag kant en klaar op een tafeltje, of heeft u die van de heer Aaij gekregen of van iemand anders?

De heer **Goudsblom**: Ik zat zojuist hier tijdens uw gesprek met de heer Aaij. Hoe het precies gegaan is, weet ik niet. Ik weet niet, of hij het tegen mij gezegd heeft, of dat ik zelf heb aangeboden om het mee te nemen. Ik weet pertinent zeker dat ik de hele file heb meegenomen. Ik ben in mijn eigen auto gestapt en erheen gereden. Dat weet ik 100% zeker.

De heer **Van den Doel**: Dan hebben wij het nog steeds over de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv, over de vrachtpapieren Amsterdam-Tel Aviv, over wat er in Amsterdam is ingeladen?

De heer **Goudsblom**: Ja.

De heer **Van den Doel**: En de gegevens van de transit New York-Tel Aviv?

De heer **Goudsblom**: U bedoelt die vrachtpapieren?

De heer **Van den Doel**: De gegevens daarvan.

De heer **Goudsblom**: Die gegevens heb ik niet. Die vrachtbrieven liggen in het vliegtuig, met kopieën daarvan in New York. Daarmee heeft Amsterdam totaal niets te maken.

De heer **Van den Doel**: U heeft een telefoontje gekregen van een collega. Kunt u zeggen, wie dat was?

De heer **Goudsblom**: Dat was Ton Van Neutegem.

De heer **Van den Doel**: U heeft van de heer Van Neutegem een telefoontje gekregen om naar de Commissie van Overleg op Schiphol te komen? Die CvO komt bij elkaar als er zich calamiteiten voordoen. Hoe laat was dat ongeveer?

De heer **Goudsblom**: Ik denk rondom 18.45 uur.

De heer **Van den Doel**: Dus vrij kort na de crash is de Commissie van Overleg bij elkaar gekomen. U bent daarheen gegaan met alle papieren, inclusief de vrachtpapieren en de NOTOC? Wat is er verder gebeurd met de papieren in de CvO? Wat was uw rol daar?

De heer **Goudsblom**: Ton die was er al. Er was ook een mijnheer die ongetwijfeld thuishoorde in die CvO. Die vroeg meteen: Wat zit er aan boord aan gevaarlijke stoffen. Er werd expliciet gevraagd, of er radioactieve stoffen, de code RRY, aan boord zaten. Ik zei: Nee, die zitten niet aan boord. Ik heb hier de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv, plus een kopie van mijn belading. Daarop staan ook codes van hetgeen in transit aan boord zat. Dat hele setje papieren is achtergebleven en verder is mij niets meer gevraagd.

De heer **Van den Doel**: De eerste vraag die u werd gesteld, was, of er radioactieve stoffen aan boord waren. U hebt toen gezegd: Nee, die zijn niet aan boord.

De heer **Goudsblom**: Dat wist ik.

De heer **Van den Doel**: En wat was de tweede vraag die u kreeg.

De heer **Goudsblom**: Meer vragen kreeg ik niet.

De heer **Van den Doel**: Er is niet gevraagd: Zijn er nog andere gevaarlijke stoffen aan boord?

De heer **Goudsblom**: Nee, ik heb zelf aangegeven wat er aan boord zat. Ik heb dat gedaan aan de hand van een kopie van de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en van een kopie van mijn beladingsschema. Daarop staan de codes van de gevaarlijke stoffen in transit. De NOTOC New York-Tel Aviv heb ik namelijk niet.

De heer **Van den Doel**: U had het beladingsschema van het vliegtuig. U had inzicht in hetgeen er in transit was. Staat op het beladingsschema van de vracht in transit – ik spreek dan over de vracht New York-Tel Aviv – in codes aangegeven, of het al dan niet gevaarlijke stoffen betreft?

De heer **Goudsblom**: Ja, dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Om die avond, op dat moment om 18.45 uur volledig inzicht te krijgen in de hoeveelheid gevaarlijke stoffen, moest men zich baseren op de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en op het beladingsschema van de hele vlucht waaruit bleek welke gevaarlijke stoffen in New York waren ingeladen met bestemming Tel Aviv?

De heer **Goudsblom**: Op dat moment wel ja. Wij praten dan over 18.45 uur, 19.00 uur.

De heer **Van den Doel**: Dus u had alleen maar inzicht in de codes en in feite geen inzicht in de detailinformatie met betrekking tot de vracht?

De heer **Goudsblom**: Ik had geen inzicht in de detailinformatie, absoluut niet. Ik had alleen inzicht in de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en die betrof alleen cosmetics.

De heer **Van den Doel**: Op basis van de codes voor brandbaar of gevaarlijk heeft u in dat CvO een conclusie getrokken?

De heer **Goudsblom**: Ik heb geen conclusie getrokken. Ik heb gezegd wat er aan boord zat. Het is dan aan de commissie om te beslissen wat er moet gebeuren met de rampbestrijding.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zich herinneren wat u die avond verteld heeft over die stoffen?

De heer **Goudsblom**: Niks eigenlijk. Ik heb geen verstand van chemicaliën en brandbare stoffen. Ik maak beladingen van vrachtmachines.

De heer **Van den Doel**: Heeft u de codes vertaald voor de CvO, of heeft u alleen gezegd, als ik de codes bekijk...

De heer **Goudsblom**: Ik heb geen codes uitgelegd. Ik mag aannemen dat zij dat weten.

De heer **Van den Doel**: U komt de CvO binnen met een stapel papieren. De eerste vraag die men u stelt, is: Zijn er radioactieve stoffen aan boord. U zegt: Nee. Dat baseert u op de NOTOC en op het beladingsschema?

De heer **Goudsblom**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Vervolgens heeft u dat hele beladingsschema nog eens bekeken. Welke informatie heeft u toen aan de CvO gegeven?

De heer **Goudsblom**: Ik heb hen laten zien, wat er aan boord zat. Ik heb gezegd: Dit is de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en dit is wat er geladen is in New York voor Tel Aviv in transit en hier zijn de codes. In die trant moet het gegaan zijn. Ik heb niet expliciet geroepen: Het is dit of het is dat. Die informatie had ik niet.

De heer **Van den Doel**: Maar u had die codes?

De heer **Goudsblom**: Ja, voor mijn werk heb ik daar genoeg aan.

De heer **Van den Doel**: U hebt de codes opgelezen en toen heeft de CvO de conclusie getrokken?

De heer **Goudsblom**: Men heeft met mij meegekeken, in ieder geval één persoon.

De heer **Van den Doel**: Wie was dat?

De heer **Goudsblom**: De naam kan ik mij niet herinneren.

De heer **Van den Doel**: Was dat wellicht de commandant van de brandweer Schiphol?

De heer **Goudsblom**: Ik denk van wel.

De heer **Van den Doel**: Die heeft meegekeken en toen was de conclusie?

De heer **Goudsblom**: Ik heb geen conclusie gehoord.

De heer **Van den Doel**: Is er in de CvO een conclusie getrokken?

De heer **Goudsblom**: Ik mag aannemen, dat zij weten wat zij moeten doen. Ik kan niet zeggen: Je moet nu een brandweerwagen sturen, of iets dergelijks.

De heer **Van den Doel**: Daar gaat het niet om. U bent naar de CvO geroepen omdat u deskundigheid had over gevaarlijke stoffen.

De heer **Goudsblom**: Nou deskundigheid. Ik denk dat u het een beetje verdraait. Begrijpt u wat ik bedoel of niet?

De heer **Van den Doel**: U heeft de codes opgelezen.

De heer **Goudsblom**: Ik heb de CvO de codes laten zien. Of ik die opgelezen heb, weet ik niet meer. Men heeft de informatie gekregen over wat er aan boord zat van de machine. De vraag was: Radioactief? Mijn antwoord was: Pertinent niet. Ik heb gezegd: Dit zit aan boord. Ik heb het beladingsschema laten zien met de codes van de gevaarlijke stoffen. Ik heb een kopie laten zien van de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv en meer kon ik die bewuste avond niet doen.

De heer **Van den Doel**: Goed, mijnheer Goudsblom, ik herinner u nog even aan het voorgesprek. Daarin zegt u: Men stelde een vraag aan mij. Ik heb gezegd dat er pertinent geen radioactief aan boord was en wat er wel aan boord zat. Ik had een kopie van de NOTOC en van mijn beladingsinstructie waar al die codes op staan. Ik kon gelijk zien geen RRY, maar wel RFL, RFG,... Ik neem aan dat u weet wat RRY is?

De heer **Goudsblom**: RRY is radioactief.

De heer **Van den Doel**: Precies! U heeft verstand van die codes en op basis van die codes is er een conclusie getrokken?

De heer **Goudsblom**: Ik heb die papieren aan hen gegeven en daarmee was de kous eigenlijk af. Ik heb het nu al vier keer uitgelegd: ik kan niet meer doen dan dat.

De heer **Van den Doel**: Goed. U heeft al die papieren daar achtergelaten? Aan wie heeft u die papieren overhandigd?

De heer **Goudsblom**: Aan dezelfde mijnheer die mij de vraag heeft gesteld over RRY.

De heer **Van den Doel**: En dat was waarschijnlijk de commandant van de brandweer?

De heer **Goudsblom**: Waarschijnlijk wel. Maar misschien had hij een andere functie, ik weet het niet.

De heer **Van den Doel**: Hoe laat bent u ongeveer bij de CvO weggegaan, mijnheer Goudsblom?

De heer **Goudsblom**: Vlak daarna, want ik was daar klaar; ik kon niets meer doen.

De heer **Van den Doel**: Dat was rond 19.00 uur.

De heer **Goudsblom**: Rond 19.00 uur, misschien 19.30 uur.

De heer **Van den Doel**: Waar bent u toen naar toegegaan?

De heer **Goudsblom**: Naar het kantoor van El Al-operations op Schiphol-centrum.

De heer **Van den Doel**: Met welk doel?

De heer **Goudsblom**: Om wat telefoontjes naar huis te plegen.

De heer **Van den Doel**: Wie heeft u daar ontmoet.

De heer **Goudsblom**: Ik meen mij te herinneren, dat de heer Plettenberg daar aanwezig was. Dat was de dienstdoende El Al-officer die de vrachtmachine ook geladen heeft. Ik

leerde die bewuste avond ook de manager kennen, de heer Menachem Weinstein. Die had ik nog niet eerder ontmoet, want die was net manager op Amsterdam geworden. Die kan ik mij nog heel goed herinneren. Verder heb ik geen flauw idee wie er allemaal in- en uitliepen. Dat kunnen tien mensen geweest zijn of twintig, ik weet het niet meer.

De heer **Van den Doel**: Tot hoe laat bent u daar ongeveer gebleven?

De heer **Goudsblom**: Zoals ik ook in het voorgesprek heb gezegd, ik heb geen tijd gehad om op mijn horloge te kijken. Ik herinner mij dat ik een collega en mijn ouders heb gebeld om te zeggen wat er aan de hand was. Wij hebben nog wat zitten napraten en toen kwam mijn toenmalige chef mij ophalen, ook ter ondersteuning. Wij hebben nog wat gepraat en wat kopieën gemaakt van de weight and balance-papieren.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zich herinneren of u om acht uur bent weggegaan of om negen uur?

De heer **Goudsblom**: Misschien kwart over acht, half negen.

De heer **Van den Doel**: De enige die u zich kunt herinneren die daar was, was de heer Plettenberg.

De heer **Goudsblom**: Ja, die kan ik zo voor mij halen en de heer Weinstein.

De **voorzitter**: Ik heb nog een tweetal vragen voordat ik tot een korte samenvatting kom. De papieren die u meenam naar de CvO waren dat uw originele papieren, was dat een uitdraai of waren dat kopieën?

De heer **Goudsblom**: Bij het loadsheet en de weight and balance-papieren werken wij met carbon. Wij pakken drie originelen uit de kast. Daar gaat carbon tussen. Ik schrijf mijn belading erop. Ik maak het hele loadsheet af met alle gegevens en dat drukt door zowel op de tweede als op de derde kopie. Het origineel blijft aan boord, dat is voor de captain. Het tweede vel is voor mij en het derde blijft achter bij El Al-operations.

De **voorzitter**: Welke kopie heeft u bij de CvO afgegeven?

De heer **Goudsblom**: Mijn eigen kopie, dus het tweede vel.

De **voorzitter**: Toen u wegging bij de CvO had u dus zelf geen papieren meer?

De heer **Goudsblom**: Nee, die heb ik daar achtergelaten.

De **voorzitter**: Aan de hand van het schema wil ik nog even iets vragen over wat er in Amsterdam is uitgeladen. Weet u nog hoeveel vracht er uitgeladen is in Amsterdam?

De heer **Goudsblom**: 75 ton.

De **voorzitter**: Kunt op het schema op het bord de posities aangeven van de vracht die in Amsterdam is uitgeladen?

De heer **Goudsblom**: Ik heb ook mijn eigen schema bij mij.

De **voorzitter**: Als u het op het schema op het bord aangeeft, kunnen wij het allemaal zien.

De heer **Goudsblom**: In Amsterdam is in het upper deck de hele rechterkant afgeladen plus 2 grote en 1 kleine pallet in het lower deck.

De **voorzitter**: Mijnheer Goudsblom, ik kom tot een samenvatting van enkele punten uit dit openbare verhoor. Ik wil graag dat u reageert naar aanleiding van hetgeen ik u vertel.

U bent uitsluitend verantwoordelijk voor de belading van het toestel en dat heeft met name te maken met de gewichtsverdeling. Is dat correct?

De heer **Goudsblom**: Ja, dat klopt.

De **voorzitter**: De vracht die uitgeladen is in Amsterdam, is naar de importafdeling gegaan.

De heer **Goudsblom**: Ja, bij mijn weten wel.

De **voorzitter**: De informatie uit de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv heeft u meegenomen naar de CvO, inclusief de originele vrachtpapieren.

De heer **Goudsblom**: Dat klopt.

De **voorzitter**: In de CvO is niets uitgelegd over de inhoud van de lading, behalve de codes en er is

gezegd dat er geen radioactieve lading aan boord was.

De heer **Goudsblom**: Klopt.

De **voorzitter**: De papieren zijn achtergebleven bij de CvO.

De heer **Goudsblom**: Klopt.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Daarmee is een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Goudsblom uitgeleide te doen.

Sluiting 10.50 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 42

Woensdag 17 februari 1999



De heer A.J. van Neutegem

A.J. van Neutegem
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 10.55 uur

Verhoord wordt de heer A.J. van Neutegem

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer A.J. van Neutegem, geboren op 18 juli 1952 te Rotterdam. Ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Van Neutegem**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Kunt u de commissie zeggen wat uw functie was ten tijde van de ramp op 4 oktober 1992?

De heer **Van Neutegem**: Mijn functie was operations coördinator/duty officer coördinator.

De **voorzitter**: Wat hield dat in?

De heer **Van Neutegem**: De algehele coördinatie voor het bedrijf op het gebied van weight and balance.

De **voorzitter**: Wat hield dat in de dagelijkse praktijk in?

De heer **Van Neutegem**: Communicatie tussen afdelingen, als er dingen

schortten sprong ik er op in. Communicatie van buiten het bedrijf komt via mij binnen, zoals eventueel gesprekken met de crew van vliegtuigen via de korte band als er dingetjes of informatie nodig zijn.

De **voorzitter**: U kon rechtstreeks met de crew communiceren?

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Gold dat voor ieder vliegtuig van EI Al dat binnenkwam en vertrok?

De heer **Van Neutegem**: Als men mij oproept en dat is een bepaalde frequentie. Zij hebben natuurlijk ook contact met de Rijksluchtdienst. Als zij iets nodig hebben dat de afhandelaar kan geven, roepen zij mij op. Dan hebben wij contact. Het is geen open band.

De **voorzitter**: Wanneer hoorde u van de ramp?

De heer **Van Neutegem**: Ik hoorde van de ramp van de Rijksluchtdienst. Ik hoor dat er een vliegtuig van EI Al in moeilijkheden terug zou komen naar de luchthaven. Toen was er nog geen ramp.

De **voorzitter**: Van wie hoorde u dat?

De heer **Van Neutegem**: Dat hoorde ik van de Rijksluchtdienst.

De **voorzitter**: Wie was dat van de Rijksluchtdienst?

De heer **Van Neutegem**: Correctie: ik heb het gehoord van de CvO, van de duty manager van de luchthaven Schiphol.

De **voorzitter**: Wie was dat?

De heer **Van Neutegem**: De heer Diepenbrock, de duty manager van de CvO,

De **voorzitter**: De heer Diepenbrock, de duty manager van de CvO, heeft u als eerste ervan op de hoogte gebracht dat het vliegtuig gecrasht was?

De heer **Van Neutegem**: Nog niet gecrasht, er waren problemen met deze vlucht die zou terugkomen naar Amsterdam. Daarbij zou een CvO gehouden worden.

De **voorzitter**: Wat deed u toen u hoorde dat hij terugkwam naar Amsterdam?

De heer **Van Neutegem**: De benodigde papieren die aan boord zijn van zo'n vlucht en alle informatie daar omheen worden meegenomen naar de CvO. Op die manier heb je dingen die naar voren kunnen komen direct bij je.

De **voorzitter**: Nog even ter recapitulatie. U hoorde het eerste telefoontje dat het vliegtuig in de problemen is en u hoorde dat het wellicht zou terugkomen naar Schiphol. Op een gegeven moment kreeg u ook te horen dat het niet meer terugkomt naar Schiphol.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hoeveel tijd zit er tussen het eerste en het tweede telefoontje?

De heer **Van Neutegem**: Daar zat niet veel tijd tussen. Het tweede telefoontje dat ik kreeg was over een

speciale lijn van de LVB met de melding dat het vliegtuig inmiddels gecrasht was. Men wist nog niet precies waar. Het werd gegeven: tussen Weesp en Amsterdam.

De **voorzitter**: Op dat moment wist u dat – en dat is een automatisme – de CvO bij elkaar komt. U maakt daar deel van uit.

De heer **Van Neutegem**: Ja.

De **voorzitter**: En u ging naar de CvO, de commissie van overleg?

De heer **Van Neutegem**: Ja.

De **voorzitter**: Men had u verzocht te komen. Hoe laat was dat?

De heer **Van Neutegem**: Ik ben verzocht te komen. Toen de heer Diepenbrock mij belde, werd ik verzocht naar beneden te komen.

De **voorzitter**: Hij heeft u verzocht naar de CvO te komen?

De heer **Van Neutegem**: Dat was voor de crash.

De **voorzitter**: U kwam bij de CvO. Wie waren er?

De heer **Van Neutegem**: Normaal gesproken is daar de LVB, waarschijnlijk met meerdere mensen, meestal is er de wachtcommandant brandweer, de duty manager van de luchthaven Schiphol en de mensen die opgeroepen zijn door de duty manager. Ik kan niet precies zeggen wie daar allemaal aanwezig waren.

De **voorzitter**: Hoe vaak komt dat CvO gemiddeld per jaar bij elkaar?

De heer **Van Neutegem**: Niet veel, alleen bij calamiteiten.

De **voorzitter**: Noemt u eens een aantal, gemiddeld per jaar?

De heer **Van Neutegem**: Dat kan ik niet met name noemen.

De **voorzitter**: Waar moet ik aan denken? Aan tien keer, vijftig keer of honderd keer?

De heer **Van Neutegem**: In uiterste noodgevallen is er een CvO, wanneer er een calamiteit is.

De **voorzitter**: Komen steeds dezelfde mensen in de CvO bij elkaar?

De heer **Van Neutegem**: Neen.

De **voorzitter**: Waar is dat van afhankelijk?

De heer **Van Neutegem**: Wie er dienst hebben.

De **voorzitter**: Maar dat zijn geen honderden mensen. De meesten zijn bekenden voor elkaar.

De heer **Van Neutegem**: Het ligt er ook aan wie de duty manager, de inspecteur van de luchthaven, daarvoor oproept en wat de calamiteit is. Als het een calamiteit is die een trein in een NS-tunnel betreft, worden heel andere mensen opgeroepen dan voor een vliegtuig. Het gaat erom welke maatschappij in het geding is. Er zijn meerdere afhandelaren. Bij een KLM-kist, zal de KLM gevraagd worden.

De **voorzitter**: De samenstelling van de CvO is afhankelijk van de calamiteit die zich voordoet. Is dat correct?

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij weten dat u vrij vroeg bij de CvO aanwezig was, het was heel dicht bij de plek waar u al was. Kunt u mij zeggen wat u en de heer Goudsblom precies onder de arm hadden?

De heer **Van Neutegem**: Ik ben zonder spullen naar beneden gegaan, misschien heb ik een vliegplan bij mij gehad. Die worden vanaf mijn afdeling aan boord gebracht. Ik heb, voordat ik naar beneden ging, de heer Goudsblom gebeld met de mededeling dat hij met alle papieren wat deze vlucht betrof, dit was zijn verantwoordelijkheid, naar mij toe moest komen voor inzage.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hij had ze dus onder zijn arm en liep ook naar de CvO toe?

De heer **Van Neutegem**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen hebt u de papieren bekeken?

De heer **Van Neutegem**: Wij hebben de papieren bekeken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is er in de CvO verder besproken?

De heer **Van Neutegem**: Tijdens de CvO is besproken wat er voornamelijk aan boord zat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u iets specifiekere zijn? Wat vroeg men u?

De heer **Van Neutegem**: Men vroeg of er restricted articles aan boord zaten in verband met radioactiviteit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Restricted articles in verband met radioactiviteit. Waarom vroeg men specifiek naar radioactiviteit?

De heer **Van Neutegem**: Dat is het meest gevaarlijke in de volksmond, denk ik.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat verraste u niet?

De heer **Van Neutegem**: Neen, radioactiviteit kun je niet zien en niet voelen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En onder restricted articles vallen geen gevaarlijke stoffen?

De heer **Van Neutegem**: Restricted articles zijn in wezen gevaarlijke stoffen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vroeg men ook naar andere zaken dan alleen naar radioactiviteit?

De heer **Van Neutegem**: Men heeft mij daar niet naar gevraagd. Wij hebben daarop de lijst overhandigd en samen doorgenomen wat er wel degelijk aan boord zat aan codes in de service-informatie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die hebt u samen bekeken. Met wie?

De heer **Van Neutegem**: Met de heer Goudsblom in eerste instantie en ook met de medemensen van de CvO.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan kunt u zich, hoop ik, herinneren welke papieren u hebt bekeken.

De heer **Van Neutegem**: Ik heb de loadmessage ex New York ex Amsterdam bekeken en de notoc ex Amsterdam.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Alleen de notoc ex Amsterdam?

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En die bestond uit een velletje?

De heer **Van Neutegem**: Die bestond uit een vel, dat was beschikbaar op dat moment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dat was niet de hele notoc en niet de hele lading, althans wat de gevaarlijke stoffen betreft, van het vliegtuig.

De heer **Van Neutegem**: Neen, want die was zichtbaar op de loadmessage. Daar staan namelijk dezelfde codes op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat betekent dat u niet de notoc's van het hele onderdeel gevaarlijke lading hebt kunnen meenemen naar de CvO?

De heer **Van Neutegem**: Neen, ik was aanwezig bij de CvO en de heer Goudsblom heeft mij deze papieren overhandigd. Alleen de notoc ex Amsterdam, want de rest van de papieren was op dat moment niet beschikbaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u toch bekeken wat de gevaarlijke lading was?

De heer **Van Neutegem**: Naar aanleiding van de loadmessage die de heer Goudsblom naar Tel Aviv gestuurd heeft met het vertrek van het vliegtuig. Daarop staan dezelfde codes beschreven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u de codes met elkaar doorgenomen?

De heer **Van Neutegem**: Die hebben wij doorgenomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook met de mensen van de CvO?

De heer **Van Neutegem**: Ook met de mensen van de CvO.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog met wie u dat doornam?

De heer **Van Neutegem**: In het algemeen waren alle mensen die er interesse in hadden, zoals een wachtcommandant brandweer en de

heer Diepenbrock, met die lijst geconfronteerd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt in de CvO niet de totale notoc met de aan boord zijnde gevaarlijke lading gevonden?

De heer **Van Neutegem**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u hebt ook niet de papieren die de heer Aaij heeft uitgedraaid, zoals hij zo-even verklaard heeft, meegenomen?

De heer **Van Neutegem**: Die heb ik niet gezien, niet op dat moment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u een oordeel geveld op basis van de codes ten aanzien van de gevaarlijke lading?

De heer **Van Neutegem**: Neen, dat heb ik niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt dat oordeel niet geveld. Heeft iemand anders dat oordeel geveld?

De heer **Van Neutegem**: Niet bij mijn weten. Ik neem aan dat de wachtcommandant daarop actie heeft genomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is de wachtcommandant voldoende op de hoogte om op basis van codes van vrachtdocumenten te kunnen zien wat het is?

De heer **Van Neutegem**: Dit zijn algemene codes, in de luchtvaart gebruikt. Een wachtcommandant van een vliegveld moet wel degelijk weten wat deze codes betekenen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt zelf ook naar die codes gekeken. Hebt u voor uzelf een conclusie getrokken?

De heer **Van Neutegem**: Ik heb voor mijzelf geen conclusie getrokken. Ik kan wel uitweiden wat er gebeurt wanneer je een crash ziet. Dit waren licht ontvlambare stoffen die waarschijnlijk al bij 25° of 40° ontbranden. Als je 72.000 kilo brandstof laat ontploffen, dan blijft daar niets van over.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt: alles wat aan gevaarlijke stoffen aan boord zat is verbrand samen met de

kerosine, enz. Is die conclusie ook in de CvO getrokken?

De heer **Van Neutegem**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is er vervolgens met de informatie die u bracht gedaan?

De heer **Van Neutegem**: Die is achtergebleven bij de CvO.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat weet u heel zeker?

De heer **Van Neutegem**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En dat waren de stukken die u net aan ons hebt voorgelezen. Daar zaten die notoc's niet bij?

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Althans, de notoc Amsterdam-Tel Aviv, dat ene blaadje, wel.

De heer **Van Neutegem**: De weight and balance van de heer Goudsblom, dus beladingsformulieren en een notoc Amsterdam-Tel Aviv. Die waren op dat moment beschikbaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe lang heeft het overleg daar geduurd?

De heer **Van Neutegem**: Het overleg duurde tot iets voor achten. Ik weet dit omdat de CvO om acht uur ontbonden was. Daarna hebben wij het nieuws gezien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Bent u getuige geweest van het doorgeven van de informatie aan de diverse belanghebbenden, in dit geval de brandweer?

De heer **Van Neutegem**: Niet specifiek.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is niet specifiek?

De heer **Van Neutegem**: Er werd veel gebeld. Iedereen had contact met zijn afdeling, met zijn discipline.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Herinnert u zich nog de berichten die aan de brandweer zijn doorgegeven? De aard van de berichten?

De heer **Van Neutegem**: Neen, dat kan ik u niet vertellen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u zelf nog berichten doorgegeven?

De heer **Van Neutegem**: Ik heb zelf ook getelefoneerd, maar niet met brandweer of mensen in Amsterdam of zo.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u zelf nog informatie doorgegeven over de lading?

De heer **Van Neutegem**: Niet over de lading.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar hebt u wel over getelefoneerd?

De heer **Van Neutegem**: Ik heb Tel Aviv ingelicht in eerste instantie over het neerstorten van het vliegtuig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dat wisten ze daar al. Of niet?

De heer **Van Neutegem**: Uit mijn telefoongesprek bleek dat dit niet zo was. Het was heel kort toen de CvO begon.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent tot het eind gebleven bij de CvO, tot het eind van het overleg daar?

De heer **Van Neutegem**: Ik ben gebleven, totdat we de beelden hebben gezien van wat er daadwerkelijk gebeurd was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat hebt u toen gedaan?

De heer **Van Neutegem**: Toen ben ik teruggegaan naar mijn afdeling.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Bij Aero Ground?

De heer **Van Neutegem**: Bij Aero Groundservices.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe lang bent u daar gebleven?

De heer **Van Neutegem**: Ik vermoed dat dit geweest is tot half tien, tien uur. Ik durf dat niet meer met zekerheid te zeggen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nogmaals, even ter bevestiging: u wist dus dat de papieren toen waren achtergebleven bij de CvO?

De heer **Van Neutegem**: Ja, dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u bij Aero Groundservices nog met iemand gesproken verder, hebt u daar nog iemand gezien?

De heer **Van Neutegem**: Op mijn afdeling heb ik mijn collega's, mijn huidige chef en mijn directeur nog gesproken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En dat waren?

De heer **Van Neutegem**: De heer Kortbeek en de heer Van Balen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die waren daar aanwezig?

De heer **Van Neutegem**: Die waren aanwezig bij mijn terugkomst.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En toen bent u gebleven tot...?

De heer **Van Neutegem**: Tot half tien ongeveer. Ik durf dat niet met zekerheid te zeggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Neutegem, ik zou nog graag enkele bevestigingen zien, en dan kom ik aan een samenvatting van dit verhoor. Klopt het dat, als op de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv – ik heb het hier voor me liggen – staat: cosmetics, cosmetics, cosmetics en nog een keer, en extracts flavouring liquids, er dan sprake is van gevaarlijke stoffen?

De heer **Van Neutegem**: Het staat onder de noemer gevaarlijke stoffen, omdat het licht ontvlambaar is.

De **voorzitter**: Hoe interpreteert u dat?

De heer **Van Neutegem**: Het is niet mijn vak eigenlijk om daarover te spreken, maar wij weten ervan. In eerste instantie is het een noemer van lading die aan boord is, zoals een hond aan boord ook apart genoemd wordt.

De **voorzitter**: Maar een hond is geen gevaarlijke stof?

De heer **Van Neutegem**: Dat is geen gevaarlijke stof, tenzij hij agressief is.

De **voorzitter**: Dus, dat kan van alles zijn, maar het valt wel onder het begrip gevaarlijke stoffen.

De heer **Van Neutegem**: Het is een grote noemer.

De **voorzitter**: Een tweede opmerking, mijnheer Van Neutegem, is deze. Begrijp ik het juist dat de bladzijden 2 tot en met 5 van de NOTOC in de CvO zijn geïnterpreteerd via de ladinginstructies?

De heer **Van Neutegem**: Die waren niet aanwezig op de CvO, de bladzijden 2 t/m 5.

De heer **Van den Doel**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Maar als je ze wilt interpreteren, dan doe je dat via de ladinginstructies?

De heer **Van Neutegem**: Als ik ze daar gehad zou hebben, dan hadden wij dus dezelfde codes gezien als die, bijvoorbeeld, ex-Amsterdam waren. Want op de load message ex-Amsterdam stonden deze zelfde codes.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting. Ik wilde graag dat u bevestigt wat ik oplees; zo niet, dan hoor ik dat. U verklaart: de heer Diepenbrock heeft mij opgeroepen om naar de CvO te komen.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er is bij de CvO geen oordeel geveld aan de hand van de codes op de NOTOC, behalve blz. 6.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De informatie is achtergebleven op de CvO.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: En de CvO, de commissie van overleg, is vlak vóór acht uur ontbonden.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er is op de CvO gevraagd of er radioactieve stoffen aan boord waren.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Eerst heeft u met de heer Goudsblom naar de papieren gekeken en daarna met personen in de CvO.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: New York-Tel Aviv, de NOTOC, is op dat moment niet beschikbaar.

De heer **Van Neutegem**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft zelf geen conclusies getrokken, op de CvO, over de gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen zijn vermeld in algemene codes.

De heer **Van Neutegem**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Er is niet gesproken over andere gevaarlijke stoffen?

De heer **Van Neutegem**: Er is niet gesproken over andere gevaarlijke stoffen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Dan is daarmee een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Van Neutegem uit te geleiden.

Sluiting 11.12 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 43

Woensdag 17 februari 1999



De heer K.E. Beumkes

K.E. Beumkes
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 11.15 uur

Verhoord wordt de heer K.E. Beumkes

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De voorzitter: Ik heropen de vergadering van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer K.E. Beumkes, geboren op 31 januari 1964 te Amstelveen.

Mijnheer Beumkes, wilt u gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer Beumkes: Dat beloof ik.

De voorzitter: Mijnheer Beumkes, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegtuigramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Zou u de commissie kunnen zeggen wat uw functie was ten tijde van de ramp?

De heer Beumkes: Ik was medewerker van het bureau Vooronderzoek ongevallen en incidenten.

De voorzitter: Kunt u de commissie enigszins aangeven wat ik daaronder moet verstaan?

De heer Beumkes: Tegenwoordig heet die functie onderzoeker. Mijn chef was de heer Van Reijssen; dat

was het hoofd bureau vooronderzoek ongevallen en incidenten. Het plaatsvervangend hoofd was de heer Erhart en daaronder kwam ik; we hadden ook nog een secretariaats-medewerker.

De voorzitter: Bij ieder ongeval dat zich voordoet in de luchtvaart, daar wordt u, als commissie, bij elkaar geroepen om een onderzoek te starten?

De heer Beumkes: Dat is correct.

De voorzitter: Door wie werd u op 4 oktober opgeroepen om bij het bureau vooronderzoek in Hoofddorp te verschijnen?

De heer Beumkes: Ik kan mij herinneren dat ik werd opgepiept en dat is waarschijnlijk via de luchtvaartpolitie gegaan. Die heeft een alarmlijst; daar staan onze nummers op. Ik werd opgepiept en dat vond ik vreemd. Normaal bellen zij ons thuis op; ik was thuis, in Hoofddorp. Ik heb telefonisch contact gehad met de luchtvaartpolitie en daar vernam ik van dit tragische ongeval. Ik heb toen direct de heer Erhart gebeld – die woonde ook in Hoofddorp – en van hem vernam ik dat de heer Van Reijssen, de heer Erhart en ik naar het kantoor in Hoofddorp moesten gaan.

De voorzitter: U zegt dat het wat vreemd was, dat u via de pieper werd opgeroepen, omdat u gewoon thuis was en ook telefonisch bereikbaar was. Heeft u zich achteraf afgevraagd hoe dat nu kwam?

De heer Beumkes: Ja, ik heb dat ook direct eigenlijk gevraagd. Ik zei, enigszins verbouwereerd: waarom piepen jullie mij op, want ik ben

gewoon thuis. De normale procedure is, dat ze thuis bellen. En toen zeiden ze: nou, een groot ongeval; een El Al-toestel in Amsterdam verongelukt; we hebben het erg druk; we hebben alle mensen opgepiept – vandaar.

De voorzitter: Mijnheer Beumkes, hoe laat was u bij het BVO en tot hoe laat bent u daar gebleven?

De heer Beumkes: In mijn herinnering ben ik tussen zeven uur en half acht op het bureau aangekomen – ik denk eerder rond zeven uur dan half acht. Ik ben gebleven op het bureau, totdat de heer Erhart eigenlijk die volgende ochtend, om drie uur 's ochtends, weer terugkwam. We hebben daarna gezamenlijk het bureau gesloten en zijn naar huis gegaan.

De voorzitter: Wie waren er nog meer, toen u daar binnenkwam, in Hoofddorp?

De heer Beumkes: Ik was de eerste die het kantoor opende. Dat weet ik nog goed, want de beveiliging zat op het gebouw en die moest ik eraf halen; dat had ik nog nooit eerder gedaan.

De voorzitter: Als we even kijken naar de hiërarchie, de verhoudingen tussen u, de heer Erhart en de heer Van Reijssen: hoe moet ik die schetsen? Wie is de hoogste?

De heer Beumkes: De heer Van Reijssen was het hoofd bureau vooronderzoek ongevallen. Ik zei zonet ook "incidenten", maar dat "incidenten" kwam er pas later bij, toen de Luchtvaartongevallenwet van kracht was. Toen was het nog HBVO.

En het plaatsvervangend hoofd was de heer Erhart.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Beumkes, van wie kreeg u opdrachten op die avond?

De heer **Beumkes**: Ik weet niet meer van wie ik de opdrachten heb gekregen. Het gaat altijd in gezamenlijk overleg. Ik heb in ieder geval twee opdrachten gekregen, waarvan ik er mij eentje goed kon herinneren; de andere heb ik, via reconstructie, vernomen van de heer Erhart.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u zich de opdracht van de heer Erhart herinneren, namelijk dat hij u vroeg om de lijst met gevaarlijke stoffen op te vragen?

De heer **Beumkes**: Nogmaals, ik weet niet zo zeker of dat de heer Erhart is geweest. Het kan ook zijn dat de heer Van Reijssen het heeft gevraagd of dat ze het alle twee hebben gevraagd. Maar dat doet er verder niet toe. Ik kan mij heel goed herinneren de opdracht die is gegeven om te voldoen aan de richtlijnen van Annex 13, het inlichten van buitenlandse collega's. De opdracht die ik mij niet goed kon herinneren, was het veiligstellen van de vrachtdocumentatie. U noemt specifiek de gevaarlijke-ladinglijst; daar is mij niet van bekend dat het op dat moment zo specifiek gezegd is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Erhart heeft verklaard dat u de opdracht kreeg de lijst van gevaarlijke stoffen van El Al te pakken te krijgen. Heeft u dat wel gedaan?

De heer **Beumkes**: Ik heb de vrachtdocumentatie opgevraagd bij El Al. Dat heb ik later, via de transcripts die bij de LVB vrijkwamen, zo kunnen reconstrueren. Maar nogmaals, u zegt weer "de gevaarlijke lading": dat is een detail waarvan ik me niet kan herinneren dat de heer Erhart mij dat zo heeft opgegeven. Daar heb ik het ook met de heer Erhart nog over gehad en ook hij is daar niet zeker van.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed, hij heeft verklaard dat hij u die opdracht gegeven heeft. U heeft gezegd dat u uit de transcripts heeft gelezen, dat u daar naar gevraagd heeft. U heeft dus een telefoongesprek gevoerd. Weet u met

wie u dat telefoongesprek gevoerd heeft om te vragen naar de vrachtpapieren, waar dan ook de gevaarlijke lading in zou staan?

De heer **Beumkes**: Ik heb bij het derde telefoontje... dat was rond half negen die avond; toen waren de heren Erhart en Van Reijssen inmiddels al vertrokken naar de Bijlmer. Toen heb ik een telefoontje gepleegd, het derde telefoontje, met de LVB. Eigenlijk belde ik met een ander doel op en toen vernam ik dat daar... in het transcript staat, geloof ik, een El Al security...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Met welk doel belde u naar de LVB?

De heer **Beumkes**: Mijn voorlaatste telefoontje was om kwart voor acht en daarbij hadden ze aangegeven dat zij al bezig waren met het beluisteren van de, zoals dat populair wordt genoemd, de torentapes, de gesprekken tussen de verkeersleiders en het vliegtuig. Ik heb om half negen weer gebeld, in de zin van: hebben jullie dat inmiddels gereed, want dan kan ik het doorgeven aan mijn Israëlische collega, dan wel mijn Amerikaanse collega, in de notification. Toen kwam ik bij toeval... ik geloof dat de heer Polman zei: er is hier iemand van El Al, en zo is dat balletje verder gaan rollen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft niet gevraagd naar de heer Weinstein?

De heer **Beumkes**: Ja, naar ik heb gelezen in het transcript, heb ik daar naar gevraagd, want ik was op zoek naar hem. Kennelijk was ik er op dat moment al van op de hoogte dat de heer Weinstein de stationmanager was. Voor mij was hij op dat moment een volslagen vreemde.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U kreeg mijnheer Ilony aan de telefoon en die gaf u het nummer van de heer Weinstein. Heeft u mijnheer Weinstein nu wel gebeld?

De heer **Beumkes**: Ik kan mij dat niet herinneren, maar het is logisch te veronderstellen dat ik hem heb gebeld. Het kan natuurlijk zijn dat El Al... Een van de getuigen hier vóór mij zei al dat het vreselijk druk was met telefoontjes en het kan zijn dat het moeilijk was er doorheen te komen. Maar gevoeglijk kan ik

aannemen dat ik daar zeker pogingen toe gedaan heb en dat het waarschijnlijk ook wel gelukt is. Ik zal dat uitleggen...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kort.

De heer **Beumkes**: Ja, heel kort. De procedure bij het in beslag nemen van een wrak of documenten of iets dergelijks, is dat je belt met de hoogst verantwoordelijke – in dit geval was dat voor mij de stationmanager van El Al – en hem zegt dat de vrachtdocumentatie door ons in beslag is genomen en dat deze dan later wordt opgehaald door iemand.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Aan wie heeft u de opdracht gegeven om die vrachtdocumentatie op te halen?

De heer **Beumkes**: Ik heb aan de heer De Rooij, die om half negen bij ons op kantoor kwam, verzocht of hij daar zorg voor kon dragen. De Rijkspolitie, dienst luchtvaart, had een enorm netwerk en ik was alleen met hem op het kantoor. Ik kon dat dus niet zelf doen; dan zou het communicatiecentrum alleen door hem zijn bemand.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft de heer De Rooij de vrachtpapieren opgehaald?

De heer **Beumkes**: Hij heeft het niet zelf gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft hij weer aan iemand anders opdracht gegeven?

De heer **Beumkes**: Hij heeft gebeld naar, wat hij mij vertelde, het coördinatiecentrum van Schiphol, van de rijkspolitie dienst luchtvaart. Daar is het verzoek neergelegd en daar is actie op ondernomen. Het effect van dat verzoek is ook weer gelogd in hetzelfde boek, naar ik heb vernomen. Om vijf voor twaalf zijn de documenten door de heer Nix bij het coördinatiecentrum Schiphol binnengebracht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Om vijf voor twaalf heeft de heer Nix de papieren gebracht?

De heer **Beumkes**: Niet bij Hoofddorp, maar bij het coördinatiecentrum Schiphol. De heer Damveld

heeft in zijn verhoor gezegd dat hij dit gescand heeft samen met de heer Bloemen. Daarna heeft hij het naar BVOI gestuurd. Dat is ongeveer een half uurtje rijden. Ik verwacht dat wij rond half een de documenten binnen hebben gekregen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Om half een kreeg u de papieren binnen.

De heer Beumkes: Dat is een schatting.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Herinnert u zich dit of hebt u dit allemaal nagelezen?

De heer Beumkes: Ik kan mij dat niet heel duidelijk voor de geest halen. Ik heb het moeten reconstrueren aan de hand van alle gegevens van andere mensen en het resultaat van mijn handelingen dat die documenten uiteindelijk bij BVOI kwamen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ze zijn om half een binnengekomen. Heeft u de vrachtdocumenten bekeken?

De heer Beumkes: Neen. De heer De Rooij heeft ze van zijn collega aangenomen. Van hem heb ik vernomen dat ze gearriveerd waren. Ik heb zelf geen enkele kennis op het gebied van vrachtdocumentatie, toen zeker niet maar nu iets meer. Ik weet niet of de heer De Rooij daar kennis van had. Die documenten heb ik in een brandwerende kast die bij ons op kantoor stond gedaan.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer De Rooij heeft wel de papieren bekeken?

De heer Beumkes: Dat zult u de heer De Rooij moeten vragen. Ik weet dat niet zeker.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u van iemand anders bericht gekregen dat er gevaarlijke stoffen in het vliegtuig zaten?

De heer Beumkes: Neen, ik heb daar geen enkel bericht van ontvangen, die avond.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt verschillende telefoontjes gepleegd met de LVB. De LVB was ervan overtuigd dat er gevaarlijke

stoffen en explosieven aan boord waren. Hebben ze dat aan u gemeld?

De heer Beumkes: Neen, dat hebt u ook in de transcripts kunnen nalezen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt er zelf ook niet naar gevraagd.

De heer Beumkes: Neen, ik heb in een van de gesprekken gezegd dat ik op zoek was naar de papieren. Dat is de enige aanwijzing.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Waarom hebt u er niet naar gevraagd?

De heer Beumkes: Het is niet gebruikelijk dat ik de LVB vraag om de vrachtdocumentatie.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U probeerde ook de heer Weinstein te bellen en u hebt hem waarschijnlijk aan de lijn gekregen. U hebt er niet naar gevraagd. Waarom stel ik deze vraag? Er waren collega's van u op de ramp. Als er gevaarlijke stoffen aan boord waren geweest, dan was het voor uw collega's belangrijk om dat te weten. U hebt het dus niet nagevraagd?

De heer Beumkes: Neen, nogmaals: de kennis die ik nu heb, was niet de kennis die ik toen had, het was overigens noch de kennis die de heer Erhart had.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wat bedoelt u met "de kennis die de heer Erhart had"?

De heer Beumkes: Hij heeft specifiek, volgens mij, alleen naar de vrachtdocumentatie gevraagd en niet zozeer naar de gevaarlijke lading.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Erhart is hier geweest en hij heeft stellig beweerd dat hij daar wel verstand van had.

De heer Beumkes: Dat klopt, maar gisteren heb ik een gesprek met hem gevoerd en ik heb, samen met hem, kunnen reconstrueren waarom hij dat heeft gezegd. En dat berust op een misverstand.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wat de heer Erhart hier heeft verklaard, in deze zaal, berust op een misverstand?

De heer Beumkes: Misschien is "misverstand" een zwaar woord. Het punt is, en dat is een lastig verhaal... Ik neem nu een grote stap naar het jaar 1993.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u in het kort vertellen wat het misverstand is?

De heer Beumkes: In het jaar 1993 heb ik op verzoek van de Raad voor de Luchtvaart aan de heer Van der Maat gevraagd of er een rapport kon worden gemaakt van zijn bevindingen van 5 oktober, de dag na het ongeval. Hij was ingezet door de RLD om de notoc te bekijken. In het rapport heeft hij, ik meen in de inleiding, gezet dat hij op 4 oktober die avond telefonisch contact heeft gehad met een RLD-functionaris. Naar het nu blijkt is dat helemaal geen RLD-functionaris geweest. En wij hebben, de heer Erhart en ik en met mij nog vele anderen, omdat dit een jaar na dato was en wij ons dat absoluut niet meer voor de geest konden halen, altijd aangenomen – want hij kon de documenten alleen maar via vliegzaam van mij krijgen – dat ik ze waarschijnlijk gegeven heb. Maar dat blijkt dus helemaal niet het geval te zijn. Op basis daarvan, omdat hij in het rapport over de gevaarlijke lading spreekt, is bij de heer Erhart het idee ontstaan dat hij daar ook specifiek naar gevraagd heeft. En dat is dus in mijn beleving niet het geval. Ik heb specifiek om de vrachtdocumentatie gevraagd en die heb ik binnengekregen om half een.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het is duidelijk. Dit betekent dat in het openbare verhoor van de heer Erhart een misverstand zit. Het zou fantastisch zijn als de heer Erhart ons dat schriftelijk zou mededelen in plaats van dat wij dit van u moeten horen.

De heer Beumkes: Ik heb het gisteren met hem kunnen reconstrueren. Iedere dag komen hier nieuwe feiten, nieuwe getallen en nieuwe dingen van logboeken op tafel. En dan gaat het ineens leven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Om ongeveer half een zijn op uw kantoor de papieren binnengekomen. De heer De Rooij heeft ze gezien en in een map opgeborgen.

De heer **Beumkes**: De heer De Rooij heeft ze in ontvangst genomen. Ik weet niet of hij er ook echt naar gekeken heeft.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U kunt zich niet herinneren of er naar de papieren gekeken is. Hij heeft ze gewoon opgeborgen of in ontvangst genomen.

De heer **Beumkes**: Dat heeft hij samen met mij moeten doen. Hij heeft geen sleutel van die kast.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dank u wel. Ik ben blij dat u zich nu toch een heleboel kan herinneren.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting van uw openbare verhoor. U bent via de luchtvaartpolitie opgepiept.

De heer **Beumkes**: Ja.

De **voorzitter**: U hebt direct de heer Erhart gebeld. De heren Erhart, Van Reijssen en de heer Beumkes moesten naar Hoofddorp gaan.

De heer **Beumkes**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Tussen zeven en half acht bent u op het bureau aangekomen en u was als eerste aanwezig.

De heer **Beumkes**: Dat is juist.

De **voorzitter**: U kunt zich nog goed herinneren dat u de opdracht had om internationale contacten te informeren.

De heer **Beumkes**: Correct.

De **voorzitter**: U kunt zich niet goed herinneren dat er een opdracht was over de gevaarlijke stoffenlijst.

De heer **Beumkes**: Correct.

De **voorzitter**: Die is wel te reconstrueren aan de hand van het transcript van de LVB dat men bij de vrachtdocumentatie bij El Al wilde opvragen.

De heer **Beumkes**: Indirect.

De **voorzitter**: U kunt zich niet het telefoontje herinneren met de heer Weinstein om ongeveer half negen waarbij de heer De Rooij gevraagd zou zijn de vrachtdocumentatie op te halen?

De heer **Beumkes**: Het telefoontje met de heer Weinstein kan ik mij niet specifiek herinneren.

De **voorzitter**: Op het eind van de avond zijn de papieren in de brandkast gegaan.

De heer **Beumkes**: Dat kunt u aannemen.

De **voorzitter**: U kunt zich alles wat u verklaard hebt slechts herinneren op basis van reconstructie van vrij recente gegevens.

De heer **Beumkes**: Voor het grote deel wel, ja.

De **voorzitter**: In feite hebt u, en niemand van de RLD, de lading zo snel mogelijk opgevraagd.

De heer **Beumkes**: Ik kan alleen voor mijzelf spreken.

De **voorzitter**: Dan vraag ik het specifiek voor u.

De heer **Beumkes**: Correct, dat is voor mijzelf correct.

De **voorzitter**: Dan is hiermede een einde gekomen aan het openbare verhoor. Ik verzoek de heer griffier de heer Beumkes uit te geleiden.

Sluiting 11.37 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 44

Woensdag 17 februari 1999



De heer R. Visser

R. Visser
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 11.40 uur

Verhoord wordt de heer R. Visser

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer R. Visser, geboren op 13 maart 1956 te Amsterdam. Ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Visser**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de ramp met het vliegtuig op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Ik geef het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Hoe werd u op de avond van 4 oktober geïnformeerd dat de EI Al-Boeing in de Bijlmer was gecrasht.

De heer **Visser**: Ik werd op een gegeven moment gebeld door mijn moeder die mij erop attent maakte dat er een vliegtuigongeval had plaatsgevonden in de buurt van Weesp. Ik heb toen de tv aangezet en aanschouwde die verschrikkelijke beelden. Dat was het moment waarop ik op de hoogte raakte van het ongeval.

De heer **Van den Doel**: En wat zijn toen de acties geweest die u vervolgens gepleegd hebt?

De heer **Visser**: Ik heb vervolgens mijn collega-bureauhoofd de heer Bruno Klaare gebeld en met hem de verschrikkelijke beelden doorgenomen.

De heer **Van den Doel**: Misschien kunt u nog aanduiden wat uw functie was op de avond van de ramp.

De heer **Visser**: Ik was op dat moment hoofd van het bureau vliegtechnische zaken, een onderdeel van de afdeling vliegzaam bij de directie luchtvaartinspectie in Hoofddorp.

De heer **Van den Doel**: En u hebt toen gebeld?

De heer **Visser**: Met de heer Klaare, hij was bureauhoofd van het bureau toezicht vluchtuitvoering. Ik heb de beelden doorgesproken en wij hebben samen nog even doorgesproken wat te doen op dat moment. De conclusie was, zoals wij dat van tevoren wel wisten: wachten en beschikbaar zijn voor BVOI in het kader van het beantwoorden van vragen in verband met het vooronderzoek.

De heer **Van den Doel**: U zegt: wachten. U hebt geen contact opgenomen met BVOI met de vraag of uw inbreng die avond noodzakelijk was?

De heer **Visser**: Neen, we hebben geen contact opgenomen. Op dat moment niet.

De heer **Van den Doel**: Wat zou normaal uw taak zijn bij een ongeval.

Wat is dan uw bijdrage aan dat proces?

De heer **Visser**: Geen enkele, anders dan in het kader van het vooronderzoek het beschikbaar stellen van een bepaalde soort van expertise. En dat is alles.

De heer **Van den Doel**: U hebt in het voorgesprek gezegd: het napluizen of de gevaarlijke lading een relatie had met de oorzaken die hebben geleid tot de ramp. Dat was onze taak.

De heer **Visser**: Dat is inderdaad een taak. Op maandagochtend is mij gevraagd daarnaar te kijken.

De heer **Van den Doel**: En waarom niet op zondagavond?

De heer **Visser**: Dat heeft klaarblijkelijk het BVOI niet noodzakelijk geacht.

De heer **Van den Doel**: Het had in de reden gelegen dat, als men iets over de relatie wilde weten tussen lading en ongeval, men uw expertise op zondagavond al had kunnen vragen.

De heer **Visser**: Als het noodzakelijk was om over dat fenomeen zo kort na het ongeval helderheid te krijgen, ja. Ik kan mij voorstellen dat het in het kader van een onderzoek dat een iets langere looptijd heeft iets minder van belang is.

De heer **Van den Doel**: De BVOI had geen deskundigheid en geen kennis op zondagavond om zelf conclusies te kunnen trekken ten aanzien van de lading en eventueel een relatie tot het ongeval.

De heer **Visser**: Klaarblijkelijk.

De heer **Van den Doel**: De commissie-Hoekstra, die onderzoek heeft gedaan naar de informatiestroom over de vrachtdocumentatie, stelt dat op die avond iemand van de afdeling vliegzaam contact heeft opgenomen met de heer Van der Maat van dangerous goods management.

De heer **Visser**: Dat ken ik.

De heer **Van den Doel**: Kunt u aan ons uitleggen wie dat geweest is?

De heer **Visser**: Het spijt mij, ik kan dat niet uitleggen. Ik weet het niet. Het is in ieder geval niemand van vliegzaam geweest, bij mijn weten en ik zeker niet, die die bewuste avond direct contact opgenomen heeft met de heer Van der Maat van dangerous goods management. Dat is dus een omissie in het rapport-Hoekstra. Dat klopt niet.

De heer **Van den Doel**: Dus de conclusie die Hoekstra trekt dat er contact geweest is tussen de afdeling vliegzaam en de heer Van der Maat op zondagavond rond negen uur is onjuist.

De heer **Visser**: Die is onjuist.

De heer **Van den Doel**: Zou het, als het niet iemand van de afdeling vliegzaam is geweest, dan wellicht iemand anders zijn geweest die dat gedaan zou kunnen hebben?

De heer **Visser**: Het is iemand anders geweest, want hij is daadwerkelijk gebeld. Even terugredenerend op basis van kennis die we nu hebben: de heer Van der Maat heeft een bericht doorgekregen en dat bericht bestond uit het oplezen van informatie uit de NOTOC. Er waren een paar partijen op dat moment die daadwerkelijk in het bezit waren van de bewuste NOTOC. Dat rijtje kunnen we nagaan. In ieder geval is de luchtvaartpolitie daar een van de partijen van geweest; waarschijnlijk ook mensen van de CvO en naar mijn mening ook iemand van BVOI, maar die verklaren dat zij niet gebeld hebben; die kunnen we dan elimineren.

De heer **Van den Doel**: Nu begrijp ik dat men vanuit de afdeling vliegzaam, omdat daar de expertise in verband met ziekte van iemand niet direct voor handen was, een contract had met de heer Van der Maat.

De heer **Visser**: Ik kijk er iets anders tegenaan. Mijn theorie is deze. De heer Van der Maat was, zeker op Schiphol, in het wereldje van luchtbevrachting en met name wat betreft een specifiek onderdeel, de dangerous goods, een zeer bekende persoonlijkheid. Al jaar en dag hangt bijvoorbeeld bij de LVB een lijst met telefoonnummers van personen met wie contact opgenomen wordt, als er vragen zijn over gevaarlijke stoffen. De heer Van der Maat is een van die mensen die met naam en telefoonnummer daar bekend zijn. De heer Van der Maat, in het kader van dangerous goods management, is een echte bekende op Schiphol. Het is dus helemaal niet zo verwonderlijk dat hij gebeld is, anders dan door iemand van vliegzaam.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Visser, u raakt pas betrokken vanaf maandagmorgen bij de hele vrachtdocumentatie. Ik neem aan dat er maandagmorgen, toen u arriveerde in Hoofddorp, in ieder geval ook een vergadering geweest is, waarin de stand van zaken is besproken van de avond daarvoor.

De heer **Visser**: Er zal ongetwijfeld een vergadering geweest zijn, maar daar ben ik niet bij aanwezig geweest; ik ben er ook niet voor uitgenodigd geweest.

De heer **Van den Doel**: U bent gewoon gearriveerd, naar uw bureau gegaan en er voorlopig mee aangevangen.

De heer **Visser**: Dat is correct. Ik ben 's morgens vroeg naar mijn bureau gegaan, met de intentie in ieder geval om die vragen te beantwoorden die zouden komen. Nu, die zijn ook gekomen: in de vorm van een hoeveelheid ladingspapieren, te beoordelen door ons. Ik heb in het interview met u verteld dat ik Van der Maat heb verwittigd om bij mij langs te komen om die taak uit te voeren. Ik denk dat ik dat moet herzien op dit moment, omdat de heer Van der Maat verklaart dat hij uit eigen beweging al in mijn richting was gegaan om die taak uit te voeren. Hij schijnt namelijk 's avonds al toegezegd te hebben, waarschijnlijk in dat telefoongesprek waaraan we refereren, dat hij om acht uur bij vliegzaam aanwezig zou zijn om nader te kijken naar de bewuste ladingspapieren.

De heer **Van den Doel**: Maar dat is toch heel vreemd, want u zegt net: de heer Van der Maat was een heel bekende op Schiphol en ik vermoed dat hij misschien gebeld is door iemand van de LVB of iemand van Schiphol. Maar als de heer Van der Maat tegen u nu zegt dat hij die avond afgesproken heeft, dat hij de andere morgen naar vliegzaam zou komen, dan kan er toch maar één logische conclusie zijn, namelijk dat hij met iemand van de afdeling vliegzaam heeft gesproken?

De heer **Visser**: Dat lijkt een heel logische conclusie en ik ben het helemaal met u eens dat het ook zo zou hebben kunnen lopen, maar ik verklaar u nogmaals: ik heb die afspraak met de heer Van der Maat niet gemaakt, want ik heb hem die avond niet gesproken. Tot op heden heb ik van niemand van vliegzaam vernomen of kunnen vernemen, dat iemand anders dan ik met hem contact zou hebben opgenomen. Ik ga ervan uit dat niemand van vliegzaam dat geweest is.

De heer **Van den Doel**: De heer Van der Maat heeft in ieder geval tegen u gezegd dat hij al afgesproken had op zondagavond, dat hij die maandagochtend naar Hoofddorp zou komen.

De heer **Visser**: Dat heb ik later van de heer Van der Maat vernomen; dat is correct.

De heer **Van den Doel**: Als u teruggaat in uw eigen herinnering, dan zegt u: het zou best kunnen dat hij spontaan daar is binnengekomen? Of zegt u: nee, ik heb hem toch gebeld en gevraagd om naar Hoofddorp te komen?

De heer **Visser**: Volgens mij was hij er al. Met de kennis die ik nu heb, moet ik zeggen dat hij er waarschijnlijk al was. Maar ik weet het niet zeker; ik heb daar weinig herinneringen van.

De heer **Van den Doel**: Nog even teruggaand naar die maandagochtend: u komt aan in Hoofddorp, u gaat op uw kantoor achter uw bureau zitten en op een gegeven moment komt iemand binnen, zo neem ik aan, met de vrachtdocumentatie?

De heer **Visser**: Ook dat is een stukje dat in mijn herinnering een beetje vaag is. Eén ding weet ik zeker: er

waren vroeg in de ochtend vracht-documenten bij mij, op mijn bureau, ter beoordeling. Of die nu door de heer Cas Beumkes mij persoonlijk ter hand zijn gesteld, dat kan ik me niet zo goed meer herinneren – eigenlijk kan ik het me niet herinneren. Ik zie dat wel voor mij, maar hij is wel vaker langs geweest; dat kan dus in de tijd ook wel een andere plek gehad hebben. Maar, in ieder geval, de documenten waren er en de heer Van der Maat heeft, samen met een andere collega, de heer Van Stappen, deze documenten beoordeeld.

De heer Van den Doel: Hoe laat was u overigens aanwezig op het kantoor in Hoofddorp, die maandagochtend?

De heer Visser: Vroeg. Ik woonde in Den Haag en voor mijn doen was het vroeg. Ik denk dat ik om een uur of acht op kantoor ben gekomen, om en bij.

De heer Van den Doel: U was om een uur of acht aanwezig. Toen was de heer Van der Maat er nog niet?

De heer Visser: Dat weet ik niet meer zeker. Het kan heel goed zijn dat hij er wel was op dat moment.

De heer Van den Doel: En de vrachtpapieren lagen toen al op uw bureau?

De heer Visser: Die lagen óf al op mijn bureau, óf werden heel kort daarna aan mij ter beschikking gesteld door de heer Beumkes; dat zit in ieder geval in mijn hoofd.

De heer Van den Doel: Toen was het de bedoeling dat u en de heer Van der Maat de vrachtpapieren zouden bekijken. Met welk doel?

De heer Visser: Ik wil eventjes specificeren dat op dat moment mijn kennis met betrekking tot dangerous goods, laat staan het interpreteren van ladingspapieren... Ik had bij wijze van spreken nooit eerder in mijn leven een ladingspapier gezien. Het interpreteren van die ladingspapieren zou dus voor mij in ieder geval een onmogelijkheid geweest zijn; vandaar ook dat we de heer Van der Maat toentertijd op contractbasis hebben ingehuurd. De heer Van der Maat heeft, samen met de heer Van Stappen, deze papieren bekeken en geanalyseerd.

De heer Van den Doel: Was de opdracht aan de heer Van der Maat? Waarom moest hij, met welk doel, deze papieren bekijken?

De heer Visser: Wat mij bij staat, is de opdracht: kijk naar de gevaarlijke lading, wat heeft er nu in gezeten? Dat hebben we dan – dat kan ik mij nog wel herinneren – met name gespecificeerd in de richting van een explosieve, een radioactieve en een zwaar giftige lading. Dat zijn drie dingen die mij nog bij staan.

De heer Van den Doel: Was daarbij met name het doel om te kijken of hier gevaren bij zaten voor de volksgezondheid, voor de hulpverleners, of had dit een ander doel?

De heer Visser: Dat is een heel goede vraag. Bij mijn weten – dat staat nog steeds helder in mijn hoofd – was dat niet anders dan in het kader van het vooronderzoek, om daar een compleet verhaal van op papier te krijgen.

De heer Van den Doel: Het doel was in feite, zoals ik eerder geciteerd heb uit het voorgesprek, het napluizen of de gevaarlijke lading een relatie zou kunnen hebben met de oorzaak van het ongeval?

De heer Visser: Dat is helemaal correct.

De heer Van den Doel: Er was dus geen enkele opdracht of verzoek aan de heer Van der Maat om te kijken of die lading ook risico's, gevolgen, consequenties kon hebben voor de volksgezondheid?

De heer Visser: De relatie tussen rampenbestrijding en de activiteiten op maandagochtend lag er in mijn belevenis helemaal niet.

De heer Van den Doel: Weet u nog, mijnheer Visser, welke vracht-documenten u die maandagmorgen hebt aangetroffen: waar bestonden die uit?

De heer Visser: Dat is een probleem, in de eerste plaats omdat ik op dat moment persoonlijk zeer weinig kennis had omtrent vracht-documenten, hoe ze eruit zien en wat de inhoud ervan is. Ik heb wel een notitie geschreven op de 5e, die u ook in uw bezit heeft en waarin ik aangeef welke documenten de basis hebben

gevormd voor die beoordeling. Dat kan ik even voorlezen...

De heer Van den Doel: Nee, wij hebben dat overzicht ook. Maar dat is op basis van reconstructie, zo neem ik aan.

De heer Visser: Dit document is geschreven op de 5e, door mij, op basis van de analyse van de heer Van der Maat en de heer Van Stappen.

De heer Van den Doel: Over dat document komen we zo dadelijk nog te spreken. Als ik kijk naar de commissie-Hoekstra, dan staat daar een opsomming van wat er beschikbaar was. Maar, nogmaals, dat is een stukje reconstructie achteraf. U kunt niet bevestigen welke papieren in ieder geval die maandagmorgen aanwezig waren.

De heer Visser: Nee.

De heer Van den Doel: Ik begrijp dus goed dat door gebrek aan expertise, aan kennis binnen de afdeling vliegzaam, men zich volledig heeft gebaseerd op het oordeel van de heer Van der Maat.

De heer Visser: Dat is correct – en dat van de heer Van Stappen.

De heer Van den Doel: Wat was zijn specifieke deskundigheid?

De heer Visser: De heer Van Stappen was een medewerker van het bureau vliegtechnische zaken, die in het verleden een aantal jaren als een soort back-up van de heer Van Es – dat was de zieke medewerker – gefungeerd en gefunctioneerd heeft en daardoor een bepaalde hoeveelheid ervaring had opgebouwd op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen. In vergelijking met de ervaring van de heer Van der Maat was dat echter een beperkte ervaring.

De heer Van den Doel: Het doel, althans wat u voor ogen had, ook gezien uw opdracht, was dat de heer Van der Maat zou kijken of er een relatie zou kunnen zijn tussen de gevaarlijke stoffen aan boord en eventueel de oorzaak van het ongeval?

De heer Visser: Ja.

De heer Van den Doel: Nu heeft u op basis van de conclusies van de

heer Van der Maat een notitie geschreven aan de heer Klaare.

De heer **Visser**: Dat is correct.

De heer **Van den Doel**: In die notitie staat precies op wat voor luchtvrachtdocumenten u zich gebaseerd heeft. Ik citeer een tweetal passages. Daar staat: uit de beschikbare gegevens blijkt dat er geen radioactieve en/of explosieve stoffen tot de lading behoorden. Dat was één conclusie die die maandagochtend getrokken is. De tweede conclusie die getrokken is, luidt: ondanks de tijdens de crash opgetreden brand en de hoeveelheid bluswater die tijdens de bluswerkzaamheden over de plaats van het ongeluk is gespoten, dient men mijns inziens – dat bent u – toch bij de latere opruimactiviteiten de nodige voorzichtigheid te betrachten ten aanzien van het mogelijk voorkomen van resten giftige stoffen en/of hiermee verontreinigde grond of bluswater. Die conclusie heeft dus niet direct te maken met een relatie tussen gevaarlijke stoffen en het ongeval, maar heeft direct te maken met eventuele consequenties voor de rampenbestrijding en de bergingswerkzaamheden.

De heer **Visser**: Met name de bergingswerkzaamheden.

De heer **Van den Doel**: Wat is er met die conclusie gedaan?

De heer **Visser**: Ik heb nog niet zo lang geleden – ik schat een maand of twee, drie geleden – met de heer Klaare nog eens gepraat over die eerste dagen na de ramp. Ik heb hem ook gevraagd: wat is er eigenlijk met die informatie die op die maandagochtend is verzameld, gedaan? Hebben we daar nog wat van? Nu, daar kwamen twee dingen uit. In de eerste plaats kwam dit memootje naar voren, want dat had de heer Klaare nog in zijn archief; ik had dat helemaal niet meer. Ten tweede verklaarde hij mij dat daar inderdaad ook over gepraat is. Dat is het enige wat ik weet.

De heer **Van den Doel**: Met wie?

De heer **Visser**: Ik zou het niet weten. Ik neem aan – maar dat is wijsheid achteraf – dat dit bij de befaamde dagelijkse bijeenkomsten binnen het team van vooronderzoekers is

geweest, maar ik weet het absoluut niet zeker.

De heer **Van den Doel**: We mogen er dus van uitgaan dat de notitie die u voor de heer Klaare geschreven heeft, ter beschikking is gesteld aan het bureau vooronderzoek en aan de vooronderzoeker de heer Wolleswinkel die het onderzoek leidde.

De heer **Visser**: Ja, een kleine kanttekening. Deze notitie is niet ten behoeve van de heer Klaare geschreven, maar ten behoeve van BVOI. Er waren op dat moment afspraken om de informatievoorziening van en naar BVOI te kanaliseren. Per afdeling zou een bepaald aanspreekpunt aangewezen worden. De heer Klaare was dat voor de afdeling vliegzaamheden. Vandaar dat deze memo gericht is aan de heer Klaare, wat formeel natuurlijk niet helemaal juist is.

De heer **Van den Doel**: U vindt het logisch dat in ieder geval BVOI deze notitie gehad heeft en dus had kunnen lezen wat uw advies was ten aanzien van de bergingswerkzaamheden...

De heer **Visser**: Overigens moet ik er wel aan toevoegen dat dit mijn persoonlijke noot was die eraan toegevoegd was. Ik was op dat moment zeker geen specialist om dat eigenlijk te kunnen neerschrijven. Het was meer een gevoel van: laat ik het voor de zekerheid, voor mijzelf, er nog maar eens even bij schrijven.

De heer **Van den Doel**: Maar ik neem aan dat u het gebaseerd heeft op de informatie die de heer Van der Maat u had verstrekt.

De heer **Visser**: Min of meer, maar deze specifieke opmerking is niet door de heer Van der Maat met zoveel woorden aan mij medege-deeld. Het is echt een persoonlijke noot geweest.

De heer **Van den Doel**: Een eigen interpretatie?

De heer **Visser**: Eigen interpretatie.

De heer **Van den Doel**: Dan nog een laatste citaat uit die notitie. Er staat dat ten aanzien van de lading afkomstig uit de Verenigde Staten, er op dit moment – dan hebben we het over 5 oktober – nog geen kopieën

van de bijbehorende airway bills beschikbaar zijn. U had op dat moment dus nog geen volledig inzicht in de transitvracht New York-Tel Aviv: er ontbraken nog een aantal airway bills. Met andere woorden: de conclusie die die ochtend getrokken is, was een voorlopige, omdat nog een aantal airway bills ontbraken. Kunt u ons zeggen wat de vervolgactie is geweest om die airway bills onmiddellijk alsnog ter beschikking te krijgen?

De heer **Visser**: Mag ik, als u mij dit toestaat, één opmerking daarvoor plaatsen. Met dangerous goods bedoel ik de goederen die vallen binnen de ICAO-definitie als zodanig. Het beoordelen of die dangerous goods al of niet aan boord zijn geweest, doen we op basis van de NOTOC, zo heb ik inmiddels geleerd. Die bewuste documenten waren op dat moment aanwezig. Het feit dat ik op een gegeven moment zeg, met naam en toenaam, dat er een aantal vrachtdocumenten ontbreken, met name die airway bills, heeft te maken met wat ik in het voorgesprek een stukje fijnlijperij noemde, namelijk om te kijken of er ook dangerous goods in de zogenaamde accepted quantities in de general cargo verborgen zouden kunnen zitten. Dat was de reden waarom dat wordt opgevoerd in de memo en waarom ik vervolgens getracht heb om die documenten alsnog boven water te krijgen.

Ik heb op een gegeven moment – in de tijd is mij dat niet helemaal helder, maar dat zal ongetwijfeld maandag geweest zijn – gevraagd: hoe kan ik nu aan die resterende documenten komen? Er is me toen op een gegeven moment een contactpersoon bekendgemaakt; de naam van de heer Sieckler zit nog steeds in mijn hoofd, maar ik ben er nog steeds niet achter of dat de desbetreffende persoon geweest is. In ieder geval is het mij via die contactpersoon mogelijk gemaakt om, ik meen de dag erop, op dinsdag, de resterende documenten op te halen en die heb ik zelf opgehaald.

De heer **Van den Doel**: U hebt zelf de resterende documenten opgehaald en toen hebt u weer de heer Van der Maat hierover geraadpleegd. Of hebt u zelf conclusies getrokken?

De heer **Visser**: Ik heb dat zeker niet zelf gedaan. Nogmaals, ik had de tweede dag na het ongeval nog steeds geen expertise op het gebied van het beoordelen van vrachtdocumenten. Ik ga ervan uit dat de heer Van der Maat het gedaan heeft, maar ik weet dat niet zeker. In ieder geval heeft de heer Verstappen het gedaan met of zonder de heer Van der Maat.

De heer **Van den Doel**: En kwamen er nog andere conclusies uit dan die maandagochtend?

De heer **Visser**: Ik kan mij niet herinneren dat daar bijzonderheden uitgekomen zijn. Ik kan me ook niet herinneren dat ik daar iets van op papier heb gezet. Ik heb het althans niet terug kunnen vinden. Op basis van informatie die ik later ben tegengekomen hebben we waarschijnlijk helemaal niets gevonden, ik doel op die accepted quantities of dangerous goods. We hebben het dan over bijvoorbeeld rookmelders met een heel klein licht radioactief elementje. EI Al heeft in de IATA-instructions een afwijkende regel gesteld dat EI Al zulke accepted quantities niet accepteert in zijn of haar lading. Dus, het is mogelijk dat wij op dat moment over die informatie beschikten en gezegd hebben: we hebben niet alle documenten maar het is wel goed zo. Er is overigens naderhand ook nooit meer naar gevraagd.

De **voorzitter**: Ik kom aan een samenvatting van dit verhoor. Op de avond van de ramp hebt u met de heer Klaare gebeld, uw hoofd, en in dit telefoongesprek is besloten te wachten tot uw expertise zou worden ingeroepen en dat is op de avond van de ramp niet gebeurd.

De heer **Visser**: U zei de heer Klaare "uw hoofd", maar hij was niet mijn hoofd. Hij was mijn collega-bureauhoofd.

De **voorzitter**: Het bureau vliegzaam heeft kennis over gevaarlijke stoffen en lading.

De heer **Visser**: Het bureau vliegzaam had op dat moment bepaalde kennis over het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, maar dat was toch een iets andere kennis dan het inhoudelijk uitleggen

en beoordelen van ladingpapieren. De heer Van der Maat had dit wel.

De **voorzitter**: De conclusie in het rapport-Hoekstra dat iemand van vliegzaam de heer Van der Maat heeft gebeld op 4 oktober is niet juist. Niemand van vliegzaam heeft hem gebeld.

De heer **Visser**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De heer Van der Maat is een bekende expert. Hij kan door ieder ander gebeld zijn.

De heer **Visser**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Op 5 oktober heeft u, samen met de heer Van der Maat, die uit eigen beweging naar aanleiding van een telefoontje op de avond van de ramp 's ochtends in Hoofddorp is gekomen, de vrachtdocumentatie doorgenomen.

De heer **Visser**: Ik heb zo-even getuigd dat dit de heer Van der Maat samen met de heer Verstappen geweest is. Ik deed niet mee aan die beoordeling omdat ik daar absoluut geen inzicht in had.

De **voorzitter**: Deze documentatie, die toen doorgenomen was, is van de heer Beumkes gekomen.

De heer **Visser**: Ik heb nog steeds in mijn gedachten het idee dat de heer Beumkes deze informatie mij heeft overhandigd.

De **voorzitter**: Het doel van het doornemen van de vrachtdocumentatie was kijken of de lading oorzaak kon zijn van de ramp.

De heer **Visser**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Geen oordeel is op dat moment geveld over de gezondheidsgevolgen.

De heer **Visser**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De conclusie in de notitie aan BVOL: geen explosieven en radioactieve stoffen aanwezig. U hebt wel een relatie gelegd tussen gevaarlijke stoffen en de berging. Er moest voorzichtigheid bij de berging in acht worden genomen.

De heer **Visser**: Dat was een persoonlijke noot.

De **voorzitter**: Dan is hiermee een einde gekomen aan het openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Visser uit te geleiden.

Sluiting 12.05 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 45

Woensdag 17 februari 1999



De heer J.A.M. Diepenbrock

J.A.M. Diepenbrock
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer J.A.M. Diepenbrock

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De voorzitter: Ik heropen de vergadering van de Enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer J.A.M. Diepenbrock, geboren op 26 augustus 1940 te Den Haag. Mijnheer Diepenbrock, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer Diepenbrock: Dat belooft ik.

De voorzitter: Mijnheer Diepenbrock, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Diepenbrock, u was voormalig duty manager op Schiphol air side. Is dat correct?

De heer Diepenbrock: Dat klopt.

De voorzitter: U had dienst op de avond van de ramp. Kunt u vertellen wat uw functie was?

De heer Diepenbrock: Op dat moment was ik air side operations manager. Dat is degene die verant-

woordelijk is voor het proces dat zich op de air side van de luchthaven Schiphol afspeelt, zijnde de platformen en het landingsterrein.

De voorzitter: Hoe moet ik mij dat voorstellen?

De heer Diepenbrock: U kunt zich dat zo voorstellen: het proces van komen en gaan van vliegtuigen in het gebied van de air side, de platformen en het landingsterrein, wordt door air side operations bewaakt en gestuurd. Op het moment dat er ergens in dat proces een stagnatie ontstaat, is de duty manager er verantwoordelijk voor dat het proces weer op gang gebracht wordt.

De voorzitter: Op welke wijze hoorde u op 4 oktober 1992 dat er een vliegtuig in de Bijlmer gecrasht was?

De heer Diepenbrock: Op een bepaald moment ging de alarmtelefoon af. Er is een gesloten systeem van alarmering op de luchthaven. Dat is een ringsysteem van telefoons, waarbij een aantal leidinggevendende uit de continudienst gewaarschuwd kan worden bij een calamiteit of een te verwachten calamiteit. In dit geval ging de alarmtelefoon af en vertelde de verkeersleiding dat er een vliegtuig dat juist opgestegen was, problemen had en terugkwam naar de luchthaven Schiphol.

De voorzitter: Betekent een gesloten telefooncircuit dat degenen die over een dergelijk toestel beschikken, van binnenuit wel naar buiten kunnen bellen, maar dat zij van buitenaf niet gebeld kunnen worden?

De heer Diepenbrock: Ja, het is inderdaad een gesloten systeem. Alleen de aangesloten mensen kunnen daarvan gebruikmaken en horen tevens of een van de deelnemers gebruikmaakt van het systeem. Dus als de verkeersleiding de telefoonhoorn gebruikt, horen alle aangeslotenen via een luidspreker dat de verkeersleiding die alarmering doet.

De voorzitter: Welke maatregelen heeft u vervolgens genomen en wat behoort tot de standaardprocedure bij dit soort rampen?

De heer Diepenbrock: Op dat moment wist ik natuurlijk nog niet dat zich een ramp ging afspelen. Het was eigenlijk een situatie die wel vaker voorkomt als wij bericht krijgen dat een vliegtuig terugkeert naar Schiphol. Ik heb toen "paraat vliegtuig" afgeroepen. Dat betekent dat een aantal functionarissen gewaarschuwd wordt, dus dat er een aantal alarmrollen wordt afgewerkt, en dat de brandweer zich paraat stelt langs de baan waar het vliegtuig zal komen.

De voorzitter: Wat moet ik verstaan onder "alarmrollen afwerken"?

De heer Diepenbrock: Elke functionaris die een rol speelt in de alarmregeling van de luchthaven, heeft een lijst met telefoonnummers, althans zijn assistent. Die nummers worden afgebeld op het moment dat het "paraat" gemaakt is. In dit geval heeft de havendienstmedewerker een lijst met mensen die hij moet gaan bellen op het moment dat er een paraatstelling is gedaan.

De voorzitter: Ik geef het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Diepenbrock, ik zal u een aantal vragen stellen over de Commissie van Overleg die die avond bij elkaar is gekomen. Misschien kunt u eerst eens zeggen wat de Commissie van Overleg is en wanneer die bij elkaar komt.

De heer **Diepenbrock**: De Commissie van Overleg is een overlegvergadering van leidinggevenden in de continudienst op Schiphol. Op het moment dat er een calamiteit plaatsvindt of wordt verwacht, wordt een aantal leidinggevenden via de paraatstelling gewaarschuwd. Die zijn op dat moment natuurlijk aan het werk in hun eigen kantoor, maar die komen dan zo snel als mogelijk is naar het kantoor van de duty manager. Daar staat een zogenaamde CvO-tafel, waar zij ieder hun eigen plaats hebben. Het zijn zeven of acht deelnemers, afhankelijk van het soort calamiteit. Zodra de deelnemers die in zo'n geval noodzakelijk zijn bij de CvO, aanwezig zijn, opent de voorzitter de bespreking. Van daar uit worden de maatregelen genomen die nodig zijn om de calamiteit te bestrijden.

De heer **Van den Doel**: Kunt u aangeven hoe laat de CvO voor het eerst op 4 oktober 1992 bij elkaar is gekomen?

De heer **Diepenbrock**: De Commissie van Overleg is vrij snel bij elkaar gekomen. Ik weet het exacte tijdstip niet meer, maar in mijn beleving is tussen kwart voor zeven en tien voor zeven iedereen aanwezig geweest bij de CvO.

De heer **Van den Doel**: En u was voorzitter van de CvO?

De heer **Diepenbrock**: Ja, de duty manager is in principe voorzitter van de CvO. Formeel is, als de overheidsdrempel is overschreden, de vertegenwoordiger van de rijkspolitie voorzitter. In de praktijk stelt de luchthaven zich dienstbaar op als de overheidsdrempel is overschreden, maar blijft de duty manager voorzitter van het beraad.

De heer **Van den Doel**: Wat bedoelt u met "overheidsdrempel overschreden"? Kunt u dat toelichten?

De heer **Diepenbrock**: Als er een zodanige situatie is dat de overheid

zegt: nu is het een zaak waarbij wij de doorslag moeten geven, zoals bijvoorbeeld in dit geval of in het geval van een telefonische bommelding, dingen die in die sfeer liggen, dan zegt de rijkspolitie meestal meteen: nu is de overheidsdrempel overschreden. Dan hebben zij een doorslaggevende stem als het gaat om ontruiming en dergelijke.

De heer **Van den Doel**: Maar was die avond in de visie van de Dienst luchtvaart rijkspolitie de overheidsdrempel overschreden?

De heer **Diepenbrock**: Er is niet gesproken over de overheidsdrempel, omdat het eigenlijk voor de hand lag dat de overheidsdrempel was overschreden. De CvO is eigenlijk alleen bijeengeroepen om ons dienstbaar te kunnen opstellen en te kijken of de luchthaven zijn diensten ter beschikking kon stellen van de zaken die speelden, hoewel het dus een calamiteit was buiten de luchthaven.

De heer **Van den Doel**: Begrijp ik goed dat de overheidsdrempel was overschreden, maar dat het een calamiteit was buiten de luchthaven en dat u daarom de conclusie heeft getrokken dat u als voorzitter van de CvO kon optreden en de rijkspolitie die avond niet die rol heeft geclaimd?

De heer **Diepenbrock**: Dat klopt. Zij hebben in ieder geval niet hun voorzittersrol als zodanig geclaimd, maar wij hebben ons dienstbaar opgesteld.

De heer **Van den Doel**: Kunt u voor onze informatie nog eens kort toelichten wie er allemaal aanwezig waren bij die Commissie van Overleg van rond kwart voor zeven?

De heer **Diepenbrock**: Ja, het is zo dat... De herinnering aan de mensen die er zaten, is eigenlijk vrij vaag, omdat het een vaak wisselend gezelschap is. Door de gesprekken die recentelijk hebben plaatsgevonden, zijn de zaken wat verlevendigd in mijn herinnering. Ik weet in ieder geval dat van de luchthaven de terminal manager van dienst aanwezig was. Dat is de vertegenwoordiger van het proces dat zich in de terminal afspeelt: Fred Gerlach. Van verkeerszaken en toezicht was mijnheer Kortekaas aanwezig. In- en externe communicatie, de voorlichter

Ruud Wever, was aanwezig. En wij hadden nog de officier van dienst van de luchthavenbrandweer, Wim Ewoldt. Hij is niet altijd bij de CvO aanwezig, omdat de officier van dienst van de brandweer ter plaats is als zich een calamiteit op de luchthaven voordoet. Maar omdat het hier ging om een situatie die zich ver buiten de luchthaven afspeelde, is hij zo verstandig geweest om meteen naar de CvO te komen om te kijken of daar nog dingen gedaan konden worden.

De heer **Van den Doel**: Dit waren de belangrijkste functionarissen?

De heer **Diepenbrock**: Dit waren de belangrijkste functionarissen, waarbij ik nog vergeten ben te zeggen dat er van de luchtvaart- of afhandelingsmaatschappij ook altijd iemand aanwezig is, in dit geval een vertegenwoordiger van AG. Soms is er ook een vertegenwoordiger van de maatschappij bij, maar dat is niet altijd noodzakelijk. En er is uiteraard iemand van de rijkspolitie aanwezig geweest, wiens naam ik niet heb kunnen reproduceren, maar die in de stukken wordt beschreven als de heer Nix.

De heer **Van den Doel**: De rijkspolitie was in ieder geval aanwezig, maar u kent de naam niet meer. De mensen van de afhandelingsmaatschappij kent u nog wel, neem ik aan.

De heer **Diepenbrock**: Ik ken de mensen van gezicht, maar ik kan mij niet volledig herinneren of mijnheer Van Neutegem die avond aanwezig is geweest. Ik zal het zeker niet in twijfel trekken, maar ik heb daar geen duidelijke herinnering aan. Zoals ik in het voorgesprek ook zei: wij hebben steeds CvO's in wisselende samenstelling. Bij deze situatie was AG natuurlijk noodzakelijk, maar bij andere situaties komt er een andere afhandelingsmaatschappij met een andere vertegenwoordiger.

De heer **Van den Doel**: Vanmorgen hebben wij de heer Van Neutegem en de heer Goudsblom hier gehad voor een verhoor. Beiden hebben zij verklaard dat zij in die Commissie van Overleg aanwezig waren. Als u dat nog even terugroept in uw herinnering, zegt u dan: ja, nu herinner ik mij dat die twee heren er inderdaad die avond waren?

De heer **Diepenbrock**: Ik kan me nog wel herinneren dat mijnheer Van Neutegem deelnemer is geweest aan de CvO, maar niet met 100% zekerheid. Maar er hebben zeker geen twee AG-mensen deelgenomen. Het zou kunnen zijn dat de andere vertegenwoordiger van AG wel binnen is geweest en dat hij overleg heeft gehad met zijn collega. In mijn herinnering heeft er geen extra AG-man plaatsgenomen. Maar hij kan achter de tafel gestaan hebben en overleg gevoerd hebben.

De heer **Van den Doel**: Wat waren de belangrijkste agendapunten voor de Commissie van Overleg die avond?

De heer **Diepenbrock**: Er is voor een normale CvO, voor zover je daar ooit van kunt spreken, een aantal dingen waarover de vergadering moet beslissen. Maar omdat dit natuurlijk een uitzonderlijke situatie was, namelijk een grote calamiteit buiten de luchthaven, moet je min of meer improviseren om te bezien wat je aan ondersteuning kunt doen. Er is dus geen vaste agenda van onderwerpen die daar aan de orde moeten komen.

De heer **Van den Doel**: Maar ik neem aan dat er gesproken is over de lading van het vliegtuig, en dat u dat graag wilde weten.

De heer **Diepenbrock**: Over de lading van het vliegtuig heb ik op zichzelf geen vragen gesteld. Bij een Commissie van Overleg bij een calamiteit op de luchthaven is het heel erg belangrijk hoeveel personen aan boord van het vliegtuig zijn.

De heer **Van den Doel**: U wist dat het in dit geval om een vrachtvliegtuig ging.

De heer **Diepenbrock**: Ja, en in dit geval was al vrij snel zeker dat het een vrachtvliegtuig was en was het aantal personen aan boord voor ons niet zo essentieel meer. Maar dat is bij een calamiteit op de luchthaven wel heel belangrijk. Ik kan mij niet precies herinneren of er is gezegd: drie plus één, zoals dat gezegd wordt in het jargon, maar er was in elk geval een klein aantal personen aan boord en het was geen jumbo met passagiers.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat u zich nog wel kunt herinneren

dat die avond ook is gesproken over de lading en een eventuele aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.

De heer **Diepenbrock**: Ja. Het lastige is dat je moet proberen, dit uit je geheugen op te diepen. In mijn herinnering is het zo dat er vrij snel na het compleet zijn van de CvO, door de medewerker van AG gezegd is: er zijn geen "dangerous goods" aan boord. Hij deed dit niet desgevraagd, want ik heb hem die vraag niet gesteld, maar nadat hij had gekeken in de papieren, heeft hij dat verklaard. Toen is mijn actie geweest om de officier van dienst van de brandweer daarop te wijzen en te vragen: zullen wij dit snel doorgeven aan de alarmcentrale? Dat is ook gebeurd, althans niet door mij, maar naar ik heb vernomen door de heer Ewoldt via zijn eigen telefoon. Het onderwerp als zodanig, dus de lading, is in mijn geheugen niet meer aan de orde geweest tot het einde van de CvO om vijf over half acht.

De heer **Van den Doel**: Ik begrijp dus dat een van de mededelingen die daar is gedaan door de vertegenwoordigers van de afhandelingsmaatschappij dat er geen "dangerous goods" aan boord waren, dus geen gevaarlijke stoffen. Ik neem aan dat het zo is vertaald?

De heer **Diepenbrock**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Na die mededeling heeft u die avond tegen de dienstdoend brandweercommandant die aanwezig was gezegd: dit moeten wij zo snel mogelijk doorgeven?

De heer **Diepenbrock**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: En daar is het bij gebleven?

De heer **Diepenbrock**: Daar is het bij gebleven. Er is bij mijn beste weten geen discussie meer geweest over de vraag of deze gegevens klopten of niet. Er is in ieder geval in de vergadering niet op tafel gelegd: er zijn nieuwe gegevens binnen en het zou anders moeten zijn dan eerder naar buiten is gebracht.

De heer **Van den Doel**: Hoe laat heeft u de vergadering van de Commissie van Overleg beëindigd?

De heer **Diepenbrock**: Om vijf over half acht is de vergadering beëindigd en dat is een tijdstip dat ik niet helemaal precies weet. Er zouden een paar minuten verschil kunnen zijn, maar het klopt vrij goed.

De heer **Van den Doel**: En die avond is de Commissie van Overleg niet meer bij elkaar geweest?

De heer **Diepenbrock**: Later op de avond, op het einde van mijn dienst die tot elf uur liep, is er op verzoek van de rijkspolitie nog een kleine CvO bijeen geweest. Die vergadering heb ik niet zelf voorgezeten, maar de nachtdienstcollega. Tot dat moment is er geen CvO meer bijeen geweest. Voor het sluiten van de CvO is er een rondvraag gehouden: hebben wij er behoefte aan om nog bij elkaar te blijven. Geen van de deelnemers wilde in de CvO blijven en daar was ook weinig aanleiding voor. Men wilde liever naar het eigen kantoor gaan om daar verder te werken. Wel was de afspraak gemaakt: als er nieuwe gegevens of zaken binnenkomen, kan ieder van de deelnemers alsnog weer de CvO bijeenroepen. Dat gebeurt in de praktijk ook wel eens een keer, maar dat is op die avond niet gebeurd.

De heer **Van den Doel**: Ik begrijp uit de notulen die wij van u hebben gekregen over de tweede CvO van elf uur dat er eigenlijk niet meer is gesproken over de lading, maar over organisatorische maatregelen en de terbeschikkingstelling van hangars.

De heer **Diepenbrock**: Dat klopt. Ik weet natuurlijk niet wat er in die CvO verder is besproken, maar uit de papieren van mijn collega kunt u afleiden dat dat onderwerp niet meer aan de orde is geweest.

De heer **Van den Doel**: Van de CvO die u heeft voorgezeten, zijn verder geen notulen gemaakt, in de zin van besluitvorming over acties die eventueel plaats moesten vinden.

De heer **Diepenbrock**: Neen. De situatie is op dit moment zo dat er, als er een grote calamiteit op de luchthaven zou plaatsvinden, meteen een medewerker wordt aangesteld om een groot bord bij te houden en daar allerlei gegevens op te vermelden als die binnenkomen. Op die avond is dat niet gebeurd, mede door het feit dat wij geen overdreven

grote bezetting hadden en er eigenlijk ook geen aanleiding toe was. De zaken die op die avond zijn besloten, althans in de volledige CvO, zijn beschreven in mijn dagrapport en op die manier vastgelegd.

De heer **Van den Doel**: De vertegenwoordigers van de afhandelingsmaatschappij, de heer Van Neutegem en de heer Goudsblom, hebben vanmorgen verteld dat zij die avond een aantal formulieren over de vracht en over de belading van het vliegtuig hebben achtergelaten bij de Commissie van Overleg. Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Diepenbrock**: Ik kan mij dat niet herinneren. Ik weet dat de vertegenwoordiger van AG naast de vertegenwoordiger van de rijkspolitie heeft gezeten. Daar heb ik nog een beeld van. Hoewel er geen vaste vertegenwoordiger is, heeft iedereen in de CvO namelijk een vaste plaats en een vaste telefoon. Of de papieren daar zijn blijven liggen of niet, daar heb ik in ieder geval geen zicht op gehad. Het had ook niet mijn speciale belangstelling, want ik ga ervan uit dat de rijkspolitie, die meteen na de ramp het vooronderzoek moet beginnen, daar belangstelling voor heeft gehad. Maar ik heb niet gezien dat de rijkspolitie ze heeft meegenomen, of wie dan ook. Ik ben in mijn geheugen het zicht op de papieren kwijt.

De heer **Van den Doel**: Ik heb begrepen dat die avond ook de heer Smits, voormalig directeur van de luchthaven Schiphol, aanwezig was bij de Commissie van Overleg.

De heer **Diepenbrock**: Niet bij de aanvang van de Commissie van Overleg. Normaal heeft de president-directeur ook geen functie in de CvO, maar in de loop van de avond is hij als toehoorder binnengekomen en heeft hij in de hoek die er voor toehoorders is, plaatsgenomen en heeft hij zich laten informeren. Het tijdstip waarop hij binnenkwam, weet ik niet precies meer.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat dit vóór vijf over half acht was, toen u de Commissie van Overleg beëindigde.

De heer **Diepenbrock**: In mijn herinnering was dat zelfs na vijf over half acht, dus dat hij later is

binnengekomen. Maar dat weet ik niet exact meer.

De heer **Van den Doel**: De heer Smits heeft ook geen eventuele documentatie overhandigd gekregen?

De heer **Diepenbrock**: Ik heb daar wel over nagedacht, maar in mijn herinnering was het enige contact dat ik met de heer Smits heb gehad, zijn verzoek om vervoer te krijgen naar het beleidscentrum in Amsterdam. Ik kan mij niet herinneren of hij papieren heeft meegenomen. Ik heb er alleen voor gezorgd dat hij vervoer kreeg en hij is toen vertrokken. Ik kan mij daar verder niets over herinneren.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Diepenbrock, om vijf over half acht is de Commissie van Overleg beëindigd. Er is in ieder geval de mededeling gedaan dat er geen gevaarlijke stoffen aanwezig waren in de lading. De brandweercommandant is daarvan op de hoogte gesteld. De rijkspolitie die aanwezig was, wist daar natuurlijk ook gelijk van. Wij laten u zo een band zien met een fragment van de uitspraken van de brandweercommandant van Amsterdam, de heer Ernst, die hij hier vorige week onder ede tijdens het verhoor heeft gedaan. Ik vraag de regie om nu de band te starten.

(Hierna volgt het fragment van het verhoor van de heer Ernst)

De heer **Van den Doel**: U heeft ons een brief geschreven op 8 februari 1999. Daarin zegt u dat u kort na 20.00 uur gebeld bent door de commissie van onderzoek van de luchthaven Schiphol. Wat meldde ze?

De heer **Ernst**: Mijn eerste rol in het beleidscentrum was het verzamelen van de juiste informatie. Ik doe aan informatiemanagement. Ik heb als eerste stap – dat past gewoon in de procedures; zo werken wij nu eenmaal – via het nationaal noodnet contact opgenomen met de CvO, de commissie van overleg van Schiphol. Dan bereikt mij direct de berichtgeving: geen gevaarlijke en geen giftige stoffen aan boord, alsmede geen gevaarlijke militaire materialen aan boord. Dat is de eerste formele mededeling die ik aan de collega's in het beleidscentrum laat weten.

De heer **Van den Doel**: Op uw initiatief heeft u de CvO gebeld?

De heer **Ernst**: Ik heb de CvO gebeld, kort na acht uur.

(...)

De heer **Van den Doel**: Wie kreeg u toen u de CvO belde kort na achten op 4 oktober aan de lijn?

De heer **Ernst**: Wij hebben dat helaas niet op een band staan. Wij hebben de hele avond met meerdere mensen van de CvO gesproken. Daar komen gewoon iedere keer anderen aan de lijn. Maar wij hebben drie namen die wij kunnen reconstrueren, maar ik kan ze niet koppelen aan de gesprekken die in de loop van de avond hebben plaatsgevonden. Er is in ieder geval meermalen gesproken met de heer Ewoldt, een brandweerofficier van de brandweer Schiphol die in de CvO is opgenomen. De naam Diepenbrock valt en de heer Van der Putte.

(...)

De heer **Van den Doel**: Nu maakt u in diezelfde brief van 8 februari 1999 melding van een telefoontje van de rijkspolitie dat u kort na de berichtwisseling met de CvO krijgt. Kunt u ons iets vertellen over dat dringende telefoontje?

De heer **Ernst**: Wij hadden dus, zoals ik u al heb verteld, al een aantal malen bevestigingen gekregen vanaf Schiphol dat er sprake was van een vliegtuig zonder gevaarlijke lading. Maar ik had dat nog niet uitgesproken en bekendgemaakt of er kwam een telefoontje. Dat kwam van of via de RP. Dat telefoontje stond haaks op de informatie die wij in het afgelopen uur al verzameld hadden. De inhoud van dat telefoontje was: pas op, want dat toestel zit vol met gevaarlijke en giftige stoffen, alsmede met explosieven. Nu gebeuren er bij rampen wel meer vreemde zaken en zit er waanzinnig veel ruis op de lijn, non-informatie, verkeerde informatie. Maar binnen dezelfde minuut namen wij opnieuw contact op met Schiphol CvO en toen bleek ons het volgende. Het antwoord was helder en eenduidig: wij kennen dit verhaal, maar het is pertinent onjuist. Er is een vreselijk misverstand ontstaan. In paniek heeft een medewerker van El Al de verkeerde vrachtbrieven aanvankelijk voorgelezen. Er is verkeerde informatie verstrekt. De informatie die dat

telefoontje van de RP betreft – want wij kennen deze verwarring ook hier al in de CvO – moet de vracht zijn die in het vliegtuig zat, voordat het landde op Schiphol. Dat was de vlucht New York-Schiphol. Wij hebben nu de goede ladingspapieren voor ons liggen, zo wordt letterlijk gezegd, en uit deze ladingspapieren blijkt – en het wordt dus opnieuw bevestigd – geen gevaarlijke stoffen en geen giftige stoffen aan boord.

De heer **Van den Doel**: Dit is het einde van het citaat. Mijnheer Diepenbrock, ik wil allereerst vragen of de CvO aangesloten is op het nationale noodnet.

De heer **Diepenbrock**: Op dat moment was de CvO niet aangesloten op het nationale noodnet.

De heer **Van den Doel**: Wanneer wel?

De heer **Diepenbrock**: Wij hebben dat nagegaan via de PTT. Het blijkt dat het pas bijna een jaar later geïnstalleerd is.

De heer **Van den Doel**: Hoe verklaart u dan de uitspraak van de heer Ernst, dat hij via het nationale noodnet met u contact heeft opgenomen?

De heer **Diepenbrock**: De enige verklaring die ik zou kunnen hebben, is dat hij via het nationale noodnet iemand anders gesproken heeft. Maar in de CvO bestond dat net nog niet.

De heer **Van den Doel**: Dus u was op 4 oktober 1992 niet aangesloten op het nationale noodnet. De heer Ernst heeft drie namen genoemd van mensen met wie hij die avond contact heeft gehad. Een van die namen is uw naam. Heeft u die avond contact gehad met de heer Ernst?

De heer **Diepenbrock**: Bij mijn beste weten heb ik de hele avond de heer Ernst nooit gesproken. Ik ken hem ook niet. En als ik hem wel gesproken had, dan had mij dat wel verbaasd, want wij hebben normaal nooit contact met een brandweercommandant van buiten de luchthaven. Als het gebeurd was, had ik mij dat misschien ook kunnen herinneren. Ik weet vrijwel zeker dat ik hem niet gesproken heb.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Diepenbrock, de heer Ernst zegt dat

er sprake was van een misverstand waar ook de CvO van op de hoogte was. Dat misverstand, dat verschil in interpretatie van wat er wel en niet aan boord was en of het wel of niet gevaarlijke stoffen waren, heeft dat zich die avond voorgedaan in de Commissie van Overleg?

De heer **Diepenbrock**: Tijdens het bijeenzijn van de CvO tot 19.35 uur is er niet gesproken over een misverstand of wat dan ook. Er is alleen uitspraak gedaan over wat ik u zo-even vertelde, over de lading. Of er daarna 's avonds nog gesproken is over misverstanden, is mogelijk. Maar dat is in ieder geval buiten de CvO geweest, en ook niet in mijn bijzijn. Ik heb er geen kennis van genomen.

De heer **Van den Doel**: Als het gaat om zo'n ernstig misverstand en het gaat om een telefoontje – als wij afdaan op de woorden van de heer Ernst – kort na 20.00 uur, mag ik dan aannemen dat het in de rede gelegen had dat u daarbij betrokken was geweest?

De heer **Diepenbrock**: Ik ben na het sluiten van de Commissie van Overleg op kantoor gebleven, onder andere omdat er nog directeurs van de luchthaven op kantoor waren. Dus als er alsnog een telefoontje was aangekomen, dan had mij dat zeker bereikt.

De heer **Van den Doel**: U was op kantoor?

De heer **Diepenbrock**: Ik was op kantoor.

De heer **Van den Doel**: Achter uw bureau, mag ik aannemen?

De heer **Diepenbrock**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Nu heeft de heer Ernst in zijn brief van 8 februari 1999 zelfs het telefoonnummer genoemd van iemand van de CvO met wie hij contact heeft opgenomen. Ik neem aan dat u uw eigen nummer of dat van uw directe medewerkers kent. Hij schrijft in die brief dat dat het nummer 6012115 was.

De heer **Diepenbrock**: Dat is geen telefoonnummer dat hoort bij de CvO. Dat is een telefoonnummer van de duty manager dat in een situatie van CvO aangenomen wordt door

een medewerker van de havendienst. Deze mensen zijn zodanig goed opgeleid dat, als zij een telefoontje binnenkrijgen waarvan zij weten dat het betrekking heeft op de gaande CvO, ik als voorzitter meteen wordt ingelicht of zelfs wordt doorgeschakeld. In principe neem ik in de CvO dat nummer niet aan, want ik ben dan in een andere functie. Als de heer Ernst zich daar gemeld zou hebben, dan mag ik aannemen dat de medewerker van de havendienst hem met mij had doorverbonden. Dat is niet gebeurd.

De heer **Van den Doel**: Een ander punt dat de heer Ernst noemt, is een tweede telefoontje met de CvO. Hij zegt dat hij daarvan de melding krijgt dat de ladingspapieren nog eens goed nagekeken worden door iemand van Dangerous Goods Management. Kunt u zich herinneren of die avond iemand de opdracht heeft gekregen of vanuit de CvO telefonisch overleg heeft gepleegd met iemand van Dangerous Goods Management over de lading?

De heer **Diepenbrock**: Daar heb ik geen herinnering aan. Tijdens de CvO kunnen mensen hun eigen telefoon gebruiken. Dat zijn overigens niet gepubliceerde telefoonnummers. Daarmee kunnen zij hun achterban bellen. Als men op een gegeven moment tijdens de CvO de telefoon gebruikt, dan kan ik natuurlijk niet meeluisteren. Maar als daar informatie uitkomt die voor de CvO van belang is, dan brengen de deelnemers het in de vergadering. Dus wie op welk tijdstip welke telefoon gebruikt heeft en wat daar besproken is, weet ik niet. Maar ik weet 100% zeker dat als er voor 19.35 uur belangrijke informatie was gekomen, het in de vergadering op tafel was gekomen. En dan hadden wij de mogelijkheid gehad om het aan te vullen of te corrigeren.

De heer **Van den Doel**: Is mijn conclusie juist dat alle citaten van de heer Ernst in feite niet gekoppeld kunnen worden aan de CvO, dat die onjuist zijn?

De heer **Diepenbrock**: Met die conclusie zou ik het eens zijn.

De heer **Van den Doel**: heeft u dan een verklaring voor de stelligheid waarmee de heer Ernst dit hier verklaard heeft?

De heer **Diepenbrock**: Ik heb daar geen verklaring voor. Ik ga ervan uit dat de heer Ernst die avond te goeder trouw aan het werk geweest is. Ik heb verder geen idee wat de reden kan zijn voor zo'n stellige bewering dat hij contact heeft gehad met de CvO. Ik heb van mijn kant geen enkele behoefte om een eventueel contact te ontkennen, want daar zie ik het nut niet van in. Als ik het in mijn herinnering gehad zou hebben, dan was het ook zeker in het voorgesprek aan de orde geweest.

De heer **Van den Doel**: Heeft u naar aanleiding van de uitspraken van de heer Ernst hier vorige week, met uw medewerkers nog eens nagedacht of die uitspraken kloppen, of die waar zijn?

De heer **Diepenbrock**: Ja, wij hebben niet met alle deelnemers van de CvO maar wel met de mensen van de luchthaven nog eens opnieuw geprobeerd om ons geheugen op te frissen, om te kijken of het ergens misschien aansluiting vond bij iets. Maar dat is niet gelukt in de zin van dat wij het anders konden ervaren dan wij in eerste instantie in het vooroverleg ook gezegd hebben.

De heer **Van den Doel**: Dus u kunt de uitspraken van de heer Ernst op geen enkele wijze bevestigen?

De heer **Diepenbrock**: Ik kan die op geen enkele wijze bevestigen of uitleggen. Want ik zou ook graag willen uitleggen waarom het zo gezegd wordt.

De **voorzitter**: Mijnheer Diepenbrock, ik vat enkele conclusies van dit verhoor met u samen. Als u wilt bevestigen wat ik voorlees, dan hoor ik dat graag van u. Tussen 18.45 uur en 18.50 uur was de CvO voltallig bij elkaar.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Er zijn geen vragen over de inhoud van de lading van het vliegtuig gesteld.

De heer **Diepenbrock**: Er zijn geen vragen over gesteld. Er is door AG een mededeling over gedaan.

De **voorzitter**: Daar kom ik later op. Over de inhoud van de lading zijn geen verdere vragen gesteld.

De heer **Diepenbrock**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De medewerker van AG zegt vrij snel dat er geen dangerous goods aan boord van het vliegtuig waren.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: De voorzitter, u mijnheer Diepenbrock, verzoekt de heer Ewoldt van de brandweer om dit door te geven aan de brandweer Schiphol.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: De Commissie van Overleg wordt om ± 19.30 uur ontbonden.

De heer **Diepenbrock**: Dat was 19.35 uur.

De **voorzitter**: Het is u niet bekend of de papieren van Aero Groundservices bij de CvO zijn gebleven.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Aan de tafel bij de CvO zit Aero Groundservices naast de Rijkspolitie. De mogelijkheid is aanwezig dat papieren rechtstreeks zijn overgedragen.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: De CvO was niet aangesloten op het nationaal noodnet, dat was pas vanaf 1993 het geval.

De heer **Diepenbrock**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De voorzitter, mijnheer Diepenbrock, heeft geen contact gehad met de heer Ernst.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Er was geen misverstand over de lading binnen de CvO.

De heer **Diepenbrock**: Dat is althans niet besproken. Dat is niet ter tafel geweest.

De **voorzitter**: In de loop van de avond is de heer Smits, president-directeur van KLM, als toehoorder bij de CvO geweest. U weet niet meer of hij documenten heeft meegenomen.

De heer **Diepenbrock**: U zegt president-directeur van de KLM, maar de heer Smits was president-directeur van de luchthaven Schiphol.

De **voorzitter**: Neemt u mij niet kwalijk.

De heer **Diepenbrock**: Ik kan u niet met zekerheid zeggen of hij tijdens de CvO al aanwezig geweest is. In mijn herinnering is hij iets later gekomen dan het sluitingsmoment van de CvO.

De **voorzitter**: Maar als toehoorder?

De heer **Diepenbrock**: Inderdaad, als toehoorder.

De **voorzitter**: Het telefoonnummer 6012115 is het nummer van de duty manager en een medewerker verbindt normaal gesproken een telefoongesprek met u door als er telefoon is voor de CvO.

De heer **Diepenbrock**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Diepenbrock uit te geleiden.

Sluiting 14.05 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 46

Woensdag 17 februari 1999



De heer W.A. Ewoldt

W.A. Ewoldt
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcrash Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 14.08 uur

Verhoord wordt de heer W.A. Ewoldt

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcrash Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer W.A. Ewoldt, geboren op 11 november 1950 te Amsterdam. Mijnheer Ewoldt, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Ewoldt**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Ewoldt, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcrash op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. U had dienst op de avond van 4 oktober 1992. Kunt u vertellen wat uw functie was?

De heer **Ewoldt**: Mijn functie op die avond was officier van dienst. Dat betekent voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de calamiteitenbestrijding op en nabij de luchthaven.

De **voorzitter**: Officier van dienst voor de brandweer?

De heer **Ewoldt**: Ja, voor de brandweer.

De **voorzitter**: Uit hoeveel mensen bestaat de brandweer op Schiphol?

De heer **Ewoldt**: In 1992 zullen het er ongeveer 25 per dienst geweest zijn. Er waren dus constant 25 mensen aanwezig.

De **voorzitter**: Op welke wijze hoorde u van de ramp?

De heer **Ewoldt**: Zoals de heer Diepenbroek zei, is de brandweer een van de aangeslotenen op de alarmtelefoon. De verkeerstoren maakte melding van een vrachtvliegtuig dat terugkwam met problemen aan zijn motoren. Hij noemde de baan erbij, baan 06.

De **voorzitter**: Wat gaat u dan vervolgens doen?

De heer **Ewoldt**: Daar hebben wij een standaardprocedure voor. Het was dan "paraat vliegtuig". Dat betekent dat een groep van de brandweer Schiphol aan de baan gaat staan en dat de andere groepen strategisch ergens op de luchthaven gaan staan om in geval van nood ook naar die betreffende baan te gaan.

De **voorzitter**: U bent naar de baan gegaan?

De heer **Ewoldt**: Wij gingen naar baan 06. Ik weet niet precies meer of wij daar arriveerden, maar terwijl wij daar naartoe gingen, kregen wij bericht van de verkeerstoren dat het veranderd werd in baan 27.

De **voorzitter**: Vervolgens reed u naar baan 27.

De heer **Ewoldt**: Vervolgens zijn wij naar baan 27 gegaan.

De **voorzitter**: Hoelang heeft u daar gestaan?

De heer **Ewoldt**: Ik heb teruggekeken in de papieren. Ik dacht dat wij om 18.28 uur de melding kregen. Twee à drie minuten later werd er van baan gewisseld en ik denk dat het toestel twee à drie minuten later in de Bijlmermeer crashte. Dus ik denk dat het een kwestie van zes of zeven minuten is geweest van de melding tot...

De **voorzitter**: Van wie kreeg u de melding dat het vliegtuig niet terugkwam op baan 27 maar in de Bijlmer crashte?

De heer **Ewoldt**: Aan de hand van de berichtgeving had de duty manager air site als een hogere alarmvorm afgekondigd. Het was "intern groot alarm". Dat betekent dat nog een aantal diensten gewaarschuwd worden. Voor de brandweer betekent het dat alle brandweervoertuigen naar die betreffende baan gaan en dat het overige vliegverkeer bevroren wordt. Dat was voor de brandweer eigenlijk al een teken dat het een andere situatie was dan normaal. De melding dat het vliegtuig gecrasht was, hebben wij uiteraard naderhand wel gekregen, maar wij hebben het gezien. Wij zagen in het verlengde van de hartlijn van de baan in oostelijke richting een enorme vuurzee. Dus dat was het.

De **voorzitter**: Vervolgens ging een deel van de brandweer, na uw opdracht, onmiddellijk richting Amsterdam.

De heer **Ewoldt**: Ja, wij hebben heel kort overleg gehad met de bevelvoerders van de brandweer. Een groep, dat betekent drie grote schuimblusvoertuigen, is richting Weesp gereden. Wij hebben nog aan de verkeerstoren gevraagd in welke buurt het vliegtuig neergekomen was. Zij zijn onderweg gegaan. In overleg met de duty manager heb ik een andere groep op de luchthaven achtergelaten voor eventuele vliegtuigen die nog naar de luchthaven kwamen.

De **voorzitter**: Over uw eigen rol gaat mevrouw Singh Varma u een aantal vragen stellen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Ewoldt, wat heeft u daarna gedaan?

De heer **Ewoldt**: Een minuut of vijf na het fatale moment heb ik me naar de CvO begeven. Daar was de duty manager inmiddels al aanwezig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u de hele bij de CVO geweest, vanaf het begin om 18.45 uur tot 19.35 uur?

De heer **Ewoldt**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat was precies de mededeling die u kreeg over de lading van gevaarlijke stoffen aan boord?

De heer **Ewoldt**: In de CvO is daarover gesproken. De afhandelaar heeft die gegevens naar de CvO gebracht en daar luidde de conclusie: geen gevaarlijke stoffen aan boord.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat bericht heeft u dus van de afhandelaar gekregen?

De heer **Ewoldt**: Dat kan ik niet precies meer zeggen. Op een gegeven moment was dat in de CvO de conclusie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u weet niet precies van wie u die mededeling gekregen heeft?

De heer **Ewoldt**: Ik neem aan van de afhandelaar.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is die informatie nog gecheckt bij anderen?

De heer **Ewoldt**: Nee, op dat moment niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Was die informatie belangrijk voor u of voor anderen?

De heer **Ewoldt**: Die was zeker belangrijk. Een aantal mensen van Schiphol was al onderweg naar de rampplek. Het is heel logisch dat de regionale brandweer daar ook was. En die wil die informatie hebben. Ik had dus maar één belang daar: boven water krijgen wat er gevaarlijk was voor de inzet van de brandweer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Voor de brandweer Schiphol maar ook voor de regionale brandweer?

De heer **Ewoldt**: Voor de brandweer in het algemeen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft de CvO formeel de taak om te informeren naar gevaarlijke stoffen?

De heer **Ewoldt**: Normaal gesproken ben ik zelf niet in de CvO aanwezig. Als er op of nabij de luchthaven een ongeval met een vliegtuig is, ben ik ter plaatse en ben ik afhankelijk van de CvO, van de informatie die mij verstrekt wordt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Deze informatie heeft u doorgegeven aan het regiokorps van de brandweer. Is deze informatie ook nog aan anderen doorgegeven?

De heer **Ewoldt**: Nee, ik heb de informatie doorgegeven aan de alarmcentrale op Schiphol, de centrale van de Schiphol brandweer. Die heeft de informatie doorgegeven aan de regionale alarmcentrale en aan onze mensen ter plaatse of onderweg naar de Bijlmermeer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er op Schiphol een standaard-meldingsprocedure bij een ramp?

De heer **Ewoldt**: Hoe bedoelt u? Wat bedoelt u met "bij een ramp"?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bij zo'n ramp. Is er een standaard-formule hoe te handelen?

De heer **Ewoldt**: Voor mijn discipline ben ik ten eerste geïnteresseerd in het aantal mensen dat erin zit en welke stoffen er aan boord zijn. Dat is

eigenlijk essentieel voor een snelle inzet van de brandweer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus voor de brandweer was de informatie over de lading en de aanwezigheid van al dan niet gevaarlijke stoffen heel belangrijk. Ik wil nu met u spreken over de verklaring van de heer Ernst. Ik heb u gezien in de zaal. U heeft het dus gevolgd. U heeft de band gehoord en u heeft ook de verklaring van de heer Diepenbrock gehoord. Kunt u achter de verklaring van de heer Diepenbrock staan?

De heer **Ewoldt**: In het algemeen wel als het gaat over de heer Ernst. Ik heb geen contact gehad met de heer Ernst.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft geen contact gehad met de heer Ernst. De heer Diepenbrock heeft geen contact gehad met de heer Ernst. U bent van de brandweer Schiphol en u heeft ook geen contact gehad met de heer Ernst. Zou u het zich kunnen herinneren als u contact zou hebben gehad met de heer Ernst? De heer Ernst is commandant van de brandweer Amsterdam. Zou u zich zo'n telefoontje absoluut kunnen herinneren?

De heer **Ewoldt**: Ik denk het wel. Zeker in 1992 had dat behoorlijk indruk gemaakt als ik de commandant van Amsterdam aan de telefoon gehad had.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom?

De heer **Ewoldt**: In brandweerkringen is Amsterdam toch een behoorlijk korps. Niet alleen in brandweerkringen overigens.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus u zou zich een telefoontje van de heer Ernst absoluut kunnen herinneren?

De heer **Ewoldt**: Ja, ik veronderstel dat.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Ernst heeft de melding gekregen dat er wel gevaarlijke stoffen aan boord waren, terwijl hij zei dat hij van de CvO te horen had gekregen dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Als hij het niet van de CvO gehoord zou hebben,

van wie zou hij dan zo'n telefoontje kunnen krijgen?

De heer **Ewoldt**: Ik heb geen idee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat betekent dat hij u gebeld zou moeten hebben.

De heer **Ewoldt**: Als de brandweer van Amsterdam contact wil hebben met de luchthaven, dan lijkt het mij heel voor de hand liggend dat zeker voor de brandweer de ingang de alarmcentrale van de luchthaven is. En die zou ongetwijfeld weer de officier van dienst van de luchthaven daarin betrekken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben net van de heer Diepenbrock gehoord dat zo'n telefoontje van de heer Ernst absoluut naar hem zou worden doorverbonden. U bent op dat moment hoofd brandweer op Schiphol. Als de heer Ernst gebeld zou hebben, zou het telefoontje ook absoluut naar u doorverbonden moeten worden?

De heer **Ewoldt**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En dat is dus niet gebeurd? Het zou dus logisch zijn dat hij u gebeld zou hebben?

De heer **Ewoldt**: Dat de alarmcentrale van Schiphol hem doorverbonden zou hebben met de officier van dienst. En dat was ik in dat geval.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Denkt u dat de telefoonnummers van de CvO buiten bekend zijn?

De heer **Ewoldt**: Ik denk het niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus de telefoonnummers van de CvO zijn buiten niet bekend. De heer Ernst zou dus niet aan de telefoonnummers gekomen kunnen zijn?

De heer **Ewoldt**: Ik denk het niet, maar ik acht het niet onmogelijk dat er andere wegen zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijn conclusie is dus juist dat u geen contact heeft gehad met de heer Ernst. Als u dat zou hebben gehad, dan had u zich dat absoluut herinnerd.

De heer **Ewoldt**: Dat is juist.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan heb ik nog een laatste vraag voor u. Zijn er naar aanleiding van deze ramp procedures op Schiphol aangepast?

De heer **Ewoldt**: In ieder geval aangescherpt. Laten wij het zo stellen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In welke zin?

De heer **Ewoldt**: Om nog sneller informatie over passagiers en lading boven water te krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En die absoluut door te geven, als het in Amsterdam gebeurt, aan de betrokkenen in Amsterdam en waarschijnlijk aan de heer Ernst.

De **voorzitter**: Mijnheer Ewoldt, ik probeer nog even samen te vatten wat dit verhoor naar voren heeft gebracht. De conclusie van de Commissie van Overleg was: geen gevaarlijke stoffen.

De heer **Ewoldt**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De informatie heeft u doorgegeven aan de alarmcentrale Schiphol en die heeft de informatie vervolgens doorgegeven aan de meldkamer van de regionale brandweer en aan de wagens die in uw opdracht vanaf Schiphol onderweg waren naar de rampplek.

De heer **Ewoldt**: Ja.

De **voorzitter**: U heeft geen telefonisch contact gehad met de heer Ernst.

De heer **Ewoldt**: Nee.

De **voorzitter**: Als de heer Ernst contact had gezocht met de brandweer van Schiphol, dan moet dat met u zijn geweest.

De heer **Ewoldt**: Dat lijkt mij voor de hand liggend.

De **voorzitter**: Daarmee is een eind gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Ewoldt uit te geleiden.

Sluiting 14.20 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 47

Woensdag 17 februari 1999



De heer J. Plettenberg

J. Plettenberg
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 14.25 uur

Verhoord wordt de heer J. Plettenberg

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de Enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer J. Plettenberg, geboren op 2 juli 1946 te Amsterdam. Mijnheer Plettenberg, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Plettenberg**: Dat belooft ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Plettenberg, op de dag van de ramp was u werkzaam bij El Al. Zou u de commissie in het kort kunnen aangeven wat uw functie was en wat vóór het vertrek van het vliegtuig uw werkzaamheden waren?

De heer **Plettenberg**: Op 4 oktober 1992 was ik de dienstdoende operations officer van El Al. Mijn werk bestond uit het voorbereiden van het operationele deel van de binnenkomende en uitgaande vluchten. Nadat het vliegtuig was geland op Schiphol bestond mijn taak

uit het fysiek superviseren van het laden en lossen van het vliegtuig.

De **voorzitter**: "Fysiek laden en lossen", probeert u dat eens iets meer duidelijk te maken.

De heer **Plettenberg**: Ik zeg dat zo specifiek tegen u omdat ik van de verhoren van vanochtend ook het een en ander heb gezien, en hoorde dat, met alle respect, de collega's Aaij en Goudsblom de term "verantwoordelijk voor de belading" gebruikten. Dat is in zekere zin zeer juist, met dien verstande dat zij de verantwoordelijkheid hadden voor het papieren gedeelte van de belading en ik verantwoordelijk was voor het fysieke gedeelte van de belading, dus het feitelijke laden en lossen van de vrachtpallets in en uit het vliegtuig.

De **voorzitter**: Mag ik daaruit concluderen dat u een van de laatste bent die in het vliegtuig is voordat het vertrekt.

De heer **Plettenberg**: Ik kan het nog wat preciseren: ik was dé laatste die van boord is gestapt.

De **voorzitter**: Dat is altijd zo, of was dat specifiek bij dit toestel van toepassing?

De heer **Plettenberg**: Dat is niet altijd zo, maar vaak wel. Soms is het iemand van de technische dienst.

De **voorzitter**: Maar bij dit toestel bent u de laatste geweest die in het toestel aanwezig was voordat het opsteeg?

De heer **Plettenberg**: Ja, helaas.

De **voorzitter**: Door wie werd u geassisteerd?

De heer **Plettenberg**: Ik had op zondag 4 oktober twee assistenten bij mij. Dat waren de heren Richard Wybrandi en Michael Linnewiel. Dat zijn assistenten van operations.

De **voorzitter**: Wat is de functie van die assistenten?

De heer **Plettenberg**: Mij assisteren.

De **voorzitter**: Ja, oké. Hoe moet ik dat zien in de praktijk?

De heer **Plettenberg**: Administratief werk, hand- en spandienstjes verrichten. Ik weet bijvoorbeeld dat mijn assistent Richard Wybrandi naar het crewcentrum is gegaan tijdens de stop voor een vlucht op Schiphol om de folder op te halen met de "en route"-weerberichten daarin. Dat werk. Mede supervisie op het controleren van de kwaliteit van de pallets en het fysiek aan boord brengen.

De **voorzitter**: Hoe verliep het vertrek van de LY1862?

De heer **Plettenberg**: Het vertrek van de LY1862 verliep, ook conform de voorgaande afhandeling, probleemloos.

De **voorzitter**: Geen bijzonderheden?

De heer **Plettenberg**: Neen.

De **voorzitter**: Had het toestel lang op Schiphol gestaan?

De heer **Plettenberg**: Neen, de aangewezen grondtijd was de standaard van drie uur. In die drie uur

hebben wij op ons gemak ons werk kunnen doen. Wij waren ruim voor de schemavertrektijd klaar met lossen en laden. Vrijwel op hetzelfde moment dat de uitgaande bemanning binnenkwam, kregen wij een berichtje van een zogenaamd ATC-delay. Voor zover ik mij herinner was er een soort file in de buurt van Villach in Zuid-Oostenrijk op de route Amsterdam-Tel Aviv. Toen kregen wij een ATC-slot van een half uurtje ongeveer, dacht ik.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Augusteijn, die u vragen zal stellen over hetgeen er na de crash gebeurde en met name over uw functioneren daarin.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer kreeg u te horen dat er iets mis was met het vliegtuig?

De heer **Plettenberg**: Tussen kwart over zeven en half acht.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van wie kreeg u dat te horen?

De heer **Plettenberg**: Van Aero Ground operations.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik denk dat u zich in de tijd vergist. Zegt u het nog eens precies.

De heer **Plettenberg**: Een uur eerder inderdaad: tussen kwart over zes en half zeven. Ja, ja, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van wie kreeg u het te horen?

De heer **Plettenberg**: Van een medewerker van Aero Ground operations.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat zei hij precies tegen u?

De heer **Plettenberg**: Hij deed mij de mededeling dat het vliegtuig terug zou keren naar Schiphol. Hij zei erbij: Jeroen, hij heeft één, waarschijnlijk twee kapotte motoren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat heeft u toen gedaan?

De heer **Plettenberg**: Ik heb de telefoon neergelegd en tegen mijn twee assistenten gezegd: naar buiten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u ging naar buiten?

De heer **Plettenberg**: Ik ben naar buiten gegaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u zag?

De heer **Plettenberg**: Ik zag niks. Op het moment dat ik buitenkwam aan de rand van het stationsgebouw... Ik ben in de El Al dienstauto gestapt en ik heb mij begeven naar een punt rond het stationsgebouw waar ik ruim zicht had op de approach van baan 27, de Buitenveldertbaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt het ook gezien?

De heer **Plettenberg**: Ik heb de approach gezien, ja. Dat wil zeggen, ik had zicht op de naderingsbaan van 27. Ik zag géén vliegtuig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En wat zag u toen op een gegeven moment? Een grote vuurzuil?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die hebt u niet kunnen zien?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van daaruit niet.

De heer **Plettenberg**: Neen. Dat is logisch, want ik stond met de auto op het platform, dus een klein eindje boven de grond. Het zicht vanuit de toren is uiteraard iets beter dan wanneer je in een auto zit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer hoorde u dat het vliegtuig was neergestort?

De heer **Plettenberg**: Eén à twee minuten nadat het feitelijk was gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook weer via de mobilfoon?

De heer **Plettenberg**: Neen, ik had een GSM-telefoon bij me. Op die GSM belde Aero Ground operations mij terug met de mededeling: Jeroen, je kist is gecrasht in de buurt van Weesp.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Had u toen al een beeld van de omvang van de ramp?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er werd gezegd: het is neergestort bij Weesp?

De heer **Plettenberg**: Ja, in de buurt van Weesp. Ik had een Lockerbie-plaatje in mijn hoofd: "in de buurt van Weesp" is voor mij weilanden, knotwilgen en slootjes.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer drong het tot u door dat het vliegtuig was neergestort op twee flatgebouwen?

De heer **Plettenberg**: Dat heb ik pas rond tien uur 's avonds gehoord.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Rond tien uur 's avonds. Dat vraag ik mij af. Ik wil aan u vragen of u zich nog even precies voor de geest kunt halen of dat toen pas was, want u hebt ook een aantal gesprekken gevoerd met de Luchtverkeersbeveiliging. Daar kom ik straks nog op terug. Volgens mij hebt u in een gesprek om elf over zeven al gehoord dat het toestel was neergekomen op twee flatgebouwen. Dat bevestigde u ook zelf.

De heer **Plettenberg**: Hm, dat is mogelijk.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is mogelijk? In het voorgesprek met ons zei u ook dat u het pas om tien uur had gezien op de televisie. Maar deze transcripten doorlezend, viel mij op dat u het al om tien over zeven wist.

De heer **Plettenberg**: Hm, ja, dat is mogelijk. De enige verklaring die ik daar nu voor zou kunnen geven, is dat ik mij van die telefonische mededeling die ik mij echt niet meer herinner, geen beeld heb gevormd, heb kunnen vormen. Maar toen ik op een ander punt buiten het El Al-kantoor de beelden van de brandende flat zag, toen is het pas tot mij doorgedrongen dat...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt het eerder geweten hebben, maar het drong pas tot u door toen u het echt zag op de televisie?

De heer **Plettenberg**: Dat is wat ik duidelijk wil maken, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zei net dat u kennelijk in de war was, want u realiseerde zich die medede-

ling niet, dat is althans wat ik u wil vragen: of u dat ook zo voelde.

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Niet in de war?

De heer **Plettenberg**: Ik was niet in de war, pertinent niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u realiseerde zich toch niet dat het op twee flatgebouwen was neergestort?

De heer **Plettenberg**: Men zal het mij ongetwijfeld gezegd hebben, maar het is niet bij me geregistreerd op dat moment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen was u in ieder geval op de hoogte van wat er gebeurd was. Hebt u dan een standaardprocedure die u moet uitvoeren wanneer er een ramp gebeurt is en wie u dan moet inlichten?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar hebt u geen standaardprocedure voor?

De heer **Plettenberg**: Daar is bij El Al geen standaardprocedure voor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat heeft u gedaan?

De heer **Plettenberg**: Ik heb eigen initiatief gebruikt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat was dat?

De heer **Plettenberg**: Na de mededeling via de GSM "Jeroen, je kist is gecrasht" ben ik net zo snel als ik eruit ben gegaan, ook weer naar kantoor terug gegaan. Ik ben met een aantal dingen tegelijk met die twee assistenten begonnen. Ik heb een telefoontje gepleegd met, ik dacht, movement control van El Al in Tel Aviv. Een telefonische melding. Men wilde mij daar niet geloven, dus daar heb ik gelijk een telex, een SITA-bevestiging achteraan gestuurd. Die is door Michael Linnewiel of Richard Wybrandi verzonden. Ik ben begonnen met het bellen van alle Israëliëse afdelingshoofden van El Al in Nederland.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u wilde natuurlijk ook zeker zijn van wat er gebeurd was. Volgens mijn informatie heeft u ook nog naar Luchtverkeersbeveiliging gebeld.

De heer **Plettenberg**: Dat is correct. Ik heb als een van de eerste dingen, toen ik op kantoor was... Maar ik weet niet zeker of ik dat met mijn GSM vanuit de auto heb gedaan of vanaf kantoor. Ik heb gebeld met de verkeersleiding omdat ik voor mezelf van de verkeersleiding een bevestiging wilde hebben van het bericht van Aero Ground dat de kist was gecrasht.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u kreeg dat bevestigd?

De heer **Plettenberg**: Ik kreeg dat bevestigd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van mijnheer Ter Braake die daar aanwezig was.

De heer **Plettenberg**: Ja, het zou mijnheer Ter Braake geweest kunnen zijn. Ik kan mij geen naam voor de geest halen, maar...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nou komen er op een gegeven moment, al vrij vroeg in het gehele proces, ook vragen over de lading. Daar zijn wij de hele ochtend al over bezig. Om acht over negen wordt u gebeld door mijnheer Hendriks en die vraagt u iets over de lading. Hebt u daar informatie over kunnen geven?

De heer **Plettenberg**: Ik kan mij dat telefoongesprek niet herinneren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het staat in ieder geval in de transcripten en de bandopnames van de Luchtverkeersbeveiliging. U zegt daar dat u geen informatie kunt geven, want die zou u niet hebben. Kan dat kloppen?

De heer **Plettenberg**: Als dat gesprek heeft plaatsgevonden, dan is dat zonder meer het antwoord wat ik heb gegeven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb vanmorgen aan mijnheer Aaij gevraagd wat zijn informatie is geweest en hij heeft inderdaad informatie gegeven aan de luchtverkeersbeveiliging over de lading, ook al was het deels foute informatie. Ik heb mijnheer Aaij ook gevraagd of

iemand anders nog informatie kan hebben gegeven over de lading. Dat bent u niet geweest?

De heer **Plettenberg**: Neen. Ik heb dat gezien en dat kan ik pertinent niet geweest zijn. Ik was bij de afdeling operations. Ik had de beschikking over de operationele papieren en op geen enkele manier, afgezien van een kopietje van de NOTOC, had ik fysiek niet de beschikking over vrachtpapieren op het operationskantoor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu is de Luchtverkeersbeveiliging van mening dat El Al heeft gevraagd om informatie achter te houden. Kunt u zich dat voorstellen?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Aaij bevestigt dat. Hij zegt dat dat ook niet is wat hem bijstaat. Dat kunt u bevestigen? El Al vraagt dat niet? Dat is geen procedure bij El Al?

De heer **Plettenberg**: Neen. Als die procedure er was, was die mij niet bekend. En er is ook niemand van El Al geweest die...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik denk dat het belangrijk is dat wij dit hier heel helder neerleggen. Die procedure is niet bekend?

De heer **Plettenberg**: Die procedure was er niet en al was er een procedure, dan is er ook niemand van El Al geweest die mij dat ad hoc gevraagd heeft op de avond van 4 oktober.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik ga naar een ander stukje, want u gaat op een zeker moment papieren kopiëren op uw kantoor. Kunt u mij aangeven wat u gaat kopiëren?

De heer **Plettenberg**: Ja. Wederom; diezelfde operationele papieren. Ik had een kopie van het load sheet, het trim sheet, een kopie van de beladingsinstructie, een kopie van de NOTOC.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En die bent u gaan kopiëren?

De heer **Plettenberg**: Nou, of ik ze ben gaan kopiëren, of dat een van de twee andere jongens dat heeft gedaan, dat... Volgens mij hebben wij

dat een beetje met zijn drieën gedaan, ieder een stukje. Dat zijn de papieren geweest die wij hebben gekopieerd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Had u daar tijd voor?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was het niet reuze druk, daar bij u op kantoor?

De heer **Plettenberg**: Neen, toen nog niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Stonden de telefoons niet rood-gloeiend?

De heer **Plettenberg**: Neen, dat begon pas nadat wij zo goed als klaar waren met het kopiëren. Wij hebben ook rustig de gelegenheid gehad om bijvoorbeeld de Israëliische managers thuis te bellen en ze te verwittigen van het feit dat er een ongeval was gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u, behalve de papieren waarvan u zojuist zei dat u ze had gekopieerd, nog vrachtpapieren gekopieerd?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom niet?

De heer **Plettenberg**: Die waren niet bij mij op kantoor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die waren daar niet?

De heer **Plettenberg**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Gebeurde dat kopiëren op verzoek van iemand?

De heer **Plettenberg**: Neen, eigen initiatief.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Eigen initiatief?

De heer **Plettenberg**: Het kopiëren van de operationele papieren is op mijn initiatief gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was dat ervaring?

De heer **Plettenberg**: Common sense.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Common sense.

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En dat bleek ook nuttig te zijn?

De heer **Plettenberg**: Ja, want even later kwam mijnheer Nix binnen om de originelen op te halen en ik was blij dat ik een ruime hoeveelheid kopieën had gemaakt. Als ik dat niet had gedaan, had El Al niks gehad.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent dus aan het kopiëren en wat gebeurt er vervolgens?

De heer **Plettenberg**: Toen het kopieerproces bijna klaar was, kwam adjudant Nix van de rijkspolitie naar kantoor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan komt adjudant Nix binnen.

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u ook zeggen hoe laat adjudant Nix binnenkomt?

De heer **Plettenberg**: Niet op de minuut, maar het is rond half acht geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Rond half acht?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u dat zeker, want de adjudant was namelijk tot vijf over half acht bij de CvO aanwezig? Dat hebben wij ook zojuist gehoord. En daarna gaat hij nog naar de Dienst luchtvaart en dan loopt hij naar uw kantoor. Kan het later zijn geweest?

De heer **Plettenberg**: Het zou wat later geweest kunnen zijn. Daarom neem ik ook de marge "rond half acht". Het kan tien over half acht geweest zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De heer Nix vraagt u om papieren.

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat voor papieren vraagt hij?

De heer **Plettenberg**: Hij vroeg om "de papieren".

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: "De papieren"?

De heer **Plettenberg**: In eerste aanleg.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En wat dacht u dat hij voor papieren vroeg?

De heer **Plettenberg**: Mijn papieren, de operationele papieren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat geeft u hem dan?

De heer **Plettenberg**: De originelen waarvan ik u net hebt verteld dat wij ze aan het kopiëren waren: load sheet, trim sheet, load instruction en NOTOC.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar vroeg hij niet om vrachtpapieren?

De heer **Plettenberg**: Nadat hij van mij de originelen van de operationele papieren had gekregen, vroeg hij aan mij: en nu moet ik ook nog de vrachtpapieren hebben. Ik heb hem daarop geantwoord: dat begrijp ik, maar die heb ik niet hier. Niet alleen vanwege vanavond, maar die zijn nooit hier op operations. Die zijn bij de vrachtafdeling.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zei: de vrachtpapieren liggen nooit hier op operations, dan moet je ergens anders zijn?

De heer **Plettenberg**: Ja, die liggen bij de vrachtafdeling.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar liggen die normaal, bij de...?

De heer **Plettenberg**: Bij de vrachtafdeling. En die zaten in vrachtstation Zuid, in de AG-loods en dat is fysiek een kilometer of drie, vier verderop.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u hebt gezegd: u kunt daar de vrachtpapieren ophalen?

De heer **Plettenberg**: Neen, dat heb ik niet gezegd tegen hem. Ik heb tegen hem gezegd: in de volgende kantoorruimte zitten de Israëliische managers. Daar was de heer Chervin,

cargo manager, bij. Het kwam mij op dat moment het meest efficiënt voor om de heer Nix in contact te brengen met de heer Chervin, zodat zij samen konden coördineren op welke meest efficiënte en snelle wijze de heer Nix de vrachtpapieren kon krijgen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u hem nou met de heer Chervin in contact gebracht, of hebt u hem ook gezegd: de vrachtpapieren liggen niet hier, die liggen op een andere afdeling?

De heer **Plettenberg**: Ik heb beide gedaan. Ik heb eerst gezegd: de vrachtpapieren liggen niet hier. En vervolgens heb ik hem verwezen naar de heer Chervin omdat ik wel begreep dat hij ze toch wilde hebben.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En mijnheer Chervin heeft... Was u daarbij, bij dat gesprek?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En mijnheer Chervin heeft mijnheer Nix gewezen op de plek waar ze wel te krijgen waren?

De heer **Plettenberg**: Uiteindelijk, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uiteindelijk?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En wat is toen het resultaat van het gesprek geweest?

De heer **Plettenberg**: Het resultaat van het gesprek is geweest dat de heer Nix het El Al-kantoor heeft verlaten en weg is gegaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe laat is het dan ongeveer?

De heer **Plettenberg**: Rond acht uur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u weet niet of hij vervolgens naar de vrachtafdeling is gegaan waar de papieren wel lagen?

De heer **Plettenberg**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hij zei ook niet: tot ziens, ik ga nu even naar de vrachtafdeling?

De heer **Plettenberg**: Neen. Hij is vertrokken met medeneming van de originelen van mijn operationele papieren en hij heeft tegen mij niet gezegd waar hij vervolgens heen ging. Maar ik heb wel altijd aangemen dat... Het leek mij volkomen logisch dat hij vervolgens, gezien de vragen die hij stelde, naar de vrachtafdeling zou gaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nou weet u dat hierover heel tegenstrijdige verklaringen worden afgelegd. Mijnheer Nix zelf zegt dat hij bij u op kantoor vrachtpapieren heeft staan kopiëren tot 's avonds zeer laat. Hoe verklaart u dat?

De heer **Plettenberg**: Dat kan ik niet verklaren. Ik vind het buitengewoon bizar dat hij dat verklaart.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat vindt u het?

De heer **Plettenberg**: Ik vind het buitengewoon bizar dat hij dat verklaart.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U vindt het bizar?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waren er op die avond ook andere mensen in dat kantoor aanwezig?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat waren hoeveel mensen?

De heer **Plettenberg**: Het was een beetje een komen en gaan, maar los van de drie mensen die oorspronkelijk op dienst waren tijdens de vlucht...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja, want inmiddels was het drukker geworden.

De heer **Plettenberg**: Ja natuurlijk, de Israëliëse managers waren zo successievelijk, ongeveer iets eerder dan de heer Nix binnenkwam, allemaal binnengekomen. Ik had voor de zekerheid toch ook nog een aantal operations- collega's laten bellen. De heer Fred van Duivenbode, een collega van mij, is op ons telefonisch verzoek gekomen. Een andere collega, de heer Bart Poot, is uit eigen beweging gekomen. Er zijn een aantal

mensen gebleven en een aantal mensen gekomen. Ik kan mij nog heel goed van Arie Goudsblom herinneren dat hij even bij mij op kantoor is geweest, maar dat hij ook weer weg is gegaan. Zo zijn er meer mensen geweest, die gekomen en gegaan zijn. Simon Kortbeek, operations manager van Aero Ground, is ook in en uit geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij moeten vandaag natuurlijk helderheid krijgen over dit punt. Wij zullen zeker de heer Nix daar nog over horen. Maar wij hebben het ook aan een aantal mensen gevraagd en wij hebben het verhaal van het niet langer aanwezig zijn dan tot pakweg 20.15 uur niet echt bevestigd kunnen krijgen. Het was meer een bevestiging van een verhaal van een lange aanwezigheid. Hoe verklaart u dat? Hebben die mensen zicht gehad op de aanwezigheid of afwezigheid van de heer Nix?

De heer **Plettenberg**: Sommigen niet, sommigen misschien wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is het één kantoor waar iedereen zat?

De heer **Plettenberg**: Nee, het zijn drie aparte kantooruimtes die door tussendeuren met elkaar verbonden zijn. Het zicht vanuit het ene kantoor op het volgende kantoor is via de opening van een deur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil u nog een keer vragen om, voorzover u zich dat nog herinnert, heel precies aan te geven hoe laat de heer Nix volgens u is vertrokken.

De heer **Plettenberg**: Rond 20.00 uur, met een marge van maximaal tien minuten naar voren of tien minuten naar achteren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u daar zelf nog later met uw collega's over gepraat? Heeft u zich afgevraagd hoe het nu zit met die tegenstrijdigheden?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U heeft daar niet meer over gesproken?

De heer **Plettenberg**: Nee, want ik ben pas op de hoogte gebracht van de tegenstrijdige verklaring van de

heer Nix toen ik zelf allang niet meer bij El Al werkte.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen u zelf al niet meer bij El Al werkte?

De heer **Plettenberg**: Ja, ik weet dat pas sinds vorig jaar eind van de zomer, toen het eindrapport van de commissie-Hoekstra uitkwam.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Plettenberg, ik wil met u naar een ander punt. Dat is de aangifte van valsheid in geschrifte door El Al. Wanneer heeft u die aangifte gedaan?

De heer **Plettenberg**: Als u het niet erg vindt, zal ik het even in mijn papieren opzoeken. Het was in elk geval in de zomer van 1996.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: 1996?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is dus een hele tijd later?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar was die aangifte op gebaseerd?

De heer **Plettenberg**: Er heeft eerder in 1996 een spoeddebat in de Tweede Kamer plaatsgevonden waarbij de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Jorritsma de volgende opmerking over mij plaatste: "Dan had de heer Plettenberg zich moeten melden bij de autoriteiten". Dat was het gevolg van een aantal vragen van uw collega de heer Rob van Gijzel met betrekking tot vragen over het al dan niet compleet zijn van de vrachtdocumentatie in Nederland op dat moment. De heer Van Gijzel maakte een aantal opmerkingen over het feit dat ik geconstateerd had in een dossier bij El Al op kantoor, een jaar na de crash...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat u dat geconstateerd had?

De heer **Plettenberg**: Dat ik in een dossier op het kantoor van El Al had geconstateerd dat daar onvolledige documentatie in zat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat had u al eerder geconstateerd?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar daar had u geen melding van gemaakt?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom niet?

De heer **Plettenberg**: Omdat ik in de eerste plaats niet wist of er elders wel een volledig dossier was. Omdat ik er in de tweede plaats erg lang van uitgegaan ben dat, als dit het enige dossier zou zijn, het niet alleen mij opviel, maar dat het ook de onderzoekers naar de oorzaken en de gevolgen van de ramp zou zijn opgevallen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u zei mij zojuist dat u zich eigenlijk niet bezighield met de vrachtdocumentatie.

De heer **Plettenberg**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kon u dan wel goed beoordelen of dat oké was of niet?

De heer **Plettenberg**: Op het moment dat ik bij El Al begon te werken in september 1989, had ik al 26 jaar bij andere luchtvaartmaatschappijen gewerkt, onder andere bij Singapore Airlines en Gulfair. Hoewel ik in mijn functie bij El Al niet rechtstreeks bij het administratieve gedeelte van de vracht betrokken was, heb ik die ervaring tientallen jaren bij voorgaande airlines wel opgedaan. Ik kon – vond ik van mijzelf – goed manifesten en vrachtbrieven interpreteren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U vertelde net dat de vrachtdocumentatie, normaal gesproken, niet bij u op kantoor stond. U kwam dus toevallig in een andere ruimte waar die wel stond?

De heer **Plettenberg**: Nee, er was wel iets toevallig, maar het was een ordner die ik al eerder had zien staan met op het ruggetje El Al 1862, 4 oktober 1992. Het intrigeerde mij gewoon wat er in die ordner zou zitten. De inhoud is mij nooit verteld. Ik heb gewoon een rustig moment afgewacht waarop ik dacht: ik ga eens even kijken wat er precies in die ordner zit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom stond die ordner daar?

De heer **Plettenberg**: Het was natuurlijk wel een bijzondere vlucht. Ik kan mij voorstellen dat van deze vlucht een apart dossier werd aangelegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En dat vond u ook?

De heer **Plettenberg**: Qua inhoud, bedoelt u?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **Plettenberg**: Ja. U wilt weten wat de inhoud van dat dossier was?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Natuurlijk wil ik dat ook weten.

De heer **Plettenberg**: De inhoud was in twee delen. Het voorste gedeelte was operationeel. Daarin vond ik fotokopieën van exact dezelfde documenten die ik had gekopieerd op de avond van de crash en in originele vorm aan de heer Nix had overhandigd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wacht even, nu moeten wij even terug. Anders volg ik het niet meer. U zei: "exact dezelfde documenten die ik had gekopieerd". Maar u vertelde mij net dat u die vrachtdocumenten niet had gekopieerd, want die had u niet.

De heer **Plettenberg**: Nee, ik heb het niet over de vrachtdocumenten, ik heb het over de operationele documenten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil het heel precies weten.

De heer **Plettenberg**: Oké. Het dossier was in twee gedeeltes. Het eerste gedeelte is het operationele gedeelte. Daar heb ik het over. Daar zaten fotokopieën in die exact overeenkwamen met de originelen die ik op de avond van de crash aan de heer Nix heb gegeven. Dat heb ik goed bestudeerd en dat was oké. Dat was perfect. Dat klopte precies. Er zat een kartonnen schutblaadje tussen en het tweede gedeelte, het dikkere gedeelte van het dossier, betrof de vrachtdocumentatie. Net zo mooi als dat eerste gedeelte klopte, net zo slordig was het tweede gedeelte.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dit speelde zich af...?

De heer **Plettenberg**: In de zomer van 1993.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In 1993. En het viel u toen al op dat er iets niet klopte?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar daar heeft u toen geen aangifte van gedaan?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U heeft er ook niet over gepraat?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom eigenlijk niet?

De heer **Plettenberg**: Het onderzoek liep.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Welk onderzoek?

De heer **Plettenberg**: Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. En ik werkte toen nog bij El Al.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **Plettenberg**: Ja. Ik vond het niet mijn plaats om, zolang het onderzoek liep, daar melding van te maken, zeker niet extern. Maar ik heb dat wel onthouden. Ik heb wel onthouden dat er discrepanties zaten in dat vrachtbriefdossier.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u heeft daar wel buiten El Al melding van gemaakt?

De heer **Plettenberg**: Later.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U heeft daarover gesproken?

De heer **Plettenberg**: Later.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Later?

De heer **Plettenberg**: Ja, niet zolang ik nog bij El Al werkte.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Niet zolang u nog bij El Al werkte?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer bent u weggegaan bij El Al?

De heer **Plettenberg**: Mijn dienstverband is beëindigd op 15 mei 1994.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: 1994.

De heer **Plettenberg**: Ja, 15 mei 1994.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom bent u weggegaan?

De heer **Plettenberg**: Het beviel me niet bij El Al.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het beviel u niet?

De heer **Plettenberg**: Nee, al voor de crash niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Goed, ik zal u daar geen nadere vragen over stellen, want ik wil mij tot de ramp zelf beperken. Kunt u mij zeggen wat het resultaat is geweest van uw aangifte?

De heer **Plettenberg**: Ik geloof dat ik het volgende even duidelijk moet stellen. Ik heb geen contact opgenomen met de autoriteiten, zoals minister Jorritsma mij dat suggereerde, voor een aangifte. Minister Jorritsma heeft gezegd: "Dan had de heer Plettenberg zich moeten melden bij de autoriteiten". En exact dat heb ik gedaan. Ik heb mij gemeld bij de autoriteiten. Ik wist namelijk op dat moment helemaal niet of wat ik te melden had, aangiftewaardig was of niet. Immers, wat wist ik? Wat had ik gezien? Ik had alleen maar een dossier gezien dat niet compleet was en in verschillende aspecten slordig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat concludeerde u zelf?

De heer **Plettenberg**: Over de inhoud van dat dossier?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er moet toch een reden zijn geweest voor uw aangifte? U moet toch iets hebben vermoed?

De heer **Plettenberg**: In dat stadium was het eindrapport van de Raad voor de luchtvaart inmiddels wel uitgekomen, want dan spreken wij dus over 1994, een aantal maanden daarna nog. En toen bleek dat in de eindrapportage van BVOI/Raad voor

de luchtvaart het onderwerp vracht überhaupt niet ter sprake was gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt: ach, die map stond daar, het klopte niet, maar ik wist eigenlijk niet of het compleet was. Er is ontzettend veel ophef over deze zaak geweest, ook in de media. U bent zelf regelmatig verschenen op de televisie. Wij hebben dat kunnen zien. Het vermoeden bestaat dat u zegt dat die papieren helemaal niet deugen. Was dat allemaal gebaseerd op die ene map, waarvan u nu zegt: ja, ik wist ook niet of die compleet was?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan moet u wat duidelijker zijn.

De heer **Plettenberg**: Dat zal ik doen. Maar ik wilde niet teveel op uw vragen vooruitlopen. Maar wij komen er wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben de vragen niet van tevoren doorgenomen.

De heer **Plettenberg**: Nee, nee, echt niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Juist, ik was ook bijna aan mijn laatste toe.

De heer **Plettenberg**: Ik ben op verzoek van de heer Rob van Gijzel, uw collega, ook nog een keer met hem mee geweest naar het Bureau vooronderzoek in Hoofddorp. Hij had toestemming gekregen van minister Jorritsma om zich ter plaatste te oriënteren op de daar aanwezige vrachtdocumentatie en hij heeft mij gevraagd of ik met hem mee wilde gaan als expert op vrachtdocumentatiegebied. Dat had ik uiteraard ook niet gedaan als ik op dat moment nog bij El Al had gewerkt. Ik werkte helemaal niet meer. Ik voelde mij op dat moment ook vrij om hem te vergezellen daarbij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Plettenberg, ik wil graag precies van u weten waar u uw verdenking op baseerde dat het niet oké zou zijn.

De heer **Plettenberg**: Daar kom ik op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Graag.

De heer **Plettenberg**: Immers, ook bij de bij het BVOI aangetroffen vrachtbrieven troffen de heer Van Gijzel en ik eigenlijk een vergelijkbare onvolledigheid aan van de vrachtdocumentatie. Het was weliswaar geen carbon copy. Het waren niet dezelfde discrepanties als in het dossier van El Al.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar wij hebben het nog steeds over diezelfde ordner?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben het over datgene wat u met de heer Van Gijzel in Hoofddorp zag.

De heer **Plettenberg**: Wij hebben het over datgene wat ik met de heer Van Gijzel in Hoofddorp heb gezien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar stond dat eigenlijk niet helemaal los van die aangifte?

De heer **Plettenberg**: Nee, want het lezen van het dossier bij El Al op kantoor en het vergezellen van Van Gijzel naar Hoofddorp hebben alletwee plaatsgevonden voor mijn eerste contact met de politie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Voor uw eerste contact met de politie?

De heer **Plettenberg**: Ja, pas nadat ik dus tot de conclusie was gekomen wat de Raad geconstateerd had, dat in die ordner bij El Al op kantoor de vrachtdocumentatie niet correct en niet compleet was en eenzelfde beeld had gekregen bij het Bureau vooronderzoek, zij het – nogmaals met nadruk – met dien verstande dat de discrepanties in de ordner van El Al andere waren dan die bij Bureau vooronderzoek. Beide dossier klopten niet met hetgeen mij bekend was over wat er aan fysieke vracht aan boord van het vliegtuig heeft gezeten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Even voor de helderheid: de gedachte dat het niet in orde zou zijn, was gebaseerd op datgene wat u aantrof in die ordner?

De heer **Plettenberg**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil met mijn laatste vraag nog even teruggaan naar 4 oktober 1992. U zei net: ik had de fysieke verantwoorde-

lijkheid voor de lading en de heren van vanmorgen hadden de papieren verantwoordelijkheid. Klopten die met elkaar?

De heer **Plettenberg**: Op 4 oktober?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **Plettenberg**: Dat kan ik u niet zeggen, want...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u ooit wel eens gemerkt dat het niet klopte?

De heer **Plettenberg**: Nee, het was ook niet mijn taak bij El Al om te controleren of het fysieke met het papieren klopte. Als wij het hebben over de complete tas met vrachtbrieven aan boord van het vliegtuig...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus op andere ervaringen kan uw verdenking dat er iets niet klopte, niet gebaseerd zijn?

De heer **Plettenberg**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat was mijn laatste vraag. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Plettenberg, ik moet u er nogmaals aan herinneren dat u onder ede staat. Ik zeg dat heel expliciet, omdat datgene wat u tot nu toe verklaard heeft, zeer essentieel is. Ik stel u nog een paar vragen. Hoe kan het dat u, als u bij operations werkt, deskundige bent om met de heer Van Gijzel de vrachtdocumentatie bij BVOI te kunnen doornemen?

De heer **Plettenberg**: Ik denk dat hier twee dingen door elkaar lopen: mijn feitelijke functie bij El Al en mijn historische kennis van vrachtdocumentatie.

De **voorzitter**: Die kennis van de vrachtdocumentatie, had u daar diploma's voor?

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: U bent gediplomeerd als zijnde een deskundige om vrachtdocumentatie te kunnen lezen c.q. te kunnen uitleggen?

De heer **Plettenberg**: Niet van El Al, maar wel bij vorige airlines. Ik heb vrachtopleidingen gekregen bij zowel Singapore Airlines als bij Gulfair. Dat

zijn vorige werkgevers voordat ik bij El Al kwam.

De **voorzitter**: En bij El Al heeft u dat nooit gedaan, maar daarvoor wel?

De heer **Plettenberg**: Juist.

De **voorzitter**: En dat was de reden dat de heer Van Gijzel u vroeg om als deskundige mee te gaan?

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Plettenberg, bent u op de avond van de ramp op de rampplek geweest?

De heer **Plettenberg**: Nee.

De **voorzitter**: Weet u dat heel zeker?

De heer **Plettenberg**: Absoluut.

De **voorzitter**: Daar kan geen enkel misverstand over zijn?

De heer **Plettenberg**: Geen enkel.

De **voorzitter**: Mijnheer Plettenberg, u bent gevoelsmatig, nadat u vernomen had dat de crash had plaatsgevonden, aan het kopiëren geslagen. Hoeveel setjes heeft u gemaakt?

De heer **Plettenberg**: U bedoelt hoeveel kopieën van elk document?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Plettenberg**: Dat waren er 25.

De **voorzitter**: 25?

De heer **Plettenberg**: Ja, 25.

De **voorzitter**: Uit hoeveel vellen bestond het origineel?

De heer **Plettenberg**: De loadsheet, de trimsheet, de beladingsinstructie en de NOTOC.

De **voorzitter**: Dat waren vier A4'tjes?

De heer **Plettenberg**: Dat waren vier A4'tjes. Het is mogelijk dat ik ook nog een fotokopie heb gemaakt van de fuel release telex. Dat is een telex die wij uit Tel Aviv ontvingen waarin de brandstofberekening, de brandstof nodig voor de vlucht, stond gespeci-

ficeerd en op basis waarvan het brandstofgedeelte van...

De **voorzitter**: Vijf A4'tjes?

De heer **Plettenberg**: Ja, vijf A4'tjes.

De **voorzitter**: Zes A4'tjes?

De heer **Plettenberg**: Vijf.

De **voorzitter**: Vijf?

De heer **Plettenberg**: Vijf.

De **voorzitter**: Maal 25.

De heer **Plettenberg**: Ja, maal 25.

De **voorzitter**: Waarom 25?

De heer **Plettenberg**: Dat leek mij een handig getal op dat moment. Nogmaals, er was mij op geen enkele manier iets van een accident emergency manual bekend.

De **voorzitter**: Waarom geen 10 en waarom geen 100, waarom 25?

De heer **Plettenberg**: Dat is een impulsief, door mijzelf bedacht, getal geweest. Ik dacht: als ik van elk origineel 25 kopieën maak, dan lijkt mij dat ruim voldoende. En 10 leek mij een beetje weinig en 100 leek mij ruim te veel.

De **voorzitter**: En dat heeft u met enkele mensen samen gedaan?

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe lang bent u daarmee bezig geweest?

De heer **Plettenberg**: Drie kwartier maximaal.

De **voorzitter**: Mijnheer Plettenberg, op een gegeven moment brengt u de heer Nix met de heer Chervin in contact, omdat hij de vrachtpapieren opvraagt. U heeft hem dan al gezegd dat die niet bij u zijn, maar bij de vrachtafdeling.

De heer **Plettenberg**: Dat is juist.

De **voorzitter**: En vervolgens brengt u hem in contact met de heer Chervin. En u zegt dat u op een gegeven moment gezien heeft, dat de heer Nix weggegaan is. Was dat wel of niet in aanwezigheid van de heer Chervin?

De heer **Plettenberg**: Ik wil even heel expliciet duidelijk maken dat die drie aan elkaar grenzende kantoorruimtes maar een deur hadden waardoor je vanaf de gang binnen kwam. Die deur zat in operations, in mijn kantoor. Daarnaast gelegen was het kantoor waar dames zaten voor reserveringen. Daar stond onder andere ook de computer voor de crewindeling. En daarnaast was het kantoor van de stationmanager, de heer Weinstein, en in die ruimte zaten de Israëliëse managers. Het is dus: een ruimte met Israëliëse managers, deuropening, die tussenruimte, deuropening, operations en dan is daar de deuropening naar de gang. En de heer Nix is door die deur naar binnen en naar buiten gegaan. Dus of de heer Chervin in dat kantoor zittend, dat gezien zou kunnen hebben, ik betwijfel het.

De **voorzitter**: Maar mijn vraag was: u heeft gezien dat de heer Nix wegging?

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: Heeft u ook gezien dat de heer Chervin met hem meeging?

De heer **Plettenberg**: De heer Chervin is niet met hem meegegaan.

De **voorzitter**: Die is niet met hem meegegaan?

De heer **Plettenberg**: Nee, nee, sorry dat ik u verkeerd begreep.

De **voorzitter**: De heer Nix is alleen uit het gebouw vertrokken?

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: Dat weet u heel zeker?

De heer **Plettenberg**: Heel zeker. Hij is alleen gekomen en hij is alleen weggegaan.

De **voorzitter**: Met dat setje van vijf kopietjes dat u hem gegeven heeft.

De heer **Plettenberg**: Originelen.

De **voorzitter**: De originelen, oké. Mijnheer Plettenberg, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Tussen kwart over zes en half zeven kwam het bericht van Aero Ground operations dat het toestel terugkwam.

De heer **Plettenberg**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Rond 22.00 uur, tien uur, wordt duidelijk voor u dat het vliegtuig in de Bijlmer is terechtgekomen.

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: Ik had geen enkele fysieke beschikking over de vrachtpapieren.

De heer **Plettenberg**: Correct.

De **voorzitter**: Rond half acht komt de heer Nix op mijn kantoor om de papieren op te halen.

De heer **Plettenberg**: Correct.

De **voorzitter**: Voor de vrachtpapieren bracht ik de heer Nix in contact met de heer Chervin, nadat ik had gezegd dat de vrachtpapieren zelf op de vrachtafdeling moesten worden afgehaald.

De heer **Plettenberg**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Rond acht uur vertrekt de heer Nix weer uit het gebouw van EI Al.

De heer **Plettenberg**: Inderdaad.

De **voorzitter**: De aangifte van valsheid in geschrifte wordt door u gedaan in de zomer van 1996.

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: De aanleiding is een ordner die u heeft ingezien, waarin de operationele papieren zaten. Die waren in orde en klopten. Het tweede gedeelte, de vrachtdocumentatie was rommelig, slordig en onvolledig.

De heer **Plettenberg**: Juist.

De **voorzitter**: Later, na 15 mei 1994, op het moment dat u uw werkverband met EI Al beëindigt, bent u met de informatie naar buiten gekomen. Dat wil zeggen: die heeft u aan derden medegegemaakt.

De heer **Plettenberg**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Met de heer Van Gijssel bent u samen naar het BVOI geweest om de vrachtdocumentatie door te nemen. U trof daar dezelfde waarneming aan als die u eerder in de ordner had waargenomen.

De heer **Plettenberg**: Mag ik dat preciseren? "Vergelijkbare" in plaats van "dezelfde".

De **voorzitter**: Vergelijkbare. U heeft gesprekken gevoerd met de LVB. U kunt zich dit gesprek herinneren, maar weet echter zeker dat u geen informatie over de lading heeft gegeven.

De heer **Plettenberg**: Juist.

De **voorzitter**: U verklaart dat EI Al geen procedure heeft, en niet heeft aangedrongen op geheimhouding van de lading.

De heer **Plettenberg**: Absoluut.

De **voorzitter**: U claimt kennis te hebben van vrachtdocumentatie.

De heer **Plettenberg**: Ja.

De **voorzitter**: U bent niet op de avond van 4 oktober 1992, op de avond van de ramp, op de rampplek in de Bijlmer geweest.

De heer **Plettenberg**: Pertinent niet, neen.

De **voorzitter**: Dan is er een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Plettenberg uit te geleiden.

Sluiting 15.10 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 48

Woensdag 17 februari 1999



De heer D. Nix

D. Nix
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 15.20 uur

Verhoord wordt de heer D. Nix

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer D. Nix, geboren op 5 september 1946 te Leiden.

Mijnheer Nix, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: Ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Nix**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Nix, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Nix, kunt u de commissie zeggen wat uw functie was op de avond van de ramp?

De heer **Nix**: Mijn functie was coördinator bij de rijkspolitie van de afdeling uniformdienst. In die hoedanigheid was ik op dat moment de hoogste in rang.

De **voorzitter**: Waar was u op dat moment?

De heer **Nix**: Toen de melding gedaan werd, bevond ik mij in de

kantine van de Dienst luchtvaart op Schiphol.

De **voorzitter**: Van wie hoorde u van de ramp?

De heer **Nix**: Ik hoorde van de dienstdoend centralist dat ik met spoed naar de meldkamer moest komen.

De **voorzitter**: Wie was dat?

De heer **Nix**: De collega Swart. Dat heb ik uiteraard gedaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Nix, de commissie wil aan het begin van dit verhoor geen misverstand laten bestaan over hoe de commissie dit verhoor ingaat. Wij weten nog steeds niet op welk moment de rijkspolitie in het bezit was van de vrachtdocumenten en wat er daarna precies is gedaan. Dat is wat wij heel duidelijk en "clear" willen krijgen. Ik geef daarvoor het woord aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Nix, ik wil eerst met u praten over het eerste uur na de crash van het vliegtuig. U bent naar de Commissie van Overleg gegaan?

De heer **Nix**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: Wie stuurde u naar de Commissie van Overleg?

De heer **Nix**: Daar ben ik niet naartoe gestuurd. Daar ben ik zelf naartoe gegaan. In zo'n situatie is het normaal dat de hoogste in rang – op dat moment was ik dat – naar de CVO gaat en zich daar meldt.

De heer **Oudkerk**: U was daar omstreeks 18.45 uur?

De heer **Nix**: Ik denk het wel. Ik kan mij dat niet meer exact herinneren.

De heer **Oudkerk**: Kunt u zich herinneren wat er in de Commissie van Overleg besproken is?

De heer **Nix**: De Commissie van Overleg... Eigenlijk was het voor ons zo dat de ramp zich niet op de luchthaven had afgespeeld. In eerste instantie was alles klaargemaakt voor een situatie waarin dat wel zo zou gebeuren. Wij zijn eigenlijk vrij vlot uit elkaar gegaan en hebben ons facilitair opgesteld.

De heer **Oudkerk**: De Commissie van Overleg is vrij vlot uit elkaar gegaan?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben inmiddels begrepen dat dit om 19.35 is gebeurd.

De heer **Nix**: Dat zal inderdaad om en nabij dat tijdstip zijn gebeurd. Dat weet ik niet meer exact.

De heer **Oudkerk**: Zolang die commissie bij elkaar was, een half uur of drie kwartier, is er ongetwijfeld gesproken over sommige zaken. Kunt u zich zaken herinneren waarover gesproken is?

De heer **Nix**: Wat ik mij exact herinner, is dat men sprak over het aantal passagiers dat aan boord was. Het was al heel gauw bekend dat het de El Al-kist was en dat het "de crew" plus een "was. Van de medewerkers van AG hoorden wij in eerste instantie dat er geen bijzonder

explosieve of "highly dangerous goods" aan boord waren.

De heer **Oudkerk**: Geen bijzondere explosieven of "highly dangerous goods". Dat verklaarde de medewerker van AG?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Is er, behalve over passagiers, "dangerous goods" en explosieven, nog over andere zaken gesproken?

De heer **Nix**: Niet dat ik mij kan herinneren.

De heer **Oudkerk**: Waar bent u na het beëindigen van de Commissie van Overleg naartoe gegaan?

De heer **Nix**: Toen ben ik weer naar het bureau van de rijkspolitie gegaan. Voordat ik naar de CVO ben gegaan, heb ik de dienstdoend centralist gezegd dat hij alle alarmrollen moest afdraaien, zodat een aantal piket-functionarissen thuis werd gewaar-schuwd. Inmiddels waren die natuurlijk allemaal op de luchthaven.

De heer **Oudkerk**: Toen u wegging uit het kantoor waren ze er niet, maar...?

De heer **Nix**: Toen ik naar de CVO ging, was men er nog niet. Nee, dat was te kort op de calamiteit.

De heer **Oudkerk**: U komt terug uit de Commissie van Overleg. Wie waren op dat moment, voor zover u zich dat kunt herinneren, op het kantoor van de rijkspolitie aanwezig?

De heer **Nix**: Er waren daar toen een hoop functionarissen die zich inmiddels hadden gemeld naar aanleiding van de alarmrol-alarmering. Ik had te maken met mijn directe chef, de heer Bloemen. Die was inmiddels ook aanwezig. Van hem heb ik de opdracht gekregen om naar het kantoor van El Al te gaan.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik zo op. De heer Bloemen was er. Herinnert u zich nog wie er verder waren?

De heer **Nix**: Ik heb collega's van LVO binnen zien lopen. Het was druk. Ik weet niet exact wie er binnen zijn komen lopen. Het was in ieder geval een komen en gaan.

De heer **Oudkerk**: Ik wil nog even terug naar die Commissie van Overleg. Wij hebben zojuist gehoord dat iedereen daar een eigen telefoon of portofoon bij zich had. Heeft u tijdens de bijeenkomst van de Commissie van Overleg nog met iemand gebeld?

De heer **Nix**: Dat kan ik mij niet herinneren. Nee. Ik kan het mij niet herinneren.

De heer **Oudkerk**: Heeft iemand u gebeld?

De heer **Nix**: Ik ben ook niet gebeld.

De heer **Oudkerk**: Tijdens de bijeenkomst van de commissie heeft u geen mededelingen gedaan over het feit dat er geen gevaarlijke goederen en explosieven aanwezig waren en ook niet over het aantal slachtoffers?

De heer **Nix**: Geen. Dat heb ik niet gedaan.

De heer **Oudkerk**: Oké. U komt terug op het kantoor. Ik neem aan dat u datgene wat u net in de Commissie van Overleg gehoord heeft, daar meldt.

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Hoe ging die melding in zijn werk en aan wie deed u die? Wat heeft u precies verteld?

De heer **Nix**: Ik heb mijn chef, de heer Bloemen, dezelfde mededeling gedaan, namelijk dat er geen "high explosives" en dergelijke aan boord waren.

De heer **Oudkerk**: Geen "high explosives", geen "dangerous goods".

De heer **Nix**: En geen "dangerous goods" of geen radioactieve... Bij ieder vliegtuig zijn uiteraard "dangerous goods" aan boord. Het was niet van dien aard dat het gevaarlijk zou kunnen zijn.

De heer **Oudkerk**: Gevaarlijk voor...?

De heer **Nix**: Ik neem aan de volksgezondheid. Maar daar ben ik geen technicus in. Dit zijn puur de gegevens die ik van de AG kreeg.

De heer **Oudkerk**: Ik neem aan dat u datgene wat u gehoord heeft op de bijeenkomst van de Commissie van Overleg, misschien in uw eigen woorden, doorverteld heeft aan uw superieur, de heer Bloemen, en aan andere mensen die om hem heen stonden. U was de enige die dit op dat moment wist.

De heer **Nix**: Ja, op dat moment wel.

De heer **Oudkerk**: Was u, terugkijkend, inderdaad de enige die het wist of heeft de heer Bloemen, de heer Damveld of een ander laten blijken dat ze eigenlijk al wisten dat er geen explosieven of andere voor de volksgezondheid gevaarlijke stoffen waren?

De heer **Nix**: Het is mij niet bekend of anderen daar al van wisten. Ik kwam rechtstreeks uit de CVO.

De heer **Oudkerk**: En u was degene die het op dat moment wist. Wat zei de heer Bloemen, als hij het van u gehoord heeft?

De heer **Nix**: De heer Bloemen heeft mij toen de opdracht gegeven om naar het kantoor van El Al te gaan.

De heer **Oudkerk**: Waarom?

De heer **Nix**: In eerste instantie werd een terroristische actie niet uitgesloten. Ik moest in ieder geval alle papieren die de vlucht LY 1862 betroffen daar op gaan halen.

De heer **Oudkerk**: Ik neem dat als er een terroristische aanslag beraamd zou zijn, degene die dat beramen ervoor zorgen dat dit niet in de papieren is terug te vinden?

De heer **Nix**: Nee, maar goed, wij willen dan toch alle papieren die bij de vlucht horen bij elkaar hebben, omdat andere mensen daaruit bepaalde conclusies zouden kunnen trekken.

De heer **Oudkerk**: Volgens uw waarneming zei de heer Bloemen dat dus vooral, omdat er mogelijk sprake was van een terroristische aanslag. Gaf hij nog een andere reden op of heeft u nog bedacht waarom u die vrachtpapieren moest gaan halen?

De heer **Nix**: Nee, ik heb er verder niets bij bedacht.

De heer **Oudkerk**: U bent vervolgens naar het kantoor van El Al gegaan. Nu heeft El Al twee kantoren op Schiphol en misschien nog wel meer. Waar bent u precies naartoe gegaan?

De heer **Nix**: Ik ben naar het kantoor in de stationshal gegaan, waar het kantoor van El Al was.

De heer **Oudkerk**: Voor alle duidelijkheid: dat is het kantoor waar de heer Plettenberg, die zojuist door de commissie gehoord is, zat en dat is niet het kantoor waar de heer Aaij, die vanochtend door ons gehoord is, met de vrachtbrieven aanwezig was? U bent naar het kantoor gegaan waar de heer Plettenberg was?

De heer **Nix**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: U bent daar alleen naartoe gegaan?

De heer **Nix**: Ik ben daar alleen naartoe gegaan.

De heer **Oudkerk**: Er is een journaal van de rijkspolitie van die avond. Dat is een getypt journaal, waarin staat: 19.42 uur, Daan Nix gaat met El Al mee.

De heer **Nix**: Dat heb ik ook in het journaal gezien, maar ik ben met niemand meegegaan. Ik ben daar alleen naartoe geweest.

De heer **Oudkerk**: De notie "Daan Nix gaat met El Al mee" klopt gewoon niet?

De heer **Nix**: Dat is een verkeerde interpretatie.

De heer **Oudkerk**: Verkeerde interpretatie? Er was niemand van El Al in het kantoor van de rijkspolitie? U bent niet meegegaan met iemand van El Al?

De heer **Nix**: Beslist niet.

De heer **Oudkerk**: U bent in uw eentje naar het El Al-kantoor gegaan?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wat is de afstand in minuten tussen het kantoor van de rijkspolitie en het El Al-kantoor, als je daarheen moet lopen?

De heer **Nix**: Dat zal ongeveer 5 à 6 minuten zijn.

De heer **Oudkerk**: Dus u was daar om ongeveer 19.50 uur?

De heer **Nix**: Ongeveer. Ik heb al aangegeven dat ik daar tussen 19.30 en 19.45 aangekomen ben. Het zijn allemaal "omstreeks tijden".

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik. Maar u was er niet om 21.00 of 21.30 uur?

De heer **Nix**: Nee, beslist niet.

De heer **Oudkerk**: Oké. U krijgt van de heer Bloemen de opdracht om de vrachtdocumentatie in beslag te nemen.

De heer **Nix**: Correct.

De heer **Oudkerk**: Wist u precies wat vrachtdocumentatie was?

De heer **Nix**: Niet exact. Daar ben ik niet voor opgeleid. Ik zat bij een heel andere afdeling. Wij waren facilitair aan de dienst LVO. Ik ben er naartoe gegaan en heb vertrouwd op de loyaliteit van de maatschappij dat men mij die zou geven.

De heer **Oudkerk**: U heeft vorig jaar ook voor de commissie-Hoekstra gezeten. De heer Hoekstra heeft u toen gevraagd of u wist welke papieren relevant waren. U zegt dan: "Ik wist dat ik de airwaybills moest hebben, omdat daarop de vracht was gespecificeerd. Ik ben natuurlijk niet de hele tijd daar blijven zitten." Daar komen wij zo direct nog op terug, maar u zegt hier dat u ongeveer wist wat vrachtpapieren waren, maar niet precies.

De heer **Nix**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: U komt daar bij benadering om 19.50 of 20.00 uur aan. Wie kwam u daar als eerste tegen?

De heer **Nix**: Nadat ik had aangeklopt, zag ik daar de heer Plettenberg, als operations-officer.

De heer **Oudkerk**: U komt de heer Plettenberg daar tegen. Wat vraagt u hem?

De heer **Nix**: Toen heb ik hem mee-gedeeld dat het mijn missie was om alle papieren op te halen, aangaande vlucht LY 1862.

De heer **Oudkerk**: Alle papieren aangaande de vlucht van El Al, dus niet alleen de vrachtpapieren, maar ook de operationele papieren?

De heer **Nix**: Ook de operationele papieren.

De heer **Oudkerk**: Wat zei de heer Plettenberg tegen u?

De heer **Nix**: Die verwees mij naar een paar andere heren die ook in het kantoor waren, waaronder de heer Chervin, die ik helemaal niet kende, en verder de stationmanager, de heer Weinstein, die net op Schiphol gestationeerd was. Die had ik al wel een paar keer gezien en kende ik dus wel. Volgens mij waren er nog een paar andere heren, maar die kende ik niet en aan hen ben ik ook niet voorgesteld.

De heer **Oudkerk**: Kunt u in uw eigen woorden vertellen wat er precies gebeurd is tussen het moment dat u het kantoor van de heer Plettenberg bent binnengekomen en het moment dat u daar bent weggegaan?

De heer **Nix**: Ik heb dus aan de heer Chervin – de heer Weinstein luisterde daarbij mee – verteld wat ik kwam doen. Ik geloof dat de heer Chervin het in het begin niet meteen met mij eens was.

De heer **Oudkerk**: Hij was het niet met u eens. Hoe bedoelt u dat?

De heer **Nix**: Toen ik daar kwam, heb ik duidelijk verteld dat ik de boel eventueel in beslag zou nemen, als ik geen medewerking zou krijgen.

De heer **Oudkerk**: Begrijp ik het goed? U vroeg om de vrachtpapieren? Ik moet mij corrigeren: u vroeg om alle papieren van de vlucht?

De heer **Nix**: Alle papieren, ja.

De heer **Oudkerk**: De heer Chervin wilde ze in eerste instantie niet afstaan?

De heer **Nix**: In eerst instantie zei de heer Chervin dat hij zich afvroeg waarom dat nodig was. Daarop heb ik meteen gezegd dat als ik ze niet krijg, ik het officieel moet spelen en de zaak in beslag moet nemen.

De heer **Oudkerk**: En dat was genoeg?

De heer **Nix**: Toen is hij even met de heer Weinstein in conclaaf gegaan. Er is nog een telefoontje gepleegd, maar daarna heeft Weinstein gezegd dat het akkoord was.

De heer **Oudkerk**: Dat conclaaf was in het Hebreeuws?

De heer **Nix**: Ja, het conclaaf ging in het Hebreeuws. Die taal versta ik niet; die spreek ik niet.

De heer **Oudkerk**: In ieder geval was het daarna goed. En toen?

De heer **Nix**: Toen heeft de heer Plettenberg van Weinstein de opdracht gekregen voor mij te gaan kopiëren.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp uit uw woorden dat hij alle papieren ging kopiëren die te maken hadden met de fatale vlucht, dus niet alleen de vrachtpapieren, maar ook de operationele papieren.

De heer **Nix**: Ik heb aan een van uw medewerkers verteld dat later bleek dat het met de vrachtpapieren even anders is gelopen dan in de eerste lezing.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik straks met u op terug. De heer Plettenberg is gaan kopiëren?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u in de tussentijd gedaan?

De heer **Nix**: Sorry?

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u in de tussentijd gedaan?

De heer **Nix**: Terwijl hij bezig was, zat ik op een afstand van ongeveer twee en een halve meter van hem vandaan.

De heer **Oudkerk**: Was u daar bereikbaar voor uw collega's van de rijkspolitie?

De heer **Nix**: Ja, ik had een nummer achtergelaten, waarop ik telefonisch te bereiken was.

De heer **Oudkerk**: Het nummer van het kantoorje waar u was?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Maar u had ook een portofoon bij u?

De heer **Nix**: Die zal ik ongetwijfeld bij me hebben gehad. Of hij op stand-by stond is een tweede, want het zou alleen maar storend werken als ik daar een portofoon aan zou hebben staan.

De heer **Oudkerk**: Oké, u bent gaan zitten wachten. Hoelang heeft dat wachten geduurd?

De heer **Nix**: Dat is voor mij een vrij lange zit geweest. Ik heb gewacht totdat de heer Plettenberg klaar was met het kopiëren van de papieren.

De heer **Oudkerk**: Wat is een lange zit?

De heer **Nix**: Ik heb al tegen een van uw medewerkers verteld dat ik iets aan de tijden heb moeten aanpassen, want er is inmiddels een verbaal, althans een stuk, boven water gekomen, waarin staat dat de heer Plettenberg om 10.30 uur gehoord is door de collega's De Geus en Van der Kuil. Dat is op het bureau van de rijkspolitie op Schiphol gebeurd. Ik zal daar zeker tot 22.10 uur hebben gezeten.

De heer **Oudkerk**: Even voor de duidelijkheid: de heer Plettenberg kon op dat moment niet kopiëren, want hij was bezig om een procesverbaal af te leggen bij twee andere heren. Dat heeft u later vernomen?

De heer **Nix**: Ja, dat heb ik later vernomen.

De heer **Oudkerk**: U bent dus tot ongeveer 22.10 of 22.15 daar geweest?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Toen had u inmiddels een stapeltje papieren van de heer Plettenberg in ontvangst genomen?

De heer **Nix**: Ja, de papieren.

De heer **Oudkerk**: Kunt u nog bij benadering aangeven hoe dik dat stapeltje was?

De heer **Nix**: Dat was een stapeltje. Ik heb in mijn verklaring bij de collega's

van de luchtvaartpolitie verteld dat dit stapeltje ongeveer 5 à 6 centimeter dik was.

De heer **Oudkerk**: Zoiets?

De heer **Nix**: Ongeveer, ja.

De heer **Oudkerk**: Dat is dus zeker – ik durf het nauwelijks te schatten – zo'n 400 à 500 velletjes A4?

De heer **Nix**: Ik weet niet of het zoveel velletjes zijn. Het was in ieder geval ongeveer die dikte.

De heer **Oudkerk**: Dat stapeltje bevatte, als ik het goed begrijp, de operationele papieren en de vrachtpapieren?

De heer **Nix**: Later bleek mij dus... Maar u zei zelf al dat u daar nog op terug wil komen.

De heer **Oudkerk**: Ja, daar kom ik nog op terug. Ik wil nog even met u naar die tijden kijken. In hetzelfde journaal dat op diezelfde avond door de luchtvaartpolitie is opgemaakt, staat dat om 23.55 uur vrachtbrieven, het onderhoudsrapport alsmede een aparte lijst van "dangerous goods" en "weight and balance" – dat zijn, zeg maar, alle papieren van het vliegtuig – zijn binnengebracht door Daan Nix. U bent tot ongeveer 22.10 à 22.15 uur daar geweest. U zei zelf dat het ongeveer 7 minuten lopen is naar het kantoorje. Er ontbreken dus geen 5 minuten, maar anderhalf uur.

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Hoe verklaart u dat?

De heer **Nix**: Ik kan mij niet meer herinneren hoe ik die tijd heb volgemaakt. Ik ben daar in ieder geval geweest, nadat Plettenberg mij de envelop heeft gegeven. Daarna ben ik rechtstreeks naar het bureau van de rijkspolitie teruggegaan en heb de envelop persoonlijk overhandigd aan mijn chef, de heer Bloemen. Inmiddels had ik van hem al weer de volgende opdracht gekregen.

De heer **Oudkerk**: Ik constateer dat het tijdstip van 23.55 uur op het officiële journaal van de luchtvaartpolitie van die avond niet klopt.

De heer **Nix**: Daar zit een tijdsverschil in.

De heer **Oudkerk**: Voor dat tijdsverschil heeft u geen verklaring?

De heer **Nix**: Daar heb ik geen verklaring voor.

De heer **Oudkerk**: Kan het zijn dat u tussen 22.10/22.15 uur, wanneer u weggaat bij de heer Plettenberg, en het tijdstip van binnenkomst nog iets anders gedaan heeft?

De heer **Nix**: Nee, dat is beslist niet waar.

De heer **Oudkerk**: U bent absoluut rechtstreeks naar het kantoor van de luchtvaartpolitie gegaan?

De heer **Nix**: Rechtstreeks. Zonder meer.

De heer **Oudkerk**: Er zijn dus twee mogelijkheden: of er ontbreekt 1 uur en 30 à 35 minuten of het journaal klopt niet?

De heer **Nix**: Ik kan daar geen aannemelijke verklaring voor geven.

De heer **Oudkerk**: Het weggaan – 19.42 uur: Daan Nix gaat met El Al mee, waarvan u zegt dat het niet klopt, want ik ben met niemand meegegaan, ik ben er zelf heen gegaan – en het einde daarvan om 23.55 uur – alles wordt binnengebracht door Daan Nix – zijn zaken in het journaal die niet met uw waarneming stroken?

De heer **Nix**: Ik denk dat het mogelijk anders is.

De heer **Oudkerk**: U heeft zojuist verteld wat er anders is, want u heeft gezegd: ik ben om ongeveer 19.50 uur het kantoor van de heer Plettenberg binnengekomen. Die heeft mij toen voorgesteld aan de heer Chervin en de heer weinstein en nog een stel mensen. U moet mij corrigeren als ik het niet goed samenvat. Toen ben ik daar gaan zitten. Ik was bereikbaar op een bepaald telefoonnummer dat ik heb doorgegeven. In eerste instantie dacht ik dat ik daar langer had gezeten, maar ik moet daar tot ongeveer 22.10 à 22.15 uur gezeten hebben, aangezien de heer Plettenberg om 22.30 uur een verklaring heeft afgelegd voor twee van uw collega's. Ik heb daar zitten wachten op het kopiëren van niet alleen de vrachtpapieren, maar ook van de

operationele papieren. Dat is ongeveer... Niet ongeveer: dat is precies zoals u het net verteld heeft.

De heer **Nix**: Ja, maar waaruit vervolgens wel blijkt dat ik de operationele papieren heb gekregen, omdat de vrachtpapieren elders waren.

De heer **Oudkerk**: U heeft de operationele papieren gekregen en de vrachtpapieren waren elders. Wanneer heeft u dat gehoord?

De heer **Nix**: Nadat ik de operationele papieren heb gekregen, heeft de heer Plettenberg mij verteld – want ik vroeg of dat alles was – dat alle documenten die de vracht betroffen op het vrachtzuid-emplacement van Schiphol waren.

De heer **Oudkerk**: Hoe laat heeft de heer Plettenberg u dat verteld?

De heer **Nix**: Dat zal hij verteld hebben nadat hij mij de andere papieren heeft overhandigd.

De heer **Oudkerk**: Nadat hij alles had gekopieerd?

De heer **Nix**: Nadat hij voor ons, justitie, klaar was met kopiëren.

De heer **Oudkerk**: Zeg maar om 22.00 à 22.15 uur? Het is niet zo gegaan dat de heer Plettenberg bij uw binnenkomst tegen u zei dat u de operationele papieren van hem kon krijgen, maar dat hij de vrachtpapieren niet had en dat u daar ergens anders voor moest zijn?

De heer **Nix**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Nog even een andere vraag. U zegt: ik ben met een stapel van 5 à 6 centimeter weggegaan. Hoeveel velletjes dat zijn, weten wij niet precies, maar het is wel een flinke stapel. Ik begrijp nu van u dat dit alleen de operationele papieren betreft en niet de vrachtpapieren?

De heer **Nix**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: U zegt hier dus onder ede dat de operationele papieren van het desbetreffende vliegtuig zeker een stapeltje vormt van 5 à 6 centimeter?

De heer **Nix**: In mijn herinnering is dat zeker zo.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben zojuist de heer Plettenberg gehoord. Ik weet niet of u dat gezien heeft. Ik wil graag de verklaring die hij net heeft afgelegd over uw bezoek aan zijn kantoor, even laten zien. Ik wil de regie vragen de band te starten.

(Het navolgende is een weergave van een video-opname)

Mevrouw Augusteijn-Esser: De heer Nix vraagt u om papieren.

De heer Plettenberg: Ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Wat voor papieren vraagt hij?

De heer Plettenberg: Hij vroeg om "de papieren".

Mevrouw Augusteijn-Esser: "De papieren"?

De heer Plettenberg: In eerste aanleg.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En wat dacht u dat hij voor papieren vroeg?

De heer Plettenberg: Mijn papieren, de operationele papieren.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Wat geeft u hem dan?

De heer Plettenberg: De originelen waarvan ik u net hebt verteld dat wij ze aan het kopiëren waren: load sheet, trim sheet, load instruction en NOTOC.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar vroeg hij niet om vrachtpapieren?

De heer Plettenberg: Nadat hij van mij de originelen van de operationele papieren had gekregen, vroeg hij aan mij: en nu moet ik ook nog de vrachtpapieren hebben. Ik heb hem daarop geantwoord: dat begrijp ik, maar die heb ik niet hier. Niet alleen vanwege vanavond, maar die zijn nooit hier op operations. Die zijn bij de vrachtafdeling.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U zei: de vrachtpapieren liggen nooit hier op operations, dan moet je ergens anders zijn?

De heer Plettenberg: Ja, die liggen bij de vrachtafdeling.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Waar liggen die normaal, bij de...?

De heer Plettenberg: Bij de vrachtafdeling. En die zaten in vrachstation Zuid, in de AG-loods en dat is fysiek een kilometer of drie, vier verderop.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En u hebt gezegd: u kunt daar de vrachtpapieren ophalen?

De heer Plettenberg: Neen, dat heb ik niet gezegd tegen hem. Ik heb tegen hem gezegd: in de volgende kantoorruimte zitten de Israëlische managers. Daar was de heer Chervin, cargo manager, bij. Het kwam mij op dat moment het meest efficiënt voor om de heer Nix in contact te brengen met de heer Chervin, zodat zij samen konden coördineren op welke meest efficiënte en snelle wijze de heer Nix de vrachtpapieren kon krijgen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u hem nou met de heer Chervin in contact gebracht, of hebt u hem ook gezegd: de vrachtpapieren liggen niet hier, die liggen op een andere afdeling?

De heer Plettenberg: Ik heb beide gedaan. Ik heb eerst gezegd: de vrachtpapieren liggen niet hier. En vervolgens heb ik hem verwezen naar de heer Chervin omdat ik wel begreep dat hij ze toch wilde hebben.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En mijnheer Chervin heeft... Was u daarbij, bij dat gesprek?

De heer Plettenberg: Ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En mijnheer Chervin heeft mijnheer Nix gewezen op de plek waar ze wel te krijgen waren?

De heer Plettenberg: Uiteindelijk, ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Uiteindelijk?

De heer Plettenberg: Ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En wat is toen het resultaat van het gesprek geweest?

De heer Plettenberg: Het resultaat van het gesprek is geweest dat de

heer Nix het El Al-kantoor heeft verlaten en weg is gegaan.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hoe laat is het dan ongeveer?

De heer Plettenberg: Rond acht uur.

(Hier eindigt de video-opname)

De heer Oudkerk: Mijnheer Nix, u begrijpt dat dit twee verklaringen zijn die, althans in de ogen van onze commissie, nogal haaks op elkaar staan. Kunt u dat verklaren?

De heer Nix: Dat kan ik niet echt verklaren.

De heer Oudkerk: De heer Plettenberg heeft verderop in het verhoor op vragen van de heer Meijer gezegd dat de operationele papieren van deze vlucht 5 of 6 velletjes betroffen. 5 of 6 velletjes is niet hetzelfde als 5 of 6 centimeter.

De heer Nix: Dat is mij bekend.

De heer Oudkerk: Kunt u dat verklaren?

De heer Nix: Nee, dat kan ik u dus beslist niet verklaren. In mijn herinnering heb ik nog steeds een envelop, een bruine envelop, meegekregen, met de inhoud die ik vermeld heb.

De heer Oudkerk: U blijft bij uw verklaring die u zojuist onder ede heeft afgelegd: dat het gegaan is, zoals het gegaan is?

De heer Nix: Daar blijf ik bij. Mag ik daaraan nog iets toevoegen?

De heer Oudkerk: Als het relevant is, graag.

De heer Nix: Er wordt gezegd dat de heer Chervin komt, als de heer Plettenberg klaar is met de operationele papieren. In mijn beleving was de heer Chervin met de stationmanager, de heer Weinstein, niet meer in die ruimte. Ik heb namelijk via mijn Amsterdamse collega's transport geregeld, zodat zij naar de PD, de plaats van het ongeval, konden gaan. Ik heb na die tijd helemaal niet meer met de heer Chervin gesproken.

De heer Oudkerk: Mijnheer Nix, ik blijf nog even bij dit onderwerp,

omdat onze commissie er veel aan gelegen is om de waarheid boven tafel te krijgen, misschien niet eens zozeer vanwege het feit dat die vrachtbrieven op het ene dan wel het andere tijdstip verzameld zijn, als wel omdat tegenstrijdige verklaringen en onduidelijkheden, al dan niet bewust, voeding geven aan allerlei mogelijke onrust bij mensen die op een of andere wijze betrokken zijn geweest bij de Bijlmerramp. Daarom ga ik hier toch nog even op door. Voor de commissie-Hoekstra heeft de heer Plettenberg gezegd dat hij u in de loop van de zomer van 1996 gebeld heeft. Is dat juist?

De heer Nix: Dat is correct.

De heer Oudkerk: Hij verklaarde dat hij toen aan u heeft gevraagd of u mee wilde werken aan een uitzending van NOVA. Klopt dat ook?

De heer Nix: Dat is correct.

De heer Oudkerk: Heeft u op dat verzoek "ja" gezegd?

De heer Nix: Ja, daar heb ik inderdaad "ja" op gezegd.

De heer Oudkerk: Kunt in uw eigen woorden vertellen hoe dat verder is gegaan?

De heer Nix: Op een bepaalde datum in het begin van 1996 – ik weet niet meer precies wanneer het was – zijn de heer Plettenberg, samen met Joost Oranje en ene De Lange, mensen van NOVA, bij mij op het bureau in Leiden geweest. Daar hebben wij nagepraat over wat er had plaatsgevonden.

De heer Oudkerk: De heer Plettenberg zegt voor de commissie-Hoekstra dat u tijdens het telefoontje dat u met hem gehad heeft, de gang van zaken, zoals die door de heer Plettenberg op de monitor verteld is, bevestigd zou hebben. Ik citeer letterlijk: "Tijdens dat telefonisch contact bevestigde Nix de gang van zaken die ik u zoeven heb geschetst. Ja, zo is het gegaan". Kunt u zich daar iets van herinneren?

De heer Nix: Daar kan ik mij beslist niets meer van herinneren.

De heer Oudkerk: Ik citeer even verder: "Er komt dan een gesprek met de heer Plettenberg, de heer

Oranje en de heer De Lange". De laatste twee waren redacteurs van NOVA. De heer Plettenberg verklaart dan: "Hij herhaalde in dat gesprek wederom exact de gang van zaken".

De heer **Nix**: Ik weet dat dit gesprek heeft plaatsgevonden. Ik weet dat het heel relaxed ging. Maar aan het einde van het gesprek heeft de heer Oranje mij gezegd: oké, jij hebt eigenlijk niets nieuws te vertellen en ik vind het niet nodig om hier in NOVA over uit te weiden.

De heer **Oudkerk**: Desgevraagd hebben de heren Oranje en De Lange bevestigd wat de lezing van de heer Plettenberg over deze bijeenkomst in 1996 is geweest. Mijnheer Nix, ik vraag u het volgende. Op een gegeven moment wist u dat u, hoe groot de stapel ook was, de vrachtdocumentatie niet bij u had. Klopt dat?

De heer **Nix**: Dat is correct. Dat bleek mij later.

De heer **Oudkerk**: Wie heeft u dat verteld?

De heer **Nix**: Toen ik klaar was met de operationele papieren, heeft de heer Plettenberg mij verteld dat de vrachtpapieren bij de vrachtzuidloods waren, bij de AG-loods bij het gedeelte waar El Al het vrachtkantoor hield.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent dus dat u, naar uw waarneming, een envelop met vijf tot zes centimeter papier heeft overhandigd aan de heer Bloemen?

De heer **Nix**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: U wist op dat moment dat het niet de volledige set van papieren was, omdat de heer Plettenberg had gezegd dat u ook nog naar de vrachtafdeling moest. Klopt dat?

De heer **Nix**: Dat was mij bekend.

De heer **Oudkerk**: Heeft de heer Bloemen die envelop opengemaakt in uw bijzijn?

De heer **Nix**: Niet in mijn bijzijn. Ik heb hem overhandigd. Ik heb gezegd: Dit is de envelop die ik zojuist heb opgehaald met alle operationele papieren. Ik heb eraan toegevoegd

dat er iemand naar vracht-zuid moest om daar de vrachtpapieren op te halen.

De heer **Oudkerk**: Er moest nog iemand naar vracht-zuid om daar de vrachtpapieren op te halen?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wie heeft dat gedaan?

De heer **Nix**: Dat weet ik niet. Ik had inmiddels van de heer Bloemen een andere opdracht gekregen.

De heer **Oudkerk**: Nu zijn er diverse betrokkenen, mijnheer Nix, die op de avond van de ramp in het El Al-operationsgebouw aanwezig waren, die zeggen dat de vrachtpapieren vrij kort na het ongeval vanuit El Al-vracht naar El Al-operations zijn gebracht om gekopieerd te worden. In dat operationsgebouw waren ook de heer Plettenberg, de heer Chervin en de heer Weinstein aanwezig. Als dat klopt, had u dus de vrachtpapieren wel in het setje zitten. Hoe verklaart u in dat geval uw opmerking dat er nog iemand naar de vracht moest?

De heer **Nix**: Naar aanleiding van het verhaal dat Plettenberg mij verteld.

De heer **Oudkerk**: Naar aanleiding van het verhaal dat Plettenberg u vertelde?

De heer **Nix**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dan kom ik op een ander probleem. De heer Plettenberg heeft hier gezegd dat de operationele papieren vijf of zes velletjes waren. Aan de heer Aaij, die over de vrachtdocumenten ging voor de 72 ton die in Amsterdam is ingeladen, is in een voorgesprek gevraagd hoeveel velletjes dat ongeveer waren. Hij kon dat niet exact zeggen. Hij heeft toen gezegd: Enkele tientallen, vijftig, zestig. Hij wist het niet precies. Als ik die vijftig of zestig optel bij die vijf of zes velletjes van de heer Plettenberg, kom ik op niet meer dan vijf en zestig of zes en zestig velletjes. Dat is bij lange na niet die vijf of zes centimeter waar u het over heeft. Welke extra papieren heeft u in uw waarneming meegenomen van het kantoor?

De heer **Nix**: Daar kan ik geen zinnig antwoord op geven. Ik heb de envelop gekregen. Ik ben niet

technisch genoeg om de papieren te kunnen lezen. Wij waren puur facilitair. Ik ga dan ook niet quasi een envelop open maken.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Nix, u gaat om tien over half acht weg bij het rijkspolitiegebouw en u komt volgens het journaal om vijf voor twaalf terug. Dat zal wel iets eerder zijn geweest, gezien het feit dat de heer Plettenberg toen niet meer kopieerde. Wij hebben uit diverse verklaringen gehoord dat de operationele papieren een heel klein setje bevatte: notoc, load-sheet, et cetera en de vrachtpapieren, niet meer dan tientallen velletjes. Met de tijd kan ik niet uit de voeten. Met de documentatie kan ik niet uit de voeten. Ik vraag u nogmaals, kunt u mij al deze zaken verklaren?

De heer **Nix**: Ik heb mij suf zitten piekeren hoe ik die tijd heb doorgebracht. Ik heb geïnformeerd bij oudcollega's van de dienst. Er is het verhoor van de collega's De Geus en Van der Kuil uitgekomen. Voor de rest kan ik mij beslist niet meer herinneren wat ik die tijd heb gedaan. Ik ben in ieder geval constant bezig geweest, van de ene opdracht naar de andere opdracht te gaan.

De heer **Oudkerk**: Kunt u zich voorstellen dat de commissie hier niet uitkomt?

De heer **Nix**: Dat kan ik mij goed voorstellen. Ik kan er helaas alleen op dit moment geen aanvulling op geven.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Nix, wij hebben een aantal verklaringen van mensen die tegen ons zeggen dat u op de avond van de ramp, om een uur of half negen, kwart voor negen, negen uur – daar verschillen de verklaringen over – naar de rampplek bent geweest.

De heer **Nix**: Ik ben niet naar de rampplek geweest.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben een verklaring van iemand die zegt dat u mogelijk Israëliische veiligheidsagenten begeleid zou hebben naar de rampplek.

De heer **Nix**: Dat is pertinent niet waar.

De heer **Oudkerk**: Dat is pertinent niet waar?

De heer **Nix**: Exact.

De heer **Oudkerk**: Ondanks alle onduidelijkheden – laat ik mij voorzichtig uitdrukken – over tijd en de hoeveelheid papieren en het feit dat u wat tijd kwijt bent en daar geen verklaring voor heeft en u ook het verschil tussen zestig pagina's en een heel dik pak niet kunt verklaren, blijft u hier bij de verklaring dat u op de avond van de ramp niet naar de rampplek bent geweest? U heeft geen andere verklaring dan degene die u nu heeft afgelegd over wat er die avond gebeurd is?

De heer **Nix**: Precies, en niet anders.

De heer **Oudkerk**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Nix, de heer Oudkerk heeft al gezegd dat het duidelijk moge zijn dat het voor ons zeer essentieel is dat de commissie eruit komt met de papieren en de daadwerkelijke lading van het toestel, al is het maar voor de mensen die nu nog dagelijks problemen hebben met hun gezondheid en van mening zijn dat het te maken heeft met de inhoud van de lading van het toestel. Ik heb nog een tweetal vragen voordat ik aan een samenvatting toe kom. Toen u in de CvO was, de Commissie van Overleg, wat was toen uw plaats aan de tafel?

De heer **Nix**: Dat kan ik mij niet meer exact herinneren. Je komt daar binnen en je gaat zitten op de eerste vrije stoel.

De **voorzitter**: Heeft niet iedereen een vaste plek?

De heer **Nix**: Nee, hoor. Je hebt geen vaste plek.

De **voorzitter**: Weet u eventueel wie er links of rechts van u gezeten heeft?

De heer **Nix**: Ik denk dat de officier van dienst van de brandweer naast mij zat.

De **voorzitter**: En aan de andere kant?

De heer **Nix**: Weet ik niet meer. Er was in ieder geval op dat moment van de maatschappij, EI AI dus, niemand aanwezig. De maatschappij

liet zich kennelijk vertegenwoordigen door de afhandelaar, in dit geval door AG.

De **voorzitter**: Kan het zijn dat die mijnheer van AG naast u zat?

De heer **Nix**: Dat is mogelijk. Ik kan het mij niet meer herinneren.

De **voorzitter**: Weet u zeker dat u zonder papieren bij CvO bent weggegaan?

De heer **Nix**: Zonder meer. Dat kan ik mij heel goed herinneren.

De **voorzitter**: Het kan niet zo zijn dat iemand van AG op dat moment papieren aan u heeft meegegeven?

De heer **Nix**: Uitgesloten.

De **voorzitter**: Uitgesloten?

De heer **Nix**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Nix, de papieren die u heeft meegekregen op het bureau van de heer Plettenberg heeft u niet nagekeken. U heeft de envelop aan de heer Bloemen gegeven. Die is niet opengemaakt in uw bijzijn. Heeft u wel gezien dat de papieren in de envelop zijn gedaan?

De heer **Nix**: Zonder meer.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg heeft vijf en twintig setjes gekopieerd. Heeft u dat gezien?

De heer **Nix**: Dat heb ik niet gezien. Dat heb ik uit de media vernomen.

De **voorzitter**: U zat vlakbij het kopieerapparaat.

De heer **Nix**: Ik zat op ongeveer twee en een halve meter van het kopieerapparaat.

De **voorzitter**: U zag dat er gekopieerd werd?

De heer **Nix**: Ik zag dat er gekopieerd werd.

De **voorzitter**: Kan het zijn dat al die vijf en twintig setjes samen in een envelop zijn gestopt om een envelop te vullen?

De heer **Nix**: Ik weet dat niet. Ik kan het natuurlijk niet uitsluiten. Ik kan er geen antwoord op geven.

De **voorzitter**: U weet dat niet meer?

De heer **Nix**: Nee, dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Nix, ik kom tot een samenvatting. Ik wil graag dat u bevestigend of anders reageert op mijn samenvatting. Na de commissie van overleg ben ik teruggegaan naar het kantoor van de rijkspolitie.

De heer **Nix**: Correct.

De **voorzitter**: Tijdens het commissie-overleg heb ik zelf niet gebeld en ben ik ook niet gebeld.

De heer **Nix**: Correct.

De **voorzitter**: De heer Bloemen gaf opdracht, alle papieren bij EI AI op te halen vanwege mogelijke terroristische acties.

De heer **Nix**: Correct.

De **voorzitter**: Om plusminus 19.45 uur, kwart voor acht, was u op het kantoor van EI AI bij de heer Plettenberg.

De heer **Nix**: Correct.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg kreeg van de heer Weinstein opdracht om alle papieren voor u, de heer Nix, te kopiëren.

De heer **Nix**: Nee. Ik kreeg de originelen.

De **voorzitter**: U kreeg de originelen. U bent tot plusminus 22.10 uur op het kantoor van EI AI bij de heer Plettenberg gebleven.

De heer **Nix**: Ja. Na de aangepaste tijden zal dit ongeveer de tijd zijn geweest.

De **voorzitter**: U kreeg plusminus vier à vijf centimeter oftewel enkele honderden velletjes A4 mee in een gesloten envelop.

De heer **Nix**: Ik heb ze uiteraard niet geteld. Ik kreeg die envelop mee.

De **voorzitter**: De heer Bloemen heeft de envelop niet in het bijzijn van u opengemaakt.

De heer **Nix**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De heer Bloemen heeft gezegd dat de vrachtpapieren alsnog bij El Al-vracht moesten worden opgehaald en u heeft zelf deze opdracht niet uitgevoerd.

De heer **Nix**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U bent er vast van overtuigd dat u op de avond van 4 oktober 1992 niet op de rampplek in de Bijlmer aanwezig bent geweest, wel of niet in aanwezigheid van Israëliische veiligheidsagenten.

De heer **Nix**: Heel zeker niet.

De **voorzitter**: U heeft geen verklaring voor het tijdsverschil in het logboek, tussen 23.55 uur en uw vertrek bij El Al, om ongeveer 22.10 uur.

De heer **Nix**: Nee, daar heb ik geen verklaring voor.

De **voorzitter**: U heeft geen verklaring voor het verschil tussen de dikte van de documenten die u meekreeg, namelijk vijf à zes velletjes volgens de heer Plettenberg en vijf à zes centimeter volgens u.

De heer **Nix**: Geen verklaring.

De **voorzitter**: U zou in een gesprek met de heer Plettenberg en Joost Oranje de lezing van Plettenberg bevestigd hebben. Dit klopt volgens u niet?

De heer **Nix**: Ik kan mij dat niet meer herinneren.

De **voorzitter**: U kunt zich dat niet meer herinneren?

De heer **Nix**: Nee.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Daarmee is een einde gekomen aan het openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier om de heer Nix uit te geleiden. Ik schors de vergadering voor twee minuten.

Sluiting 16.00 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 49

Woensdag 17 februari 1999



De heer J.E.M. Bloemen

J.E.M. Bloemen
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 17 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 17 februari 1999

Aanvang 16.03 uur

Verhoord wordt de heer J.E.M. Bloemen

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oudkerk en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer J.E.M. Bloemen, geboren op 14 september 1962 te Arnhem. Mijnheer Bloemen, ik verzoek u, te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Bloemen**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Bloemen, u was voor velen lang weg. De commissie-Hoekstra heeft u niet kunnen vinden. Het was helemaal niet zo moeilijk voor deze commissie, met goede onderzoekers, om u te vinden. U meldde zichzelf ook al bij de commissie met de opmerking dat u er zou zijn als wij u nodig hadden. Mijnheer Bloemen, kunt u kort aangeven wat uw functie was ten tijde van de ramp en hoe laat u op de avond van de ramp in het gebouw van de Dienst luchtvaart arriveerde?

De heer **Bloemen**: Mijn functie was piketofficier van de Dienst luchtvaart op die avond. Ik ben omstreeks half zeven gebeld naar aanleiding van de vliegcramp die had plaatsgevonden.

De **voorzitter**: Waar was u op dat moment?

De heer **Bloemen**: Ik was op dat moment in Den Helder.

De **voorzitter**: Wat wordt er van u verwacht?

De heer **Bloemen**: Als piketofficier ben je de eerstverantwoordelijke stafmedewerker. Die wordt gewaarschuwd op het moment dat zich een operatie voordoet die niet regulier is en niet op een normale manier wordt of kan worden afgehandeld. Vandaar dat deze situatie, een ramp, ook voor de Dienst luchtvaart een aantal taken met zich brengt. Dat is de reden waarom ik geïnformeerd ben.

De **voorzitter**: Wat waren uw acties?

De heer **Bloemen**: Mijn acties liggen in het verlengde van mijn taken. Mijn taken waren het opsporen van strafbare feiten met betrekking tot het luchtvaartuig. Daarnaast was een van de taken het opstarten van het onderzoek bij de luchtramp. De Dienst luchtvaart heeft daarnaast nog de taak om de eerste stappen te doen, zodat een rampenidentificatieteam opgestart kan worden, waardoor ook deze acties beginnen te lopen.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, de heer Nix heeft in het verhoor dat voorafging aan dit gesprek verklaard dat hij van u de opdracht kreeg om de papieren bij El Al op te halen. Kunt u

zich herinneren dat u deze opdracht gegeven heeft?

De heer **Bloemen**: Ik kan mij herinneren dat ik deze opdracht heb gegeven.

De **voorzitter**: Kunt u zich nog herinneren wat u exact tegen de heer Nix heeft gezegd?

De heer **Bloemen**: Ik heb tegen de heer Nix gezegd dat hij de vrachtbrieven en alle documentatie met betrekking tot de vracht diende te gaan ophalen bij El Al.

De **voorzitter**: Als iemand als de heer Nix een dergelijke opdracht krijgt, is het dan te allen tijde duidelijk wat hij daaronder moet verstaan?

De heer **Bloemen**: In grote lijnen moet dat zeker duidelijk zijn. Ik weet dat ik bij het geven van de opdracht meer woorden heb gebruikt dan ik nu vertel. Ik kan u echter niet meer exact vertellen welke woorden dat allemaal geweest zijn.

De **voorzitter**: Hoe vaak wordt iemand als de heer Nix of een collega van hem geconfronteerd met de opdracht om vrachtpapieren in beslag te nemen?

De heer **Bloemen**: Dat komt zeer beperkt voor. Alleen op basis van onze ervaring. Dat kan zijn dat daardoor misschien een vertaalslag plaatsvindt. Misschien heb ik te duidelijk gezegd dat het in ieder geval papieren moesten zijn met betrekking tot het luchtvaartuig. Het kan zijn dat er daardoor een klein misverstand is geweest met betrekking tot de papieren die hij heeft opgehaald. Kunt u

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Singh Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Bloemen, u heeft net verteld aan de heer Meijer welke acties u heeft ondernomen toen u op kantoor kwam. Heeft u ook met mensen gebeld en welke mensen heeft u gebeld?

De heer **Bloemen**: Ik heb net de taken beschreven die ik voor mij zag. De acties die ik ondernomen heb, waren veel breder. Het betekende namelijk dat er diverse acties moesten worden ingezet. Ik moest mij ook volledig op de hoogte stellen van de situatie op dat moment. Dat ten aanzien van de taken. Uw vraag?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Welke mensen heeft u gebeld die bij uw taken horen?

De heer **Bloemen**: Ik heb relatief weinig mensen gebeld. Naar aanleiding van de informatie die ik heb gekregen, heb ik taken overgedragen aan diverse mensen. Bijvoorbeeld bij de acties met betrekking tot het strafrechtelijk onderzoek heb ik taken uitgezet om precies na te kunnen gaan wat de beveiligingsacties die avond geweest waren en alles wat daarmee te maken had. Met betrekking tot...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mag ik u even onderbreken? Heeft u niet gebeld en mensen gevraagd om naar uw kantoor te komen?

De heer **Bloemen**: Inderdaad. Of ik het zelf gedaan heb of dat anderen het gedaan hebben, weet ik niet. Ik heb in ieder geval wel opdracht gegeven om mensen van de luchtvaartmaatschappij El Al te informeren. Voorzover ik mij kan herinneren, heb ik zelfs opdracht gegeven, contact op te nemen met de ambassade en met diverse andere mensen, van de afhandelaar en dergelijke, om met hun op het bureau te praten over wat er volgens hun bevindingen had plaatsgevonden. Ik wilde zo een beeld krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U was op dat moment piketofficier. Wie was uw baas of uw chef?

De heer **Bloemen**: In formele zin was dat de commandant Dienst Luchtvaart, de heer Maurer. Op dat

moment zat de Dienst Luchtvaart in een overgangstraject waarbij een reorganisatie plaatsvond. Dat betekende dat de heer Pinckaers degene was die tijdelijk een deel van het takenpakket van de heer Maurer overnam. Hij was dus in juridische zin mijn baas.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wie van de twee heeft u gebeld om uw opdracht te verifiëren? Of heeft u zelfstandig gehandeld op die avond?

De heer **Bloemen**: Wij hebben in ieder geval contact gezocht met de heer Maurer die avond. Ik meen mij ook te herinneren dat dit ook met de heer Pinckaers is gebeurd. Ik weet dat niet zeker.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u mijnheer Maurer bereikt?

De heer **Bloemen**: De Dienst Luchtvaart heeft de heer Maurer bereikt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft hem niet zelf gebeld?

De heer **Bloemen**: Voorzover ik kan nagaan, heb ik niet zelf gebeld. Dat durf ik niet te zeggen. Ik weet dat hij die avond is bereikt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké. U heeft mijnheer Nix gestuurd om de vrachtpapieren te halen. Weet u hoe laat dat ongeveer was?

De heer **Bloemen**: Nee, dat kan ik u niet exact vertellen. Ik heb het logboek erop nageslagen. Het moet omstreeks kwart voor acht zijn geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u mijnheer Nix met iemand anders daar naartoe zien gaan?

De heer **Bloemen**: Ik heb in het logboek gelezen dat hij met iemand meegegaan is...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: ...van El Al.

De heer **Bloemen**: Van El Al.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u wie dat was?

De heer **Bloemen**: Ik kan mij niet herinneren dat hij met iemand meegegaan is. Ik weet ook niet hoe

het in het logboek is gekomen. Ik weet in ieder geval dat de heer Nix naar El Al is gegaan. Ik ga niet exact verifiëren wat iemand na het krijgen van een opdracht doet, met wie hij waar naartoe gaat of welke acties hij onderneemt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft het logboek opgesteld?

De heer **Bloemen**: Laat ik het zo zeggen: wij hebben binnen de Dienst Luchtvaart een protocol waarbij wij een logboek maken op het moment dat er een grootschalig politie-optreden is. Dat logboek hebben wij opgestart omdat het vanuit het onderzoek voor ons van belang was om een aantal stappen vast te leggen. De tijdstippen zijn daarbij minder relevant. Tijdstippen maken echter een duidelijke lijn in het totale verhaal. Dat is de reden waarom het logboek is opgezet. Het valt operationeel gezien altijd onder de operationeel commandant. Dat was ik op dat moment.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. In het logboek staat dat mijnheer Nix met iemand van El Al meegaat. Mijnheer Nix kan het zich niet herinneren. U kan het zich niet herinneren. Hoe komt het dan in het logboek?

De heer **Bloemen**: Dat moet u mij niet vragen. Ik heb op dat moment het logboek niet uitgetypt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het logboek wordt wel onder uw verantwoording gemaakt. Goed. Ik ga verder. U geeft mijnheer Nix de opdracht om de papieren te halen. Was dat uw eigen initiatief of heeft u die opdracht van bovenaf gekregen, van mijnheer Maurer?

De heer **Bloemen**: U moet zich de volgende situatie voorstellen: op het moment dat zich een dergelijke situatie voordoet, roep je een aantal mensen om tafel en wordt er in het kort even gekeken naar wat er is gebeurd, wat de acties en wat de taken zijn en op welke manier de taken worden uitgevoerd. Met een aantal van de betreffende adjudanten, die op dat moment in dienst geroepen waren of aanwezig waren, hebben wij een gesprek gehad. De heer Damveld en de heer De Geus zijn daar voorbeelden van. Wij

inventariseren in korte lijnen even wie wat gaat doen. Daaruit voortvloeiend beginnen dit soort acties. Zij zijn operationeel zeer kundig. Ik laat bij een aantal aspecten hun mening duidelijk meespelen met betrekking tot mijn handelwijze.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U zei dat mijnheer Maurer uw chef was of in ieder geval een van de twee. Weet u of mijnheer Maurer naar Schiphol is gekomen nadat hij is gebeld?

De heer Bloemen: Ik heb de heer Maurer die avond gezien.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Is hij bij u op kantoor gekomen of zat hij ergens anders?

De heer Bloemen: Ik moet u zeggen dat ik niet vanuit mijn kantoor geopereerd heb, althans wel vanuit het bureau, maar niet vanuit mijn kamer.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Is hij op het bureau gekomen of heeft hij ergens anders gezeten in het gebouw?

De heer Bloemen: Dat kan overal geweest kunnen zijn, mevrouw. Ik weet niet exact waar...

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U heeft hem wel gezien?

De heer Bloemen: Ik heb hem gezien.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. U heeft de vrachtdocumenten laten ophalen. Was er haast bij?

De heer Bloemen: Er was wat mij betreft geen haast bij. Ik gaf u net aan dat wij een onderzoek begonnen naar aanleiding waarvan het vervolgonderzoek ging plaatsvinden om te kijken hoe een en ander heeft kunnen plaatsvinden. Dat betekent dat je in eerste instantie probeert om de situatie te consolideren, informatie te vergaren en vervolgens te kijken op basis waarvan je een verder onderzoek gaat inzetten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De vrachtpapieren had u niet nodig omdat er haast bij was? U had ze wel nodig.

De heer Bloemen: Dat is correct.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar u had er geen haast mee?

De heer Bloemen: Ik had er op dat moment geen haast mee.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Waarom had u de vrachtpapieren nodig?

De heer Bloemen: Omdat ik de situatie wilde consolideren, zeg maar bevrozen. Ik wilde alle informatie zo compleet mogelijk hebben om voor een onderzoek op basis van het onderzoek luchtvaartongeval en op basis van het strafrechtelijk onderzoek te kijken waar vanuit ik moest reageren.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u concreter zijn? U zegt strafrechtelijk onderzoek. Wat wilde u onderzoeken?

De heer Bloemen: Ik wilde op dat moment de basis leggen voor mijn strafrechtelijk onderzoek en mijn luchtvaartonderzoek.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wat betekent dat?

De heer Bloemen: Dat betekent in concreto dat ik met betrekking tot het strafrechtelijk onderzoek wilde kijken of er strafbare feiten zijn gepleegd waaruit blijkt dat daardoor deze situatie is ontstaan. Als u kijkt naar het luchtvaartonderzoek, wilde ik concreet zien wat er met betrekking tot informatie was voor een luchtvaartonderzoek en dus kijken hoe eventueel technische of andersoortige mankementen deze crash hebben veroorzaakt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Mijnheer Nix is, voordat hij naar El Al is gegaan, naar de Commissie van overleg gegaan. Daar is hem meegedeeld dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Heeft hij toen hij terugkwam van de Commissie van overleg dat aan u meegedeeld?

De heer Bloemen: Ik kan mij zijn exacte bewoordingen niet meer herinneren. Ik weet wel dat hij op dat moment kort informatie heeft gegeven over wat hij in CVO had gedaan. Wat exact de informatie is geweest, staat mij niet helder voor de geest. Dat is de basis waarop ik

verder met die informatie ben gaan werken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Een van de belangrijkste informatiepunten die hij daar heeft gekregen, was dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Dat moet hij toch tegen u gezegd hebben?

De heer Bloemen: Dat zal hij zeker gezegd hebben. Het probleem is dat er constant discussie is over wat gevaarlijke stoffen zijn, wat "dangerous goods" zijn, et cetera.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Daar ben ik op dit moment niet in geïnteresseerd. Ik wil weten of hij die belangrijke informatie aan u heeft gegeven. U kunt het zich niet herinneren?

De heer Bloemen: Dat is correct.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het lijkt mij heel vreemd. Het niet aanwezig zijn van gevaarlijke stoffen is immers ook heel erg belangrijk voor uw collega's op de rampplek?

De heer Bloemen: Ik denk dat die conclusie van u zeer correct is. De vraag is wat mijn functie op dat moment was. Mijn functie was het opstarten van een onderzoek. Dat is het onderzoek dat gericht is op voortgang nadat de ramp heeft plaatsgevonden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U had de leiding op dat moment.

De heer Bloemen: Niet over het ramppgebied, mevrouw.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wel over alle informatie die u van Schiphol kreeg. Goed. Ik ga daar verder op in. Heeft u van andere organisaties, zoals de LVB, informatie gekregen dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren?

De heer Bloemen: Ik heb, voorzover mij bekend, op dat moment geen directe informatie gekregen met betrekking tot gevaarlijke stoffen. Ik vind het wel belangrijk om daarbij te zeggen dat wij, vanuit de Dienst luchtvaart, wel degelijk rekening hielden met het aanwezig zijn van "dangerous goods", "whatever that may be", in welke definitie dan ook. Ik vind het ook belangrijk om te zeggen, in het verlengde van uw

vorige vraag, dat op het moment dat wij zeker zouden weten dat er bepaalde dingen aanwezig waren, wij dat sowieso hadden gecommuniceerd via onze lijn. Het was niet onze taak op dat moment. Vanuit je professionaliteit doe je dat wel.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wat is "onze lijn"?

De heer Bloemen: Onze lijn is de lijn waardoor ik mij direct kan melden bij de lokale politie.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Ik kom op het volgende. Een van uw, neem ik aan, ondergeschikten of iemand van de politie, mijnheer Zwart, die aanwezig is bij de meldkamer rijkspolitie... Kan u zich dat herinneren?

De heer Bloemen: Ik weet dat personeel van de meldkamer rijkspolitie aanwezig was. De namen van dat moment weet ik niet.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Om twee minuten over acht doet mijnheer Zwart een mededeling aan een mobilofonist van de meldkamer gemeentepolitie in Amsterdam. Ik citeer: "Kan jij via kanaal 830 aan onze man van luchtvaartonderzoek, die daar ter plaatse is, de 8374, ik kom er niet tussendoor, doorgeven dat aan boord van het vliegtuig wel gevaarlijke stoffen zitten, maar geen high explosives". Dit is vrijwel dezelfde informatie over de lading zoals die bekend was bij de LVB. Nogmaals vraag ik u of u op de hoogte was van een gevaarlijke lading aan boord of niet.

De heer Bloemen: Ik heb u daarnet een antwoord gegeven. Ik hield de mogelijkheid open dat er gevaarlijke stoffen aan boord waren. Ik was op dat moment niet exact op de hoogte van welke gevaarlijke stoffen er aan boord waren.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar mijnheer Zwart wel.

De heer Bloemen: Ik kan het telefoontje niet plaatsen, mevrouw. Ik kan wel met u nadenken over hoe dat telefoontje zou kunnen zijn ontstaan. Maar ik kan u niet zeggen waar dat telefoontje op dat moment op gebaseerd was en of ik daarvoor wel of geen opdracht gegeven heb.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Zwart heeft u niet zelf gesproken?

De heer Bloemen: Die avond?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ja.

De heer Bloemen: Ik heb die avond wel degelijk met al het personeel van de meldkamer gesproken. Als de heer Zwart in dienst was, heb ik met hem gesproken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar hij had deze informatie en heeft die doorgegeven. U had de leiding op dat moment en u had een niet onbelangrijke positie. Had hij u deze mededeling eventueel moeten doen?

De heer Bloemen: Wij gaan op dit moment speculeren. Ik kan u daar geen harde informatie over geven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Maar heeft u op een gegeven moment op die avond wel informatie gekregen over de lading?

De heer Bloemen: Wij hebben die avond een aantal papieren binnen gekregen waardoor we dus bepaalde informatie hadden over de lading. Maar die informatie werd door ons niet direct vertaald. Wij zijn er snel doorheen gelopen, maar verder hebben wij daar geen acties op ondernomen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wanneer heeft u die informatie gekregen? Heeft u die informatie gekregen via documentatie?

De heer Bloemen: Voor zover mij bekend, is de informatie in ieder geval de informatie die ik van de heer Nix vernomen heb. Andere informatie was zuiver op basis van speculatie: wat kan er in een vrachtkist zitten en wat zou gevaarlijk kunnen zijn c.q. over wat voor soort goederen hebben wij het?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Hoe laat is mijnheer Nix teruggekomen met de documentatie?

De heer Bloemen: Het logboek zegt: 23.55 uur.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En mijnheer Nix zegt 22.10 uur.

De heer Bloemen: En ik zeg: ik weet het niet.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Dat is frappant. Maar goed, ik kom daar straks op terug. U heeft de vrachtdocumentatie gekregen van mijnheer Nix. Heeft mijnheer Nix u ook een mededeling gedaan of heeft hij alleen de papieren aan u overgedragen?

De heer Bloemen: De heer Nix heeft mij de vrachtpapieren overhandigd en zal daar best een aantal woorden bij gebruikt hebben, maar niet zodanig dat ik zeg: dat waren de woorden van de heer Nix.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. Heeft hij tegen u gezegd: dit zijn de papieren, dit zijn alleen de operationele papieren, de vrachtpapieren moeten nog opgehaald worden.

De heer Bloemen: Mevrouw, dat kan ik u niet zeggen. Het is voor mij 76 maanden geleden. Ik weet niet exact wat hij op dat moment...

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U kunt het zich niet herinneren, terwijl u daar wel de leidinggevende was?

De heer Bloemen: Mevrouw, na 76 maanden of, als wij er 2 maanden vanaf trekken, na 74 maanden, ben ik voor het eerst met dit onderzoek geconfronteerd. Het spijt mij heel erg, ik zou u graag willen helpen, maar na deze periode kan ik u die informatie niet geven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Goed. Wij gaan verder. Wat heeft u vervolgens met die papieren gedaan?

De heer Bloemen: Deze papieren zijn in ieder geval die avond...

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u de envelop opengemaakt?

De heer Bloemen: Wij hebben de envelop opengemaakt. Ik heb daar sowieso met de heer Damveld...

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wie zijn "we"?

De heer Bloemen: Ik heb sowieso met de heer Damveld naar die papieren gekeken. Het kan zijn dat de heer De Geus daar ook nog bijgestaan heeft. We hebben vervolgens

deze papieren ter beschikking gesteld van het bureau Vooronderzoek, waar ze die avond terechtgekomen zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom heeft u de envelop opengemaakt en waar heeft u naar gekeken? Wat wilde u weten van de papieren?

De heer **Bloemen**: Wij wilden in ieder geval "scannen" of het documenten waren die betrekking hadden op de vracht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u gekeken naar de beoordeling op gevaarlijke stoffen aan boord?

De heer **Bloemen**: Ik kan mij niet herinneren dat ik dat expliciet gedaan heb.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waar heeft u de papieren dan op beoordeeld?

De heer **Bloemen**: Op basis van het feit of het papieren waren die met de vracht te maken hadden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En niet op basis van de inhoud? Gewoon: zijn dit vrachtpapieren?

De heer **Bloemen**: Dat is correct, want ons onderzoek is een verlengstuk. Dat zou niet die dag gaan plaatsvinden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft geconstateerd dat het vrachtpapieren waren?

De heer **Bloemen**: Wij constateerden dat het papieren waren die betrekking hadden op het luchtvaartuig en de stukken die van belang waren in dat...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Was u of de persoon die daar samen met u naar keek, daar deskundig in? Hoe kon u zien dat het niet alleen operationele papieren waren, maar dat het ook vrachtpapieren waren?

De heer **Bloemen**: Ik persoonlijk was niet zo deskundig dat ik dat onderscheid kon maken. Ik was wel deskundig genoeg om te kunnen zien dat het papieren, documenten waren die betrekking hadden op de vracht c.q. op het luchtvaartuig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe dik was de envelop? Om hoeveel

papier ging het? Ik wil niet precies weten hoeveel blaadjes het waren, maar wel hoe dik het was. Kunt u dat aangeven in centimeters?

De heer **Bloemen**: Dat kan ik u niet zeggen. Het was in ieder geval meer Het was een stapeltje.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zoiets?

De heer **Bloemen**: Dat weet ik niet, mevrouw.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat weet u niet?

De heer **Bloemen**: Nee. Het was een dikker stapeltje. Maar of u dan praat over 10 centimeter? Het was wel meer dan 10 velletjes.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: 50 velletjes, ongeveer?

De heer **Bloemen**: Maar mevrouw, het was meer dan een paar velletjes. Ik kan onderscheiden een paar velletjes en ik kan onderscheiden dat het meer is. Maar ik weet niet meer hoeveel meer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Tussen de 10 en de 50?

De heer **Bloemen**: Of misschien wel 100.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké. U kon niet... U heeft waarschijnlijk samen met de heer Damveld de papieren bekeken en u heeft kunnen zien dat het papieren waren die betrekking hadden op de vracht, dus vrachtdocumenten, en dat het operationele papieren waren?

De heer **Bloemen**: Dat is correct.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja? Wat heeft u met die vrachtdocumenten gedaan? Wat heeft u met die papieren gedaan, nadat u en mijnheer Damveld ze bekeken hadden?

De heer **Bloemen**: Uit reconstructie is gebleken dat die papieren deze avond nog bij de BVO zijn terechtgekomen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dezelfde avond?

De heer **Bloemen**: Dezelfde avond.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u hoe laat dat ongeveer was?

De heer **Bloemen**: Dat zou ik u niet kunnen zeggen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u wie ze er naartoe heeft gebracht?

De heer **Bloemen**: Dat weet ik ook niet. Ik weet wel dat ze bij de heer De Rooij, onze liaison bij het BVO, die avond terechtgekomen zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom terug op het tijdsverschil van mijnheer Nix, waarvan u zich niets kunt herinneren. Mijnheer Nix zegt dat hij om 22.10 uur terug is gekomen, maar in het logboek staat een ander tijdstip. Is het mogelijk dat u mijnheer Nix in dat tijdsverschil de opdracht heeft gegeven om naar de rampplek te gaan?

De heer **Bloemen**: Ik heb de heer Nix niet de opdracht gegeven om naar de rampplek te gaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u of mijnheer Nix naar de rampplek is gegaan?

De heer **Bloemen**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En u weet ook niet of hij met Israël's naar de rampplek is gegaan en mensen heeft begeleid?

De heer **Bloemen**: Ik heb daar geen opdracht toe gegeven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Als mijnheer Nix daar naartoe zou zijn geweest om mensen te begeleiden, zou hij daar dan een opdracht voor moeten krijgen? Hij kan toch niet zomaar uit eigen beweging weggaan?

De heer **Bloemen**: Als de heer Nix daar naartoe zou zijn geweest, dan had ik dat geweten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En u zou degene zijn geweest die hem de opdracht zou moeten hebben gegeven?

De heer **Bloemen**: Dat lijkt mij in deze situatie de meest logische stap.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kan het, omdat uw baas, mijnheer Maurer, ook in het gebouw was, zo

zijn dat mijnheer Maurer mijnheer Nix die opdracht heeft gegeven?

De heer **Bloemen**: Ik denk dat de heer Maurer zich op dat moment nauwelijks tot niet met de operatie heeft bemoeid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Ik wil met u naar een ander punt overgaan, maar ik wil wel constateren dat ik de verschillen in het logboek en het feit dat u zich de tijden die mijnheer Nix aangeeft niet kunt herinneren, terwijl het logboek onder uw leiding gemaakt is, heel vreemd vind. Maar goed, dat is een constatering.

De heer **Bloemen**: Ik vind het jammer dat ik daar niet even op mag reageren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja, zegt u het maar. Ik ben benieuwd.

De heer **Bloemen**: Er wordt op die avond een logboek gemaakt en dan moeten we even kijken naar hoe een logboek gemaakt wordt. Er is de opdracht gegeven dat een persoon exact bijhield wat er ging gebeuren. Dan gebeuren er diverse activiteiten gelijktijdig en dat was voor mij op een gegeven moment een aanleiding om te zeggen: schrijf het maar op een briefje en leg dat bij degene die het logboek maakt en laat die het daarna maar inschrijven.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, is er een handgeschreven versie van het logboek?

De heer **Bloemen**: Er is een logboek dat handgeschreven is, maar dat is een ander logboek, mijnheer Meijer.

De **voorzitter**: Ik vraag naar het logboek waar we het nu over hebben.

De heer **Bloemen**: Het logboek op centraal is uitgetypt, waarbij...

De **voorzitter**: Wanneer?

De heer **Bloemen**: Op dezelfde avond.

De **voorzitter**: Op 4 oktober 1992?

De heer **Bloemen**: Op 4 oktober, waarbij ik u wel dien te vertellen dat er gewerkt is met kleine briefjes, omdat er gelijktijdig diverse acties plaatsvonden en degene die het

logboek bijhield niet exact meteen klaar stond om de volgende weer in te kunnen typen. Vandaar dat er briefjes werden neergelegd. Die worden vervolgens verwerkt door degene die op dat moment het logboek aan het verwerken is.

De **voorzitter**: Zijn die briefjes bewaard gebleven?

De heer **Bloemen**: Niet dat ik weet.

De **voorzitter**: Wie heeft dat logboek uitgetypt?

De heer **Bloemen**: Ik heb die avond, ik meen omstreeks een uur of tien, zelfs een administratieve kracht in dienst geroepen om zich met dat soort zaken bezig te houden, omdat ik het personeel op andere plaatsen nodig had.

De **voorzitter**: Oké. Mevrouw Singh Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom toch even terug op het logboek. Mijnheer Bloemen, hoe lang bent u in politiedienst geweest?

De heer **Bloemen**: Mevrouw, op dat moment was ik vanaf 1988 in dienst bij de politie en ik heb diverse grootschalige optredens gedaan waarbij gewerkt werd met logboeken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe lang heeft u op Schiphol gewerkt?

De heer **Bloemen**: Op dat moment twee jaar, mevrouw.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u in die tijd verschillende, niet dezelfde, want dit is een unieke situatie... Zijn er in die tijd verschillende calamiteiten geweest?

De heer **Bloemen**: Ik denk dat ik ongeveer tien keer verantwoordelijk ben geweest voor een operatie met een grootschalig politieoptreden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar dit was een uniek gebeuren, tenminste als ik dat zo mag concluderen?

De heer **Bloemen**: Het is voor mij niet het meest unieke traject dat ik doorlopen heb, als operationeel commandant bij een grootschalig politieoptreden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar wel op Schiphol?

De heer **Bloemen**: Neen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ook niet?

De heer **Bloemen**: Neen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat voor opdrachten geeft u aan uw mensen bij een grootschalige calamiteit in verband met de logboeken?

De heer **Bloemen**: Ik geef de opdracht dat wij een logboek moeten aanhouden, zodat wij naderhand gemakkelijk een aantal zaken kunnen terugvinden. Afhankelijk van het soort calamiteit zijn soms de tijdstippen belangrijker en een andere keer zijn met name de inhoudelijkheden veel essentiëler.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U geeft niet de opdracht om het zo zorgvuldig mogelijk te doen?

De heer **Bloemen**: Altijd, maar dat is iets wat binnen onze professionaliteit bovenaan staat.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Ik ga over op een ander punt. U heeft op de avond van de ramp ook samengewerkt met mijnheer Clement?

De heer **Bloemen**: Dat is correct.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U had op dat moment de leiding, maar u was niet het hoofd van de afdeling. Dat was de heer Maurer. U zegt dat u geen persoonlijk contact heeft gehad met mijnheer Maurer. Maar u heeft hem wel gezien?

De heer **Bloemen**: Ik heb gezegd dat ik hem gezien heb.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u heeft geen contact met hem gehad?

De heer **Bloemen**: Ik heb ook heel kort contact met hem gehad. Dat was heel kort.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarover?

De heer **Bloemen**: Het feit dat er een ramp had plaatsgevonden en het feit

dat ik aangegeven had dat ik daarmee bezig was. Maar dat was echt zeer kort.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft dus uitgelegd wat er gebeurd is, namelijk dat de ramp had plaatsgevonden?

De heer **Bloemen**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké. Weet u zeker dat u met mijnheer Maurer gesproken hebt?

De heer **Bloemen**: Ik weet het pertinent zeker.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja?

De heer **Bloemen**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké, dat was het.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, voor ons, de commissie, tellen alleen de feiten. Aan de hand van de feiten zal straks een oordeel moeten worden geveld over hoe met deze ramp is omgesprongen. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat wij nu, 74 maanden na dato – het zijn uw woorden – hier met deze commissie bezig zijn. Ik wil nog even een paar dingen met u proberen recht te zetten c.q. te verduidelijken, voordat ik tot een samenvatting kom. U heeft in het begin van uw verhoor gesproken over het begrip "geen gevaarlijke stoffen". Mijns inziens is er niet gecommuniceerd of er geen gevaarlijke stoffen... Dat kan ook niet, want die waren er wel. Er waren geen radioactieve stoffen en geen explosieven. Bent u dat met mij eens?

De heer **Bloemen**: Ik heb aan het begin van het verhoor aangegeven dat wij de mogelijkheid openhiielden dat er "dangerous goods" of andersoortige goederen aan boord waren die gevaarlijk waren. Ik heb niet aangegeven, omdat ik dat niet wist, of er op dat moment radioactieve of niet-radioactieve spullen aan boord waren.

De **voorzitter**: U bestrijdt dus wat ik zeg, namelijk dat er geen sprake kan zijn geweest van "geen gevaarlijke stoffen", want die waren wel aan boord?

De heer **Bloemen**: Ik heb er altijd rekening mee gehouden dat er gevaarlijke stoffen aan boord waren. Dat is wat ik aan het begin duidelijk heb proberen te maken.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, waarom heeft de heer Maurer zich niet met de operatie bemoeid?

De heer **Bloemen**: Het beste kunt u dat aan de heer Maurer vragen.

De **voorzitter**: Ik vraag het aan u.

De heer **Bloemen**: Maar als u het aan mij vraagt... Een aantal weken voordat de ramp plaatsvond, was de heer Maurer gevraagd om zich bezig te houden met de nieuwe organisatie. Dat was half september. De heer Pinckaers was aangewezen als degene die de verantwoording kreeg voor de feitelijke operationele gang van zaken op de luchthaven wat betreft de politiediensten. Dat had te maken met de overgang van de rijkspolitiedienst luchtvaart naar voor een deel het korps landelijke politiediensten en voor een ander deel de marechaussee.

De **voorzitter**: Waren er spanningen tussen de heer Maurer en u?

De heer **Bloemen**: Wij hadden een verschil van inzicht. Op dat moment was het zo dat ik in ieder geval duidelijk had aangegeven dat ik ervoor koos om niet in die omgeving operationeel te blijven. Ik had gekozen voor een zogenaamde vrije standplaatskeus waar dan ook in Nederland.

De **voorzitter**: Verbaasde het u dat de heer Maurer op de avond van 4 oktober op uw kantoor kwam?

De heer **Bloemen**: Neen, het verbaasde mij absoluut niet. De heer Maurer is een zeer toegewijde commandant van de Dienst luchtvaart. Vanuit zijn verantwoordelijkheid en zijn verantwoordelijkheidsgevoel zal hij wel degelijk op de luchthaven bezig zijn geweest. Dat is ook de reden waarom ik hem niet heb ontlopen. Wij zijn op dat moment een professionele organisatie en op het moment dat er sprake is van een ramp heb ik – en ik verwacht dat ook van hem – de professionaliteit om in ieder geval even onze persoonlijke verschillen van inzicht opzij te zetten en ons bezig te houden met de

activiteiten die op dat moment van belang zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, ik kom nog even terug op de uitspraak over gevaarlijke stoffen/geen gevaarlijke stoffen. Hoe kwam het in uw acties tot uiting dat u rekening hield met gevaarlijke stoffen?

De heer **Bloemen**: Hoe kwam het in mijn acties tot uiting?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Bloemen**: Ik heb geen conclusies getrokken op dat moment. Ik heb er alleen in mijn uitingen constant rekening mee gehouden. Dat wil zeggen dat ik daar verder... Ik weet niet...

De **voorzitter**: Op welke manier heeft u daar rekening mee gehouden?

De heer **Bloemen**: Ik kan u dat op dit moment... Nee, ik weet niet op welke manier ik daar op dat moment expliciet mee rekening heb gehouden. Vanuit mijn verantwoordelijkheid om te kijken naar hoe zo'n ramp had kunnen plaatsvinden, heb ik zo snel mogelijk geprobeerd om alle informatie compleet te krijgen. Daar zou informatie met betrekking tot gevaarlijke stoffen uit voort kunnen vloeien.

De **voorzitter**: Mijnheer Bloemen, hoe was de dagelijkse verhouding tussen u en de heer Pinckaers?

De heer **Bloemen**: Goed.

De **voorzitter**: Maar hoe stond u in het dagelijks functioneren ten opzichte van elkaar?

De heer **Bloemen**: Hij was op dat moment aangewezen als commandant van de Dienst luchtvaart voor de operatie. Dat betekent dat wij elkaar informeerden op het moment dat dit noodzakelijk was, zoals dat behoort tussen commandant en medewerkers c.q. leidinggevenden binnen een organisatie.

De **voorzitter**: Was hij aanwezig op de avond van de ramp?

De heer **Bloemen**: Ik kan het mij niet herinneren. Ik denk dat ik dat daarstraks ook al gezegd heb. Ik kan mij dus niet herinneren of de heer

Pinckaers die avond aanwezig geweest is.

De voorzitter: Met betrekking tot een eventuele aanslag heeft u daarstraks in het verhoor gezegd dat met name de informatie daarover naar u toe moest. Wie heeft op die avond het onderzoek gedaan naar een eventuele aanslag? Door wie en in opdracht van wie is dat gebeurd en aan wie is gerapporteerd of er sprake was van een terroristische aanslag?

De heer Bloemen: De heer De Geus heeft op die avond diverse mensen gehoord met betrekking tot wat er in de operatie allemaal had plaatsgevonden voor wat betreft de beveiliging. Dat zijn dus zowel onze eigen medewerkers als mensen van Aero Ground, El Al en anderen die daarover eventueel informatie hadden kunnen geven. Dat is waar hij zich die hele avond expliciet mee bezig heeft gehouden. Voor het overige is de heer Van der Kuil daar, geloof ik, ook nog bij betrokken geweest. Er zijn die avond nog contacten geweest met de politie Amsterdam om met name de dag daarop nog een aantal verhoren te kunnen plegen. En er is door mij opdracht gegeven om een aantal mensen in dienst te roepen om kleine verhoren te houden bij mensen in Hilversum en omstreken die iets gezien hadden wat mogelijk van belang zou kunnen zijn voor het onderzoek.

De voorzitter: Mijnheer Bloemen, om 24.30 uur worden de papieren bij het BVOI gebracht. Kunt u ons nog eens heel duidelijk vertellen welke papieren dat nu zijn geweest?

De heer Bloemen: Dat zijn, naar ik vermoed, de papieren geweest die ik van de heer Nix ontvangen heb.

De voorzitter: Dus niet de vrachtpapieren?

De heer Bloemen: Daar kan ik u geen antwoord op geven. Ik heb u gezegd dat ik de papieren van de heer Nix in ontvangst heb genomen.

De voorzitter: Dat waren de operationele papieren die hij van Plettenberg had gekregen. Los van de discussie over 5 centimeter of 5 A4-tjes, die papieren zijn naar het BVOI gebracht...

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: Dit waren dus niet de vrachtpapieren, want u heeft vervolgens iemand opdracht gegeven om bij El Al de vrachtpapieren op te halen?

De heer Bloemen: Ik weet niet dat ik die opdracht gegeven heb. Daar hebben wij het ook nog niet over gehad in deze sessie.

De voorzitter: Wij komen dus tot de conclusie dat u zich kunt herinneren dat in ieder geval de papieren van de heer Nix bij het BVOI zijn gebracht en dat u het zich niet anders kunt herinneren.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: Mijnheer Bloemen, heeft de Dienst luchtvaart van de rijks politie in uw ogen goed gefunctioneerd op de avond van de ramp?

De heer Bloemen: In mijn ogen heeft de Dienst luchtvaart zeer goed gefunctioneerd.

De voorzitter: Mijnheer Bloemen, toen ik u zo-even een aantal vragen heb gesteld, heb ik u gezegd dat op dit moment voor de commissie alleen feiten bepalend zijn voor ons onderzoek. Mijnheer Damveld herinnert zich niets meer. De heer Nix heeft geen verklaring voor tijdsverschillen en het verschil tussen 5 velletjes en 5 centimeter. De heer Zwart doet een verkeerde mededeling om 20.03 uur, een mededeling waar u niets vanaf weet. En het logboek klopt niet. Mijnheer Bloemen, blijft u van mening dat dit een dienst luchtvaart van de rijks politie is die goed functioneert?

De heer Bloemen: Ik denk dat waar mensen werken, fouten gemaakt worden. De conclusies die u zojuist trok, zijn niet mijn conclusies. De dingen die u zojuist zei, zijn niet de mijne.

De voorzitter: Ik herhaal het nog een keer. Het zijn feiten. De heer Damveld herinnert zich niets.

De heer Bloemen: Maar met alle respect, mijnheer de voorzitter, het "zich niet kunnen herinneren" betekent niet dat er verkeerd gefunctioneerd is.

De voorzitter: Ik heb ook niet gezegd dat u foutief... Ik heb aan u gevraagd of u vindt dat er hier niet goed is gefunctioneerd. Ik heb alleen maar feiten te inventariseren en mee te nemen voor onze eindconclusies. De feiten zijn voor ons dat de heer Damveld zich niets meer kan herinneren over de mensen die allemaal bij de dienst betrokken waren. De heer Nix heeft geen verklaring voor de tijdsverschillen en het verschil tussen het aantal centimeters en de velletjes. De heer Zwart doet een verkeerde mededeling om 20.03 uur, een mededeling waar u niets van weet. Verder zitten we met een aantal essentiële verschillen in het logboek met betrekking tot de tijd. Dat zijn de feiten die voor de commissie tellen.

De heer Bloemen: Akkoord.

De voorzitter: Ik kom tot een samenvatting. Ik zou van u willen horen of u mijn samenvatting deelt. U verklaart dat de heer Nix van u de opdracht heeft gekregen alle vrachtdocumenten bij El Al op te halen.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: U heeft samen met een aantal andere mensen van de Dienst luchtvaart, dus in overleg, bepaalde acties uitgezet.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: Doel van het ophalen van de vrachtdocumentatie was de basis te leggen voor het strafrechtelijke onderzoek en het luchtvaart-onderzoek.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: U kunt zich niet exact herinneren wat de heer Nix u teruggekoppeld heeft uit de CVO.

De heer Bloemen: Niet woordelijk.

De voorzitter: In formele zin was de heer Maurer uw baas, maar vanwege de overgangsfase had de heer Pinckaers de leiding.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De voorzitter: U heeft kort contact gehad met de heer Maurer.

De heer Bloemen: Dat is correct.

De **voorzitter**: De heer Maurer heeft zich niet met de operaties beziggehouden.

De heer **Bloemen**: Niet specifiek. Dat is correct.

De **voorzitter**: U heeft op de avond van de ramp samen met anderen naar de vrachtdocumentatie gekeken. De documenten hadden volgens u betrekking op de vracht, maar u had geen deskundigheid op dat gebied.

De heer **Bloemen**: Die documenten hadden betrekking op de kist, ja, en ik had geen specifieke kennis. Correct.

De **voorzitter**: De papieren, waarover we het zo-even hadden, zijn dezelfde avond naar het BVOI gebracht.

De heer **Bloemen**: Zover mij bekend, ja. Dat is op basis van reconstructie.

De **voorzitter**: De vrachtpapieren zijn in dat geval, volgens u, de operationele papieren van de heer Nix.

De heer **Bloemen**: De papieren van de heer Nix en ik voeg daar niets aan toe.

De **voorzitter**: In uw ogen heeft de LVB goed gefunctioneerd.

De heer **Bloemen**: Gezien de situatie heeft in mijn ogen de...

De **voorzitter**: Sorry, de rijkspolitiedienst luchtvaart.

De heer **Bloemen**: ...de rijkspolitiedienst luchtvaart goed gefunctioneerd.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Bloemen uit te geleiden.

Sluiting 16.45 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegcramp Bijlmermeer

Verhoor 50

Donderdag 18 februari 1999



De heer J.N.J.M. van der Maat

J.N.J.M. van der Maat
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt de heer J.N.J.M. van der Maat

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer J.N.J.M. van der Maat, geboren op 7 maart 1949 te Winschoten. Mijnheer Van der Maat, ik verzoek u, te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Van der Maat**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Maat, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Van der Maat, is het correct dat u adjunct-directeur van Dangerous Goods Management bent geweest?

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Zou u de commissie kunnen vertellen wat die functie inhield?

De heer **Van der Maat**: Ik was van 1988 tot eind verleden jaar in dienst

bij Dangerous Goods Management en ik had daar de technische leiding over alles wat te maken had met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De **voorzitter**: Kunt u iets nader uiteenzetten wat Dangerous Goods Management voor een instantie is?

De heer **Van der Maat**: Het is een commercieel bedrijf dat zich gespecialiseerd heeft in het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De **voorzitter**: Werkzaam op Schiphol?

De heer **Van der Maat**: Ja, gevestigd net buiten Schiphol. Een groot gedeelte van de werkzaamheden betreffen het luchtvervoer.

De **voorzitter**: Uitsluitend luchtvervoer?

De heer **Van der Maat**: Nee, ook wel weg- en zeevervoer.

De **voorzitter**: Maar wel gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen?

De heer **Van der Maat**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Nu heeft u daar tot verleden jaar gewerkt. Toen nam u het besluit, een andere kant op te gaan.

De heer **Van der Maat**: Inderdaad. Ik ben samen met een collega een eigen bedrijf gestart op hetzelfde vakgebied, Special Cargo Services, gevestigd op Schiphol.

De **voorzitter**: En voor wie werkt u hoofdzakelijk?

De heer **Van der Maat**: Hoofdzakelijk voor afzenders, voor mensen die gevaarlijke stoffen door de lucht willen vervoeren. Daarnaast voor afhandelingsmaatschappijen, voor luchtvaartmaatschappijen en luchtvrachtagenten.

De **voorzitter**: U bent nu een concurrent van Dangerous Goods Management?

De heer **Van der Maat**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Kunt u zeggen wat uw functie in 1992 was en hoe u in aanraking kwam met deze ramp?

De heer **Van der Maat**: Voordat ik in 1988 de commerciële kant op ging, was ik werkzaam bij de overheid, bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bij het korps controleurs gevaarlijke stoffen. In die functie controleerde ik gevaarlijke stoffen op onder andere Schiphol; mijn hoofdtaak lag op de luchthaven. Daarnaast ben ik omstreeks 1988 adviseur van de Rijksluchtvaartdienst geworden, ik adviseerde in het dangerous goods panel van de ICAO, op persoonlijke titel.

De **voorzitter**: Een adviseurschap naast uw werkzaamheden voor Dangerous Goods Management?

De heer **Van der Maat**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Niet namens Dangerous Goods Management?

De heer **Van der Maat**: Nee, bij de Rijksluchtvaartdienst is dat op persoonlijke titel.

De **voorzitter**: Is dat te combineren, enerzijds werken bij een commercieel

bedrijf en anderzijds een adviseurschap bij de rijksoverheid?

De heer **Van der Maat**: Het is geen betaald adviseurschap, het is op vrijwillige basis. Het gaat om het voorbereiden van en het deelnemen aan het internationale overleg, waarbij momenteel de heer Putters het panel member namens Nederland is. Ik assisteer hem en draag de technische know-how aan.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie garanderen dat daarbij, of u het nu wel of niet zou willen, nooit sprake kan zijn van belangenverstremming?

De heer **Van der Maat**: Er is geen sprake van belangenverstremming, dat zou de Rijksluchtvaartdienst ook niet toelaten.

De **voorzitter**: U heeft dit een aantal jaren gedaan; er is op een gegeven moment een einde aan gekomen. Kunt u zeggen hoe de situatie was op 4 oktober 1992 ten aanzien van uw persoon, uw adviseurschap en uw werkzaamheden bij Dangerous Goods Management?

De heer **Van der Maat**: In die periode was de heer Van Es, die toentertijd binnen de Rijksluchtvaartdienst belast was met het onderwerp gevaarlijke stoffen, ziek. Op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst heeft Dangerous Goods Management toen gedurende een aantal maanden een contract met deze dienst gehad, waarbij ik als deskundige ter beschikking van de RLD stond ingeval van calamiteiten of als er vragen waren op dit vakgebied.

De **voorzitter**: Hoeveel experts zoals u zijn er in Nederland?

De heer **Van der Maat**: Het ligt eraan wat u onder experts verstaat.

De **voorzitter**: Dat men bij de ziekte van de heer Van Es op u terugviel, betekende dat men bij de rijksoverheid op dat moment geen vervanger voor hem had die deskundig genoeg was om een zelfde functie op het gebied van de controle van gevaarlijke stoffen te kunnen uitoefenen?

De heer **Van der Maat**: Nee, er waren binnen het korps controleurs gevaarlijke stoffen nog wel degelijke mensen met een soortgelijke deskundigheid. Ik denk dat het ook te

maken had met het feit dat ik, zoals ik al schetste, op vrijwillige basis adviseur van de Rijksluchtvaartdienst binnen ICAO was, zodat ik ook de achtergronden wist van het internationale overleg. En ik kan me herinneren dat ik in het begin van de periode met een officieel contract namens de Rijksluchtvaartdienst een ICAO-meeting heb bijgewoond en daarbij als plaatsvervangend panel-member ben opgetreden.

De **voorzitter**: U kende de cultuur, u hoefde niet ingewerkt te worden, u kon onmiddellijk aan de slag.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Er was een contract; gedurende welke periode heeft u dit werk gedaan?

De heer **Van der Maat**: Ik heb in het voorgesprek gezegd dat het drie maanden was, maar ik meen dat het een periode van drie tot zes maanden is geweest, tot er een vervanger voor de heer Van Es was gevonden en tot die was ingewerkt. Dat was de heer Putters, die heden ten dage nog over gevaarlijke stoffen gaat.

De **voorzitter**: En op het moment waarop de heer Putters in dienst kwam, bent u teruggetreden en teruggekeerd naar uw oude stiel, naar Dangerous Goods Management en daarna volgde de overstap naar uw eigen onderneming?

De heer **Van der Maat**: Dat klopt. Ik moet wel zeggen dat ik in die contractperiode niet continue bij de Rijksluchtvaartdienst gedetacheerd was. Ik had mijn normale werkzaamheden bij Dangerous Goods Management, maar als de Rijksluchtvaartdienst mij nodig had, was ik bereikbaar.

De **voorzitter**: U werkte gewoon op afroep.

De heer **Van der Maat**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hoeveel uur besteedde u gemiddeld per week aan de Rijksluchtvaartdienst?

De heer **Van der Maat**: Niet zo verschrikkelijk veel, al met al tussen de vier en de acht uur per week, denk ik.

De **voorzitter**: En dat liep op nadat de datum van 4 oktober 1992, met die fatale gebeurtenis, was verstreken?

De heer **Van der Maat**: Nee, niet zozeer. Ook na de ramp ben ik wel een aantal uren met het gevaarlijke stoffen-gedeelte bezig geweest, maar geen weken lang.

De **voorzitter**: Voor de mate waarin en hoe dat verliep, daarover geef ik graag het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van der Maat, ik zou u eerst een aantal vragen willen stellen over de zondagavond. Er zijn in de afgelopen dagen wat misverstanden gerezen, althans, wij hebben onvoldoende opheldering kunnen krijgen over wie nu op zondagavond met wie gebeld heeft en op welke wijze u al dan niet betrokken bent geweest bij besluitvorming. Na de crash bent u op een gegeven moment gebeld omdat men gebruik wilde maken van uw deskundigheid. Kunt u aangeven wie u gebeld heeft, en hoe laat dat ongeveer was?

De heer **Van der Maat**: Ik kan mij niet herinneren wie mij gebeld heeft. Het staat mij bij dat het iemand van de Rijksluchtvaartdienst was. Ik heb begrepen dat het niet iemand van de afdeling Vliegtechnische zaken is geweest. Het was zeker niet iemand die ik persoonlijk kende; ik kende een viertal mensen van die afdeling. Het zal omstreeks acht uur geweest zijn, maar ook dat kan ik me niet exact herinneren.

De heer **Van den Doel**: Omstreeks acht uur werd u gebeld door iemand van de Rijksluchtvaartdienst die u verder niet kende. Die stelde u een aantal vragen?

De heer **Van der Maat**: Voor zover ik het mij kan herinneren, was er één vraag: wat kan de gevaarlijke lading doen bij deze crash, welke invloed heeft de gevaarlijke lading op deze crash?

De heer **Van den Doel**: Maar was dat meer een vraag met als insteek of de lading van invloed zou kunnen zijn geweest op de oorzaak van de crash?

De heer **Van der Maat**: Nee, het ging niet echt om de aard van de lading, het ging erom waarop men moest

letten in verband met de gevaarlijke lading aan boord.

De heer **Van den Doel**: Het was dus een heel ruime vraag.

De heer **Van der Maat**: Het was inderdaad een vrij ruime vraag.

De heer **Van den Doel**: En wat was uw antwoord?

De heer **Van der Maat**: Mijn antwoord was dat men in de eerste plaats moest kijken naar de NOTOC, of daar radioactieve stoffen in stonden.

De heer **Van den Doel**: En toen werd het gesprek beëindigd?

De heer **Van der Maat**: Nee, voor zover ik het me kan herinneren, had degene met wie ik sprak, de NOTOC voor zich. Ik heb toen gevraagd, wat er in de NOTOC stond. En mijn eerste vraag had betrekking op radioactieve stoffen. Die vallen in klasse 7; die klasse kwam niet voor in de NOTOC.

De heer **Van den Doel**: Op die NOTOC staan bepaalde UN-nummers. Heeft hij die toen voor u opgelezen? Heeft u daarnaar gevraagd?

De heer **Van der Maat**: Ik weet niet meer wat er precies is opgelezen en ook niet wat ik precies heb gevraagd. De NOTOC is een vrij uitgebreid document, waar een expert eigenlijk alles uit kan halen wat hij, ICAO-technisch gezien, wil weten over de gevaarlijke lading. Het kan zijn dat degene die ik sprak, de benamingen heeft voorgelezen, of de UN-nummers, of de gevarenklassen. Die staan allemaal in de NOTOC.

De heer **Van den Doel**: U heeft geïnformeerd of de gevarenklasse, waar de radioactieve stoffen onder vallen, op de lijst stond?

De heer **Van der Maat**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Het antwoord was ontkennend?

De heer **Van der Maat**: Ja. Klasse 7 stond niet in de NOTOC.

De heer **Van den Doel**: Wat waren de vervolgvragen?

De heer **Van der Maat**: De vraag die hierop volgde, was of er klasse 1-stoffen in de NOTOC stonden. Dat zijn explosieven. Als ik het mij goed herinner, wilde ik eerst vaststellen of er onmiddellijk gevaar was op de plaats van de ramp, wat bij radioactieve stoffen en bij explosieve stoffen zeer wel mogelijk zou zijn geweest.

De heer **Van den Doel**: Heeft u daar toen uitsluitel over gekregen?

De heer **Van der Maat**: Ja, ook klasse 1 stond niet in de NOTOC. Wij zijn toen verder gegaan en uiteindelijk bleken voornamelijk klasse 3- en verder klasse 8- en 9- stoffen in de NOTOC te staan.

De heer **Van den Doel**: Wat concludeerde u uit die informatie?

De heer **Van der Maat**: Mijn voorlopige conclusie was dat deze gevaarlijke stoffen, in de hoeveelheden die in de NOTOC stonden, niet direct bijkomende gevaren zouden vormen voor de rampbestrijding.

De heer **Van den Doel**: Heeft u dat op die manier door de telefoon aan de betrokken persoon gezegd?

De heer **Van der Maat**: In woorden van die strekking.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag u dit zo nadrukkelijk, omdat u in feite zegt dat er een directe relatie is gelegd met de rampbestrijding. Ik kom er later op terug als wij het over de maandag gaan hebben, maar de heer Visser zei gisteren dat het voor hem alleen interessant was om een antwoord te krijgen op de vraag of er een eventuele directe relatie was tussen de gevaarlijke stoffen aan boord en de oorzaak van het ongeval. Het kwam erop neer dat rampenbestrijding niet in zijn portefeuille zat en ook niet zijn invalshoek was. Hij zei dat er ook geen conclusie was getrokken over eventuele gevaren voor de volksgezondheid. U zegt nu toch iets anders.

De heer **Van der Maat**: Nee, dan heb ik het misschien verkeerd uitgelegd.

De heer **Van den Doel**: Als ik u goed heb begrepen, was het die zondagavond de vraag of er gevaar voor de rampbestrijding kon ontstaan.

De heer **Van der Maat**: Nee, de vraag of de gevaarlijke stoffen aan boord de oorzaak van het ongeval waren, kwam pas de volgende ochtend ter sprake. Op dat moment was dit niet een, twee, drie te beoordelen. Aan de hand van de gevaarlijke stoffen aan boord die in de NOTOC stonden, stelde men mij de vraag of deze stoffen extra gevaar opleverden. Naar mijn idee werd dit alleen gevraagd in het kader van de bestrijding van de brand op zich. Aangezien het voornamelijk ging om koolwaterstoffen, die je kunt vergelijken met de kerosine aan boord, was mijn voorlopige conclusie dat er voor de rampenbestrijding geen problemen waren. Er is niet over de volksgezondheid gesproken. De vraag was puur: leveren de stoffen extra gevaar op voor de mensen die nu de brand aan het blussen zijn?

De heer **Van den Doel**: Weet u heel zeker dat dit die avond op 4 oktober zo omstreeks acht uur de conclusie was of neemt u aan, terugkijkend en na alles wat u nu weet en hebt gehoord, dat u dat wel gezegd zal hebben?

De heer **Van der Maat**: Als ik terugkijk, en ook na hetgeen ik een jaar later in mijn rapport voor de Rijksluchtvaartdienst heb geschreven, moet ik concluderen dat het zo gegaan moet zijn, maar ik kan mij niet exact herinneren wat ik die avond zei.

De heer **Van den Doel**: Het is natuurlijk van groot belang of u rond acht uur zei dat de stoffen al dan niet gevaar opleverden voor de rampenbestrijding of dat uitsluitend de relatie is gelegd tussen de stoffen en de mogelijke oorzaak van het ongeval. Dat zijn twee totaal verschillende invalshoeken. Tot op de dag van gisteren bleek uit alle informatie en verklaringen dat de invalshoek van de RLD alleen de relatie tussen gevaarlijke stoffen en de aard van het ongeval betrof en dat er met geen woord is gesproken over de eventuele consequenties voor de rampenbestrijding.

De heer **Van der Maat**: In het telefoontje op de avond van de vierde oktober is er gevraagd, wat de gevaarlijke stoffen bij deze ramp zouden doen. In die context moet u het zien. De volgende ochtend sprak ik met de heer Visser. Toen hebben wij in detail bekeken of de gevaarlijke

stoffen aan boord voldeden aan de ICAO-regels en of de gevaarlijke stoffen de oorzaak van de ramp konden zijn geweest.

De heer **Van den Doel**: Nu hebben wij het over de maandagochtend. Ik wil de zondagavond afronden en doe daarvoor een beroep op uw geheugen. Heeft u in dat gesprek duidelijk gezegd dat de gevaarlijke stoffen aan boord geen consequenties voor de rampenbestrijding zouden hebben of heeft u die uitspraak niet gedaan?

De heer **Van der Maat**: Ik weet niet of ik dat met zoveel woorden heb gezegd. Mijzelf kennende en terugkijkend op alle gesprekken die er sindsdien zijn geweest, denk ik dat ik heb gezegd wat ook in mijn rapport staat: de gevaarlijke stoffen aan boord zijn voornamelijk brandbare vloeistoffen met gelijke eigenschappen als die van kerosine en ik zie niet dat die op het moment van de brand een extra gevaar opleveren voor de hulpverleners. Hierbij moet ik wel aantekenen dat de brandweer in dit soort calamiteiten dezelfde conclusie zou kunnen trekken, als die afging op mijn oordeel dat er alleen maar brandbare vloeistoffen aan boord waren.

De heer **Van den Doel**: Ik wil u even herinneren aan hetgeen u in het voorgesprek hebt gezegd. Toen hebben wij expliciet gevraagd of er een relatie gelegd was. Ik citeer de heer Oudkerk in het voorgesprek: "Heeft de RLD u gevraagd of gesuggereerd om wat dieper op de materie in te gaan dan u die maandagochtend gedaan hebt, omdat er vrij veel hulpverleners, ambulancepersoneel, brandweer, politie, enzovoort, op de plaats des onheils aanwezig waren?" Uw antwoord was: nee.

De heer **Van der Maat**: U bedoelt de zondagavond; deze vraag heeft betrekking op maandagochtend. Zoals ik het mij herinner, hebben wij toen niet gekeken naar volksgezondheidsaspecten, want dat was onze taak niet.

De heer **Van den Doel**: Het gaat nu om rampenbestrijding. Er werd gerefereerd aan het optreden van hulpverleners, ambulancepersoneel, brandweer, politie. Dat ging dus om de zondagavond. Wij hebben het nog

steeds over dat gesprek. In het voorgesprek zei u dat die relatie niet door de RLD is gelegd en dat dit ook niet in een vraag aan u is voorgelegd. Mag ik dit afronden en concluderen dat er van RLD-zijde geen relatie is gelegd tussen de gevaarlijke stoffen en het optreden van hulpverleners op de plaats van de ramp?

De heer **Van der Maat**: Nee, ik denk niet dat u dat mag concluderen. Met degene die ik op zondagavond sprak – voor zover ik het mij herinner, was dat iemand van de Rijksluchtvaartdienst en niet, zoals later is gebleken, iemand van de afdeling Vliegtechnische zaken – heb ik daar wel degelijk over gesproken. Zijn vraag was ook, welke extra gevaren deze gevaarlijke stoffen op dat moment bij de ramp konden opleveren. Die vraag werd mij die zondagavond gesteld, althans in woorden met die strekking. Toen zijn wij de NOTOC doorgelopen en heb ik voorlopig geconcludeerd dat de gevaarlijke stoffen die aan mij waren voorgelezen, op dat moment tijdens de brand geen extra gevaren zouden opleveren. Tot zover het gedeelte van de zondagavond.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zich herinneren wat voor NOTOC's aan u zijn voorgelegd?

De heer **Van der Maat**: Natuurlijk heb ik de NOTOC's naderhand, na alle commotie, een aantal keren teruggezien. Ik heb de NOTOC New York-Tel Aviv gezien, genummerd pagina 2 van 5 tot en met pagina 5 van 5, en de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv, genummerd pagina 1 van 1.

De heer **Van den Doel**: Dat is een behoorlijke waslijst.

De heer **Van der Maat**: Deze week ben ik dat nog eens nagegaan. Het waren 43 items in de NOTOC New York-Tel Aviv en vijf items in de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv. Het aantal verschillende producten was in feite niet zo groot. Om een voorbeeld te noemen: verf, UN-1263, staat een aantal keren in de NOTOC omdat er in verschillende zendingen verf zat.

De heer **Van den Doel**: Als deskundige kent u al die nummers uit uw hoofd. Op het moment dat iemand telefonisch een UN-nummer aan u voorleest, kunt u dus uit het blote hoofd zeggen om wat voor stof het gaat en of die gevaarlijk is.

De heer **Van der Maat**: Ja. Zeker de UN-nummers die voorkwamen in de NOTOC; dat zijn producten die vrij veel door de lucht worden vervoerd. Ik noemde u al verf, maar ook lijmen en cosmetica. Die UN-nummers ken ik uit mijn hoofd.

De heer **Van den Doel**: Wij blijven nog even bij de zondagavond. Vorige week bestond er verwarring over de vraag of die avond nader advies is gevraagd bij Dangerous Goods Management over de gevaarlijke lading aan boord. Gisteren was dit ook aan de orde. Misschien kent u de hierover afgelegde verklaringen: ook de commissie van overleg zou over de lading aan boord advies hebben gevraagd. Bent u die avond nog door anderen gebeld voor advies over de lading?

De heer **Van der Maat**: Nee, ik ben niet door anderen gebeld.

De heer **Van den Doel**: Als Dangerous goods management in die periode had gebeld, zou men dan bij u zijn terechtgekomen?

De heer **Van der Maat**: Ik heb begrepen dat mijn naam en mijn privé-telefoonnummer op een lijst stonden bij de afdeling LVB, als contactpersoon in geval van vragen over of calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

De heer **Van den Doel**: U bent die avond niet meer gebeld.

De heer **Van der Maat**: Zoals ik al zei, ben ik die avond gebeld door iemand van de RLD. Ik heb begrepen dat de LVB toentertijd deel uitmaakte van de RLD; het zou dus ook iemand van de LVB geweest kunnen zijn. Ik kan mij niet herinneren wie mij heeft gebeld.

De heer **Van den Doel**: U bent die avond niet vanuit de commissie van overleg of de luchthaven Schiphol benaderd om advies uit te brengen over de gevaarlijke stoffen aan boord?

De heer **Van der Maat**: Nee, naast dat ene telefoontje heb ik geen andere telefoontjes gehad.

De heer **Van den Doel**: Welke persoon die op dat moment deel uitmaakte van Dangerous goods

management zou men verder nog hebben kunnen raadplegen?

De heer **Van der Maat**: Ik denk dat men het algemene nummer had kunnen bellen; er is dan iemand die weekdienst heeft en gedurende het weekend beschikbaar is. Men heeft mij direct thuis gebeld.

De heer **Van den Doel**: Als men Dangerous Goods Management op die avond had willen bereiken, was men dus automatisch bij u terechtgekomen.

De heer **Van der Maat**: Niet automatisch, want ik draaide niet mee in een piketdienst. Andere medewerkers deden dat. Van de RLD heb ik naderhand begrepen dat mijn privé-nummer en naam voorkwamen op de lijst die men hanteert bij calamiteiten.

De heer **Van den Doel**: Maar ik neem aan dat u de volgende dag met uw medewerkers gesproken heeft. Was een van hen die zondagavond benaderd?

De heer **Van der Maat**: Wij hebben toen natuurlijk over de ramp gesproken. Ik heb gezegd dat ik die avond gebeld was, dat ik 's morgens bij de Rijksluchtvaartdienst was geweest, want ik was eerst daar geweest en pas daarna was ik naar mijn werk gegaan. Ik kan me niet herinneren dat iemand toen gezegd zou hebben dat hij ook gebeld was, want dan zou de betrokkene mij dat wel verteld hebben.

De heer **Van den Doel**: Dus de kans dat een van uw medewerkers die zondagavond advies heeft uitgebracht, kunnen wij in feite als nihil beschouwen?

De heer **Van der Maat**: Ja, want anders zou de betrokken medewerker mij dat wel hebben verteld.

De heer **Van den Doel**: In dat zelfde telefoongesprek heeft men u gevraagd, de volgende ochtend naar het gebouw van de RLD in Hoofddorp te komen?

De heer **Van der Maat**: Ja, voor zover ik het mij kan herinneren, is er toen meteen een afspraak gemaakt. Ik weet niet of het expliciet zo gevraagd is of dat ik heb gezegd: "Wij moeten de papieren nader bekijken, ik kom

morgen vroeg wel naar Hoofddorp." Maar in mijn herinnering is er die avond meteen afgesproken dat ik om acht uur bij de afdeling Vlieg-technische zaken zou zijn.

De heer **Van den Doel**: Vindt u het nog steeds niet vreemd dat als iemand u belt en die afspraak maakt om de volgende morgen bij die afdeling te zijn, al die mensen die daar werken, niets van dat gesprek af weten?

De heer **Van der Maat**: Ik heb gisteren het verhoor van de heer Visser gehoord. Die zegt dat ik het ook uit eigen beweging heb gedaan. Ik kan het mij niet herinneren. Wat mij bij staat, is dat ik die avond een afspraak heb gemaakt of dat ik in ieder geval gezegd heb dat ik de volgende ochtend vroeg naar de afdeling Vliegtechnische zaken zou komen om de NOTOC te vergelijken met de airway bills en de schipper's declarations, voor zover die er waren.

De heer **Van den Doel**: Het doel van dat onderzoek op die maandagmorgen was de zaak extra te controleren en 100% zekerheid te verkrijgen over de aard van de gevaarlijke stoffen aan boord?

De heer **Van der Maat**: Het doel was tweeledig. Ten eerste nagaan of de gevaarlijke stoffen de oorzaak van de ramp konden zijn geweest. Ten tweede bekijken of de gevaarlijke stoffen die aan boord waren, afgaande op de toen beschikbare documenten, voldeden aan de voorschriften van ICAO.

De heer **Van den Doel**: Nu staat er in het rapport van de commissie-Hoekstra een hele waslijst van documenten die op die avond ter beschikking zijn gesteld aan het bureau Vooronderzoek incidenten in Hoofddorp. Nu zijn dat niet allemaal documenten die direct met de gevaarlijke stoffen te maken hebben, zoals de weight- and balance-chart. Dat zijn documenten waarin u niet direct geïnteresseerd bent, denk ik, maar de lijst is in ieder geval behoorlijk veel langer dan de drie documenten die u noemt in uw rapport van 4 oktober 1993. Kunt u zich nog herinneren, welke documenten daarbij aan u zijn voorgelegd?

De heer **Van der Maat**: In ieder geval de NOTOC's; de NOTOC voor New

York-Tel Aviv, dus de bladzijden 2 tot en met 5, en de NOTOC voor Amsterdam-Tel Aviv. Verder een aantal airway bills en een aantal shipper's declarations for dangerous goods, de specifieke formulieren die aanwezig zijn bij iedere zending die gevaarlijke stoffen bevat.

De heer **Van den Doel**: U spreekt van een aantal airway bills; betekent dit dat de documentatie op dat moment wellicht niet volledig was?

De heer **Van der Maat**: Nee, ik meen dat ik ook in mijn rapport verwoord heb dat de documentatie niet helemaal volledig was. Wij hadden niet alle shipper's declarations, maar afgaande op wat wij wel hadden en gelet op de aard van de stoffen – ik noemde het al: voornamelijk verf, lijm, cosmetica – was het niet zo relevant om op dat moment te zeggen dat wij per se de airway bills moesten hebben om een conclusie te kunnen trekken.

De heer **Van den Doel**: En kon men er een verklaring voor geven dat men niet alle papieren verzameld had?

De heer **Van der Maat**: Ik weet niet hoe de RLD aan de papieren was gekomen. Ik heb mij niet bemoeid met het opvragen van papieren. Er werden mij die ochtend door de RLD een aantal papieren voorgelegd. En nogmaals, dat waren de NOTOC's, een aantal airway bills en een aantal shipper's declarations for dangerous goods.

De heer **Van den Doel**: Nu heeft u gisteren ook van de heer Visser kunnen horen dat hij naar aanleiding van uw bezoek een verslagje voor de RLD had gemaakt. Daarin geeft hij het advies om bij de opruimwerkzaamheden de nodige voorzichtigheid te betrachten in verband met het mogelijk voorkomen van resten van giftige stoffen en/of hiermee verontreinigd grond- of bluswater. Hij zegt: "Dat is een persoonlijke noot van mij geweest." Heeft u die ochtend een specifiek advies gegeven voor de verdere rampenbestrijding en de berging?

De heer **Van der Maat**: Nee, dat heb ik niet gedaan.

De heer **Van den Doel**: Het is die ochtend beperkt gebleven tot de eventuele relatie tussen gevaarlijke

stoffen en de oorzaak van het ongeval.

De heer **Van der Maat**: Ja, en er is nagegaan of de gevaarlijke stoffen voldeden aan de internationale voorschriften van ICAO.

De heer **Van den Doel**: Maar zondagavond heeft u in dat gesprek wel aan de hulpverleners en aan de rampenbestrijding gedacht; waarom heeft u dat aspect dan maandagochtend, toen u de documenten wat completer had, er niet bij betrokken?

De heer **Van der Maat**: Zondagavond ging het om de mensen die direct bij de brand waren, die de brand aan het blussen waren. De gevaarlijke stoffen zouden kunnen hebben bijgedragen aan... Als er bij voorbeeld explosieve stoffen aan boord waren geweest, dan zouden die bij wijze van spreken ontploft kunnen zijn in de brand. In die context moet u mijn conclusie van zondagavond zien dat deze stoffen niet direct extra gevaar konden opleveren voor de mensen die de brand aan het blussen waren. Binnen dat kader ben ik gebleven. Ik ben geen expert op het gebied van het blussen van branden, noch in het opruimen van de resten daarvan.

De heer **Van den Doel**: U heeft zich beperkt tot uw eigen deskundigheid en u heeft geen uitspraken gedaan over de eventuele gevolgen voor de berging?

De heer **Van der Maat**: Op maandag heb ik geen uitspraken gedaan over mogelijke gevolgen van het opruimen van de wrakstukken en dergelijke.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van der Maat, nu heeft u een jaar later een rapportje opgemaakt over de gevaarlijke stoffen die op 4 oktober 1992 aan boord waren. Wat was de reden om op dat moment dat rapport op te maken?

De heer **Van der Maat**: Dat was op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst.

De heer **Van den Doel**: En waarom een jaar later?

De heer **Van der Maat**: Geen idee. De maandag na de ramp is er mondeling gerapporteerd aan de heer Visser. Ik neem aan dat er een jaar na de ramp vragen zijn gesteld

omtrent de gevaarlijke lading en dat de heer Visser mij daarom toen verzocht heeft, op papier te zetten wat mijn rol toen was geweest.

De heer **Van den Doel**: Maar ook na een jaar waren de documenten nog niet compleet.

De heer **Van der Maat**: Nee, mijn rapport van een jaar na de ramp is een rapportage over mijn rol op 4 en 5 oktober 1992.

De heer **Van den Doel**: U heeft geen nieuw onderzoek gedaan, u heeft in feite nog eens op papier gezet wat u op die twee data had gedaan?

De heer **Van der Maat**: Voor zover ik het mij herinner, is dat juist. Daarna is mij nog een aantal keren gevraagd om het een en ander te bekijken, maar dat is in de periode van 1993 tot en met verleden jaar geweest.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Van der Maat, schuin achter u hangt een overzicht van de lading en de brandstof. De heer Van den Doel heeft met u gesproken over de procedure op zondag en op maandag, ik zou graag met u ingaan op de inhoud van de lading. Met paars is aangegeven dat de gevaarlijke stoffen ongeveer 10.000 kilo bruto besloegen, dat er 114.000 kilo bruto totale lading was, met geel aangegeven, met een gearceerd gedeelte voor 20.000 kilo waaromtrent detail-informatie in ieder geval tot gisterenavond bij ons ontbrak. Er wordt op dit moment uitgezocht of de nu geleverde detail-informatie inderdaad de lading dekt. Met groen is de militaire lading aangegeven, ongeveer 4000 kilo. En ten slotte is met grijs weergegeven de brandstof, 72.000 kilo, waarvan zo'n 15.000 kilo was verbruikt. Als je nu die hele documentatie van de vracht en de brandstof bekijkt, is er dan een verschil tussen de gevaarlijke stoffen waartoe uw deskundigheid zich uitstrekt, en de stoffen die mogelijk schadelijk zijn voor de volksgezondheid?

De heer **Van der Maat**: Mijn deskundigheid strekt zich uit tot de gevaarlijke stoffen, het paarse gedeelte. Daarbij moet dan ook het deel met cosmetica betrokken worden.

De heer **Oudkerk**: Van dat deel heeft u op zondagavond resp. op maandag-

ochtend gezegd dat er in ieder geval geen relatie is te leggen met de oorzaak van de ramp, dat deze stoffen met inachtneming van de ICAO-regels zijn vervoerd en dat ze, voor zover ik mij daarover een oordeel kan vormen, niet direct gevaar voor de rampbestrijding opleveren. Zeg ik het juist?

De heer **Van der Maat**: Dat zegt u juist.

De heer **Oudkerk**: Met geel is een deel van de lading aangegeven die niet uit gevaarlijke stoffen bestaat, gevaarlijk volgens de definitie van stoffen die in een NOTOC moeten worden vermeld. Dat zijn andere stoffen. Kunnen die stoffen, als ze op de grond terechtkomen en verbranden, gevaarlijk zijn voor de volksgezondheid?

De heer **Van der Maat**: Het is niet mijn vakgebied, maar in mijn opleidingen heb ik natuurlijk te maken gehad met de effecten van gevaarlijke stoffen bij brand. Het is algemeen bekend dat bij voorbeeld kunststoffen in een brand giftige dampen c.q. giftige gassen kunnen veroorzaken. Hetzelfde geldt voor elektronica; daarin zijn vrij veel metalen verwerkt, allerlei stoffen die in een brand zouden kunnen reageren en gevaar kunnen opleveren. Nogmaals, het is niet mijn vakgebied. De gevaarlijke stoffen, ICAO-technisch gezien, die heb ik beoordeeld, en die vormen ook mijn vakgebied.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag dit omdat er soms nogal wat verwarring over is: gevaarlijke stoffen, ICAO-technisch gezien, betekent: stoffen die gevaarlijk zijn voor het vliegtuig zelf. Zeg ik dit goed?

De heer **Van der Maat**: Ja. Er is een definitie van gevaarlijke stoffen bij ICAO. De definitie van gevaarlijke stoffen is: stoffen die gevaarlijk kunnen zijn voor mens, dier en milieu en die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden. ICAO-technisch moet u zien als stoffen die aan boord van een vliegtuig zijn en die incidenten of ongevallen kunnen veroorzaken, bij voorbeeld doordat ze niet goed verpakt zijn.

De heer **Oudkerk**: Op zondagavond heeft u alleen een oordeel geveld over "het paars gekleurde gedeelte"?

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: Nu heeft u zojuist tegen de heer Van den Doel gezegd dat de NOTOC voor het deel vanaf New York met de bestemming Tel Aviv uit vier bladzijden bestond, terwijl er een bladzijde was voor het deel dat in Amsterdam was ingeladen, eveneens met de bestemming Tel Aviv, met 43 items. De griffier zal u een kopie van die NOTOC geven en ik zou u willen vragen, als deskundige in zo gewoon mogelijk Nederlands per bladzijde aan te geven, wat ICAO-technisch gezien precies die gevaarlijke stoffen zijn.

De heer **Van der Maat**: Ik loop gewoon de items na. Item 1 bestaat uit brandbare vloeistoffen in verpakkingsgroep III. Ik zal dit vooraf uitleggen, opdat het voor iedereen duidelijk is. ICAO is gebaseerd op de United Nations-regelgeving. In de regelgeving kennen we voor de meeste stoffen een indeling in verpakkingsgroepen. Verpakkingsgroep I staat hierbij voor zeer gevaarlijke stoffen, verpakkingsgroep II voor gevaarlijke stoffen en verpakkingsgroep III voor minder gevaarlijke stoffen. Vandaar dat ik die verpakkingsgroep erbij noem; als ik zeg "brandbare vloeistoffen, verpakkingsgroep III", dan heb ik het over minder gevaarlijke brandbare vloeistoffen. Item 2 bestaat uit spuitbussen die een brandbaar gas bevatten.

De heer **Oudkerk**: Brandbare vloeistoffen, spuitbussen; wat zit er precies in, in gewoon Nederlands?

De heer **Van der Maat**: Bij het eerste item is vermeld wat het is: nafta en koolwaterstofverbindingen. In gewoon Nederlands: u zou dit kunnen vergelijken met een brandstof, zoals benzine of dieselolie. Het tweede item, de spuitbussen, kun je vergelijken met spuitbussen met haarlak; die bevatten brandbaar gas. Het derde item is verf in verpakkingsgroep II; je kunt die zien als de gewone verf die je thuis hebt staan en gewoon in de verfwinkel kunt kopen. Het vierde item is lijm; waarschijnlijk is dit industriële lijm geweest, maar die is te vergelijken met de lijm die mensen thuis gebruiken en die ook brandbare vloeistoffen bevat. Daarop staan waarschuwingen, dat men daar

voorzichtig mee moet zijn, niet moet roken tijdens het gebruik en dergelijke.

De volgende is ook lijm. Daarna komt nafta, een koolwaterstof, een brandstof. De volgende: weer spuitbussen. Daarna komt isopropanol; isopropylalcohol is gewoon een alcohol, zoals de alcohol die voor consumptie geschikt is. Deze stof kent een industriële toepassing en is niet geschikt voor consumptie. Daarna staan weer lijmen. Daarna komt een stof die wat moeilijker is uit te leggen: alkylamines vormen een chemische groep, di-ethyleentriamine is een vrij veel gebruikte grondstof voor de fabricage van tweecomponentenproducten, zoals lijmen. De volgende zijn cosmetica, dus parfums, nagellak en dergelijke. Daarna komt zwavelzuur, je zou kunnen zeggen: accuzuur. Daarna weer brandbare stoffen, maar zonder nadere aanduiding. Op bladzijde 2: kwik in instrumenten. Voor ICAO valt dit, ook in kleine hoeveelheden, onder de noemer gevaarlijke stoffen.

De heer **Oudkerk**: Hoe groot is die hoeveelheid in dit geval?

De heer **Van der Maat**: Die is 36 gram, dus een zeer kleine hoeveelheid, die ook nog in instrumenten zit. De volgende is weer een brandbare vloeistof zonder nadere aanduiding. Daarna krijgen we harsoplossingen: resin solution is harsoplossing, het gaat hierbij om kunstharsen. Vervolgens de brandbare vloeistoffen waarbij men aangeeft ethanol en propanol; dat zijn alcoholen. Voorts lijmen, verf, verf, verf, lijmen, weer di-ethyleentriamine, verf, verf, harsoplossing en brandbare vloeistoffen.

Op bladzijde vier staan corrosieve vaste stoffen: aluminiumfluoride is een corrosieve vaste stof, een stof die dus bijt op de huid. Daarna weer spuitbussen. Caustic alkali liquid is een bijtende vloeistof. Daarna weer lijmen, weer resin solution. Petroleumdestillaten kunt u ook zien als brandbare vloeistoffen. Over nitrocellulose met alcohol is het een en ander bekend geworden; daarbij ben ik ook betrokken geweest; in deze vorm is dit een brandbare vaste stof, verf-variant materiaal, waarbij u bijvoorbeeld kunt denken aan thinner, dus ververdunner. Vervolgens weer verf, verf, verf, toluen, een brandbare vloeistof met zeer veel industriële toepassingen, verf, verf

en, als laatste, fluorwaterstofzuuroplossing, een bijtende vloeistof. In de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv staan maar twee producten: in verpakkingsgroep III smaakstoffen, brandbare vloeistoffen, en de rest bestaat uit cosmetica: parfum en nagellak.

De heer **Oudkerk**: Van al deze stoffen hebt u gezegd dat ze, als ze bij een brand vrijkomen, geen extra onveiligheid opleveren voor hulpverleners, wie dat dan ook zijn, ook omdat er daarnaast nog 60.000 kilo kerosine aan het verbranden was. Dat zei u op die zondagavond, u bevestigde dat op de maandagochtend en een jaar later nog eens.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct. Zo heb ik het gezegd: in de brand op zich zullen deze stoffen geen rare reacties opleveren of extra gevaren veroorzaken.

De heer **Oudkerk**: U hebt een hele opsomming gegeven. Achter u is op het bord aan de rechterkant het paarse deel uitgesplitst. Daarbij staat een substantie die nogal veel stof heeft doen opwaaien, namelijk DMMP. Dat zat in het paarse gedeelte en behoorde dus tot de gevaarlijke stoffen. Kunt u hierover uw deskundig oordeel geven?

De heer **Van der Maat**: DMMP is volgens de ICAO-voorschriften geclassificeerd als een brandbare vloeistof zonder bijkomende gevaarlijke eigenschappen. Het valt in verpakkingsgroep III en is dus geclassificeerd als een minder gevaarlijke stof.

De heer **Oudkerk**: U hebt waarschijnlijk ook in de krant gelezen dat er een relatie bekend is tussen DMMP en de fabricage van zenuwgassen. Is het mogelijk dat de stof die daar verpakt was, als die in een brand terechtkomt, in verband kan worden gebracht met zenuwgas of met andere ellendige zaken?

De heer **Van der Maat**: Ik zou dit niet zo een, twee, drie durven zeggen.

De heer **Oudkerk**: Iets duidelijker graag. Bedoelt u ja of nee?

De heer **Van der Maat**: Ik ben niet deskundig op het gebied van verbrandingsreacties met DMMP. Ik kan daar niets over zeggen.

De heer **Oudkerk**: Er was ook een nitrocellulose-mengsel aanwezig. Geldt hiervoor hetzelfde als bij DMMP?

De heer **Van der Maat**: Nee, daar kan ik wel iets over zeggen. Nitrocellulose wordt onder meer gebruikt bij de vervaardiging van buskruit. Bevochtigd met alcohol is het geclassificeerd als een brandbare vaste stof; als nitrocellulose namelijk is bevochtigd met minimaal 25% alcohol, verliest het zijn explosieve eigenschappen. Je zou kunnen zeggen dat nitrocellulose door de toevoeging van alcohol wordt gestabiliseerd; dan valt het niet meer onder de categorie explosieve stoffen, maar onder de categorie brandbare vaste stoffen. In dit geval valt het in deze laatste categorie.

De heer **Oudkerk**: Worden explosieven in de lading per definitie aangemerkt als gevaarlijke stoffen en vallen ze dus binnen het paarse gedeelte?

De heer **Van der Maat**: Altijd.

De heer **Oudkerk**: Er is dus niet een aparte categorisering voor explosieven?

De heer **Van der Maat**: Nee. Ik heb zojuist uitgelegd wat de verpakkingsgroepen betekenen. Bij explosieven kennen we dat niet. Explosieven zijn verdeeld in zes subklassen en het gevaar wordt aangeduid door de subklasse. De subklasse wordt vastgesteld door middel van tests. In feite gaat het hierbij om de vraag wat het verpakte explosief doet als men het opzettelijk tot ontploffing brengt of als het betrokken is bij een brand. Als er explosieven zijn, wordt dit op de NOTOC vermeld door middel van de subklasse, vergezeld van een letter die aanduidt met welke lading de stof wel of niet mag worden gecombineerd, bijvoorbeeld 1.4S of 1.4G.

De heer **Oudkerk**: Het vliegtuig dat opsteeg uit Amsterdam, bevatte dus geen explosieven; anders had u dat in de NOTOC gezien.

De heer **Van der Maat**: Inderdaad.

De heer **Oudkerk**: Er wordt door sommige mensen, ook voor deze commissie, gezegd dat de vlammenzee in de Bijlmermeer vreemde kleuren had; daarmee wordt dan gezegd dat het geen normale brand

was, voor zover je daarover kunt praten. Vaak wordt er daarbij een link gelegd met de lading. In uw verklaring aan de commissie-Hoekstra zei u hier iets over. Zou u het hier nogmaals kunnen uitleggen?

De heer **Van der Maat**: Ik heb toen gezegd dat er in een vliegtuig veel kunststoffen zijn verwerkt. Vliegtuigen zijn voornamelijk uit aluminiumlegeringen opgebouwd. Ook de niet-gevaarlijke lading bevatte veel elektronica-onderdelen en dergelijke; al deze stoffen kunnen in een brand vreemde kleuren geven.

De heer **Oudkerk**: En dat is hier waarschijnlijk het geval geweest?

De heer **Van der Maat**: Ik denk van wel, maar ik denk dat u deze vraag beter kunt voorleggen aan een deskundige op het gebied van brandbestrijding.

De heer **Oudkerk**: Wij gaan terug naar waar het hier eigenlijk om gaat: de inhoud van de lading en met name de gevaren die deze eventueel oplevert voor de gezondheid van de betrokken mensen. U bent deskundig voor het paarse gedeelte. Wat daarvan in de brand is terechtgekomen, levert, voor zover u het kunt beoordelen, mede gezien de andere stoffen, geen extra gevaar op, maar dat is totaal iets anders dan "gevaarlijk voor de volksgezondheid". Als wij spreken over het paarse gedeelte, hebben wij het over gevaarlijke stoffen, volgens de ICAO-regels dangerous goods. Dat is iets totaal anders dan het gele, het grijze, of hetgeen eromheen zat, namelijk de plastics en kunststoffen waarvan het vliegtuig was gemaakt.

De heer **Van der Maat**: Ja, die dingen moeten duidelijk worden gescheiden. Toentertijd heb ik het paarse gedeelte beoordeeld en niet het gele gedeelte. Naderhand, ik denk vorig jaar, vroeg de RLD mij om alle airway bills die men had nog eens door te lopen, inclusief de house airway bills, inclusief alles wat via de ECD uit Amerika is verkregen. Ik heb daar een heel weekend aan gespendeerd. Ik ben blaadje voor blaadje door twee dikke ordners heengegaan, maar ik heb niets kunnen vinden over andere, in het gele gedeelte verborgen gevaarlijke stoffen. Dat was de eigenlijke vraag van de RLD.

De heer **Oudkerk**: Ging het hier om andere gevaarlijke stoffen die eigenlijk paars hadden moeten zijn?

De heer **Van der Maat**: Ja. Ik ben een heel weekend bezig geweest met het lezen van die papieren. Mij is daar niet uit gebleken dat er gevaarlijke stoffen in zaten die in het paarse gedeelte zouden thuishoren.

De heer **Oudkerk**: Voor alle helderheid: u hebt het gele gedeelte onderzocht op paarse elementen. U hebt het gele gedeelte niet onderzocht op gevaar voor de volksgezondheid, omdat dit uw deskundigheid niet is.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Van der Maat, ten slotte nog een ander onderwerp. U heeft ons in het voorgesprek verteld dat u in de jaren '80 als inspecteur gevaarlijke stoffen bij de overheid heeft gewerkt. Ik neem aan dat u een heleboel vliegtuigen heeft gecontroleerd, ook vliegtuigen van El Al. Wat zijn uw ervaringen op het punt van gevaarlijke stoffen met de luchtvaartmaatschappij El Al?

De heer **Van der Maat**: El Al werd net als andere maatschappijen op Schiphol in de periode 1983-1988 geregeld door mij gecontroleerd op het naleven van de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Die controles werden al dan niet samen met mensen van de rijkspolitiedienst luchtvaart uitgevoerd. Wij hadden toentertijd de afspraak dat wij geregeld samen op controle zouden gaan en daarnaast voerde ik vrij veel controles zelfstandig uit. Die controles bleven beperkt tot de vracht, zowel de vracht van vrachtvliegtuigen als die van passagiersvliegtuigen, want die nemen in veel gevallen ook vracht mee. Ik kwam bij alle afhandelingsmaatschappijen, alle luchtvaartmaatschappijen in de loodsen waar de vracht werd afgehandeld. Tussen 1983 en 1988 zijn er wel wat voorvallen geweest in de zin dat er iets niet goed verpakt was, dat iets geen gevaarsetiket had, dat er iets verkeerd in de documenten vermeld was, en dergelijke. Dat is ook bij El Al meermalen voorgekomen.

De heer **Oudkerk**: Maar dat zijn, als ik tenminste uw intonatie goed begrijp, gewoon menselijke fouten.

De heer **Van der Maat**: Ja, dat zijn menselijke fouten. In die periode zijn er ook gevallen geweest waarvan je zegt dat er opzettelijk niet is aangegeven dat er sprake was van gevaarlijke stoffen, waarbij ik wel de kanttekening moet plaatsen dat de afzenders dat doen, en niet de luchtvaartmaatschappijen.

De heer **Oudkerk**: Er is dus verschil tussen menselijke fouten – je maakt een fout met het verpakkingsmateriaal of wat dan ook, of je vergeet iets op te schrijven – en gevallen waarin van opzet sprake is. Dan hebben wij het dus over fraude.

De heer **Van der Maat**: Ja, dat is een aantal keren voorgekomen, maar overigens niet bij EI Al. Het voorval dat ik in het voorgesprek genoemd heb, was bij een andere maatschappij.

De heer **Oudkerk**: Wat was dat dan? Wat voor soort fraude kan er dan worden gepleegd? U zegt dat het niet door de luchtvaartmaatschappij gedaan kan worden, het wordt dus blijkbaar door de afzender gedaan?

De heer **Van der Maat**: U moet hierbij bedenken dat er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht een aantal regels gelden. Dat maakt het vervoer van die stoffen per definitie duurder, want er is speciaal verpakkingsmateriaal voor nodig. Als je een stof als gevaarlijke stof aangeeft, zal de luchtvaartmaatschappij in de meeste gevallen een hoger tarief berekenen, met een toeslag voor gevaarlijke stoffen. Het gebeurt dus wel dat een afzender uit economisch oogpunt een vracht niet als gevaarlijke stof aangeeft, maar als iets anders. Op dat moment pleegt men fraude, men geeft aan de luchtvaartmaatschappij niet aan dat die gevaarlijke stoffen gaat vervoeren.

De heer **Oudkerk**: Heeft die luchtvaartmaatschappij dan enige mogelijkheid om daar een vinger achter te krijgen? Moet men dan elk pallet controleren?

De heer **Van der Maat**: Ja. Alles openmaken zou de enige mogelijkheid zou zijn, wat natuurlijk geen

haalbare kaart is. Een andere mogelijkheid is het controleren van de facturen of de paklijsten, maar als daarmee gefraudeerd is, houdt natuurlijk alles op.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dit omdat u natuurlijk ook de verhalen kent dat alles op papier wel kan kloppen, maar dat er in werkelijkheid wel iets heel anders in kan zitten dan er op staat. Heeft u enige aanwijzing dat dit bij deze vlucht het geval zou zijn geweest?

De heer **Van der Maat**: Nee, geen enkele aanwijzing.

De heer **Oudkerk**: Heeft u enige aanwijzing dat dit op Schiphol vaker dan "soms" voorkomt, niet alleen bij EI Al, maar ook bij andere maatschappijen?

De heer **Van der Maat**: Ik denk dat u die vraag aan de rijksverkeersinspectie zou moeten stellen, die een beter beeld heeft van het aantal overtredingen op dit gebied.

De heer **Oudkerk**: Dat zullen wij doen, maar gelet op uw ervaring in uw "vorige leven", wat zou u dan zeggen? Soms? Vaak? Het gaat om het beeld dat wij willen krijgen.

De heer **Van der Maat**: Soms. Gelet op het aantal vrachten dat dagelijks vervoerd wordt, denk ik dat je van "soms" kunt spreken.

De heer **Oudkerk**: Maar om even alle indianenverhalen te ontzenuwen, het is nooit de vliegmaatschappij die dat kan doen – ze zou wel gek zijn, denk ik, om stoffen weg te moffelen die toch in principe gevaarlijk zijn – maar altijd de afzender of anderen die via die luchtvaartmaatschappij iets vervoeren.

De heer **Van der Maat**: De luchtvaartmaatschappij gaat heel serieus om met gevaarlijke stoffen en EI Al vormt daarbij geen uitzondering. Ik kwam geregeld bij EI Al en er waren wel eens wat dingen, zoals ik zei, maar in het algemeen gaat men zeer serieus met gevaarlijke stoffen om. Een luchtvaartmaatschappij heeft er ook geen enkel belang bij om te knoeien met papieren van gevaarlijke stoffen.

De heer **Oudkerk**: Voert EI Al nog een extra controle op gevaarlijke

stoffen uit? Ik meen me te herinneren dat u daarover in het voorgesprek iets gezegd heeft.

De heer **Van der Maat**: Nee, voor zover ik me kan herinneren niet. Ik weet niet precies wie bij EI Al de controle bij het aannemen van de vracht uitvoert, maar iedere zending gevaarlijke stoffen moet worden gecontroleerd aan de hand van een checklist. De checklist voor een lading zonder radioactieve stoffen bestaat uit pak weg 55 vragen, zowel over de documentatie als over de verpakking. En iedere zending gevaarlijke stoffen die bij een maatschappij wordt aangeboden, wordt gecontroleerd aan de hand van de shipper's declaration en men bekijkt het pakje. Men doet dat op basis van de voorschriften, met kijkt in het boek of de voorschriften juist zijn opgevolgd. Dat is een wettelijke verplichting. Ik weet niet of het personeel van EI Al dit zelf doet of dat men het overlaat aan Aero Ground Services; het kan allebei.

De heer **Oudkerk**: Nog één vraag over de verschillend gekleurde zaken. U zegt dat u gaat over het paarse gedeelte, de dangerous goods. U heeft ook verklaard dat een oordeel hierover niets zegt over al het andere, over de vraag of die bij verbranding gevaarlijk zouden kunnen voor de gezondheid van mensen die ermee te maken hadden. Is er op die zondag, op die maandag of een jaar later iemand met een andere deskundigheid geweest die samen met u al die papieren heeft doorgebladerd, niet om na te gaan of bepaalde delen niet toch een paarse kleur hadden moeten krijgen, maar om na te gaan of bepaalde stoffen bij verbranding gevaarlijk waren voor de gezondheid van de betrokkenen?

De heer **Van der Maat**: Nee, dat is niet gebeurd. Ik heb met niemand anders een dergelijk onderzoek uitgevoerd.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Maat, ik heb nog een tweetal vragen voordat ik tot een samenvatting van dit verhoor kom. Er is nog steeds een vraag over het DMMP onbeantwoord gebleven, een van de componenten die nodig zijn voor het samenstellen van Sarin. Er waren nog twee stoffen aan boord, in totaal dus drie, die als grondstof voor Sarin zouden kunnen

dienen. Kunt u iets over die andere twee componenten zeggen?

De heer **Van der Maat**: Ik heb geen idee. Ik heb uit de pers vernomen, naar ik meen in 1996, over DMMP. Het kan ook in 1997 geweest zijn. Ik heb er toen de chemische handboeken op nageslagen en zoals ik daarstraks al zei, valt het in de categorie brandbare vloeistoffen, ICAO-technisch gezien. Als deze stof giftig was, dan zou dat vermeld moeten zijn. Het valt zeker niet binnen de criteria van ICAO voor giftige stoffen.

De **voorzitter**: Wij weten inmiddels dat er drie van de vier stoffen aan boord waren die nodig zijn om Sarin te kunnen maken, de vierde ontbrak dus. U heeft gezegd dat u niet over de benodigde deskundigheid beschikt om concrete uitspraken te doen over de risico's van blootstelling aan deze stof bij verbranding. Hoe zou de commissie daaromtrent duidelijkheid kunnen verkrijgen?

De heer **Van der Maat**: Het Prins Maurits-laboratorium van TNO heeft deskundigheid op het gebied van stoffen als Sarin.

De **voorzitter**: Dat is ons bekend. U heeft er zelf geen navraag meer naar gedaan?

De heer **Van der Maat**: Nee. Het is mij ook niet gevraagd, toen dit verhaal de ronde deed. Er is mij toen alleen gevraagd of deze stof volgens ICAO-normen juist geclassificeerd was en wat de toepassingen van DMMP zijn. Ik herinner me uit de chemische handboeken een toepassing als vlamvertrager, en er waren nog enkele toepassingen aangegeven.

De **voorzitter**: Die informatie is ons bekend, wij hadden daarover ook informatie ingewonnen. Wij zullen er uiteraard nog op terugkomen in onze eindrapportage. Dan is er nog een tweede kwestie die niet opgehelderd is. U zei dat er op het moment waarop het vliegtuig uit Amsterdam vertrok, geen explosieven aan boord waren. Nu heeft een getuige onder ede verklaard dat hij op de avond van de ramp tussen de wrakstukken een kist met munitie heeft gevonden; patronen van tien, vijftien centimeter. Als u zegt dat er geen explosieven aan boord waren, valt zo'n kist dan onder het begrip

explosieven? De getuige heeft onder ede verklaard dat hij die kist tussen de wrakstukken aangetroffen had.

De heer **Van der Maat**: Dat ligt eraan, er bestaat ook "inerte" munitie. Dat wil zeggen: onderdelen van munitie die nog geen ontplofbare stoffen bevatten. Die worden ook vrij veel vervoerd. Dergelijke munitie valt niet in het paarse gedeelte, niet onder de noemer gevaarlijke stoffen. Zodra munitie ontplofbare stoffen bevat, dus alleen een slaghoedje of ook kruit, dan valt ze in de categorie explosieven en moet dit worden aangegeven in de NOTOC.

De **voorzitter**: Nu loop ik, evenals hopelijk de overige leden van de commissie, niet iedere dag met patronen rond. Nogmaals, als ik een kist openmaak en ik zie volledige patronen, patronen in de orde van grootte van tien tot vijftien centimeter, dan kan ik dus niet zien of ze voorzien zijn van een slaghoedje etc. Zijn dat dan in uw ogen explosieven of niet?

De heer **Van der Maat**: Nee, dan zou eerst moeten vaststaan of ze een explosieve stof bevatten. Ik zei het al, er is ook inerte munitie, munitie die totaal ongevaarlijk is. Die is bestemd voor oefendoeleinden en dergelijke en zulke munitie wordt ook vervoerd. Als ik als inspecteur zoiets tegenkwam, zou ik wel nagaan of die munitie, als ze niet als gevaarlijke stof was aangegeven, een ontplofbare stof bevatte. Ik heb dat indertijd meermalen gedaan. De procedure was dat je dan naar de EOD in Culemborg ging, waar men een röntgenfoto maakte en de zaak eventueel uit elkaar haalde om te bekijken of er werkelijk ontplofbare stoffen in zaten.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Maat, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor en ik zou van u graag horen of u mijn stellingen kunt bevestigen. In 1992 bent u vanuit DGM ingehuurd als adviseur voor gevaarlijke stoffen door de RLD, afdeling Vliegtechnische zaken.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Op 4 oktober 1992 werd u om circa acht uur 's avonds

gebeld door iemand van de afdeling Vliegtechnische zaken van de RLD.

De heer **Van der Maat**: Niet door die afdeling, door iemand van de RLD.

De **voorzitter**: En de vraag was toen, waarop men moest letten in verband met de gevaarlijke lading aan boord.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Klasse 7, radioactieve stoffen, kwam niet voor in de voorgelezen NOTOC.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Ook klasse 1, explosieven, kwam niet voor in de NOTOC.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Er was geen extra gevaar voor de rampenbestrijding met betrekking tot de lading aan boord.

De heer **Van der Maat**: Niet met betrekking tot de gevaarlijke stoffen die in de NOTOC stonden.

De **voorzitter**: Het doel van de extra controle door u op maandag was nagaan of de lading aanleiding kon zijn geweest tot het ongeval en of de lading voldeed aan de ICAO-voorschriften.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Op de maandag na de ramp heeft u mondeling gerapporteerd aan de heer Visser.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Op verzoek van de RLD heeft u een jaar na dato alsnog schriftelijk gerapporteerd wat u op 4 en 5 oktober had gedaan.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Voor zover u nu heeft kunnen nagaan, is er op zondagavond door niemand anders advies ingewonnen bij Dangerous Goods Management.

De heer **Van der Maat**: Dat is juist.

De **voorzitter**: De mate van gevaar van gevaarlijke stoffen komt tot uiting in de verpakkingsgroepen I tot en met III.

De heer **Van der Maat**: Dat is voor een aantal gevarenklassen juist.

De **voorzitter**: Daarbij gaat het bij verpakkingsgroep I om zeer gevaarlijke stoffen, bij verpakkingsgroep II om gevaarlijke stoffen en bij verpakkingsgroep III om minder gevaarlijke stoffen.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: DMMP is volgens ICAO geclassificeerd in verpakkingsgroep III, geen extra risico.

De heer **Van der Maat**: Als brandbare vloeistof, klasse 3, verpakkingsgroep III. Dat is correct.

De **voorzitter**: Bij vertrek van het toestel uit Amsterdam waren er geen explosieven aan boord.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De totale lading is bij contraexpertise in 1998 volledig beoordeeld op gevaarlijke stoffen. Er werden geen bijzonderheden aangetroffen.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Deze constateringën zeggen niets over de gevolgen voor de volksgezondheid.

De heer **Van der Maat**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik verzoek de griffier, de heer Van der Maat uit te geleiden.

Sluiting 10.49 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 51

Donderdag 18 februari 1999



De heer P.J. van der Lugt

P.J. van der Lugt
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 10.55 uur

Verhoord wordt de heer P.J. van der Lugt

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer P.J. van der Lugt, geboren op 16 januari 1960 te Bussum.

Mijnheer Van der Lugt, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Van der Lugt**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Lugt, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Vandaag praten wij over de inhoud van de lading van het verongelukte toestel. Ik heb begrepen dat u werkzaam bent als senior-rechercheur voor de Economische controledienst, de ECD. Is dat correct?

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

De **voorzitter**: En de afdeling waar u werkt is de hoofdafdeling Internationale economische recherche?

De heer **Van der Lugt**: Ook dat is correct.

De **voorzitter**: Kunt u aangeven wat de taak van de ECD is, met name in de luchtvrachtketen?

De heer **Van der Lugt**: De ECD stelt vooral administratieve, maar ook fysieke onderzoeken in met betrekking tot de in-, uit- en doorvoer van goederen, onder andere van luchtvracht.

De **voorzitter**: U spreekt over administratieve en fysieke onderzoeken, dus papieronderzoek en daadwerkelijk onderzoek. Kunt u een verhoudingsgetal aangeven? Als u 100 onderzoeken doet, hoeveel zijn er dan administratief en hoeveel zijn er daadwerkelijk?

De heer **Van der Lugt**: Ik denk dat het gros van de onderzoeken administratief onderzoek is. Op aangeven van anderen vindt er ook wel eens een fysieke controle plaats.

De **voorzitter**: Wij weten wel wat een gros is, maar ik heb het getal 100 genoemd. Zou u een onderscheid kunnen maken binnen die 100?

De heer **Van der Lugt**: Ik denk dat er in ieder geval in 90 gevallen administratief onderzoek plaatsvindt.

De **voorzitter**: Wat is uw functie in beide situaties, zowel wanneer u administratief onderzoek doet als wanneer u de lading daadwerkelijk controleert?

De heer **Van der Lugt**: De rechercheurs van de ECD hebben een toezichthoudende bevoegdheid en een opsporingsbevoegdheid. In beide gevallen kunnen wij met die bevoegdheden administraties van ondernemingen controleren, maar wij

kunnen ook de zending fysiek controleren.

De **voorzitter**: Hoe ver gaan uw bevoegdheden?

De heer **Van der Lugt**: Dat zijn de bevoegdheden die wij kunnen toepassen op grond van de Algemene wet bestuursrecht wat het toezicht betreft en de Wet economische delicten en het Wetboek van Strafvordering wat de opsporing betreft.

De **voorzitter**: Kunt u mensen arresteren?

De heer **Van der Lugt**: Wij kunnen mensen aanhouden indien zij verdachte zijn.

De **voorzitter**: Kunt u een vliegtuig aan de grond houden?

De heer **Van der Lugt**: Wij kunnen eventueel een vliegtuig aan de grond houden.

De **voorzitter**: Die bevoegdheden zijn er?

De heer **Van der Lugt**: Die bevoegdheden zijn er.

De **voorzitter**: Er is inmiddels een beeld ontstaan dat alles zomaar via de lucht doorgevoerd kan worden. Dat is de commissie de afgelopen maanden opgevallen en ook heel veel mensen zijn dat van mening. Ik heb de afgelopen maanden wel eens het volgende voorbeeld gegeven. Als ik een koe van Polen naar Afrika wil transporteren – dat gebeurt regelmatig – via Duitsland, Nederland, België, Frankrijk en Spanje, dan moet ik voor die koe ongeveer 14 formulieren

invullen en dan doe ik nog niets met die koe. Die doe ik dan alleen op transport. Via Schiphol kan van alles worden ingevlogen. Als het maar niet uit het vliegtuig gaat, kan het rechtstreeks worden doorgevlogen zonder dat wij op de een of andere manier bevoegdheden hebben om daarnaar te kijken. Is dat correct?

De heer **Van der Lugt**: U heeft mij dat voorbeeld al eerder voorgehouden en ik heb erover nagedacht. Ik wil u een advies geven. Als u die koe laat vervoeren met het vliegtuig, dan heeft u niet zoveel formulieren nodig.

De **voorzitter**: Maar ik mag niet overal landen met het vliegtuig met die koe. Dat is het probleem. Maar u onderschrijft mijn mening dat bij doorvoer van goederen via de luchtvaartketen Nederland geen bemoeienis daarmee heeft zolang goederen worden ingevlogen, niet het vliegtuig verlaten en worden doorgevlogen?

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

De **voorzitter**: U heeft als controlerende instantie ervaring met wet- en regelgeving. Kunt u een korte toelichting geven in hoeverre die wet- en regelgeving functioneert in de dagelijkse praktijk? Met hoeveel mensen bent u bijvoorbeeld actief op Schiphol?

De heer **Van der Lugt**: Wij zijn niet permanent actief op Schiphol. Wanneer wij over informatie beschikken op grond waarvan wij een onderzoek willen instellen, dan zullen er mensen van de ECD naar Schiphol gaan. Het is ook mogelijk dat de douane op bijvoorbeeld strategische goederen stuit en dan een beroep op ons doet, waardoor wij naar Schiphol gaan. Maar wij zijn niet permanent aanwezig op Schiphol.

De **voorzitter**: Er zijn op Schiphol verschillende controlerende instanties actief. Kunt u de commissie uitleggen wanneer de ECD wat doet? Wij hebben namelijk ook de Rijksverkeersinspectie. Hoe zijn die taken en verantwoordelijkheden verdeeld?

De heer **Van der Lugt**: De ECD is vooral actief op het terrein van de in- en uitvoerwetgeving en de daaronder hangende in- en uitvoerbesluiten, waaronder het Uitvoerbesluit strategische goederen. Er is binnen

de hoofdafdeling Internationale economische recherche een team actief dat zich vooral bezighoudt met de controle op de uitvoer van strategische goederen.

De **voorzitter**: Kunt u aanduiden wat u onder "strategische goederen" verstaat?

De heer **Van der Lugt**: Strategische goederen zijn goederen die vermeld staan in de bijlage bij het Uitvoerbesluit strategische goederen. Dat is een dik boekwerk waarin vele goederen staan omschreven die te maken hebben met massavernietigingswapens, kernwapens, nucleaire goederen, enzovoorts.

De **voorzitter**: Heeft het altijd te maken met militair materiaal?

De heer **Van der Lugt**: Neen, er is ook een dual use-verordening betreffende goederen voor tweërlei gebruik, die zowel een militaire als een civiele toepassing vinden.

De **voorzitter**: Hoe zit het met de controlerende taak van de Rijksverkeersinspectie? Waar liggen de overlap c.q. de gescheiden verantwoordelijkheden?

De heer **Van der Lugt**: De Rijksverkeersinspectie houdt zich meer bezig met gevarenclassificaties.

De **voorzitter**: In welke zin?

De heer **Van der Lugt**: Of iets valt onder de begripsomschrijving "gevaarlijke stoffen".

De **voorzitter**: Zij bemoeien zich dus niet met strategische goederen, waarmee u zich bemoeit?

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Van der Lugt, ik wil met u praten over de lading van de Boeing. Ik begin in 1992 en eindig in 1996. Daarna gaan wij praten met uw collega Moes over de periode na 1996. Kunt u ons vertellen op welk moment de ECD voor het eerst bij het onderzoek naar de lading van de Boeing is betrokken?

De heer **Van der Lugt**: De ECD is voor het eerst betrokken bij de ramp met de El Al-Boeing op 23 oktober 1992.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Welke opdracht kreeg u toen?

De heer **Van der Lugt**: Er was toen een verzoek van een collega van de afdeling luchtvaartonderzoeken van het korps der rijkspolitie dienst luchtvaart om een onderzoek in te stellen naar aanleiding van de vondst van een snipper van een house airwaybill waarop stond vermeld "military ordnance equipment".

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog van wie u die opdracht kreeg van de RLD?

De heer **Van der Lugt**: Het verzoek is afkomstig van collega De Rooij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u kreeg het van de Rijksluchtvaartdienst?

De heer **Van der Lugt**: Dat was niet iemand van de RLD, maar iemand van de afdeling luchtvaartonderzoeken van het korps der rijkspolitie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die was verbonden aan het BVOI?

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er was een snipper gevonden met daarop een tekst. Hoe luidde die tekst?

De heer **Van der Lugt**: Military ordnance equipment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zag u op dat moment kans om aan de vraag van de heer De Rooij te voldoen?

De heer **Van der Lugt**: Formeel niet, informeel wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u zeggen waarom dat formeel niet kon?

De heer **Van der Lugt**: De snipper van de house airwaybill waarop "military ordnance equipment" stond, maakte deel uit van een geconsolideerde zending die werd getransporteerd van New York via Amsterdam naar Tel Aviv zonder dat er sprake was van overlading. De goederen zijn het vliegtuig niet uit geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Betekent dit dat de ECD niet de mogelijkheid heeft om fysiek te

controleren, om de papieren te controleren?

De heer **Van der Lugt**: Ik heb op dat moment geen bevoegdheden. Ik kon mijn bevoegdheden dus niet aanwenden om deze zending te controleren of op grond van deze zending administratief onderzoek in te stellen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat de heer De Rooij laten weten?

De heer **Van der Lugt**: Op het moment dat hij mij vertelde dat het een airwaybill was van een zending die rechtstreeks van New York via Amsterdam naar Tel Aviv ging, heb ik hem gezegd dat ik formeel geen bevoegdheden had. Maar gezien de ernst van het ongeval en de bezorgdheid die er was ontstaan naar aanleiding van de uitzending van NOVA omtrent het military ordnance equipment heb ik gezegd dat ik mijn best zou doen om te kijken of ik iets voor hem kon betekenen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u hebt een omweg gezocht en gevonden?

De heer **Van der Lugt**: Zijn vraag was om na te gaan of het hier een legale zending betrof en zo ja, welke goederen het mogelijk zijn geweest. Ik heb toen mijn best gedaan om dat voor hem op te helderen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U mag ons nu vertellen wat het resultaat daarvan is geweest, wat u hebt gevonden en wat dat military ordnance equipment precies bevatte.

De heer **Van der Lugt**: Ik heb samen met de collega contact gezocht met US Customs in Den Haag, een zusterorganisatie waarmee wij wel meer contacten hebben. Ik heb aan hen dezelfde vraagstelling voorgelegd als de heer De Rooij aan mij had voorgelegd. Ook zij gaven te kennen formeel niets te kunnen doen, maar gezien de ernst en de omschrijving "military ordnance equipment" zouden zij kijken wat zij voor mij konden doen. Ik heb op 18 november 1992 een set bescheiden ontvangen vanuit Amerika via US Customs in Den Haag van 13 master airwaybills en 15 house airwaybills die betrekking hadden op een hoeveelheid goederen: harsoplossingen, petroleumdestillaten, motor-

onderdelen, medische apparatuur, textiel, enzovoorts.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Deels gevaarlijke stoffen, deels niet gevaarlijke stoffen.

De heer **Van der Lugt**: De kwalificatie "gevaarlijke stoffen" kan ik er niet aan geven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben net een college van de heer Van der Maat gehad. Petroleum en brandbare stoffen vallen volgens hem onder gevaarlijke stoffen. Maar verder betrof het militaire goederen, onderdelen...

De heer **Van der Lugt**: Veel onderdelen voor militair materieel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zijn dat strategische goederen?

De heer **Van der Lugt**: Neen, dat hoeft niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat hoeft niet, maar was dat in dit geval zo?

De heer **Van der Lugt**: Voorzover ik kon nagaan zaten er geen strategische goederen in. Ik heb bekeken, gesteld dat het een uitvoer was geweest vanuit Nederland, of er mogelijke problemen waren met betrekking tot het Uitvoerbesluit strategische goederen. Dat heb ik niet kunnen vaststellen. Ik heb de vraag voorgelegd aan US Customs of deze goederen daadwerkelijk legaal Amerika hadden verlaten. Toen heeft Customs mij meegedeeld dat in Amerika niet was gebleken dat de verscheepte goederen Amerika in strijd met de in dat land geldende wetgeving hadden verlaten. Voorzover men had kunnen nagaan was er geen sprake van enig strafbaar feit of enige onrechtmatigheid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik neem aan dat u dat ook aan de heer De Rooij hebt laten weten. Hebt u dat ook schriftelijk gedaan?

De heer **Van der Lugt**: Ik heb een rapportage opgemaakt. Die heeft collega De Rooij ook ontvangen. Daar stond dat in.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kreeg een heleboel informatie, meer dan u

had verwacht. Dat hebt u ons ook eerder verteld.

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op dat moment wisten wij nog niet precies wat er zich in dat vliegtuig had bevond. Dat betekende dat u meer informatie had dan de heer De Rooij u had gevraagd. Hebt u hem toen aangeboden om eens nader door te vragen via, onparlementair gezegd, uw "omweg"?

De heer **Van der Lugt**: Op het moment dat ik het dossier aan collega De Rooij heb overhandigd, heb ik twee dingen aan hem doorgegeven. Een aantal goederen was aangeduid door middel van codes. Ik heb gezegd: wil ik echt kunnen aangeven welke goederen dat zijn geweest, dan zal ik een vervolgvraag moeten stellen in de richting van US Customs. Dat was niet nodig. Ik heb hem vervolgens, net als US Customs overigens, aangegeven dat ik bereid was om verdere assistentie te verlenen indien het nodig was om nog een keer een dergelijke vraag uit te zenden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het onderzoek naar die codes zou hebben betekend dat u beter op de hoogte kon worden gesteld wat die spare parts precies waren?

De heer **Van der Lugt**: Er stonden heel veel spare parts op die met een nummer waren aangeduid, maar dat waren over het algemeen heel kleine onderdelen, gelet op het gewicht en de prijzen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus de heer De Rooij zei tegen u: nee, laat maar zitten?

De heer **Van der Lugt**: De heer De Rooij zei dat het niet nodig was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Snapte u dat op dat moment?

De heer **Van der Lugt**: Dat hoefde ik niet te snappen. Ik had totaal geen zicht op het onderzoek dat werd uitgevoerd en op de onderzoekslijnen die waren uitgezet. Ik heb mij daarbij neergelegd. Als het niet nodig was, vond ik dat prima.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen wij elkaar eerder spraken, zei u: ik

begreep dat wel, want de vraag was vooral gericht op het zoeken naar de oorzaak van de ramp. Waar had u dat toen uit afgeleid?

De heer **Van der Lugt**: Ik heb dat begrepen uit de gesprekken die er waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Met de heer De Rooij?

De heer **Van der Lugt**: Ik heb begrepen dat men bezig was met een onderzoek naar de oorzaak van de ramp.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De heer De Rooij heeft u verteld dat zij bezig waren met het zoeken naar de oorzaak van de ramp en dat zij daarom wilden weten wat er in die lading zat?

De heer **Van der Lugt**: Nee, dat zeg ik niet. Men was bezig met een onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Vanwege de vondst van de snipper airway bill, waarop stond vermeld: military ordinance equipment, en de bezorgdheid die daardoor was ontstaan, had men mij de vraag voorgelegd of ik uit kon zoeken wat het voor zending was geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb de indruk dat u vrij gemakkelijk aan die informatie kwam. Hebt u het idee dat u, wanneer u door had kunnen vragen aan US Customs, veel meer informatie boven water had kunnen krijgen?

De heer **Van der Lugt**: Uiteraard had collega De Rooij mij dan nog wat handvaten moeten geven. Ik had geen zicht op de bescheiden die men mogelijk al bij het onderzoeksteam had. Ik had wellicht meer gegevens op tafel kunnen krijgen, als mij dat gevraagd was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar er is geen gebruik gemaakt van het aanbod om dat op dat moment boven water te krijgen.

De heer **Van der Lugt**: Niet in 1992.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet nu dat wij wellicht wat informatie hebben over de 20 ton lading, maar wij moeten nog nagaan wat voor papieren wij gisteravond hebben gehad. Hebt u de indruk dat men toen

al meer detailinformatie had kunnen krijgen, als men toen had doorgepakt?

De heer **Van der Lugt**: Dat blijft voor mij ook gissen. Wellicht wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat veronderstelt u?

De heer **Van der Lugt**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is niet gebeurd. In een veel later stadium is er opnieuw contact met de Rijksluchtvaartdienst over de lading. Wat was toen de vraag en op welk moment was dat?

De heer **Van der Lugt**: Wij zijn dan aangekomen op 15 mei 1996. Ik heb toen een vraag gekregen van de heer Putters, naar ik meen, op verzoek van de heer Erhart. Ik weet het niet zeker. Ik heb kladaantekeningen waarop beide namen voorkomen. De vragen waren als volgt. De eerste vraag was: is de ECD bereid om alsnog eventueel ontbrekende vrachtdocumenten op te vragen via US Customs? De tweede vraag was: is de ECD bereid een verklaring af te geven ten behoeve van de Tweede Kamer, waaruit blijkt dat hetgeen op de vrachtbrieven staat vermeld, malversatie wel of niet uitsluit?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u mij vertellen wat het antwoord was van de Economische controledienst op beide vragen?

De heer **Van der Lugt**: Het antwoord op de eerste vraag was dat de ECD eventueel bereid was om nog een keer via US Customs te vragen naar de ontbrekende vrachtdocumenten. De tweede vraag gaf direct wat problemen in het eerste contact met degene die ik daarover aan de lijn had. Dat werd toch wel een erg moeilijk verhaal. Ik wil dat graag toelichten.

Op het moment dat de ECD ten behoeve van de Tweede Kamer een verklaring afgeeft, waaruit blijkt dat malversatie middels vrachtbrieven uit te sluiten is, is dat een beetje strijdig met onze dagelijks praktijk, want wij doen onderzoeken naar misdescription enzovoorts. Op het moment dat ik ga verklaren dat malversatie niet uit te sluiten is, betekent het dat ik direct een hoop vraagtekens plaats bij de lading die mogelijk in het vliegtuig heeft gezeten. Dan heb ik een aantal

vrachtbrieven en wat zijn die dan waard. Kortom, dat zou een heel moeilijke verklaring worden. Ik heb toen aangegeven dat de ECD daar niet zonder meer toe bereid was en dat ik dat graag wilde bespreken. Dat heb ik ook gedaan. Ik heb daarover met mijn teamcoördinator en met het hoofd van de hoofdafdeling internationale economische recherche om de tafel gezeten. Wij hebben gezegd dat wij op de eerste vraag volmondig "ja" konden antwoorden. Daartoe waren wij bereid. Op de tweede vraag hebben wij gezegd dat wij daar niet zonder meer toe bereid waren. Als men dat toch graag wilde, moest er een schriftelijk verzoek komen van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, aan de minister van Economische Zaken, de heer Wijers.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In antwoord op vraag 2 zegt u: aan de ene kant hadden wij niet de mogelijkheid om na te gaan wat zich heeft afgespeeld en aan de andere kant willen wij ook geen verklaring afgeven waarmee wij onnodig onrust zouden veroorzaken, terwijl wij in feite niet kunnen weten wat zich heeft afgespeeld met de lading van dat vliegtuig.

De heer **Van der Lugt**: Het was meer een vraag die in het algemeen moest worden beantwoord. Dat is heel moeilijk vanwege de reden die ik net geschetst heb. Als u het betreft op de ramp met de El Al-Boeing geeft dat ook vragen en roept dat een hoop onrust op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was u verbaasd over die vraag?

De heer **Van der Lugt**: Ik weet niet of ik verbaasd was. Ik vond het een heel moeilijke vraag.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vond u dat men met die vraag bij u aan het juiste adres was?

De heer **Van der Lugt**: Het zou een vraag kunnen zijn aan de ECD, omdat deze onderzoeken instelt op administratief niveau met betrekking tot vrachtbrieven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Had dat niet ook meteen een vraag moeten zijn aan de Rijksverkeersinspectie?

De heer **Van der Lugt**: Ik weet niet of de Rijksverkeersinspectie veel vrachtbrieven onder ogen krijgt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar de Rijksverkeersinspectie controleert, ook bij El Al. Wij komen hierop terug in het gesprek met mevrouw Raadgers.

De heer **Van der Lugt**: Dat zou kunnen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die vraag is niet meer aan u doorgeleid? U hebt net verteld dat die vraag formeel zou moeten worden gesteld.

De heer **Van der Lugt**: Wat de tweede vraag betreft, men wilde het antwoord van de ECD bespreken. Mocht men daar gebruik van maken, dan zou er een schriftelijk verzoek komen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat schriftelijk verzoek heeft u niet bereikt?

De heer **Van der Lugt**: Dat schriftelijk verzoek heb ik niet ontvangen, noch de ECD.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u later nog contact gehad over deze tweede vraag?

De heer **Van der Lugt**: Ik heb daar geen contact meer over gehad.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus het is gewoon blijven hangen.

De heer **Van der Lugt**: Ik weet niet wat de heer Putters of de heer Erhart daarmee gedaan hebben en hoe dat besproken is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is u in ieder geval niet bekend dat men nog heeft geprobeerd dat te achterhalen bij de ECD.

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De eerste vraag was in mijn woorden: kijk nog eens of je bij US Customs iets naders te weten kunt komen over de papieren die met de lading te maken hebben. Het antwoord van de ECD daarop was?

De heer **Van der Lugt**: Dat de ECD daartoe bereid was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat toen ook gedaan?

De heer **Van der Lugt**: Nee. Men was aan het inventariseren wat er mogelijk nog gedaan moest worden en wie er eventueel nog wat kon betekenen. Men zou ook daar op terugkomen. Dat heeft men ook gedaan, maar dat was twee jaar later.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het was een principevraag aan u?

De heer **Van der Lugt**: Ja, het was een principevraag.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zei: in principe "ja", maar zeg ons maar wanneer.

De heer **Van der Lugt**: Men zei dat er een verzoek zou komen, als men dat aan de ECD zou vragen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat verzoek heeft u voor 1996 niet bereikt?

De heer **Van der Lugt**: Voor 1998 niet bereikt, want dit was in 1996.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt, maar ik houd op in 1996. Kan ik constateren dat de ECD tussen 1992 en 1996, toen het onderzoek naar military ordinance equipment plaatsvond, niets meer te maken had met het vrachtdossier van deze Boeing?

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist wat betreft het daadwerkelijk onderzoek. Wij zijn in de tussentijd wel overladen met de nodige vragen van de pers die graag het een en ander wilde weten. De Kamervragen die gesteld werden, werden ook aan ons voorgelegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In het volgend verhoor komen wij terug op wat er in de periode daarna is gebeurd bij de Economische controledienst.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Lugt, ik probeer samen te vatten wat wij zo-even van u te horen hebben gekregen. Ik wil graag uw instemming, als het juist is wat ik vertel. De Economische controledienst is actief op controle van in- en uitvoerwetgeving. De afdeling internationale economische recherche doet controle

op de uitvoer van strategische goederen.

De heer **Van der Lugt**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Op 23 oktober is de Economische controledienst door de heer De Rooij van de dienst luchtvaartrijkspolitie benaderd onderzoek te doen naar de lading die werd vervoerd onder een half verbrande airway bill "military ordinance equipment". De opdracht was: nagaan of het hier een legale zending betrof. Dat hebt u doorgegeven aan US Customs. Het resultaat was dat dit legaal was vervoerd.

De heer **Van der Lugt**: Dat is correct.

De **voorzitter**: In 1996 hebt u opnieuw een verzoek gekregen van de RLD om nog een keer US Customs te benaderen over vrachtdocumentatie, en dat wilde de Economische controledienst doen, en tevens een verklaring te geven aan de Tweede Kamer dat malversatie met vrachtbrieven uitgesloten was. Hiertoe was de ECD niet zonder meer bereid.

De heer **Van der Lugt**: Tot het eerste waren wij bereid, maar tot het tweede niet zonder meer. Dat is juist.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Lugt, nadat u de eerste keer aan de heer De Rooij gerapporteerd had, hebt u ook aangegeven dat u eventueel nader onderzoek zou kunnen doen bij US Customs om meer gegevens boven water te krijgen, nadat u 14 airway bills en 15 house airway bills had ontvangen. Van dat aanbod is geen gebruik gemaakt.

De heer **Van der Lugt**: Ik heb aangeboden dat ik bereid was om verdere assistentie te verlenen. Dat is juist.

De **voorzitter**: De Economische controledienst vraagt een schriftelijk verzoek aan mevrouw Jorritsma om aan de heer Wijers van Economische Zaken opdracht te doen, maar die opdracht komt niet.

De heer **Van der Lugt**: Ik heb gezegd: als de RLD toch wilde dat wij een dergelijke verklaring zouden afleggen, dat er dan een schriftelijk verzoek moest zijn van mevrouw Jorritsma aan de heer Wijers.

De **voorzitter**: En dat verzoek komt niet?

De heer **Van der Lugt**: Dat verzoek is nooit gekomen.

De **voorzitter**: Tot 1998 is men niet teruggekomen op de vragen uit 1996?

De heer **Van der Lugt**: Ook dat is juist.

De **voorzitter**: Hiermee is een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Van der Lugt uit te geleiden.

Sluiting 11.23 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 52

Donderdag 18 februari 1999



De heer H.H. Moes

H.H. Moes
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 11.30 uur

Verhoord wordt de heer H.H. Moes

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Oudkerk, Oedayraj Singh Varma en Van den Doel, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer H.H. Moes, geboren op 11 januari 1949 te Oldenzaal. Mijnheer Moes, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Moes**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Moes, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Wij hebben zo-even de heer Van der Lugt gehoord. Is het correct dat u dezelfde functie heeft als de heer Van der Lugt?

De heer **Moes**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Hoe lang bent u werkzaam bij de ECD?

De heer **Moes**: Ik ben bij de ECD werkzaam sinds 1 oktober 1988.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie aangeven op welk moment de Economische controledienst werd benaderd om nader onderzoek te

verlenen naar de lading van de verongelukte Boeing?

De heer **Moes**: De Economische controledienst is in 1998, in de laatste week van de maand juli, benaderd door de Rijksluchtvaartdienst, met de vraag of wij nog assistentie konden verlenen bij het verklaren van ontbrekende lading van de EI Al-Boeing.

De **voorzitter**: U zegt: op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst. Wie deed dat verzoek?

De heer **Moes**: De heer Putters deed dat verzoek.

De **voorzitter**: Was dat een mondelinge of een schriftelijk verzoek?

De heer **Moes**: Dat was in eerste instantie een mondelinge verzoek.

De **voorzitter**: Werkt u als ECD vaker met mondelinge verzoeken?

De heer **Moes**: In het algemeen werken wij wel met mondelinge verzoeken. Als daar aanleiding toe is en als men gerichte onderzoeken vraagt, vragen wij ook wel eens om dat schriftelijk aan ons kenbaar te maken.

De **voorzitter**: Is dat hier gebeurd?

De heer **Moes**: In dit geval is dat wel gebeurd, maar op een later tijdstip.

De **voorzitter**: Op een later tijdstip heeft u het verzoek alsnog schriftelijk ontvangen?

De heer **Moes**: Ja, wij hebben op een gegeven moment dat verzoek op schrift laten stellen, met daarin de

precieze vraag die men aan ons wilde stellen. Dat hebben wij ter fiattering door beide diensten laten doen.

De **voorzitter**: Wilt u de commissie nog een keer duidelijk maken wat de concrete mondelinge vraag was in het eerste contact dat u met de heer Putters had?

De heer **Moes**: De concrete mondelinge vraag van de heer Putters was of wij detailinformatie konden onderzoeken en verschaffen over de ongeveer 20 ton ontbrekende lading.

De **voorzitter**: Was dat voor u een legale vraag?

De heer **Moes**: Dat was voor mij een legale vraag, ja.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Singh Varma over de werkzaamheden die u daarna hebt verricht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Moes, u kreeg de opdracht om onderzoek te doen naar de 20 ton detailinformatie. Kunt u vertellen wat "detailinformatie" betekent?

De heer **Moes**: Ik heb van de Rijksluchtvaartdienst de opdracht gekregen voor twee specifieke gevallen. Mij werden twee master airway bills ter beschikking gesteld, waaraan gehangen was een zogenaamd cargo manifest. Dat cargo manifest bestaat uit 291 house bills die daaronder hangen. De master is het algemene, overkoepelende vervoersdocument. Daaronder hangt het cargo manifest. Daarop staan alle house airway bills vermeld die aan die master hangen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U had de master airway bill?

De heer **Moës**: De master airway bill was mij ter beschikking gesteld door de heer Putters van de RLD, alsmede het cargo manifest dat er bijhoort.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Met de master airway bill wist u al iets over die 20 ton?

De heer **Moës**: Wij wisten dat het ongeveer 20 ton was, maar dat was alles.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U wist alleen dat het 20 ton was en verder niet?

De heer **Moës**: Op de master airway bill konden wij in ieder geval lezen wat er in het vliegtuig geladen is: 6 plus 3 palets plus 34 stuks stukgoed. Tezamen vertegenwoordigde dat een gewicht van ongeveer 19.500 kg. Dat was de enige informatie die je uit de master airway bill kon halen. Uit het onderliggende cargo manifest dat aan de airway bill verbonden is, konden wij zien dat er in die geconsolideerde zending 290 items waren die verbonden waren met 290 house airway bills. Op de house airway bill staat juist de informatie over wat er precies in de zending zit.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op het moment dat u het onderzoek startte, wist u alleen dat het ging om 20 ton. U had die house airway bills niet, dus u had de detailinformatie niet.

De heer **Moës**: Nee, ik had niet de beschikking over de house airway bills.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op de master airway bills wordt specifiek vermeld dat er geen gevaarlijke goederen aan boord zijn. Als dat er staat, kunt u dat dan ook garanderen?

De heer **Moës**: Het is een heel moeilijke vraag of ik kan garanderen of wat er op de airway bills staat, inderdaad juist is. Collega Van der Lugt heeft hier ook al over gesproken. Misdescription op een airway bill is niet altijd uit te sluiten, maar dat wil niet zeggen dat het standaard of regel is. Een deel van onze onderzoeken is onderzoek naar goederenstromen. Wij doen daarbij uiteraard ook

administratieve controles op airway bills en op vervoersdocumenten. Wij moeten er in principe van uitgaan dat datgene wat op de master airway bill staat, juist is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan had u ook de house airway bills moeten hebben...

De heer **Moës**: Om het plaatje helemaal compleet te maken, heb je de house airway bills nodig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik houd op over die 20 ton en de master en house airway bills en ik ga het met u hebben over het onderzoek. Uw opdrachtgever is de RLD. U hebt waarschijnlijk aan de RLD uw onderzoeksplan voorgelegd, dus wat u wilde onderzoeken. Wat was uw voorstel?

De heer **Moës**: Het was de RLD bekend dat wij van het voorval in 1992 via de US Customs een aantal vrachtdocumenten boven tafel konden krijgen. Het verzoek was of wij deze weg nog een keer wilden bewandelen, analoog aan het verzoek dat in 1996 was gedaan. Er zijn een aantal andere zaken aan de orde geweest. Wij hebben erover gedacht welke andere, misschien ongebruikelijke wegen er waren waardoor wij een verklaring konden krijgen voor die 20 ton.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat waren die andere wegen?

De heer **Moës**: Een van de trajecten die daarbij bewandeld kan worden, is het zogenaamde verzekeringstraject oftewel het claimtraject. Als lading verloren gaat, hebben mensen meestal de behoefte om iets te claimen. Zij hebben voor iets betaald, zij hebben iets niet ontvangen en daar willen zij waarschijnlijk een vergoeding voor hebben. Zij claimen hun zending in eerste instantie natuurlijk bij de luchtvaartmaatschappij.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn uw voorstellen overgenomen door de RLD?

De heer **Moës**: Wij hebben die voorstellen op papier gezet voor de RLD. Er zijn een aantal werkafspraken over geweest. De RLD zou in eerste instantie aan de directie voorleggen om dat verzekeringstechnisch

onderzoek te doen. Wij hadden het aanbod gedaan, omdat wij wel mogelijkheden zagen, gezien de contacten die wij hebben in de verzekeringsfeer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat was het antwoord van de RLD? Zijn zij op uw verzoek ingegaan?

De heer **Moës**: De RLD is ingegaan op de werkafspraken die wij gemaakt hebben, met uitzondering van dat verzekeringstraject.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom?

De heer **Moës**: Het antwoord kan ik niet exact geven. Het heeft ons toentertijd ook bevreemd dat zij dat traject niet wilden doen. Men zag er op dat moment weinig in, omdat men al een aantal indicaties had gekregen, althans zo is het verwoord door de heer Putters aan mij, dat EI Al niet zoveel heil zag in deze weg.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Putters heeft u meegedeeld dat EI Al er geen heil in zag?

De heer **Moës**: Ja, en dat men binnen de directie van de Rijksluchtvaartdienst deze weg ook niet zo zag zitten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hadden toch niets met EI Al te maken? De goederen zaten in een vliegtuig van EI Al, maar u deed onderzoek naar de lading. Ik kan dat niet rijmen met het verzoek om langs de verzekeringsweg te handelen.

De heer **Moës**: Wanneer je onderzoek in de verzekeringsfeer wilt inslaan, kom je in eerste instantie terecht bij de luchtvaartmaatschappij die de goederen heeft vervoerd. Dat is degene die een claim heeft in de verzekeringswereld. Die claim wordt door EI Al uitgezet bij haar verzekeringsmaatschappij. Wat het vliegtuig betreft, was dat Lloyds in Londen, maar wat de claims betreft, waren het andere verzekeringsmaatschappijen of een kantoor van hen dat deze afhandelt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Had u ook zelfstandig naar Lloyds kunnen gaan of kon u niet om EI Al heen?

De heer **Moes**: Wij kunnen wel om El Al heen, maar in de praktijk bleek het onmogelijk om om El Al heen te gaan, omdat wij daar informatie van moesten krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Vond u het een gemiste kans dat het niet langs deze weg is gegaan?

De heer **Moes**: Achteraf vind ik dat een gemiste kans, ja. Het had een traject kunnen zijn dat parallel had kunnen lopen aan het traject om de house-airway-bill-documenten boven water te krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Voor veel mensen is het moeilijk te begrijpen waarom die 20 ton nog steeds ontbreekt. Dat speelt een belangrijke rol in ons onderzoek. Hoe verklaart u het dat die 20 ton tot op heden nog niet boven water is gekomen?

De heer **Moes**: Dan moet ik even wat verklaren. Toen ik het verzoek van de Rijksluchtvaartdienst kreeg om detailinformatie te verkrijgen en te verstrekken over die ontbrekende 20 ton, heb ik dat natuurlijk voorgelegd aan US Customs. Ik heb US Customs gevraagd: wat kunnen jullie voor mij betekenen wat de verklaring van die ontbrekende 20 ton betreft? Toen was de eerste reactie van mijn collega van US Customs, inmiddels in Frankfurt gezeten en niet meer in Den Haag: houd er wel rekening mee dat het in 1992 is geweest en dat wij nu in 1998 leven; het is best mogelijk dat bepaalde documenten, gezien de bewaartermijn van vijf jaar, vernietigd zijn en dat het wel eens erg moeilijk kan zijn om dat boven water te krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maakt dat uw onderzoek ook zo moeilijk, omdat er zoveel tijd verloren is gegaan?

De heer **Moes**: Ja, er is tijd verloren gegaan sinds 1992.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft eerst een mondelinge opdracht gekregen. Kunt u aangeven op welke datum het officiële verzoek is gekomen en u met uw onderzoek bent gestart?

De heer **Moes**: Ik ben al met het onderzoek gestart onmiddellijk nadat ik een mondelinge opdracht had

gekregen van de RLD. Uiteindelijk is op 11 september een bevestigende brief gekomen van de RLD dat de ECD dit onderzoek zou doen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op welk moment heeft u de afwijzing gekregen om niet op het verzekerings-traject in te gaan?

De heer **Moes**: Dat is pas in een later stadium gekomen. Dat is op 30 oktober 1998 geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het is misschien een vervelende vraag, maar bent u van mening dat er door de ECD alles aan is gedaan om de detailinformatie boven water te krijgen?

De heer **Moes**: Wij hebben in samenspraak met US Customs al het mogelijke gedaan en geprobeerd alle gebruikelijke en misschien ook wel ongebruikelijke wegen te bewandelen om toch de informatie over die 20 ton boven water te krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Uw dienst heeft eerder gezegd dat u assistentie wilde verlenen. Acht u het waarschijnlijk dat, als er eerder op uw aanbod was ingegaan, die 20 ton eerder boven water was gekomen?

De heer **Moes**: U stelt een moeilijke vraag. Ik denk dat wij, als men in 1992 op ons verzoek was ingegaan, ietwat eerder de verklaring voor de totale lading hadden gehad.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan zou er ook niet zo'n tijd zijn verstreken en misschien zouden alle papieren nog aanwezig zijn geweest.

De heer **Moes**: De bewaartermijn van vijf jaar geldt ook voor papieren in Amerika. Na vijf jaar worden in Amerika ook documenten vernietigd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft in 1992 een aanbod gedaan. Tussen 1992 en 1998 is er in Nederland, in de Bijlmer en in de Tweede Kamer, van alles aan de hand geweest. U had eerder aan de slag kunnen gaan, maar dat is niet gebeurd. Dat is dus een gemiste kans.

De heer **Moes**: Wij hebben het aangeboden. Als daarvan geen gebruik is gemaakt, kunt u dat een gemiste kans noemen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan hadden wij de enquêtecommissie misschien niet nodig gehad.

De heer **Moes**: Ik denk dat de enquêtecommissie op andere punten wel opheldering had kunnen geven.

De **voorzitter**: Mijnheer Moes, ik heb nog een enkele vraag voordat ik aan een samenvatting kom. Het gaat erom heel concreet in beeld te krijgen dat u het verzoek krijgt om nader onderzoek te doen naar de 20 ton ontbrekende lading. Het gaat dan met name om de papieren. Het is een mondelinge verzoek dat in een later stadium op uw verzoek schriftelijk wordt bevestigd. U komt dan samen met uw collega met een onderzoeksvoorstel in de richting van de RLD welke wegen kunnen worden bewandeld. Als ik het mij goed herinner uit het voorgesprek, komt u met een viertal voorstellen waarvan ik er drie zo weet: El Al, US Customs en Lloyds. Volgens mij was er nog een voorstel van u om in een bepaalde richting te zoeken naar de ontbrekende lading. Weet u nog wat dat vierde voorstel was?

De heer **Moes**: Ik kan het niet zo uit mijn hoofd zeggen, maar ik denk dat daarmee is bedoeld dat wij allerlei informele contacten hadden binnen onze zusterorganisaties en dat is voorgesteld om via die kant bepaalde contacten aan te boren om het proces van die documentenverklaring te bespoedigen.

De **voorzitter**: U stelt vier trajecten voor. In overleg met de RLD krijgt u uiteindelijk toestemming om er drie te bewandelen en een niet: het verzekeringstraject, met name bij Lloyds in Londen, waar u goede contacten heeft vanuit uw informele circuit, waar u mensen kent en waar het zinvol zou kunnen zijn om te informeren, want de vracht moet tenslotte toch ergens verzekerd zijn. Wanneer kreeg u officieel te horen dat die weg van het nader onderzoek bij Lloyds in Londen niet hoefde te worden ingeslagen?

De heer **Moes**: Dat is een brief van de RLD geweest aan ons op 30 oktober 1998.

De **voorzitter**: Op 30 oktober 1998 is de brief van de RLD gekomen dat u het verzekeringstraject via Lloyds niet hoefde in te slaan?

De heer **Moes**: Ja. Die brief is overigens bij ons op 30 oktober gedateerd. De brief op zichzelf is op 13 oktober gedateerd.

De **voorzitter**: Onbeargumenteed?

De heer **Moes**: Onbeargumenteed: het verzekeringsonderzoekstraject zal niet worden uitgevoerd, punt.

De **voorzitter**: Mijnheer Moes, ik kom aan een samenvatting. Vergeeft u mij dat ik probeer om van beide verhoren een punt mee te nemen, maar u bent zo nauw met elkaar verbonden dat u wellicht het een en ander kunt beamen. Het is voor de commissie vrij cruciaal. In 1992 heeft de ECD aan de RLD aangeboden nadere informatie bij US Customs in te winnen. Het antwoord van de RLD was: dat hoeft niet.

De heer **Moes**: Dat is juist.

De **voorzitter**: In 1996 antwoordt de ECD aan de RLD dat men medewerking wil verlenen door nadere informatie op te vragen over de lading. Het antwoord van de RLD blijft uit.

De heer **Moes**: Dat is juist.

De **voorzitter**: In 1998 start de ECD op verzoek van de RLD een hernieuwd onderzoek. Men maakt werkafspraken en de ECD stelt voor om ook het verzekeringstraject te kiezen om de papieren compleet te krijgen. Het antwoord van de RLD is: dat laatste vinden wij niet nodig.

De heer **Moes**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk voor uw informatie. Hiermee is een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Moes uit te geleiden.

Sluiting 11.46 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 53

Donderdag 18 februari 1999



Mevrouw D.E. Raadgers

D.E. Raadgers
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt mevrouw D.E. Raadgers

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van mevrouw D.E. Raadgers, geboren op 27 februari 1962 te Den Helder.

Mevrouw Raadgers, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof, dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Raadgers**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst.

Mevrouw Raadgers, u bent werkzaam bij de Rijksverkeersinspectie en hoofd van de afdeling luchthavens. Klopt dat?

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie in het kort uitleggen wat uw functie is bij de Rijksverkeersinspectie?

Mevrouw **Raadgers**: Ik ben hoofd van een afdeling bij de Rijksverkeersinspectie. Deze afdeling is belast met

het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

De **voorzitter**: Hoe gaat dat in de praktijk?

Mevrouw **Raadgers**: In de praktijk is een afdeling van 12 à 14 personen werkzaam op de luchthavens. Deze mensen inspecteren dagelijks transporten en zendingen van gevaarlijke stoffen die vervoerd worden door de lucht.

De **voorzitter**: Deze functie bekleedde u ook op de avond van 4 oktober 1992?

Mevrouw **Raadgers**: Nee, ik ben in dienst getreden in oktober 1996, althans in deze functie. Daarvoor werkte ik ook al bij de Rijksverkeersinspectie.

De **voorzitter**: De Rijksverkeersinspectie controleert op gevaarlijke stoffen in de luchtvaart. Er is veel verwarring over het begrip "gevaarlijke stoffen". Kunt u uitleggen aan de hand van een voorbeeld wat het verschil is tussen gevaarlijke stoffen in de luchtvaart en het begrip gevaarlijke stoffen zoals dat in onze spreektaal wordt gebruikt?

Mevrouw **Raadgers**: Als je spreekt over gevaarlijke stoffen in de luchtvaartwetgeving, kijk je naar stoffen die invloed kunnen hebben op een veilige vluchtuitvoering, bijvoorbeeld corrosieve stoffen die als zij lekken het aluminium kunnen aantasten waar vliegtuigen uit bestaan. Het kan ook zijn dat je het hebt in relatie tot voldoende zuurstof in het vliegtuig, zoals dry ice die zuurstof weghaalt. Dus je spreekt in relatie tot het vliegtuig, het veilig

vliegen van een vliegtuig en de mensen aan boord. In die relatie kijk je naar gevaarlijke stoffen. Dat betekent bijvoorbeeld dat als je het over brandbare stoffen hebt, dat dit schoonmaakmiddelen of stoffen zijn die wij in ons huishoudkastje hebben staan, maar die in een vliegtuig gevaarlijk kunnen zijn. Ik heb het bijvoorbeeld over accu's, een hele sterke lamp die brand kan veroorzaken etc. Dus bepaalde stoffen kunnen gevaarlijk zijn in relatie tot het vliegen.

De **voorzitter**: Wie is in de praktijk verantwoordelijk voor de verpakking van die gevaarlijke stoffen? Wie is verantwoordelijk voor de documentatie die daarbij hoort?

Mevrouw **Raadgers**: Er zijn een aantal bedrijven in de logistieke keten die bepaalde verantwoordelijkheden hebben. Het verpakken van een stof gebeurt door een afzender. Het opmaken van de documenten ook, althans een aantal documenten. Bijvoorbeeld de shippers declaration wordt opgemaakt door de afzender. Het verpakken gebeurt door de afzender. Het opmaken van een notification to the captain is een taak van de luchtvaartmaatschappij.

De **voorzitter**: Mag ik een voorbeeld geven? Ik heb iets te exporteren en ik bied dat aan. Maak ik dan zelf de verpakking of is dat een gecertificeerd bedrijf dat zorgt voor de juiste verpakking?

Mevrouw **Raadgers**: Wij hebben in Nederland een erkenningstelsel. Dat betekent dat elk bedrijf dat iets doet in de logistieke keten van de luchtvaart erkend moet zijn. Een bedrijf wordt erkend als het opgeleid

personeel heeft. Dat personeel moet kennis hebben van bijvoorbeeld: wat voor verpakking moet ik gebruiken, wat voor documenten moet ik opmaken als ik gevaarlijke stoffen behandel. De verpakkingen worden gekocht bij bedrijven die daarin gespecialiseerd zijn. De meeste worden UN getest.

De voorzitter: Het bedrijf dat verantwoordelijk is en zorg draagt voor de juiste verpakking om het juiste artikel is hetzelfde dat zorgt voor de documentatie?

Mevrouw Raadgers: Voor het opmaken van een shippers declaration wel, ja. Dat is de shipper.

De voorzitter: Wat is de rol van de luchtvaartmaatschappijen daarin?

Mevrouw Raadgers: Een luchtvaartmaatschappij heeft een aantal verplichtingen in dit proces. Zij doet een acceptatiecheck. Zij checkt aan de hand van een aantal voorschriften en een checklist de zending die binnenkomt. Daarnaast maakt zij een aantal documenten op. Bijvoorbeeld als het gevaarlijke stoffen betreft die op de NOTOC, de notification to the captain, vermeld moeten worden, zorgt zij ervoor dat het opgemaakt wordt.

De voorzitter: Op welk moment vindt die check plaats van de luchtvaartmaatschappij in de keten?

Mevrouw Raadgers: In principe als de zendingen aankomen en worden aangeboden aan de luchtvaartmaatschappij. Bij wijze van spreken: een vrachtwagen komt aan met daarin bepaalde stoffen. Dan worden de documenten en de zending overgedragen aan de luchtvaartmaatschappij. Op dat moment accepteert zij dat door middel van een checklist. Op dat moment vindt de check plaats.

De voorzitter: De luchtvaartmaatschappij is gemachtigd om de vracht te weigeren.

Mevrouw Raadgers: Ja. Zeker.

De voorzitter: Als ik honderd vrachten in ogenschouw neem, in hoeveel gevallen van die honderd worden dan gemiddeld op Schiphol vrachten geweigerd omdat de verpakking en de documentatie niet correct zijn?

Mevrouw Raadgers: U bedoelt door de luchtvaartmaatschappijen zelf?

De voorzitter: Ja.

Mevrouw Raadgers: Ik heb geen inzicht in hoeveel de luchtvaartmaatschappijen in percentages afkeuren. Wij hebben wel gegevens over de inspecties die wij doen. Dat zijn ongeveer 2000 à 3000 inspecties per jaar, alleen al in de loodsen en op de platformen.

De voorzitter: Dat zijn fysieke inspecties?

Mevrouw Raadgers: Dat zijn fysieke inspecties. Daarnaast checken wij ook in bedrijven. Ik heb het nu alleen over de zendingen op Schiphol. Daar is een overtredingspercentage van ik dacht ongeveer 5,5%.

De voorzitter: Een overtredingspercentage van 5,5%.

Mevrouw Raadgers: Voordat dit geregistreerd wordt, wil ik het even opzoeken. Ik kijk even naar links. Klopt dat, 5,5%? Ja.

De voorzitter: Het wordt bevestigd. Betekent 5,5% overtredingen dat de kans wordt geboden, dat te herstellen of mag de vracht niet aan boord?

Mevrouw Raadgers: Dat hangt af van het soort overtreding. Als er bijvoorbeeld bepaalde stickers ontbreken die aangeven dat er gevaarlijke stoffen inzitten, ik noem maar iets, of onvoldoende gevaars-etiketten, dan kan dat met een maatregel opgelost worden. Met andere woorden: het wordt aangepast. Dan kan het alsnog door. Of de documenten kunnen bijvoorbeeld niet kloppen. Als die aangepast kunnen worden, kunnen zij alsnog veilig vervoerd worden. Een aantal die niet geschikt zijn om vervoerd te worden of niet in die staat vervoerd kunnen worden, dan worden die geweigerd.

De voorzitter: Is er verschil in acceptatie door de verschillende luchtvaartmaatschappijen?

Mevrouw Raadgers: Theoretisch niet. Als een luchtvaartmaatschappij aangesloten is bij de IATA, een organisatie van vliegtuigmaatschappijen, hebben zij daarin een aantal

voorwaarden waaronder zij moeten checken. Er zit ook een voorbeeld van een checklist in dat handboek. Op die items moet een maatschappij checken. De lay out, de checklist en dergelijke kan verschillen. Per maatschappij kan die anders zijn. Op basis van de ICAO moet altijd gecheckt worden, maar de "diepte" kan verschillen.

De voorzitter: Die 5,5% die u zo-even hebt genoemd, heeft u die uitgesplitst over de verschillende luchtvaartmaatschappijen op Schiphol?

Mevrouw Raadgers: Hij is wel uitgesplitst over Nederlandse afzenders en buitenlandse afzenders. Daar is een reden voor: omdat de Nederlandse afzenders erkend moeten zijn. Je kunt bekijken of dat verschil er is als je opleidingseisen stelt. Het is niet uitgesplitst naar luchtvaartmaatschappij. Dat kan ik verklaren, omdat in principe een luchtvaartmaatschappij niet de verdachte is in een zaak bij een proces verbaal. Een afzender is degenen die de goederen verpakt, die documenten opmaakt.

De voorzitter: Ja, dat vind ik correct van die kant uit geredeneerd, maar de luchtvaartmaatschappij kan toch ook weleens een keer één oog dicht doen in hun acceptatie van vracht om maar een toestel vol te hebben.

Mevrouw Raadgers: Dat zou kunnen. Als zij die acceptatiecheck niet doet of niet juist doet, is zij daarvoor aansprakelijk.

De voorzitter: Heeft u er inzicht in hoe die situatie op Schiphol is bij de verschillende maatschappijen?

Mevrouw Raadgers: Nee, niet heel specifiek. Het is wel zo dat luchtvaartmaatschappijen ons regelmatig bellen en daarin aangeven: wij hebben zendingen die niet kloppen. Ik moet daarbij zeggen dat luchtvaartmaatschappijen zelf zeer gebrand zijn op veiligheid en dus ook zendingen die niet door de beugel kunnen, gewoon zullen weigeren. Het is niet in hun belang, zendingen mee te nemen die niet voldoen aan de regelgeving.

De voorzitter: Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mevrouw Raadgers, ik wil met u naar de gang van zaken ingeval een luchtvrachtramp, in dit geval van het vrachttoestel. Heeft u als RVI ook bij een ongeval een wettelijke taak om te weten wat voor stoffen er aan boord waren?

Mevrouw **Raadgers**: Nee, wij hebben geen wettelijke taak bij accidenten of luchtvaartongevallen. Er gaat dan een heel ander traject in werking. Door het bureau Vooronderzoeken wordt een commissie gevormd. Vervolgens kan die commissie de Rijksverkeersinspectie bevragen op aspecten van gevaarlijke stoffen. Die bevoegdheid hebben zij. Het is geen wettelijke verplichting, ons te raadplegen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus uw taak beperkt zich tot datgene wat u ons net vertelde over de checks die u doet bij de luchtvaartmaatschappij zelf?

Mevrouw **Raadgers**: Bij luchtvaartmaatschappijen, bij afzenders, bij agenten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus ook bij de Bijlmerramp was u eigenlijk niet echt betrokken.

Mevrouw **Raadgers**: Wij zijn in 1992, dus toen dat ongeval plaatsvond, daar niet bij betrokken geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik kan u heel slecht verstaan. Daar bent u in 1992 niet bij betrokken geweest?

Mevrouw **Raadgers**: Daar zijn wij niet bij betrokken geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar op een zeker moment werd u wel betrokken bij de ramp. Kunt u aangeven wanneer dat was?

Mevrouw **Raadgers**: Er zijn twee momenten geweest waarbij de Rijksverkeersinspectie betrokken is geweest. Het eerste moment was in 1993, toen er een advies gevraagd werd en een stafmedewerker een advies heeft uitgebracht.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wie vroeg u om advies?

Mevrouw **Raadgers**: De Rijksluchtvaartdienst heeft toen een verzoek gedaan. Ik denk dat ik het verkeerd zeg. Ik denk dat dit het bureau

Vooronderzoeken was. Maar mijn collega die straks gehoord wordt, heeft het mede ter plekke afgegeven. Dus als ik het mij wel herinner, was het toch het bureau Vooronderzoeken. Er is een advies uitgebracht over wat er aan boord was, althans over de spullen op de notification. Vervolgens zijn wij in 1996 bevestigd om een aantal documenten naast elkaar te leggen. Dat was naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Misschien kunnen wij eerst even naar 1993. Dan wordt u dus verzocht om een aantal documenten te bekijken. Zou u ons kunnen vertellen wat u toen bekeken heeft en waar specifiek de aandacht naar uit ging?

Mevrouw **Raadgers**: In het rapport dat daarover gemaakt is, dat zijn twee A4-tjes, staat aangegeven dat op basis van de notification to the captain gekeken is of er bepaalde stoffen aan boord waren die gevaarlijk zouden zijn. Ik weet niet wat de inhoud van het onderzoek anders geweest is dan wat er in die letterlijke nota staat. Die persoon werkt er niet meer. Ik heb hem ook niet kunnen bevragen op wat de inhoud van zijn onderzoek geweest is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uzelf werkte in die tijd nog niet bij de Rijksverkeersinspectie.

Mevrouw **Raadgers**: Ik werkte wel bij de Rijksverkeersinspectie, maar als hoofd van een onderdeel van een staffunctie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u was niet bij dit onderzoek in 1993 betrokken?

Mevrouw **Raadgers**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt in 1996 een groter onderzoek gedaan. Kunt u aangeven waar dat onderzoek zich specifiek op richtte?

Mevrouw **Raadgers**: In 1996... Ik zal even heel kort het proces schetsen. Er is een aangifte gedaan door de heer Plettenberg over fraude. Op dat moment loopt er een onderzoek door de luchtvaartpolitie. Tussentijds zijn er vragen gekomen vanuit de Rijksluchtvaartdienst: klopt het nu met die papieren. Iets in die trant. Er is ons gevraagd, op korte termijn,

binnen een aantal dagen een envelop met documenten naast elkaar te leggen en te kijken of alle documenten die behoren bij zendingen op de notification to the captain – dan heb ik het over de shippers declaration en de airway bill – aanwezig waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Of die aanwezig waren?

Mevrouw **Raadgers**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En of de nummers met elkaar klopten, neem ik aan enzovoorts.

Mevrouw **Raadgers**: Ja. Er is aangegeven: check of alle documenten er zijn – dat was de hoofdvraag – en daarnaast of er iets bijzonders opvalt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En is u op dat moment iets bijzonders opgevallen?

Mevrouw **Raadgers**: Wij hebben de documenten bekeken. Ik geloof... Het was een envelop met een aantal centimeters papier. Hoeveel precies, daar zal ik niet op ingaan, maar de envelop hebben wij nog steeds.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat lijkt mij na gisteren ook heel moeilijk. Ik zal u dat ook niet uitlokken. Waren die papieren volledig op dat moment? Kon u dat constateren?

Mevrouw **Raadgers**: Ons is gevraagd: er is een notification, check of alle documenten aanwezig zijn. Onze conclusie was toen: nee, die zijn er niet. De reden daarvoor was dat wij uitgegaan zijn – dat was ook het document dat wij overhandigd hebben gekregen – van de notification die vervaardigd werd in New York. Er was een notification van New York tot en met Tel Aviv. Er is iets bijgekomen in Amsterdam. Omdat het hele slechte kopieën waren, was het voor ons niet leesbaar of deze zendingen in Amsterdam doorgingen naar Tel Aviv of bleven in Amsterdam. Wij hebben toen een volledigheidcheck gedaan en wij hebben gezegd: wij willen weten of alle documenten aanwezig zijn. Dat was toen niet zo. Tijdens de commissie-Hoekstra in 1998 hebben wij met de luchtvaartpolitie uitgezocht waar dat verschil aan lag. Dat betreft de verschillennota die toen is uitgebracht. Het bleek te liggen aan het feit

dat de ontbrekende papieren behoorden bij zendingen die in Amsterdam van boord zijn gegaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u toen nog actie ondernomen om die papieren volledig te krijgen, echt helemaal volledig?

Mevrouw **Raadgers**: Het rapport is overgegeven aan de Rijksluchtvaartdienst. Daar staan conclusies in, waarin letterlijk staat: niet alle documenten zijn aanwezig; op basis van deze papieren kunnen wij niet aangeven wat er allemaal aan boord was. Dat rapport hebben wij als zodanig uitgebracht. Voor het overige is ons niet gevraagd om dat nog nader uit te zoeken. Wij kunnen niet op eigen houtje een onderzoek opstarten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op een zeker moment heeft commissie-Hoekstra die lading ook onderzocht en datgene wat bekend was en die constateerde een strijdigheid tussen de bevindingen van het RVI en de luchtvaartpolitie over dat vrachtdossier. Kunt u aangeven waar dat precies over ging en hoe dat is opgelost?

Mevrouw **Raadgers**: Die tegenstrijdigheid is hetgeen ik zojuist heb toegelicht. Wij gaven aan dat niet alle documenten aanwezig waren, uitgaande van de volledige Notoc, dus vanaf New York naar Amsterdam en naar Tel Aviv. De luchtvaartpolitie heeft onderzocht hetgeen aan boord was vanaf Amsterdam. Aangezien wij die codes niet volledig hadden – die zijn weggefallen bij het kopiëren – zijn wij uitgegaan van het traject vanaf New York.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat betekent dus – wij hebben de afgelopen dagen geleerd hoe dat zat – dat bladzijde 1 ook bij u ter beoordeling lag, maar dat bij u niet bekend was dat die bladzijde 1 in feite uitgeladen zou zijn in Amsterdam.

Mevrouw **Raadgers**: Dat is juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe kwam dat?

Mevrouw **Raadgers**: De eerste codes zijn bijvoorbeeld TLV voor Tel Aviv of AMS voor Amsterdam. De documenten die wij kregen, waren schuin gekopieerd. De codes waren dus niet

te zien. Wij hebben toen tegen de Rijksluchtvaartdienst gezegd: dit zijn heel onduidelijke kopieën, zijn er andere verkrijgbaar? Het antwoord was toen: dit zijn de enige documenten die wij hebben, hier moet je het mee doen. Vandaar dat wij geconcludeerd hebben dat op basis van deze documenten geen volledig inzicht was te geven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u later ooit de goede documenten onder ogen gekregen? U kreeg als inspectie toch de opmerking: luister, er zijn vergissingen gemaakt, want de goederen die op één bladzijde stonden en die u heeft beoordeeld, waren helemaal niet aan boord. Denkt u dan niet: dit is merkwaardig, want dit hebben wij geconstateerd?

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt. Wij hebben pas tijdens de commissie-Hoekstra, in 1998, het verzoek gekregen om het verschil tussen de conclusies van de luchtvaartpolitie en die van de Rijksverkeersinspectie te onderzoeken met de luchtvaartpolitie. Dat hebben wij toen acuut gedaan. Daarvoor is daar geen reactie op gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U vindt, wat u nu weet, op basis van hetgeen de commissie-Hoekstra heeft geconstateerd, dat u inderdaad beschikte over een onduidelijke kopie en dat het daaraan lag.

Mevrouw **Raadgers**: Absoluut. Die kopieën zijn heel onduidelijk. Ik heb ze bij mij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die zijn onduidelijk, maar u heeft later de goede kopieën wel gezien?

Mevrouw **Raadgers**: Nee, ik heb geen goede kopieën gezien. Ik ben in 1998 samen met mijn collega naar de luchtvaartpolitie gegaan. Ter plekke hebben wij ons rapport en de conclusies overlegd. Die hebben wij besproken. Op dat moment waren er daar... Even goed nadenken. Ik heb daar geen nieuwe documenten gezien, maar mij is wel aangegeven dat op de individuele zendingen, die zij gecontroleerd hadden, wel de codes stonden voor Amsterdam of Tel Aviv.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van die codes kon u afleiden dat in ieder

geval die bladzijde 1 was uitgeladen in Amsterdam.

Mevrouw **Raadgers**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is voor u 100% zeker?

Mevrouw **Raadgers**: Wat voor mij 100% zeker is, is dat op die documenten staat dat de bestemming Amsterdam is. Ik ga er dan ook vanuit dat die daar zijn uitgeladen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is helder. Kunt u aangeven in hoeverre het zeker is dat de papierendocumentatie van de lading de fysieke lading dekt?

Mevrouw **Raadgers**: Dat kan ik nooit. Er kan iets anders op papier worden gezet dan dat er eigenlijk in zit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vindt daar controle op plaats?

Mevrouw **Raadgers**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe vindt dat plaats?

Mevrouw **Raadgers**: Er zijn tussen de 2000 en 3000 fysieke inspecties per jaar. Daarbij wordt gecheckt wat de documenten zijn, hoe de verpakking eruit ziet. Zeer regelmatig worden verpakkingen opgemaakt, zeer regulier. Er worden material safety datasheets opgevraagd. Dat zijn specifieke kenmerken van de stof die erin moet zitten. Die worden gecheckt. Die komen dus van afzenders af. Het volgende is misschien heel illustratief. Een zending wordt bekeken. De mensen denken: ik vraag mij af of dat klopt. Dan bellen zij de afzender en zeggen: ik wil een data safety sheet en ik wil weten waar die stof uit bestaat. Dat kunnen ze vervolgens checken en bekijken of het voldoet aan de regelgeving, of de juiste verpakking is gebruikt etcetera. Er worden dus wel degelijk zendingen opengemaakt en bekeken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu heeft deze commissie ook de taak om lessen te trekken voor de toekomst. Ik wil u dan ook een vraag stellen in dat kader. Bent u van mening dat dat verifiëren van al die papieren voldoende gebeurt of vindt u dat dat eigenlijk nog aan verbetering onderhevig zou kunnen zijn?

Mevrouw **Raadgers**: Dat vind ik een heel moeilijke vraag. Hij is ook heel wijd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U mag ook zeggen: ik vind het gedeeltelijk wel en gedeeltelijk niet.

Mevrouw **Raadgers**: Maar dan wil ik ook dat weer specificeren. Als u het voor een specifiek onderdeel wilt weten, geef ik daar liever antwoord op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het gaat natuurlijk met name om de gevaarlijke stoffen en de inspectie daarvan. Dan ben ik al een stuk specifiek.

Mevrouw **Raadgers**: Ik denk dat de wijze waarop op het ogenblik de inspecties worden uitgevoerd, een goede manier van inspecteren is. Wij inspecteren niet alleen de zendingen ter plekke, maar ook in de bedrijven die verzenden. Wij gaan daar regelmatig heen en kijken hoe zij hun verpakkingen kopen, hoe hun proces is en of dat voldoende kwaliteit heeft en of de mensen opgeleid zijn om die gevaarlijke stoffen te behandelen. Dat doen wij allemaal. Daarnaast vinden er inspecties plaats in het veld, waarbij de documenten gecheckt worden, evenals de fysieke zendingen. Zou dat beter kunnen? Wellicht. Meer is altijd beter, maar er is een verhouding tussen wat reëel is...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mag ik ook uw visie vragen ten aanzien van internationale regelgeving op het gebied van gevaarlijke goederen? Moet in de Chicago-conventie iets verbeterd worden? Dat betreft het hele annex 18-verhaal.

Mevrouw **Raadgers**: De annex 18, met de technische voorschriften daarbij. Wij moeten een onderscheid maken. Annex 18, dat zijn de technische instructies over hoe gevaarlijke stoffen vervoerd en verpakt moeten worden, is een onderdeel dat gericht is op het vervoeren in een bepaalde context. Het is absoluut niet geëigend om iets te zeggen of bij te dragen of op een andere wijze invloed te hebben op een rampenbestrijding of op een groot accident. Dat is een andere annex; als ik mij niet vergis is dat annex 13 of 11, maar ik meen 13. De technische regelgeving is dus niet gesplitst op wat de gevolgen kunnen

zijn. Ik denk dat dat ook niet de bedoeling is. Wellicht dat daar een verbetering in zou kunnen zitten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ziet u daar mogelijkheden toe? Zou je dat op een andere manier kunnen vervoeren?

Mevrouw **Raadgers**: U bedoelt of de gevaarlijke stoffen op zich anders kunnen worden vervoerd?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het lijkt mij heel moeilijk om tot een andere regelgeving te komen op dat punt.

Mevrouw **Raadgers**: Het zou alleen kunnen zijn dat eventuele informatie over gevaarlijke stoffen op grond van annex 13 bij calamiteiten op een bepaalde wijze...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat zou ik mij kunnen voorstellen. Dat je razendsnel die gegevens boven kunt krijgen.

Mevrouw **Raadgers**: Dat zijn mogelijkheden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vindt u het goed dat ik nu naar een ander punt ga? Dat betreft de vermeende speciale positie van EI AI op de luchthaven. Ik wil u ook even vragen naar de doorvoer van strategische goederen. Vinden er controles plaats op die doorvoer? Een toestel vliegt van A naar C, met een tussenlanding in B. De goederen die daar worden doorgevoerd, worden verder niet gecontroleerd. Kunt u zeggen hoe dat gaat?

Mevrouw **Raadgers**: Spullen die in transit zijn en niet uitgeladen worden en die dus niet op een andere wijze geladen worden, worden niet geïnspecteerd. Ik zal het heel specifiek zeggen. Lading die aan boord blijft bij transit – je hebt ook transit die wel doorgaat, maar op een ander vliegtuig – wordt in principe niet geïnspecteerd, omdat de omdraaitijden van een vliegtuig vrij snel zijn. Bovendien kun je ter plekke in een vliegtuig relatief weinig controleren. Ik kan niet als een opgebouwd vliegtuigpallet in een vliegtuig staat, iets open maken, een zending eruit halen, want dat is een te grote verstoring van het logistieke proces. Daar moet je gegronde redenen voor hebben.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu kom ik op de situatie rondom de positie van EI AI op Schiphol. Bent u van mening dat EI AI ten aanzien van met name de controle op gevaarlijke stoffen een speciale positie inneemt? Wordt er minder gecontroleerd of evenveel als bij anderen? Hoe werkt dat?

Mevrouw **Raadgers**: Wat betreft de controle op gevaarlijke stoffen, is er geen enkel verschil tussen EI AI en willekeurig welke maatschappij dan ook. Heel specifiek: vanaf 1984, dat is het moment waarop deze specifieke regelgeving in werking is getreden, zijn er reguliere inspecties gehouden bij EI AI. Om dat aan te geven, hebben wij een aantal processen-verbaal van rond die tijd overlegd aan de commissie. Vanaf 1984 tot en met 1992 en zeker daarna is er geen enkele andere houding ten opzichte van EI AI geweest. Wij hebben gewoon geïnspecteerd. Wij hebben, als er iets niet klopte, processen-verbaal gemaakt. Er was geen enkele belemmering, toen niet en nu niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt. Wij hebben de processen-verbaal die zijn opgemaakt, hier. Maar niet de verhouding tot andere luchtvaartmaatschappijen. Daarom vraag ik u: kunnen wij uit datgene wat u ons toegestuurd heeft, iets bijzonders afleiden? Ik zie dat processen-verbaal zijn opgemaakt, in 1991 7 maal, 1992 4 maal, maar de achterliggende informatie ten aanzien van wat dat precies betekende, heb ik niet.

Mevrouw **Raadgers**: Dat begrijp ik. Wij hebben deze processen-verbaal overlegd om aan te geven, in reactie op een aantal uitingen in de pers dat er voor 1992 niet zou worden geïnspecteerd bij EI AI, dat er wel degelijk werd geïnspecteerd op gevaarlijke stoffen bij EI AI. Voor de ramp en na de ramp. Er is een proces-verbaal van 27 oktober. Er is daarin dus niets veranderd. Er werd gewoon geïnspecteerd. Daarvoor was dat overzicht bedoeld. Wij hebben dat niet in verhouding tot andere maatschappijen, omdat de luchtvaartmaatschappij niet in alle gevallen de verdachte is. Het was in die korte tijd heel lastig om dat in verhouding tot andere maatschappijen te zetten. Er is niets bijzonders bij dit gegeven. Het is niet zo dat EI AI

daarin afwijkt van andere maatschappijen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Voert u die inspecties alleen uit of ook samen met anderen?

Mevrouw **Raadgers**: De Rijksverkeersinspectie heeft een aantal convenanten met partners, waaronder met de douane. Wij werken met een aantal diensten samen. Wij zijn ook bevoegd om zelfstandig inspecties uit te voeren. Wij kunnen dat zowel alleen als met andere diensten samen doen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben zojuist gevraagd aan de vertegenwoordigers van de Economische controledienst of er ook een relatie bestaat tussen uw dienst en de Economische controledienst. Mag ik u die vraag ook even stellen?

Mevrouw **Raadgers**: Wij hebben geen gezamenlijke inspecties. Wij hebben wel een bepaalde informatieafspraken, werkafspraken met de ECD. Als wij precursoren aantreffen, grondstoffen voor chemische drugs, informeren wij de ECD en ook als er andere dingen zijn die ons opvallen. Als er gevaarlijke stoffen zijn, informeren zij ons. Dat zijn werkafspraken en geen afspraken die op elk niveau bekend zijn. Ik ben niet bij dat verhoor geweest en weet dus niet wat er is gezegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar werd niet gezegd dat u precies hetzelfde doet en ook niet in nauwe onderlinge samenwerking.

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat was mijn laatste vraag aan u. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Raadgers, kunt u met twee vingers aangeven hoeveel 5 centimeter in uw ogen is?

Mevrouw **Raadgers**: Zal ik de enveloppe laten zien? Dat scheelt misschien veel discussie.

De **voorzitter**: Sorry dat ik daarop terugkom, maar het is zeer essentieel voor de commissie om te proberen daar duidelijkheid in te krijgen. Ik zie dat u twee enveloppen krijgt van uw medewerker.

Mevrouw **Raadgers**: Hij heeft ze in twee enveloppen gedaan. Ik heb de papieren in één enveloppe ontvangen.

De **voorzitter**: Hoeveel A4'tjes zitten daarin? U hoeft ze niet te tellen, maar globaal?

Mevrouw **Raadgers**: Wij hebben er zelf een paar A4'tjes tussen gestopt. Het was iets minder dan dit.

De **voorzitter**: Iets meer dan dat.

Mevrouw **Raadgers**: Iets minder dan dit.

De **voorzitter**: Het was iets minder, dat stel ik heel graag vast. Ik zie het. Dank u wel. Zo zijn wij toch weer een stukje verder gekomen. Mevrouw Raadgers, ik komen tot een samenvatting van dit verhoor. Ik hoop dat u daarop wilt reageren, als ik die voorlees. Aspecten van gevaarlijke stoffen in het kader van een ongeval met een vliegtuig vallen in principe niet onder onze dienst. Wij kunnen er wel bij betrokken worden op verzoek van de commissie. Dat is correct?

Mevrouw **Raadgers**: Ja.

De **voorzitter**: De afzender, de shipper, is verantwoordelijk voor de juiste verpakking en de noodzakelijke documentatie.

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Door de RVI zijn in 5,5% van de controles – en dan hebben wij het over 2000 à 3000 op jaarbasis – op Schiphol overtredingen aangetroffen.

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt. Gemiddeld. Het is over een aantal jaren, maar ongeveer in die orde van grootte.

De **voorzitter**: De onvolledigheid van de ladingspapieren die u aantrof bij het onderzoek was gelegen in het feit dat er alleen uit NOTOC's moest worden geciteerd en de kopieën erg onduidelijk waren.

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Tussen papieren en fysieke lading kan altijd verschil zitten. De controles van onze dienst zijn met name daarop gericht.

Mevrouw **Raadgers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Een lading die aan boord blijft, transit, wordt niet door ons gecontroleerd.

Mevrouw **Raadgers**: Niet of nauwelijks. Als het al plaatsvindt, dan zouden wij alleen kijken naar stuwage en samenlading. Wij zouden niet kijken naar de individuele zendingen, hoe zij gepakt zijn en of de individuele documentatie klopt.

De **voorzitter**: Mag ik dan de volgende vraag daaraan koppelen. Heeft u wel bevoegdheden om transitlading te controleren?

Mevrouw **Raadgers**: Ja.

De **voorzitter**: De positie van EI Al op Schiphol op grond van vervoer van gevaarlijke stoffen heeft geen enkel verschil met andere maatschappijen, ook niet in 1992.

Mevrouw **Raadgers**: Absoluut waar.

De **voorzitter**: Dank u wel. Daarmee is een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, mevrouw Raadgers uit te geleiden.

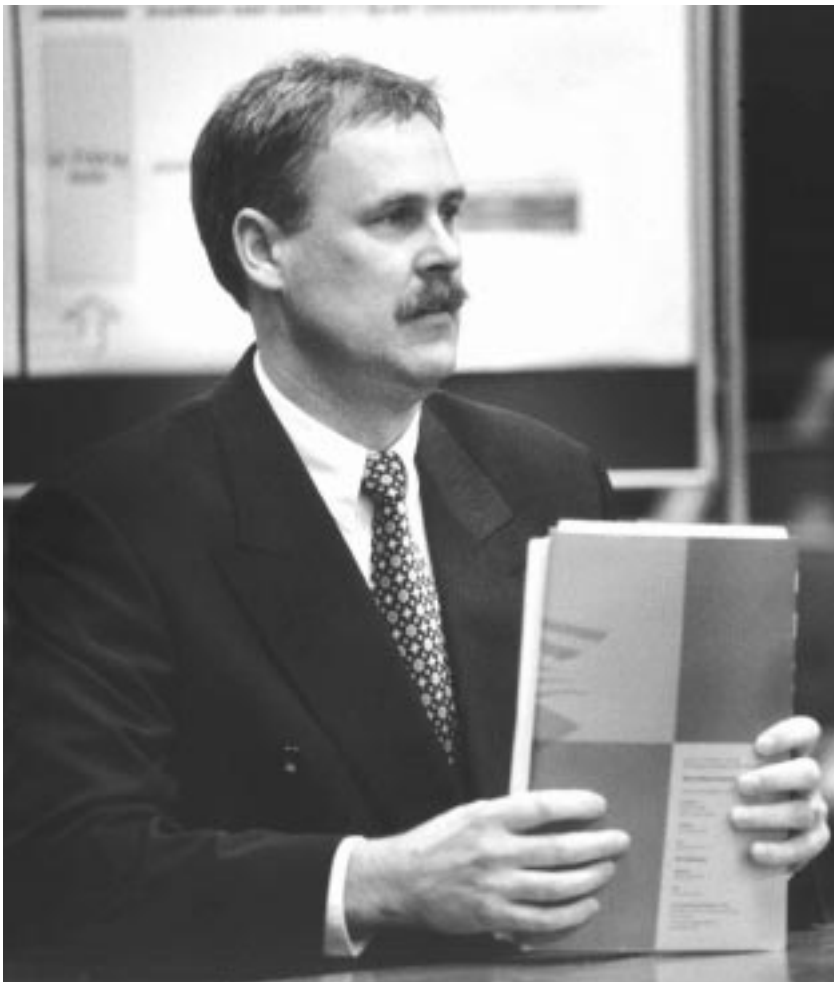
Sluiting 14.05 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 54

Donderdag 18 februari 1999



De heer G.A.M. Schipper

G.A.M. Schipper
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 14.10 uur

Verhoord wordt de heer G.A.M. Schipper

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer G.A.M. Schipper, geboren op 23 april 1955 te Purmerend. Mijnheer Schipper, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Schipper**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Schipper, is het correct dat u werkzaam bent bij de Rijksverkeersinspectie en momenteel beleidsadviseur bent bij het stafbureau van de sector handhaving?

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Sinds wanneer bent u dat?

De heer **Schipper**: Dat ben ik officieel sinds 1993.

De **voorzitter**: U was tot eind 1992 controleur op de luchthaven en omgeving en belast met de uitvoering van de handhaving. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Schipper**: Dat was in de periode van 1989 tot en met 1992. Ik was betrokken bij de daadwerkelijke uitvoering, de handhaving van de regels, het toezicht en de opsporing van de naleving van de regels die gelden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de volle breedte en meer specifiek als het gaat om luchtvervoer van gevaarlijke stoffen.

De **voorzitter**: Dus deze functie bekleedde u ook op 4 oktober 1992?

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hoe bent u op die avond in kennis gesteld van de ramp en wat is op dat moment voor u de eerste actie die u onderneemt?

De heer **Schipper**: Ik ben op die avond niet in kennis gesteld van de ramp, niet anders dan andere Nederlanders via de media. Ik ben niet ambtshalve betrokken geweest bij de ramp op dat moment. Dat heeft pas op een veel later tijdstip plaatsgevonden.

De **voorzitter**: Wat is veel later?

De heer **Schipper**: Ik herinner mij dat ik met mijn collega de heer Kapel, hij was op dat moment ook mijn baas, een document heb ingeleverd bij BVOI, dat op verzoek van BVOI door de heer Kapel was opgesteld. Dat moet dus in 1993 geweest zijn.

De **voorzitter**: 1993 precies. Kunt u iets preciezer zijn in 1993?

De heer **Schipper**: Ik herinner mij niet de exacte datum, maar dat zal in het voorjaar van 1993 geweest zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw Singh Varma zal u hierover enkele vragen stellen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Schipper, in 1992 heeft u ook inspecties verricht in het EL Al-toestel dat gecrasht is?

De heer **Schipper**: Ik heb geen inspecties verricht op de plaats van de ramp of werkzaamheden verricht. Ik heb wel in de loods van El Al in het luchtverladingsproces inspecties gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ook in 1992?

De heer **Schipper**: Ook in die periode.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u toen bijzonderheden of incidenten opgemerkt of gemeld?

De heer **Schipper**: Er zijn geen opvallende voorvallen geweest in die periode, niet anders dan de normale, reguliere zaken die wij doorgaans tegenkomen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe was de werkwijze toen, met name op het gebied van de controle op en de inspectie van gevaarlijke stoffen?

De heer **Schipper**: Op dat moment kende de verkeersinspectie een andere organisatie. Misschien is het handig even verder terug te gaan tot de tijd van het Korps controleurs gevaarlijke stoffen, waar ik enige

jaren gewerkt heb voordat in 1992 het Korps controleurs gevaarlijke stoffen integreerde met de Rijksverkeersinspectie met behoud van taken. Daarvoor ben ik als politieambtenaar ook betrokken geweest bij het inspecteren van gevaarlijke stoffen, maar toen in de hoedanigheid als medewerker van de Dienst luchtvaart van de rijkspolitie. Wat dat betreft, ga ik al terug tot 1984, het begin van de regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u toen ook loods van EI Al onderzocht?

De heer Schipper: Ja. In die periode heb ik ook EI Al onderzocht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Vanaf 1984.

De heer Schipper: Vanaf 1984 tot en met 1992.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hoeveel mensen houden zich nu bezig met onderzoek naar gevaarlijke stoffen?

De heer Schipper: Nu zijn het er meer dan in die periode. In die periode werd er in de volle breedte gekeken naar gevaarlijke stoffen door het Korps controleurs en door de luchtvaartpolitie heel specifiek naar luchtvervoer van gevaarlijke stoffen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hoeveel mensen waren er toen mee bezig?

De heer Schipper: Enkele mensen waren daar van dag tot dag mee bezig. Dat was in de orde van drie, vier mensen die weleens een dag op de luchthaven doorbrachten en daar controles deden, al dan niet in samenwerking met de Dienst luchtvaart van de rijkspolitie op dat moment.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hoeveel mensen zijn dat nu?

De heer Schipper: De afdeling beschikt nu over ongeveer 12 mensen. Er is dus een duidelijke verbetering in gekomen. Het aantal is toegenomen. Er is ook een dagelijkse bezetting op werktijden tijdens de dagen in de week van onze afdeling luchthavens.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Betekent die uitbreiding dat er veel meer gekeken wordt naar en geïnspecteerd wordt op gevaarlijke stoffen?

De heer Schipper: Men is fysiek in staat meerdere controles te doen door de aanwezigheid van personeel. Ja zeker.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hoe vaak heeft u ontdekt dat hoewel de lading werd aangegeven als general cargo, het toch gevaarlijke stoffen betrof?

De heer Schipper: Slechts enkele keren heb ik dat ontdekt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Weet u wat de redenen daarvan zijn?

De heer Schipper: In sommige gevallen was dat om de ware aard van de lading te verhullen, maar in een aantal gevallen was het ook onduidelijkheid over hoe de regels geïnterpreteerd zouden moeten worden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Was dat ook bij EI Al zo?

De heer Schipper: Ik herinner mij een keer dat het ook bij EI Al is voorgekomen. Daar was EI Al als luchtvaartmaatschappij bij betrokken, maar het betrof een afzender die het op deze manier heeft gedaan.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u vertellen wat u in zo'n geval doet?

De heer Schipper: Als je daar tegenaan loopt, probeer je vast te stellen wat er werkelijk aan de hand is. De ware aard van de lading probeer je boven water te halen. Dat is dan ook gelukt. Daar ga je dan verder mee rechercheren om te kijken hoe dat in het strafrechtelijke traject ligt met de verantwoordelijkheden van die mensen in die bepaalde keten van vervoer.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Als het tot een strafrechtelijk onderzoek komt, gaat u daar dan zelf mee verder of draagt u het over?

De heer Schipper: Er werd en wordt samengewerkt met de politie. In die gevallen werd het zelfstandig of in

samenwerking verder afgewerkt en naar justitie gebracht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Is het weleens voorgekomen?

De heer Schipper: Het is voorgekomen. In de bundel processen verbaal die ik overlegd heb en die in het bezit is van de griffier, zit ook een proces verbaal waar dat uit blijkt, een ambts-edig proces verbaal.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Is het ook bij EI Al voorgekomen?

De heer Schipper: Zij hebben alleen betrekking op inspecties in de luchthavenloods van EI Al.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Oké. U bent betrokken geweest bij het onderzoek naar de vrachtdocumenten in 1993 en in 1996.

De heer Schipper: In 1993 ben ik er zijdelings bij betrokken geweest. Ik wist er op dat moment niet meer van dan dat de envelop is ingeleverd zonder dat ik de inhoud daarvan kende. In 1996 zijn mijn collega's van de afdeling luchthavens heel nadrukkelijk betrokken geweest bij het onderzoek naar de documenten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In 1993 was het een klein onderzoek. Weet u wie de opdrachtgever was in 1993? Kunt u zich dat herinneren?

De heer Schipper: Afgeleid uit het feit dat het bij de BVOI ingeleverd werd, neem ik aan dat dit de BVOI is geweest.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U weet niet de naam van de persoon?

De heer Schipper: Ik herinner mij... Ik moet even nadenken. Zijn naam begint met een B... Beumkes!

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Beumkes.

De heer Schipper: ...dat het bij mijnheer Beumkes ingeleverd is.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In 1996 betrof het een groot onderzoek. Weet u wie daar de opdracht toe gegeven heeft?

De heer Schipper: Het grotere onderzoek is opgedragen door de luchtvaarttechnische zaken van de

luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u daar ook een naam bij?

De heer **Schipper**: Ik herinner mij dat de heer Visser daar in die tijd opdracht toe heeft gegeven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bij beide onderzoeken bent u niet zelf betrokken geweest?

De heer **Schipper**: Nee, slechts zijdelings.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké, dan kan ik u ook niet vragen, daar iets meer over te vertellen. Bij het onderzoek in 1996 was er wel sprake van ontbrekende documenten. Weet u welke conclusie uw dienst heeft getrokken uit die ontbrekende documenten?

De heer **Schipper**: Die conclusie is eensluidend met wat mevrouw Raadgers daarover heeft verklaard. Ik zou dat eventueel kunnen herhalen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat hoeft niet. Ik kom tot een ander punt. U bent op een gegeven moment benaderd om een oordeel te geven over nitrocellulose met alcohol. Dat was een vraag van de heer Putters. Die vraag heeft hij u op 28 mei 1998 gesteld. U heeft toen een andere instantie gevraagd om advies. Die verklaarde, ik citeer: dat de op de exportvergunning opgesomde onderdelen normaal gesproken tezamen als munitie kunnen worden gezien, doch dat het genoemde mengsel ongewoon was en daarmee niet te rijmen en daarom niet als munitie kan worden aangemerkt. Einde citaat. Deelt u deze mening?

De heer **Schipper**: Ik heb mij toen moeten inlaten met de expertise van anderen. Ik heb dat zonder meer zo overgenomen. Dus wat u daar verwoordt, is ook de expertise die door anderen is ingebracht. Daar zal ik mee moeten leven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Dit klinkt bijzonder ingewikkeld. U zegt dat u hierin geen expertise hebt. Kunt u toch uitleggen wat dit betekent?

De heer **Schipper**: Nitrocellulose is een product dat ook een basis vormt of mede in een samenstel van andere zaken tot rookzwak buskruit kan worden samengesteld. In die zin is het zinvol daarop verder in te gaan. Dat heb ik toen ook gemeend zo te moeten doen. Ik heb toen expertise ingewonnen bij de deskundigen, in dit geval Defensie die alles van munitie weet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus dat betekent dat nitrocellulose met alcohol op zich geen buskruit is. Men kan het niet aanrekenen als munitie.

De heer **Schipper**: Als wij het over nitrocellulose hebben, is dat daar hoogstens een onderdeel van.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het is dus slechts een onderdeel daarvan. Wij hebben vanmorgen de heer Van der Maat hier gehad. De heer Van der Maat zegt dat nitrocellulose met alcohol een brandbare stof is. Bent u dat met hem eens?

De heer **Schipper**: Een brandbare vaste stof.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een brandbare vaste stof.

De **voorzitter**: Mijnheer Schipper, wat wil je daarmee, met nitrocellulose? Wat kan daar de bedoeling mee zijn? Ga je dat mengen? Probeert u de commissie daar eens enige duidelijkheid in te verschaffen.

De heer **Schipper**: Dat is een vraag die ik mijzelf niet altijd stel.

De **voorzitter**: Maar wij wel.

De heer **Schipper**: Dat kan ik mij voorstellen. Nitrocellulose komt bijvoorbeeld voor in lakken. Dan gaat het echter om bepaalde percentages stikstof, die daar een rol bij spelen. Uit mijn hoofd gezegd, meen ik dat dat 12,6% is. Dan wordt het daarvoor gebruikt. Dat is een toepassing van nitrocellulose. Ongetwijfeld zijn er nog meerdere toepassingen, zoals met chemicaliën en grondstoffen vaak het geval is. Ik heb er dus niet een uitdrukkelijk idee of uitgesproken mening over hoe dat zou moeten of kunnen worden gebruikt.

De **voorzitter**: Waarom meng je dat met alcohol?

De heer **Schipper**: Dat heeft te maken met het feit dat het daardoor een gestabiliseerd product wordt, waardoor het op die wijze vervoerd kan worden, als brandbare vaste stof.

De **voorzitter**: Dus de menging met alcohol heeft alleen betrekking op het vervoer?

De heer **Schipper**: Vervoer en wellicht ook de toepassing van deze stof.

De **voorzitter**: Toepassing in welke zin?

De heer **Schipper**: Daar heb ik geen kennis van. Dat zou ik u niet kunnen vertellen.

De **voorzitter**: Ik wil nog even terug naar het aantal processen-verbaal dat is opgemaakt in relatie tot El Al, Israel Airlines op de luchthaven Schiphol. Er zijn 17 processen-verbaal, vanaf 1984. In 1984 1 maal, in 1985 1 maal, in 1986 1 maal, in 1990 3 maal. Dan krijgen wij opeens een uitschieter: in 1991 7 maal. Vervolgens in 1992 4 maal. Hoe kan het dat in de periode van 1984 tot 1992 er in de laatste twee jaar, 1991 en 1992, 11 maal proces-verbaal is opgemaakt?

De heer **Schipper**: De processen-verbaal geven slechts een indruk van het feit dat er inderdaad feitelijke inspecties plaatsvonden. Dat heb ik daarmee willen aangeven. Het is slechts een selectie uit een gedeeltelijk persoonlijk dossier, dat ik daar nog van heb. Het is dus niet volledig. Dit zou een heel ander beeld geven als wij daar volledig vanuit een dossier iets over zouden kunnen vertellen. Helaas is dat niet het geval, omdat het dossier of het archief op dit onderdeel ontbreekt.

De **voorzitter**: Wilt u hiermee zeggen dat een proces-verbaal niet automatisch een overtreding betekent?

De heer **Schipper**: Dat betekent altijd een overtreding, want anders hoeft er geen ambtsedig proces-verbaal te worden opgemaakt.

De **voorzitter**: Kunt u iets zeggen over de mate van overtreding? In 1991 en 1992 11 maal. Heeft dat geleid tot gerechtelijke vervolging?

De heer **Schipper**: In vele gevallen heeft het geleid tot het aanbieden van

een transactie namens het openbaar ministerie. In veel gevallen werden de transacties betaald en was daarmee de zaak afgedaan. In die zin is er sprake van vervolging of beboeting.

De **voorzitter**: Is het gebruikelijk dat er wordt gedeald als een overtreding wordt begaan; dat men die afkoopt met een boete?

De heer **Schipper**: Er zijn twee trajecten te onderscheiden. Enerzijds hebben wij te maken met Nederlandse verdachten, Nederlandse rechtspersonen die de wet niet naleven. Anderzijds hebben wij te maken met verdachten van buiten Nederland. In die gevallen, met name als het gaat om buitenlandse verdachten, was het gebruikelijk om die een transactie aan te bieden.

De **voorzitter**: U kunt verder niet zeggen in het kader van welke overtreding deze processen-verbaal zijn opgemaakt?

De heer **Schipper**: De overtredingen hadden meestal betrekking op het niet goed verpakt zijn van gevaarlijke stoffen en het ontbreken van etikettering of onjuistheden in documentatie.

De **voorzitter**: Maar ik begrijp dat deze overtredingen, net zoals wanneer ik te hard rijd en daarvoor een boete krijg, afhankelijk van de overtreding dat met een boete wordt betaald.

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Als het te zwaar is, heeft het een ander gevolg.

De heer **Schipper**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Schipper, ik kom tot een samenvatting van dit korte verhoor. Ik wil graag van u weten of u mijn opmerkingen wilt ondersteunen. Vanaf 1984 tot 1992 werden regelmatig ook de ladingen van EI Al gecontroleerd.

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Met betrekking tot nitrocellulose is de expertise die u daarvoor nodig had, door anderen ingebracht en deze informatie heeft u overgenomen.

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Indien een incident plaatsvindt is het doel het vaststellen van de ware aard van de goederen.

De heer **Schipper**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Opdrachtgever van het onderzoek in 1993 was BVOI.

De heer **Schipper**: Voor zover mij bekend.

De **voorzitter**: Nitrocellulose met alcohol is slechts een onderdeel dat voor munitie gebruikt kan worden.

De heer **Schipper**: Althans die nitrocellulose.

De **voorzitter**: Hiermee is een eind gekomen aan het openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Schipper uit te geleiden.

Sluiting 14.26 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 55

Donderdag 18 februari 1999



De heer J.P. de Rooij

J.P. de Rooij
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 14.45 uur

Verhoord wordt de heer J.P. de Rooij

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer J.P. de Rooij, geboren op 20 december 1950 te Delft. Mijnheer de Rooij, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed.

De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **De Rooij**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer de Rooij, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Is het correct dat u ten tijde van de ramp op 4 oktober 1992 werkzaam was bij de Dienst luchtvaart, afdeling luchtvaartonderzoek, van de rijkspolitie?

De heer **De Rooij**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Uw functie was opperwachtmeester?

De heer **De Rooij**: Ik was toen opperwachtmeester en ik ben inmiddels brigadier.

De **voorzitter**: Na de reorganisatie van de politie bent u werkzaam gebleven bij de Dienst luchtvaart, inmiddels het KLPD geheten?

De heer **De Rooij**: Het KLPD, de afdeling luchtvaartpolitie.

De **voorzitter**: Ik ga met u naar de avond van 4 oktober 1992. Wie had volgens u op de avond van de ramp en de periode erna de leiding over de Dienst luchtvaart?

De heer **De Rooij**: Mijn directe chef was de heer Damveld en zijn chef was waarnemend chef de heer Bloemen. Wie daarboven stond, is mij niet geheel duidelijk, dus of dat de heer Maurer of de heer Pinckaers was.

De **voorzitter**: Waarom was dat niet helemaal duidelijk?

De heer **De Rooij**: Omdat er een overgangssituatie was van de Dienst luchtvaart rijkspolitie naar de koninklijke marechaussee.

De **voorzitter**: Hoe kan het zijn dat het op zo'n moment niet duidelijk is wie de operationele leiding heeft?

De heer **De Rooij**: Voor mij was duidelijk wie mij operationeel leiding gaf, dat was de heer Damveld.

De **voorzitter**: U zegt dat daarboven of de heer Pinckaers of de heer Maurer stond. Kunt u toelichten waarom er onduidelijkheid was, los van de overgang?

De heer **De Rooij**: Ik werkte op een kleine onderafdeling in Rotterdam, waar ik ook een directe chef had, een onderafdelingscommandant. Wat er

verder aan de top gebeurde, daar heb ik mij nooit erg druk om gemaakt.

De **voorzitter**: Dat interesseerde u niet?

De heer **De Rooij**: Mijn keuze was om door te gaan naar de luchtvaartpolitie. De organisatie zou dan toch veranderen.

De **voorzitter**: Kan het zijn dat er verschil was tussen de formele en de informele leiding?

De heer **De Rooij**: Dat zou kunnen. Dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Daar is u niets van bekend?

De heer **De Rooij**: Nee.

De **voorzitter**: Het is bekend dat op het moment van de ramp de Dienst luchtvaart rijkspolitie voor een overgangsfase stond naar aanleiding van de wijziging in de Politiewet. Heeft deze overgangsfase de werkzaamheden en de sfeer binnen de dienst luchtvaart beïnvloed?

De heer **De Rooij**: Er was een redelijke spanning, omdat er onduidelijkheid over was wie er over zou stappen naar de koninklijke marechaussee en wie naar het KLPD en hoe dat allemaal in zijn werk zou gaan.

De **voorzitter**: Waarom was daar spanning over?

De heer **De Rooij**: Er is onduidelijkheid over en dat levert misschien ook spanning op.

De **voorzitter**: Was dat onduidelijk voor individuele personen of voor de dienst in zijn geheel?

De heer **De Rooij**: In ieder geval voor individuele personen.

De **voorzitter**: Hoe lang hebben die spanning en onzekerheid geduurd?

De heer **De Rooij**: Ik denk tot ongeveer half 1993.

De **voorzitter**: Heeft het de werkzaamheden die in het kader van deze ramp gedaan moesten worden, negatief of positief beïnvloed?

De heer **De Rooij**: In ieder geval niet voor mij.

De **voorzitter**: Voor uw collega's?

De heer **De Rooij**: Dat moet u hen vragen.

De **voorzitter**: U werkt toch met uw collega's, ik neem aan dat u als team werkt. Dat moet dan toch waarneembaar zijn?

De heer **De Rooij**: Ik heb er in ieder geval geen hinder van ondervonden en er ook niet specifiek iets van gemerkt bij de afdeling waar ik werkte.

De **voorzitter**: Zijn er naar aanleiding van de ramp procedures aangepast bij de luchtvaartpolitie?

De heer **De Rooij**: Eigenlijk niet. Wij werken nog steeds zoals wij toentertijd werkten.

De **voorzitter**: Eigenlijk niet, dus sommige wel?

De heer **De Rooij**: Nee, mij in ieder geval niet bekend.

De **voorzitter**: De procedures zijn exact hetzelfde gebleven als voor 4 oktober 1992?

De heer **De Rooij**: Er is in de loop der tijd een aantal regelingen gemaakt, maar de procedures zijn nog steeds in conceptvorm.

De **voorzitter**: Anno 1999 zijn de regels die in conceptvorm zijn opgesteld naar aanleiding van de ramp nog steeds niet in uitvoering?

De heer **De Rooij**: Fysiek wel, tenminste wij proberen dat wel zoveel mogelijk, maar het is nog niet allemaal officieel bevestigd.

De **voorzitter**: Wat zijn dat voor regels?

De heer **De Rooij**: Alarmregelingen, convenanten met het BVOI.

De **voorzitter**: Dus er wordt niet naar gewerkt?

De heer **De Rooij**: Er wordt wel naar gewerkt, dus in de geest van.

De **voorzitter**: Maar officieel zijn de regels nog nooit ingevoerd.

De heer **De Rooij**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Loopt u daar risico's mee?

De heer **De Rooij**: Als de nieuwe Wet op de Transportongevallenraad in werking treedt wel, want daarin wordt voorgeschreven dat er een convenant moet zijn tussen bijvoorbeeld de Raad voor de luchtvaart, het Bureau vooronderzoek ongevallen en incidenten en de luchtvaartpolitie.

De **voorzitter**: Wat doet u als dat moment zich voordoet?

De heer **De Rooij**: Ik hoop dat ik mijn werk kan blijven doen.

De **voorzitter**: Met de risico's die eraan verbonden zijn, dat u wellicht werkzaamheden doet die niet formeel geregeld zijn?

De heer **De Rooij**: Daar zal ik mij dan heel goed op moeten beraden en kijken wat ik doe.

De **voorzitter**: Hoe komt het dat 6,5 jaar na dato dit soort simpele en praktische regels nog niet formeel geïnstalleerd zijn binnen uw dienst?

De heer **De Rooij**: Ik ben een executive medewerker. Ik kan dingen aangeven, maar ik ben niet degene die de regels en de convenanten samenstelt.

De **voorzitter**: Maakt u regelmatig bekend dat dit soort zaken u bevreemdt?

De heer **De Rooij**: Er worden signalen aan de leiding gegeven en

wij hopen dat deze ook begrepen worden.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer De Rooij, ik wil u graag over drie zaken ondervragen: het ophalen en afhandelen van de vrachtdocumenten op de zondagavond en de maandagochtend, het onderzoek van de Economische controledienst naar de half verbrande house airway bill en het strafrechtelijk onderzoek in 1996 naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg. Waar was u op het moment dat het vliegtuig crashte?

De heer **De Rooij**: Toen was ik thuis. Ik werd omstreeks kwart voor zeven door een collega gebeld, met het verzoek of ik naar het bureau in Rotterdam wilde komen. Vervolgens ben ik van daaruit met een aantal collega's doorgereisd naar Schiphol.

De heer **Oudkerk**: Hoe laat kwam u daar aan?

De heer **De Rooij**: Ik schat rond acht uur.

De heer **Oudkerk**: En toen?

De heer **De Rooij**: Daarna heb ik opdracht gekregen om naar het BVOI te gaan.

De heer **Oudkerk**: Van wie hebt u die opdracht gekregen?

De heer **De Rooij**: Van wie ik die precies heb gekregen, weet ik niet, dat zal of van de heer Damveld zijn of van zijn vervanger, de heer Van Dun.

De heer **Oudkerk**: De heer Damveld was uw directe baas.

De heer **De Rooij**: Dat waren de directe bazen in 1992 die daarmee bezig waren.

De heer **Oudkerk**: Waarom werd u naar het BVOI gestuurd?

De heer **De Rooij**: Om als liaison te fungeren, om een uitwisseling te doen plaatsvinden tussen BVOI en de politie.

De heer **Oudkerk**: Een soort doorgeefluik?

De heer **De Rooij**: Een soort doorgeefluik, ja.

De heer **Oudkerk**: Maar formeel viel u nog steeds onder de heer Damveld en eventueel zijn vervanger, de heer Van Dun?

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Waar zat het BVOI toen?

De heer **De Rooij**: Het BVOI zat toen in Hoofddorp.

De heer **Oudkerk**: U kwam daar een kwartiertje later aan?

De heer **De Rooij**: Een kwartier, twintig minuten.

De heer **Oudkerk**: U was daar om kwart over acht?

De heer **De Rooij**: Ongeveer.

De heer **Oudkerk**: Wie trof u daar aan?

De heer **De Rooij**: Ik trof daar de heer Beumkes aan.

De heer **Oudkerk**: Dat was de enige?

De heer **De Rooij**: Ik heb heel even de heer Van Reijns daar nog gezien, maar hij is kort daarna vertrokken richting Bijlmer.

De heer **Oudkerk**: De heer Erhart heeft u daar niet gezien?

De heer **De Rooij**: Die heb ik daar die avond niet gezien.

De heer **Oudkerk**: U komt daarbinnen en toen?

De heer **De Rooij**: Het was nogal hectisch. Er waren erg veel telefoontjes. Ik moet daarbij aanmerken dat ik de eerste politieman was die eigenlijk in de keuken mocht kijken van het BVOI. Het was voor mij erg onwennig daar. Ik moest proberen, snel mijn plaats te vinden om de heer Beumkes te helpen met telefoontjes te beantwoorden.

De heer **Oudkerk**: Had u het gevoel dat u een beetje een ongewenste pottenkijker was? U zegt dat u de eerste was die in de keuken mocht kijken.

De heer **De Rooij**: Dat gevoel had ik inderdaad wel.

De heer **Oudkerk**: Maar er was maar één persoon.

De heer **De Rooij**: Op dat moment wel.

De heer **Oudkerk**: Dus die ene persoon heeft u dat gevoel gegeven?

De heer **De Rooij**: Nee, dat lag meer aan de organisatie van BVOI, zoals zij toen in elkaar zat.

De heer **Oudkerk**: U wist daar iets van en dat gaf u het gevoel dat men u een beetje als een pottenkijker zag, die misschien niet helemaal gewenst was. U komt de heer Beumkes tegen. Wat gebeurde er verder?

De heer **De Rooij**: Op een gegeven moment heeft de heer Beumkes aan mij gevraagd of ik kon regelen dat de vrachtpapieren bij El Al opgehaald zouden worden.

De heer **Oudkerk**: Dé vrachtpapieren?

De heer **De Rooij**: Dé vrachtpapieren.

De heer **Oudkerk**: Dat vroeg hij om een uur of half negen?

De heer **De Rooij**: Het zal rond half negen geweest zijn.

De heer **Oudkerk**: Hoe heeft u dat geregeld?

De heer **De Rooij**: Ik heb vervolgens het coördinatiebureau opgebeld van de Rijkspolitie dienst luchtvaart en gevraagd of men de vrachtpapieren zou kunnen ophalen.

De heer **Oudkerk**: Dat is het kantoor waar de heer Damveld, de heer Bloemen en een aantal anderen waren?

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Dus u hebt om een uur of half negen gebeld of die vrachtpapieren konden worden opgehaald. Wat kreeg u als antwoord?

De heer **De Rooij**: Dat men daarvoor zou zorgdragen.

De heer **Oudkerk**: Wie had u aan de telefoon?

De heer **De Rooij**: Daar heb ik geen flauw idee van.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag daarover in detail door, omdat wij nog steeds geen helder beeld hebben over wie, wat en hoe, dus hoe het die avond precies met de vrachtpapieren is gegaan, mede naar aanleiding van de verhoren van de heer Plettenberg, de heer Nix en de heer Bloemen gisteren. Wij proberen dat beeld toch helder te krijgen. Ik begrijp dat u om half negen belt. U weet niet meer wie u aan de telefoon had, maar men zou ervoor zorgdragen. Er is niet tegen u gezegd: dat hoeft niet meer, want de heer Nix is drie kwartier geleden die vrachtpapieren al gaan ophalen?

De heer **De Rooij**: Ik heb die melding niet gekregen, want ik had op dat moment ook de papieren nog niet.

De heer **Oudkerk**: Als de heer Nix om 19.40 uur door de heer Bloemen is weggestuurd om de vrachtpapieren te halen en u krijgt om 20.30 uur de bevestiging dat zij de vrachtpapieren zullen halen, neem ik aan dat niet nog iemand anders voor die vrachtpapieren erop uit wordt gestuurd.

De heer **De Rooij**: Ik heb geen bevestiging gekregen dat zij al opgehaald werden. Voor mij waren die papieren er niet en men voldeed gewoon aan mijn verzoek.

De heer **Oudkerk**: Er is geen melding gekomen van wie dan ook dat de heer Nix al op weg is of al terug is?

De heer **De Rooij**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Toen heeft u zitten wachten tot de vrachtpapieren werden afgeleverd?

De heer **De Rooij**: De telefoon stond ook bij het BVOI roodgloeiend. Ik en de heer Beumkes zijn constant bezig geweest telefoontjes te beantwoorden.

De heer **Oudkerk**: Wist u waar die vrachtdocumentatie voor nodig was? Had de heer Beumkes een reden gegeven?

De heer **De Rooij**: Hij had niet direct een reden gegeven, maar ik kan mij uit eigen ervaring voorstellen dat die papieren nodig zijn om te kijken of het vliegtuig overbeladen is of dat er

iets bijzonders in de lading zit, waardoor het vliegtuig zou kunnen verongelukken.

De heer **Oudkerk**: Iets wat bijvoorbeeld te maken had met een aanslag?

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Maar daar heeft u het met zijn tweeën niet uitgebreid over gehad?

De heer **De Rooij**: Nee, daar hebben wij het niet uitgebreid over gehad.

De heer **Oudkerk**: Zei de heer Beumkes nog tegen u dat er haast bij was?

De heer **De Rooij**: Hij heeft bij mijn weten dat niet zo aan mij gevraagd.

De heer **Oudkerk**: Kunt u zich nog herinneren hoe laat ongeveer de documentatie bij BVOI werd binnengebracht?

De heer **De Rooij**: Ik heb er geen flauw idee van. Als ik het journaal volg, waaraan ik veel waarde hecht, dan is dat in ieder geval na 24.00 uur geweest.

De heer **Oudkerk**: Over welk journaal hebt u het?

De heer **De Rooij**: Over het journaal dat is opgemaakt bij de rijkspolitie.

De heer **Oudkerk**: Dus op het kantoortje van de heer Bloemen en de heer Damveld. Over dat journaal is gisteren uitgebreid gesproken. Wellicht hebt u dat gevolgd.

De heer **De Rooij**: Dat heb ik niet gevolgd.

De heer **Oudkerk**: In dat journaal staat dat de heer Nix om 23.55 uur terugkwam in dat kantoortje met zijn documentatie. Om ongeveer 22.20 uur is hij uit het kantoor van El Al weggegaan. Het is zo'n vijf tot zes minuten lopen. De heer Nix was gisteren echter één uur en 35 minuten kwijt. Daar had hij geen verklaring voor. Wel zei hij – daarom vraag ik erop door – dat hij aan het eind van de sessie in het El Al-kantoor van de heer Plettenberg te horen kreeg dat hij weliswaar de operationele papieren had, de notoc, de ladingpapieren, maar niet de vrachtpapieren, dus wat er werkelijk

in het vliegtuig zat, de airwaybills. Toen de heer Nix terugkwam, hoe laat het ook was, heeft hij gezegd dat er nog iemand naar de vracht moest. U houdt zich aan dat journaal, maar de commissie weet niet zeker of zij zich daaraan kan houden. Wat heeft u precies binnengekregen?

De heer **De Rooij**: Ik heb een envelop binnengekregen met daarin een flinke stapel papier. Ik heb uit de verhoren begrepen dat het erg moeilijk is om daar achter te komen, maar ik praat over de doorslagen van de originelen en niet over kopietjes die uit een kopieermachine komen.

De heer **Oudkerk**: De doorslagen van de originelen? Dan stel ik mij zo'n carbonachtig geheel voor, dat je afscheurt.

De heer **De Rooij**: Een airwaybill bestaat uit 13 kopieën. Er blijft eentje achter op het station, in dit geval bij El Al of AG. Die doorslagen – dat zijn dus de originelen – zijn binnengekomen bij het BVOI.

De heer **Oudkerk**: U moet zich aan de rapportage houden. Dat is dus gebeurd na twaalfen, tussen 24.00 uur en 00.30 uur.

De heer **De Rooij**: In mijn beleving is het na twaalfen geweest.

De heer **Oudkerk**: Wij komen weer een eindje verder. U zegt dat er dus kopieën bij waren, gewone huis-, tuin- en keukenkopieën, maar er waren ook doorslagen bij als het gaat om de airwaybills, de vrachtdocumenten.

De heer **De Rooij**: Ik heb het over de doorslagen van de airwaybills en uiteraard over de operationele papieren. Die waren er ook bij.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent dus, als ik uw verhaal combineer met dat van de heer Nix, dat ergens tussen 22.15 uur en 24.00 uur, voordat de zaak bij u werd afgeleverd, iemand nog bij de vrachtdocumentatie moet zijn geweest, want anders kun je het niet ophalen.

De heer **De Rooij**: In 1996 heb ik een vrachtonderzoek gedaan. Toen zijn een heleboel medewerkers van El Al gehoord. Zij hebben verklaard dat zij de vrachtpapieren, de originele kopieën, de doorslagen, die avond

hebben gekopieerd. Een aantal personen heeft de heer Nix daar 's avonds gezien.

De heer **Oudkerk**: Voordat ik het kwijtraak, u had het zojuist over de doorslagen, maar u heeft het nu weer over kopieën. Het moet helder worden, want ik probeer het te snappen. U krijgt een envelop van ongeveer vijf centimeter dik. Die envelop bevat kopieën van de operationele papieren. Is dat juist?

De heer **De Rooij**: Neen. De envelop bevatte de originele kopieën van de airwaybills, dus de doorslagen.

De heer **Oudkerk**: De doorslagen van de airwaybills. Het lijkt allemaal op muggenzifterij, maar dat is het uiteindelijk niet, althans dat hoopt de commissie. U heeft het over de doorslagen, dat wil zeggen carbonachtige dingen, dingen die je kunt afscheuren. U zegt dat er ongeveer 13 van die doorslagen zijn. Een stuk of tien, elf zitten in de bewuste envelop. Dat zijn de doorslagen van de airwaybills.

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: De operationele papieren zitten er ook bij. Dat zijn gewoon witte papieren.

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Als u dit zo zeker weet, dan betekent dit dat u de envelop die avond om ongeveer 24.00 uur, 00.30 uur open hebt gemaakt.

De heer **De Rooij**: In mijn beleving was die open. Je kon zien wat erin zat. Vervolgens heb ik de envelop aan de heer Beumkes overgedragen.

De heer **Oudkerk**: Wat voor kleur hadden die doorslagen?

De heer **De Rooij**: Die waren, als ik mij nog goed herinner, roze, roodachtig roze.

De heer **Oudkerk**: Er zat dus een stukje roze doorslagen in en een heel klein stapeltje operationele papieren.

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Ik heb een probleem. De heer Nix heeft twee uur en 20 minuten in het kantoortje van El

Al zitten wachten op de kopieën die de heer Plettenberg voor hem had gemaakt. Ik weet niet hoeveel je kunt kopiëren in twee uur en 20 minuten, maar dat zullen geen vijf of zes velletjes zijn. Ik stel ook vast dat je voor doorslagen geen kopieën nodig hebt.

De heer **De Rooij**: Ik neem aan dat El Al ook kopieën wilde bewaren, want die kopieën vindt u terug in uw dossier. Die zijn toen gemaakt.

De heer **Oudkerk**: U veronderstelt dat de heer Nix de doorslagen uit het kantoor van de heer Plettenberg heeft meegekregen, dat El Al de kopieën van die doorslagen heeft gehouden en dat die twee uur en 20 minuten die de heer Plettenberg heeft gekopieerd, nodig waren om de doorslagen, die airwaybills te kopiëren. Zeg ik dat goed?

De heer **De Rooij**: Volgens getuigen die wij hebben gehoord, heeft niet alleen de Plettenberg gekopieerd. De airwaybills zijn voor een groot gedeelte gekopieerd door andere personeelsleden van El Al.

De heer **Oudkerk**: Waarom zegt de heer Nix dan, als hij de heer Bloemen weer tegen het lijf loopt in het kantoor van de rijkspolitie, hoe laat het ook was, dat er nog iemand naar de vracht moet? Hij had toch alles?

De heer **De Rooij**: Ik ben daar niet bij aanwezig geweest. Ik kan u daar niet mee helpen.

De heer **Oudkerk**: Het is een collega van u. Heeft u er later niet met hem over gesproken?

De heer **De Rooij**: Ik heb daar later niet met hem over gesproken.

De heer **Oudkerk**: Ik herhaal het nog even. U krijgt een envelop met naar uw mening rozerode doorslagen van de airwaybills, de vrachtpapieren, met daarbij gewone witte kopieën van de operationele papieren. Naar uw mening moet er op het kantoor van de heer Plettenberg zijn gekopieerd, niet alleen door de heer Plettenberg, maar ook door anderen, juist om de doorslagen van de airwaybills te kopiëren, zodat El Al nog wat overhield.

De heer **De Rooij**: Ik heb de envelop gekregen, zoals ik u heb verteld. Ik

ben niet bij het kopiëren aanwezig geweest. Dat is door het personeel van El Al gedaan. Dat heb ik uit getuigenverklaringen, maar niet uit eigen waarneming.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik. Kunt u nog een verklaring bedenken waarom de heer Nix met al die spullen het kantoor van El Al om 22.10 uur verlaat en de spullen pas om 23.55 uur aan de heer Bloemen overhandigt?

De heer **De Rooij**: Daarvoor heb ik geen verklaring, want ik was daar niet bij aanwezig.

De heer **Oudkerk**: Daar is tussen u, mijnheer Damveld, de heer Bloemen, eventueel mijnheer Pinckears, mijnheer Maurer, de heer Nix en alle anderen die die avond aanwezig waren, niet over gesproken.

De heer **De Rooij**: In hetzelfde onderzoek uit 1996 meldt de heer Nix ons dat hij in ieder geval na 23.00 uur moet zijn binnengekomen, omdat de nachtdienst al was begonnen. Dat was voor mij heel reëel. De nachtdienst begint namelijk om 23.00 uur. Hij is dus waarschijnlijk later binnengekomen.

De heer **Oudkerk**: De heer Nix zei het nog iets anders: "Ik ging na 23.00 uur uit het kantoor van Plettenberg weg." Dat heeft hij inmiddels herroepen, omdat de heer Plettenberg, naar later bleek, door twee van uw collega's is ondervraagd. Daar is ook proces-verbaal van opgemaakt. De heer Nix zegt dus: "Ik moet in ieder geval vroeger zijn weggegaan." Gisteren zei hij dat hij om ongeveer 22.20 uur weg ging. Voor de commissie-Hoekstra heeft u gezegd dat u de papieren in de envelop dezelfde avond heeft gescand en doorgegeven aan de brandweer.

De heer **De Rooij**: Dat berust op een vergissing. Dat heb ik in het voorgesprek ook al aangegeven. Toen ik naar de commissie-Hoekstra moest, had ik mij voorbereid op het vrachtonderzoek dat wij in 1996 hadden verricht. Ik had mij echter totaal niet voorbereid op het gebeuren van 4 oktober 1992. Het gevolg daarvan is dat ik iets heb gezegd wat te voorbarig was.

De heer **Oudkerk**: U heeft die avond althans hierover geen contact gehad met de brandweer.

De heer **De Rooij**: Neen.

De heer **Oudkerk**: De opdracht van de heer Beumkes aan u was: zorg ervoor dat de vrachtpapieren bij het BVOI komen. Heeft u dat nog gecontroleerd op volledigheid?

De heer **De Rooij**: Ik heb dat verder niet gecontroleerd op volledigheid.

De heer **Oudkerk**: U nam aan, kijkend naar de roze doorslagen en de witte kopieën: dit zal het wel zijn.

De heer **De Rooij**: Het kwam via collega's op kantoor die ook weten waar het over gaat. Ik ging ervan uit dat het volledig was. Ik heb het overgedragen aan degene die erom had gevraagd.

De heer **Oudkerk**: U zegt: het kwam via collega's die ook weten waar het over gaat. De heer Nix heeft gisteren gezegd dat hij niet veel wist van vrachtpapieren, maar dat hij de opdracht vanzelfsprekend wel ging uitvoeren. Wist u precies wat u moest hebben?

De heer **De Rooij**: Ik wist wat ik moest hebben.

De heer **Oudkerk**: Die vluchtige check, dat is een check geweest in de zin van: er zitten tenminste vrachtpapieren in.

De heer **De Rooij**: Er zitten papieren in.

De heer **Oudkerk**: Of het volledig was of niet, dat heeft u niet gecheckt.

De heer **De Rooij**: Op dat moment ging het erom zoveel mogelijk informatiemateriaal binnen te krijgen. Naderhand zou dat worden bestudeerd. Daar was op dat moment geen tijd voor. Er waren zoveel dingen aan de hand.

De heer **Oudkerk**: U heeft de envelop toen aan de heer Beumkes gegeven. Die heeft 'em...

De heer **De Rooij**: Die heeft het in een kluis gelegd.

De heer **Oudkerk**: En daar is het weer uitgekomen.

De heer **De Rooij**: Naderhand.

De heer **Oudkerk**: Wanneer?

De heer **De Rooij**: Dat weet ik niet. Ik heb niet constant bij de kluis gezeten.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp. U heeft het gewoon ingeleverd. Dat was het.

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Er zijn nog steeds veel tegenstrijdige verklaringen over hoe de vrachtpapieren die avond zijn verzameld en door wie. Weet u nog wie de vrachtpapieren kwam brengen bij het BVOI?

De heer **De Rooij**: Daar heb ik geen idee van.

De heer **Oudkerk**: Zijn ze aan u persoonlijk overhandigd?

De heer **De Rooij**: Dat is heel goed mogelijk.

De heer **Oudkerk**: Maar u bent het vergeten.

De heer **De Rooij**: Ik weet het echt niet meer.

De heer **Oudkerk**: Kende u de heer Nix goed?

De heer **De Rooij**: Ik kende de heer Nix.

De heer **Oudkerk**: Als hij het zou zijn geweest, dan zou u zich dat waarschijnlijk herinneren. Hij was het dus niet. De heer Damveld?

De heer **De Rooij**: Dat kan, maar ik weet het echt niet meer.

De heer **Oudkerk**: Dat is jammer, mijnheer De Rooij. Ik ga met u naar het onderzoek van de Economische controledienst naar de halfverbrande house airwaybill. Die wordt twee weken na de ramp gevonden. Daar staat op: military ordnance equipment. U wordt belast met het onderzoek. Wie gaf u daartoe de opdracht?

De heer **De Rooij**: Ik werd niet belast met een onderzoek. Er werd aan mij gevraagd of ik een weg wist om te weten te komen of de goederen die daarop stonden daadwerkelijk door

de lucht mochten worden vervoerd. Dat kwam uit het onderzoeksteam.

De heer **Oudkerk**: Vervolgens benadert u de ECD. Waarom benadert u de ECD?

De heer **De Rooij**: Dat deed ik, omdat het mij bekend was dat de ECD bezig was met de controle van strategische goederen. Militair en strategisch liggen heel dicht bij elkaar. Ik heb daar dus informatie ingewonnen.

De heer **Oudkerk**: Welke vraag heeft u de ECD gesteld?

De heer **De Rooij**: Ik heb de ECD gevraagd of hij kon nagaan of deze goederen door de lucht mochten worden vervoerd en zo mogelijk wat het was.

De heer **Oudkerk**: Daar kwam antwoord op.

De heer **De Rooij**: Een week of drie later kwam er antwoord op.

De heer **Oudkerk**: Dat antwoord luidde...

De heer **De Rooij**: Dat de goederen die aan boord waren en die betrekking hadden op die airwaybills door de lucht mochten worden vervoerd.

De heer **Oudkerk**: Daarmee was de kous af.

De heer **De Rooij**: Daarmee was de kous af.

De heer **Oudkerk**: De heer Van der Lugt zei vanochtend, naast een heleboel andere dingen, dat hij bij het onderzoek naar de halfverbrande house airwaybill ontzettend veel informatie opduikelde over codes en andere zaken die er mogelijk iets mee te maken konden hebben. Heeft de heer Van der Lugt daar nog met u over gesproken?

De heer **De Rooij**: Ik kan mij dat niet herinneren. Ik herinner mij wel dat hij collegiaal aanbod dat ik, als ik nog meer wilde weten, bij hem kon aankloppen.

De heer **Oudkerk**: De heer Van der Lugt kon het zich vanochtend wel herinneren. Hij zei tegen u: luister eens, er is een aantal codes, maar daarvoor heb ik een vervolgvraag van jullie nodig. Als jullie willen dat ik het

verder onderzoek, dan kan dat. U zou toen hebben gezegd dat dit niet nodig was. Voorts heeft de heer Van der Lugt aangeboden om, als er verdere assistentie nodig was, achter meer details van de vracht van het toestel aan te gaan. U heeft daar dus geen gebruik van gemaakt.

De heer **De Rooij**: Ik heb er geen gebruik van gemaakt, omdat er geen sprake was van een strafbaar feit. Mijn middelen hielden toen op. Wat moest ik er verder mee? Ik kon er niets mee.

De heer **Oudkerk**: Heeft u nog aan iemand doorgegeven dat de heer Van der Lugt namens de ECD zijn medewerking had aangeboden?

De heer **De Rooij**: Neen. Ik heb wel een proces-verbaal opgemaakt, waarin ik een en ander heb aangegeven. Dat heb ik doorgestuurd naar de leiding en naar het BVOI.

De heer **Oudkerk**: U heeft op dat moment zelf de beslissing genomen: ik doe verder niets met dat aanbod, wat er is geen strafbaar feit. U heeft dat gemeld. Het is naar het BVOI gegaan en naar uw eigen superieuren.

De heer **De Rooij**: Ik heb het gemeld aan degenen die eventueel wel zouden kunnen doorgaan.

De heer **Oudkerk**: De heer Van der Lugt zei vanmorgen verder: ik weet niet precies meer wat de opdracht van de rijkspolitie was, maar ik had op dat moment zeker meer gegevens boven tafel kunnen krijgen, als mij dat was gevraagd.

De heer **De Rooij**: Ik heb dat stukje vanmorgen ook gezien. Daarbij bleek dat een heleboel informeel was. Zoals u weet, konden wij de spullen die wij hebben gekregen niet gebruiken, want er lag een embargo op. Wij moesten speciaal toestemming vragen als wij ze nodig hadden voor een of ander strafrechtelijk onderzoek. Aangezien dat er niet was, konden wij niets ermee.

De heer **Oudkerk**: En daarmee was het afgelopen. U sprak met de heer Van der Lugt. U hebt gezegd: op dit moment is dat niet nodig.

De heer **De Rooij**: Ik kan mij dat gewoon niet herinneren.

De heer **Oudkerk**: De heer Van de Lugt kon zich herinneren dat u gezegd heeft: dat is niet nodig. Als u achteraf terugkijkt, hoe beschouwt u uw handelingen van dat moment?

De heer **De Rooij**: Ik beschouw mijn handelingen in de zin van de wet gewoon rechtmatig. Als je meer mogelijkheden hebt, kan je ook meer.

De heer **Oudkerk**: In de zin van de letter van de wet.

De heer **De Rooij**: In de zin van de letter van de wet, gezien mijn beperkingen en mogelijkheden.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben het nu over begin november 1992. Was er toen binnen uw organisatie of binnen BVOI interesse in de details van de lading?

De heer **De Rooij**: Zoals u ook weet, was de Raad voor de luchtvaart nog steeds met het onderzoek bezig. Zolang men daar met het onderzoek bezig was en er geen sprake was van een strafbaar feit, konden wij ook niet verder. De Luchtvaartwettelijke wet die toen nog gehanteerd werd, gaf aan dat op het moment dat er sprake was van een strafbaar feit, de Raad voor de luchtvaart dat zou melden aan de officier van justitie, zodat er om een strafrechtelijk onderzoek verzocht kon worden. Er was nog een onderzoek bezig van de Raad voor de luchtvaart. De luchtvaartpolitie had toentertijd geen kennis of wetenschap dat er sprake zou zijn van een strafbaar feit.

De heer **Oudkerk**: U zegt steeds: er is geen sprake van een strafbaar feit, dus dan komen wij niet in actie. Mijn vraag is: was er op dat moment bij BVOI interesse in meer detailinformatie over de lading, mede gezien de half verbrande house airway bill die gevonden was?

De heer **De Rooij**: Men had een afdoende antwoord. Men heeft aan mij verder niets meer gevraagd en aan onze dienst ook niet.

De heer **Oudkerk**: Heeft iemand dat namens het BVOI tegen u gezegd?

De heer **De Rooij**: Ik heb geen hernieuwde vraag gekregen.

De heer **Oudkerk**: Noch Beumkes, noch Erhart, noch Van Reijssen of

Wolleswinkel heeft tegen u gezegd: goed zo. Mijnheer De Rooij, ik kom op het strafrechtelijk onderzoek dat u samen met collega Houtman heeft gedaan naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg. Klopt het dat de heer Plettenberg in 1996 eerst aangifte heeft gedaan in de Bijlmer bij de Vlierbosdreef?

De heer **De Rooij**: Hij heeft inderdaad eerst aangifte gedaan bij de Vlierbosdreef.

De heer **Oudkerk**: Daar is proces-verbaal opgemaakt?

De heer **De Rooij**: Ja, daar is proces-verbaal opgemaakt.

De heer **Oudkerk**: Dat komt uiteindelijk toch bij u terecht. Hij heeft aangifte gedaan over valsheid in geschrifte die hij vermoedde bij El Al. Hoe kwam dat bij u terecht?

De heer **De Rooij**: Hoe dat precies bij ons terechtgekomen is, weet ik niet. Ik dacht via de officier van justitie of er was bemiddeling geweest met de officier van justitie. Uiteindelijk is het bij mijn collega Houtman terechtgekomen of bij onze leiding. Dat kan ook.

De heer **Oudkerk**: Uiteindelijk gaat u dat samen met uw collega Houtman doen. De heer Plettenberg doet aangifte omdat hij vermoedt dat er valsheid in geschrifte is gepleegd door El Al. Dat gaat over de vrachtbrieven. Is er op dat moment bij u opgekomen: dat moet ik maar niet doen, want ik ben zelf uitgebreid bezig geweest met die vrachtbrieven?

De heer **De Rooij**: Zoals u al eerder uit mijn verhaal hebt begrepen, heb ik bij BVOI geen uitgebreid onderzoek ingesteld naar de totale vracht.

De heer **Oudkerk**: Dat heb ik begrepen, maar u bent wel zelf een van degenen geweest die op de bewuste avond met de vrachtbrieven in aanraking is geweest. De heer Plettenberg doet aangifte omdat hij vermoedt dat El Al valsheid in geschrifte heeft gepleegd. Dat gaat expliciet over dezelfde vrachtbrieven waar u die avond mee in aanraking bent geweest, die u even aan een quick scan hebt onderworpen en toen aan Beumkes hebt gegeven. Heeft u zelf op dat moment, in 1996,

overwogen om niet aan het strafrechtelijk onderzoek deel te nemen omdat u een van de hoofdpersonen van die avond was?

De heer **De Rooij**: Dat is geen moment bij mij opgekomen. Er waren op dat moment maar heel weinig collega's die dat ook daadwerkelijk konden doen. Onze organisatie was gedecimeerd van een vrij grote groep mensen tot tien man en uiteindelijk waren wij met zijn zessen.

De heer **Oudkerk**: Door reorganisatie.

De heer **De Rooij**: Door reorganisatie. In 1996, toen het onderzoek speelde, waren wij met zes mensen die redelijk bekend waren en vier mensen die net nieuw waren.

De heer **Oudkerk**: Die bekend waren met het onderwerp, bedoelt u?

De heer **De Rooij**: Met de luchtvaart op zich.

De heer **Oudkerk**: Toch kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat u in 1996 onderzoek heeft gedaan naar iets waar u zelf, uw gehele dienst bij betrokken is geweest. Is dat correct?

De heer **De Rooij**: In 1992 is door ons geen onderzoek gedaan.

De heer **Oudkerk**: In 1992 heeft u samen met wie dan ook ervoor gezorgd dat wat dan ook op welke tijdstip dan ook uiteindelijk terecht is gekomen in de kluis van BVOI. De heer Plettenberg doet aangifte van valsheid in geschrifte. De heer Plettenberg denkt daarbij dat El Al valsheid heeft betracht in de vrachtpapieren. Dat zijn nog steeds dezelfde vrachtpapieren, de carbon-doorslagen, kopieën of wat het ook is. Het klopt dat u toen geen onderzoek heeft gedaan. U bent toen juist mede onderwerp geweest van het onderzoek dat vier jaar later wordt gestart. Of zie ik dat fout?

De heer **De Rooij**: Ik weet niet of u het fout ziet. Ik heb toen opdracht gekregen. Ik ben eraan begonnen en ik zag er geen kwaad in. Ik zie dat tot op de dag van vandaag niet.

De heer **Oudkerk**: Bent u het met mij eens dat u, samen met uw collega Houtman, onderzoek heeft gedaan

naar iets waar uzelf bij betrokken was?

De heer **De Rooij**: Ik begrijp uw vraag niet helemaal.

De heer **Oudkerk**: Heeft u strafrechtelijk onderzoek gedaan naar iets waar u zelf op de avond van de vierde oktober bij betrokken was?

De heer **De Rooij**: Als u het in ontvangst nemen van de papieren als betrokken zijn, beschouwt, dan heb ik inderdaad onderzoek gedaan naar mijn eigen handelen.

De heer **Oudkerk**: Dat was wat ik probeerde, te vragen. In de Vlierbosdreef is een proces-verbaal opgemaakt. Op dat proces-verbaal heeft de heer Plettenberg laten aantekenen dat hij niet alleen aangifte deed van valsheid in geschrifte door El Al, maar dat hij ook verdachtmakingen had tegen de RLD en het BVOI. Uiteindelijk is dat in het proces-verbaal – niet van de Vlierbosdreef, maar wat u samen met uw collega Houtman heeft gemaakt en ondertekend door de heer Plettenberg – verdwenen. Dus de verdachtmaking van de heer Plettenberg ten opzichte van de RLD en het BVOI zijn uit het proces-verbaal, ondertekend door de heer Plettenberg, verdwenen. Hij zal het daarmee eens zijn geweest, anders onderteken je dat niet. Toch verbaast mij dat dit opeens verdwenen is. Hoe is dat in zijn werk gegaan?

De heer **De Rooij**: Naar aanleiding van het voorgesprek heb ik een en ander nog eens nagelezen. In het proces-verbaal, de aangifte van de Vlierbosdreef, kan ik niet vinden dat hij daar aangifte van doet. Hij merkt wel op dat hij het vreemd vindt dat de volledige documentatie niet aanwezig is, maar ik heb niet de link gelegd – ik doe dat ook nu niet – dat er valsheid in geschrifte of malversatie zou zijn gepleegd door BVOI of de Rijksluchtvaartdienst.

De heer **Oudkerk**: Dat heeft hij ook niet gezegd, maar hij heeft ze wel genoemd als organisaties die mogelijk ook iets zouden hebben gedaan waarvan hij het vermoeden had dat het misschien niet helemaal in de haak was. Heeft hij dat tegenover u en uw collega Houtman herhaald?

De heer **De Rooij**: Dat heeft hij niet herhaald.

De heer **Oudkerk**: Hij heeft alleen tegen u gezegd: ik verdenk El Al ervan. Hoelang heeft het verhoor van hem geduurd?

De heer **De Rooij**: Dat heeft bijna twee dagen geduurd.

De heer **Oudkerk**: Dat is niet misselijk. Waarom zo lang?

De heer **De Rooij**: Omdat mijnheer Plettenberg heel uitgebreid alles wilde vertellen en wij ook heel veel van hem wilden weten.

De heer **Oudkerk**: Kunt u ons nog even globaal een overzicht geven van wat er op dat moment allemaal de revue heeft gepasseerd?

De heer **De Rooij**: U bent in het bezit van de aangifte van de heer Plettenberg. Dat verhaal is heel uitgebreid op papier gezet; zijn verdachtingen, de reden en hoe een en ander allemaal in zijn werk is gegaan.

De heer **Oudkerk**: Toen u en uw collega Houtman hem die twee dagen verhoord hebben, wat was toen uw indruk?

De heer **De Rooij**: Een onderzoek starten en kijken of het inderdaad allemaal klopt.

De heer **Oudkerk**: En wat is uiteindelijk de uitslag van het onderzoek geweest?

De heer **De Rooij**: Uiteindelijk zijn wij tot de conclusie gekomen dat de meeste feiten niet bewezen konden worden en dat er ook eigenlijk niets aan de hand was.

De heer **Oudkerk**: De meeste feiten konden niet bewezen worden, eigenlijk was er niets aan de hand. Was er nu iets aan de hand of niet?

De heer **De Rooij**: Aangifte van fraude en valsheid in geschrifte hebben wij niet kunnen constateren.

De heer **Oudkerk**: Dus van alle zaken die de heer Plettenberg in die twee dagen aan u verteld heeft, is uiteindelijk niets overgebleven.

De heer **De Rooij**: Niets overgebleven.

De heer **Oudkerk**: Dat is uiteindelijk aan de officier van justitie gemeld.

De heer **De Rooij**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Ik kom nog even terug op het ophalen van de vrachtdocumenten. U bent er 100% zeker van? U verklaart onder ede dat u in de envelop, die open was, witte kopieën hebt zien zitten en roze/rode doorslagen van de airway bills?

De heer **De Rooij**: Van de roze/rode ben ik 100% zeker. De witte kopieën laat ik in het midden, dat weet ik niet exact.

De heer **Oudkerk**: De roze/rode doorslagen hebt u doorgebladerd. Heeft u die andere kopieën gezien?

De heer **De Rooij**: Dat kan ik mij niet exact herinneren.

De heer **Oudkerk**: De roze/rode doorslagen – u weet absoluut zeker dat dit geen witte kopieën waren – hebt u in de envelop zien zitten?

De heer **De Rooij**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rooij, ik wil graag naar een samenvatting gaan van dit verhoor. Ik leg u een aantal zaken voor en verzoek u, daarop te reageren.

U verklaart geen hinder te hebben ondervonden van de spanningen rond de reorganisatie tijdens uw werkzaamheden naar aanleiding van de ramp.

De heer **De Rooij**: In 1992 zeer zeker niet.

De **voorzitter**: Er wordt gewerkt aan veranderingen in de procedures, maar deze zijn nog steeds niet officieel doorgevoerd.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U kreeg van de heer Damveld of van de heer Van Dun van de Dienst luchtvaart de opdracht als liaison tussen de Dienst luchtvaart en BVOI op te treden.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U kwam tussen 20.15 uur en 20.30 uur aan. Er was op dat

moment één persoon aanwezig, de heer Beumkes.

De heer **De Rooij**: Ja.

De **voorzitter**: Om ± 20.30 uur wordt telefonisch bevestigd, op uw verzoek, dat voor de vrachtpapieren zal worden zorggedragen.

De heer **De Rooij**: Ja.

De **voorzitter**: Volgens het journaal van de rijkspolitie kwamen de papieren na 24.00 uur bij BVOI binnen.

De heer **De Rooij**: Niet volgens het journaal, maar wat ik mij ervan kan herinneren.

De **voorzitter**: U heeft tegen de heer Oudkerk gezegd: volgens het journaal.

De heer **De Rooij**: Volgens het journaal zouden de papieren om 23.55 uur binnengekomen zijn bij het coördinatiecentrum op Schiphol.

De **voorzitter**: Maar na 24.00 uur...

De heer **De Rooij**: Zijn zij bij mij terechtgekomen.

De **voorzitter**: Bij BVOI zijn geen kopieën, maar roze doorslagen binnengebracht van de airway bills plus de operationele papieren.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Met de brandweer is met betrekking tot de papieren op 4 oktober 1992 geen contact geweest.

De heer **De Rooij**: Niet door mij, dat klopt.

De **voorzitter**: U herroept uw verklaring bij de commissie-Hoekstra dat u op de avond van de ramp de envelop met vrachtdocumentatie heeft doorgekeken en contact heeft opgenomen met de brandweer.

De heer **De Rooij**: Ja, dat herroep ik.

De **voorzitter**: U heeft op de avond van de ramp de documentatie niet meer op volledigheid gecontroleerd.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De heer Beumkes heeft de papieren in de kluis gedaan.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Wie de papieren bij BVOI heeft overhandigd na 24.00 uur is mij niet bekend.

De heer **De Rooij**: Ook dat klopt.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van het onderzoek naar de lading in 1996 werd door de heer Van der Lugt collegiaal aangeboden om verder onderzoek te doen.

De heer **De Rooij**: U heeft het over 1996?

De **voorzitter**: Sorry. Naar aanleiding van het onderzoek naar de lading in 1992 werd door de heer Van der Lugt collegiaal aangeboden, verder onderzoek te doen.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Omdat er geen sprake was van een strafbaar feit, was er geen aanleiding voor nader onderzoek.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Ook formele wettelijke maatregelen ontbraken voor nader onderzoek.

De heer **De Rooij**: Ook dat klopt.

De **voorzitter**: U weet niet precies hoe de aangifte die de heer Plettenberg heeft gedaan bij de Dienst luchtvaart is terechtgekomen.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Mijn betrokkenheid in 1992 bij de afhandeling van de vracht van het ramptoestel was voor mij geen aanleiding, af te zien van het onderzoek naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg.

De heer **De Rooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Daarmee is een eind gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer De Rooij uit te geleiden.

Sluiting 15.42 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 56

Donderdag 18 februari 1999



De heer J.W.G.M. Houtman

J.W.G.M. Houtman
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 18 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 18 februari 1999

Aanvang 15.47 uur

Verhoord wordt de heer J.W.G.M. Houtman

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Van den Doel, Oudkerk, Oedayraj Singh Varma en Augusteijn-Esser, alsmede de heer Roovers, griffier en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer J.W.G.M. Houtman, geboren op 12 augustus 1955 te Boskoop. Mijnheer Houtman, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: Ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Houtman**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Houtman! De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Houtman, kunt u de commissie aangeven wat uw functie was ten tijde van de ramp?

De heer **Houtman**: Ik was opperwachtmeester bij de rijkspolitie, Dienst luchtvaart, en executief medewerker.

De **voorzitter**: Het laatste is niet helemaal duidelijk.

De heer **Houtman**: Executief medewerker. Dat betekent dat je het werk in het veld doet.

De **voorzitter**: Wat betekent dat?

De heer **Houtman**: De indianen in het veld, de man die het werk moet opknappen buiten op straat.

De **voorzitter**: U bent de enige die het werk opknapt?

De heer **Houtman**: Gelukkig niet. Er waren meer indianen.

De **voorzitter**: Ook chiefs?

De heer **Houtman**: Ook chiefs, lots of chiefs.

De **voorzitter**: Wat was uw opdracht die avond?

De heer **Houtman**: Ik had de opdracht om naar de Bijlmermeer te gaan, daar contact te leggen met de mensen van de politie Amsterdam, te inventariseren wat de situatie was en daarover terug te rapporteren naar ons commandocentrum.

De **voorzitter**: Was u rechtstreeks bereikbaar op de rampplek?

De heer **Houtman**: Dat was een probleem. De bereikbaarheid liet die avond veel te wensen over. Heel veel mensen maken op zo'n moment gebruik van het telefoonnet. Ook het mobiele telefoonnet zat redelijk verstopt. Het kostte moeite om berichten daar te krijgen waar ze thuishoorden. Als ik met mijn collega's op Schiphol wilde overleggen, dan duurde het even voordat ik contact had. Soms werd het

telefoongesprek halverwege verbroken. Dat is vervelend.

De **voorzitter**: Was u de enige die daar problemen mee had?

De heer **Houtman**: Ik heb het van meer mensen om mij heen gehoord.

De **voorzitter**: Is het naderhand hersteld?

De heer **Houtman**: Daarna is de rust op het telefoonnet hersteld.

De **voorzitter**: Ik bedoel dit. Ik neem aan dat deze dingen naderhand worden geëvalueerd, want dit kun je je niet permitteren in dit soort cruciale situaties.

De heer **Houtman**: Het probleem in ons bedrijf is dat wij de ramp nooit hebben geëvalueerd. Er is dus ook geen sprake van structurele verbeteringen op het punt van de verbindingen.

De **voorzitter**: Een ramp van dergelijke omvang is in uw bedrijf nooit geëvalueerd.

De heer **Houtman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Was daar geen behoefte aan?

De heer **Houtman**: Ik had er wel behoefte aan, maar de leidinggevers waarschijnlijk niet.

De **voorzitter**: Kenbaar gemaakt?

De heer **Houtman**: Ja zeker.

De **voorzitter**: Niet op gereageerd.

De heer **Houtman**: Niet op gereageerd.

De **voorzitter**: Door meerderen kenbaar gemaakt?

De heer **Houtman**: In mijn herinnering wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Houtman! Heeft u geïnformeerd of er gevaarlijke stoffen waren vrijgekomen?

De heer **Houtman**: Voordat ik naar de Bijlmer toeging, heb ik aan mijn chef, de heer Damveld, gevraagd of er gevaarlijke stoffen aan boord waren. Ik heb met name gevraagd naar radioactief materiaal, vanwege het ongrijpbare daarvan. Dat deed ik in eerste instantie voor mijzelf, want ik ben wel zo egoïstisch dat ik eerst aan mijn eigen veiligheid denk. Ik deed het natuurlijk ook voor de collega's daar ter plaatse, want zij stonden er al. Ik wilde weten welke gevaren hen stonden te wachten. Ik heb daarop te horen gekregen dat er geen sprake was van gevaarlijke stoffen en ook geen sprake van radioactief materiaal.

De **voorzitter**: Hoe laat vroeg u dat?

De heer **Houtman**: Voor mijn vertrek, ergens tussen 19.30 uur en 20.00 uur.

De **voorzitter**: Aan wie heeft u die vraag gesteld?

De heer **Houtman**: Aan de heer Damveld.

De **voorzitter**: U kreeg van de heer Damveld te horen dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren.

De heer **Houtman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hoe wist u zeker dat de heer Damveld het bij het rechte eind had?

De heer **Houtman**: Dat weet je niet zeker. Je vertrouwt erop dat hij jou een eerlijk antwoord geeft, dat hij een antwoord geeft naar beste weten op dat moment. Ik vertrouw er ook op dat, als in een later stadium blijkt dat het anders is, daar ook iets over wordt gezegd. Dat is niet gebeurd.

De **voorzitter**: Bent u nog steeds in dienst, mijnheer Houtman?

De heer **Houtman**: Ja. Ik werk nog steeds bij de luchtvaartpolitie.

De **voorzitter**: Actief?

De heer **Houtman**: Ja.

De **voorzitter**: Weinig ziekteverzuim?

De heer **Houtman**: Ik heb geen ziekteverzuim. Ik heb mij laten onderzoeken op het mogelijk ziek zijn als gevolg van de ramp in de Bijlmer. Dat is iets meer dan een jaar geleden. Sommigen zeggen dat ik een geluksvogeltje ben.

De **voorzitter**: Wat zeggen sommigen?

De heer **Houtman**: Dat ik een geluksvogeltje ben, want op dat moment mankeerde ik niets. Ook op dit moment voel ik mij nog zeer gezond.

De **voorzitter**: U bent nog steeds actief in dienst.

De heer **Houtman**: Ja. Ik doe nog alles wat ik mag doen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Houtman! Ik blijf even bij de avond van de vierde oktober. U was toen op de rampplek namens de Afdeling luchtvaartonderzoek. De heer Meijer heeft u net gevraagd of u verbindingen had. Had u fysiek verbindingen aanwezig, als politieman van de Dienst luchtvaart?

De heer **Houtman**: Een collega van mij was met de auto vooruitgegaan. Ik ben er met een helikopter naar toe gebracht, met twee mensen van het BVOI. Omdat mijn collega er was, hadden wij in ieder geval een mobilfoon in de auto. Ik kan mij niet meer herinneren of ik een mobiele telefoon heb meegenomen. Wel hadden wij semafoons.

De heer **Van den Doel**: U had die avond verbindingen. Had u een bepaald roepnummer?

De heer **Houtman**: Ik heb de laatste twee weken ernstig nagedacht over wat mijn roepnummer in die tijd was, maar dat weet ik niet meer. Ik heb geen mogelijkheid gevonden om dat te kunnen traceren.

De heer **Van den Doel**: U heeft de afgelopen dagen ongetwijfeld de verhoren gevolgd. U heeft gehoord dat op een gegeven moment melding is gemaakt van een bericht dat binnenkwam bij de meldkamer van de gemeentepolitie, toen nog Amsterdam, waarin werd verzocht om de inhoud door te geven aan de mensen van de Dienst luchtvaart rijkspolitie op de plaats van de ramp. Is dat bericht bij u doorgekomen? Het ging om een overigens verkeerd bericht over gevaarlijke stoffen.

De heer **Houtman**: Ik heb dat bericht niet doorgekregen.

De heer **Van den Doel**: En uw collega?

De heer **Houtman**: Dat zou u aan mijn collega moeten vragen.

De heer **Van den Doel**: U hebt die avond samen opgetrokken, neem ik aan.

De heer **Houtman**: Neen. Wij zijn alle twee verspreid over het rampterrein te werk gegaan. Ik heb vrij veel in de commando-auto gezeten.

De heer **Van den Doel**: Wie was die collega?

De heer **Houtman**: Dat was de heer Roeffel. Hij heeft de dienst inmiddels verlaten.

De heer **Van den Doel**: U had verbindingen op de man, of zaten die alleen in de auto?

De heer **Houtman**: De verbindingen zaten in de auto.

De heer **Van den Doel**: Uitsluitend verbindingen in de auto.

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: De heer Roeffel is de hele avond in de auto gebleven?

De heer **Houtman**: Hij is ook over het rampterrein geweest.

De heer **Van den Doel**: U heeft dat bericht niet ontvangen.

De heer **Houtman**: Neen.

De heer **Van den Doel**: Als de heer Roeffel het wel had ontvangen, dan

mag ik aannemen dat hij dat tegen u zou hebben gezegd.

De heer **Houtman**: Daar ga ik van uit.

De heer **Van den Doel**: U komt die avond op het rampterrein aan. Wat was uw specifieke opdracht? Wat was die avond uw taak?

De heer **Houtman**: Eén van de taken van de Dienst luchtvaart, op basis van een missive van de minister, was het onderzoeken van luchtvaartongevallen, incidenten en overtredingen van de Luchtvaartwetgeving. Dat moet je vrij breed zien, ook qua strafrecht. Op basis daarvan ging ik naar de rampplek toe om contact te leggen met de plaatselijke collega's en om werkafspraken te maken.

De heer **Van den Doel**: U heeft contact opgenomen met de heer Welten.

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Welke afspraken heeft u toen gemaakt?

De heer **Houtman**: Die afspraken zijn in de loop van de avond tot stand gekomen, met name later op het hoofdbureau en in het begin van de nacht. Die behelsden dat er een inventariserend getuigenverhoor zou komen van mensen die zich hadden gemeld als getuigen van de ramp of een stuk van de vlucht. Daar moesten bruikbare getuigen uit worden gehaald die iets zouden kunnen verklaren over de oorzaak.

De heer **Van den Doel**: Heeft u de avond zelf op de plek van de ramp onderzoek verricht?

De heer **Houtman**: In de zin van waarnemen wat er aan de hand was.

De heer **Van den Doel**: Er was niet tegen u gezegd dat wellicht sprake was van een terroristische aanslag en dat u moest kijken naar feiten die daar aanleiding toe gaven.

De heer **Houtman**: Dat is één van de delen, maar dat is niet iets dat je doet tijdens de brand die daar die avond woedde.

De heer **Van den Doel**: Is die vraag specifiek aan u gesteld?

De heer **Houtman**: De vraag is gesteld om tijdens het onderzoek ook te letten op een mogelijk terroristische aanslag.

De heer **Van den Doel**: Die zondagavond.

De heer **Houtman**: Die zondagavond.

De heer **Van den Doel**: Door wie is die vraag gesteld?

De heer **Houtman**: Ik neem aan door de heer Damveld.

De heer **Van den Doel**: Dat was één van uw opdrachten toen u daar naar toe ging.

De heer **Houtman**: Dat was één van de dingen waar destijds bij El Al ernstig rekening mee werd gehouden, want dat was een bedreigde luchtvaartmaatschappij. Het was ook het eerste waar mijn gedachten naar uit gingen toen ik hoorde dat er een ongeval met een Boeing van El Al had plaatsgevonden. Ik vroeg mij af of er sprake was van een aanslag.

De heer **Van den Doel**: Heeft u daar aan het eind van die avond...

De heer **Houtman**: Ik heb er aan het eind van die avond geen conclusie over durven trekken. Dat vond ik te prematuur. Dat kwam wel in de dagen daarna, toen er meer informatie kwam via getuigen. Toen werd onder meer door de minister van Verkeer en Waterstaat in de pers gebracht dat er motoren waren afgevallen. Dan heb je niet direct meer het beeld van een terroristische aanslag.

De heer **Van den Doel**: Hoe verklaart u dan dat die zondagavond laat en de maandagochtend in feite publiekelijk is gezegd dat een terroristische aanslag werd uitgesloten?

De heer **Houtman**: Ik kan dat niet verklaren. Ik begrijp niet hoe mensen zo snel tot zo'n conclusie kunnen komen.

De heer **Van den Doel**: U heeft daar die avond niets over gerapporteerd.

De heer **Houtman**: Neen.

De heer **Van den Doel**: Als ik uw woorden goed interpreteer, dan heeft

u die avond vooral waargenomen op de plaats van de ramp.

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben de toedracht en de rampbestrijding vorige week al behandeld, maar u bent één van de mensen die daar de hele avond aanwezig zijn geweest. Tot hoe laat was u daar?

De heer **Houtman**: Tot rond middernacht, tot ongeveer 24.00 uur, 00.30 uur. Ik heb geen exacte tijd meer in mijn hoofd.

De heer **Van den Doel**: Tussen 20.00 uur en middernacht was u daar aanwezig. Is u nog iets bijzonders opgevallen, mensen die u daar heeft zien lopen die daar in feite niet thuishoorden?

De heer **Houtman**: Functioneel lopen er heel veel mensen op zo'n avond rond.

De heer **Van den Doel**: Ik bedoel dus niet functioneel.

De heer **Houtman**: Neen.

De heer **Van den Doel**: U heeft in het voorgesprek gezegd dat u, toen u zich meldde bij de heer Welten, Israëlische veiligheidsfunctionarissen tegen het lijf liep.

De heer **Houtman**: Ik heb niet gesproken over Israëlische veiligheidsfunctionarissen. Ik corrigeer dat beeld. Ik ben op een gegeven moment aangesproken door één van de Amsterdamse collega's, op het moment dat ik met de commando-auto bij de heer Welten stond. De mededeling was dat een aantal Israëliërs op het rampterrein wilde komen. De heer Welten heeft mij gevraagd wat hij daarmee aan moest. Ik ben toen naar die mensen toegestapt. Ik heb vervolgens passen gezien met een diplomatiek stempel, met het oranje vignet. Op grond van Annex 13 van het Verdrag van Chicago, dat handelt over het ongevallenonderzoek, heeft de Staat van inschrijving toegang tot de plaats van het ongeval. Ik vond het op dat moment niet ongebruikelijk om Israëliërs te treffen die toegang wilden tot de rampplek. Ik heb tegen de heer Welten gezegd dat zij daar mochten lopen.

De heer **Van den Doel**: Puur op grond van een diplomatiek paspoort heeft u hen toegang verleend.

De heer **Houtman**: En op grond van de Annex 13.

De heer **Van den Doel**: U heeft niet gevraagd wat die mensen kwamen doen.

De heer **Houtman**: In mijn herinnering staat dat zij de situatie in ogenschouw wilden nemen om te rapporteren richting Israël, richting maatschappij, overheid.

De heer **Van den Doel**: Hoeveel mensen waren dat?

De heer **Houtman**: Wat mij bijstaat vijf of zes. Het waren mensen in grijze, driedelige kostuums.

De heer **Van den Doel**: U heeft ze verder hun gang laten gaan?

De heer **Houtman**: Ik heb hen verder hun gang laten gaan.

De heer **Van den Doel**: Heeft u die avond nog andere ontmoetingen gehad, die wat specifiek waren?

De heer **Houtman**: Dat staat mij niet bij.

De heer **Van den Doel**: Ik kom op het onderzoek dat in 1992 is gedaan naar aanleiding van het vinden van een stukje vrachtpapier waarop stond dat er mogelijk sprake was van militair materieel in de lading. U heeft daarover bij het onderzoek van de heer Hoekstra iets specifiek over gezegd.

De heer **Houtman**: Dat zou kunnen. Ik heb het verhaal van Hoekstra niet helemaal in mijn hoofd zitten.

De heer **Van den Doel**: Het komt erop neer dat u in 1992 – toen de officier van justitie Van de Rivière heeft gezegd: wij hebben nu het antwoord en dat is het dan – gezegd zou hebben: wij moeten eigenlijk verder gaan met het onderzoek, want mijn ervaring leert dat er altijd weer nieuwe vragen opkomen.

De heer **Houtman**: Het heeft mij in ieder geval verwonderd, en dat is mij in de loop van de jaren meer gaan verwonderen, dat de organisatie destijds is afgestemd geweest op

ongevallen met passagiersvliegtuigen, dat er alleen is nagedacht over identificatie van passagiers en dat er nooit gewerkt is aan ideeën met betrekking tot het onderzoeken van vracht. In retrospect kunnen wij zeggen dat de organisatie daar toch wel lering uit heeft getrokken.

De heer **Van den Doel**: U heeft blijkens uw verklaring voor de commissie-Hoekstra aangegeven in de richting van de heer Van de Rivière, dat u in feite vond dat er verder gezocht moest worden, ter completering van de vrachtbrieven.

De heer **Houtman**: Ik denk dat u op 1996 doelt. In 1992 was de heer Toeter nog onze coördinerend officier van justitie.

De heer **Van den Doel**: Bij de commissie-Hoekstra heeft u verklaard dat u vond dat er op dat moment verder gegaan moest worden. In 1996 komt er naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg een nieuw onderzoek. Toen heeft u een soortgelijke uitspraak gedaan. Wellicht herinnert u zich die beter.

De heer **Houtman**: Wij hebben toen naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg een onderzoek ingesteld. Wij kwamen niet op een strafbaar feit of een verdenking of een verdachte. Wij hebben het voorstel gedaan om dieper te gaan graven, op een ander niveau te werken, omdat op deze manier de informatie kennelijk niet boven water kon komen.

De heer **Van den Doel**: Wat bedoelt u met "dieper graven"?

De heer **Houtman**: Dieper graven op een ander niveau, op een andere manier de boel insteken. In die tijd begon ook duidelijk te worden dat mensen ziek waren en dat er een relatie zou kunnen liggen met het ongeval.

De heer **Van den Doel**: Ik zal u citeren. U heeft bij de commissie-Hoekstra in 1996 gezegd: geef ons een budget en reismogelijkheden, dan halen wij alles boven water. Dan waren wij naar New York en zelfs naar Tel Aviv gegaan.

De heer **Houtman**: Ja, daar wilde ik ook naartoe. Er stonden mij nog een aantal mogelijkheden voor ogen om

verder te gaan met het onderzoek, zoals in New York bij de afzenders kijken en in Israël bij de ontvangers en om daaraan informatie te vragen. Desnoods kon ook nog bij de verzekeringsmaatschappij onderzocht worden wie er een claim hadden neergelegd. Mensen die dingen vervoeren die in orde zijn, zullen een normale claim neerleggen, dus op basis van het verhaal van de afzender en de verzekeringsmaatschappij tot een eensluidend verhaal komen. Mensen die een claim neerleggen die niet klopt, komen er ook uit. Mensen die geen claim neerleggen, zijn eigenlijk nog de vreemdste vervoerders in mijn ogen, want je bent toch je spullen kwijtgeraakt en je wilt daar minimaal een vergoeding voor hebben.

De heer **Van den Doel**: Waarom heeft de officier van justitie toen gezegd: daar beginnen wij niet aan?

De heer **Houtman**: Wat mij ervan bijstaat, is dat de heer Van de Rivière op basis van het Wetboek van Strafvordering stelde: er zijn geen gronden om verder te gaan, dus wij kunnen niet verder.

De heer **Van den Doel**: Er is waarvoor geen aanleiding?

De heer **Houtman**: Er is geen aanleiding om dat soort zaken te onderzoeken, ondanks het feit dat al duidelijk was dat mensen een verband legden tussen ziek zijn en het ongeval.

De heer **Van den Doel**: Ik kom nog even naar aanleiding van die gehele zaak terug op de aangifte van de heer Plettenberg. U heeft gehoord hoe uw collega De Rooij daarop heeft geantwoord. U was weliswaar minder betrokken bij het dossier dan de heer De Rooij, want u heeft die avond niet met vrachtdocumenten te maken gehad, maar een centrale figuur in dit dossier was één van uw collega's van de Dienst luchtvaart rijkspolitie, de heer Nix. Had het niet voor de hand gelegen dat op zo'n moment iemand anders het onderzoek had geleid? Ik denk bijvoorbeeld aan de rijks-recherche.

De heer **Houtman**: Wij hebben de opzet van het onderzoek doorgesproken met de heer Van de Rivière, die als coördinerend officier luchtvaartzaken voor ons aanspreekpunt was.

Er staat mij niet bij dat hij daar moeite mee had. Noch hij noch wij zagen daar een probleem in.

De heer **Van den Doel**: Heeft u alle informatie openlijk op tafel gelegd?

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Ik kan begrijpen dat de heer Van de Rivière zich niet alles kan herinneren en ook niet weet, als dit in 1996 op tafel komt, dat in 1992 de heer Nix zo'n sleutelrol in het dossier speelt.

De heer **Houtman**: Ook dat is op tafel gelegd.

De heer **Van den Doel**: Dus alle pro's en contra's van het feit dat u beiden dat onderzoek zou leiden, zijn openlijk op tafel gelegd?

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wat was toen de eindconclusie?

De heer **Houtman**: De eindconclusie van ons onderzoek was dat van geen van de punten waar de heer Plettenberg aangifte van deed, iets bewezen kon worden.

De heer **Van den Doel**: Ik heb het over de eindconclusie van de discussie over de vraag of de heren Houtman en De Rooij het onderzoek wel of niet kunnen doen.

De heer **Houtman**: De heer De Rooij was alleen maar liaison geweest tussen de ECD en het onderzoeksteam in Hoofddorp. Hij had geen inhoudelijke bemoeienis gehad met dat onderzoek.

De heer **Van den Doel**: De eindconclusie van de heer Van de Rivière was op basis van uw informatie: heren, jullie kunnen beiden aan de slag gaan.

De heer **Houtman**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben zojuist al gehoord dat het verhoor van de heer Plettenberg zo'n twee dagen besloeg. Uw collega De Rooij gaf aan dat de heer Plettenberg heel veel te vertellen had. Is er op enigerlei wijze druk uitgeoefend op de heer Plettenberg tijdens het afleggen van zijn verklaring?

De heer **Houtman**: Op geen enkele manier. De heer Plettenberg heeft kunnen verklaren wat hij kwijt wilde. Wij hebben aan het begin van de tweede dag zelfs nog het verhaal eerst helemaal doorgenomen. Hij heeft daarop correcties aangebracht. Daarna zijn wij doorgegaan. Aan het einde van de tweede dag is de hele verklaring weer doorgenomen. Hij heeft hem zelf geheel vrijwillig ondertekend. Er is op geen enkele manier druk uitgeoefend op de heer Plettenberg.

De heer **Van den Doel**: Ook zijn eerdere klachten, beschuldigingen, verdenkmakingen richting BVOI en RLD, die hij ter sprake gebracht zou hebben tijdens zijn eerste aangifte bij de Vlierbosdreef, zijn niet ter sprake gekomen in die twee dagen dat hij bij u aangifte heeft gedaan?

De heer **Houtman**: Op geen enkele manier. Hij heeft wel gerefereerd aan zijn bezoeken met de heer Van Gijzel aan BVO, maar hij heeft nimmer gesproken over zijn ideeën dat ook de RLD of de Raad voor de luchtvaart op enige manier daarbij betrokken zouden zijn.

De heer **Van den Doel**: U kunt zich dat heel goed herinneren?

De heer **Houtman**: Anders had het er absoluut ingestaan.

De heer **Van den Doel**: Daar kunnen geen misverstanden over bestaan? Plettenberg heeft in alle vrijheid kunnen vertellen en zeggen wat hij wilde en het proces-verbaal is een volledige weergave van zijn aangifte?

De heer **Houtman**: Ja, absoluut.

De heer **Van den Doel**: Ik kom op de leiding van de Dienst luchtvaart rijkspolitie de avond van het hele proces. U heeft al gezegd dat de hele ramp nooit is geëvalueerd. Dat zegt iets over het proces op zichzelf, maar wie was die avond de dienstdoend commandant van de Dienst luchtvaart rijkspolitie? Wie had formeel de supervisie en de leiding?

De heer **Houtman**: Wij hebben het daar in het voorgesprek over gehad. Ik kan het mij absoluut niet herinneren. Ik weet niet wie op dat moment in formele zin commandant Dienst luchtvaart was. Ik weet ook niet wie in feitelijke zin commandant Dienst

luchtvaart was. Wij zaten als afdeling op Schiphol-oost een heel eind bij het hoofdgebouw vandaan. Om het oneerbiedig te betitelen: wij zaten op een eiland. Wij hadden weinig contact met de rest van de dienst.

De heer **Van den Doel**: Maar u weet misschien wel in de weken ervoor wie leiding gaf aan de Dienst luchtvaart rijkspolitie.

De heer **Houtman**: Ik weet dat de heer Maurer commandant Dienst luchtvaart geweest is. Ik weet niet wie er op 4 oktober 1992 commandant Dienst luchtvaart was. Mijn directe chef was de heer Damveld. Daarnaast werd hij geassisteerd door de heer Bloemen. Maar als u vraagt, wie waren er verder, zou ik het u echt niet kunnen zeggen.

De heer **Van den Doel**: Als ik u vertel dat de heer Maurer de commandant Dienst luchtvaart rijkspolitie was die avond?

De heer **Houtman**: Dan neem ik dat direct van u aan.

De heer **Van den Doel**: U heeft hem niet gezien of ontmoet?

De heer **Houtman**: Ik heb hem niet gezien.

De heer **Van den Doel**: Als ik u vertel dat de plaatsvervangend commandant de heer Pinckaers was, specifiek verantwoordelijk voor luchtvaart-onderzoeken?

De heer **Houtman**: Ik zou niet weten hoe de man er uit ziet.

De heer **Van den Doel**: U kent hem niet?

De heer **Houtman**: Nee.

De heer **Van den Doel**: Hij heeft die avond ook geen leiding gegeven aan het proces?

De heer **Houtman**: Ik heb geen van deze twee mensen, noch de avond noch de weken erna, gezien.

De heer **Van den Doel**: Wat er gebeurd is op 4 oktober is toch heel ernstig en ingrijpend. Ik mag toch aannemen dat de Dienst luchtvaart rijkspolitie daar nog op teruggekomen is? Ik kan mij niet voorstellen dat u en uw collega's op 5 oktober

gewoon weer zijn overgegaan tot de orde van de dag.

De heer **Houtman**: Het heeft een aantal weken geduurd dat wij met dit onderzoek bezig waren. In mijn herinnering zijn wij er een week of vier, vijf mee bezig geweest. Daarna is men overgegaan tot de orde van de dag. Daarna kwam op 21 december Martinair-Faro als volgende grote ramp, en die verliep op dezelfde manier.

De heer **Van den Doel**: U heeft ook van collega De Rooij gehoord dat de procedures nog steeds in conceptvorm aanwezig zijn. U heeft in het voorgesprek gemeld dat in 1992 de zaak ook eigenlijk alleen in conceptvorm aanwezig was en dat er sprake was van een overgangsfase. Wij zijn nu bijna zeven jaar verder. Op dat punt is blijkbaar nog niets veranderd.

De heer **Houtman**: Dat is een trieste constatering, maar het is wel een feit.

De heer **Van den Doel**: Op 1 april wordt de Wet op de Transportongevallenraad van kracht. Dat is nog een kleine zes weken. Begrijp ik het goed dat er op 1 april in feite een levensgroot vacuüm is?

De heer **Houtman**: Ik verwacht niet dat er een vacuüm zal zijn. Op basis van de conceptafspraken die er zijn, wordt er al gewerkt, in ieder geval vanuit mijn visie, tot tevredenheid van beide organisaties. Ik heb daar nog geen klachten over gehoord. Het wordt tijd dat het woord "concept" eens verdwijnt van het papier en het stuk definitief wordt gemaakt.

De heer **Van den Doel**: Kunt u verklaren waarom het bijna zeven jaar duurt voordat men bij de KLPD...

De heer **Houtman**: Wisselingen van chefs doen veel op dit gebied, want dan kun je weer opnieuw beginnen met het inpraten van leidinggevers.

De heer **Van den Doel**: Als zaken niet echt goed vastgelegd zijn in duidelijk instructies, alles is gebaseerd op conceptafspraken en er wellicht niet-ingewerkte mensen zijn, dan neemt bij calamiteiten de kans op fouten toch toe?

De heer **Houtman**: Ja, dat ben ik helemaal met u eens.

De **voorzitter**: Mijnheer Houtman, ik vind dit laatste punt van de heer Van den Doel heel essentieel. Ik proefde uit uw woorden aan het begin van het verhoor dat de behoefte aan evaluatie er duidelijk was, omdat een aantal zaken in de praktijk beter moet gaan en ter voorkoming dat er een volgende keer op dezelfde wijze te werk wordt gegaan. Daaraan is echter nooit gehoor gegeven. Waaruit verklaart u dat daar geen gehoor aan wordt gegeven?

De heer **Houtman**: Ik kan dat niet verklaren. Ik kan alleen maar zeggen dat ik, als ik chef zou zijn, die zaken anders zou aanpakken, maar ik ben geen chef. Ik ben die indiaan.

De **voorzitter**: U bent vandaag, 16.05 uur, twee minuten chef.

De heer **Houtman**: Het eerste, waarmee ik kom, is een verplichte evaluatie van een groot incident.

De **voorzitter**: Dat zou uw advies zijn.

De heer **Houtman**: Onmiddellijk. Van evaluaties kun je veel leren.

De **voorzitter**: Er wordt nooit geëvalueerd naar aanleiding van incidenten?

De heer **Houtman**: Vorig jaar is er een groot incident geweest. Toen is er geëvalueerd. Er zijn wel verbeteringen, maar het duurt alleen zo lang voordat die effectief worden.

De **voorzitter**: Ik merk aan u dat dit aan u knaagt. Is dat iets dat ook bij anderen leeft?

De heer **Houtman**: Ja.

De **voorzitter**: Bij iedereen?

De heer **Houtman**: Ik kan niet voor iedereen spreken in onze organisatie. Ik weet dat er meer mensen zijn die altijd behoefte hebben aan een evaluatie na zo'n incident.

De **voorzitter**: Worden de werkzaamheden van uw dienst belemmerd door dit soort frustraties?

De heer **Houtman**: Ik denk het niet, want er wordt doorgewerkt. De mensen pakken het werk weer op, maar het kan wel beter.

De **voorzitter**: U denkt dat het beter kan. Veel efficiënter.

De heer **Houtman**: Ja.

De **voorzitter**: Meer gemotiveerd.

De heer **Houtman**: Minimaal.

De **voorzitter**: Ik wil nog even terug naar de rampplek. U had het zojuist over mensen in driedelige pakken. Dat is een nieuwe variant.

De heer **Houtman**: Driedelig grijs, zei ik.

De **voorzitter**: Zo heb ik het inderdaad opgeschreven. U heeft op de rampplek vijf tot zes mensen in driedelig grijs gezien. Kent u de heer Nix?

De heer **Houtman**: Ik ken hem al heel lang. Ik heb hem daar niet bij gezien.

De **voorzitter**: Hoe zijn deze mensen op de rampplek gekomen?

De heer **Houtman**: Ik heb daar geen flauw benul van. De commando-auto stond op enige afstand van de weg. Die mensen waren er ineens. Ik heb ze de rest van de avond niet meer gezien.

De **voorzitter**: Hoe laat was dat ongeveer?

De heer **Houtman**: Dat weet ik niet meer. Voor mij is die hele avond gecompriemd tot vijf of tien minuten. Ik kan niet meer zeggen hoe laat het is geweest. Ik heb wel het gevoel dat ik al enige tijd aanwezig was. Het kan dus 22.00 uur zijn geweest, maar ook 23.00 uur of 22.30 uur.

De **voorzitter**: Hadden deze mensen tassen bij zich, koffers, aktetassen?

De heer **Houtman**: Dat kan ik mij niet herinneren. Het was donker. Je staat in de rook. Ineens zijn daar mensen met een diplomatieke status.

De **voorzitter**: Kunt u nog eens proberen om de commissie te vertellen wat volgens u de reden was dat zij daar waren?

De heer **Houtman**: In mijn optiek was de reden dat zij wilden kijken voor hun overheid hoe de situatie was.

De **voorzitter**: Voor hun overheid.

De heer **Houtman**: Voor de Israëliische overheid.

De **voorzitter**: Ze zijn weggegaan en u heeft ze niet meer teruggezien.

De heer **Houtman**: Neen.

De **voorzitter**: U heeft er ook niet meer naar gevraagd.

De heer **Houtman**: Neen.

De **voorzitter**: U weet zeker dat de heer Nix, die u kende, niet in hun aanwezigheid was.

De heer **Houtman**: Ik heb hem daar niet zien staan.

De **voorzitter**: Mijnheer Houtman! Ik kom toe aan een samenvatting van dit verhoor.

Op de rampplek waren op 4 oktober 1992 slechte communicatieverbindingen.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van de ramp heeft er geen evaluatie binnen de dienst plaatsgevonden, maar daar was zeker wel behoefte aan.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: Vijf tot zes Israëliërs in driedelig grijs zijn op de rampplek toegelaten. De reden was waarschijnlijk rapportage voor Israël.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: Met betrekking tot de aangifte van de heer Plettenberg was er geen aanleiding om een onderzoek door de heer Houtman of de heer De Rooij te laten uitvoeren.

De heer **Houtman**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Er is geen druk op de heer Plettenberg uitgeoefend met betrekking tot zijn aangifte.

De heer **Houtman**: Geheel correct.

De **voorzitter**: Wie formeel of feitelijk de leiding had op 4 oktober 1992, daarover kunt u geen mededelingen doen.

De heer **Houtman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De bereikbaarheid van u op de rampplek was slecht.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: Voordat u naar de rampplek bent gegaan, heeft u aan de heer Damveld gevraagd of er gevaarlijke stoffen aan boord waren. Dat was rond 19.30 uur.

De heer **Houtman**: Klopt.

De **voorzitter**: De heer Damveld heeft u verteld dat dit niet het geval was.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: U verwacht dat, als dit anders zou worden, dit zou worden doorgegeven.

De heer **Houtman**: Ja.

De **voorzitter**: Op 1 april 1999, wanneer de nieuwe Wet op de Transportongevallenraad in werking treedt, is er wat u betreft geen vacuüm meer als het gaat om de werkwijze van uw dienst.

De heer **Houtman**: Correct.

De **voorzitter**: Dan is hiermee eind gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Houtman uit te geleiden.

Sluiting 16.10 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 57

Vrijdag 19 februari 1999



De heer F.J. Maurer

F.J. Maurer
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 19 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 19 februari 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt de heer F.J. Maurer

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer F.J. Maurer, geboren op 4 december 1941 te Rotterdam. Mijnheer Maurer, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Maurer**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Maurer, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Kunt u de commissie zeggen wat uw functie was ten tijde van de ramp op 4 oktober 1992?

De heer **Maurer**: Op 4 oktober 1992 was ik commandant van de Dienst luchtvaart van het Korps rijkspolitie.

De **voorzitter**: Die dienst is in 1993 en formeel in 1994 overgegaan naar de marechaussee. Op dit moment geniet u pensioen van het ministerie van Defensie.

De heer **Maurer**: Ja, ik ben nu met pensioen. Dat klopt.

De **voorzitter**: Mijnheer Maurer, wat hield de functie in die u had op 4 oktober 1992? Kunt u de commissie daar iets over uitleggen?

De heer **Maurer**: Ja, dat wil ik u aangeven. Het is wel een heel verhaal. Ongeveer twee à drie weken voor 4 oktober – ik zeg het even heel kort – werd ik door de algemeen inspecteur van het Korps rijkspolitie verzocht om mij niet te bemoeien met de Dienst luchtvaart. Dit had te maken met het feit dat er door de reorganisatie van de Dienst luchtvaart een ontzettende spanning was ontstaan tussen dat gedeelte van de dienst dat zou vertrekken naar de Koninklijke marechaussee, en dat gedeelte van de dienst dat zou vertrekken naar het KLPD. Na 17 september heb ik dan ook gedurende een week of drie à vier geen bemoeienis gehad met het reilen en zeilen van de Dienst luchtvaart op de luchthaven Schiphol. Als waarnemend commandant van de dienst was kolonel Pinckaers aangewezen. Om precies te zijn – dat heb ik overigens uit stukken teruggehaald – was dat 17 september.

De **voorzitter**: Van wie hoorde u op de avond van de ramp dat het vliegtuig was neergestort in de Bijlmer?

De heer **Maurer**: Voor zover mijn geheugen het toelaat – het is heel lang geleden; ik heb begrepen dat het 76 maanden zijn – werd ik gebeld op een verjaardag van mijn broer. Mijn broer is op 4 oktober jarig en dat werd daar gevierd. Dat was in Bilthoven. Ik werd daar gebeld door

mijn dochter. Toen hoorde ik van haar dat er een ramp was gebeurd. Ik heb toen nog de kans gekregen om de televisie aan te zetten, want het was net voor achten. Ik heb toen gezien en gehoord wat er gebeurd was in de Bijlmermeer.

De **voorzitter**: Bent u vervolgens door uw dienst gebeld en op de hoogte gebracht van het ongeval?

De heer **Maurer**: Ik ben zeker in Bilthoven niet gebeld door de dienst. Ze hadden dat telefoonnummer namelijk niet. Mijn dochters waren echter thuis; dat was dus geen probleem. Thuis ben ik ook niet gebeld. Daarna ben ik, denk ik – dit is ook een stuk historie dat ik niet heel scherp op het netvlies heb staan – naar Alphen gereden om mijn vrouw thuis af te zetten en ben ik uiteindelijk naar Schiphol gegaan. Dat ligt in de lijn der verwachtingen. Ik heb er voor mijzelf echter geen duidelijk beeld van of ik überhaupt naar Schiphol ben gegaan. Vast stond immers dat ik mij gedurende enige weken niet zou bemoeien met het reilen en zeilen van de Dienst luchtvaart.

De **voorzitter**: U zei zo-even in een tussenzin: dat ligt in de lijn der verwachtingen. Wat moet ik daaronder verstaan? Had u uit een soort automatisme toch de drang om naar Schiphol toe te gaan, ondanks dat u daar formeel...

De heer **Maurer**: Ja, dat moet u daaronder verstaan. Mijn loopbaan bij de rijkspolitie is begonnen in 1968. In 1970 ben ik door de algemeen inspecteur op Schiphol geplaatst. Dat was niet tegen mijn zin; ik vond dat prachtig. Ik heb daar tot 1984 gewerkt. Met een intermezzo tot 1987

heb ik verder mijn loopbaan vol-gemaakt op Schiphol: de eerste periode als plaatsvervangend commandant van de Dienst luchtvaart in opbouw van 50 man naar plusminus 325 en vanaf 1987 als commandant na het overlijden van mijn nestor en mijn baas die mij het vak heeft geleerd.

De voorzitter: En dat was voor u reden om u toch op Schiphol aan te melden en erbij betrokken te raken?

De heer Maurer: Ja, dat was voor mij de reden – het bloed kruipt waar het niet gaan kan – om toch even te gaan kijken.

De voorzitter: U weet zeker dat u van de toenmalige dienst op Schiphol geen telefoontje hebt gekregen om naar Schiphol te komen?

De heer Maurer: Ikzelf... Of ze naar huis hebben gebeld, weet ik niet. Mijn dochter heeft mij in ieder geval gebeld, zonder daarbij een medede-ling te doen, en heeft gezegd: er is een ramp gebeurd.

De voorzitter: Dank u wel!
Ik geef het woord aan mevrouw Oedayraj Singh Varma.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Maurer, u bent dus wel naar Schiphol gegaan?

De heer Maurer: Dat heb ik u net uitgelegd. Ik denk dat ik naar Schiphol gegaan ben. Als u mij echter vraagt of dat zeker is, moet ik zeggen dat ik geen enkel beeld heb van de route. Normaal heb ik dat wel. Ik ben in het verleden heel vaak bij rampen op Schiphol geweest. Ik denk aan de ramp op Tenerife, de Moerdijk-ramp, een ramp in Frankrijk en het afhandelen van de gijzeling op de Franse ambassade. Dat waren allemaal ingrijpende evenementen in mijn loopbaan. En dan zie ik mij nog rijden via Leimuiden om er te komen. Op die avond heb ik daar geen beeld van. De spanning binnen het bedrijf Dienst luchtvaart in die maanden was enorm groot – ik heb dat net uitgelegd; ik ben even opzijsgezet – en kwam door het feit dat de mensen die niet mee zouden gaan naar de Koninklijke marechaussee, weigerden om daadwerkelijk mee te werken aan de overdracht van die taken. Men wilde het niet. Dat begint in 1991 op derde paasdag. Dan wordt er nog in

alle rust geprobeerd om de politiek en ambtenaren die beslissen en mee beslissen, te overtuigen van de verkeerde keuze om de Dienst luchtvaart uit elkaar te trekken en ten dele aan de Koninklijke marechaus-see en ten dele aan Driebergen over te dragen. Maar dat was in 1992 geen keuze meer. Het was een opdracht van het ministerie van Justitie en de algemeen inspecteur om die zaken uit elkaar te halen. En dat gaf grote spanningen waarbij mensen weigerden om mee te werken. Dit leidde uiteindelijk tot de uitspraak mijnerzijds: als deze personen – dat waren leidinggevendenden binnen de uniformdienst – niet weggaan, dan ga ik weg. Dat resulteerde in de opmerking van de algemeen inspecteur: Fred, ga jij maar even opzij zitten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Om welke leidinggevende personen ging het?

De heer Maurer: Het ging om het hoofd van de uniformdienst, zijn vervanger en enkele adjudanten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wie waren dat?

De heer Maurer: Dat waren, als ik zijn rang goed heb, de majoor Clement, de luitenant Bloemen en een paar adjudanten. Ik ben de namen daarvan nu kwijt, maar die kan ik zo weer boven water tillen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar goed, u was op dat moment toch nog formeel verantwoordelijk. Het lag dus in de lijn der verwachtingen dat u naar Schiphol zou gaan.

De heer Maurer: Ja, ik heb u net uitgelegd hoe dat zat. Als u zegt dat ik formeel verantwoordelijk was, dan zeg ik: de algemeen inspecteur heeft tegen mij gezegd dat ik mij een aantal weken niet met het bedrijf mocht bemoeien. En dat is voor mij een opdracht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het was uw opdracht om u op dat moment niet te bemoeien met het bedrijf, maar u was nog wel in dienst. Officieel was u nog hoofd van die dienst.

De heer Maurer: Neen, ik ben niet van mijn functie ontheven. Dat is correct.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U was formeel dus nog verantwoorde-lijk. U had niet zwart op wit op papier dat u dat niet was. U had alleen de mededeling dat u zich daar op dat moment voorlopig niet...

De heer Maurer: Nou ja, een mededeling... Voor mij was dat een opdracht van de algemeen inspec-teur.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ja, of een opdracht om u er voorlopig niet mee te bemoeien. Maar officieel was nu nog...

De heer Maurer: Ik weet niet wat u officieel noemt. Voor mij was het helder. De algemeen inspecteur, mijn directe beheersbaas, zei tegen mij: je bemoeit je er niet mee. Dan is het voor mij duidelijk dat ik mij er niet mee moet bemoeien.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Er was dus een conflict tussen u en een aantal mensen van de geünifor-meerde dienst, waaronder de heer Bloemen. Kunt u aangeven wie van uw dienst dan de leiding had op die avond?

De heer Maurer: Ik heb ook uit de stukken gelezen dat de heer Bloemen officier van piket was. Ik denk dat hij dan in eerste instantie de leiding zou hebben. Daarboven stond de majoor Clement. Het zou logisch zijn dat hij die leiding zou hebben overgenomen. Daarboven stond, aangewezen door de algemeen inspecteur en op 17 of 18 september ook geïntroduceerd bij de Dienst luchtvaart, de kolonel Pinckaers.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In feite zou dus de heer Clement of de heer Pinckaers de leiding hebben gehad. De heer Bloemen was die avond echter piketofficier.

De heer Maurer: Ik weet ook dat de majoor Clement was ingedeeld bij het RIT van toen de rijkspolitie en later het KLPD. Het kan dus ook zijn dat daar een shuffling is gemaakt in de zin van: jij doet dat en jij doet dat. Ik ben daar echter niet bij geweest. Ik weet dat dus niet.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt al gesproken over kolonel Pinckaers. Kunt u uitleggen wat zijn functie was op dat moment?

De heer **Maurer**: De kolonel Pinckaers is door de algemeen inspecteur aanwezig als waarnemend commandant van de Dienst luchtvaart. Hij zou de dienst laten doordraaien. Er is gezegd: we gaan even stoppen met alle activiteiten die te maken hebben met de overdracht van taken naar de Koninklijke marechaussee. Even pas op de plaats. Er waren 220 mensen die via de optierondes van de reorganisatie van de politie in Nederland die ook gaande was in die tijd, konden opteren voor een andere plek binnen de RP, binnen de regiokorpsen. Zij konden er ook voor kiezen om mee te gaan naar de Koninklijke marechaussee. Dat is allemaal even stilgelegd tot de rust daar was. Ik weet dat medio oktober – exacte data zou ik hier zo boven water kunnen tillen – én de majoor Clement én de luitenant Bloemen van Schiphol zijn weggehaald. Er is ook een aantal adjudanten overgeplaatst. Daarna is er een nieuw hoofd uniformdienst benoemd en is de Dienst luchtvaart weer verder gegaan, maar toen heel duidelijk in twee gescheiden zaken: een afdeling die zich bezighield met het vliegbedrijf en luchtvaartonderzoeken – dan praat ik over Schiphol-oost – en een ander bedrijf dat zich bezighield met de politiezorg op de luchthaven Schiphol. Dan praat ik over beveiliging burgerluchtvaart, recherche, verdoovende middelen en diefstal. Kortom, de politiedienst in een breed scala.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt nu een beeld geschetst van de hele situatie, zoals die er was. Wij hebben woensdag de heer Nix en de heer Bloemen gehoord en gisteren, donderdag, hebben wij de heer De Rooij en de heer Houtman gehoord. Zij hebben ook allemaal aangegeven hoe er gewerkt werd. De ene werkte onder de leiding van de heer Bloemen en de andere werkte onder de leiding van de heer Damveld. Er is echter ook gezegd dat ze kolonel Pinckaers niet kenden en dat ze u niet gezien hadden. Dat geeft wel aan dat er van een vreemde situatie sprake was. Wat vindt u hiervan?

De heer **Maurer**: Ik heb u uitgelegd waarom die vreemde situatie er was. Als u dat zo kwalificeert, was dat ook zo. Of de overste Pinckaers er niet geweest is, weet ik niet. Als ik er geweest ben – ik blijf dat volhouden – dan is dat in een laat stadium op de

avond geweest. Dat men mij daar niet gezien heeft, is op zichzelf helemaal niet vreemd, want een aantal mensen is gewoon bezig geweest met de normale politiedienst. Je moet toch ook bedenken dat er op de luchthaven Schiphol niets gebeurd was. Het vliegbedrijf ging daar dus gewoon door. Dat betekent dat de beveiliging van de burgerluchtvaart ook gewoon doorging. En wij hadden geen ontzettend grote aantallen mensen. Wij hadden wel mensen genoeg om het werk te doen, maar niet om alles dubbel te doen. Dat zij mij niet gezien hebben, is dus heel goed mogelijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Bloemen heeft u wel gezien, maar daar kom ik straks...

De heer **Maurer**: Ik ben ook niet rondgelopen op de luchthaven Schiphol. Ik heb mij beperkt tot de meldkamer of een coördinatiecentrum en verder niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom daar straks op terug. Heeft deze hele situatie niet het werk beïnvloed?

De heer **Maurer**: Ik denk dat de mensen die uiteindelijk het werk opgepakt hebben, wel zoveel politiemans zijn dat zij zich bij zo'n ramp niet laten beïnvloeden door zulk soort zaken. Ik kan echter niet in de harten van die mensen kijken. Ik weet zeker dat er heel veel mensen verbitterd waren over die overdracht van taken en ook verbitterd waren vanwege het feit dat er mensen wel en mensen niet overgingen. Dat was een heel onplezierige tijd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Houtman heeft gisteren ook gezegd dat er bijvoorbeeld helemaal niet geëvalueerd is en dat hij dat heel vervelend vond.

De heer **Maurer**: Ik weet het niet. De heer Houtman had, denk ik, zelf ook de evaluatie kunnen opstarten. Als hij dat heel vervelend vond, had hij aan de bel kunnen trekken bij mensen die er toen waren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik wil u nog over twee andere mensen een vraag stellen, omdat ik een totaalplaatje wil hebben van het functioneren van de dienst op dat moment. Wie waren generaal De Wijs en zijn plaatsvervanger kolonel Van de Meeberg en wat was hun functie?

De heer **Maurer**: Generaal De Wijs was de algemeen inspecteur van het Korps rijkspolitie. De heer Van de Meeberg was de plaatsvervanger van de algemeen inspecteur. Ook het Korps rijkspolitie was bezig om zich op te splitsen in delen. Er kwam een korps landelijke politiediensten en de hele rijkspolitie werd opgesplitst over de diverse regio's. Het afbouwen van het Korps rijkspolitie dat in die tijd ook in volle gang was, werd gerund door kolonel Van de Meeberg, althans voor zover ik dat bij mijzelf kan checken. De opbouw van het KLDP in Driebergen werd gerund door generaal De Wijs.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zei dat u die avond waarschijnlijk bij de alarmcentrale was. Hebt u gehoord of heeft men u verteld dat de rijkspolitie op Schiphol in contact is getreden met de gemeentepolitie Amsterdam?

De heer **Maurer**: Neen, ik heb mij daar volstrekt niet mee bemoeid. Ik heb zitten luisteren en zitten kijken. Nogmaals, de avond was al gevorderd. Als dat gebeurd is, zal dat dus ook in een veel vroeger stadium geweest zijn. Ik heb zitten kijken en luisteren. Verder heb ik daar niets gedaan. Ik heb geen opdrachten gegeven. Ik heb geen meningen uitgesproken. Ik heb gewoon zitten kijken hoe het ging.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom op de verklaring van de heer Bloemen. Hebt u die avond contact gehad met de heer Bloemen?

De heer **Maurer**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Bloemen heeft gezegd dat hij iemand naar u heeft laten bellen om u de situatie voor te leggen. U was toen thuis. U bent thuis gebeld. Kunt u zich niet herinneren dat u door iemand van uw dienst gebeld bent?

De heer **Maurer**: Neen. Misschien is dat later gebeurd; dat wil ik niet uitsluiten. Nogmaals, de situatie was zodanig dat ik duidelijk afstand heb genomen. U moet bedenken dat zo'n operatie, wanneer die plaatsvindt, emoties oproept. Mensen zeggen tegen je dat zij weigeren om mee te werken en je moet tegen een chef zeggen dat, als hij ze niet weghaalt, jij weggaat. Dit heeft er uiteindelijk in

geresulteerd dat zij weggingen en dat je weer kon werken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat begrijp ik. U kunt zich echter niet herinneren dat iemand van uw dienst u thuis gebeld heeft. De heer Bloemen kan zich wel herinneren dat u op Schiphol geweest bent. Hij zegt namelijk dat hij met u gesproken heeft en met u overlegd heeft. Weet u dat?

De heer **Maurer**: Nou, ik zou niet weten waarover hij met mij overlegd moet hebben.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Over de ramp.

De heer **Maurer**: Hij was commandant LVO, aangewezen in april. Ik denk dat de heer Bloemen de kwaliteiten heeft om dat verder te runnen. Dus ik heb daar ook niet... Ik moet ook zeggen: de spanning tussen het personeel van de Dienst luchtvaart en mijzelf was toen zo groot dat ik afstand wilde houden om zelf overeind te blijven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus u hebt helemaal geen overleg gehad over de ramp, niet met de heer Bloemen en niet met een ander van uw dienst?

De heer **Maurer**: Ik heb u ook in het voorgesprek al gezegd: ik ben niet in Amsterdam geweest; ik ben niet op de plaats van de ramp geweest; ik ben niet in hangar 8 geweest; ik heb geen inhoudelijke contacten over de ramp gehad, met wie dan ook.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is duidelijk, maar formeel had u nog wel de leiding van de dienst.

De heer **Maurer**: Dat bestrijd ik dus, aangezien ik opzijgezet ben door de algemeen inspecteur van het Korps rijkspolitie die mijn directe beheerschef was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat waren mijn vragen. Het was in ieder geval een vreemde situatie.

De **voorzitter**: Mijnheer Maurer, naar aanleiding van het eerste deel van het verhoor heb ik nog een tweetal vragen aan u. U hebt misschien ook gehoord dat wij de afgelopen week nogal wat mensen van de dienst gehoord hebben. Daar zaten nogal

wat tegenstrijdige verklaringen bij. Mensen als de heer Damveld, de heer Nix, de heer Bloemen, de heer De Rooij en de heer Houtman – die vijf mensen hebben wij hier gehoord – hadden flink tegenstrijdige verklaringen. Mijn vraag aan u is of het zo kan zijn dat de spanning in de dienst – u hebt aangegeven dat die groot was – er mede de oorzaak van is dat deze mensen dit soort tegenstrijdige verklaringen afleggen.

De heer **Maurer**: Ik denk dat ik dan onderscheid zou moeten maken tussen de een en de ander.

De **voorzitter**: Ik doe geen uitspraak over wie wel of niet de waarheid heeft gesproken voor deze commissie. Dat is ook niet aan ons. Het is u evenwel duidelijk dat wij een aantal tegenstrijdige verklaringen hebben.

De heer **Maurer**: Dat begrijp ik. Als u ze één voor één naloopt, dan denk ik dat misschien bij de heer Damveld... Ik weet dat de heer Damveld bij die overgang of kort na de overgang nogal een poosje thuis is geweest. Of dat nog effect heeft gehad op zijn reilen en zeilen op 4 oktober, durf ik niet te zeggen. Ik ben ervan overtuigd dat het effect heeft gehad op wat hij zich kan herinneren. Hij heeft ongetwijfeld vele zaken weggedrukt.

De **voorzitter**: Wij zijn buitenstaanders. Nogmaals, acht u het, los van het feit dat de heer Damveld een tijdje buiten dienst is geweest, mogelijk dat de spanning er oorzaak van is geweest dat mensen tegenstrijdige verklaringen afgelegd hebben voor deze commissie?

De heer **Maurer**: Ik denk dat die mensen allemaal naar eer en geweten een verklaring hebben afgelegd. Dat daar tegenstrijdigheden in zitten, kan te maken hebben met het ontzettend lange verloop sinds de ramp, namelijk 76 maanden. Het kan ook te maken hebben met spanningen die er geweest zijn. Je zou echter bij ieder voor zich moeten bekijken hoe groot die spanningen waren. De mensen die bij LVO hebben gezeten, hebben in het algemeen minder spanningen meegemaakt dan de mensen die bij de uniformdienst hebben gezeten. Die moesten echt kiezen. LVO kon niet kiezen. Die mensen gingen gewoon mee over naar het Korps landelijke politiedienst en bleven hun normale werk doen. Ze

kregen alleen wel andere bazen en andere disciplines. Het was een andere wereld. Er werd wel geschoven in standplaatsen. Hier en daar werd ook gekeken naar de aantallen mensen, bijvoorbeeld of je er tien of zes moest hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Maurer, de tweede vraag die ik u wil stellen, is hoe laat u op Schiphol was.

De heer **Maurer**: Ik moet dat reconstrueren. Als ik er geweest ben, ben ik er zeker niet voor tien uur of half elf geweest.

De **voorzitter**: Niet voor tien uur of half elf?

De heer **Maurer**: Neen, dat denk ik niet.

De **voorzitter**: Hoe lang bent u daar gebleven?

De heer **Maurer**: Totdat het rustig werd.

De **voorzitter**: Wanneer was dat?

De heer **Maurer**: Ik denk aan het begin van de nacht. Op Schiphol was namelijk niets gebeurd. Daar was geen ramp. Daar was geen probleem met de openbare orde. Ik denk dus dat er op een gegeven moment toch een aantal mensen naar huis gegaan is, omdat ze zeiden: het is allemaal heel vervelend wat er gebeurd is, maar morgen is er weer een dag; dan gaan wij verder...

De **voorzitter**: Was dat een beetje de mentaliteit die heerste?

De heer **Maurer**: Neen, niet de mentaliteit. Je kunt natuurlijk blijven zitten tot de volgende ochtend, tot je omvalt van de slaap. Je kunt echter beter op een gegeven moment naar huis gaan en de volgende dag weer fris aan de gang gaan. Je had geen taken, zoals je die bijvoorbeeld had bij de afhandeling van de gijzeling op de Franse ambassade. Dan sta je 24 of 48 uur op je benen. Dan rol je ook bijna om. Bij deze ramp was dat voor een aantal mensen natuurlijk toch veel minder duidelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Maurer, u bent na twaalf uur weer naar huis gegaan?

De heer **Maurer**: Daar houd ik het op. Ik houd het erop, zoals ik het ook zeg.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Maurer, deze commissie probeert de informatieverstrekking van laag naar hoog en omgekeerd en de besluitvormingsprocessen op 4 oktober en in de weken daarna wat beter in beeld te krijgen. Als de minister van Justitie op 4 oktober 's avonds had gezegd dat hij wilde weten hoe de situatie op Schiphol was en dat hij rechtstreeks met de commandant van de Dienst luchtvaart rijkspolitie contact wilde hebben, met wie had er dan contact opgenomen moeten worden op die avond?

De heer **Maurer**: Als hij precies geïnformeerd had willen worden over hoe het zaakje zat, dan denk ik dat er contact opgenomen had moeten worden met de luitenant Bloemen c.q. de kolonel Pinckaers. Als hij mij thuis had gebeld – die nummers zijn namelijk zeker bekend bij het ministerie van Justitie – dan had ik hem niet zo erg van dienst kunnen zijn gedurende dit gebeuren.

De heer **Van den Doel**: Dus u denkt dat de minister van Justitie contact had opgenomen met de luitenant Bloemen?

De heer **Maurer**: Nou, die had gevraagd... Die had mij misschien wel gebeld, maar dan had ik hem moeten verwijzen.

De heer **Van den Doel**: Die had u gebeld?

De heer **Maurer**: Ja. Nou, niet per se. Hij had ook de dienst kunnen bellen. Dat kwam ook voor. Maar hij belde nooit zelf. De minister van Justitie belde niet naar de dienst. Dat heb ik nooit meegemaakt en dat had ik ongetwijfeld ook niet meegemaakt, als ik op 4 oktober wel volledig in functie was geweest. Dat wordt altijd via-via gedaan.

De heer **Van den Doel**: Op 4 oktober was er natuurlijk een bijzondere omstandigheid. Het was een nationale ramp. Er was mogelijk ook sprake van een terroristische aanslag. Ik kan mij voorstellen dat de minister van Justitie dan bij de meldkamer

van Schiphol terecht was gekomen. Als hij toen naar de commandant van de Dienst luchtvaart rijkspolitie had gevraagd, wie had hij dan aan de lijn gekregen?

De heer **Maurer**: Waarschijnlijk had hij mij aan de lijn gekregen.

De heer **Van den Doel**: Dan had hij u aan de lijn gekregen?

De heer **Maurer**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben het hiervoor al even gehad over het reorganisatieproces dat tussen 1991 en 1994 bij uw dienst gaande was. Uw dienst bestond op dat moment eigenlijk uit drie takken: de vliegdienst, de afdeling luchtvaartonderzoeken en de uniformdienst.

De heer **Maurer**: En de recherche.

De heer **Van den Doel**: De vliegdienst en de luchtvaartonderzoeken zijn naar het KLPD gegaan. De recherche en de uniformdienst zijn overgegaan naar de Koninklijke marechaussee. Ondanks die scheiding in de praktijk was u die avond in ieder geval verantwoordelijk voor de uniformdienst en de recherche.

De heer **Maurer**: Als ik door de algemeen inspecteur niet opzij was gezet, dan had ik die verantwoordelijkheid kunnen dragen en ook op mij genomen. Nu niet! Nu is naar mijn smaak de kolonel Pinckaers ingezet.

De heer **Van den Doel**: U hebt al eerder gezegd dat de kolonel Pinckaers verantwoordelijk was voor het proces dat richting het KLPD ging. De kolonel Pinckaers verblijft echter in Zuid-Afrika. Wij kunnen hem dat dus helaas niet vragen vandaag. Ik heb begrepen dat u voor het andere deel, de uniformdienst en de recherche, in ieder geval...

De heer **Maurer**: Dat klopt. In de periode van 17 september tot ergens halverwege oktober is de kolonel Pinckaers echter aangewezen om rust te creëren binnen de Dienst luchtvaart. Hij bemoeide zich toen ook – nogmaals, ik heb dat gehoord in verhalen; ik heb dat natuurlijk niet zelf meegemaakt, want ik ben niet met hem mee geweest op die pieren – met het reilen en zeilen van de uniformdienst in die dagen. Hij liet

zich daar ook over informeren. Hij was wel duidelijk aangetrokken om een afbouw te plegen en een splitsing te maken. Daarnaast waren er gekwalificeerde officieren, ook bij de recherche, die dat heel goed enige weken konden runnen. Hetzelfde geldt voor de heer Clement. Ook al wilde hij niet overstappen, hij was wel in staat om een uniformdienst te runnen. Dus in die sfeer is daar een dag of veertien tot drie weken gehandeld.

De heer **Van den Doel**: En in die sfeer in die drie weken viel de vierde oktober.

De heer **Maurer**: In die sfeer komt de EI Al naar beneden op de Bijlmeer. Het had niet slechter gekund.

De heer **Van den Doel**: Mag ik dan in ieder geval concluderen dat er in die periode een erg diffuse situatie heerste ten aanzien van het leidinggeven en de verantwoordelijkheden, met name als het ging om de top van de leiding?

De heer **Maurer**: Ja, die was in ieder geval niet kraakhelder. Ik blijf erbij dat de kolonel Pinckaers is aangewezen en dat mij verzocht is om opzij te stappen.

De heer **Van den Doel**: Als ik u nu vertel dat er op de avond van 4 oktober aan de minister van Justitie is gerapporteerd dat de generaal De Wijs en de kolonel Maurer op hun post waren, wat is dan uw reactie?

De heer **Maurer**: Dat is een rapportage waar ik geen kennis van draag. Het is ook iets wat ik niet weet.

De heer **Van den Doel**: Neen, u hebt er geen kennis van. Als dat evenwel zo gerapporteerd wordt aan de minister, is dat dan conform de daadwerkelijke situatie op die avond?

De heer **Maurer**: Wat de generaal De Wijs betreft, is dat ongetwijfeld zo. Wat mijn persoon betreft: ik was opzij gezet door dezelfde algemeen inspecteur.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Maurer, functionarissen van de Dienst luchtvaart rijkspolitie hebben ons de afgelopen dagen verteld dat het personeel van de Dienst luchtvaart rijkspolitie in 1992, met name in oktober, meer bezig was met zijn

eigen positie, zijn eigen stoel en zijn eigen toekomst en daar zijn energie in stak in plaats van in de eigenlijke taakuitvoering. Kunt u zich in dat beeld herkennen?

De heer **Maurer**: Ik kan mij voorstellen dat veel mensen binnen het bedrijf die niet mee gingen naar de Koninklijke marechaussee, bezig waren met hun eigen positie.

De heer **Van den Doel**: U hebt tijdens het voorgesprek zelf verteld dat op een gegeven moment, toen bekend was dat de mensen een vrije standplaatskeuze kregen, zelfs het personeel van de meldkamer in feite vertrok. Bent u, terugkijkend op die situatie, met name in oktober, van mening dat de dienst in het licht van de personele bezetting en de spanningen die er waren bij de Dienst luchtvaart rijkspolitie, op dat moment berekend was op zijn taken?

De heer **Maurer**: Ik denk dat er in die maanden veel ingeleverd is aan kwaliteit. Ik denk dat de dienst wel kon draaien en berekend was op zijn taak. Als er werd uitgestroomd, stroomde er nieuw personeel van de Koninklijke marechaussee in. Daar is een schema voor gemaakt dat gelopen heeft van ongeveer 1 september 1992 tot april 1993.

De heer **Van den Doel**: Goed, maar ik heb het over de vierde oktober.

De heer **Maurer**: Dat betekende dat er mensen weggingen en dat er mensen bij kwamen. Dat waren mensen die nog niet allemaal los waren op de wereld van Schiphol. Daar werd veel inspanning voor gepleegd.

De heer **Van den Doel**: Even terug naar mijn concrete vraag: was naar uw mening de Dienst luchtvaart rijkspolitie, gezien de interne reorganisatie, de interne spanningen en het feit dat er personeel naar een andere standplaats ging, berekend op zijn taak op dat moment?

De heer **Maurer**: Ik denk dat er moeite gedaan is om die taak overeind te houden. Op een aantal momenten zal het ongetwijfeld ook wel beneden het niveau geweest zijn dat het had kunnen zijn.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Maurer, op de avond van 4 oktober

was een van de vragen – ik refereerde ook al aan de minister van Justitie – of er al dan niet sprake was van een terroristische aanslag. Die vraag werd al snel hier in Den Haag gesteld en die werd ook neergelegd bij de Dienst luchtvaart rijkspolitie om dat verder uit te zoeken. Mensen van de uniformdienst zijn daar die avond ook mee aan de slag gegaan. Bent u op enigerlei wijze betrokken bij die vraag en de rapportage hierover?

De heer **Maurer**: Neen, ik ben nooit – ik herhaal dat maar weer – betrokken geweest bij de afhandeling in welke zin dan ook van de ramp op 4 oktober 1992. Dat is overigens een standaard-procedure voor de uniformdienst. Als er sprake is van een aanslag, een dreigende aanslag of een mogelijke aanslag, dan is het standaard dat bij een passagiersmachine de ploegen die de passagiers gecheckt hebben en die de ruimbagage gecheckt hebben, vastgehouden worden en uitgebreid verhoord worden.

De heer **Van den Doel**: Het ging hier om een vrachtvliegtuig.

De heer **Maurer**: Ook bij een vrachtvliegtuig zijn mensen van de dienst betrokken bij de beveiliging en ook dan worden mensen uitgebreid gehoord over de vraag, of er bijzondere dingen zijn gesignaleerd en of bijzondere handelingen zijn gedaan. Dat is een standaard-procedure. Ik ben daar niet bij betrokken.

De heer **Van den Doel**: De procedure is duidelijk, maar als zo'n belangrijke vraag wordt gesteld en opperwachtmeesters of adjudanten gaan dat uitzoeken, neem ik aan dat in de top van de leiding eerst nog een check plaatsvindt van de geconstateerde feiten voordat erover wordt gerapporteerd aan de minister. Dat is die avond blijkbaar allemaal zonder uw medeweten gebeurd. De hoogst-aanwezige in rang die avond, waar dat aan gerapporteerd zou kunnen zijn, is dan luitenant Bloemen geweest?

De heer **Maurer**: Dat kan, ja. Ik ben daar niet bij geweest, dus ik heb er ook geen waarneming over.

De heer **Van den Doel**: U bent nog een aantal jaren na 1992 commandant gebleven van de Dienst luchtvaart rijkspolitie, ook na de reorganisatie.

De heer **Maurer**: Eén jaar.

De heer **Van den Doel**: Is op enigerlei wijze na 4 oktober binnen deze dienst de Bijlmerramp geëvalueerd?

De heer **Maurer**: Niet dat ik weet. Na de Bijlmerramp, halverwege oktober, heb ik het commando van de Dienst luchtvaart weer overgenomen, maar uitdrukkelijk alleen voor die taken die overgingen naar de Koninklijke marechaussee. Ik ben toen aangewezen om dat traject af te maken. De overgang zou eerst plaatsvinden op 1 januari 1993, maar dat is later uitgesteld tot 1 april 1993 en uiteindelijk tot 1 januari 1994. Op dat moment heeft de feitelijke overgang plaatsgevonden. In 1993, zeker na april 1993, heb ik alleen maar met mensen van de Koninklijke marechaussee gefunctioneerd. Ik zat er nog wel in het uniform van de rijkspolitie, omdat de marechaussee nog geen bevoegdheden had, gelet op de wetgeving die er in Nederland was. Er moest dus iemand zitten van de rijkspolitie, namelijk de commandant. Die zat er ook, maar die werkte alleen met mensen van de Koninklijke marechaussee en met een enkeling van de rijkspolitie die mee over zou gaan. Alle mensen van de Koninklijke marechaussee zijn overigens beëdigd als onbezoldigd ambtenaar van het korps rijkspolitie, om bevoegd te zijn om op te treden op de luchthaven Schiphol. Dat werd gedaan met die mensen die zich bezig hielden met executieve taken. Met de ramp, waar de rijkspolitie Driebergen uiteindelijk bevoegd voor zou worden (later het KLPD), heeft mijn deel van de dienst zich niet meer bemoeid en ik dus ook niet.

De heer **Van den Doel**: Er is dus geen evaluatie geweest, in enigerlei vorm, van de Bijlmerramp.

De heer **Maurer**: Niet onder mijn leiding, niet met mij, niet met dat deel van de dienst dat is overgegaan naar de Koninklijke marechaussee.

De heer **Van den Doel**: Gisteren hebben wij van de heer Houtman die deel uitmaakte van de afdeling luchtvaartonderzoeken, kunnen vernemen dat ook bij zijn afdeling...

De heer **Maurer**: Ja, dat heb ik vernomen.

De heer **Van den Doel**: Ook bij zijn afdeling, dat deel dat is overgegaan naar KLPD, heeft geen enkele evaluatie plaatsgevonden. Ik wil tot slot nog enige vragen stellen, ook gezien uw lange staat van dienst en ervaring op Schiphol – ik heb het snel even opgeteld en het zal in totaal zo'n 22 jaar zijn geweest – over de speciale positie van El Al en over wapentransporten op Schiphol. Ik begin met de speciale positie van El Al. Zou u in het kort kunnen zeggen hoe u dat als commandant Dienst luchtvaart rijkspolitie heeft ervaren op Schiphol?

De heer **Maurer**: Dan moet ik teruggaan naar 1970. Toen heb ik het vak geleerd van mijn voorganger, kolonel Gerritsen, vlak na de Zesdaagse Oorlog en de kaping – dat is voor mij een ijkpunt – van het El Al-vliegtuig vanaf Schiphol op de eerste zondag in september 1970, gevolgd door de kaping van het Pan Am-vliegtuig op Schiphol op de eerste zondag in september 1970. De woensdag daarna ben ik op Schiphol gekomen om een start te maken met het detachement beveiliging passagiersvluchten op de luchthaven Schiphol. El Al stond toen al bekend als één van de meest bedreigde maatschappijen. Ook andere vluchten richting Midden-Oosten waren bedreigd, maar El Al had de grootste dreiging. Ik ben opgevoed met het motto "El Al is ernstig bedreigd en wij zullen ons maximaal inzetten om terreur tegen El Al te voorkomen". In dat kader zijn in de loop van de tijd allerlei maatregelen genomen: het meerijden met El Al, het profilen van passagiers van El Al, extra controle van koffers van El Al, kortom: het aantal maatregelen werd steeds groter en groter.

De heer **Van den Doel**: El Al had dus een speciale positie in het kader van beveiliging burgerluchtvaart?

De heer **Maurer**: Wat dat betreft, had El Al een speciale positie, omdat er een speciale dreiging was. In het begin van de jaren zeventig hebben wij ook de grote aanslag op het vliegveld Lod gehad, met tientallen doden. Toen is door het Japanse Rode Leger een ontzettende aanslag gepleegd op mensen in de vertrekhallen van het vliegveld van Tel Aviv. Daarna zijn alle maatregelen nog eens extra aangescherpt. Ik weet dat er toen gesprekken zijn geweest – die

zullen ongetwijfeld zijn gevoerd door mijn toenmalige chef, kolonel Gerritsen, en justitie – over verzoeken van de Israëliërs om bewapend te mogen zijn. Ook in die zin was er sprake van een speciale positie. Later is dat nooit aan andere maatschappijen toegestaan.

De heer **Van den Doel**: Op de afspraken die met El Al zijn gemaakt over speciale beveiliging, hoeven wij nu niet inhoudelijk in te gaan, maar zijn die afspraken vanuit Den Haag gekomen? Zijn er instructies of aanwijzingen van het ministerie van Justitie gekomen, zodat ook helder was voor de Dienst luchtvaart rijkspolitie wat de speciale positie was en welke rechten en plichten El Al had? Of was het een afspraak tussen uw voorganger enerzijds en El Al anderzijds?

De heer **Maurer**: Nee, zeker niet een afspraak tussen mijn voorganger en El Al. Ik zal de laatste zijn om te ontkennen dat er een goede verhouding was tussen de maatschappijen op Schiphol en de Dienst luchtvaart, maar er waren geen afspraken in de zin van "Loopt u maar met wapens rond". Toestemming daarvoor is uitdrukkelijk gekomen van de ministeries. Ik meen dat de mensen ook uiteindelijk een vergunning hebben gekregen van de commissaris van de Koningin in Noord-Holland. Er was ook een commissie in het leven geroepen: een nationale veiligheidscommissie voor de burgerluchtvaart die in het begin van de jaren zeventig begon te functioneren en waarin vertegenwoordigers van alle betrokken ministeries zaten. Ik denk aan Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Justitie, terwijl er later ook mensen van bonden in zaten. Het ging om een gemêleerd gezelschap uitvoerenden. Mijn chef zat erin, de leiding van de Kmar zat erin en ik denk dat ook de korpschef van de gemeentepolitie Haarlemmermeer erin zat. Daar werd overleg gepleegd, onder voorzitterschap van het ministerie van Justitie, en daar werden zaken gesanctioneerd en later netjes in brieven vastgelegd.

De heer **Van den Doel**: Om dat laatste gaat het mij nu. Stond zwart op wit vanuit het ministerie, wat de afspraken waren over de speciale positie? Het was dus niet uit overlevering, maar u had instructies

of brieven waarin dat klip en klaar stond?

De heer **Maurer**: Ja, of die er allemaal... Het zal zo zijn. Het was in ieder geval geen overlevering. Het is overigens nog langer geleden dan de ramp. Helder was dat er toestemming van de commissaris van de Koningin was dat een aantal functionarissen van El Al wapens mochten dragen. Ook was in die tijd helder, aan de hand van correspondentie die ik als plaatsvervanger las, dat er correspondentie was tussen de ministeries en de commissaris van de Koningin over deze zaak. Het was dus volstrekt geen onderonsje.

De heer **Van den Doel**: In het voorgesprek hebt u gezegd dat meer maatschappijen gemachtigd waren om wapens te dragen. U hebt verteld dat een aantal luchtvaartmaatschappijen zgn. sky marshalls aan boord hadden. Die wapens werden echter keurig na afloop bij u ingeleverd.

De heer **Maurer**: Er waren geen andere maatschappijen die op het grondgebied van de luchthaven Schiphol met wapens mochten rondlopen. Dat was out of the question. Wat wel was toegestaan – dat kun je ook niet tegenhouden – was dat landen sky marshalls meestuurden. Die bleven in principe aan boord van de nationale vliegtuigen. Ik denk daarbij aan Pan Am en nog enige maatschappijen die toen bedreigd waren. Als die mensen toch van boord gingen, waren er twee mogelijkheden. De ene mogelijkheid was dat de wapens aan boord bleven en werden overgedragen aan de volgende sky marshall die ze overnam van zijn voorganger bij het aan boord gaan, de andere mogelijkheid was – vooral bij die vluchten waarbij sprake was van een overnight stop, dus dat het vliegtuig tot de volgende ochtend op Schiphol bleef staan – dat de sky marshall de wapens afdroeg aan de Dienst luchtvaart. Daar waren speciale diensten voor in het leven geroepen. De mensen gingen dan naar die vluchten toe en de wapens werden netjes in een koffertje gepakt en in de kluis gelegd. De volgende ochtend – wij wisten hoe laat de vliegtuigen weer weg gingen – werden de wapens dan weer afgeleverd aan de betrokken persoon.

De heer **Van den Doel**: Dat gold dus niet voor El Al, begrijp ik.

De heer **Maurer**: Nee, dat gold niet voor El Al, want een aantal mensen van El Al hadden een wapenvergunning en die was zodanig dat ze een wapen mochten meenemen naar hun woonplaats.

De heer **Van den Doel**: Tot slot nog enige vragen over wapentransporten. Schiphol vormt een belangrijke draaischijf tussen Europa en andere werelddelen. Kunt u iets zeggen over uw ervaringen in de 22 jaar met wapentransporten via Schiphol, de controle daarop en het enigszins ontduiken van de regels? In het voorgesprek hebt u gezegd dat vaak onder de noemer van sporting goods of spare parts wapens werden vervoerd. Kunt u zeggen wat u in de jaren dat u op Schiphol heeft gewerkt, op dat punt heeft meegeemaakt en hoe de controle was?

De heer **Maurer**: Ten aanzien van de doorvoer van wapens was het op Schiphol zo geregeld dat, als je die wapens per vliegtuig aanvoerde en ook weer per vliegtuig uitvoerde, maar één ding nodig was: een melding bij de commandant van de Dienst luchtvaart. Wij hebben in de loop van de jaren zeventig en tachtig veel van die meldingen gekregen van de KLM. Die meldde dat netjes en wij controleerden het wel eens, maar dat was altijd goed. Wij hebben daar nooit grote missers gevonden, anders dan wel eens een verkeerd ingevuld formulier. Er stond dan bijvoorbeeld als land van herkomst Texas, wat natuurlijk moest zijn Verenigde Staten. Wij zeiden dan: verander dat gewoon even. Daar hebben wij geen drukte over gemaakt. In 99% van de gevallen ging het goed. Bij een aantal carriers – dat waren niet de echte lijndiensten – ging het soms anders. In het voorgesprek heb ik als voorbeeld PomAir genoemd. Dat leverde een enorme hoeveelheid wapens aan als sporting goods en dat bleken geen sporting goods te zijn, maar wapens die bestemd waren voor een land in Europa waar ze niet naar toe zouden moeten. Daarin hebben wij dan ook opgetreden. Die wapens zijn samen met de douane in beslag genomen en afgevoerd van Schiphol, terwijl ook verbaal is opgemaakt. Dat is een hele zaak geworden. Hoe het uiteindelijk met de verdachte is afgelopen, weet ik nu

niet meer, maar dat is in ieder geval niet onder een of andere dekmantel verdwenen, integendeel. Je kwam ook wel bij kleinere wapenzendingen tegen, dat ze sporting goods werden genoemd. Het was een toevalstreffer als je dat trof.

Ik moet erbij aantekenen dat de controle op vrachtzendingen, zeker als het zou gaan om sporting goods, een zaak van de douane op Schiphol is. Wij waren dus niet dagelijks bezig met de controle van vracht.

De heer **Van den Doel**: Maar u had goede werkafspraken met de douane?

De heer **Maurer**: Als de douane wapens vond, werd er zeker bij ons aangeklopt en werd verbaal opgemaakt en de officier van justitie ingeschakeld.

De heer **Van den Doel**: In het voorgesprek hebt u ook gezegd dat u het formeel moest checken en dat u dat ook wel eens hebt gedaan, maar dat dan de reactie altijd was: Mijnheer, waar zeurt u over, ik voer het aan per vliegtuig en voer het ook weer netjes uit per vliegtuig.

De heer **Maurer**: Ja, daar kwam je dan controleren en dat vond men vervelend. Je vond ook niets en het was een vertraging waar men niet op zat te wachten. Wij gingen alle aanmeldingen na op de vraag of er aanleiding was voor controle. Die controle werd steekproefsgewijs gedaan, want de hoeveelheid goederen die werden aangemeld, was zeer groot, dus het was niet mogelijk om alles te controleren. In al die jaren hebben wij wel eens iets gevonden dat mis was, maar niet zodanig dat wij zouden moeten zeggen dat er een grote smokkel van wapens gaande was.

De heer **Van den Doel**: U zei zelf dat de KLM alles keurig netjes aanmeldde.

De heer **Maurer**: Dat was ook de grootste transporteur van goederen, als home carrier. Daar hadden wij directe afspraken mee. Er waren ook wat wildere maatschappijen die één of twee keer kwamen, zeker in de vrachtsector, en die werden ook wel gecontroleerd.

De heer **Van den Doel**: Het gaat natuurlijk om de maatschappijen die het niet aanmeldden.

De heer **Maurer**: Daar werd op gecontroleerd, maar dat was niet ons eerste doel. Ons eerste doel waren de anti-terreurmaatregelen, vooral in die tijd. Er werd dus wel gecontroleerd, maar bescheiden.

De heer **Van den Doel**: "Bescheiden" mag ik dan uitleggen als: met een lage prioriteit?

De heer **Maurer**: Het had inderdaad geen opperste prioriteit, ook omdat er nooit wat werd gevonden, afgezien dan van PomAir.

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog een enkele vraag, mijnheer Maurer, voordat ik tot een samenvatting kom. Toen u 's avonds op 4 oktober 1992 op Schiphol kwam, hoe lang was u toen niet op Schiphol geweest?

De heer **Maurer**: Een dag of tien, daaromtrent. Op 17 september is kolonel Pinckaers door de plaatsvervangend algemeen inspecteur aan de dienst voorgedragen als waarnemer en daarna zal ik zijn opgehouden met mij te bemoeien met het reilen en zeilen van de Dienst luchtvaart.

De **voorzitter**: U was dus een dag of tien weg en bent toen weer op Schiphol geweest.

De heer **Maurer**: Als ik het uit mijn hoofd zeg, werd op 21 oktober het nieuwe hoofd uniformdienst benoemd. Toen ben ik ook weer begonnen.

De **voorzitter**: Ik probeer duidelijk te krijgen, hoe het precies zat met uw tijdelijk buiten dienst zijn. Corrigeert u mij maar als ik het niet goed zeg. Er zijn volgens mij twee mogelijkheden waardoor iemand tijdelijk buiten dienst kan worden gezet. De ene mogelijkheid is een ambtelijk bevel op grond van het ARAR en dan wordt de formele verantwoordelijkheid ook bij u weggehaald. De andere mogelijkheid is een dienstinstructie en dan is het een opdracht. Wat was op u van toepassing?

De heer **Maurer**: De opdracht.

De **voorzitter**: Het was een dienstinstructie en dus een opdracht.

De heer **Maurer**: Ja, om mij opzij te houden, om "even weg te wezen".

De **voorzitter**: Was u dat heel duidelijk...

De heer **Maurer**: Ja, dat was mij heel duidelijk verteld. Ik weet ook nog waar en op welke stoel ik toen zat.

De **voorzitter**: Tja, die stoel...

De heer **Maurer**: Ik wil daarmee aangeven dat ik heel duidelijk weet dat het is gebeurd.

De **voorzitter**: Voor ons is belangrijk wie verantwoordelijkheid droeg op de avond van 4 oktober en waarom er een wisseling in functies was geweest. Bij u ging het dus om een dienstinstructie, om een opdracht om u tijdelijk terug te trekken.

De heer **Maurer**: Ja, zo heb ik dat ervaren.

De **voorzitter**: Ik kom aan een samenvatting, mijnheer Maurer, en hoor graag uw bevestiging. Op 4 oktober 1992 was u commandant Dienst luchtvaart rijkspolitie, maar niet formeel in functie.

De heer **Maurer**: Correct.

De **voorzitter**: Na 17 september 1992 heeft commandant Pinckaers de verantwoordelijkheid overgenomen voor de luchtongevallen onder de Dienst luchtvaart.

De heer **Maurer**: Correct. Hij zou zich ook bemoeien met de overdracht en met de rust onder het andere personeel.

De **voorzitter**: Nee, u hoeft verder geen toelichting te geven. U heeft zich verder volstrekt niet bemoeid met de situatie, een contact met Bloemen weet u niet meer, u bent niet in Amsterdam op de rampplek geweest en ook niet in hangar acht.

De heer **Maurer**: Correct.

De **voorzitter**: Ten tijde van de ramp was u tijdelijk functioneel buiten dienst.

De heer **Maurer**: Correct.

De **voorzitter**: U weet niet 100% zeker of u op Schiphol bent geweest,

maar u bent niet door de dienst opgeroepen.

De heer **Maurer**: Dat weet ik niet. Ik heb nooit iemand van de dienst aan de telefoon gehad die zei: Kom naar Schiphol. Ik heb het gehoord van mijn dochter, dus ik kan niet zeggen of hetgeen u nu zegt, correct is.

De **voorzitter**: Vanwege de overgang van de Dienst luchtvaart rijkspolitie naar de marechaussee was er een enorme spanning onder het personeel van de dienst.

De heer **Maurer**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U was rond 22 uur op Schiphol en u bent na 24 uur, toen het weer rustig was, weer naar huis gegaan.

De heer **Maurer**: Zoals ik het heb gezegd, bedoel ik het ook.

De **voorzitter**: U hebt op de avond van de ramp geen contact gehad met mensen van de dienst.

De heer **Maurer**: Niet formeel, niet over de ramp. Ik heb natuurlijk niet de hele avond stilgezeten en mijn mond dichtgehouden.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij voorstellen. Indien de minister van Justitie op die avond had gebeld voor inlichtingen, kon hij het beste terecht bij de heer Bloemen of de heer Pinckaers.

De heer **Maurer**: Ja, dat denk ik.

De **voorzitter**: Is het correct dat u sinds 1970 opgevoed bent met het idee "El Al is maximaal bedreigd en een speciale behandeling is gerechtvaardigd, in verband met aanslagen"?

De heer **Maurer**: Ja.

De **voorzitter**: Het is El Al toegestaan om wapens te dragen.

De heer **Maurer**: Ja, dat is formeel toegestaan, voor een aantal vaste functionarissen van El Al.

De **voorzitter**: Toestemming voor het dragen van wapens was voor de dienst helder. Het was geen onderonsje, maar voor iedereen duidelijk.

De heer **Maurer**: Ja, dat was voor iedereen duidelijk.

De **voorzitter**: Sky marshalls droegen netjes hun wapens af aan de marechaussee. Alleen sommige mensen van El Al mochten de wapens mee naar huis nemen.

De heer **Maurer**: Ja, de mensen met een vergunning.

De **voorzitter**: Militaire transporten werden altijd keurig gemeld. Daar zijn nooit problemen mee geweest. In een enkel geval ging het om sporting goods.

De heer **Maurer**: Ja, correct.

De **voorzitter**: De controle op doorvoer van wapens had een lage prioriteit.

De heer **Maurer**: Had in de jaren zeventig zeker een lage prioriteit. Het is later beter geworden. In 1994 – toen waren wij al bij de Koninklijke marechaussee – hebben wij nog eens heel veel gecontroleerd, overigens zonder grote afwijkingen te vinden.

De **voorzitter**: Hiermee is een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Maurer uit te geleiden.

Sluiting 10.25 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 58

Vrijdag 19 februari 1999



De heer R.J. Putters

R.J. Putters
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 19 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 19 februari 1999

Aanvang 10.45 uur

Verhoord wordt de heer R.J. Putters

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer R.J. Putters, geboren op 2 december 1965 te Westzaan. Mijnheer Putters, ik verzoek u, te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Putters**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Putters, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Putters, is het correct dat u beleidsmedewerker bent bij de afdeling Vliegcramp van de Directie Luchtvaartinspectie van de RLD?

De heer **Putters**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Als het goed is, hebt u veel kennis van het vrachtdossier en de verschillende acties die de RLD met betrekking tot dit dossier heeft ondernomen. Is dat correct?

De heer **Putters**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie zeggen vanaf welk moment u betrokken bent geraakt bij dit vrachtdossier?

De heer **Putters**: Het eerste moment waarop ik betrokken ben geraakt bij dit vracht- of ladingdossier, was op 17 september 1993, bijna een jaar na het ongeval.

De **voorzitter**: U zegt terecht dat dat bijna een jaar na het ongeval was. Waarom niet gelijk vanaf 1992?

De heer **Putters**: Ik ben in november 1992 in dienst getreden bij de Rijksluchtvaartdienst. Er is toen eerst een periode geweest waarin ik mij moest inwerken en cursussen moest volgen. Vanaf het moment dat ik in dienst trad tot 17 september is er eigenlijk nooit gepraat over de lading van het El Al-toestel.

De **voorzitter**: Nooit gepraat?

De heer **Putters**: Althans met mij.

De **voorzitter**: Hebt u het dossier van iemand overgenomen of was er niets?

De heer **Putters**: Nee. Op 17 september 1993 werden Kamervragen gesteld over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord van het toestel.

De **voorzitter**: Daar zullen andere commissieleden straks op terugkomen. Mijn vraag is: hoe kan het dat het geduurd heeft tot september 1993? Lag het niet meer in de rede dat ook uw dienst hier eerder bij betrokken was geweest?

De heer **Putters**: Er was geen enkele aanleiding om in die periode nader naar de lading of de gevaarlijke stoffen te kijken. De oorzaak van het ongeval was een aantal dagen na het ongeval duidelijk komen vast te staan: het ongeval had te maken met de motoren en de bevestiging van de motoren. Het afvallen van de motoren had eigenlijk geen enkele relatie met de lading aan boord.

De **voorzitter**: Ik zal straks terugkomen op die laatste opmerking. Wij moeten ook lessen voor de toekomst leren. Wilt u met het voorgaande zeggen dat het ook een volgende keer niet onredelijk zou zijn als uw dienst weer een jaar later zou worden ingeschakeld?

De heer **Putters**: Er is sprake van voortschrijdend inzicht, niet alleen nationaal gezien, maar ook internationaal gezien.

De **voorzitter**: Wat betekent dat concreet voor uw werkzaamheden?

De heer **Putters**: Dat betekent dat de relatie tussen de lading en de oorzaak van het ongeval een belangrijk gegeven is en dat je daar als ongevalsteam iets mee moet doen. Dat geldt niet alleen in Nederland; ik heb begrepen dat die gedachte ook in het buitenland bestaat. Ik heb daarover gesproken met de FAA in Amerika en de Amerikaanse autoriteiten.

De **voorzitter**: Vult u het voor uw eigen situatie nou eens concreet in. Laten we alsjeblieft hopen dat zoiets nooit meer gebeurt, maar als zich onverhoopt weer een dergelijk ongeval in Nederland voordoet, vanaf welk moment wilt u daar dan – gelet

op uw huidige ervaring – bij betrokken worden?

De heer **Putters**: De vraag is of ik of überhaupt de Rijksluchtvaartdienst erbij betrokken moet worden. We weten allemaal dat de Transportongevallenraad het onderzoek doet naar de oorzaak van het ongeval; die organisatie draagt de verantwoordelijkheid om dat te doen.

De **voorzitter**: Ja, maar u bent niet betrokken geweest bij het onderzoek naar de oorzaak van de ramp; u kijkt immers specifiek naar de lading.

De heer **Putters**: Precies.

De **voorzitter**: En u zegt dat er eerst nog maar bewezen moet worden of er aanleiding is om wel of niet deskundigheid over de lading in te roepen; als dat niet zo is, kan zich dus dezelfde situatie voordoen als bij deze ramp, zodat de deskundigheid over de lading weer een jaar later wordt binnengehaald.

De heer **Putters**: Nee. Ik ben van mening dat de Transportongevallenraad – of in ieder geval de commissie die onderzoek doet naar de oorzaak van het ongeval – niet mag uitsluiten dat er een relatie is tussen de oorzaak van het ongeval en de lading. Met dat gegeven moet die commissie dan op een gegeven moment iets doen. Dat betekent dat je dan inderdaad in de lading zou moeten kijken en dat je zou moeten bekijken of er een relatie met de oorzaak is.

De **voorzitter**: Ik loop even vooruit: op 1 april 1999 treedt de Transportongevallenraad in werking en – nogmaals: laten we het niet hopen – op 2 april doet zich weer een dergelijk ongeval voor. Op welk moment wordt u daar dan op basis van die nieuwe Transportongevallenraad en vanuit de deskundigheid die u in dit dossier hebt opgebouwd, bij betrokken?

De heer **Putters**: Dat zou al dezelfde avond of dezelfde dag – dus: op hetzelfde moment – kunnen gebeuren.

De **voorzitter**: Dat zou kunnen, maar het kan ook weer een jaar duren.

De heer **Putters**: Ik denk niet dat dat voor de hand ligt. Er zijn enkele incidenten geweest.

De **voorzitter**: Ligt het vast?

De heer **Putters**: Ik weet niet of de Transportongevallenraad, die het onderzoek doet, een procedure heeft waarin staat wie er benaderd kan worden om onderzoek naar de lading te doen. Dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Zou het, met de ervaring die wij nu hebben, niet in de rede liggen dat dat in de nieuwe Transportongevallenraad wettelijk goed geregeld is?

De heer **Putters**: Ik ben het met u eens dat dat goed geregeld moet worden. Ik denk dat wij ook heel erg goed moeten kijken naar de ervaring die in het buitenland bestaat. Ik heb u al verteld dat de FAA in Amerika behoorlijk wat ervaring heeft met het bij vliegtuigongevallen verrichten van onderzoek naar de lading. Daarbij gaat het eigenlijk niet alleen om de lading, maar ook om de bagage en bijvoorbeeld ook om de luchtpost. De Amerikanen zijn bezig om daar procedures voor op te stellen en ik heb de Amerikaanse autoriteiten gevraagd of wij, als die procedures klaar zijn, daar kennis van mogen nemen; zij hebben toegezegd dat dat kan. Met die procedures zouden wij bijvoorbeeld in Nederland, maar natuurlijk ook in andere landen in de wereld en in Europa ons voordeel kunnen doen.

De **voorzitter**: Ik vind dat een beetje reactief: "Wij zullen daar kennis van nemen". Waarom neemt Nederland, met onze ervaring, niet het initiatief om daar heel actief bij betrokken te raken? Wij zijn, als het om dit soort zaken gaat, internationaal toch net zo belangrijk als de autoriteiten in Amerika?

De heer **Putters**: Dat ben ik met u eens en ik moet eerlijk zeggen dat wij hier ook zelf heel diep over nadenken en dat wij bekijken op welke manier je dit zou moeten doen. De commissie-Hoekstra heeft daar een aantal voorstellen voor gedaan en heeft gezegd dat daar aandacht voor moet komen. Ik heb het initiatief genomen om daar met de Amerikanen overleg over te voeren. Zeker in de internationale wereld van de luchtvaart moet je dat afstemmen met de andere autoriteiten. We denken zelf zeker na over hoe dit zou moeten. Ik moet eerlijk gezegd nog even aangeven dat er vorig jaar een

incident is geweest met Evergreen International; waarschijnlijk kunt u zich dat herinneren. Direct nadat dat toestel op de baan van Schiphol kwam, is een onderzoek naar de lading ingesteld. Daaruit blijkt dat er sprake is van voortschrijdend inzicht en dat de lading duidelijk meegenomen wordt in het onderzoek naar de oorzaak van zo'n incident. Een ander voorbeeld is het El Al-toestel dat door het neuswiel ging; ook daarbij is heel duidelijk ingezoomd op de vraag of de lading een oorzaak van het incident zou kunnen zijn.

De **voorzitter**: In dat geval lagen alle papieren inderdaad binnen anderhalf uur op tafel. Voor u is het dus een automatisme; het moet alleen even formeel geregeld worden.

De heer **Putters**: Ja. Dat moet onderwerp van gesprek worden, ook met de Transportongevallenraad.

De **voorzitter**: We wachten even af wat de Amerikanen doen en dan volgen we.

De heer **Putters**: Niet helemaal, want er is al iets gebeurd. Ik heb zojuist verwezen naar die twee incidenten, waarna direct actie is ondernomen. Ik denk echter dat we heel duidelijk kennis moeten nemen van en lering moeten trekken uit de kennis die de Amerikanen op dit punt hebben; zij hebben in de afgelopen jaren een aantal behoorlijke vliegtuigongevallen gehad; één ongeval, namelijk het Valuejet-ongeval in Florida, was te wijten aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik stel mij zo voor dat de kennis die de Amerikanen op dat gebied hebben, ook aan de orde zal komen in het Dangerous Goods Panel van de ICAO, de internationale burgerluchtvaartorganisatie.

De **voorzitter**: En wij dragen onze kennis niet aan hen over?

De heer **Putters**: Absoluut. Dat is heel belangrijk. Ik heb een aantal weken geleden met de Engelse autoriteiten gesproken over de situatie met betrekking tot het ongeval in de Bijlmermeer. Daarbij heb ik een aantal uren gepraat over de NOTOC: hoe komt de NOTOC terecht bij de hulpdiensten en de brandweer? Wat is de rol van de verkeersleiding? Zou je de NOTOC misschien moeten aanpassen en wat

is de rol van de vlieger? Ik heb de Engelsen daarmee geconfronteerd en zij zeiden: het lijkt ons heel erg verstandig dat jullie een information paper maken voor het Dangerous Goods Panel van de ICAO en daarbij ook aangeven wat jullie ervaringen zijn geweest met de hele nasleep van de ramp.

De **voorzitter**: Ik ga terug naar september 1993, toen u betrokken werd bij dit vrachtdossier. Welke opdracht kreeg u?

De heer **Putters**: In september 1993 werd ik benaderd door de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel. Hij vroeg mij om een overzicht te geven van de gevaarlijke stoffen die aan boord van het toestel vervoerd werden.

De **voorzitter**: Was dat een mondeling verzoek?

De heer **Putters**: Dat was een mondeling verzoek.

De **voorzitter**: Werd dat niet schriftelijk bevestigd?

De heer **Putters**: Dat is niet schriftelijk bevestigd.

De **voorzitter**: Is dat gebruikelijk?

De heer **Putters**: Dat is gebruikelijk. Waarom is dat gebruikelijk? De Kamervragen kwamen op 17 september binnen. De procedure is om Kamervragen binnen 24 uur te beantwoorden en daarom is er eigenlijk geen gelegenheid om opdrachten ook nog op papier te zetten. Er wordt gewoon getelefoneerd binnen de organisatie en er wordt gevraagd of de deskundigheid ter beschikking kan komen.

De **voorzitter**: Ik ben blij met het feit dat u uitspreekt dat Kamervragen binnen 24 uur moeten worden beantwoord. Mijn excuses voor dit intermezzo. Hoe bent u vervolgens te werk gegaan?

De heer **Putters**: Ik heb mij gericht tot het Bureau vooronderzoek ongevallen en incidenten, tot de heer Erhart. De heer Erhart had de papieren die betrekking hadden op de lading; die papieren lagen in de kluis, werden eruit gehaald en door mij meegenomen naar het bureau Vliegtechnische Zaken. Vervolgens

heb ik contact opgenomen met de heer Van der Maat. De heer Van der Maat was, zoals u weet, eerder betrokken bij de ladingdocumenten en het onderzoek naar de gevaarlijke stoffen aan boord. Eigenlijk zijn wij alle documenten die wij van het BVOI gekregen hadden, gaan doorlopen. Het belangrijke document daarbij was de Special load notification to the captain voor het traject New York-Tel Aviv en voor het traject Amsterdam-Tel Aviv; dat waren de pagina's 2 tot en met 5 en de pagina 1 tot en met 1.

De **voorzitter**: Met betrekking tot de inhoudelijke kant van dit onderzoek geef ik het woord aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Putters, ik kom eerst terug op die 24 uur, want die opmerking intrigeert mij buitengewoon. Kamerleden gaan er immers altijd van uit dat Kamervragen volgens het reglement binnen 3 weken moeten worden beantwoord; er is ook nog een mogelijkheid tot verlenging van die termijn. Betekent die 24 uur dat u de antwoorden binnen uw dienst binnen 24 uur aan een ander moet doorgeven?

De heer **Putters**: Dat klopt. Wat u zegt, is overigens wel gevaarlijk, want als wij er drie weken over mogen doen, zouden wij dat natuurlijk kunnen meenemen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De reglementen zijn gelukkig openbaar. U hebt dus 24 uur de tijd; vindt u dat dat de zorgvuldigheid schaadt?

De heer **Putters**: De opdracht die de heer Wolleswinkel mij gaf – een overzicht geven van de gevaarlijke stoffen aan boord – en dus het antwoord op de vraag kon binnen die beperkte termijn gerealiseerd worden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook dat intrigeert mij buitengewoon, want in september 1993 hebben de heer Van Gijzel en mevrouw Van Rooy die vragen gesteld en ook in de gemeenteraad van Amsterdam werden vragen gesteld. Bent u ook bij de beantwoording van die vragen betrokken geweest?

De heer **Putters**: Vanuit de gemeente Amsterdam – volgens mij was het de heer Vehmeyer – is inderdaad de

vraag gesteld wat het beleid en de regelgeving met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Daar hadden wij kennis van en in die hoedanigheid hebben wij daar ook een antwoord op gegeven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het antwoord dat aan de gemeenteraad van Amsterdam is gegeven, is dus ook via uw loket gegaan.

De heer **Putters**: Niet helemaal. Wij hebben niet al die vragen beantwoord; het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om dat te doen, maar ons is wel heel duidelijk gevraagd hoe die regelgeving in elkaar zit, hoe het beleid is georganiseerd en hoe het toezicht is georganiseerd. In die periode was er best wel een behoorlijke panieksituatie. Ik had in die periode eigenlijk het idee dat niemand zich realiseerde dat er überhaupt gevaarlijke stoffen door de lucht vervoerd werden; dat is een beetje mijn persoonlijke ervaring geweest. Vanuit die invalshoek werden vragen gesteld: hoe is het met de regelgeving, hoe is het met het beleid, is de regelgeving wel streng genoeg en lopen wij nationaal uit de pas ten opzichte van de ons omringende landen? Die vragen zijn aan de gemeente beantwoord.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De Kamervragen van Van Gijzel en Van Rooy gingen met name over de gevaarlijke stoffen aan boord en over de aard van die gevaarlijke stoffen. Die vragen hebt u beantwoord. Kon u uit voldoende documentatie putten om daar voldoende antwoord op te geven?

De heer **Putters**: Ja. Ik ben stellig van mening dat dat het geval is. Ik heb al aangegeven dat wij ons met name richtten op de Special load notification to the captain.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar later bleek dat een exemplaar dat u daarvoor gebruikt had, niet ondertekend was. Toen de Kamer uiteindelijk vroeg om de papieren te mogen zien, kwam dat naar voren. Is dat op dat moment niet opgevallen?

De heer **Putters**: Dat klopt: de NOTOC's waren niet ondertekend. De NOTOC's waren eigenlijk computer print-outs zonder handtekening erop, maar volgens de wettelijke voorschriften, de voorschriften inzake de

internationale burgerluchtvaart, heeft de captain – althans in die tijd, in 1992 – niet de verplichting om die papieren te ondertekenen. Die verplichting is er niet, maar binnen de IATA, de vereniging van luchtvaartmaatschappijen, hebben de luchtvaartmaatschappijen onderling afgesproken om dat wel te doen. Het was echter geen wettelijke verplichting.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vond u dat er binnen de RLD sprake was van voldoende zorgvuldigheid als er, hoewel een formulier niet ondertekend is, toch van uit wordt gegaan dat dat alles is?

De heer **Putters**: Ook op de 43 items op de NOTOC en op de 5 of 6 items op de andere NOTOC staan airway bill-nummers.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En die hebt u gecontroleerd?

De heer **Putters**: Die hebben we inderdaad gecheckt en afgecheckt met de cargo-manifesten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat hebt u allemaal binnen die 24 uur gedaan?

De heer **Putters**: Dat is allemaal binnen 24 uur gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Met de heer Van der Maat.

De heer **Putters**: Ja, met de heer Van der Maat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is flink doorwerken, denk ik.

De heer **Putters**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De Kamer kreeg vervolgens de antwoorden. Bent u van mening dat die antwoorden zodanig waren dat men zich goed realiseerde welke gevaarlijke stoffen zich in het toestel hadden bevonden? Ik vraag dat, omdat later – toen de Kamer verbaasd was over bepaalde stoffen – met name werd gezegd dat de Kamer daarvan op de hoogte was en had kunnen weten wat erin zat, omdat zij beschikte over de informatie uit de cargo-manifesten en de NOTOC's; een Kamerlid is echter natuurlijk niet per definitie een chemicus, ook al zijn er natuurlijk wel een paar. Hebt u

aanleiding gevonden om nadere informatie te geven, zodat men voldoende op de hoogte was en goed geïnformeerd was?

De heer **Putters**: In die antwoorden is heel duidelijk uitgelegd wat gevaarlijke stoffen zijn: welke stoffen vallen onder de definitie van de internationale burgerluchtvaart? Ik wil het hier best herhalen, want ik heb het idee dat dit de afgelopen dagen niet helemaal goed uit de verf gekomen is. De definitie van gevaarlijke stoffen in het luchtvervoer is: stoffen of voorwerpen die een risico zouden kunnen vormen voor de gezondheid van de inzittenden aan boord van het toestel, stoffen die een risico zouden kunnen vormen voor de vliegveiligheid of de veilige vluchtuitvoering of stoffen die een risico zouden kunnen vormen voor de bagage, de persoonlijke eigendommen of de andere vracht aan boord. Dat is de definitie van gevaarlijke stoffen. Daar vallen in het luchtvervoer heel veel stoffen onder. Een vliegtuig heeft immers een afgesloten cabine en is een afgesloten geheel; als er iets misgaat, kun je het toestel dus niet even aan de kant zetten en moet er direct in de lucht, tijdens het vliegen, actie kunnen worden ondernomen. Dat betekent dat heel veel stoffen waarvan wij ons hier op de grond op het eerste gezicht afvragen of dat gevaarlijke stoffen zijn, in het luchtvervoer gevaarlijke stoffen zijn. Ik zal een aantal voorbeelden geven. Strohrum met 80% alcohol is een gevaarlijke stof; een duiklamp die een enorme hitte produceert, is een gevaarlijke stof; parfums en cosmetica, maar ook explosieven, giftige stoffen en radioactieve stoffen vallen onder de definitie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben dat duidelijk uitgelegd gekregen. Er kan niet meer helderheid zijn dan het schema dat achter u hangt. Voor de Kamerleden was het niet helder. Op een gegeven moment ontstond er een geweldige fuzz, toen het DMMP bekend werd. Toen werd gezegd: u had het kunnen weten. Hadden zij het kunnen weten?

De heer **Putters**: Het DMMP stond niet als zodanig, qua technische naam, op de special load notification to captain. Het was ingedeeld onder flammable liquids, een brandbare vloeistof van verpakkingsgroep 3.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wist u het?

De heer **Putters**: Ik moet u eerlijk zeggen dat ik mij niet helemaal gerealiseerd heb dat het aan boord gezeten heeft. De vraag is of dat echt belangrijk is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat weet ik ook niet. Voor de Kamerleden was het een verrassing. Zij vonden dat zij niet zodanig geïnformeerd waren, dat ze konden weten wat het was. Bent u voldoende zorgvuldig geweest in uw beantwoording?

De heer **Putters**: Ik meen van wel. De vraag die wij ons stelden was niet: wat kun je met die gevaarlijke stoffen doen? Wat kun je ervan maken? Waarvoor zouden die gevaarlijke stoffen een grondstof kunnen zijn? Dat was helemaal niet de vraag.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was de vraagstelling ook niet gericht – het vliegtuig kwam naar beneden, alles uit elkaar gespat, grotendeels verbrand – op de volksgezondheid? Waren de Kamervragen daarop niet gericht?

De heer **Putters**: Het was niet mijn opdracht. Mijn opdracht was sec: geef aan welke gevaarlijke stoffen aan boord waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De vraag of relaties werden gelegd met de volksgezondheid of de ramp lag niet bij u.

De heer **Putters**: Klopt. Op een gegeven moment heeft de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd aan de gemeente Amsterdam: wat zijn de effecten op de gezondheid? Dat is daarna aan de Kamer gestuurd. De burgemeester van Amsterdam heeft daarop geantwoord en heeft daarover een brief geschreven gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De effecten voor de volksgezondheid waren geen verantwoordelijkheid van de RLD.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Soms traden er toch fouten op in de antwoorden, met name als het ging over de controle door de ECD vooraf. Later werd het rechtgezet in een brief aan de minister; het was niet het geval geweest. Zijn die foute antwoorden ook via uw dienst gekomen?

De heer **Putters**: Ik heb daarbij nooit betrokkenheid gehad. Dat is een moment geweest tussen 1993 en 1996.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb de indruk gekregen dat u bijna specifiek was vrijgemaakt voor dit dossier en voor de informatie daarover. Betekent dit dat u tussen 1993 en 1996 niet betrokken bent geweest bij dit dossier?

De heer **Putters**: Dat is correct.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er nooit een moment geweest, waarop binnen de RLD werd gezegd: wij moeten er alles, maar dan ook alles aan doen om de complete informatie over de complete lading naar boven te krijgen? Ik maak met u die sprong naar 1996.

De heer **Putters**: In 1996 werd ik voor de tweede keer betrokken bij de lading van het toestel. De heer Van Gijzel is in januari/februari twee keer in Hoofddorp geweest. Daarbij ben ik zelf niet betrokken geweest. Ik wist ook helemaal niet dat de heer Van Gijzel daar geweest was. In mei 1996 werd ik benaderd door de heer Erhart die om ondersteuning vroeg inzake het onderzoek naar de vracht en het verzamelen van vrachtdocumenten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er toen naar uw mening werkelijk in alle hoeken en gaten gezocht naar al die vrachtdocumenten?

De heer **Putters**: Er is toen een traject opgestart op zeer hoog diplomatiek niveau. Het is via het ministerie van Buitenlandse Zaken gelopen. Er is gevraagd om contact op te nemen met de Nederlandse ambassadeur in Israël en er bij de Israëlische autoriteiten op aan te dringen om documenten beschikbaar te maken. Dat is een traject op een zeer hoog diplomatiek niveau. Er is ook behoorlijk wat druk uitgeoefend. De heer Weck heeft op een gegeven moment een aantal keren gebeld met de heer Sharon, de voormalige directeur van de Israëlische luchtvaartdienst, de voorganger van de heer Yarkoni. Sinds die tijd zijn er een heleboel codes binnen gekomen van de Nederlandse ambassade in Israël via het ministerie van Buitenlandse Zaken naar ons toe waaruit duidelijk bleek dat er voortgang was, dat er in

Israël werd gewerkt om documenten beschikbaar te maken.

De heer **Oudkerk**: Ik wil wat doorstoeien met u over wat u zo-even aan de voorzitter heeft gezegd, namelijk dat er bij de RLD sprake was van voortschrijdend inzicht. Dat is een gemakkelijke term in abstractie, maar ik wil het concreet maken om te kijken of sprake is van voortschrijdend inzicht. Ik heb begrepen dat u in november 1992 in dienst bent gekomen.

De heer **Putters**: Correct.

De heer **Oudkerk**: U heeft waarschijnlijk later gehoord dat de ECD in oktober 1992 min of meer had laten zien, dat hij een redelijk goed oordeel zou kunnen geven over allerlei detailinformatie over die vlucht als hij daartoe toen de opdracht had gekregen. Het was toen naar aanleiding van een half verbrande house airway bill met military equipment. Er is toen om redenen die niet helemaal duidelijk zijn geen gebruik gemaakt van het aanbod van de ECD – ik heb het over oktober/november 1992 – om verder onderzoek te doen. Dat is u bekend neem ik aan uit de overleveringen?

De heer **Putters**: Ja, dat is mij bekend geworden in de loop der tijd.

De heer **Oudkerk**: U hebt gezegd: van 1993 tot 1996 ben ik niet betrokken geweest bij dit dossier. Nu gaat het om het voortschrijdend inzicht. In 1996 komt opnieuw de hele wirwar van ontbrekende ladingspapieren naar boven. U heeft in 1996 zelf een vraag voorgelegd aan de ECD. Klopt dat?

De heer **Putters**: Er zijn een aantal telefonische contacten geweest met de ECD in mei 1996.

De heer **Oudkerk**: Tussen u en mijnheer...?

De heer **Putters**: Voor zover ik mij dat kan herinneren is dat de heer Van der Lugt geweest. Het eerste telefonisch contact is geweest op woensdag 22 mei 1996. Het is een contact dat gelegd is door de heer Erhart. De heer Erhart heeft contact opgenomen met de heer Van der Lugt en gevraagd of de ECD iets zou kunnen betekenen bij het verzamelen van vrachtdocumenten.

De heer **Oudkerk**: Gisteren hebben wij de heer Van der Lugt hier gehad. Ik heb een document dat door hem is ondertekend. Het ging om twee vragen, meldt hij ons. Vraag 1: Is de ECD bereid om alsnog eventueel ontbrekende vrachtdocumenten op te vragen via US Customs? Vraag 2: Is de ECD bereid een verklaring af te geven ten bate van de Tweede Kamer waaruit blijkt, dat hetgeen op de vrachtbrieven staat vermeld, malversatie wel of niet uitsluit. Die vragen waren u bekend?

De heer **Putters**: Die zijn mij bekend.

De heer **Oudkerk**: Kunt u vertellen hoe het toen verder is gegaan na 22 mei 1996?

De heer **Putters**: De heer Erhart heeft het eerste contact gehad. Hij heeft mij op de hoogte gesteld van de resultaten van dat gesprek. Ik heb daarvoor een gespreksnotitie. Daags erna heb ik opnieuw contact opgenomen met de ECD. Ik heb toen gevraagd: wat kunnen jullie concreet voor ons betekenen? Ik moet eerlijk zeggen: ik wilde best zaken doen met de ECD, helemaal geen probleem. Ik heb de zaak aan de heer Van der Lugt voorgelegd. Een aantal trajecten zouden ingegaan kunnen worden. Het eerste traject was een formeel traject, waarbij er een keihard vermoeden zou zijn van strafbare feiten, van wederrechtelijk handelen. Dat was er niet. Er waren geen keiharde bewijzen. Dat traject middels een rechtshulpverzoek via de Amerikaanse of Israëlische autoriteiten kon niet doorgaan. Toen hebben wij het gehad over het informele traject. Bij de ECD heb ik toen aan de orde gesteld: wij bewandelen op dit moment al een traject op hoog diplomatiek niveau via het ministerie van Buitenlandse Zaken, de Nederlandse ambassade, de Israëlische autoriteiten naar El Al toe om documenten in handen te krijgen. Ho, zei de heer Van der Lugt, is dat zo? Dan lijkt het ons niet wenselijk dat wij een parallel traject gaan starten. Dat zou dat andere traject op hoog diplomatiek niveau kunnen verstoren. Het zou contra-productief kunnen werken. Ik heb mij ook hooglijk verbaasd gisteren toen ik kennis nam van de uitspraken van de heer Van der Lugt. Dat is niet correct. Dat klopt niet. Het is niet het hele verhaal. De ECD heeft heel duidelijk aangegeven: probeer het eerst via de luchtvaart-

maatschappij. Daar komt een ander punt bij. In die periode was de Kamer gebrand op de geparafeerde load notification to captain. Dat was een hot issue. Van Gijzel wilde dat papier hebben. Dat papier had ik nooit kunnen krijgen via de ECD. Daarvoor moest ik naar de luchtvaartmaatschappij toe. US Customs of een vrachtexpediteur beschikt niet over dat document. De luchtvaartmaatschappij is de partij die daarover beschikt. Je moet dan ook daarheen. Het was op dat moment heel vanzelfsprekend. Tevens werd de vraag eraan gekoppeld om langs diplomatieke weg ook andere airway bills naar ons toe te zenden. Het was heel duidelijk zo dat de ECD zei: o, jullie zijn al een traject gestart, dan lijkt het ons verstandig om op dit moment even pas op de plaats te maken en niet een tweede parallel traject in te gaan. Deze verklaring heb ik nu drie keer afgelegd: bij de commissie-Hoekstra is het aan de orde geweest, ik heb het in het voorverhoor duidelijk naar voren gebracht en nu weer. Dat is echt wat er toen gebeurd en besloten is.

De heer **Oudkerk**: Dan zijn wij daar lekker klaar mee. De heren Van der Lugt en Moes hebben onder ede verklaard dat de ECD zijn diensten aanbod en dat de ECD graag wilde helpen in het kader van voortschrijdend inzicht en het boven tafel krijgen van al die ladingpapieren. U zegt: nee, die vragen zijn wel gesteld, ik heb erover getelefoneerd, maar vanwege het feit, dat er op hoog diplomatiek niveau gesproken werd, zei de ECD: ho, ho, wij moeten geen parallel traject nastreven.

De heer **Putters**: Ik wil er nog iets aan toevoegen.

De heer **Oudkerk**: Wacht even. Het zijn twee niet onbelangrijke tegengestelde verklaringen. U zegt in feite: de ECD zei: wij stappen even terug totdat het hoge diplomatieke niveau iets heeft opgeleverd. Het heeft overigens nooit iets opgeleverd.

De heer **Putters**: Met dat laatste ben ik het niet helemaal eens: nooit iets opgeleverd heeft.

De heer **Oudkerk**: Ik kom daarover zo te spreken. Ik neem het graag terug als het niet waar blijkt te zijn. De heren Van der Lugt en Moes hebben duidelijk verklaard: wij

hebben twee vragen gekregen. Tegen de eerste vraag hebben wij onmiddellijk ja gezegd. Wij kunnen het kanaal via US Customs bewandelen. Men vond die tweede vraag wat linker. Toen zeiden zij: malversatie niet of wel uitsluiten, daarvoor willen wij graag een verzoek hebben van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma. Het verzoek diende gericht te worden aan de toenmalige minister van Economische Zaken, de heer Wijers. Ik heb van beide heren gisteren begrepen, dat het daarna stil is geworden tot medio 1998. Anders gezegd: de ECD heeft tot medio 1998 geen verzoeken aangaande de gestelde vragen ontvangen. Het is dus stil geworden. U zegt: dat komt omdat de ECD zelf zei: wij wachten het even af. De heren van de ECD zeggen: wij hebben onze diensten aangeboden, maar men wilde het niet.

De heer **Putters**: Het initiatief is gekomen vanuit de RLD, het bureau voor onderzoek van ongevallen en incidenten. Het contact naar de ECD toe is duidelijk gezocht door de heer Erhart en later door mijzelf. Wat is de ratio achter het feit, dat ik een telefoontje pleeg met de ECD om te vragen wat hij voor ons kan betekenen en dan vervolgens niets meer doen? Want als zij dan inderdaad aan ons gezegd hadden "Wij willen dat graag doen", dan hadden wij daar direct op ingegaan!

De heer **Oudkerk**: Dat is precies de vraag van de commissie. Wat is de ratio erachter? U wist inmiddels uit overlevering, dat de ECD redelijk snel kon zijn in het te voorschijn toveren van de nog ontbrekende lading. Dus lijkt het terecht dat u belt en vraagt: kunnen jullie ons ten dienste zijn? Vervolgens gebeurt het niet. Daar begrijp ik de ratio ook niet van. Daarom vraag ik het aan u.

De heer **Putters**: Daarvoor moet een reden zijn. De reden die er was is dat de ECD zei: het is voor ons ook heel erg moeilijk om achter de documenten te komen, richt je tot de luchtvaartmaatschappij.

De heer **Oudkerk**: Gisteren spraken de heren Van der Lugt en Moes over gemiste kansen. Zij zeiden dat zij het wel redelijk gemakkelijk boven tafel zouden kunnen krijgen. Ik begrijp het niet.

De heer **Putters**: In 1996 zitten wij vier jaar na het ongeval. Voor alle autoriteiten – de Amerikaanse en de Israëliëse – is het een gesloten boek. De oorzaak is achterhaald. Het onderzoek is afgesloten. Het is dan heel erg lastig om op dat moment de Israëli's en de Amerikanen daarmee weer te confronteren. Dat is een proces. Je moet dan gaan onderhandelen of die mensen achter de vordden gaan zitten om die documenten boven tafel te krijgen. De ECD meende: jullie hebben een heel hoog diplomatiek niveau ingezet. Jullie zijn naar de luchtvaartmaatschappij gegaan. Daar moeten wij even niet tussen gaan zitten. Wacht, totdat je documenten krijgt langs die weg. Dat staat mij helder voor het netvlies. Er staat zelfs nog op het netvlies, dat de ECD ook iets heeft gezegd in de trant van: wij zitten hier met een beperkte hoeveelheid capaciteit. De mensen moeten wij heel efficiënt inzetten. Dat is een ondertoon die ik duidelijk uit dat gesprek proefde.

De heer **Oudkerk**: Dit is uw lezing van het geheel. De lezing van de heren Van der Lugt en Moes is een andere.

De heer **Putters**: Ik wil nog één ding zeggen. In juli 1998...

De heer **Oudkerk**: Daar praten wij direct over.

De heer **Putters**: Ik zal het kort maken. In juli 1998 heb ik een mondeling verzoek gedaan aan de heer Moes om documenten via US Customs boven tafel te krijgen. Er zit een hele tijd tussen juli en nu. Zo lang duurt het dus. Het is te danken met alle oprechtheid aan uw commissie dat nu de papieren over de laatste 20 ton boven tafel komen. De druk moet kennelijk zo hoog zijn.

De heer **Oudkerk**: Daarover kunnen wij lang filosoferen. Ik keer terug naar 1996. U zegt: het dossier is gesloten. Verder: het is heel moeilijk om dat bij de Israëliëse en Amerikaanse autoriteiten weer te openen. Het dossier over de oorzaak van het ongeval is gesloten. Het dossier over allerlei gezondheidsklachten die onverklaarbaar zijn en mogelijk een relatie kunnen hebben met de lading is niet gesloten. Is het niet uw verantwoordelijkheid om te denken: hoe meer kanalen ik bewandel, hoe eerder wij een verklaring hebben? Je

kunt toch beter tien lijntjes uitzetten dan één lijn?

De heer **Putters**: Voor zover ik mij dat herinner, speelde de situatie met betrekking tot de volksgezondheid in mei 1996 nog niet echt. Het ging erom dat de heer Van Gijzel en de heer Plettenberg een bezoek aan het BVOI hadden gebracht en hadden geconstateerd dat bepaalde documenten ontbraken. Dat was de inzet; de inzet was: de zaak is kennelijk niet compleet.

De heer **Oudkerk**: De gezondheidsklachten speelden overigens al wel; daar was al in 1993 voor het eerst melding van gemaakt. Dat neem ik u echter niet kwalijk, want u was in die jaren niet bij dat dossier betrokken. Ik maak even een sprong naar 1998. In 1998 besloot u, zoals u zelf al hebt gezegd, om de ECD toch opnieuw te hulp te vragen. Waarom op dat moment wel? Wat was er vastgelopen?

De heer **Putters**: We hebben in juli 1998 overleg gehad met een aantal verschillende partijen. Een van die partijen was El Al. We hebben overleg gehad met een vertegenwoordiger van de vrachtafdeling van El Al uit Israël; daarbij waren ook advocaten en volgens mij ook iemand van de verzekeringsmaatschappij aanwezig, maar dat weet ik niet zeker.

De heer **Oudkerk**: Weet u nog wie dat van El Al was?

De heer **Putters**: De heer Levy.

De heer **Oudkerk**: Was dat de advocaat of de vertegenwoordiger van El Al?

De heer **Putters**: Dat was de vertegenwoordiger van de vrachtafdeling van El Al in Israël.

De heer **Oudkerk**: Was dat hier of in Israël?

De heer **Putters**: Dat was in Nederland, op ons kantoor in Hoofddorp. Er is een overleg geweest en El Al heeft daarbij aangegeven dat men niet verwachtte dat er nog documenten binnen zouden komen. Met die wetenschap ben ik naar mijn directie gestapt; ik heb daarover een overleg met mijn directie gehad en toen heb ik voorgesteld om nog één allerlaatste actie te ondernemen en om nog

één keer te inventariseren welke mogelijkheden er waren om toch aan informatie over die ontbrekende 20 ton – het ging immers ook toen al om 20 ton ontbrekende detailinformatie – te komen. Daar hebben we overleg over gevoerd en toen heeft mijn directie gezegd: oké, ga maar aan de slag, ga maar met een aantal partijen praten en ga maar kijken welke mogelijkheden er zijn om aan die ontbrekende detailinformatie te komen.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent dus dat wij feitelijk kunnen constateren dat het hoge diplomatieke niveau dat in 1996 met de door u genoemde werkgroep gestart is, helaas niet geleid heeft tot een volledig overzicht van de totale lading van het verongelukte vliegtuig. Dat moest je dus in juni 1998 constateren.

De heer **Putters**: Niet helemaal.

De heer **Oudkerk**: Nou, "niet helemaal"?

De heer **Putters**: Ik wil dat toelichten.

De heer **Oudkerk**: Heel graag, want om bij de feiten te blijven: in juni 1998 is de informatie over een groot deel van de lading compleet, maar van 20.000 kilo ontbreekt op detailniveau de informatie. Ik wil even precies vaststellen dat het hoge diplomatieke niveau er dus in ieder geval niet toe heeft geleid dat zowel ten aanzien van de cargo-manifesten als ten aanzien van de master airway bills en de house airway bills alle gegevens compleet waren. Er moest immers nog actie worden ondernomen, want anders zou u niet naar de ECD zijn gegaan.

De heer **Putters**: Er zit een heel groot stuk tussen mei 1996 en juni 1998; er zijn in die periode heel veel dingen gebeurd. Via dat hoge diplomatieke niveau is een heleboel informatie binnengekomen bij de Rijksluchtvaartdienst. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het document dat in augustus – ik meen op 28 augustus 1996 – naar de Tweede Kamer is gestuurd. Ik heb dat blauwe document hier bij mij.

De heer **Oudkerk**: Dat is bekend.

De heer **Putters**: Daarin zijn in ieder geval de ondertekende Special load notifications to the captain, zowel voor het traject New York-Tel Aviv als

voor het traject Amsterdam-Tel Aviv, opgenomen.

De heer **Oudkerk**: Die zijn vier jaar na dato boven tafel gehaald.

De heer **Putters**: Ja, dat was naar aanleiding van dat traject op hoog diplomatiek niveau, dat geresulteerd heeft in die geparafeerde NOTOC's, maar ook in het feit dat we beschikten over alle airway bill-nummers die op het cargo-manifest stonden en over alle vrachtbrieven daarvan. Ik ben het met u eens dat wij op dat moment nog niet de house airway bills hadden. Toen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer meegedeeld dat het justitiële onderzoek dat op dat moment naar aanleiding van de aanklacht van Plettenberg was aangevangen, misschien de basis zou leggen voor het toevoegen van de ontbrekende house airway bills. Toen is van onze kant weer even pas op de plaats gemaakt, want het heeft dan even geen zin om dat te doorkruisen; we hebben gewacht tot het justitiële onderzoek geëindigd was. Daaruit bleek dat er geen malversaties waren en dat er geen sprake was van wederrechtelijk handelen door El Al of andere partijen. Toen waren we opnieuw aan zet en op dat moment is het hoge diplomatieke niveau eigenlijk weer voortgezet. Er is toen opnieuw aan de Israëlische autoriteiten en ook aan El Al gevraagd om de ontbrekende documenten, zijnde die house airway bills, boven tafel te krijgen. Verder hadden wij in 1996 de hoop dat we niet alleen de master airway bills zouden krijgen, maar dat wij door middel van het traject van het hoge diplomatieke niveau ook de bij de master airway bill behorende consolidatiemanifesten in handen zouden krijgen. De bottleneck zit immers met name bij de consolidatiezendingen, want het is moeilijk om daarover detailinformatie te verkrijgen omdat de house airway bills daar nu eenmaal onder hangen. De consolidatiemanifesten geven in de meeste gevallen een opsomming van de goederen die ook op de house airway bills vermeld staan. Als je het consolidatiemanifest hebt, hoeft je de house airway bills eigenlijk niet meer te hebben, want dan weet je eigenlijk wat er in die lading gezeten heeft. Wij hadden de hoop dat wij dat via dat traject zouden krijgen. Dat is gedeeltelijk gelukt; we hebben een aantal consolidatiemanifesten

gekregen en die zitten ook in dat blauwe dossiertje, maar we hebben niet alle manifesten en ook geen house airway bills gekregen.

De heer **Oudkerk**: De reden waarom om alle documenten gevraagd werd, was inmiddels niet meer dat iedereen er zo verschrikkelijk in geïnteresseerd was om tot in ieder detail los te krijgen wat er precies in het vliegtuig had gezeten. Er was immers al vanaf 1994 een andere reden, namelijk dat mensen zeiden dat zij gezondheidsklachten hadden die mogelijk een relatie hadden met de lading van het vliegtuig. Ik hoorde u zojuist zeggen dat u even een pas op de plaats hebt gemaakt om het justitieel onderzoek af te wachten. De ECD maakte in 1996 even een pas op de plaats om de resultaten op het hoge diplomatieke niveau af te wachten. Soms heb ik het gevoel dat men een beetje op elkaar heeft gewacht, ook omdat u zojuist tegen de voorzitter heeft gezegd dat het, zoals vorige week of twee weken geleden gebleken is, ook binnen anderhalf uur kan. Daarom en vanwege dat voortschrijdend inzicht kom ik opnieuw bij de ECD terecht. U hebt in juni 1998 overleg gevoerd met de ECD over de te bewandelen stappen; dezelfde ECD had al in 1992 en 1996 zijn diensten aangeboden en in 1998 ging het om een aantal stappen die de ECD zou kunnen bewandelen. Een van die stappen was het ook gisteren al aan de orde gekomen zogenaamde verzekerings-traject: kijken of je via Lloyds in Londen en wellicht via andere verzekeringsmaatschappijen kunt ontdekken wat daar verzekerd was en wat er dus in het vliegtuig gezeten heeft. Om een eufemisme te gebruiken: de brief die u op een gegeven moment aan de heer Stalenhoef hebt geschreven, heeft mij verbaasd. Ik citeer die brief: "Hierbij stuur ik u de lijst van gemaakte afspraken tussen de RLD en de ECD ondertekend voor akkoord retour. Door de VenW-regiegroep enquête Bijlmermeer is besloten dat punt 3 van de afsprakenlijst niet wordt uitgevoerd." Het genoemde punt 3 is het benaderen van de verzekeringsmaatschappij. Met andere woorden: alle lijnen om achter de details van de vracht te komen, mogen worden belopen, maar verzekeringsmaatschappijen worden niet benaderd. Ik lees daar geen argumentatie bij en ik kom even terug op iets wat ik eerder heb gezegd: als je dit boven tafel wilt

krijgen, zet je toch alle lijnen uit? Waarom is die lijn dan niet uitgezet?

De heer **Putters**: Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is op een gegeven moment een stuurgroep ingesteld onder de plaatsvervangend SG van het ministerie. Die stuurgroep zou de RLD, maar ook de andere diensten binnen Verkeer en Waterstaat moeten ondersteunen bij de hele parlementaire enquête. In oktober 1998 heb ik overleg gehad met de heer Moes van de ECD over de voortgang. De heer Moes heeft toen kenbaar gemaakt dat US Customs geen records meer had. Toen zijn wij gaan brainstormen en nadenken: als dat traject via US Customs niet werkt, wat kunnen wij dan nog meer doen? Toen kwam het verzekeringsverhaal bovendien. Ik heb geen eindbeslissingsbevoegdheid. Ik moet ermee terug naar het ministerie. De stuurgroep waarin ik niet zit, moet daarover maar een beslissing nemen. Toen heeft de stuurgroep besloten om dat traject niet meer in te gaan. De reden daarvoor is, voor zover ik dat van de stuurgroep heb begrepen, tweeledig. Enerzijds omdat El Al telefonisch kenbaar had gemaakt aan de heer Poot, de VenW-coördinator enquête Bijlmermeer, dat de haalbaarheid van het verzekeringstraject uitermate gering was. De tweede reden is dat op dat moment – ik meen 14 oktober; hetzelfde moment waarop u met uw werkzaamheden bent aangevangen...

De heer **Oudkerk**: U wilde de commissie niet voor de voeten lopen, gok ik.

De heer **Putters**: Ik zeg precies wat de stuurgroep daarover heeft besloten. Die heeft gezegd: luister, er is nu een parlementaire enquêtecommissie geïnstalleerd en wij vinden dat die commissie verder dat traject in moet gaan. Wij wensen ook gezien de haalbaarheid die uitermate gering was, dat traject niet in te gaan.

De heer **Oudkerk**: Wij hadden als opdracht – de voorzitter leest het elke dag vier keer voor –: waarheidsvinding en lessen trekken voor de toekomst. Ik had niet de indruk dat erbij zat dat wij het verzekerings-traject moesten ingaan. Ik krijg een beetje een sjabloon gevoel: iedereen zit op elkaar te wachten. Ik begrijp dat het uw verantwoordelijkheid niet is om te zeggen: wij gaan dat

verzekeringstraject niet bewandelen. De heer Moes van de ECD deelt mee naar aanleiding van een gesprek met u op 15 december 1998 dat de beslissing om een onderzoek via de claimlijst niet te doen door de directie van de RLD was genomen en derhalve onder de verantwoordelijkheid van die directie valt. "Indien vragen gesteld worden in die richting over het hoe en waarom van deze beslissing, zullen deze geheel door de directie van de RLD worden beantwoord. De ECD staat daarbuiten."

De heer **Putters**: Ik wil dit corrigeren. De heer Moes zet daar heel expliciet neer, dat het een beslissing is geweest van de RLD. Dat is niet zo. Het is niet zo dat de RLD heeft besloten dat het traject niet ingezet zou worden. Het is de beslissing geweest van de stuurgroep van Verkeer en Waterstaat enquête Bijlmermeer.

De heer **Oudkerk**: Aan wie moet die stuurgroep verantwoording afleggen?

De heer **Putters**: Aan de minister of aan de SG of de top van het ministerie.

De heer **Oudkerk**: Aan de DG RLD?

De heer **Putters**: Nee. Er is expliciet voor gekozen om die stuurgroep apart te zetten van de RLD:

De heer **Oudkerk**: Aan de SG. c.q. de minister?

De heer **Putters**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Ik neem aan dat zo'n belangrijke beslissing namelijk het niet bewandelen van een traject niet zo maar een beslissing is die je even neemt. Hoe lang moeten in Nederland de papieren van een bepaalde vlucht minimaal wettelijk bewaard blijven?

De heer **Putters**: In Nederland hoor je termijnen van vijf jaar. In het kader van ICAO hebben wij afspraken gemaakt hoe lang een shipper's declaration, een dangerous goods list, een NOTOC bewaard moet blijven. Ik geloof dat het drie jaar is. In het algemeen – airway bills – hoor je termijnen van vijf jaar.

De heer **Oudkerk**: Het zou ontzettend handig geweest zijn om in ieder geval

voor 4 oktober 1997 – vijf jaar na de ramp – alles in het werk te stellen – niet alleen in Nederland, maar ook in Amerika en Israël – om de papieren boven tafel te krijgen.

De heer **Putters**: In 1997 is dat traject opnieuw ingezet. Op heel hoog niveau, toen het justitieel onderzoek afgesloten was...

De heer **Oudkerk**: Daarin heeft u gelijk. Ik kijk naar de datum. Op 8 oktober 1997 – vijf jaar en vier dagen na de ramp – zegt de minister van Verkeer en Waterstaat toe om nader onderzoek te doen en de house airway bills op te vragen bij El Al en in de VS. Zij zegt toe aan de minister van Justitie te vragen om het justitieel onderzoek te heropenen. Het wordt bij een bewaartijd van vijf jaar moeilijker. Ik kom terug op het voortschrijdend inzicht.

De heer **Putters**: Ik wil er iets over zeggen.

De heer **Oudkerk**: Ik wil het toch hebben over dat voortschrijdend inzicht. Wij hebben drie keer de ECD in beeld: in 1992, 1996 en 1998. Bent u het met mij eens dat naarmate de tijd voortschrijdt, het steeds moeilijker wordt om die papieren boven tafel te krijgen?

De heer **Putters**: Absoluut.

De heer **Oudkerk**: U had het over voortschrijdend inzicht. In 1992 is er van de ECD geen gebruik gemaakt. Dan zou je zeggen: in 1996 ga je er wel gebruik van maken. U zegt: de ECD zei: wij gaan even achteruit. De RLD zei: wacht maar even.

De heer **Putters**: Doe het maar via de luchtvaartmaatschappij. Dat was hun reactie.

De heer **Oudkerk**: Daarover zijn verschillende verklaringen. Het wordt 1998 en de ECD komt weer te voorschijn. De ECD stelt vier trajecten voor om te kijken of het toch niet zes jaar na dato nog binnen te halen is. Over een van die trajecten – verzekeringstraject, besluit de stuurgroep die verantwoording verschuldigd is aan de SG en de minister, om dat niet te bewandelen. El Al zei: het zal wel niet zoveel zin hebben. De kans is klein dat er iets uitkomt. Verder omdat de enquêtecommissie Bijlmerramp was

ingesteld. Als u dat achteraf bekijkt, vindt u dan dat sprake is van voortschrijdend inzicht?

De heer **Putters**: De beslissing die door de stuurgroep is genomen had niet mijn persoonlijke voorkeur. Ik heb ook over de risico's gesproken met de heer Poot.

De heer **Oudkerk**: U heeft tegen de heer Poot gezegd: dit is een verkeerde beslissing.

De heer **Putters**: Ik heb gezegd: ik denk dat jullie het moeten heroverwegen. Ik wil ook een fax ervan hebben. Ik wil zwart op wit hebben dat dit de redenen zijn. Ik kan u die zo geven: de beweegreden van de stuurgroep om niet het verzekeringstraject in te gaan.

De heer **Oudkerk**: U was het daarmee niet eens.

De heer **Putters**: Het had niet mijn persoonlijke voorkeur.

De heer **Oudkerk**: Dat is ongeveer hetzelfde. Is het in de stuurgroep ook heroverwogen?

De heer **Putters**: Ja. Ik wilde zwart op wit de redenen hebben. Ik voelde aan dat dit een knelpunt zou kunnen worden. Nogmaals, de stuurgroep was heel duidelijk. Ze zei: de enquêtecommissie is geïnstalleerd, de haalbaarheid moet als zeer gering worden beschouwd. Ik moet mij daarbij neerleggen.

De heer **Oudkerk**: De stuurgroep kwam niet meer terug op haar beslissing ondanks uw argumenten?

De heer **Putters**: Nee. Tot voor enkele weken, heb ik begrepen. Er kwam van uw kant een vraag. Toen is er opnieuw overleg geweest tussen Economische Zaken en het ministerie van Verkeer en Waterstaat om het toch te doen.

De heer **Oudkerk**: Toen hebben wij die taak toch maar overgenomen. Waarom was het tot op de dag van woensdag jl. niet gelukt om de ontbrekende detailinformatie over die 20 ton boven tafel te krijgen?

De heer **Putters**: U bedoelt: tot juli 1998.

De heer **Oudkerk**: Nee, tot afgelopen woensdag. Waarom is in zes jaar en

twee maanden de detailinformatie over die laatste 20 ton waarover veel fuzzi is geweest – mensen hebben alle mogelijke gedachten gehad, niet zo maar, zij maakten zich zorgen over hun gezondheid – niet boven tafel gekomen?

De heer **Putters**: Ik moet eerlijk zeggen dat... In de situatie waarin wij nu als dienst, maar ook überhaupt verzeild zijn geraakt, zijn de effecten van de parlementaire enquête echt enorm groot geweest. Ik ervaar dat ook aan mijn omgeving, in de dienst zelf en in het ministerie. Het is eigenlijk heel moeilijk om ons nu nog te verplaatsen in bijvoorbeeld de situatie van 1996, want er is heel veel druk uitgeoefend...

De heer **Oudkerk**: Toch vraag ik het u. We zitten gewoon met een probleem dat niet klein is: hulpverleners, omwonenden en politie- en brandweermensen maakten en maken zich misschien wel iedere dag vreselijk veel zorgen over hun gezondheid, die mogelijk een relatie met die lading heeft. Je zou kunnen zeggen dat gezondheid onder het ministerie van VWS valt, maar dat vind ik te makkelijk geredeneerd. Ik vraag u dus nogmaals hoe het kan dat het zes jaar en drie maanden heeft geduurd en dat de detailinformatie die voor die mensen zo verschrikkelijk belangrijk was en is, niet boven tafel is gekomen. U zegt dat de enquête heel veel effecten heeft gehad. Dat neem ik zonder meer van u aan, want dat merken wij iedere dag. Het gaat echter om de afgelopen zes jaar, toen er nog geen enquêtecommissie was.

De heer **Putters**: Ik kan alleen maar spreken over de situatie na 1996, want toen ben ik hier echt bij betrokken geraakt. In het traject dat wij toen zijn ingeslagen, is ontzettend veel druk uitgeoefend, niet alleen door de heer Weck op de heer Sharon van de Israëlische luchtvaartdienst. Ook de minister zelf heeft dit, wanneer vertegenwoordigers van het Israëlische ministerie naar Nederland kwamen, iedere keer onder de aandacht gebracht. De heer Van Mierlo heeft dit onder de aandacht gebracht bij de heer Netanyahu, volgens mij in een overleg op 8 juli 1996. Kortom: het heeft in die periode echt de aandacht gehad en het is allemaal op een heel hoog niveau gebeurd en toch hebben we het niet

gekregen. Dat is een heel vervelende constatering, maar we hebben er echt heel veel aan gedaan, niet alleen in 1996, maar ook in de periode na het justitieel onderzoek, in 1997 en 1998. In het kader van de commissie-Hoekstra is opnieuw aan El Al gevraagd hoe het met de vrachtagenten zit en zijn 23 vrachtagenten aangeschreven. De druk is echt heel groot geweest en toch is het niet gelukt. Dat heeft zonder meer ook met de tijd te maken. U hebt gezegd dat het in anderhalf uur op tafel kan liggen, maar dat is alleen het geval in de maanden direct na het ongeval; dan is iedereen gefocust op zo'n ongeval en staat iedereen er open voor om daar volledige aandacht aan te geven, energie aan te besteden en inspanningen voor te plegen. In de jaren daarna wordt het steeds lastiger om de autoriteiten in Israël en Amerika op een gegeven moment te overtuigen van de noodzaak. Een ander voorbeeld is het ECD-dossier, het verhaal van de militaire goederen: hoe lang zijn wij niet met de verkeersattaché in Washington bezig geweest om aan de Amerikaanse autoriteiten toestemming te vragen om dat dossier in de openbaarheid te brengen? Dat wilden wij best. In de periode van 1993 tot nu hebben wij nooit dingen achter willen houden. Als men dat denkt, is dat absoluut een misverstand; dat is absoluut niet waar. Wij hebben de deelraad van Amsterdam-Zuidoost ook verschillende keren aangeboden om te komen kijken naar de ladingdocumenten. De heer Van Gijzel is geweest en de heer Plettenberg is geweest. In 1993 is er zelfs een dag geweest waarop de media werden uitgenodigd om naar de vrachtdocumenten te komen kijken. Daar is uiteindelijk niets mee gedaan, maar elk persbureau en elke televisieploeg is daarvoor uitgenodigd. In de loop der jaren wordt het echter steeds moeilijker om de documenten nog te krijgen.

De heer **Oudkerk**: Uit dit relaas begrijp ik dat u van mening bent dat de RLD al het mogelijke heeft gedaan om het vrachtdossier van dit vliegtuig compleet te krijgen.

De heer **Putters**: Absoluut. Ik ben er heel nauw bij betrokken geweest en ik moet eerlijk zeggen dat ik hier, zeker ook in 1998, weekeinden aan gewerkt heb om het dossier samen te stellen dat nu in de openbaarheid is

gebracht. Volgens mij heeft de minister het op 9 september naar de Kamer gestuurd ter inzage bij de griffier. De hele aanloop en het samenstellen van al die documenten heeft mij gewoon weekeinden gekost; ik ben daar gewoon weekeinden mee bezig geweest. Dat klinkt gek, maar het is echt zo.

De heer **Oudkerk**: Ik neem dat zonder meer aan. Als ik kijk naar de tijd betreffende de afhandeling van de vrachtdocumentatie, kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat de actie van de RLD vaak geen eigen actie is, maar meer een reactie op hetzij aanvragen, hetzij publicaties in de pers.

De heer **Putters**: Dat hangt er een beetje vanaf over welke periode.

De heer **Oudkerk**: De periode 1992-1998.

De heer **Putters**: Als het gaat over de eerste fase van het traject heeft u gelijk.

De heer **Oudkerk**: Wat is de eerste fase?

De heer **Putters**: Tot 1996. Er is gereageerd op vragen die kwamen van de bewoners in de Bijlmermeer, op vragen door de Kamer. Er heeft ook een verschuiving plaatsgevonden. In eerste instantie ging het primair over de gevaarlijke stoffen. Later heeft er een verschuiving plaatsgevonden naar de algemene vracht. Er was geen relatie met de oorzaak van het ongeval.

De heer **Oudkerk**: Met alle respect: de NOVA-uitzending op 4 oktober 1997 heeft tot een batterij aan activiteiten geleid. U kunt toch niet volhouden dat eerst de activiteiten er waren en toen de NOVA-uitzending over het gegeven dat eenderde van de vracht nooit was onderzocht. Dat kunt u toch niet staande houden?

De heer **Putters**: Dat verhaal van NOVA is in 1996 aan de orde geweest. Het ging over malversaties, strategische goederen, militaire goederen. Doelt u daarop?

De heer **Oudkerk**: Ik heb het over een uitzending op 4 oktober 1997 en de daarop volgende acties. Er is ontzettend veel met de Kamer gedebatteerd naar aanleiding van wat

in de pers was gekomen, namelijk dat eenderde van de vracht niet zou zijn onderzocht. Ik zeg niet: niet was onderzocht. Zegt u: van 1992 tot 1996 heeft u gelijk en hebben wij met name gereageerd, maar na 1996 zijn wij zelf pro-actief ermee bezig geweest?

De heer **Putters**: Uiteindelijk was het naar aanleiding van vragen uit de samenleving en de politiek dat die diplomatieke actie werd ingezet. Het is niet zo dat wij zelf een moment hadden van: nu moeten wij eens heel goed naar die vracht kijken.

De heer **Oudkerk**: Dat bedoel ik. Is er nooit in de top van de RLD gezegd: moeten wij dit dossier niet voor eens en altijd proberen te sluiten?

De heer **Putters**: Er is verschillende keren overleg geweest. Het uiteindelijke doel is dat de zaak gesloten moet worden. In 1996 was het zo: tot hoever moet je gaan met die documenten?

De heer **Oudkerk**: Heel ver.

De heer **Putters**: Goed. Het is voor u...

De heer **Oudkerk**: Niet voor mij. Er was toen veel ongerustheid bij mensen. Het ging om gezondheidsklachten van een heleboel mensen. Vindt u dat je dan tot het gaatje moet gaan?

De heer **Putters**: Ik weet niet of het noodzakelijk is om die house airway bills te hebben als je die informatie ook kunt afleiden uit de airway bills of de master airway bills. Als je het plaatje over de gevaarlijke stoffen compleet hebt en je hebt het over volksgezondheid, dan zou daarmee een relatie moeten zijn. Gevaarlijke stoffen aan boord zouden effecten op de volksgezondheid kunnen hebben.

De heer **Oudkerk**: Daarin moet ik u corrigeren. Wij kregen gisteren een college van de heer Van der Maat. Die zei dat gevaarlijke stoffen invloed kunnen hebben op de gezondheid van burgers, maar dat ook in het gele deel vele dingen kunnen zitten, verpakkingsmateriaal, plastics, die bij verbranding toch een gevaar voor de gezondheid opleveren. In die zin wil iedereen graag weten wat er in die ontbrekende 20.000 kilo zat.

De heer **Putters**: U hebt het over verpakkingsmaterialen, maar we hebben hier te maken met...

De heer **Oudkerk**: Dat is maar een voorbeeld; het maakt niet zoveel uit, want bij verbranding kunnen allerlei chemische reacties ontstaan die mogelijk invloed hebben op de hulpverleners ter plekke. Ik vraag u nogmaals of u vindt dat de RLD, gelet op de in 1996, 1997 en 1998 grote politieke en maatschappelijke onrust, voldoende tot het gaatje is gegaan.

De heer **Putters**: Ja. Er zijn echt op het allerhoogste niveau acties ondernomen: het ministerie van Buitenlandse Zaken en de Nederlandse ambassade. Ik ben op dit punt echt die mening toegegaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Putters, ik wil enkele aan de orde gestelde vragen nog eens heel duidelijk neerzetten, omdat wij nog twee weken openbare verhoren krijgen en daarbij ook met bewindslieden te maken krijgen. U hebt verschillende keren de term "hoog diplomatiek niveau" laten vallen. Over hoe hoog hebben we het dan?

De heer **Putters**: Buitenlandse Zaken, de Nederlandse ambassade in Israël en de Israëlische autoriteiten, dus de minister aldaar van dat ministerie. Op een gegeven moment is ook de heer Netanyahu benaderd. Ik denk dat dat een hoog diplomatiek niveau is.

De **voorzitter**: U hebt het dus over het ministeriële niveau.

De heer **Putters**: Ja, ministers voerden hierover op die wijze overleg met ministers en brachten het onder de aandacht van de Israëlische autoriteiten.

De **voorzitter**: Hield u als de man met de meeste kennis van dit dossier regelmatig bij wanneer een minister op diplomatiek niveau contacten had, "anywhere in the world"? En zei u dan onmiddellijk: "Minister, u gaat daarheen; wilt u dit weer onder de aandacht brengen?" of "Mijnheer de ambassadeur, u hebt daar een gesprek; wilt u dat weer aan de kaak stellen?" Hoe moet ik dat zien? Stak u telkens op dat hoge niveau in?

De heer **Putters**: Ik heb zelf niet echt het directe contact gehad met het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Dat liep eigenlijk via het directiebureau van de RLD.

De **voorzitter**: Wie was dan bij de RLD telkens heel alert om op dat hoge diplomatieke niveau in te steken?

De heer **Putters**: De heer Poot. Ik had direct contact met de heer Poot.

De **voorzitter**: Ging dat mondeling of schriftelijk of met memo's naar de minister toe?

De heer **Putters**: Er wordt een dossier gemaakt. Op het moment dat er een hooggeplaatste autoriteit een bezoek aan het ministerie brengt om met de minister overleg te voeren, wordt er voor de minister een dossier gemaakt waarin heel duidelijk wordt aangegeven welke onderwerpen aan de orde moeten komen. Dit dossier was geheid een van de onderwerpen voor het overleg met Israëlische autoriteiten.

De **voorzitter**: En de heer Poot sloot dat kort met u om de detailinformatie te krijgen die hij dan weer moest doorgeven aan de bewindspersoon.

De heer **Putters**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hebt u nog aantekeningen van dit soort memo's? Ik heb gezien dat u vrij nauwkeurig gedocumenteerd bent.

De heer **Putters**: Ja, ik heb wel wat. Ik zal ongetwijfeld iets in mijn archief hebben en als ik het niet heb, zal het ongetwijfeld bij de stuurgroep liggen.

De **voorzitter**: Hoe moet ik dit zien? Is dit ad hoc of is het gecoördineerd? Is er een tijdpad in de zin van: we weten dat in de komende maanden die en die contacten aan de orde zijn en we moeten het dossier dus weer insteken? Of was het een toevalligheid wanneer er wel of niet diplomatieke contacten waren?

De heer **Putters**: Nee, het was absoluut geen toevalligheid. Er werd echt naar gestreefd om het onderwerp op de agenda te plaatsen in het overleg tussen de minister of andere Nederlandse autoriteiten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Israëlische autoriteiten. Het was zeker in het overleg tussen de minister en haar Israëlische collega een vast aandachtspunt dat iedere

keer onder de aandacht werd gebracht.

De **voorzitter**: "Iedere keer", wat moet ik mij daarbij voorstellen?

De heer **Putters**: Ik kan niet zeggen hoe vaak er overleg is geweest.

De **voorzitter**: Twee keer per jaar, vijf keer per jaar of één keer per vijf jaar?

De heer **Putters**: Nee, het zal zeker meerdere keren per jaar geweest zijn.

De **voorzitter**: Er is dus meerdere keren per jaar op hoog diplomatiek niveau contact geweest met de Israëlische autoriteiten over dit dossier.

De heer **Putters**: Ja, enerzijds vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat en anderzijds tussen de heer Weck en de heer Sharon van de Israëlische luchtvaartdienst en tussen de Nederlandse ambassadeur in Israël en de autoriteiten.

De **voorzitter**: Die informatie moeten wij via de heer Poot dus alsnog kunnen terugvinden.

De heer **Putters**: Ik neem aan van wel, ja.

De **voorzitter**: Bent u daar iedere keer bij betrokken geweest?

De heer **Putters**: Ik heb contact gehad met de heer Poot over het dossier; althans: mijn voornaamste contacten bestonden uit contacten met de heer Poot. Ik heb ook contact gehad met de heer Weck; ik heb ook een aantal keren overleg gehad met de heer Weck over het hele dossier.

De **voorzitter**: Hebt u over het hele dossier met de heer Weck gesproken?

De heer **Putters**: Ja, in 1996 is hierover toch wel regelmatig overleg geweest met de heer Weck. In september 1996 is er een zeer intensief overleg gevoerd met de heer Weck over het dossier. Dat was het moment waarop dit dossier naar de Tweede Kamer was gestuurd. Er werd toen geconstateerd dat er wat verschillen waren tussen het dossier dat naar de Tweede Kamer was gestuurd en het dossier dat vanuit El Al naar de heer Van der Goen was gestuurd. Daarvoor moest een verklaring komen. Met name in die

periode is er zeer intensief contact met de heer Weck geweest.

De **voorzitter**: Ik wil nog ingaan op het contact met de ECD in 1996. Is daarvan een schriftelijke bevestiging?

De heer **Putters**: Ik heb een telefoonnotitie van het eerste gesprek. Dat was het gesprek tussen de heer Erhart en de heer Van der Lugt. Ik heb geen telefonische notitie van mijn gesprek met de ECD.

De **voorzitter**: Er is geen schriftelijke bevestiging geweest aan de ECD over dat gesprek?

De heer **Putters**: Nee.

De **voorzitter**: Ook niet aan de minister?

De heer **Putters**: Opnieuw heb ik over de resultaten van het telefoon-gesprek overleg gevoerd met de heer Erhart. Hij was degene die mij inhuurde. Hij won advies bij mij in. Ik heb met de heer Poot daarover contact gehad.

De **voorzitter**: Is de minister daarvan schriftelijk op de hoogte gebracht?

De heer **Putters**: Dat weet ik niet. Ik zou het in de documenten na moeten gaan. De minister heeft wel heel duidelijk in mei en juni 1996 aan de Tweede Kamer naar voren gebracht, dat het traject op hoog diplomatiek niveau in eerste aanleg diende om de documenten beschikbaar te krijgen.

De **voorzitter**: Ik heb het over de contacten met de ECD in 1996. De afspraken die zijn gemaakt om wel of niet een traject in te slaan, zijn niet door middel van een brief aan de ECD en aan de minister vastgelegd?

De heer **Putters**: Ik weet het niet. Ik zal het moeten nagaan.

De **voorzitter**: Kunt dat op zeer korte termijn voor de commissie nagaan? Het is zeer essentieel.

De heer **Putters**: Ja.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting. Sinds 17 september 1993 bent u betrokken geweest bij het vrachtdossier op mondeling verzoek van de heer Wolleswinkel naar aanleiding van vragen van de Tweede Kamer.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Snellere inschakeling van kennis over het vrachtdossier en dus de lading is zeer gewenst.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: De vraag is of dit een taak van de RLD is. Het zou wellicht een taak kunnen zijn van de Transportongevallenraad.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: De Kamervragen moesten binnen 24 uur worden beantwoord.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: De antwoorden hadden betrekking op gevaarlijke stoffen in de lucht, met betrekking tot het toestel en eventuele veiligheid van passagiers, niet op eventuele gezondheidsrisico's.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Tussen 1993 en 1996 ben ik niet bij de vrachtdocumentatie betrokken geweest.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Bij de foute melding van de ECD-controle ben ik niet betrokken geweest.

De heer **Putters**: De foute melding?

De **voorzitter**: Naar aanleiding van Kamervragen.

De heer **Putters**: Nee, ben ik niet bij betrokken geweest.

De **voorzitter**: Kamerleden hebben voldoende achtergrondinformatie over de gevaarlijke stoffen gekregen.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Vóór september 1993 heeft de RLD zich niet met de vrachtdocumentatie beziggehouden.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: In juli 1998 vindt er overleg plaats van de ECD over onder andere het insteken van het verzekeringstraject. In de stuurgroep van het ministerie van Verkeer en

Waterstaat werd besloten deze weg niet in te slaan.

De heer **Putters**: In juli 1998 is nog niet gesproken over het verzekeringstraject. Dat is pas besproken met de ECD in oktober 1998.

De **voorzitter**: Dan herstellen wij dat. Papieren over vracht en passagiers worden in Nederland minimaal vijf jaar bewaard.

De heer **Putters**: Voor zover ik dat weet, is het zo.

De **voorzitter**: De beslissing van de stuurgroep met betrekking tot het niet ingaan van het traject van de verzekeringen had niet uw voorkeur.

De heer **Putters**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U wilde in 1996 graag zaken doen met de heer Van der Lugt van de ECD.

De heer **Putters**: In 1996, ja.

De **voorzitter**: Volgens u heeft de heer Van der Lugt gezegd dat eerst het traject via de luchtvaartmaatschappijen gestart moest worden voordat de ECD betrokken zou raken; de ECD wilde niet dat twee parallelle trajecten gestart zouden worden.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Het tot deze week ontbreken van detailinformatie over 20 ton ligt volgens u niet aan het feit dat er vanuit de RLD en de andere instanties mogelijk te weinig druk is uitgeoefend; volgens u is de druk heel groot geweest.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: U vindt het nog steeds niet absoluut relevant om kennis te hebben van alle house airway bills.

De heer **Putters**: Correct.

De **voorzitter**: Dan is daarmee een einde gekomen aan dit openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier om de heer Putters uitgeleide te doen.

Sluiting 12.08 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 59

Vrijdag 19 februari 1999



De heer J.W. Weck

J.W. Weck
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 19 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 19 februari 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer J.W. Weck

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augsteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Abbas, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer J.W. Weck, geboren op 6 november 1947 te 's-Hertogenbosch. Mijnheer Weck, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: "Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen".

De heer **Weck**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Weck, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Ik heb vooraf de volgende vraag aan u. Klopt het dat u in de periode 1991-1998 directeur-generaal was bij de Rijksluchtvaartdienst?

De heer **Weck**: Dat is correct.

De **voorzitter**: De verhoren van vandaag zijn met name bedoeld om helderheid te verkrijgen omtrent de procedure met betrekking tot de vracht sinds 4 oktober 1992. Het is voor de commissie zeer essentieel te weten welke besluitvormingsroutes zijn gevolgd om de juiste vrachtpapieren boven water te krijgen. De afgelopen weken hebben wij heel

veel informatie verzameld die op waarde moet worden geschat. Vanmiddag komen twee belangrijke vragen aan de orde. De eerste is of u voldoende geïnformeerd bent geweest door de mensen waarvoor u direct verantwoordelijkheid droeg. De tweede is of de informatie die u heeft bereikt terecht is gekomen bij de verantwoordelijke ministers die direct met deze ramp te maken hadden. De commissie is op 14 oktober geïnstalleerd en zit nu in de vierde week van de openbare verhoren. Zoudt u de commissie kunnen zeggen waarom u enkele weken geleden – op eigen verzoek – op non-actief bent gesteld?

De heer **Weck**: In de periode na het aantreden van de commissie zijn er verklaringen afgelegd in deze zaal, verklaringen die u na de voor-gesprekken bekend waren. Die verklaringen hebben begrijpelijkerwijs zeer verontruste reacties teweeg gebracht. Dat was goed te merken bij degenen die betrokken zijn geweest bij de ramp: de bewoners van de Bijlmer, hulpverleners en anderen die met de ramp te maken hebben gehad. Ik heb medio januari tegenover de commissie mijn visie op een aantal van die verklaringen bekend gemaakt. De verklaringen riepen tijdens de openbare verhoren een dusdanige commotie op, dat het mij verstandiger leek – als ook je eigen persoon in het geding is – te besluiten om even niet in actieve dienst te zijn. Hierover heb ik met mijn minister gesproken. Dat heeft geleid tot het besluit dat u bekend is.

De **voorzitter**: Mijnheer Weck, ik ben blij dat u dat even hebt willen toelichten. Wij willen met u met name over een drietal onderwerpen praten. In de eerste plaats zijn dat de

tegenstrijdige verklaringen die de afgelopen week zijn afgelegd door personen die direct te maken hadden met de vrachtdocumentatie. In de tweede plaats betreft dat het vooronderzoek en in de derde plaats de extra vluchten die op 5 oktober hebben plaatsgevonden.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Weck, kunt u zeggen op welke wijze en door wie u geïnformeerd werd over de ramp op 4 oktober 1992?

De heer **Weck**: Als u mij toestaat, geef ik heel kort weer hoe de RLD in elkaar zit en hoe ik bij het geheel betrokken werd, gezien de structuur en de taken van de RLD. De RLD telde in 1992 zo'n 1000 mensen, opgedeeld in drie groeperingen. Er zat een beleidseenheid in Den Haag op het ministerie, waar ik zelf ook werkzaam was. Verder was er onze technische expertise in Hoofddorp bij de Luchtvaartinspectie en een uitvoerende club – zo'n 800 man – bij de Luchtverkeersbeveiliging op Schiphol. In oktober 1992 stond de LVB met twee benen buiten de deur, in die zin dat ze al drie jaar bezig waren, zich voor te bereiden op verzelfstandiging per 1-1-'93. Formeel stonden ze echter nog steeds onder de verantwoordelijkheid van de directeur-generaal RLD. De taken van de RLD in geval van een ramp houden allereerst in het zo snel mogelijk starten van een vooronderzoek naar de toedracht van de ramp om aan de hand van de resultaten daarvan eventueel maatregelen te nemen. Verder dient de RLD te zorgen voor een veilig luchtverkeer na het ongeval. Dat kan inhouden het sluiten van het luchtruim, het sluiten van de luchthaven, het intrekken van vergunningen, aanpassing van

regelgeving, het weren van bepaalde toestellen uit het luchtruim enz. Uiteraard moet de RLD ook de minister informeren en adviseren over al deze aspecten.

De heer **Van den Doel**: Dank voor dit exposé. Door wie werd u op 4 oktober geïnformeerd over de ramp en welke acties heeft u vervolgens ondernomen?

De heer **Weck**: Ik had net mijn dochter weggebracht en zat in de auto, op de terugweg naar huis. Ik hoorde het via de autoradio en was daar fors ontdaan over. Ik zat ruim een jaar op die functie en had nog geen enkel ongeval meegemaakt. Ik ben meteen naar huis gegaan, waar ik rond 19.30 uur arriveerde. Vanaf dat moment heb ik mij voornamelijk laten informeren en zelf ben ik op stap gegaan om informatie te krijgen over de situatie. Met name ben ik nagegaan of de activiteiten van het Bureau Vooronderzoek en de operationele activiteiten van de LVB waren opgestart en of de crisisorganisatie werkte. Ik was er ook attent op dat bij mij de nodige informatie binnenkwam en ook bij anderen, zoals de departementsleiding, de politiek, het LCC en dergelijke.

De heer **Van den Doel**: U heeft die avond thuis een aantal telefoontjes gepleegd?

De heer **Weck**: "Telefoontjes" is niet het goede woord. Ik heb regelmatig getelefoneerd en mij laten informeren. Dat is correct.

De heer **Van den Doel**: En u bent op stap gegaan. Bedoelt u dat letterlijk?

De heer **Weck**: Dat bedoel ik figuurlijk.

De heer **Van den Doel**: U hebt vanuit uw huis geopereerd. Bent u niet naar het ministerie geweest?

De heer **Weck**: Ik moet wat dit betreft uit mijn herinnering putten, want ik heb geen logboek bijgehouden. Er was geen alarmlijst met telefoonnummers die ik moest bellen. Er was geen gestructureerd...

De heer **Van den Doel**: Is het gebruikelijk dat, als zo'n ramp plaatsvindt, verantwoordelijke leidinggevende functionarissen aan

de top hun activiteiten vanuit hun huis verrichten?

De heer **Weck**: Dat is zeer wel mogelijk. Het hangt af van de taak die uitgevoerd moet worden. Als je rechtstreeks taken moet verrichten in de rampenbestrijdingsorganisatie, zoals de burgemeester van Amsterdam, is dat zeer ongebruikelijk. Als er geen rechtstreekse en specifieke taken in het kader van de rampenbestrijding aan de orde zijn, moet je ervoor zorgen dat die taken die op het bord de RLD en Verkeer en Waterstaat liggen, goed worden uitgevoerd.

De heer **Van den Doel**: U hebt een aantal instanties genoemd waarmee u die avond contact hebt gehad. Misschien kunt u ook een aantal personen noemen. Hebt u contact gehad met de heer Wolleswinkel?

De heer **Weck**: Ik begrijp dat de heer Wolleswinkel getracht heeft mij te bereiken toen ik nog niet thuis was en niet bereikbaar was. Daarom heeft hij meteen zelf de minister geïnformeerd over de ramp.

De heer **Van den Doel**: Ik begrijp dat u in gesprek was toen hij u probeerde te bereiken?

De heer **Weck**: Nee, ik was pas rond half 8 thuis en mobiele telefoons waren toen nog niet zo en vogue.

De heer **Van den Doel**: Toen heeft de heer Wolleswinkel rechtstreeks de minister gebeld?

De heer **Weck**: Ja, dat leek mij een prima daad.

De heer **Van den Doel**: U hebt zelf die avond ook nog contact gehad met de minister?

De heer **Weck**: Jawel.

De heer **Van den Doel**: Wat was de aard van de conversatie?

De heer **Weck**: Ik heb haar meegedeeld welke informatie ik had.

De heer **Van den Doel**: Wat was dat?

De heer **Weck**: Wilt u dat nu weten?

De heer **Van den Doel**: Ik wel graag weten wat u die avond aan de minister heeft verteld.

De heer **Weck**: Dat begrijp ik. Er zijn contacten geweest tussen mij en het Bureau Vooronderzoek. De volgorde van die contacten is mij niet geheel duidelijk meer. Ook heb ik gesproken met de LVB.

De heer **Van den Doel**: Wat hielden de contacten met de LVB in?

De heer **Weck**: Rond 8 uur – tenminste zo reconstrueer ik het aan de hand van informatie van degene die ik toen gesproken heb, de heer Knook – heb ik zelf de heer Knook gebeld. Hij was de voorlichter van de LVB.

De heer **Van den Doel**: Wat hebt u de heer Knook gevraagd?

De heer **Weck**: Ik heb hem laten vertellen over het verloop van de vlucht en de soort van de vlucht.

De heer **Van den Doel**: Heeft u de heer Knook gevraagd waaruit de lading van het vliegtuig bestond?

De heer **Weck**: Nee, wij hebben in algemene zin gesproken over...

De heer **Van den Doel**: U hebt het niet gevraagd, maar wellicht heeft hij u daarover geïnformeerd.

De heer **Weck**: Nee.

De heer **Van den Doel**: Weet u dat heel zeker?

De heer **Weck**: Ja. Ik heb daarover zeer uitvoerig nagedacht na de voorverhoren, de openbare verhoren en de diverse publikaties.

De heer **Van den Doel**: U zegt dat de heer Knook u die avond niet heeft geïnformeerd over de lading aan boord van het vliegtuig.

De heer **Weck**: De heer Knook heeft mij geen specifieke informatie gegeven over de lading van het vliegtuig.

De heer **Van den Doel**: Dan wil ik nu de regie vragen de band te starten met het verhoor van de heer Knook.

(Het navolgende is een weergave van een video-opname)

De heer Van den Doel: Wie heeft u die avond nog meer gebeld, los van het feit dat u vaak gebeld bent? Wie

heeft u in de lijn van de RLD, LVB nog meer gebeld en geïnformeerd over de berichten die u van de heer Polman had gekregen.

De heer Knook: De heer Weck, directeur-generaal Rijksluchtvaartdienst.

De heer Van den Doel: U heeft de heer Weck ook gebeld. Wat heeft u hem verteld?

De heer Knook: In het eerste gesprek dat ik met de heer Weck voerde, is naar mijn beste herinnering meteen ter sprake gekomen het vluchtverloop. Ik had de start, ik had de mayday, ik had het vermoeden van de motoren, ik had de brand, het afvallen en de fatale afloop, inclusief de weinige gegevens over de lading. Dat heb ik met de heer Weck in het kort besproken. Dat waren de feiten.

De heer Van den Doel: Dus u heeft ook de feiten die over de lading bekend waren, dus over de gevaarlijke stoffen die aan boord waren volgens ICAO-voorschrift, doorgegeven aan de heer Weck?

De heer Knook: Ja.

(Hier eindigt de video-opname)

De heer Van den Doel: Mijnheer Weck, het zal u duidelijk zijn dat de heer Knook een andere lezing geeft dan u hier zojuist heeft weergegeven. Ook gezien de inleidende woorden van de voorzitter van deze middag dat het deze commissie erom gaat om de waarheid boven tafel te krijgen over hoe de informatievoorziening die avond verlopen is, vraag ik u nogmaals: heeft de heer Knook u ook geïnformeerd over de lading van het vliegtuig?

De heer Weck: Naar mijn beste herinnering heeft de heer Knook mij niet geïnformeerd over de lading van het vliegtuig. Het beeld dat ik van dat gesprek heb, is dat wij hebben gesproken over het vluchtverloop, de feiten die hij op dat moment beschikbaar had, en over een aantal procedures binnen de LVB die in gang waren gezet, waaronder het in verzekerde bewaring stellen van de tapes.

De heer Van den Doel: Uw conclusie is dat de weergave van de heer Knook onjuist is?

De heer Weck: Ik denk dat de heer Knook zich vergist op dat punt. Mijnheer Van den Doel, als ik op dat moment informatie over de lading ter beschikking had gekregen, dan ben ik ervan overtuigd dat ik dat meteen zou hebben doorgegeven aan anderen die ik ook die avond gebeld heb. Ik heb dat voor mijzelf ook gecontroleerd; ik neem aan dat u dat ook gedaan heeft. Al degenen die ik daarna heb gesproken, hebben geen enkele herinnering dat er over de lading gesproken is en zij willen dat ook getuigen. Als mij op dat moment verontrustende mededelingen over de lading waren gedaan, zoals explosieven, dan had ik dat zeker doorgegeven in de contacten daarna met de minister, met de SG en met de Directie voorlichting. Daar was geen sprake van.

De heer Van den Doel: Ik kan mij toch wel voorstellen dat u die avond persoonlijk wel geïnteresseerd was in de lading van het vliegtuig. Ik neem aan dat uzelf aan anderen gevraagd heeft wat de inhoud van het vliegtuig was.

De heer Weck: Het beeld dat ik van de gesprekken van die avond heb, is dat er die avond geen specifieke informatie tot mij is gekomen over de vracht.

De heer Van den Doel: Maar heeft u er actief zelf naar gevraagd?

De heer Weck: Het is mij niet helemaal meer duidelijk of dat nou in de contacten met het BVOI of met de vooronderzoeker was of in de andere contacten die ik gedurende die avond heb gehad, maar het algemene beeld dat mij bijstond, en dat is ook gebruikelijk in dit soort situaties, is dat informatie gevraagd zou worden over de lading, mede in verband met de gevaarstelling. Dat is een gebruikelijke procedure. Ik gaf net al aan wat de verschillende taken waren binnen de organisatie. Het is zeer ongebruikelijk – ik heb ook andere delen van het voorverhoor en van het verhoor van de heer Knook hier gevolgd – dat mensen die niet in operationele zin in het rampbestrijdingstraject of in het luchtvaartongevaltraject betrokken zijn, en dat betrof mijn functie ook...

De heer Van den Doel: Ik begrijp wat u wilt gaan zeggen, mijnheer Weck...

De heer Weck: Als ik het misschien mag afmaken, mijnheer Van den Doel, om het toch duidelijk te maken, ook voor uw commissie. Het was zeer ongebruikelijk dat niet-operationele mensen specifieke verontrustende informatie aangereikt zouden krijgen over de vracht en dat vervolgens de heer Knook zegt: ik denk dat de heer Weck daar wel zijn weg mee weet en voor mij is daarmee de zaak af. Dat is voor mij onbegrijpelijk.

De heer Van den Doel: Ja, maar de heer Knook heeft die informatie op zijn verzoek van de LVB gekregen. Nogmaals, wij hebben het zojuist gezien dat hij zegt die informatie aan u te hebben doorgegeven. U ontkent dat. U heeft die avond, als ik het goed begrijp, ook geen vragen gesteld over de lading aan boord van het vliegtuig. Ik heb nog geen antwoord gehad op de vraag die ik eerder stelde: wat heeft u die avond aan de minister gerapporteerd?

De heer Weck: Ik heb haar een paar keer gesproken. Ik heb haar ingelicht over het feit dat er ook contacten zijn geweest met het LCC. Ik heb zelf gesproken met de heer Opstelten of met zijn plaatsvervanger; dat weet ik niet zeker. Hij was toen de verantwoordelijke voor de hele rampbestrijdingsorganisatie.

De heer Van den Doel: Wat was de inhoud van die contacten?

De heer Weck: Ik heb met het LCC van Binnenlandse Zaken, dus met de verantwoordelijke voor de rampbestrijdingsorganisatie, doorgesproken of er behoefte was aan nadere contacten en nadere informatie. Wij hebben drie dingen met elkaar besproken. Het ene was de wijze waarop de betrokken ministers, dus mevrouw Dales en mevrouw Maij, met elkaar contact zouden hebben of gehad zouden hebben; dat weet ik niet meer zeker. Wij spraken ook over de manier waarop de rampplek vanuit het kabinet die avond of de dag erna bezocht zou worden. Wij spraken ook over het feit dat het LCC contact zou opnemen met het Kabinet van de Koningin en over het feit dat Binnenlandse Zaken zelf activiteiten zou ontplooiën met de BVD en de CRI om na te gaan of mogelijk een terroristische actie een van de oorzaken van het ongeval geweest zou kunnen zijn.

De heer **Van den Doel**: U heeft dus informatie aan de minister verstrekt over uw contacten met het LCC. Wat heeft u nog meer aan de minister gerapporteerd?

De heer **Weck**: Wat ik u aangaf, is dat ik de minister in een paar fasen heb geïnformeerd. Ik denk dat ik twee of drie keer met haar telefonisch contact heb gehad over datgene wat op dat moment bij mij bekend was. Er is helemaal niet gesproken over de vracht. Wat ik ook graag over het telefoontje met de heer Knook naar voren zou willen brengen...

De heer **Van den Doel**: Nee, mijnheer Weck. Voor de goede orde: ik wil toch wat tempo van u vragen in de beantwoording, omdat wij ook vanmiddag beperkt de tijd hebben. Ik wil u dringend verzoeken kort te antwoorden en niet te breedspakig te zijn.

De heer **Weck**: Ik dacht dat ik redelijk concies was, voorzitter.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat er de andere morgen op het ministerie onmiddellijk beraad is geweest, dat de Bijlmerramp hoog op de agenda stond van de ministersstaf op maandagmorgen 5 oktober.

De heer **Weck**: Er is met de minister de zondagavond afgesproken, dat wij elkaar maandagochtend opnieuw zouden ontmoeten. Er zou een korte ministersstaf zijn. Vervolgens zouden wij naar de LVB op Schiphol gaan om daar te worden gebriefd. De minister zou daarna doorgaan naar de rampplek.

De heer **Van den Doel**: Is er die morgen in de ministersstaf gesproken over de Bijlmerramp?

De heer **Weck**: Er is uiteraard in de ministersstaf over de Bijlmerramp gesproken.

De heer **Van den Doel**: In wat voor een zin?

De heer **Weck**: Ik neem aan dat wij daar meegedeeld hebben wat wij op dat moment wisten. Maar dat was niet de plek om uitgebreid in operationele zin met de andere collega's voor de komende dag een aantal activiteiten of afspraken door te nemen.

De heer **Van den Doel**: Vervolgens zijn de minister, u en een aantal anderen naar Hoofddorp gegaan voor een briefing. Is in Hoofddorp tijdens die briefing de lading aan de orde geweest?

De heer **Weck**: In Hoofddorp was er geen briefing, want die was op Schiphol bij de Luchtverkeersbeveiliging. Daar is een korte briefing gegeven. Daarbij was de vooronderzoeker aanwezig, daar waren twee mensen van de verkeersleiding aanwezig...

De heer **Van den Doel**: Mijn vraag is: is in die briefing informatie verstrekt over de lading?

De heer **Weck**: In die briefing is niet gesproken over de lading. Dat is niet aan de orde geweest. Het was op dat moment ook geen punt. Er is in het contact tussen de heer Wolleswinkel en de minister, voorzover ik dat heb kunnen reconstrueren, geïndiceerd dat er geen schadelijke gevolgen te vrezen waren vanwege de mogelijke gevaarlijke stoffen die aan boord waren. Ik weet niet of dat tijdens de briefing was of op weg naar de briefing. Dat heeft de heer Wolleswinkel, dacht ik, ook voor uw commissie verklaard. Dat was het oordeel dat door de heer Wolleswinkel in die ochtend aan de minister is gemeld.

De heer **Van den Doel**: Dat is en marge verteld, niet tijdens de briefing?

De heer **Weck**: Dat durf ik u niet met zekerheid te zeggen, maar ik dacht dat het en marge was.

De heer **Van den Doel**: En gevaarlijke gevolgen voor wie?

De heer **Weck**: In verband met de rampbestrijding.

De heer **Van den Doel**: Dus op maandagmorgen is en marge door de heer Wolleswinkel aan de minister verteld, dat de gevaarlijke stoffen aan boord geen gevolgen hadden voor de rampbestrijding. Is dat juist?

De heer **Weck**: U zou de exacte bewoordingen aan de heer Wolleswinkel moeten vragen. Ik heb de precieze bewoordingen niet in mijn hoofd. Maar de heer Wolleswinkel heeft de minister gemeld dat er geen

extra risico's waren vanwege de gevaarlijke stoffen aan boord.

De heer **Van den Doel**: U was bij dat gesprek aanwezig?

De heer **Weck**: Ik ben steeds bij de minister geweest, dus ik was bij dat gesprek aanwezig. Maar de herinnering aan dit specifieke feit komt meer uit reconstructie dan dat ik dat nu zou kunnen reproduceren als herinnering van toen.

De heer **Van den Doel**: Heeft de minister toen nog specifieke vragen gesteld over de lading, of is het bij die mededeling van de heer Wolleswinkel gebleven?

De heer **Weck**: Dat was de toelichting die ik zojuist wilde geven. In de avond van de ramp waren de hoofdpunten die in de verschillende gesprekken aan de orde kwamen, uiteraard de hoeveelheid slachtoffers...

De **voorzitter**: Mijnheer Weck, neemt u mij niet kwalijk, maar ik moet ingrijpen. Anders komen wij echt niet binnen de gestelde tijd aan alle vragen toe. Ik verzoek u om echt kort antwoord te geven op de vragen die u gesteld worden. De toelichting eromheen is uiteraard zeer interessant, maar de commissie beschikt over ontzettend veel informatie, ook over al datgene wat zich met u en de minister op de avond en de dag erna heeft afgespeeld. Wij willen nu graag een aantal specifieke zaken op de bewuste avond door u al dan niet bevestigd zien. Dat betreft de besluitvorming die zowel aan de basis plaatsvindt als ook tot aan de minister toe. Vandaar dat ik u toch verzoek om onze tijd optimaal te benutten, niet te veel uit te wijden, maar kort en bondig antwoord te geven op de vragen die u gesteld worden.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Weck, ik wacht op uw antwoord.

De heer **Weck**: Kunt u de vraag herhalen?

De heer **Van den Doel**: Ik wil mijn vraag nog even herhalen. Het ging over de informatie over de lading. Ik vroeg of de minister naar aanleiding van de mededeling van de heer Wolleswinkel zelf nog vragen stelde over de lading.

De heer **Weck**: Niet dat ik weet.

De heer **Van den Doel**: U kunt zich dat niet herinneren. Mijnheer Weck, wij gaan nu naar een heel ander onderwerp over: het verarmd uranium. Ik vraag de regie of zij de band wil starten.

(Het navolgende is een weergave van een video-opname)

*De heer **Pruis**: We waren vanaf 7 oktober op de hoogte van de verarmd-uranium-balansgewichten en er is pas later contact met het ECN in Petten opgenomen. Dat is, dacht ik, ongeveer een jaar later geweest.*

*De heer **Van den Doel**: Dus op 7 oktober, toen het bekend was, is er geen contact geweest met het ECN over de eventuele eigenschappen van verarmd uranium onder ongevalsomstandigheden?*

*De heer **Pruis**: Nee, dat klopt. Dat is een jaar later geweest. Overigens, die brief is gecorrigeerd.*

*De heer **Van den Doel**: Ik geef u deze reactie, nu met de wetenschap dat u en ook andere mensen binnen de RLD al op 7 oktober 1992 kennis hadden...*

*De heer **Pruis**: Ja, die brief is onder de RLD verspreid; toen hij langs mijn bureau kwam, heb ik in ieder geval mensen erover ingelicht dat ik vond, dat deze informatie niet zorgvuldig was.*

De voorzitter: Wie heeft u daarover ingelicht, mijnheer Pruis?

*De heer **Pruis**: Weck en Wolleswinkel.*

De voorzitter: De heren Weck en Wolleswinkel heeft u zelf op de hoogte gebracht dat de informatie in de brief niet correct was?

*De heer **Pruis**: Dat klopt.*

(Hier eindigt de video-opname)

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Weck, nu wij de heer Pruis gehoord hebben, mag ik aannemen dat u ook op 7 oktober of wellicht 8 oktober geïnformeerd bent over de aanwezigheid van verarmd uranium in hangar 8.

De heer **Weck**: Het aanwezig zijn van verarmd uranium in het toestel...

De heer **Van den Doel**: Nee, misschien kunt u met "ja" of "nee" beantwoorden of u op 7 of 8 oktober geïnformeerd bent.

De heer **Weck**: Het is mij pas bekend geworden in september 1993.

De heer **Van den Doel**: De heer Pruis heeft gezegd dat het op 7 oktober bekend was – de mensen van de heer Wolleswinkel waren in hangar 8, dus het was ook bekend bij het BVOI – maar u zegt nu dat u pas een jaar later op de hoogte werd gesteld van de aanwezigheid van verarmd uranium.

De heer **Weck**: Dat is juist.

De heer **Van den Doel**: Dat betekent dat het bij de RLD een jaar lang binnenskamers is gehouden en dat het niet aan u, de eindverantwoordelijke, is gemeld.

De heer **Weck**: Met toestemming van de voorzitter toch nog even...

De heer **Van den Doel**: Nee, "ja" of "nee", mijnheer Weck. Is het een jaar lang binnen de RLD binnenskamers gehouden?

De heer **Weck**: Ik neem aan dat u de feiten wilt horen. Tegen die achtergrond zou ik...

De heer **Van den Doel**: Waarom kunt u geen "ja" of "nee" zeggen?

De heer **Weck**: Omdat u in uw vraagstelling een suggestie inbouwt waarop ik niet feitelijk kan reageren.

De voorzitter: Mijnheer Weck, u hebt een minuut om dat toe te lichten.

De heer **Weck**: Ik kom uiteraard terug op de vraag van de heer Van den Doel. Het onderzoek naar de toedracht van de ramp vindt plaats door de vooronderzoeker. Die heeft daarvoor een team geformeerd. U weet ook uit andere informatie...

De voorzitter: U realiseert zich dat ik u slechts beperkte tijd heb gegeven?

De heer **Weck**: Ja. U weet dat de positie van de vooronderzoeker zeer expliciet beschreven is in een stuk dat op 5 november 1992 naar de Kamer is

gestuurd. Daarin staat dat de vooronderzoeker met zijn team volledige vrijheid heeft en volledig onafhankelijk is als het gaat om de wijze waarop het onderzoek wordt ingericht en de wijze waarop wordt gerapporteerd. Om die reden...

De voorzitter: Ik moet toch even ingrijpen. Ik vind dit niet relevant voor de vraag van de heer Van den Doel. Zijn vraag was heel duidelijk en ik wil ook graag "ja" of "nee" horen.

De heer **Weck**: De vraag van de heer Van den Doel was of de RLD die informatie binnenskamers heeft gehouden.

De heer **Van den Doel**: Omdat u pas een jaar later werd geïnformeerd.

De heer **Weck**: Ik geef u aan dat binnen het team die informatie bekend was. De heer Pruis heeft in ieder geval gezegd dat het binnen het team bekend had kunnen zijn omdat erover was gerapporteerd in de debriefing. Gezien de positie die de vooronderzoeker met zijn team innam, was die informatie bij mij – en ook niet bij de staande organisatie van de RLD – niet bekend. Het antwoord is dus "nee".

De heer **Van den Doel**: Ik begrijp dus dat u tijdens het vooronderzoek geen contact hebt gehad met de heer Wolleswinkel over dat vooronderzoek?

De heer **Weck**: Ik heb regelmatig contact met hem gehad.

De heer **Van den Doel**: Precies, dus er was niet echt sprake van een onafhankelijke en zelfstandige positie van de heer Wolleswinkel, maar die positie gebruikt u nu in feite om aan te geven dat hij het niet aan u had hoeven melden. U had immers regelmatig contact met hem over dat onderzoek. Is dat correct?

De heer **Weck**: Dat is correct. Ik heb de minister regelmatig geïnformeerd over het onderzoek.

De heer **Van den Doel**: Dan had u het dus moeten weten. Is dat ook correct?

De heer **Weck**: Dat is niet correct omdat in het team de kwestie van het verarmd uranium – de heer Pruis heeft u dat uitvoerig uitgelegd – op

basis van de beschikbare informatie als een minor issue werd beschouwd. Over de vraag of dat wel of niet een goede afweging is geweest, wil ik nu geen uitspraak doen.

De heer **Van den Doel**: Met alle respect, maar u komt nu met een ander argument. U heeft eerst aangegeven dat het niet hoefde te worden gemeld omdat de heer Wolleswinkel als vooronderzoeker een onafhankelijke positie had.

De heer **Weck**: Ik heb niet gezegd dat het niet gemeld had hoeven worden.

De heer **Van den Doel**: Dat gaf u aan als verklaring waarom het niet gemeld is. Toen heb ik gezegd: Dan hebt u waarschijnlijk gedurende het vooronderzoek geen contact gehad met de heer Wolleswinkel. Dat is dus wél het geval geweest en nu zegt u dat het als een minor issue werd beschouwd...

De heer **Weck**: In het onderzoeksteam.

De heer **Van den Doel**: ...en dat het daarom niet is gemeld.

De heer **Weck**: Daarom is het niet buiten het onderzoeksteam naar voren gekomen en heb ik pas voor het eerst in september 1993 daarvan vernomen op basis van bepaalde publicaties.

De heer **Van den Doel**: Er zijn kamervragen over dat verarmd uranium gesteld en u hebt op 29 september 1997 een notitie geschreven ten behoeve van de minister waarin staat: "Als lijn zullen wij aanhouden: uranium werd na drie dagen aangetroffen". In het antwoord op de desbetreffende kamervraag staat: "Op 7 oktober, toen er meer bekend was over het bewuste vliegtuig, werd de mogelijke aanwezigheid van verarmd uranium in de balansgewichten onderkend". Dat is toch iets anders dan het aantreffen van verarmd uranium? Kunt u mij uitleggen waarom u in een notitie aan de minister schrijft dat verarmd uranium werd aangetroffen en in antwoord op vragen vanuit de Kamer wordt gesteld dat de mogelijke aanwezigheid van verarmd uranium wordt onderkend?

De heer **Weck**: Ik heb de tekst niet voor mij, maar als u doorleest, ziet u

dat er gesproken wordt over de vondst van staven verarmd uranium. U moet het totale antwoord lezen en daaruit kunt u niet afleiden dat er formuleringen zijn gebruikt die duiden op een mogelijkheid. Er wordt in het antwoord op de kamervragen expliciet gesproken over de vondst van uranium.

De heer **Van den Doel**: Er werd gezegd dat uit voorzorg instructies zijn uitgegeven met betrekking tot het demonteren.

De heer **Weck**: Het is jammer dat ik de tekst niet voor mij heb, want dan zou ik het u kunnen aanwijzen. Er wordt letterlijk gesproken over de vondst van het uranium.

De heer **Van den Doel**: Ik wil graag duidelijk hebben waarom u glashelder in de notitie aan de minister schrijft dat de aanwezigheid van uranium na drie dagen werd onderkend en later in vragen vanuit de Kamer dat de mogelijkheid van verarmd uranium in de balansgewichten werd onderkend. Waarom stond er niet klip en klaar dat op 7 oktober verarmd uranium werd aangetroffen?

De heer **Weck**: Ik heb al gezegd dat in de beantwoording expliciet gesproken wordt van de vondst van staven uranium.

De heer **Van den Doel**: Ik ga hier niet verder op in. Wat u nu zegt, klopt niet. Ik ga nog even door op de vragen vanuit de Kamer. De minister antwoordt dat uit latere onderzoeken – onder andere door ECN die als onafhankelijke deskundige is ingeschakeld ter verificatie van naderhand door Boeing verstrekte informatie – mag worden geconcludeerd dat de gevolgde werkwijze verantwoord is geweest. Dat slaat op de genomen voorzorgsmaatregelen. Al in 1993 heeft de minister van VROM de Kamer gerapporteerd over de mogelijke gevolgen van het verarmd uranium. Naast de eventuele stralingsrisico's gaat de minister in op de giftigheid van verarmd uranium. Hij schrijft: "Deskundigen, onder andere het ECN en de medische milieukundige van de GGD Amsterdam, achten de chemische giftigheid van verarmd uraniumstof schadelijker dan de radioactieve effecten". Wij weten allemaal welke voorzorgsmaatregelen waren

genomen in hangar 8 en het verbaast mij dat de minister van Verkeer en Waterstaat antwoordt dat de gevolgde werkwijze verantwoord is geweest. Ik neem aan dat u ook bent betrokken bij het formuleren van dat antwoord. Uit een oogpunt van straling kan dat wellicht het geval zijn geweest, maar niet uit een oogpunt van chemische giftigheid. Het antwoord van de minister lijkt mij dus nogal voorbarig.

De heer **Weck**: Aangezien ik geen medische of chemische deskundigheid heb, zal ik niet proberen met u hierover in discussie te gaan. Wel zijn in de periode na 1993 diverse rapporten verschenen van het ECN, de GG&GD, de stadsdeelraad Zuid-Oost waarin op een aantal punten de eerdere conclusies van het ECN worden onderschreven of verder ingevuld...

De heer **Van den Doel**: Over het antwoord van de minister van VROM kan toch geen misverstand bestaan? U hoeft zich niet te verschuilen achter rapporten van de GG&GD Amsterdam en de stadsdeelraad.

De heer **Weck**: Ik neem aan dat u nu doelt op 1997.

De heer **Van den Doel**: Nee, u antwoordt in 1997, maar de antwoorden van de minister van VROM zijn van 1993.

De heer **Weck**: Dat is correct.

De heer **Van den Doel**: Dus vraag ik mij af wat er met die kennis uit 1993 is gedaan. Is er tussen de ministeries geen contact als dergelijke vragen worden beantwoord?

De heer **Weck**: Uw vraag was: is het juist om in 1997 iets te antwoorden wat in 1993 mogelijk anders gesteld is? Ik gaf u aan dat in de periode 1993-1997 op diverse gezondheidsaspecten van het verarmd uranium nader is ingegaan. Zeer recent nog heeft het RIVM een zeer uitvoerig rapport uitgebracht over de mogelijke toxische effecten van verarmd uranium.

De heer **Van den Doel**: Wilt u daarmee zeggen dat wat minister Alders in 1993 schrijft in 1997 is achterhaald?

De heer **Weck**: Dat zeg ik niet. Minister Alders praat in zeer zorgvuldige termijn over stralingseffecten en toxische effecten. Hetgeen toen is geformuleerd, is op een aantal punten nader ingevuld door de rapporten die daarna – in de periode 1993-1997 – zijn verschenen.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Weck, ik stap over naar het vooronderzoek dat heeft plaatsgevonden onder leiding van de heer Wolleswinkel. Wij weten dat op 1 januari 1993 de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht zou worden en dat de minister indertijd heeft besloten in de geest van die wet te handelen. Kunt u mij aangeven waarom er toch voor gekozen is het onderzoek door het BVOI, onder leiding van de RLD, te laten verrichten? Waarom is niet gekozen voor een voordracht van de Raad voor de Luchtvaart zoals in de nieuwe wet werd aangegeven?

De heer **Weck**: De minister heeft besloten zoveel mogelijk langs de lijn van de Luchtvaartongevallenwet te handelen, hoewel die wet nog niet in werking was getreden hetgeen wij op dat moment zeer betreunden. Degene die de meeste deskundigheid en formeel-wettelijk gezien de eerste verantwoordelijkheid had, was de heer Wolleswinkel. Dat is meteen afgestemd met de Raad voor de Luchtvaart, die het daar volledig mee eens was. Het is ook nog een keer aan de raad voorgelegd toen hij wel de formele positie had en de raad heeft toen die voordracht herbevestigd.

De heer **Van den Doel**: Heeft u de heer Wolleswinkel voorgedragen bij de minister?

De heer **Weck**: Daar was geen discussie over.

De heer **Van den Doel**: Hoe bedoelt u? Er kon er maar één vooronderzoeker worden?

De heer **Weck**: De praktijk was dat de heer Wolleswinkel zou optreden als vooronderzoeker op het moment dat er ongevallen aan de orde waren. Vanaf het moment dat deze tragische ramp gebeurde, lag het voor de hand dat de heer Wolleswinkel dat zou doen. Wij hebben wel goed gezien hoe dat zich verhoudt tot de wet die nog steeds niet in werking was

getreden. Daarover zijn heel duidelijke afspraken gemaakt die ook aan de Kamer zijn bekend gemaakt.

De heer **Van den Doel**: Er is geen discussie geweest over de positie van de heer Wolleswinkel. De vraag was niet of de heer Wolleswinkel dat wel zou moeten doen?

De heer **Weck**: Niet over de persoon als zodanig.

De heer **Van den Doel**: Ik mag aannemen dat er tijdens het vooronderzoek regelmatig contact is geweest tussen u en de heer Wolleswinkel.

De heer **Weck**: De heer Wolleswinkel informeerde mij en de minister over het verloop, maar hij was volledig vrij in de wijze waarop het onderzoek zou worden gedaan en de rapportage die hij zou plegen. Die zou hij, zoals ik al zei, in volledige onafhankelijkheid tot stand brengen.

De heer **Van den Doel**: Heeft de vooronderzoeker zich puur gericht op de technische oorzaken van het ongeval? Had hij een bepaalde afbakening gekregen, of mocht hij ook kijken naar andere aspecten die met het ongeval verband hielden?

De heer **Weck**: De afbakening staat in de Luchtvaartrampenwet die toen gold. De primaire opdracht was: ervoor zorgen dat zo snel mogelijk de toedracht van het ongeval bekend wordt. Als je in zo'n soort onderzoek zaken tegenkomt die meteen maatregelen vergen, dan zorgt de vooronderzoeker ervoor dat hij dat bij het departement bekend maakt. Hij adviseert de minister dan om tot bepaalde maatregelen over te gaan.

De heer **Van den Doel**: Dus in het kader van het vooronderzoek heeft men zich strak gehouden aan de oude wet die toen nog gold. Men heeft zich puur beperkt tot de technische oorzaak van het ongeval?

De heer **Weck**: Dat was zijn opdracht.

De heer **Van den Doel**: Nu speelden al kort na het ongeval – dat is hier de afgelopen dagen ook uitgebreid aan de orde geweest – de inhoud van het vliegtuig, de lading en de vrachtbrieven. Heeft de heer Wolleswinkel daarover ook regelmatig met u gecommuniceerd?

De heer **Weck**: Kort na het ongeval speelde, voorzover mijn herinnering strekt, de lading niet. Ik weet niet in welke mate u dat bedoelt.

De heer **Van den Doel**: Dan heeft u de afgelopen dagen misschien toch iets gemist, mijnheer Weck. Kort in oktober waren er al Kamervragen naar aanleiding van een verbrande airway bill die in de Bijlmer gevonden was waarop stond: militair materieel.

De heer **Weck**: Dat is juist. Ik weet niet of het Kamervragen waren, maar het was in ieder geval een publicatie. Daar is door de onderzoeker van gezegd: zorg dat de luchtvaartpolitie daar zo snel mogelijk achteraan gaat. Dat heeft geleid tot contacten met de ECD vanuit de luchtvaartpolitie. En dat heeft geleid tot het binnen een maand beschikbaar krijgen van informatie over dat specifieke element van de vracht. Daaruit bleek – dat is u bekend – wat voor een soort militaire goederen dat waren. In algemene zin was de vracht in die periode geen issue.

De heer **Van den Doel**: De jaren daarna is de vracht in ieder geval steeds meer in beeld gekomen.

De heer **Weck**: Vanaf 1993. Toen is voor het eerst de vracht weer teruggekomen als...

De heer **Van den Doel**: En toen bent u ook actief betrokken bij dat dossier?

De heer **Weck**: Je kunt inderdaad een aantal fasen onderscheiden. De ene fase is de fase op zondagavond in verband met de rampbestrijding. Dan is er de fase van het onderzoek waarin dat specifieke element van de militaire goederen kort aan de orde was. Uiteraard is er de fase van het bekijken door de vooronderzoeker van de vrachtdocumenten in verband met mogelijke relaties met de oorzaak van het ongeval. Dan komt in 1993 een tweetal series vragen, een aan de minister van Verkeer en Waterstaat...

De heer **Van den Doel**: Daar was u steeds bij betrokken?

De heer **Weck**: Vanaf dat moment ben ik erbij betrokken geraakt. Toen zijn er een hele tijd geen of nauwelijks specifieke elementen van de vracht aan de orde geweest. Pas in 1995, toen de Kamer voor het eerst plenair over de ramp sprak, is er

langzaam meer aandacht gekomen voor de vrachtelelementen, ook vanuit het parlement.

De heer **Van den Doel**: Ter afronding heb ik nog twee vragen. Ik vraag u om daar heel kort antwoord op te geven. Er is nogal wat kritiek geweest op het functioneren van de Luchtverkeersbeveiliging. Ook in het rapport van de vooronderzoeker en van de Raad voor de luchtvaart staat dat de verkeersleiding niet altijd adequaat heeft geopereerd. Lag het voor u als hoofdverantwoordelijke van de RLD niet voor de hand om na de ramp een onderzoek in te stellen om te kijken hoe de Luchtverkeersbeveiliging heeft gefunctioneerd?

De heer **Weck**: Ik wist dat een onderdeel van het onderzoek van de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel, mede te maken zou hebben met de operationele aspecten, dus ook met de wijze waarop de verkeersleiding het vliegtuig had begeleid. Het leek mij goed dat onderzoek af te wachten voordat ik daar zelf specifiek onderzoek naar zou doen. Ik heb wel in oktober '92 meteen Berenschot ingeschakeld om te evalueren hoe de RLD als crisisorganisatie gefunctioneerd heeft om daaruit lessen te trekken. Voorzover mij dat mogelijk werd gemaakt, hebben wij dat gedaan.

De heer **Van den Doel**: Dus u heeft een extern onafhankelijk onderzoek laten instellen...

De heer **Weck**: ...naar de wijze waarop de RLD-organisatie in die periode gefunctioneerd heeft. Niet naar de wijze waarop het vliegtuig begeleid werd, want dat was onderdeel van het vooronderzoek.

De heer **Van den Doel**: Was de evaluatie van die avond zelf ook niet belangrijk?

De heer **Weck**: Waar dat het functioneren als crisisorganisatie betreft, is dat meegenomen in dat onderzoek van Berenschot. U heeft, als ik het goed heb begrepen, die documentatie beschikbaar.

De heer **Van den Doel**: Wat mij verbaasd heeft, is dat de LVB ons als commissie een rapport heeft overhandigd over een eigen interne evaluatie, waarin zij haar eigen optreden onder de loep heeft gelegd.

Dat heeft ons als commissie verbaasd. Als je zo betrokken bent geweest bij zo'n ongeval, is het toch beter dat externen je rol op die avond bekijken?

De heer **Weck**: Ik gaf u aan dat wij door Berenschot een extern onderzoek hebben laten doen naar de crisisorganisatie. Daarnaast liep het onderzoek van de vooronderzoeker. Dat is ook een onafhankelijk onderzoek, want de Raad voor de luchtvaart gaat daarover. Die heeft daarover gerapporteerd en dat heeft tot aanbevelingen geleid. Op grond daarvan kunt u zien dat op een aantal punten verbeteringen nodig waren en ook mogelijk waren bij het opereren van de Luchtverkeersbeveiliging.

De heer **Van den Doel**: Dan kom ik op mijn laatste vraag, mijnheer Weck. U weet dat allerlei verhalen over de Bijlmerramp de ronde doen. Een van die verhalen is dat er een aantal zogenaamde spookvluchten van El Al geweest zijn op 5 oktober van Schiphol naar andere bestemmingen. U heeft, toen dat in de media naar boven kwam, daarover een notitie aan de minister geschreven. U heeft die spookvluchten opgesomd. Ik wil daar één vraag over stellen. Op een gegeven moment is er een vlucht op 5 oktober, zoals u schrijft van Amsterdam naar Tel Aviv. Uit onze informatie blijkt dat dit vliegtuig leeg van Oostende naar Amsterdam is gevlogen en vervolgens leeg is teruggevoerd naar Tel Aviv. U heeft in de informatie aan de minister overal melding gemaakt van het cargo manifest, maar bij die ene vlucht heeft u geen melding gemaakt van het cargo manifest. Waarom niet?

De heer **Weck**: Die informatie was mij toen nog niet bekend. Ik heb ook naar aanleiding van verzoeken van uw commissie tijdens het voorverhoor op het departement laten nagaan of dat manifest, een zogenaamd NIL-manifest, beschikbaar was. Daar heeft men tot nu toe nog niet de hand op kunnen leggen. Dat is mij gemeld.

De heer **Van den Doel**: Dus voor u is het nog steeds een raadsel wat daadwerkelijk in dat vliegtuig vervoerd is, of het daadwerkelijk leeg was of niet?

De heer **Weck**: De informatie die ik op dit moment beschikbaar heb, heeft u gekregen.

De heer **Van den Doel**: Dank u wel.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Weck, ik wil het met u hebben over wat uzelf de derde fase van uw betrokkenheid noemde: het verzamelen van alle documentatie over de vracht. Voordat ik het daarover met u heb, heb ik eerst een aantal andere vragen. Het is ongeveer in de zomer van 1993 dat er voor het eerst signalen komen, dat er bewoners en hulpverleners zijn met gezondheidsproblemen. Wanneer en hoe komen die signalen bij u terecht?

De heer **Weck**: Bij mijzelf, bedoelt u?

De heer **Oudkerk**: Ja, bij u.

De heer **Weck**: Ik doe het even uit mijn herinnering. Dat was op basis van publicaties in de krant en op basis van brieven die ook naar de Kamercommissie zijn gestuurd, onder andere van de heer Boer. Dat is het beeld dat ik van die periode heb.

De heer **Oudkerk**: U vergist zich een jaar, want de brief van de heer Boer is van juni 1994. U heeft het net als gewone burgers dus uit de krant vernomen?

De heer **Weck**: En mogelijk er zijn op andere wijzen die ik mij op dit moment niet voor de geest kan halen.

De heer **Oudkerk**: Oké. Nu stelt onze collega Van Gijssel op 17 september voor het eerst Kamervragen over de inhoud van de El Al-Boeing.

De heer **Weck**: In 1993?

De heer **Oudkerk**: Ja, in 1993. Hij legt daarbij een verband met de gevolgen voor de volksgezondheid, althans hij vraagt daarnaar. Heeft voor de beantwoording van die vragen overleg plaatsgevonden met het ministerie van VWS?

De heer **Weck**: Ik dacht het niet.

De heer **Oudkerk**: Waarom niet?

De heer **Weck**: Daar werd toen blijkbaar geen reden voor aanwezig geacht.

De heer **Oudkerk**: De heer Van Gijssel stelt vragen over de mogelijke relatie

tussen enerzijds de lading van het vliegtuig en anderzijds gezondheidsklachten...

De heer **Weck**: Ik heb die vragen niet precies in mijn hoofd, maar ik dacht niet dat er door de heer Van Gijssel zo'n expliciete relatie werd gelegd in die vragen.

De heer **Oudkerk**: De heer Van Gijssel vroeg ernaar. Hij stelde niet een expliciete relatie vast, maar hij vroeg of er mogelijk een relatie was. Er heeft dus geen overleg plaatsgevonden. In die tijd wist u voor het eerst van verarmd uranium, zo heeft u net tegen de heer Van den Doel gezegd.

De heer **Weck**: De publicaties die ook in de kranten zijn verschenen, speelden na de beantwoording van de vragen van Van Gijssel aan de minister van VenW.

De heer **Oudkerk**: Dus op dat moment wist u nog niet van het verarmd uranium?

De heer **Weck**: Correct.

De heer **Oudkerk**: Dat kon geen reden geweest zijn om de link te leggen tussen enerzijds het ministerie van V&W en anderzijds het ministerie van Volksgezondheid.

De heer **Weck**: Als u het voor mijzelf vraagt, nee.

De heer **Oudkerk**: Oké. Nou bleven die signalen over gezondheidsklachten aanhouden. U memoreerde net al de brief van de heer Boer, vrijwillig brandweerman. Is dat in 1994 en 1995 aanleiding geweest voor het ministerie om contact te leggen met het ministerie van VWS?

De heer **Weck**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Dan komen wij in het jaar 1995. In het jaar 1995 vindt voor het eerst een plenair debat plaats in de Tweede Kamer naar aanleiding van de aanbevelingen van de Raad voor de luchtvaart. Ik ga er vanwege de tijd niet van alles van voorlezen, maar er bestonden bij diverse Kamerleden, bijna allemaal, nog erg veel vragen over de lading, over de toedracht van het ongeval, kortom over van alles. Ook toen zijn weer vragen gesteld over de mogelijke relatie tussen de lading enerzijds en gezondheidsklachten

anderzijds, want inmiddels was er een onderzoek van de GGD in Amsterdam geweest. Is dat voor u aanleiding geweest om contact te zoeken met het ministerie van VWS?

De heer **Weck**: In die periode hebben wij, ook naar aanleiding van de vragen die gesteld zijn in het Kamerdebat, de informatie die ons toen bekend was over de gevaarstelling van met name de gevaarlijke stoffen, in de beantwoording vermeld. Voorzover ik mij dat kan herinneren, is daarover geen contact met Volksgezondheid geweest. Dat kwam ook door de strekking die die antwoorden hadden, namelijk dat er toen op basis van wat er bekend was over de gevaarlijke stoffen, geen relatie verondersteld werd met gezondheidsklachten.

De heer **Oudkerk**: Dan wordt het 1996. In augustus komt een eerste zending van vrachtbrieven naar de Tweede Kamer. Mevrouw Borst, de minister van Volksgezondheid, heeft ons in een voorgesprek verteld dat haar ministerie daarvan op dat moment niet in kennis is gesteld en dat die vrachtbrieven evenmin zijn doorgeleid naar het ministerie van Volksgezondheid. Klopt dat volgens u?

De heer **Weck**: Naar mijn herinnering wel.

De heer **Oudkerk**: Nu spelen er inmiddels vier jaar gezondheidsklachten. Er is maatschappelijk en politiek discussie ontstaan of er een relatie is tussen de lading en gezondheidsklachten. U zegt nu: er is geen contact gelegd, de ladingspapieren zijn uiteindelijk niet naar het desbetreffende ministerie van Volksgezondheid gestuurd. Klopt dat?

De heer **Weck**: Ik kijk iets genuanceerder aan tegen de relatie die u legt.

De heer **Oudkerk**: Nee, ik leg die relatie niet. Er zou mogelijk een relatie zijn tussen lading van het vliegtuig en de gezondheidsklachten; daar was nog niets van bewezen. Ik leg die relatie niet. Er werd alleen politiek en maatschappelijk nogal veel over gediscussieerd. Ik hoor nu van u dat daarover voor het vierde achtereenvolgende jaar geen contact is geweest tussen het ministerie van V&W en het ministerie van VWS.

De heer **Weck**: Er is vanuit VWS geen contact met ons opgenomen en wij hebben ook geen contact met VWS opgenomen. De heer Putters heeft ook al duidelijk gemaakt dat de discussie in de Kamer vooral betrekking had op mogelijke frauduleuze handelingen, verschillen tussen vrachtbrieven en de volledigheid van de documentatie. De Kamer sprak niet in de eerste plaats, althans niet in de mate als u suggereert, over volksgezondheidsklachten.

De heer **Oudkerk**: Vindt u dat het ministerie van VWS bij u aan de bel had moeten trekken?

De heer **Weck**: Ik noemde u net de rapportage van de GG&GD, de rapportage van de Stadsdeelraad Zuid-Oost en andere onderzoeken in de periode na 1993. Als wij indicaties hadden gehad dat er directe relaties waren tussen de vracht en de gezondheidsklachten, dan zou door ons die relatie eveneens zijn gelegd, zeker ook naar VWS toe. Wij hebben echter niet een afdeling gezondheidsvraagstukken die dat zou kunnen beoordelen. U moet de discussie wel plaatsen in de context van dat moment.

De heer **Oudkerk**: Dat is mij duidelijk. Vanwege de tijd kan ik niet het verslag van het kamerdebat voorlezen, maar ik kan u verzekeren dat de discussie over meer zaken ging dan eventuele frauduleuze handelingen. Het ging ook over de mogelijke relatie tussen gezondheidsklachten en de lading. Daarvan had niemand op dat moment een indicatie. Er waren alleen veel vragen over. Mijnheer Weck, in de periode van het ministerschap van mevrouw Jorritsma werd in de Tweede Kamer steeds vaker gevraagd om actie te ondernemen teneinde de volledige vrachtdocumentatie te achterhalen. Wat is uw advies geweest aan de minister in het eerste debat dat daar echt over ging in 1996?

De heer **Weck**: Kunt u even aangeven op welk debat u doelt?

De heer **Oudkerk**: Het was in feite het eerste debat waarin door collega Van Gijssel en anderen werd gevraagd om zoveel mogelijk van die documentatie naar de Kamer te sturen. Dat debat vond plaats op 14 mei 1996.

De heer **Weck**: Ik weet nu welk debat u bedoelt.

De heer **Oudkerk**: Welk advies hebt u toen aan de minister gegeven?

De heer **Weck**: We hebben een aantal trajecten overwogen. Besloten is, met grote kracht te proberen via diplomatieke actie de zaken boven tafel te krijgen, zoals door de Kamer werd gevraagd. Toen zaten wij nog niet diep in de piramide van vrachtdocumenten en hadden wij het nog niet over house airway bills. Gevraagd werd of de lading wel compleet was en of alle benodigde documenten er wel waren en ook voldoende consistent waren.

De heer **Oudkerk**: Dat was uw advies aan de minister. Naar aanleiding van de vraag van de heer Van Gijzel om allerlei stukken te halen bij US Customs antwoordt de minister onder andere: "Het lastige is dat ik nu in een positie gemanoeuvreerd word waarin ik blijkaar nader onderzoek moet doen naar iets waarvan de Raad voor de Luchtvaart geconstateerd heeft dat het voldoende onderzocht is. Ik moet zeggen dat ik daar verdomd weinig voor voel". Dat strookt niet helemaal met het advies dat u nu aan ons voorlegt.

De heer **Weck**: U vroeg mij wat ik haar na het debat heb geadviseerd. Ik neem aan dat u nu uit het debat citeert.

De heer **Oudkerk**: U hebt haar na het debat gezegd dat dat geen goede lijn zou zijn?

De heer **Weck**: Ik heb na het debat aangeraden – ook gezien de wensen van de Kamer – om de zaak op diplomatiek niveau aan te pakken, nadat wij de diverse opties hadden afgewogen. Dat is ook meteen de dag na het debat gebeurd.

De heer **Oudkerk**: Wat hield die diplomatieke weg precies in?

De heer **Weck**: Dat wij via Buitenlandse Zaken, via de ambassadeur in Israël en via contacten die ik zelf had gelegd met mijn collega in Israël, de heer Sharon, alles in het werk zouden stellen om alsnog de gevraagde documentatie boven tafel te krijgen.

De heer **Oudkerk**: Het gaat mij niet om de woorden die de minister heeft

gebruikt in het debat, maar zij heeft dus gezegd dat er volgens haar genoeg was gebeurd. U vond vanuit uw verantwoordelijkheid dat er nog niet genoeg was gebeurd en is daarom dat hoge diplomatieke niveau gezocht?

De heer **Weck**: U vroeg mij welk advies ik aan de minister heb gegeven.

De heer **Oudkerk**: Dat advies is gegeven na het kamerdebat. U bent zich er ongetwijfeld van bewust dat hoe langer het duurt, hoe moeilijker het wordt om alle detailinformatie boven tafel te krijgen. Heeft u daar de minister ook over ingelicht?

De heer **Weck**: Dat was het dilemma bij het boven tafel krijgen van de gegevens. Dat ben ik met u eens.

De heer **Oudkerk**: Sorry?

De heer **Weck**: Dat was het dilemma waarmee wij in toenemende mate te maken hadden.

De heer **Oudkerk**: U zei dat tegen de minister. Hoe reageerde zij daarop?

De heer **Weck**: Dat weet ik niet meer.

De heer **Oudkerk**: De heer Putters heeft het beeld geschetst van een RLD die de eerste vier jaar voornamelijk reactief is geweest. Hij zei dat dat kwam omdat de lading nauwelijks een issue was. De heer Putters heeft vervolgens gezegd dat de RLD al het mogelijke gedaan heeft om tot in detail achter die vrachtdocumentatie te komen.

De heer **Weck**: Mag ik daarop een correctie geven? In het eerste jaar heeft de vooronderzoeker wel aandacht besteed aan de vracht, maar dan in relatie tot de toedracht van de ramp.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik. Mijnheer Weck, is er ooit een moment geweest tijdens een topperleg waarop gezegd is dat schoon schip moest worden gemaakt met betrekking tot de vraag naar de lading? Ik vraag u dit omdat na 1996 de kamerdebatten en -vragen bij wijze van spreken over elkaar heen rolden. Is er ooit een topperleg op het ministerie geweest waarop is gezegd: Nu nemen wij het heft in handen, desnoods samen met andere

ministeries, want die zaak moet nu echt boven tafel komen?

De heer **Weck**: Ik kan niet één specifiek topperleg aanwijzen, zoals u bedoelt. Er heeft, ook vanwege de commotie in de Kamer en vanwege de druk die ontstond...

De heer **Oudkerk**: U zegt "ook". Was dat de aanleiding of was u zelf zo langzamerhand ook ongerust geworden over een mogelijke relatie tussen de lading en de gezondheidsklachten?

De heer **Weck**: We hadden daar nog geen enkele indicatie voor. Wij hadden geen indicaties dat gevaarlijke stoffen een probleem zouden zijn; wij hadden geen indicatie dat er gefraudeerd was; wij hadden geen indicatie dat er mogelijk een relatie was tussen de vracht en de gezondheidsklachten. Desalniettemin was er ook bij ons sterke behoefte om te proberen zoveel informatie boven tafel te krijgen dat dat soort vragen niet meer in die hevigheid zouden opkomen. Uiteraard.

De heer **Oudkerk**: Met "bij ons" bedoelt u ook de minister?

De heer **Weck**: Ja. Daarover is regelmatig gesproken.

De heer **Oudkerk**: Heeft u tijdens al die activiteiten volledige medewerking gekregen van de Israëlische autoriteiten?

De heer **Weck**: Er werd ons volledige medewerking toegezegd. Ik vind het een hele prestatie dat uw commissie nu materiaal boven tafel heeft gekregen. Het gaat mij echt boven de pet, als ik deze uitdrukking mag gebruiken...

De **voorzitter**: Er is al zoveel onder pet gehouden, u mag er best even boven gaan!

De heer **Weck**: Het is in ieder geval zo vaak ter sprake gekomen. Waar ik echt verbaasd over ben, is het volgende. Ondanks de acties waarover ik zo-even sprak, ondanks de toezeggingen van premier Netanyahu – toch niet de eerste de beste – en ondanks de toezeggingen van drie Israëlische ministers in 1992, 1996, 1997 en 1998, ondanks de toezeggingen van mijn collega Sharon en ondanks de toezeggingen

van de topdirectie van El Al om volledig mee te werken, komt pas op het moment supreme een doos te voorschijn, terwijl wij er jaren mee bezig zijn geweest. Dat gaat mij boven de pet.

De heer **Oudkerk**: Ik kan mij daar iets bij voorstellen. U had toezeggingen van een hele batterij bobo's, maar daarbij is het dus gebeven. Maar op een gegeven moment zeg je dan toch tegen de minister: nu willen wij dat die toezeggingen de gestalte krijgen van een doos vol met documenten? Het zijn niet de minste instanties en personen die u noemt. Hebt u enig idee waarom het bij die toezeggingen bleef?

De heer **Weck**: Er zijn op basis van die toezeggingen steeds stukken beschikbaar gekomen.

De heer **Oudkerk**: Maar die had u in de meeste gevallen toch al?

De heer **Weck**: Er waren inderdaad een hoop stukken bij die wij al hadden. Soms is dat plezierig want dat bevestigt dat er geen verrassingen komen. Ik hoop dat uit de informatie die nu beschikbaar is gekomen ook geen verrassingen ontstaan. Dat zou tenminste een aantal zorgen wegnemen. Maar het blijft natuurlijk opvallend.

De heer **Oudkerk**: Heeft u echt alles op alles gezet om het boven tafel te krijgen?

De heer **Weck**: Wij hebben alle mogelijkheden die ons ter beschikking stonden benut. Dat zeg ik op deze manier omdat je op een gegeven moment geen titels meer hebt. Dat zagen ook de ECD, het OM, de door ons ingeschakelde National Transportation and Safety Board en US Customs. Op een gegeven moment heb je geen juridische mogelijkheden meer om bepaalde dingen te kunnen doen. Die mogelijkheden houden al vrij snel op in het luchtvaartrecht: bij de NOTOC en het cargo manifest. Alles wat daaronder zit, moet op basis van vrijwilligheid en overtuiging. Ik ben blij dat uw commissie een aantal zaken wel boven water heeft gekregen.

De heer **Oudkerk**: Ik kom straks nog even op de ECD terug. Ik wil eerst nog een ander middel noemen,

waarvoor niet gekozen is. Vorig jaar februari werd de commissie-Hoekstra in het leven geroepen, maar die commissie heeft uitdrukkelijk niet de opdracht gekregen om de documenten van de ontbrekende 20.000 kg. te voorschijn te krijgen. Waarom niet?

De heer **Weck**: Dat zou u aan de minister moeten vragen.

De heer **Oudkerk**: Maar u hebt de minister vast geadviseerd.

De heer **Weck**: Wij hebben met elkaar vaak over dit onderwerp gesproken, ja.

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u de minister geadviseerd?

De heer **Weck**: Juist om lessen voor de toekomst te trekken, hebben wij aangegeven dat boven tafel moet komen op welke wijze diverse instanties – de RLD, het BVOI, de ECD, het OM, de RVI e.d. – hebben geopereerd. Nagegaan moest worden of er gaten tussen zaten en zo ja, hoe dat kon worden verklaard en hoe dat in de toekomst beter kon. Dat was een van de hoofdopdrachten aan de commissie-Hoekstra.

De heer **Oudkerk**: Dat was dus een retrospectief onderzoek. Dat is inderdaad nodig om lessen voor de toekomst te trekken. Maar het is niet bij u opgekomen om de commissie-Hoekstra een bredere opdracht te geven, juist ook met het oog op de steeds heviger wordende commotie? Waarom is de commissie-Hoekstra niet gevraagd om de informatie over de 20.000 kg. ontbrekende vracht boven tafel te krijgen?

De heer **Weck**: Als dat een product zou zijn van de zeer uitvoerige verhoren die de commissie-Hoekstra heeft afgenomen, zou het natuurlijk zeer relevant zijn als dat aan de orde was gekomen.

De heer **Oudkerk**: De heer Hoekstra heeft in een voorgesprek aan ons laten blijken dat hij het soms wel jammer vond dat zijn opdracht niet verder reikte dan terugkijken. Hij moest zich natuurlijk aan zijn opdracht houden.

De heer **Weck**: De heer Hoekstra heeft mij nooit gemeld dat hij graag verder zou willen gaan.

De heer **Oudkerk**: Dat heeft hij nooit gemeld?

De heer **Weck**: Dat is mij in ieder geval niet bekend.

De heer **Oudkerk**: U hebt het hem ook nooit gevraagd? Ik neem aan dat u de heer Hoekstra tijdens zijn bezigheden hebt gevolgd.

De heer **Weck**: Ik ben ook gehoord.

De heer **Oudkerk**: Dat is bekend. U hebt het dus nooit aan hem gevraagd. Mijnheer Weck, de rol van de ECD is gisteren en ook tijdens het verhoor vanochtend van de heer Putters uitgebreid aan de orde geweest. De ECD is in juli 1998 een (begin van een) onderzoek gestart naar de ontbrekende detailinformatie over de 20.000 kg. vracht. Nu heeft de ECD ook al in een eerder stadium aangeboden om onderzoek te doen: in 1992, toen de enigszins verbrande house airway bill werd gevonden, en in 1996 naar aanleiding van specifieke vragen van de heer Erhart en de heer Putters. De ECD heeft in 1996 tegen de heer Putters gezegd: Wij willen wel degelijk navraag doen bij US Customs en willen ook de Kamer inlichten over de vraag of er al dan niet malversaties zijn gepleegd, maar daarvoor vragen wij een brief van minister Jorritsma aan de heer Wijers, de toenmalige minister van Economische Zaken. Die brief is bij mijn weten nooit bij de heer Wijers aangekomen. Klopt dat?

De heer **Weck**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dan is de volgende vraag: heeft u de minister geadviseerd om die brief niet te schrijven, want ik neem aan dat die dan ook niet geschreven is?

De heer **Weck**: Ik heb daar geen herinnering aan.

De heer **Oudkerk**: Is dat tijdens het overleg met de minister niet ter sprake geweest? Het ging natuurlijk toch weer over die ontbrekende lading en daar sprak u veel over in die tijd.

De heer **Weck**: Ik heb vanochtend ook de vragen gehoord, maar ik ben nog niet in staat geweest om dat uit te zoeken. Ik wil dat graag voor u natrekken. Ik zal de commissie ook ter

beschikking stellen of dat bewijsbaar aan de hand van documentatie met de minister besproken is.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben de heer Putters vanochtend die documentatie ook gevraagd; dat heeft u gevolgd.

De heer **Weck**: Ja, maar die is voor half twee nog niet...

De heer **Oudkerk**: De commissie stelt er hoge prijs op om dat zo snel mogelijk te krijgen, temeer omdat wij daarover twee verschillende verklaringen hebben van enerzijds de heren Moes en Van der Lugt en anderzijds de heer Putters. De heren Moes en Van der Lugt zeggen: de RLD was op dat moment niet meer geïnteresseerd; wij hebben althans niks meer gehoord. De heer Putters zegt dat de ECD gezegd zou hebben: zolang dat hoge diplomatiek overleg plaatsvindt, houden wij ons even aan de zijlijn. Ik vraag de regie om het volgende fragment te starten.

(Het navolgende is een weergave van een video-opname)

De voorzitter: U stelt vier trajecten voor. In overleg met de RLD krijgt u uiteindelijk toestemming om er drie te bewandelen en een niet: het verzekeringstraject, met name bij Lloyds in Londen, waar u goede contacten heeft vanuit uw informele circuit, waar u mensen kent en waar het zinvol zou kunnen zijn om te informeren, want de vracht moet tenslotte toch ergens verzekerd zijn. Wanneer kreeg u officieel te horen dat die weg van het nader onderzoek bij Lloyds in Londen niet hoefde te worden ingeslagen?

De heer Moes: Dat is een brief van de RLD geweest aan ons op 30 oktober 1998.

De voorzitter: Op 30 oktober 1998 is de brief van de RLD gekomen dat u het verzekeringstraject via Lloyds niet hoefde in te slaan?

De heer Moes: Ja. Die brief is overigens bij ons op 30 oktober gedateerd. De brief op zichzelf is op 13 oktober gedateerd.

De voorzitter: Onbeargumenteed?

De heer Moes: Onbeargumenteed: het verzekeringsonderzoekstraject zal niet worden uitgevoerd, punt.

(Hier eindigt de video-opname)

De heer **Oudkerk**: Voor de goede orde, mijnheer Weck, dit gaat over het jaar 1998. Ik breng nog even het jaar 1992 in herinnering, toen de ECD aan de heer De Rooij van de luchtvaartpolitie aanbod om mogelijk iets meer te doen met de veelheid aan informatie die de ECD dankzij die half verbrande airway bill naar boven had gekregen. De heer De Rooij heeft toen gezegd: dat is niet nodig. Dat heeft hij ook aan het BVOI en aan zijn eigen superieuren gemeld. Dan hebben wij 1996, waar twee verschillende versies van zijn. Enerzijds is er de versie van de heren van de ECD die zeggen: de RLD zei dat het verder niet nodig was; de RLD heeft niets meer van zich laten horen; die brief van Jorritsma aan Wijers is dus niet gekomen. Anderzijds is er de heer Putters, die zei: nee, het is anders gegaan, de ECD heeft juist gezegd: wij gaan even aan de zijlijn staan.

De heer **Weck**: De heer Putters heeft dat iets genuanceerder gezegd dan u nu samenvat.

De heer **Oudkerk**: Ik zeg het even in mijn eigen woorden. "Wij wachten even tot het diplomatiek overleg klaar is". Ik meen dat hij zoiets gezegd heeft. Maar wij zullen het nakijken, want dit wordt allemaal stenografisch genoteerd. En dan is het 1998. Dan wordt in de zomer overlegd, omdat de druk nu toch wel heel erg hoog wordt om juist de ontbrekende 20.000 kilo boven tafel te krijgen. Dan wordt afgesproken tussen ECD en RLD om vier trajecten te bewandelen. Eén traject wordt niet afgelopen. De brief van de heer Putters ligt hier voor mij. Letterlijk staat daarin: "Geachte heer Stalenhoef, hierbij stuur ik u de lijst met gemaakte afspraken tussen RLD en ECD ondertekend voor accord retour. Door de V&W-regiegroep enquête Bijlmer-ramp is besloten dat punt 3 van de afsprakenlijst, dat is het benaderen van de verzekeringsmaatschappij, niet wordt uitgevoerd". Ik heb eerst een inhoudelijke vraag aan u. Waarom zou je dat traject niet bewandelen?

De heer **Weck**: Dat zult u moeten vragen aan degenen die dat besluit hebben genomen.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag het aan u.

De heer **Weck**: Ik was daar toen niet bij betrokken.

De heer **Oudkerk**: U was daar toen niet bij betrokken, maar ik vraag gewoon aan u waarom je dat niet zou doen. Dat is een inhoudelijke vraag, niet een vraag naar betrokkenheid of verantwoordelijkheid.

De heer **Weck**: Er kan een aantal overwegingen zijn, bijvoorbeeld om te voorkomen dat zaken door elkaar heen gaan lopen, of dat iets contraproductief is, of dat er geen effect van verwacht wordt. Dat zijn drie overwegingen die aan de orde kunnen zijn.

De heer **Oudkerk**: Verbaast u het dat dit traject toen niet werd ingezet?

De heer **Weck**: Het is maar hoe je de verschillende aspecten weegt. Het had ook anders kunnen uitvallen.

De heer **Oudkerk**: Dat is een mooie cryptische omschrijving van dat het u verbaast.

De heer **Weck**: Ik gaf u net mijn omschrijving.

De heer **Oudkerk**: En ik gaf mijn interpretatie daarvan.

De heer **Weck**: Ja.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat u daar niet bij betrokken was. Is er een vertegenwoordiger van de RLD in de V&W-regiegroep enquête Bijlmer-ramp?

De heer **Weck**: Ja, dat is juist.

De heer **Oudkerk**: Heeft hij dat niet met u gecommuniceerd?

De heer **Weck**: Niet dat ik mij dat herinner.

De heer **Oudkerk**: Wie is dat?

De heer **Weck**: Dat was mijn plaatsvervanger. Al voordat de Kamer besloot tot de enquête over te gaan, was de afspraak dat al diegenen die mogelijkerwijs verhoord zouden worden, in formele zin noch bij de

voorbereiding van de enquête, noch bij de verdere afhandeling zouden worden betrokken. En ik was een gereede kandidaat om te worden verhoord.

De heer **Oudkerk**: U had een vertegenwoordiger in de regiegroep. Naar uw beste weten heeft hij u niet op de hoogte gesteld?

De heer **Weck**: Ik zeg dat ik mij dat niet meer kan herinneren. Wij hebben daar in ieder geval geen discussie over gehad.

De heer **Oudkerk**: Zou het logisch zijn geweest dat u het wel te horen had moeten krijgen? Het gaat natuurlijk niet om niks. Het gaat nog steeds om die onrust over die 20.000 kilo.

De heer **Weck**: Ja, het gaat ook, als ik de verhoren tot mij neem en de documentatie zie, over een aantal activiteiten die de ECD wel heeft uitgevoerd in opdracht van de RLD.

De heer **Oudkerk**: Jazeker, dat klopt ook.

De heer **Weck**: Het gaat om één van de vier elementen. Dat element is op een gegeven moment vanwege een aantal argumenten die in die regiegroep zijn gewisseld, niet uitgevoerd.

De heer **Oudkerk**: Met alle respect, mijnheer Weck, die andere drie lijnen waren al vele malen doorlopen, al dan niet met succes. U zei zelf: wij kwamen steeds dieper. Het diplomatieke kanaal had helaas niet geleid tot het tevoorschijn toveren van de papieren over de 20.000 kilo.

De heer **Weck**: Niet in zijn totaliteit.

De heer **Oudkerk**: En dit was een mogelijke kans. Je zou het ook op z'n Hollands kunnen zeggen: als je naar iets zoekt, probeer je toch alle mogelijke wegen om daar te komen.

De heer **Weck**: Ik gaf u net een aantal andere overwegingen die daarbij ook een rol spelen.

De heer **Oudkerk**: Daar staat u achter? U vindt dat goede overwegingen om dit traject niet te doorlopen?

De heer **Weck**: Je kunt dat ook anders wegen.

De heer **Oudkerk**: Daar kan ik niet zoveel mee. Ik begrijp niet wat u bedoelt. Met alle respect, mijnheer Weck, maar het gaat er toch om dat er onrust is onder een grote groep hulpverleners en omwonenden? Zij maken zich zorgen over het feit dat er mogelijk anderszins dingen in dat vliegtuig hebben gezeten die hun gezondheid kunnen hebben beïnvloed. Dat is niet niks. Het gaat niet over twee of drie mensen, maar over veel mensen en over grote ongerustheid. U zegt dan: je kunt het ook anders wegen.

De heer **Weck**: U vraagt mij iets over een besluitvormingstraject waarbij ik niet betrokken ben geweest. Ik vind het dan moeilijk om met u te speculeren over wat je wel of niet zou moeten doen. Dat lijkt mij ook voor de waarheidsvinding niet de meest voor de hand liggende zaak.

De heer **Oudkerk**: Als u een vertegenwoordiger in deze regiegroep heeft, en dat heeft u, vindt u dan niet dat u gezien het belang hiervan op de hoogte had moeten zijn van het feit dat men zonder argumentatie tot het besluit kwam om dit traject niet af te lopen?

De heer **Weck**: Ik weet niet of dat zonder argumentatie is. U citeert een brief waarin dat aan de orde is, maar ik weet niet welke mondelinge contacten er zijn geweest. Ik weet niet of de heer Putter daarover vanochtend iets heeft gemeld, of er later nog contacten zijn geweest waarin die argumentatie wel is gegeven.

De heer **Oudkerk**: Vindt u dat u, gezien het belang van het tevoorschijn krijgen van de ontbrekende documentatie over de 20.000 kilo, op de hoogte had moeten worden gesteld van het feit dat dit traject niet werd afgelopen?

De heer **Weck**: Er werden op dat moment een groot aantal trajecten...

De heer **Oudkerk**: Dat is niet mijn vraag, mijnheer Weck.

De heer **Weck**: Wij hadden een aantal formele afspraken. Als u het materieel bekijkt, had ik daarvan op de hoogte moeten zijn. Als u kijkt naar de formele positie... Ik was benoemd in een andere functie binnen het ministerie. De parlementaire enquêtecommissie was gestart. Om die reden hadden wij binnen

VenW een aantal formele afspraken gemaakt. Dat waren de posities en verantwoordelijkheden die aan de orde waren. Dat heb ik u net uitgelegd. Ik kan met u speculeren over de vraag of het verstandig zou zijn geweest als ik er toch van op de hoogte zou zijn gesteld.

De heer **Oudkerk**: U zei net: materieel had ik op de hoogte moeten zijn.

De heer **Weck**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Weck, ik heb nog een allerlaatste vraag voordat ik tot een samenvatting kom van dit openbaar verhoor. U heeft met de heer Oudkerk gesproken over de diplomatieke weg die u in overleg met de minister bent ingeslagen. U heeft ontzettend veel contacten gelegd en laten leggen. U noemde er een aantal namen bij. Ik neem aan dat de twee woorden "full co-operation" daarbij regelmatig aan de orde zijn geweest.

De heer **Weck**: Ja, van de kant van de Israëliërs ten opzichte van Nederland.

De **voorzitter**: Precies. Dat waren de woorden die de commissie op 14 november 1998, toen het eerste contact ontstond met de Israëlische ambassade, te horen kreeg. Maar daar ben je er dus niet mee. Daar zijn wij wel achter gekomen.

De heer **Weck**: Nee, blijkbaar niet.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij de afgelopen vier maanden die woorden wel 20 keer te horen hebben gekregen, met uiteindelijk naar ik hoop de juiste resultaten die wij nu boven tafel hebben. Ik denk dat die inspanningen, met de medewerking van velen, uiteindelijk dat resultaat hebben opgeleverd. Ook de diplomatieke weg was in de ogen van de commissie een weg. De waarheid en de totale toedracht moesten boven water komen. Ik ben blij dat u de twee woorden "full co-operation" ook in die periode regelmatig gehoord heeft. Mijnheer Weck, ik kom tot een samenvatting van dit openbaar verhoor. Ik wil u vragen om alleen te antwoorden met "correct" of "niet correct".

De taken van de RLD na een ongeval zijn: het zo snel mogelijk opstarten van vooronderzoek om de toedracht van de ramp te achterhalen, het

zorgdragen voor veilig luchtverkeer na het ongeval, de minister informeren c.q. adviseren.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft rond 20.00 uur op 4 oktober 1992 met de heer Knook van de LVB gebeld. U verklaart: de heer Knook heeft mij niet geïnformeerd over de lading van het vliegtuig. Als u deze informatie gekregen zou hebben, dan bent u ervan overtuigd dat u dat aan de anderen meegedeeld zou hebben.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft geen informatie over de lading gegeven aan de minister op de avond van de ramp.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: Op 5 oktober 1992, de dag na de ramp, heeft de heer Wolleswinkel de minister gemeld dat er geen extra risico's zouden zijn in verband met gevaarlijke stoffen aan boord, althans voorzover u zich dat kunt herinneren.

De heer **Weck**: Op basis van de mededeling van de heer Wolleswinkel. Dat is correct.

De **voorzitter**: U verklaart dat u pas in september 1993 geïnformeerd bent over de vondst van verarmd uranium in plaats van op 7 of 8 oktober 1992.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: Er is een korte briefing geweest op de dag na de ramp. Er is daar niet gesproken over de lading.

De heer **Weck**: Correct, met uitzondering van de opmerking van de heer Wolleswinkel.

De **voorzitter**: Er werd vanaf 1993 tot en met 1996 door de minister van Verkeer en Waterstaat geen relatie verondersteld tussen de gevaarlijke stoffen in de lading en gezondheidsklachten. Er is geen contact gelegd met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De heer **Weck**: Er was onvoldoende indicatie voor een dergelijke relatie. Om die reden is geen contact gelegd.

De **voorzitter**: De dag na het debat van de minister van Verkeer en Waterstaat met de Tweede Kamer in 1996 is op uw advies op diplomatiek niveau gezocht naar ontbrekende vrachtdocumentatie.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft zich verbaasd dat pas nu tijdens de parlementaire enquête informatie over de 20 ton boven water komt, ondanks toezeggingen aan uw ministerie op hoog niveau tot aan premier Netanyahu toe.

De heer **Weck**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft met alle mogelijkheden die uw ministerie ter beschikking stonden, alles op alles gezet om de vrachtdocumentatie te achterhalen.

De heer **Weck**: Dat was zonder meer onze intentie en dat hebben wij gedaan.

De **voorzitter**: Dan een opmerking over de rol van de ECD. Uw plaatsvervanger was betrokken bij de beslissing in de stuurgroep van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om het verzekeringstraject niet te laten doorlopen door de ECD. Dit traject diende ertoe te leiden de vrachtdocumentatie te achterhalen. U kunt zich niet herinneren of u hiervan op de hoogte bent gesteld.

De heer **Weck**: Kunt u dat nog een keer herhalen?

De **voorzitter**: Uw plaatsvervanger was betrokken bij de beslissing om het verzekeringstraject niet te laten doorlopen door de ECD. Dit traject diende ertoe te leiden de laatste vrachtdocumentatie te achterhalen. U kunt zich niet herinneren of u hiervan op de hoogte bent gesteld.

De heer **Weck**: Later wel, maar niet tijdens de besluitvorming.

De **voorzitter**: Ten slotte, mijnheer Weck: materieel had u op de hoogte moeten zijn van de beslissing over het verzekeringstraject.

De heer **Weck**: Met alle nuances die ik in de discussie net heb aangegeven.

De **voorzitter**: Maar u onderschrijft mijn opmerking.

De heer **Weck**: Ja.

De **voorzitter**: Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Weck uit te geleiden.

Sluiting 15.03 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 60

Vrijdag 19 februari 1999



De heer I. Chervin

I. Chervin
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 19 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 19 februari 1999

Aanvang 15.10 uur

Verhoord wordt de heer I. Chervin, vergezeld van mevrouw J.A. Hoexter-Haneveld, tolk, en de heer D. Wachter, advocaat

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De voorzitter: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer I. Chervin, geboren op 11 februari 1951 te Ramat Gan, Israël.

Mijnheer Chervin, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer Chervin: Dat zweer ik.

De voorzitter: De heer Chervin zal worden bijgestaan door een tolk, mevrouw J.A. Hoexter-Haneveld. Mevrouw Hoexter-Haneveld, de door u af te leggen belofte luidt: ik beloof mijn taak naar geweten uit te voeren.

Mevrouw **Hoexter-Haneveld:** Dat beloof ik.

De voorzitter: De heer Chervin zal zich laten bijstaan door een raadsman, de heer Wachter. Mijnheer Chervin, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen

voor de toekomst. Ik zal u eerst enkele vragen stellen. Vervolgens zullen mevrouw Augusteijn en mevrouw Singh Varma u ook een aantal vragen stellen. Mijnheer Chervin, wat was uw functie bij El Al?

De heer Chervin: Vrachtsmanager El Al Holland.

De voorzitter: Dat was op Schiphol?

De heer Chervin: De kantoren waren op Schiphol, maar ik was verantwoordelijk voor heel Nederland.

De voorzitter: Kunt u een omschrijving geven van uw werkzaamheden en het personeel dat onder u ressorteerde?

De heer Chervin: Er werkten ongeveer 20 medewerkers onder mij. Wij moesten de vracht behandelen, verkopen, enz.

De voorzitter: U moest de vracht behandelen. Wat betekende dat in de praktijk?

De heer Chervin: Ervoor zorgen dat de vracht die aankwam goed in elkaar zat, met de labels die daarbij hoorden, dat de inhoud van de vracht overeenkwam met de vrachtbrieven, dat de vracht goed opgebouwd was op de pallets en dat de vracht goed was verpakt voor de vlucht.

De voorzitter: Mijnheer Chervin, van wanneer tot wanneer was u werkzaam voor El Al in Nederland?

De heer Chervin: Van augustus 1991 tot augustus 1997.

De voorzitter: U heeft verteld dat u verantwoordelijk was voor de vracht. Was dat inclusief de veiligheid van de vracht en ook de informatievoorziening daarover?

De heer Chervin: Nee, daar was een aparte afdeling voor.

De voorzitter: Welke afdeling?

De heer Chervin: De afdeling Veiligheid en Vrucht.

De voorzitter: Wie was daar het hoofd van?

De heer Chervin: Voorzover ik mij herinner was dat toen Motty Ilany.

De voorzitter: Aan wie was u verantwoording schuldig?

De heer Chervin: Aan Tel Aviv, aan de afdeling Vrucht.

De voorzitter: Op Schiphol was er geen meerdere boven u?

De heer Chervin: De directeur van El Al Holland, dat was meer op administratief gebied en niet op het gebied van de vracht.

De voorzitter: Ik wil graag weten hoe de verhoudingen lagen ten aanzien van verantwoordelijkheden tussen u, de heer Danor, de heer Weinstein en de heer Plettenberg, hoofd Operations El Al.

De heer Chervin: De heer Danor was de algemeen directeur voor heel Holland. De heer Weinstein was algemeen directeur van het station en was ook verantwoordelijk voor Operations. De heer Plettenberg was

één van de medewerkers van de heer Weinstein.

De **voorzitter**: En de heer Aaij?

De heer **Chervin**: De heer Aaij behoorde tot mijn medewerkers. Hij was verantwoordelijk voor een ploeg.

De **voorzitter**: Hoeveel Nederlandse mensen maakten deel uit van uw ploeg medewerkers en hoeveel Israëliëse mensen?

De heer **Chervin**: Alle medewerkers hadden de Nederlandse nationaliteit, ofschoon enkelen wel oorspronkelijk Israëliërs waren.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Chervin, hoe hoorde u dat het vliegtuig in nood was en terug zou keren?

De heer **Chervin**: Ik hoorde niet dat het vliegtuig in nood was. Ik kreeg pas bericht toen het vliegtuig neergestort was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u hebt niet voor het vliegtuig neerstortte vernomen dat het problemen had?

De heer **Chervin**: Nee, helemaal niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u of er radiocontact mogelijk is tussen El Al-toestellen en Tel Aviv?

De heer **Chervin**: Uit mijn ervaring van mijn reizen naar Tel Aviv weet ik dat het mogelijk is, maar ik denk alleen op een bepaalde hoogte en op een bepaalde afstand.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er ook radiocontact mogelijk tussen El Al Security Wagens en de vliegtuigen?

De heer **Chervin**: Tot een bepaalde afstand is het mogelijk, misschien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Misschien? Is het mogelijk?

De heer **Chervin**: Ik denk het wel, maar ik ben er niet zeker van.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer werd u geïnformeerd dat

het vliegtuig was neergestort en wie heeft het u verteld?

De heer **Chervin**: Ongeveer om zeven uur, misschien iets daarna. Eén van mijn medewerkers, Herman, was op dat tijdstip verantwoordelijk voor de ploeg.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was dat Herman Aaij?

De heer **Chervin**: Ja, Herman Aaij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat hebt u toen vervolgens gedaan?

De heer **Chervin**: Ik nam contact op met Uri Danor om hem dit mee te delen en met nog een paar mensen. Ook met Tel Aviv. Daarna ben ik naar mijn kantoor gegaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kent El Al een procedure die moet worden afgewerkt bij een dergelijke ramp?

De heer **Chervin**: Gisteren heb ik gezegd dat ik daar niets over weet, maar ondertussen heb ik met Uri Danor gesproken. Daaruit is gebleken dat er wel een procedure op papier staat. Die heb ik meegenomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben een paar minuten geleden vernomen dat er inderdaad emergency manuals zijn.

De heer **Chervin**: Ja, ik heb er hier één voor u.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die kunnen wij straks dan lezen. Mijnheer Chervin, ik wil het kort met u hebben over de vrachtpapieren. Waar bevinden zich de vrachtdocumenten van de vliegtuigen?

De heer **Chervin**: Bij ons op kantoor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Alle vrachtpapieren?

De heer **Chervin**: Alles wat betrekking heeft op de vracht.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus het is niet zo dat bij Operations een deel van de papieren en bij de Vracht-afdeling een ander deel van de papieren ligt?

De heer **Chervin**: Op het kantoor van Operations heb je de papieren die geen betrekking hebben op de vracht,

dus alleen betrekking hebben op het vliegtuig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En de vrachtpapieren?

De heer **Chervin**: Bij mij op kantoor.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Straks zal mevrouw Varma u daar meer vragen over stellen. Ik wil nog het volgende met u doornemen. Aan het begin van de avond is de NOTOC van de gevaarlijke stoffen New York-Amsterdam-Tel Aviv door de heer Aaij telefonisch voorgelezen op verzoek van de luchtverkeersbeveiliging, ATC. Hij heeft toen waarschijnlijk ook de NOTOC voorgelezen van de vracht vanuit New York die in Amsterdam was uitgeladen, die cartridges en explosieven bevatte. De heer Aaij heeft toen op verzoek van een persoon die hij zich niet kan herinneren de NOTOC gefaxt. Bent u op de hoogte van het feit dat deze informatie over de gevaarlijke stoffen bekend is gemaakt?

De heer **Chervin**: Tot twee dagen geleden heb ik daar niets van geweten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Had u het moeten weten?

De heer **Chervin**: Dat hij dat heeft doorgegeven?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **Chervin**: Ik denk dat hij dat mij had moeten zeggen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is dit ook onderdeel van dat emergency manual?

De heer **Chervin**: Dat is logisch, als medewerker van mij had hij dat moeten zeggen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vervolgens heeft de luchtverkeersbeveiliging, ATC, het bericht doorgegeven dat El Al zou hebben verzocht om de berichten over de gevaarlijke stoffen niet naar buiten te brengen. Uit het telefoongesprek dat wij op band hebben staan van de heer Aaij met de luchtverkeersbeveiliging kunnen wij dat niet bevestigd krijgen. Is het mogelijk dat iemand anders van uw organisatie op geheimhouding heeft aangedrongen?

De heer **Chervin**: Dat lijkt mij niet logisch. Het tegenovergestelde is eerder het geval. Ons werd verzocht om medewerking te verlenen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus het is niet zo dat El Al de informatie over de vracht niet naar buiten wilde hebben?

De heer **Chervin**: Het lijkt mij niet logisch.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Door wie is u verzocht om medewerking te verlenen met betrekking tot informatie over de vracht?

De heer **Chervin**: Dat was op mijn initiatief. Ook Uri Danor had dit gezegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook Danor heeft dat gezegd?

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is dat onderdeel van het emergency manual?

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dank u wel.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Chervin, is El Al op de avond van de ramp benaderd door Nederlandse autoriteiten om vrachtdocumentatie ter beschikking te stellen?

De heer **Chervin**: Dat is niet aan mij gevraagd, maar ik heb begrepen dat het is gevraagd en dat de autoriteiten de documentatie hebben ontvangen. Uri Danor zei mij gisteren dat het verzoek aan hem is gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Door welke Nederlandse autoriteiten is dat verzoek gedaan?

De heer **Chervin**: Een politieagent en die was samen met de heer Plettenberg.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wie waren er in het kantoor aanwezig? Was de heer Danor ook aanwezig in het kantoor?

De heer **Chervin**: Dat herinner ik mij niet. Misschien wel.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar de heer Danor heeft gisteren aan u verteld dat hem verzocht is papieren te verstrekken?

De heer **Chervin**: Ja, zeker.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik wil u een paar vragen stellen om een aantal zaken heel duidelijk te krijgen. De commissie heeft onder ede een politieagent gehoord, de heer Daan Nix en de heer Plettenberg. De heer Plettenberg kent u. De heer Plettenberg heeft verklaard dat de heer Daan Nix op het kantoor van El Al Operations is geweest om de vrachtpapieren op te halen. In eerste instantie wilde El Al de papieren niet geven.

De heer **Chervin**: U heeft het over El Al en dat is heel breed.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er is gezegd dat El Al Operations de papieren niet wilde geven.

De heer **Chervin**: Daar weet ik niets van.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het verhaal gaat verder. Mijnheer Plettenberg is met mijnheer Nix, de politieagent, naar u gekomen. Mijnheer Plettenberg heeft gezegd, dat hij met mijnheer Nix bij u terecht is gekomen om ongeveer kwart voor acht Nederlandse tijd. U weigerde eerst de papieren te geven. Daarna heeft u gebeld met een aantal mensen en heeft u met mijnheer Weinstein gepraat. En daarna heeft u de papieren afgegeven. Klopt dat?

De heer **Chervin**: Zoiets kan ik mij helemaal niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u mij vertellen wat er dan wel is gebeurd?

De heer **Chervin**: Ik weet dat de opdracht was om de papieren te geven, medewerking aan iedereen die het maar vroeg. Ik weet niet wie de papieren heeft gegeven. Gisteren zei Uri Danor dat hij gezien heeft dat mijnheer Plettenberg kopieën aan het maken was en dat hij deze aan de politie gegeven heeft.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u heeft mijnheer Nix niet gezien?

De heer **Chervin**: Dat kan ik mij niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft mijnheer Plettenberg ook niet gesproken?

De heer **Chervin**: Dat kan ik mij niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar Uri Danor heeft mijnheer Plettenberg wel gezien?

De heer **Chervin**: Zo zei hij mij gisteren, ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft mijnheer Danor toestemming gegeven om de papieren af te geven?

De heer **Chervin**: Ja, natuurlijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er sprake geweest van weigeren om de papieren af te geven?

De heer **Chervin**: Dat kan niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus er is nooit geweigerd om de papieren af te geven?

De heer **Chervin**: Nee hoor.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De papieren zijn dus niet door u afgegeven maar door mijnheer Uri Danor?

De heer **Chervin**: Zeker niet door mij en gisteren zei Uri dat het door hem is gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het gaat dus om de vrachtpapieren.

De heer **Chervin**: Alleen over de vracht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u om hoeveel vellen papier dat gaat?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ook niet ongeveer?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het ging dus om de vrachtpapieren. Ging het ook om de papieren van Operations?

De heer **Chervin**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar van de vrachtpapieren heeft u van Uri Danor gehoord?

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u zelf op die avond door de rijkspolitie gehoord? Bent u zelf bij de rijkspolitie geweest?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft ook niemand van de rijkspolitie gezien?

De heer **Chervin**: Er liepen heel wat mensen rond, maar ik weet niet wie van hen van de politie was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een uniform misschien.

De heer **Chervin**: Ja, er waren er ook in uniform.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus u heeft wel politiemensen gezien maar u heeft ze niet gesproken.

De heer **Chervin**: Nee, ze hebben niet met mij gepraat.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kende u de mensen die u gezien heeft?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u zelf naar de rampplek geweest op die avond?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u later ooit naar de rampplek geweest?

De heer **Chervin**: Toen het herdenkingsmonument werd onthuld, hebben wij uit naam van El Al bloemen gebracht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Toen bent u er naartoe geweest.

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u op de avond van de ramp bij de luchtverkeersleiding geweest?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u misschien wie er wel naartoe is geweest?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er iemand geweest om de geluidsbanden op te halen van de laatste minuten van de conversatie tussen de cockpitbemanning en de luchtverkeersleiding?

De heer **Chervin**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan wil ik u wat vragen stellen over 5 oktober. U was hoofd van de vrachtafdeling. Dus als er vrachtvliegtuigen binnenkomen of vertrekken, dan weet u dat.

De heer **Chervin**: Als er vracht op is, ja, zeker.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft op 5 oktober gewerkt?

De heer **Chervin**: ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan ga ik u een aantal vragen stellen over een aantal vluchten. Wij hebben informatie van Eurocontrol gekregen die wij ook op papier hebben. Is er een reguliere Boeing van El Al op Schiphol geweest?

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er een Boeing 747 van UPS gecharterd als vervanging van het gecrashte vliegtuig?

De heer **Chervin**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er een Boeing 737 van Hapag Lloyd gecharterd?

De heer **Chervin**: Dat kan niet zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er een Boeing 707 van Avistar gecharterd?

De heer **Chervin**: Dat kan ik mij niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dit vliegtuig van Avistar kwam vanuit Oostende, België.

De heer **Chervin**: Ik kan mij dat niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat vliegtuig is van Oostende naar Schiphol gegaan en is volgens onze informatie leeg naar Tel Aviv gevlogen.

De heer **Chervin**: Ik weet het niet, maar het kan zijn dat het van CAL was. Die company vliegt landbouwvrachten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: ja, het is een CAL-vliegtuig maar van Avistar. Op de papieren staat CAL maar het is een Avistar-Boeing 707.

De heer **Chervin**: Dat is heel goed mogelijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Die is er dus wel geweest, maar de Boeing 737 van Hapag Lloyd niet?

De heer **Chervin**: Dat kan niet, want de 737 is geen vrachtvliegtuig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus dan weet u daar niets van?

De heer **Chervin**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Volgens onze gegevens zijn er op 5 oktober deze vluchten geweest. Die van Hapag Lloyd viel dus niet onder uw verantwoordelijkheid. De andere vliegtuigen waren wel vrachtvliegtuigen?

De heer **Chervin**: Die van El Al en UPS waren van ons.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Die waren extra ingezet?

De heer **Chervin**: Die van UPS was extra, die was in de plaats van het vliegtuig dat neergestort was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat vliegtuig is gekomen om vracht mee te nemen naar Tel Aviv?

De heer **Chervin**: Ja, wat gepland was voor dat andere vliegtuig, heeft die meegenomen. Niet alleen op dezelfde dag, het heeft ook later voor ons vluchten uitgevoerd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het gaat mij erom dat deze vluchten extra ingelast waren ten behoeve van

de vracht ter vervanging van het neergestorte vliegtuig.

De heer **Chervin**: Ja. Dat was in plaats van het neergestorte vliegtuig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Alleen de Boeing 737 is geen vrachtvliegtuig geweest en is dus niet onder uw verantwoordelijkheid gevlogen.

De heer **Chervin**: Nee, dat was geen vrachtvliegtuig.

De **voorzitter**: Ik heb ook nog een paar vragen aan u. U was thuis toen het vliegtuig verongelukte?

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe laat bent u op Schiphol Freight aangekomen?

De heer **Chervin**: Ik denk dat het zo'n zeven uur, kwart over zeven was.

De **voorzitter**: Daar heeft u de heer Aaij getroffen?

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe laat bent u naar Operations gegaan?

De heer **Chervin**: Dat moet na acht uur geweest zijn, want om acht uur had ik een interview met de Israëliische televisie.

De **voorzitter**: Was dat acht uur Israëliische tijd of acht uur Hollandse tijd?

De heer **Chervin**: Acht uur in Holland, negen uur daar.

De **voorzitter**: U bent na acht uur bij Operations aangekomen.

De heer **Chervin**: Ik denk dat het half negen, kwart voor negen was.

De **voorzitter**: Waarom ging u naar Operations toe?

De heer **Chervin**: Uri Danor heeft alle mensen bij elkaar gevraagd om te komen.

De **voorzitter**: Was de heer Danor om acht uur al bij Operations?

De heer **Chervin**: Hij was daar maar het tijdstip kan ik niet noemen.

De **voorzitter**: De heer Weinstein was ook daar?

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg was ook daar?

De heer **Chervin**: Nee.

De **voorzitter**: U heeft de heer Plettenberg niet gezien?

De heer **Chervin**: Ik kan hem niet meer herinneren op diezelfde avond.

De **voorzitter**: U kende de heer Plettenberg goed.

De heer **Chervin**: Ik ken hem oppervlakkig.

De **voorzitter**: Kan het zijn dat de heer Plettenberg zich kan vergissen tussen u en de heer Danor? Lijkt u op elkaar?

De heer **Chervin**: Nee.

De **voorzitter**: U kende de heer Plettenberg, de heer Plettenberg kende u.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg kende ook de heer Danor?

De heer **Chervin**: Ik denk dat hij hem minder kende.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg heeft gezegd dat hij op Operations was. Mijnheer Nix komt om vijf over half acht op Operations...

De heer **Chervin**: Dus voor acht uur?

De **voorzitter**: Voor acht uur, hij vraagt de papieren aan mijnheer Plettenberg. Mijnheer Plettenberg zegt: daar kan ik niet over beslissen, dat moet de heer Chervin doen. Hij neemt de heer Nix mee naar de heer Chervin. En u zegt dat u voor acht uur daar niet was. Dat is correct?

De heer **Chervin**: Ik weet het zeker. Ik heb hier een videotape en daar kan het op nagegaan worden.

De **voorzitter**: Weet u of de heer Danor toestemming gevraagd heeft aan Tel Aviv om de papieren af te geven?

De heer **Chervin**: Daar weet ik niets over, maar ik denk dat hij zelf beslissen kan.

De **voorzitter**: Zijn bij Operations ook de vrachtpapieren?

De heer **Chervin**: Nee.

De **voorzitter**: Alleen cargo-manifest, NOTOC etc.?

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Hoeveel vellen zijn dat? 10, 100?

De heer **Chervin**: Misschien 5, niet meer.

De **voorzitter**: Hoe laat bent u weggegaan bij Operations?

De heer **Chervin**: Heel laat, een of twee uur 's nachts. Misschien zelfs later.

De **voorzitter**: Wie waren toen nog op kantoor bij Operations toen u wegging?

De heer **Chervin**: De mensen liepen in en uit. Precies weet ik het niet meer. Alle directeurs van El Al en nog allerlei mensen.

De **voorzitter**: Op 5 oktober zijn er extra vluchten geweest. Wij weten dat van Eurocontrol. Als het passagiersvliegtuigen zijn geweest, behoort u dat dan te weten of geldt het uitsluitend voor vracht?

De heer **Chervin**: Als het een gewoon, regulier vliegtuig is van El Al, dan weet ik dat. Dat wordt bekendgemaakt.

De **voorzitter**: Het vliegtuig met vier mensen aan boord is volledig gecrasht in Amsterdam. Waarom moest er een extra vlucht als vervanging worden ingelast op zondag?

De heer **Chervin**: Om de vracht op te halen.

De **voorzitter**: Welke vracht?

De heer **Chervin**: Er is altijd in het magazijn veel vracht.

De **voorzitter**: Maar alle vracht was verloren gegaan met dit toestel.

Waarom dan een extra vliegtuig?
Voor welke vracht?

De heer **Chervin**: Wij hebben altijd veel meer opgeslagen. Elk vliegtuig dat voorbijkomt en iets kan meenemen... dan gaat er weer vracht weg.

De **voorzitter**: Voorbij komt en mee kan nemen, maar dat is niet een extra vlucht. Ik vraag u heel nadrukkelijk: is die extra vlucht gebruikt om opgeslagen goederen op Schiphol versneld naar Tel Aviv af te voeren?

De heer **Chervin**: Nee hoor.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik wil graag dat u antwoordt met ja, nee of correct. Uw functie is vrachtmanager van El Al, verantwoordelijk voor heel Nederland en werkzaam op Schiphol.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: U heeft te maken met vrachtbehandeling. In de praktijk betekent dat het labelen van de vracht, de overeenkomst vrachtinhoud checken en de verpakking.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Verantwoordelijkheid voor de vracht was niet inclusief verantwoordelijkheid voor de veiligheid.

De heer **Chervin**: Correct.

De **voorzitter**: Ik was verantwoording schuldig aan Tel Aviv.

De heer **Chervin**: Professionele verantwoording.

De **voorzitter**: De heer Weinstein was station operator, de heer Plettenberg medewerker van de heer Weinstein en de heer Aaij was uw medewerker, behoorde bij uw ploeg.

De heer **Chervin**: De heer Weinstein was station manager en hij was verantwoordelijk voor Operations.

De **voorzitter**: U hoorde niets van het verongelukte toestel voordat het neergestort was.

De heer **Chervin**: Ja, en toen wilde ik het nog niet geloven.

De **voorzitter**: Radiocontact is mogelijk, maar alleen op bepaalde hoogte en afstand.

De heer **Chervin**: Dat is zo, voorzover ik weet.

De **voorzitter**: Radiocontact tussen de security manager en vliegtuigen is misschien mogelijk.

De heer **Chervin**: Technisch is het mogelijk.

De **voorzitter**: Ik hoorde over het ongeluk met het El Al-toestel van de heer Aaij.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Ik had contact met de directeur, de heer Danor en met Tel Aviv.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Er is een emergency manual.

De heer **Chervin**: Ja, die heb ik gegeven.

De **voorzitter**: Alles met betrekking tot de vrachtpapieren is bij ons op kantoor.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Dat de verkeerde NOTOC New York-Amsterdam is doorgegeven door de heer Aaij, is u pas twee dagen geleden bekend geworden.

De heer **Chervin**: Ja.

De **voorzitter**: Ik heb de heer Nix niet gezien bij Operations.

De heer **Chervin**: Ik kan mij niet herinneren of ik hem heb gezien.

De **voorzitter**: Ik weet niet wie de papieren heeft afgegeven.

De heer **Chervin**: Inderdaad, ik weet het niet.

De **voorzitter**: De heer Danor zegt dat hij de heer Plettenberg heeft gezien.

De heer **Chervin**: En ook de politieagent.

De **voorzitter**: De heer Danor heeft de papieren afgegeven. Er is nooit geweigerd.

De heer **Chervin**: Dat zei hij mij gisteren.

De **voorzitter**: Mijnheer Chervin, wij zijn u zeer dankbaar dat u bereid was vrijwillig naar Nederland te komen voor deze commissie om onder ede gehoord te worden. Daar was u niet toe verplicht, maar u heeft het toch zinvol gevonden voor het werk van deze commissie om dat te doen. Wij zijn u daar dankbaar voor. Daarmee is een einde gekomen aan dit openbaar verhoor.

Sluiting 15.57 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 61

Vrijdag 19 februari 1999

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 19 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 19 februari 1999

Aanvang 16.05 uur

Verhoord wordt de heer I. Chervin, vergezeld door mevrouw J.A. Hoexter-Haneveld, tolk, en de heer D. Wachter, advocaat

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is wederom het verhoor van de heer I. Chervin, geboren op 11 februari 1951 te Ramat Gan, Israël. Mijnheer Chervin, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Chervin**: Dat zweer ik.

De **voorzitter**: De heer Chervin zal worden bijgestaan door een tolk, mevrouw J.A. Hoexter-Haneveld. Mevrouw Hoexter-Haneveld, de door u af te leggen belofte luidt: ik beloof mijn taak naar geweten uit te voeren.

Mevrouw **Hoexter-Haneveld**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De heer Chervin zal zich laten bijstaan door een raadsman, de heer Wachter. Mijnheer Chervin, de commissie heeft er behoefte aan om nog even een kort gesprek te hebben met u. Op de avond van 4 oktober 1992 was u bij Operations. Daar was ook de heer

Danor, de heer Weinstein, de heer Nix, de politieagent...

De heer **Chervin**: Dat herinner ik mij niet.

De **voorzitter**: Is de heer Danor op 4 oktober 1992 van het kantoor van Operations naar de rampplek in de Bijlmer gegaan?

De heer **Chervin**: Dit is ten gevolge van vraag die aan mij is gesteld of ik naar de plek van de ramp ben geweest. Dat wist ik niet. Dat herinnerde ik mij niet. Ik heb het aan Uri Danor gevraagd gisteren. Hij zei dat hij daarheen is gereden met de politieagent, de heer Plettenberg en de technisch manager Almozlino.

De **voorzitter**: U zegt nu dat u gisterenavond van de heer Danor heeft gehoord dat hij op 4 oktober samen met de heer Plettenberg, een politieagent en een andere Israëlische collega-diplomaat naar de rampplek...

De heer **Chervin**: De maintenance-directeur van El Al Holland.

De **voorzitter**: Deze vier mensen zijn naar de rampplek in de Bijlmer geweest.

De heer **Chervin**: Ik wil dit corrigeren. Plettenberg en de politieman stelden de heer Danor voor, hem daarheen te brengen. Hij en Almozlino gingen daarheen, met de politieman. Of Plettenberg erheen is gegaan, weet ik niet meer, maar zij zijn met de politieman meegegaan.

De **voorzitter**: Heeft u ze zien weggaan?

De heer **Chervin**: Nee, dat is wat hij mij gisteren vertelde.

De **voorzitter**: Maar de heer Danor was daar bij?

De heer **Chervin**: Dat is wat hij gezegd heeft.

De **voorzitter**: Heeft u nog iets meer daarover gehoord?

De heer **Chervin**: Nee.

De **voorzitter**: Heeft de heer Danor u gezegd hoe laat dat ongeveer geweest is?

De heer **Chervin**: Nee.

De **voorzitter**: Weet u hoe laat ze terug waren? Ze zijn niet op Operations teruggekomen?

De heer **Chervin**: Ze kwamen af en toe terug, maar ik wist niet dat ze daarheen waren gegaan. Dat vertelde hij mij gisteren.

De **voorzitter**: Was dat dezelfde politieman die de papieren was komen ophalen?

De heer **Chervin**: Ik denk van wel, maar hij zei: een politieagent.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk, mijnheer Chervin.

Sluiting 16.08 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 62

Donderdag 4 maart 1999



De heer A.S. Keverling Buisman

A.S. Keverling Buisman
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 4 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 4 maart 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt de heer A.S. Keverling Buisman

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer A.S. Keverling Buisman, geboren op 29 april 1944 te Arnhem. Mijnheer Keverling Buisman. Ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Keverling Buisman**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Keverling Buisman. Wij hebben begrepen, ook uit het voorgesprek, dat u met name deskundige bent op het gebied van straling. Is dat correct?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U bent werkzaam bij ECN te Petten.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Sinds wanneer?

De heer **Keverling Buisman**: Sinds oktober 1980.

De **voorzitter**: Wat is uw achtergrond? Kunt u de commissie daar iets over meedelen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik ben opgeleid als kernfysicus bij de Universiteit Groningen. Ik ben er ook op gepromoveerd en na afloop heb ik mij bekwaamd in de stralingsbescherming. Dat was ongeveer vanaf 1978. Daar heb ik dus alle diploma's voor gehaald die er in Nederland bestaan.

De **voorzitter**: Ik weet niet of dat veel diploma's zijn.

De heer **Keverling Buisman**: Ik geef nu daar nu les; ik ben een van de cursusleiders.

De **voorzitter**: Dan moet dat zeer zinvol zijn. Mijnheer Keverling Buisman. U bent deskundige op het gebied van uranium. Kunt u de commissie daar iets meer over meedelen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik ben niet speciaal deskundige op het gebied van uranium. Ik ben meer deskundig op het gebied van radioactieve stoffen, waarvan uranium een voorbeeld is. Welke kant wilt u op?

De **voorzitter**: Het gaat uiteraard over de ramp op 4 oktober 1992. U bent een van de weinige deskundigen op het gebied van straling van uranium en u kunt daar ook zeer

zinvolle dingen over zeggen. Wanneer hoorde u voor het eerst dat er verarmd uranium aanwezig was in het toestel dat op 4 oktober 1992 neerstortte?

De heer **Keverling Buisman**: Dat moet in oktober 1993 geweest zijn.

De **voorzitter**: Oktober 1993?

De heer **Keverling Buisman**: Ja, een jaar na de ramp zelf.

De **voorzitter**: Hoe kwam u daarmee in aanmerking?

De heer **Keverling Buisman**: ECN werd gebeld door de deelgemeente Amsterdam Zuid-Oost. Men was daar kennelijk net op de hoogte gesteld van het feit dat er uranium in dat toestel zat. De deelgemeente wilde dezelfde week nog een rapport uitbrengen over de milieugevolgen van die ramp en wat ze daaraan gedaan hadden, maar er bleek niets over uranium in dat rapport te staan. Voordat ze het rapport openbaar gingen maken, en dat zou die week nog gebeuren, wilden ze graag iets meer informatie over uranium, omdat het een duidelijke omissie in hun rapport was.

De **voorzitter**: Bent u daar toen over benaderd?

De heer **Keverling Buisman**: Toen ben ik benaderd met het verzoek om daar iets over te zeggen.

De **voorzitter**: We komen er dadelijk op terug. Kunt u zeggen wat verarmd uranium eigenlijk is?

De heer **Keverling Buisman**: Verarmd uranium is een metaal. In zuivere vorm is het zilverkleurig, maar als het aan de lucht wordt blootgesteld, wordt het zwart of soms geelachtig. Dat is het oxide dat aan de buitenkant zit. Het feit dat het verarmd is, wil alleen maar zeggen dat de isotopenverhouding in dit uranium anders is dan zoals het in de natuur voorkomt, maar daar is chemisch en aan de buitenkant op geen enkele manier wat van te merken.

De **voorzitter**: Is het gevaarlijk?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is een heel algemene vraag. Ik kan daar het volgende over zeggen. Uranium is licht radioactief en het zendt voornamelijk deeltjes uit die in het vakjargon alfadeeltjes worden genoemd. Deze alfadeeltjes hebben een heel korte reikwijdte, zoals dat heet, of dracht. Die ligt in de lucht op ongeveer vijf centimeter. Dat betekent dat de belangrijkste straling die van die radioactieve stof afkomt alleen merkbaar is als je je op zeer korte afstand daarvan bevindt.

De **voorzitter**: Wat is zeer kort?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is die vijf centimeter. Dat betekent ook dat die alfadeeltjes niet in staat zijn om de dode hoornlaag van de huid te doorkruisen. Die worden door de buitenste laag afgeremd. De buitenste laag is een dode laag en dat betekent dat die deeltjes niet het levende deel van het menselijk lichaam kunnen benaderen. Die maken dode cellen bij wijze van spreken nog doder en dat is niet echt interessant. Als je het vastpakt, is er geen bijzonder effect. Je merkt het niet aan de huid; die wordt bijvoorbeeld niet rood.

De **voorzitter**: Is het giftig?

De heer **Keverling Buisman**: Ik ben nog niet klaar. Mag ik proberen om het uit te leggen, want ik denk dat het van belang is voor de verdere discussie van vanochtend? Wanneer de deeltjes van het uranium zo klein zijn dat ze inadembaar worden, dus dat ze in de longen terecht komen, dan is de situatie andersom. Dan wordt de energie die vrijkomt volledig in de longen afgestaan. Dat betekent dat uranium gevaarlijk is. Als je het in de longen

krijgt, kun je daar op den duur verschijnselen van verwachten. In die zin is het ook giftig.

De **voorzitter**: Is het giftig als radioactieve stof of als een chemische stof?

De heer **Keverling Buisman**: Het is in ieder geval giftig als radioactieve stof, maar het is ook een zwaar metaal. Zware metalen, zoals kwik en lood, zijn over het algemeen niet goed voor het lichaam. Het is dus ook een giftige stof als zwaar metaal.

De **voorzitter**: U heeft aangegeven dat het wellicht schadelijke effecten kan hebben bij inhalering. Ik wil daar dadelijk graag nader op terugkomen, toegespit op de situatie waar we nu voor staan. Ik geef nu eerst het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Keverling Buisman. Ik wil even terug naar het telefoontje dat ECN in Petten kreeg van de stadsdeelraad. U heeft in het voorgesprek gezegd dat u 's ochtends gebeld werd en dat het rapport van de stadsdeelraad de andere dag al zou verschijnen. Er was wat onrust ontstaan in de Bijlmermeer over uranium. Men wilde in feite van een deskundige een visie horen over de consequenties daarvan. U had nog geen dag de tijd om een notitie te schrijven. Dat heeft u ook gedaan. Het is een notitie met de titel: Verarmd uraniummetaal, wat is dat? Mag ik u vragen om iets over die notitie te zeggen? Was het een echt onderzoek? Wat heeft u in feite opgeschreven?

De heer **Keverling Buisman**: Zoals u al zei, was het allemaal nogal haastwerk, omdat het rapport snel openbaar gemaakt zou worden. Het staat mij bij dat het de volgende dag al zou gebeuren. Ik ben onmiddellijk achter mijn tekstverwerker gaan zitten en heb een stukje geschreven over wat ik toen wist over uranium. Ik wist daar wel iets van omdat ik niet lang daarvoor bezoek had gehad van mensen die zich bezighielden met het uranium dat in de Golfoorlog was gebruikt voor het schieten op tanks. Dit is natuurlijk een heel ander gebruik, maar je begint wel met dezelfde grondstof. Ik had op dat moment dus wat ervaring. Ik hoefde niet alleen in de literatuur te kijken. Ik heb opgeschreven wat ik wist en ik heb nog even in de literatuur gekeken

wat je zo in het algemeen kunt verwachten over zaken als smeltpunt en soortelijke massa. Ik heb geprobeerd op te schrijven wat de stralingshygiënische eigenschappen van dit materiaal zijn. Daar is toen deze notitie – het is zeer terecht dat u het een notitie noemt – uit voortgekomen.

De heer **Van den Doel**: U zegt in feite zelf al met zoveel woorden dat het geen onderzoek is geweest. Het is een korte notitie geweest met de bedoeling om wat achtergrondinformatie te geven over verarmd uranium.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, zoals de titel ook luidt.

De heer **Van den Doel**: Dat was een notitie die anderhalf A-vertice besloeg.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, inderdaad.

De heer **Van den Doel**: In die notitie doet u toch een aantal wat stellige uitspraken. Een daarvan is dat bij het neerstorten van een dergelijk toestel verwacht moet worden dat het uranium intact zal blijven. Het staat in de op één na laatste alinea van de onderzijde van de notitie. Waarop heeft u dat gebaseerd?

De heer **Keverling Buisman**: Dat zal ik u uitleggen. Deze zin is een soort herhaling voor de lezer van een eerdere zin. Ik zal zeggen wat ik daarmee heb bedoeld. In het begin van dit verhoor heb ik al gezegd dat ik geen expliciete uraniumdeskundige ben. Ik kan dus alleen maar van algemene informatie gebruik maken. Ik heb mij het volgende voorgesteld. Er komt een stuk uranium van grote hoogte dat neerkomt op een stel flatgebouwen, op beton. Dat zal verwrongen raken en beschadigd worden en misschien wel in tweeën of in vijven spatten.

De heer **Van den Doel**: U heeft dus niet onderzocht wat er op 4 oktober daadwerkelijk is gebeurd in de Bijlmer en hoe het toestel erbij lag. U heeft op basis van een eigen aanname die tekst opgeschreven. Is dat juist?

De heer **Keverling Buisman**: Ja, dat is helemaal correct. Ik heb dus geen onderzoek gedaan. Ik

had ook eigenlijk geen specifieke informatie over de ramp zelf, anders dan uit de krant.

De heer **Van den Doel**: Dan kom ik op mijn volgende vraag. Ik neem aan dat het ook op basis van een eigen aanname is geweest. U schrijft dat het uranium intact zal blijven en dat het niet zal verdampen of dat er deeltjes van gevormd worden. Mijn vraag is in feite of u zich een gedachte heeft gevormd over de intensiteit van de brand die daar gewoed heeft. Van welke temperaturen bent u uitgegaan?

De heer **Keverling Buisman**: U heeft mij eigenlijk niet de gelegenheid gegeven om de vorige vraag te beantwoorden. Dat betreurt ik, want ik heb daar nog een klein stukje over. Kan ik nog even ingaan op wat mijn gedachtegang toen geweest is? Dan wil ik later graag terugkomen op deze vraag.

De heer **Van den Doel**: Als u daar dan meteen mijn vraag over de intensiteit van de brand aan koppelt.

De heer **Keverling Buisman**: Ik was bezig met een beschrijving van dat stuk uranium. U moet zich voorstellen dat het een stuk van 30 tot 50 centimeter lang is, maar dat wist ik op dat moment overigens niet. Het gaat dus om een stuk metaal. In mijn voorstelling kwam het op de grond en zou het op één of andere manier beschadigd raken of vervormd worden. Dan komt het in een brand en in die brand kan er van alles en nog wat gebeuren. Één ding wist ik toen wel zeker. Dat kwam omdat ik uranium in mijn handen had gehad. Ik heb u de vorige keer ook een klein stukje overhandigd. Daar is duidelijk aan te zien dat er een laagje aan de buitenkant van het metaal zit, dat normaal zilverwit is als het vrij is van oxide. Ik heb het volgende opgeschreven over de giftigheid van het uranium: "Alleen aan het oppervlak is enige oxide aanwezig dat zich kan verspreiden." Dat staat twee alinea's daarboven in hetzelfde stuk. Het grootste deel van het materiaal blijft intact, ook bij een ongeval. Dan staat er dat de kans op inhalatie klein is te noemen, maar als de stof toch ingeademd wordt, dan is de long het meest bedreigde orgaan.

De heer **Van den Doel**: U noemt dus een smeltpunt in die notitie. Mijn

vraag is nogmaals of u een idee had over de intensiteit van de brand, over de hitte van het vuur.

De heer **Keverling Buisman**: Ik had toen zeker een idee over de hitte. Dat heb ik in het voorgesprek niet gezegd, maar het idee dat ik had, was als volgt ontstaan. Ik weet dat uranium bij ruim 1100 graden zal smelten. Ik heb mij toen gerealiseerd dat dat een bijzondere temperatuur is. Wij hadden in de jaren '80 de dioxine-discussie gehad. Het lijkt nu net alsof ik er iets anders bij haal, maar dat is niet waar. In de dioxinediscussie bleek dat er dioxinen worden gevormd bij chloorhoudende materialen als je die in een huisvuilcentrale stopt. Dat ontleedt pas bij 1200 graden. Er werd toen gezegd dat dat in een gewone oven niet bereikt kon worden. Daar moest een speciale oven voor gebouwd worden. Er moest een speciale inrichting worden gemaakt om 1200 graden te kunnen halen. Mijn conclusie was dat dat vuur wel heel bijzonder moest zijn geweest om 1200 graden te halen. Met de wetenschap die ik toen had, die niet zo geweldig groot was, heb ik toen gedacht dat het nooit 1200 graden was en dat het verhaal over verdampen kon worden weggelaten.

De heer **Van den Doel**: De conclusie is dat u geen actuele informatie had over dit ongeval en de intensiteit van de brand.

De heer **Keverling Buisman**: Ik had geen informatie over het concrete geval.

De heer **Van den Doel**: Dan wil ik even overstappen naar het ECN-rapport van september 1998. Bent u daar ook bij betrokken geweest?

De heer **Keverling Buisman**: Bedoelt u dit rapport?

De heer **Van den Doel**: Bent u ook betrokken geweest bij het opstellen daarvan?

De heer **Keverling Buisman**: Nee.

De heer **Van den Doel**: Ik lees daar in de samenvatting en de conclusies dat bij verhitting in lucht tot temperaturen boven 300 graden celsius een stuk uraniummetaal min of meer gelijkmatig zal oxideren. Bij dit proces komt tussen 350 graden en 600 graden celsius uraniumoxide als

fijn poeder in verspreidbare vorm vrij. Dat zijn toch andere conclusies dan in uw notitie. De gegevens die u gebruikt, waren heel grof. U ging uit van een aantal aannames, terwijl dit onderzoek later uitwijst dat het allemaal toch een tikkelje anders lag.

De heer **Keverling Buisman**: Ik ben het niet helemaal met u eens, grotendeels wel, maar niet helemaal. Ik heb in mijn eigen notitie al voorspeld dat er oxide gevormd zou worden. Er staat dat er alleen aan het oppervlak enige oxide aanwezig was. Ik heb dat dus voorspeld, alleen wist ik op dat moment niets van de mate waarin en de hoeveelheden. Ik had ook geen reden om dat aan te nemen.

De heer **Van den Doel**: Wij stellen deze vragen om duidelijk te krijgen hoe uw notitie in de loop der jaren gebruikt is. Dat is zeker ook belangrijk voor de mensen die hier niet zo nauw bij betrokken zijn geweest. Er is op verschillende momenten verwezen naar het ECN-onderzoek en daar bedoelde men uw notitie van anderhalf A-viertje mee. Hoe vindt u het dat uw notitie op die wijze gebruikt is door allerlei instellingen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik vind dat te betreuren, zeker als het niet als notitie wordt aangehaald, maar als rapport of onderzoek. Dat is niet de bedoeling geweest. De bedoeling was om de deelgemeente te informeren over de vraag wat er zou kunnen gebeuren met uranium onder die omstandigheden. In dit stuk staat ook eigenlijk helemaal niets over de echte stralingshygiënische aspecten. Dat heb ik eruitgelaten. Ik doe dit vak al twintig jaar en ik weet zo langzamerhand wel dat je meteen allerlei vreemde gedachtegangen krijgt, als je over straling en deeltjes begint. Ik heb mij hier dus geconcentreerd op het vrijkomen van die deeltjes.

De heer **Van den Doel**: Heeft u zelf nog actie ondernomen toen u merkte dat uw notitie veelvuldig gebruikt werd onder verwijzing naar het ECN-onderzoek?

De heer **Keverling Buisman**: Nee, ik heb geen enkele actie ondernomen.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag u dat omdat de Raad voor de luchtvaart ook een rapport heeft gemaakt naar aanleiding van het ongeval. Die heeft een openbare hoorzitting gehouden

op 14 oktober 1993. Ik heb in het rapport van die openbare hoorzitting gelezen dat zij ook deskundigen hebben geraadpleegd. Zij zeggen dat zij niet alleen El Al en Boeing hebben gevraagd naar het verarmd uranium, maar dat zij ook een onafhankelijk standpunt wilden hebben. Zij zeggen dat zij een stralingsdeskundige van het ECN in Petten hebben geraadpleegd en er wordt in feite uitgebreid geciteerd uit uw notitie. De Raad voor de luchtvaart schrijft in feite dat de deskundige bewijst dat het allemaal niets voorstelt en dat kan worden overgegaan tot de orde van de dag, maar dat is u blijkbaar nooit ter ore gekomen.

De heer Keverling Buisman: Dat is mij nooit als zodanig ter ore gekomen. Ik ken dat rapport van de Raad voor de Luchtvaart ook helemaal niet... dat ik daarin wordt geciteerd. Als het tenminste dít is, dan betreur ik dat. Mij is toen niet gevraagd of ik daar nog eens naar wilde kijken of dat ik nog meer informatie had of iets dergelijks. Ik heb toen, in 1993, geprobeerd een verwachting uit te spreken van wat ik dacht dat er ongeveer gebeurd zou kunnen zijn, zonder daar heel specifiek over te kunnen worden. Daarom staan er termen in als: ik verwacht niet, men moet niet verwachten dat. Dat soort dingen. Het was zeker niet bedoeld als onderzoek of specifiek aan de Bijlmermeer gerelateerd.

De heer Oudkerk: Mijnheer Keverling Buisman, ik wil met u spreken over de situatie in hangar 8, waar al vrij snel na de ramp allerlei vliegtuigwrakstukken naartoe zijn gebracht. Daar is alles verzameld en uitgebreid onderzocht. Er is gekeken wat er teruggevonden kon worden. In de afgelopen jaren zijn er vermoedens ontstaan dat er in hangar 8 nog verarmd uranium aanwezig zou zijn. De commissie is ook in die hangar geweest. Wij hebben op grond van die vermoedens een eigen onderzoek laten verrichten. Dat onderzoek is in december verricht. Als ik goed ben geïnformeerd, hebt u dat ook van ons gekregen. In die hangar is eind 1998 inderdaad nog een verhoogde concentratie van verarmd uranium aangetroffen. Dat ligt op de balken, op 60 cm hoogte, op 2 m hoogte. Kunt u verklaren hoe het komt dat dit verarmd uranium daar op dit moment nog steeds aanwezig is?

De heer Keverling Buisman: Ik denk dat ik daar een redelijke verklaring voor kan geven. Op enig moment is er in ieder geval 130 kg verarmd uranium ingebracht en er later weer uitgehaald. Er zijn in ieder geval ook handelingen verricht. Ik neem aan dat in een later stadium in die hangar ook gezocht is naar uranium. Er zijn dus allerlei werkzaamheden verricht om het uranium te vinden. Misschien is er ook wel gezocht naar de cockpit voice recorder, kan ik mij zo voorstellen. Dat soort dingen dus. Het is mogelijk... het is eigenlijk heel normaal in mijn optiek. Aan de mensen was het kennelijk niet bekend, of minder bekend – de laatste tijd hoor ik daar ook weer andere verhalen over – dat daar deel van het oxide dat vrijwel onvermijdelijk aan de buitenkant van het uranium aanwezig is, verspreid zou kunnen raken. Wanneer daar mensen doorheen wandelen, kan het stof opdwarrelen. Misschien – dat heeft mevrouw Augusteijn de vorige keer tegen mij gezegd – werd er ook nog gebezemd. Dan dwarrelt het stof op en kan het overal neerkomen. Als u nu even naar de getallen wilt kijken, wil ik proberen die "verhoogde concentratie" een klein beetje te nuanceren...

De heer Oudkerk: Daar kom ik zo op. Ik wil nog even precies weten – want ik denk dat dit belangrijk is – hoe het verarmd uranium daar terecht is gekomen. Als we ervan uitgaan dat het verarmd uranium in hangar 8 inderdaad afkomstig is van de ramp-Boeing, dan houdt het in dat het uranium verstoofd is, niet in hangar 8, maar op de rampplek.

De heer Keverling Buisman: Geoxideerd... ja, dat kan overal gebeurd zijn, maar in principe zou het het meest voor de hand liggen dat dit bij de brand en dergelijke gebeurde.

De heer Oudkerk: Ik kom dan even terug op de notitie die u eerder schreef, waarin u stelde dat er wat betreft het binnenkrijgen van uranium in dit geval weinig te verwachten was en dat alleen aan het oppervlak enig oxide aanwezig is. Dat het gesmolten zou zijn en dus meer kans heeft gehad om te oxideren, heeft u in die notitie uiteindelijk flink genuanceerd. Later – de heer Van den Doel heeft daarover gesproken – is bekend geworden dat het ook bij lagere temperaturen wellicht al kan oxideren

en dat de kerosinebrand – ook volgens een GGD-rapport – ook al hogere temperaturen veroorzaakt dan 800 à 900 C°.

Even afgezien van die discussie over hoe hoog de temperaturen zijn geweest; ik begrijp dus goed dat de kans dat verarmd uranium op de rampplek is geoxideerd – verstoofd is, noem ik het maar even – gewoon 100% is.

De heer Keverling Buisman: In mijn notitie staat ook dat het uranium spontaan in brand vliegt als het in kleine deeltjes is verdeeld. In die zin is het oxideren bij bepaalde temperaturen niet eens echt van belang. Zodra het een klein deeltje wordt – dan kun je discussiëren over de vraag wat klein is – oxideert het vanzelf. Je hebt niet eens bijzonder hoge temperaturen nodig om het oppervlak ervan te oxideren. Het stukje dat ik heb laten zien, is bij mijn weten nooit blootgesteld aan hogere temperaturen dan gewoon kamertemperatuur. Dat is flink geoxideerd aan de buitenkant. Je kunt zelfs de deeltjes zien zitten.

De heer Oudkerk: Voor mijn goede begrip. Er worden allerlei materialen naar hangar 8 gebracht. Dat wordt daar op de grond gesmeten, neem ik aan.

De heer Keverling Buisman: Ik heb geen idee.

De heer Oudkerk: Het zal er niet heel netjes zijn neergelegd. Het wordt uitgeladen. Op dat moment – ik probeer mij het even als leek voor te stellen – komen er allemaal stofdeeltjes vrij.

De heer Keverling Buisman: Precies.

De heer Oudkerk: En dat gebeurt ook nog eens een keer als men zit te rommelen om te onderzoeken.

De heer Keverling Buisman: Ja, ja... precies, ja.

De heer Oudkerk: En dat gebeurt ook als er een deur van de hangar open staat; dan zal het stof ook gaan verwaaien.

De heer Keverling Buisman: Oh, ongetwijfeld, ja.

De heer **Oudkerk**: En als er mensen langslopen?

De heer **Keverling Buisman**: Dan dwarrelt het op en dan kan het op balken en dat soort dingen terechtkomen. Precies wat daar is onderzocht.

De heer **Oudkerk**: Dus het verarmd uranium is als uraniumoxide – als stof, als ik dat zo mag noemen – in de hangar aanwezig vanaf het moment dat die wrakstukken daar zijn binnengebracht.

De heer **Keverling Buisman**: Dat neem ik aan, ja.

De heer **Oudkerk**: Nu geeft verarmd uranium via inademen de grootste risico's, begrijp ik. Klopt dat?

De heer **Keverling Buisman**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Kunt u – daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om – die risico's beschrijven?

De heer **Keverling Buisman**: Ja. Er zijn twee manieren om het risico te beschrijven. Eén manier is, om de stralingsdosis uit te rekenen. Dat is een ding dat in de stralingshygiëne wordt gebruikt en dat tussen het inhaleren en het biologisch effect in staat. Dat is een maat voor de biologische schade. Dat heet de sievert. Meestal de mili- of microsievert, een kleinere eenheid dus. Dat is een manier om het risico te beschrijven. In dit geval, omdat het om oxide gaat – een heel slecht oplosbaar deeltje – zal het niet snel in de rest van het lichaam terechtkomen als het eenmaal in de longen komt. Dan blijft het in de longen zitten. U kunt zich voorstellen dat dit niet gezond is, omdat je alfastralers in je longen hebt, waardoor je op de lange duur longaandoeningen kunt krijgen.

De heer **Oudkerk**: Wat voor longaandoeningen?

De heer **Keverling Buisman**: Bij hoge doses fibrose en bij lagere doses longkanker.

De heer **Oudkerk**: Fibrose is verbindweefseling van de longen.

De heer **Keverling Buisman**: Verbindweefseling van het longweefsel.

De heer **Oudkerk**: En op lange termijn zei u...?

De heer **Keverling Buisman**: Longkanker.

De heer **Oudkerk**: Longkanker. Hoe lang is die termijn?

De heer **Keverling Buisman**: Daarvoor wil ik even iets halen uit het boek dat ik hier heb. Ik kom zo meteen terug op uw vraag hoe lang het duurt. Dat is heel lang... maar goed. Ik kan dat aan de hand van de passages in dit boek beschrijven. Er is nog een heel andere manier en dat is kijken wat er met dieren gebeurt die aan uraniumoxide zijn blootgesteld. Pas achteraf heb ik dit goed gelezen. Dat is dus niet iets wat ik hier toen al wist, maar van recentere datum. Ik zal wat hier in het boek staat, meteen vertalen in het Nederlands.

De heer **Oudkerk**: Ik hoop niet dat u het hele boek gaat voorlezen!

De heer **Keverling Buisman**: Neen, neen. Ik wil u hiermee laten zien dat er wel meer bekend is over radioactiviteit en straling! Dat is wel duidelijk. Er staat hier dat een van de meest uitgebreide experimenten met dieren een langdurig inhalatieproject in Rochester is. Dat is in Amerika. Het doel daarvan was het bepalen van de retentie en de ontwikkeling van langetermijneffecten in de longen. Daarvoor werd het onoplosbare uraniumoxide gebruikt. Dat is speciaal gedaan om schade aan de nieren te voorkomen. Er was al bekend dat uranium nierbeschadiging tot gevolg zou kunnen hebben.

De heer **Oudkerk**: Even voor de duidelijkheid: dat is dus hetzelfde oxide dat in hangar 8 aanwezig was.

De heer **Keverling Buisman**: Inderdaad, dat was precies hetzelfde oxide waarover wij hier spreken. Wij praten hier ook over uranium. Het is dus mooi dat net over dat uraniumoxide een langdurig experiment is gehouden, zodat wij in ieder geval bij dieren weten hoe het gaat. De dieren zijn blootgesteld aan 5 mg per m³ zuiver uraniumoxide. Dat getal is gelijk aan de in de Nederlandse ARBO-wetgeving gehanteerde norm voor inhaleerbare deeltjes. Die grens is er voor inerte inhaleerbare deeltjes stof. Deze dieren zijn daaraan blootgesteld gedurende 6 uur per dag, gedurende vijf dagen per jaar en gedurende meerdere jaren achter

elkaar. Dus als een soort werker die 6 uur per dag in die stof rondloopt...

De **voorzitter**: U zegt: vijf dagen per jaar. U bedoelt zeker per week.

De heer **Keverling Buisman**: Sorry, dat had ik niet in de gaten. Ik bedoel inderdaad vijf dagen per week, gedurende meerdere jaren. Afhankelijk van het gebruikte soort dier liep dat tot vijf jaar toe. Deze dieren waren blootgesteld aan concentraties die wij ons absoluut niet kunnen voorstellen. Die zijn duizenden en duizenden malen hoger dan datgene waaraan mensen ooit, waar dan ook blootgesteld zijn geweest. Gewoon om te kijken wat het effect zou zijn als dit werd gedaan.

In 1970 werd een conclusie getrokken. Let wel, dit onderzoek is begonnen in 1955. De conclusie werd vijftien jaar na dato getrokken; zo lang hebben die experimenten uiteindelijk geduurd. In die conclusie lees ik: Ondanks het feit dat de longen en de lymfeknopen helemaal vol zaten met uranium en dat verbindweefseling was opgetreden, was er verrassend weinig duidelijk effect na vijf jaar blootstelling. Er staat: verrassend weinig. Dat betekent dat ook de experimentatoren er verbaasd over waren dat dit soort flinke blootstellingen toch maar verrassend weinig effect hadden gegeven.

De heer **Oudkerk**: Nu geldt dit voor dieren...

De heer **Keverling Buisman**: Laat mij dit eerst even afmaken, want het onderzoek duurde nog zes jaar langer. Deze mensen hadden namelijk nog fondsen om door te gaan met het experiment en af te wachten wat er daarna zou gebeuren. Het was een langetermijnstudie. Deze dieren zijn na de vijf jaar blootstelling gevolgd om te zien wat er dan met ze zou gebeuren. Daarbij bleek dat het op de lange duur inderdaad mogelijk was om wat ernstiger verbindweefseling te krijgen. Ook trad er iets meer dan gebruikelijk – het was nog niet zo vreselijk veel – longkanker op bij deze beesten. Als je dit mág vertalen naar mensen, volgt daaruit dat je iets krijgt in de trant van: het kán op de lange duur iets betekenen aan longaandoeningen voor mensen die blootgesteld zouden zijn geweest.

De heer **Oudkerk**: U zegt terecht: als je dit mág vertalen naar mensen. De vraag ligt dan natuurlijk voor de hand: mág je het vertalen naar mensen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik heb geen idee...

De heer **Oudkerk**: Als u zegt: ik heb geen idee, dan wordt dat grote, dikke, rode boek ineens een stuk minder waardevol.

De heer **Keverling Buisman**: Neen, neen, ik heb wel een idee. Sorry, ik vergis mij. Ik heb wél een idee. Natuurlijk heb ik een idee. Achterin in het boek, in hoofdstuk 17 of zo...

De heer **Oudkerk**: Dat gaat u niet voorlezen, toch?

De heer **Keverling Buisman**: Ik ga dat niet voorlezen. Zoals u ziet, heb ik daar ook geen plakkertje bij gedaan. Daar staat dat de schrijver van deze geschiedenis toch de conclusie trekt dat de dierproeven nog meer effect hebben gegeven dan wij bij mensen zouden mogen verwachten. Hij zegt in feite dat mensen nog iets minder gevoelig zijn voor dit soort dingen. Waarschijnlijk door een ander mechaniek van reiniging van de longen of iets dergelijks. Dat weet ik niet, maar áls de vergelijking wordt gemaakt, valt die in die zin uit, dat de mens iets minder gevoelig is dan die dieren.

De heer **Oudkerk**: Nu zit ik nog met één ding wat dit onderzoek betreft. U sprak net over verbindweefseling van de longen als mogelijk gevolg van het inademen. Ook had u het over longkanker. Die longkanker komt, als wij goed zijn geïnformeerd, pas na 10 tot 30 jaar voor. Is dat bij die dieren nog verder onderzocht?

De heer **Keverling Buisman**: Die dieren leven niet veel langer, helaas.

De heer **Oudkerk**: Wat voor dieren waren het?

De heer **Keverling Buisman**: Wilt u dat echt weten?

De heer **Oudkerk**: Ja.

De heer **Keverling Buisman**: Het waren honden, apen en muizen. De apen kunnen wel lang leven, maar ze zijn gedurende zes jaar nadien nog

onderzocht. Dat is zes jaar na die vijf jaar, dus elf jaar in totaal. Wat er daarna is gebeurd, staat niet in het boek. Dat weet ik dus niet.

De heer **Oudkerk**: Ik wil even met u terug naar de duur, de hoeveelheid en de frequentie. U had het over – ik heb het opgeschreven – 5 mg per m³, zes uur per dag, vijf dagen per week en meerdere jaren. Inmiddels is, mede dankzij het onderzoek dat wij hebben laten doen, bekend dat er nog steeds verarmd uranium in de vorm van oxide-deeltjes in hangar 8 aanwezig is. Als u nu de risico's zou moeten inschatten voor mensen die daar aanwezig zijn geweest, respectievelijk nu nog aanwezig zijn, wat is dan uw schatting van de risico's die zij met hun gezondheid lopen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik dacht dat daarvan in dit rapport een schatting is gemaakt. Het is heel moeilijk omdat wij niets weten over blootstellingstijden en over echte concentraties in het verleden. Dat is dus heel ingewikkeld. In wat hier staat is eenzelfde concentratie verondersteld als die waaraan die dieren zijn blootgesteld. Uitgegaan is van een blootstelling van 500 uur. U moet dan denken aan de bezemende personeelsleden waarop mevrouw Augusteijn doelde. Die zouden aan dit soort concentraties blootgesteld kunnen zijn. Als ze 500 uur zijn blootgesteld aan die verhoogde concentratie dan zouden zij een stralingsdosis hebben ontvangen van 10 microsievert.

De heer **Oudkerk**: En dat is in lekentermen vertaald?

De heer **Keverling Buisman**: Om het heel snel in lekentermen te zeggen: één sigaret.

De heer **Oudkerk**: Daar moet ik weer even over nadenken...

De heer **Keverling Buisman**: Ik wist dat dit zou gebeuren, maar zoals u weet kan men van sigaretten roken longkanker krijgen.

De heer **Oudkerk**: Dat was mij bekend, ja.

De heer **Keverling Buisman**: Je kunt uitrekenen hoeveel sigaretten nodig zijn om longkanker te veroorzaken. De frequenties daarvoor zijn bekend,

die kun je gewoon in de literatuur opzoeken. Ik heb dat gedaan. Als je dat terugreken naar de kans die de mensen lopen die die 10 microsievert hebben geïnhaleerd, dan zou dat de equivalent zijn van het roken van één sigaret. Niet per dag, maar gewoon dán, gedurende die 500 uur.

De heer **Oudkerk**: Laat ik het iets specifiek maken, omdat het ook om specifieke groepen gaat. De eerste dagen, weken, maanden na de ramp hebben mensen in de hangar continu dingen zitten uitzoeken om wrakstukken van het vliegtuig te identificeren en om te zien of men op die manier achter de oorzaak van de ramp zou kunnen komen. Hoe schat u de gezondheidsrisico's in die de mensen die daar constant hebben gerommeld met dat spul, hebben gelopen door het uraniumoxide?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is ongeveer dit. Dat is het maximum dat ik eraan kan toekennen.

De heer **Oudkerk**: Dat is ongeveer dit...

De heer **Keverling Buisman**: Ja... nou ja, ik wil er misschien nog wel een factor twee aan verbinden, maar beslist niet meer. Wat hierin staat is een soort beschrijving van wat er in het allergekste geval zou kunnen. Ik bedoel: 5 mg per m³ is al een aardig dikke mist. Dan moet je de stofwolken al kunnen zien. Dan weet je eigenlijk al dat je iets aan het doen bent dat volgens de ARBO-wet eigenlijk al niet mag.

De heer **Oudkerk**: Durft u de conclusie aan dat die groep bij die opruimingswerkzaamheden een absoluut verwaarloosbaar laag risico heeft gelopen?

De heer **Keverling Buisman**: Als u één sigaret roken ook een verwaarloosbaar risico zou noemen, ben ik het geheel met u eens.

De heer **Oudkerk**: Dan ga ik over naar iemand anders die in die hangar aanwezig is geweest en die daar overigens nog steeds aanwezig is. Hij is hier ook onder ede gehoord. Hij heeft zijn werkterrein min of meer in hangar 8. Ik doel op de heer Dirk van Os, die een aantal weken geleden hier is geweest. Ik denk dat hij aardig overeenkomt met de beschrijving die u gaf: 6 uur per dag, vijf dagen per

week, meerdere jaren achter elkaar aanwezig in hangar 8. Hoe schat u zijn gezondheidsrisico in met de wetenschap die u nu hebt, namelijk dat er stofdeeltjes verarmd uraniumoxide in de hangar aanwezig zijn geweest van 1992 tot en met nu?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is wat moeilijker. Kijk, eerst hadden wij die waarde van 5 mg. Ik kan het niet hard maken, maar deze mijnheer is vast niet blootgesteld geweest aan deze 5 mg per m³.

De heer **Oudkerk**: Want?

De heer **Keverling Buisman**: Ik neem aan dat hij niet heeft lopen bezemen en vegen, maar dat hij gewoon bezig was met zijn vliegtuigjes.

De heer **Oudkerk**: Ja hij repareert of zet vliegtuigjes in elkaar.

De heer **Keverling Buisman**: Hij is dus alleen maar blootgesteld geweest voor zover er anderen bezig waren met activiteiten waardoor het uranium opdwarrelde.

De heer **Oudkerk**: Goed, maar dan nog: 6 uur per dag, vijf dagen per week, gedurende meerdere jaren.

De heer **Keverling Buisman**: Dan kom je bijna aan het verhaal dat hier ook in staat. Wanneer je de echte stofconcentratie meet en daar de slechtste verhoogde concentratie in stopt, kom je op een jaardosis – dan moet je er dus echt gedurende je hele werkende tijd zijn – van 0,2 microsievert. Als je dat zes jaar doet, kom je op 6x0,2=1,2 microsievert. Dat is enkele trekjes van een sigaret. Het is niet eens meer één sigaret. Als ik het als een nieuwe eenheid zou mogen introduceren, schat ik het specifieke risico door de blootstelling aan het uranium op minder dan het equivalent van één sigaret.

De heer **Oudkerk**: Dat mag u eigenlijk niet, wat mij betreft. Er zijn ingevolge de Kernenergiewet andere normen die gelden voor mensen ten aanzien van de hoeveelheid straling per jaar. Als u de normen die voor mensen als bovengrens per jaar gelden, loslaat op de eerste groep die ik heb genoemd, de mensen die hebben zitten rommelen met die vliegtuigonderdelen, en op de tweede

persoon die ik heb genoemd, de heer Van Os, wat zegt u dan?

De heer **Keverling Buisman**: Dan zeg ik voor de eerste groep – dat moet ik even uitrekenen – dat het 0,5% van de in Nederland toegestane maximale dosis voor gewone mensen is; 0,5% per jaar. Voor de heer Van Os is het nog minder. Dan heb ik het over de hoeveelheid per jaar. Dan is het niet gecumuleerd over zes jaar.

De heer **Oudkerk**: Het is voor die andere persoon minder, omdat hij niet heeft gerommeld met al die spullen.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, dat denk ik. Hij stond ernaast. Hij is misschien wel blootgesteld geweest, maar dan aan lagere concentraties.

De heer **Oudkerk**: Nu weten wij dat de hangar in 1997 een keer is schoongemaakt, omdat er vermoedens waren dat er deeltjes verarmd uraniumoxide aanwezig waren. De hangar is toen simpelweg met bezems schoongeveegd. Nu bent u deskundige op het gebied van radiotoxiciteit. Wat vindt u van zo'n schoonmaakactie?

De heer **Keverling Buisman**: Een stralingsdeskundige klinkt dat nogal vreemd in de oren.

De heer **Oudkerk**: Kunt u dat expliciteren?

De heer **Keverling Buisman**: Zeker. Stralingsdeskundigen die zich bezighouden met radioactieve stoffen leren eigenlijk als eerste dat alle redelijkerwijs te nemen stappen genomen moeten worden om de ongecontroleerde verspreiding van die stof te voorkomen. Als je weet dat ergens radioactieve stof ligt en je wilt die weghalen, dan is bezemen het laatste dat je gaat doen. Dan krijg je wolken, dan verspreid je het en dan komt het inderdaad op de balken terecht, waar u eerder over sprak. Als een stralingsdeskundige advies had mogen uitbrengen, dan zou hij anders geadviseerd hebben. In ieder geval moet het nat gebeuren, dus met een dweil of soppen.

De heer **Oudkerk**: U heeft in het voorgesprek, toen we ernaar vroegen, een ander woord gebruikt. Toen zei u dat u het schandalig vond.

Als je weet dat er radioactieve stoffen liggen, dan ga je nooit droog vegen. Je moet het nat maken; je moet soppen.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is ook zo. Dat zou je nooit zo doen. Ik heb al geschetst dat er niet onmiddellijk risico's zijn, maar je doet het niet omdat je vervuiling wilt voorkomen.

De heer **Oudkerk**: Er is in eerste instantie door een aantal mensen met een stel bezems droog geveegd. Als ik het goed heb begrepen, dan zegt u daarvan dat dit het laatste is dat je doet. Dat is schandalig, want daarmee verspreid je juist dat wat je niet wilt verspreiden.

De heer **Keverling Buisman**: Precies.

De heer **Oudkerk**: Er is voor die schoonmaakactie blijkbaar geen advies gevraagd aan een deskundige. Kan ik dat concluderen? Zou iedere deskundige gezegd hebben...

De heer **Keverling Buisman**: Ja, dat denk ik wel. Als bekend was dat er uranium, dus een radioactieve stof lag, dan had een deskundige ongetwijfeld gezegd dat er iemand met een emmertje sop en een dweil naar toe moest gaan.

De heer **Oudkerk**: Lopen de mensen die dat gedaan hebben – dat is de derde groep waar ik het over wil hebben – verhoogd risico voor hun gezondheid? Zij hebben toch in die stofwolken staan bezemen?

De heer **Keverling Buisman**: Dat is weer hetzelfde verhaal. Je komt ongeveer in de buurt van dat maximum. Ik weet niet hoe lang zij bezig zijn geweest. Als het een paar dagen was, dan is het minder dan 10 microsievert. Dan kom je op enkele microsieverts uit. Dat is ook weer een klein risico, maar een risico is nooit nul.

De heer **Oudkerk**: Risico is nooit nul. Dat klopt. Nu staat de hangar op de nominatie om gesloopt te worden. Welke adviezen zou u als deskundige geven? Op welke wijze zou deze hangar gesloopt moeten worden?

De heer **Keverling Buisman**: Eerst decontamineren. Dat betekent dat je de radioactieve stoffen er zoveel

mogelijk uithaalt, en dat op een nette manier.

De heer **Oudkerk**: Hoe doe je dat op een nette manier?

De heer **Keverling Buisman**: Als het makkelijk gaat, nat afnemen. Anders moet je gaan beitelten. Wat wij meestal doen, is een tent bouwen. We bouwen dan een tent rond degene die aan het werk is, want je wilt het niet verspreiden. Dat doe je als je weet dat het radioactief is, maar dat kan je meten.

De heer **Oudkerk**: Ik heb daar nog enkele vragen over. Er is een GG&GD-rapport uit 1994, waarin de heer Rengelink, toenmalig directeur van de GG&GD, schrijft dat de GG&GD het onwaarschijnlijk acht dat bewoners aan verarmd uranium werden blootgesteld. "Zij verwacht zeker niet dat een persoon de ten minste enkele honderden milligrammen uranium heeft ingeademd, nodig voor het bereiken van een schadelijke hoeveelheid in de nieren." Krantenartikelen hebben het soms over andere organen waarvoor het inademen van uraniumoxide schade zou kunnen opleveren. Nu is het niet de bedoeling om vragen op te roepen, maar om een eensluidende verklaring te krijgen. U zei net dat het in de longen terecht komt en dat het moeilijk is om het daarna in de rest van het lichaam te krijgen. Hoe zit het precies?

De heer **Keverling Buisman**: Dat blijkt ook uit het verhaal dat ik heb voorgelezen. Een van de conclusies van de onderzoekers die met die dieren in de weer zijn geweest, was dat er geen nierbeschadiging was.

De heer **Oudkerk**: Geen nierbeschadiging.

De heer **Keverling Buisman**: Geen nierbeschadiging. Bij inhalatie van uraniumoxide treedt geen nierbeschadiging op.

De heer **Oudkerk**: En hoe zit het met alle andere organen en weefsels, behalve de longen?

De heer **Keverling Buisman**: Na de long is de nier het eerste orgaan dat aangedaan wordt.

De heer **Oudkerk**: Met andere woorden, als er iets beschadigd is –

dan gaat het om verbindweefseling en op de lange termijn longkanker – dan is het daartoe beperkt.

De heer **Keverling Buisman**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Gesteld dat mensen dat hebben ingeademd. Kun je dan door middel van onderzoek bij die mensen zien of ze inderdaad veel in hun longen hebben?

De heer **Keverling Buisman**: Dat hangt van het tijdstip na de blootstelling af. De longen worden wel langzamerhand gereinigd. Er komt altijd een beetje uranium in de feces terecht en er komt een heel klein beetje via de nier naar buiten, maar dat zijn heel erg kleine spoortjes. Je zou die twee dingen kunnen meten, maar je kunt het niet meten door één of andere detector op je borst te zetten.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dat omdat de heer Van der Heijden, een klinisch chemicus, van een onderzoekslaboratorium in Breda, in tegenstelling tot minister Borst, stelt dat het in het geval van deeltjes verarmd uraniumoxide mogelijk is om snel duidelijkheid te krijgen. "Als dat uranium inderdaad is ingeademd door mensen, dan zit dat nu nog in hun longen en kan het vrij gemakkelijk worden aangetoond, bijvoorbeeld met röntgentechnieken of door het wegnemen van longweefsel." Deelt u die mening?

De heer **Keverling Buisman**: Het zou wel kunnen door het wegnemen van longweefsel, maar dat lijkt mij meer schade toebrengen dan goed doen. Maar dat is het enige dat in principe nog zou kunnen. Je kunt inderdaad een stukje longweefsel weghalen en dan zou je daar de concentratie in kunnen bepalen. Er zit nog een heel groot probleem bij, waar nog helemaal niet over gesproken is, het gaat om bijzonder kleine spoortjes.

De heer **Oudkerk**: Maar het zijn spoortjes die uiteindelijk wel consequenties kunnen hebben in de longen.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, dat is met alle radioactieve stoffen zo. Dat ben ik wel met u eens. Die kleine spoortjes zijn heel moeilijk op te sporen en dat komt ook omdat er zoveel uranium in onze normale

omgeving aanwezig is. Dat betekent dat wij altijd een beetje uranium inhaleren.

De heer **Oudkerk**: Wij ademen het hier ook gewoon in.

De heer **Keverling Buisman**: Hier waarschijnlijk niet, maar wel als je buiten loopt, op strand en op straat. We inhaleren altijd een spoortje uranium. Er zit trouwens nog meer in ons eten. Dat betekent dat je altijd uranium in het lichaam zult aantonen, ook in de longen en ook bij mensen die nooit aan iets blootgesteld zijn. Je moet er dus een extra techniek bij halen om uit de hoeveelheid uranium die wordt aangetoond te destilleren of dat verarmd was en op een gegeven moment lukt dat niet meer.

De heer **Oudkerk**: Nu zei u net dat het aantonen ervan in de longen afhankelijk is van de tijd die is verlopen tussen het moment van blootstelling en het moment dat je het onderzoek doet. Betekent dit dat je het na een week, na twee weken, na een maand, na een jaar gewoon niet meer kunt terugvinden? Begrijp ik dat goed?

De heer **Keverling Buisman**: Ik heb dat even nagekeken en toen vond ik: Na 2000 dagen - dat is ongeveer 6 jaar - na 6 jaar vinden we in de urine nog éénmiljoenste van wat er indertijd is geïnhaled. In die zin zou je dat kunnen achterhalen, maar bij mijn beste weten lijkt mij dat een aardig probleem op te leveren, omdat het dan wordt gemaskeerd door het normaal in ons lichaam aanwezige uranium, dat wij dagelijks binnenkrijgen en dat daardoor de interpretatie van die meting moeilijker maakt.

De heer **Oudkerk**: U zegt dus in feite dat het uitermate lastig is aan te tonen.

De heer **Keverling Buisman**: Ik vermoed zelfs dat het nu, na zes jaar, helemaal niet meer kan.

De heer **Oudkerk**: Het had gekund?

De heer **Keverling Buisman**: Na een week of na veertien dagen was er nog wel een mogelijkheid geweest, met name door urine- of faecesanalyse. Dat is altijd een hele goede mogelijkheid.

De heer **Oudkerk**: Hoe lang blijft het verarmd uranium in de faeces aantoonbaar als je het hebt ingeademd?

De heer **Keverling Buisman**: Dat hangt van het begin af, van hoeveel er in de longen terecht is gekomen. Ik kan daar dus niet zo een antwoord op geven.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik, maar moet ik dan denken aan een orde van weken of maanden?

De heer **Keverling Buisman**: Misschien kunt u wel aan een jaar denken.

De heer **Oudkerk**: Een jaar blijft het dus aanwezig.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, een jaar dat het nog aantoonbaar zou kunnen zijn. Dat hangt een beetje van de hoeveelheid af. Als het weinig is, houdt het eerder op.

De heer **Oudkerk**: Zou je het door middel van isotopenanalyse kunnen aantonen?

De heer **Keverling Buisman**: Ik heb al geprobeerd duidelijk te maken dat je dan de verarmde isotopenverhouding moet zien te destilleren uit de natuurlijke isotopenverhouding. Dat gaat een tijdje goed, maar op een gegeven moment kun je het niet meer van elkaar onderscheiden. Ik heb niet geanalyseerd hoe lang dat goed gaat.

De heer **Oudkerk**: Dat wilde ik u net vragen, maar dat weet u dus niet. Moet ik qua tijd dan ook denken aan een jaar of aan een decennium?

De heer **Keverling Buisman**: Ik denk minder dan een jaar. Ik ben een beetje aan het gokken, want het antwoord op uw vraag hangt eigenlijk af van de hoeveelheid waarmee we beginnen. We hebben elke dag een beetje uranium in ons lichaam. Als het die ene keer veel meer is – misschien 200 keer – dan is het misschien nog een tijdje aantoonbaar, maar als het maar enkele malen meer is, dan is het al heel snel weg. Het hangt dus ook van de beginwaarde af.

De heer **Oudkerk**: Als ik u goed begrijp, zegt u dat drie specifieke groepen – de groep die heeft

gerommeld met het vliegtuigwrak, de heer Van Os die heel veel in de hangar aanwezig was en is en de groep die heeft gebezemd – volgens de normen van de Kernenergiewet voor het inademen van oxidedeeltjes een verwaarloosbaar klein risico lopen.

De heer **Keverling Buisman**: Ten opzichte van die normen zeker, ja.

De heer **Oudkerk**: U zegt ook: de mogelijke problemen die je kunt krijgen door het inademen van verarmd uranium, bestaan op kortere termijn uit verbindweefseling van de longen...

De heer **Keverling Buisman**: Als het veel is, ja.

De heer **Oudkerk**: ...en op langere termijn uit longkanker. Langere termijn is dan tien tot dertig jaar. Dat is in het onderzoek met dierproeven niet onderzocht, omdat die dieren toen al dood waren.

De heer **Keverling Buisman**: Het is wel gedeeltelijk onderzocht, in ieder geval gedurende de eerste zes jaar. Dieren kennen een wat sneller metabolisme en dus is het wel min of meer vergelijkbaar qua levensduur. Hoe dan ook, u hebt het goed samengevat.

De **voorzitter**: Mijnheer Keverling Buisman, voordat ik tot een samenvatting kom, wil ik u nog twee vragen stellen over iets waar wij in de komende tijd nog mee worden geconfronteerd. Het heeft te maken met het afbreken – wij moeten tenslotte ook lessen voor de toekomst leren – van hangar 8. Daartoe zijn verzoeken ingediend. Uit de vragen van de heren Oudkerk en Van den Doel weet u dat de commissie zelf onlangs metingen in de hangar heeft laten verrichten en dat daarbij – los van de concentratie daarvan – nog steeds stofdeeltjes verarmd uranium zijn aangetroffen. Niet zozeer op de vloer, maar wel op de U-balken die in de hangar aanwezig zijn. Welk advies moet worden gegeven om bij het afbreken van deze hangar alle risico's – en uit wat u hier vanmorgen hebt gezegd, weten wij dat die klein zijn – uit te sluiten? Wat moet er worden gedaan, niet alleen als het gaat om het afbreken van deze hangar, maar ook als het gaat om de verwerking van het vrijkomende materiaal? Kan

dat op basis van normale criteria gewoon worden afgevoerd naar geëigende stortplaatsen, puinbreekinstallaties of metaalverwerkende bedrijven? Wat moeten wij daarmee aan?

De heer **Keverling Buisman**: Ah, u vraagt mij nu gewoon een advies!

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Keverling Buisman**: Mijn advies zou zijn om te proberen eerst die stoffen er zoveel mogelijk uit te krijgen. De vastzittende deeltjes moeten op een of andere manier worden losgemaakt om ze vervolgens als radioactief afval af te voeren. Waarschijnlijk gaat het om kleine beetje en het is ook de vraag of het na losmaking ervan echt als radioactief moet worden aangemerkt dat formeel in de zin van de wet naar de Nederlandse installatie voor radioactief afval moet worden afgevoerd. Dit is de manier waarop het ook bij ECN gebeurt. Laatst hebben wij een heleboel laboratoria afgebroken. Die geven wij dan eerst vrij, zoals dat heet. Wij gaan dan eerst alle hoeken, gaten, kieren, vloeren, plafonds in het lab bekijken om te zien of er nog radioactieve stoffen zijn. Dan heb je het voordeel dat het relatief gemakkelijk is te meten. Je kunt echt met een detector in een dag door zo'n heel lab heen gaan. Dan kun je een programma opstellen om het leeg te maken. Is het leeg, dan kun je daarna alles doen wat je ook anders doet met een lab.

De **voorzitter**: Bij de samenvatting kom ik hier straks nog op terug, maar eerder hebt u gezegd dat de risico's eigenlijk verwaarloosbaar zijn. Vrij snel na 4 oktober – enkele dagen daarna – was bekend dat er verarmd uranium in het toestel zat. In hangar 8 zijn toen al affiches opgehangen met waarschuwingen voor de aanwezigheid van het verarmd uranium tussen de wrakstukken. Ook stond daarop dat het ermee omgaan risico's met zich zou brengen. Vindt u een dergelijke mededeling verstandig of zegt u dat het meer spanning oproept dan noodzakelijk is? Als het allemaal zo verwaarloosbaar is, waarom gaat men dan toch mensen waarschuwen door middel van affiches? Niet een mededeling, nee er worden in die hangar een aantal affiches opgehangen met daarop heel duidelijke

waarschuwingen voor de aanwezigheid van het verarmd uranium.

De heer **Keverling Buisman**: Ik ben het eens met deze waarschuwingen. Wanneer je weet dat er ergens radioactieve stoffen kunnen zijn, moet je daarvoor op je hoede zijn. Je moet weten dat het er is. Ik zeg dit niet zozeer omdat er zulke verschrikkelijke risico's worden gelopen, maar omdat een van de hoekstenen van stralingshygiëne is, het voorkomen van het ongecontroleerd verspreiden van radioactieve stoffen. Als je niet waarschuwt, ga je dat wel doen. Je wilt dat binnen een beperkt gebied houden. Ik ben het dus bijzonder eens met die waarschuwing. Toen ik het in de krant las, was mijn reactie ook: dat is inderdaad heel keurig, zo zou ik het ook ongeveer hebben gedaan.

De **voorzitter**: Dat had dus ook op de rampplek moeten gebeuren. Onderschrijft u dat?

De heer **Keverling Buisman**: Ja, dat ben ik wel met u eens.

De **voorzitter**: Die situatie is natuurlijk niet evident anders dan die in hangar 8.

De heer **Keverling Buisman**: Dat ben ik met u eens. Op de rampplek had ook zo'n waarschuwing moeten worden uitgegeven. Het kon kennelijk niet direct, maar toen het eenmaal bekend was, had dit onmiddellijk terug moeten worden gemeld. Dat had een heleboel gescheeld, want dan hadden we nu niet gezeten met onzekerheden en vragen.

De **voorzitter**: De brandweer was er vrij snel van op de hoogte dat er verarmd uranium aanwezig was, ook op de rampplek, maar het is niet doorgegeven dat er bepaalde risico's waren.

De heer **Keverling Buisman**: Ja, en wat is daarbij uw vraag?

De **voorzitter**: Als u op dat moment advies had moeten geven, had u dat dan wel gedaan?

De heer **Keverling Buisman**: Ja, zeker. Ik zou sowieso bij de bergingswerkzaamheden – die waren toen nog in volle gang – deskundigen de puinhopen op hebben gestuurd met detectoren, zodat zij specifiek het

uranium hadden kunnen isoleren van de rest van de spullen.

De **voorzitter**: Wat is de minimale bescherming voor hulpverleners en bergers om de blootstelling zo gering mogelijk te houden?

De heer **Keverling Buisman**: Handschoenen.

De **voorzitter**: En ten aanzien van het inhaleren?

De heer **Keverling Buisman**: Dat acht ik geen groot risico. Ik denk dat het dragen van handschoenen, dus voorkomen dat het aan je handen komt en daarmee in je voedsel, belangrijker is. Het inhaleren is geen echt groot risico.

De **voorzitter**: Het had tot duidelijke mededelingen moeten leiden voor de mensen die daar ter plekke werkten.

De heer **Keverling Buisman**: Dat ben ik met u eens. Zeker.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting. Ik wil graag horen of u de punten die ik noem, kunt onderschrijven.

In oktober 1993 hoorde u voor het eerst over verarmd uranium in de El Al-Boeing.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Uranium is licht radioactief. Inademing kan gezondheidsschade opleveren.

De heer **Keverling Buisman**: Zeker.

De **voorzitter**: De notitie ten behoeve van de stadsdeelraad Zuid-Oost was geen onderzoek, maar slechts een weergave van kennis over verarmd uranium op dat moment op anderhalf A-viertje.

De heer **Keverling Buisman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: In deze notitie is bij gebrek aan gegevens geen relatie gelegd met de brand op 4 oktober 1992.

De heer **Keverling Buisman**: Geen specifieke relatie.

De **voorzitter**: U betreurt het dat uw notitie door verschillende instanties als hét ECN-onderzoek is gebruikt.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is waar.

De **voorzitter**: De Raad voor de luchtvaart heeft u nooit geraadpleegd met betrekking tot de gevolgen van verarmd uranium.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Er is verarmd uraniumstof in hangar 8 aanwezig geweest door de aanwezigheid van de resten van de Boeing.

De heer **Keverling Buisman**: Ja.

De **voorzitter**: Inademen van uraniumstof heeft naar verwachting plaatsgevonden.

De heer **Keverling Buisman**: Ongetwijfeld.

De **voorzitter**: U onderschrijft dat er ook zes jaar na dato nog stofdeeltjes op richels et cetera in hangar 8 aanwezig kunnen zijn.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is waar.

De **voorzitter**: De mensen die in de weken na de ramp in hangar 8 hebben gewerkt, hebben een verwaarloosbaar risico gelopen.

De heer **Keverling Buisman**: Zeker.

De **voorzitter**: Ook bij langere blootstelling, zoals de heer Van Os, is hogere blootstelling dan acceptabel onwaarschijnlijk.

De heer **Keverling Buisman**: Zeker.

De **voorzitter**: Niet alle maatregelen zijn genomen om het stralingsrisico zo laag mogelijk te houden.

De heer **Keverling Buisman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De wijze waarop de hangar gereinigd is, onder andere door middel van bezems, was onverantwoord.

De heer **Keverling Buisman**: Ja.

De **voorzitter**: Uranium is na zes jaar niet meer aan te tonen in het lichaam, noch in de feces, noch in de longen.

De heer **Keverling Buisman**: Dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**: De drie groepen die mogelijk in contact zijn geweest met verarmd uranium – mensen op de rampplek, mensen die de wrakstukken in hangar 8 hebben opgeruimd en mensen die daar langer mee in aanraking zijn geweest – hebben een risico gelopen dat beneden de norm ligt die daarvoor geldt.

De heer **Keverling Buisman**: Dat is waar.

De **voorzitter**: Het feit dat er verarmd uranium in het toestel zat, had bekend gemaakt moeten worden aan de mensen die op de rampplek gewerkt hebben.

De heer **Keverling Buisman**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik verzoek de griffier, de heer Keverling Buisman uit te geleiden, nadat ik hem het stukje verarmd uranium dat ik van hem heb mogen lenen weer heb teruggegeven.

Sluiting 10.40 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 63

Donderdag 4 maart 1999



De heer P.J. Verkerk

P.J. Verkerk
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 4 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 4 maart 1999

Aanvang 10.45 uur

Verhoord wordt de heer P.J. Verkerk

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie. Aan de orde is het verhoor van de heer P.J. Verkerk, geboren op 27 mei 1940 te Bloemendaal. Mijnheer Verkerk, ik verzoek u om te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Verkerk**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Is het correct dat u in 1992 hoofdinspecteur voor de milieuhygiëne van het ministerie van VROM was?

De heer **Verkerk**: Correct.

De **voorzitter**: Is het ook correct dat u deze functie heden ten dage nog steeds bekleedt?

De heer **Verkerk**: Nog steeds.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, hoe kwam u in aanraking met de ramp op 4 oktober? Hoe vernam u dat?

De heer **Verkerk**: Ik heb via de televisie van de ramp vernomen, ongeveer om kwart voor acht.

De **voorzitter**: Als zich in Nederland een dergelijke ramp voordoet, heeft u dan onmiddellijk een rol als hoofdinspecteur voor de milieuhygiëne?

De heer **Verkerk**: Ja. Als wij daar kennis van nemen en wij hebben de gedachte dat er een belangrijk milieu-incident kan optreden waarin wij facilitaire bijstand kunnen verlenen, dan alarmeren wij het meldpunt. Dan nemen wij contact op met de bevoegde autoriteiten, als die ons nog niet hebben benaderd.

De **voorzitter**: U biedt uw diensten aan?

De heer **Verkerk**: Wij bieden onze diensten aan indien wij van mening zijn dat wij een functie kunnen vervullen. Wij gaan dus niet automatisch roepen: hier zijn wij. Wij zullen via het deskundigenteam beoordelen of wij daadwerkelijk onze diensten aanbieden.

De **voorzitter**: U heeft dat op 4 oktober 1992 's avonds gedaan?

De heer **Verkerk**: Wij hebben onze diensten geactiveerd.

De **voorzitter**: Wat betekent dat?

De heer **Verkerk**: Geactiveerd betekent dat wij het meldpunt in werking hebben gezet, dat wij de zaak stand-by hebben gemaakt en de zaak hebben gevolgd.

De **voorzitter**: Wat is dat meldpunt? Hoe moet ik mij dat voorstellen?

De heer **Verkerk**: Ik heb een korte nauwkeurige chronologische reconstructie gemaakt van de ramp. Als u mij de gelegenheid geeft, dan kan ik u dat kort meedelen.

De **voorzitter**: Staat dat op schrift?

De heer **Verkerk**: Dat kan ik op schrift zetten.

De **voorzitter**: Dat zouden wij dan zeer graag ontvangen. U zei dat het meldpunt werd geactiveerd. Wat moet ik mij daarbij voorstellen? Zijn dat mensen die van huis komen en ergens gaan zitten?

De heer **Verkerk**: Dat is een meldpunt WVC, een gecombineerd meldpunt van VROM en WVC. Daar maken wij gebruik van in het geval van milieu-incidenten. Dat meldpunt is bemand, het is dag en nacht bereikbaar. Men kan dat bellen. De dienstdoend ambtenaar van de Milieu-ongevallendienst van het RIVM is ook om half acht door het meldpunt gebeld.

De **voorzitter**: Wie was het meldpunt op dat moment?

De heer **Verkerk**: Het meldpunt is een centrum bij WVC dat je belt. Daar hoort men je en meldt men het door aan degenen die bij de ramp betrokken zijn.

De **voorzitter**: Wie heeft het meldpunt gebeld, dat er een ramp had plaatsgevonden?

De heer **Verkerk**: Het meldpunt is, voorzover mij bekend is, gebeld door de heer Brinkman.

De **voorzitter**: Door de heer Brinkman?

De heer **Verkerk**: Nee, de heer Brinkman is door het meldpunt gebeld.

De **voorzitter**: Wie is de heer Brinkman?

De heer **Verkerk**: De heer Brinkman is van de Milieu-ongevallendienst van het RIVM.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, de hoofdinspecteur voor milieuhygiëne heeft de mogelijkheid om bij calamiteiten meetcapaciteit van de meetwagen van het RIVM in te zetten om zo snel mogelijk vast te stellen of sprake is van mogelijke milieu-effecten voor de omgeving c.q. voor de mensen. Heeft u van die bevoegdheid gebruik gemaakt op de avond van de ramp?

De heer **Verkerk**: Wij hebben van die facilitaire bevoegdheid gebruik gemaakt door de dienst te activeren, stand-by te houden en te volgen of er aanleiding was om in te grijpen.

De **voorzitter**: Wie heeft de meetwagen geactiveerd en gezegd dat die stand-by moest zijn?

De heer **Verkerk**: De meetwagen is direct om half acht geactiveerd door de heer Brinkman van de Milieu-ongevallendienst van het RIVM. Hij heeft daarvoor contact gezocht met onze dienstdoend ambtenaar van de regionale inspectie Noord-Holland, de heer Braams. Hij heeft ook contact gezocht met de dienstdoend ambtenaar van VROM, de heer De Bruin, van de afdeling crisismanagement. Die contacten zijn toen gaan lopen. Vanaf het begin dat de ramp bekend was, is de meetwagen dus geactiveerd in afwachting van nadere mededelingen over wat er precies aan gevaarlijke stoffen zou kunnen zijn.

De **voorzitter**: In afwachting van de oproep om ter plekke te komen meten? De meetwagen is stand-by totdat er een telefoontje komt van: komt u naar de plek des onheils om te meten?

De heer **Verkerk**: Dat kan gedaan worden door de bevoegde autoriteiten. In ons geval hebben wij gezegd:

wij volgen of er een noodzaak is om deze milieumeetwagen...

De **voorzitter**: Hoe volgt u dat?

De heer **Verkerk**: Dat is op verschillende manieren gevolgd. De dienstdoend ambtenaar De Bruin, die ik net noemde, heeft meteen toen hij van de heer Brinkman van de ramp hoorde, contact gezocht met Schiphol om te bekijken om wat voor een soort vliegtuig het ging. In eerste instantie werd toen geantwoord dat het een passagiersvliegtuig was. Hij heeft contact gehad met de heer Brinkman daarover. Daarna heeft de heer De Bruin mij gebeld. Maar intussen had ik al contact met de heer Copier, de regionaal inspecteur in Noord-Holland. Men was ons al voor. De dienst zelf was gelukkig al actief voordat wij als regionaal inspecteur en hoofdinspecteur in beeld kwamen.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, de meetwagen is die avond nooit ingezet, ondanks zijn geavanceerde techniek. Waarom niet?

De heer **Verkerk**: Dat is weloverwogen gedaan. De meetwagen is een facilitaire voorziening die wordt toegeleverd door VROM. Die rukt uit indien er echt sprake is van een groot milieu-incident, waarbij behoefte is aan speciale metingen. Men moet weten welke gevaarlijke stoffen aan boord zijn om de meetwagen vervolgens op die manier in te richten. De meetwagen kan dus niet meteen uitrukken. Men moet eerst weten of echt sprake is van gevaarlijke stoffen om vervolgens daarmee de meetwagen te completeren en uit te kunnen rukken.

De **voorzitter**: Maar als een vliegtuig van die omvang neerstort op een flatgebouw in de Bijlmer, waarbij aluminium en heel veel andere stoffen in een inferno verbranden, dan komen er voor de omgeving c.q. de mensen in de omgeving toch altijd gevaarlijke stoffen vrij? Ik vraag u dat, omdat besloten wordt om niet de meetwagen naar de plek toe te sturen, ervan uitgaande dat de gemeente Amsterdam zelf over voldoende capaciteit c.q. over geavanceerde technieken beschikte om zelf te kunnen meten. Als je metingen doet, doe je dat om te weten waaraan de mensen worden blootgesteld die daar moeten werken. De metingen van de gemeente

Amsterdam zijn pas om half tien gebeurd. Mag ik daar uw reactie op hebben?

De heer **Verkerk**: De reden waarom niet direct uitgereden wordt, is omdat het geen zinvolle actie is. De meetwagen kan additioneel zijn voor de brandweer; de meetwagen is geen brandbestrijdingshulpdienst. De meetwagen meet als er sprake is van dat zich echt gevaarlijke stoffen voordoen, bijvoorbeeld in fabrieken of bij een ramp als deze. Dan gaat men erop af. Dat moet eerst bekend zijn voordat men weggaat. In die tijd had de meetwagen een bepaalde basisuitrusting. Als men bij de ramp komt en er zijn stoffen die men niet kan meten, dan kan men ook niets meten.

De **voorzitter**: Dus ik kan de RIVM-meetwagen niet gebruiken om bij een brand vooraf, dus voordat ik mijn mensen de haard in stuur om slachtoffers te bergen en puin te bergen, vast te stellen waaraan de mensen worden blootgesteld? Dat zou de brandweer onder normale omstandigheden wel moeten kunnen doen. Dat kan dus blijkbaar niet met de RIVM-meetwagen, want daarvoor moet ik eerst weten welke stoffen er vrij kunnen zijn gekomen.

De heer **Verkerk**: Ja. Het zou kunnen dat de brandweer niet over bepaalde meetapparatuur beschikt of informatie heeft over de aanwezigheid van bepaalde gevaarlijke stoffen. Dan kan de brandweer contact opnemen om bijstand te vragen van het RIVM, het NVIC of de inspectie milieuhygiëne. In die tijd was dat overigens minder bekend dan vandaag de dag. Normaliter is bij een brand de brandweer de eerste die daar optreedt en dus niet de meetwagen.

De **voorzitter**: Maar beschikt de brandweer dan over andere meettechnieken dan de RIVM-meetwagen? Kan de brandweer wel aan de hand van een aantal parameters een eerste indruk krijgen of mensen wel of niet worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen?

De heer **Verkerk**: Ik ben uiteraard geen brandweerdekundige, maar de brandweer in Nederland is toegerust met apparatuur om als eerste te meten. De RIVM-meetwagen kan ook op zijn vroegst pas na anderhalf uur ter plekke zijn. Die tijd loopt natuurlijk

op afhankelijk van de plaats in Nederland. De meetwagen is dus geen operationeel verplichte inzet voorafgaand aan de brandbestrijding.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, u heeft de bevoegdheid om zelf de meetwagen in te zetten. U bent daarvoor niet afhankelijk van wensen c.q. verzoeken van anderen. Als u dat wilt, kunt u zelf de meetwagen inzetten. Wat moet er in Nederland gebeuren voordat u gebruik maakt van uw eigen bevoegdheid om de meetwagen in te zetten?

De heer **Verkerk**: Die eigen bevoegdheid gebruik ik als er een beroep van buiten komt, of als wij van binnenuit de dienst zien dat de meetwagen van nut kan zijn om in te zetten. Dan is er niet een contact met mij, maar een contact tussen de dienstdoend ambtenaar, de regionaal inspecteur en de Milieu-ongevalendienst (MOD). Die beoordelen of die inzet noodzakelijk is. De deskundigen beoordelen of dat kan. Dan zegt de regionaal inspecteur of de dienstdoend ambtenaar...

De **voorzitter**: In deze situatie achtte men het niet noodzakelijk om dat te doen.

De heer **Verkerk**: Dat klopt. Men heeft constant de lijn gevolgd of er gevaarlijke stoffen aan boord waren en of de meetwagen een toegevoegde waarde zou hebben. Die toegevoegde waarde was er niet, zo heeft men geoordeeld.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, zeseneenhalf jaar na dato zitten wij nog steeds over deze ramp te praten, over wat goed is gegaan en over wat had moeten gebeuren. Als u vandaag de dag opnieuw zo'n beslissing zou moeten nemen, zou u dan weer tot eenzelfde conclusie komen?

De heer **Verkerk**: Ik denk het wel. Vandaag de dag is de wagen sneller uitgerust en met nieuwe apparatuur. Als wij ons terugverplaatsen, zou het vandaag de dag in dezelfde sfeer geschieden.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, ik heb hier een citaat van uw eigen regionaal inspecteur uit Noord-Holland van 15-10-1993. Hij schrijft daar: "De door de brandweer gehanteerde meetmethodiek bij dergelijke calamiteiten is echter

tamelijk grofmazig. Dat gebeurt met Dräger-apparatuur. Voor nauwkeuriger metingen kan, indien gewenst, door het RIVM meetapparatuur worden ingezet". Onderschrijft u dat?

De heer **Verkerk**: Ik kan niet anders oordelen dan dat de brandweer beschikt over meetapparatuur die zij inzetten, en dat dit dan een feit is zoals het op dat moment ook geweest is.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Verkerk, ik wil van de meetwagen overstappen naar het verarmd uranium. De eerste vraag die ik u wil stellen, is: wanneer wist u dat er verarmd uranium in het ramptoestel aanwezig was?

De heer **Verkerk**: Mijn dienst wist het op 8 oktober. Ik wist het later, in de loop van 1993, maar de leiding als zodanig was op de hoogte dat dit aanwezig was.

De **voorzitter**: Sorry, 8 oktober 19..?

De heer **Van den Doel**: Uw dienst wist het op 8 oktober 1992?

De heer **Verkerk**: Ja.

De heer **Van den Doel**: En u wist het persoonlijk, wanneer?

De heer **Verkerk**: Ik wist het persoonlijk in de loop van 1993, maar dat...

De heer **Van den Doel**: In de loop van 1993. Misschien kunt u het wat exacter aanduiden? Is dat januari geweest of oktober?

De heer **Verkerk**: Ik wist dat op het moment dat de Kamervragen van de heer Van Gijssel kwamen. Maar mijn dienst is volledig... en ook de leiding was op de hoogte en heeft wat dat betreft gehandeld op een wijze zoals dat in mijn ogen, als ik dat terug bekijk – er is goed gehandeld. De verantwoordelijkheden zijn door de dienst en door de leiding als zodanig goed uitgeoefend.

De heer **Van den Doel**: U zegt: mijn dienst, die het op 8 oktober 1992 wist – maar het blijkbaar niet aan u heeft doorverteld; ik kom daar nog op terug –, heeft goed gehandeld door het pas

later, toen die Kamervragen gesteld werden, naar buiten te brengen?

De heer **Verkerk**: Ja, omdat de hele situatie, toen die gemeld werd, ook werd beschouwd als een... De mensen hebben dat op vaktechnische wijze – het zijn vakdeskundigen die daarmee bezig zijn – beoordeeld en als een verwaarloosbaar risico ingeschat. Dat is ook nu nog zo; het is ook later door gerenommeerde instituten verder onderschreven. Zij hebben dat als een verwaarloosbaar risico ook behandeld. Daar is later een gesprek over geweest met mijn plaatsvervanger. Wij wisselen elkaar volledig af en nemen voor elkaar waar. Dus de dienst, dus ook de leiding en daarmee ook ikzelf, hebben wat dat betreft gewoon de normale verantwoordelijkheid voor het afhandelen van deze zaak.

De heer **Van den Doel**: Dus uw ondergeschikten, als ik het zo mag noemen, de mensen van uw dienst, hebben het voor zichzelf gehouden, hebben het niet aan u doorgegeven en achteraf zegt u dat zij juist hebben gehandeld en dat u erachter staat. Nu hebben wij in het vorige verhoor hier de heer Keeverling Buisman gehad en we hebben hem gevraagd: op 8 oktober 1992 was bekend dat in hangar 8 de balansgewichten gevonden waren met verarmd uranium, wat had er moeten gebeuren? Hij zegt als deskundige: dat had ook onmiddellijk doorgegeven moeten worden aan de hulpverleners op de rampplek.

De heer **Verkerk**: Ja, dat kan ik niet beoordelen; dat is aan de deskundigen die daarover adviseren.

De heer **Van den Doel**: Waarom hebben uw mensen a. het voor zich gehouden en b. het niet doorgegeven aan ook de mensen op de rampplek?

De heer **Verkerk**: Het is beschouwd, ook nu nog, als een verwaarloosbaar risico, een laag risico, dat ver af stond van het toelaatbare risico, de dosis die je per jaar mag krijgen. Het is als zodanig ook behandeld en men heeft op die manier, en terecht, toen gezegd: het is niet gevaarlijk. Men heeft daar contact over gehad met de leiding en die leiding – of dat nu mijn plaatsvervanger is of ikzelf, dat maakt niet uit – heeft dat mede beoordeeld. Dus de dienst heeft niets verzwegen

dan wel niets gemeld, omdat dit een risico was dat heel laag was.

De heer **Van den Doel**: Wat was het uitgangspunt van uw dienst? Want we hebben ook het feit, dat weet u, dat de balansgewichten niet intact gebleven zijn, maar dat ze geoxideerd zijn en dat ze bij bepaalde temperaturen zelfs, boven de 600 graden, spontaan kunnen verbranden en in stofvorm in de lucht kunnen komen. Wat is dan de afweging geweest bij uw dienst, gezien de feiten die ik net opnoem, om verder geen actie te ondernemen?

De heer **Verkerk**: De afweging is geweest, dat het een zeer lage dosis was en dat daar de normale afhandeling voor moet plaatsvinden.

De heer **Van den Doel**: Dan heeft u het over de stralingsdosis.

De heer **Verkerk**: Ja, de stralingsdosis. Daarvoor is het ministerie van VROM ook ingeschakeld, om op basis daarvan een oordeel te geven. Dat is tot ons gekomen via de KLM-stralingsdeskundige, en samen met de Arbeidsinspectie en de Inspectie milieuhygiëne is dat op een correcte manier benaderd.

De heer **Van den Doel**: Maar naast straling, mijnheer Verkerk, dat weet u toch ook, kan er ook sprake zijn van chemische toxiciteit, als we het hebben over verarmd uranium. Er zijn toch ook, behalve straling, andere negatieve aspecten aan. Die heeft men blijkbaar bij uw dienst niet in beschouwing genomen?

De heer **Verkerk**: Die zijn op dat moment door de dienst en door de betreffende mensen die dat ook niet hoefden te weten... in beschouwing genomen. Men is benaderd, men is betrokken op basis van het toezicht van de Kernenergiewet, waarbij men daar naar de radioactiviteit heeft gekeken en dat weer teruggemeld heeft aan de KLM, om vervolgens via de RLD erachter te komen waar het verarmde uranium bleef.

De heer **Van den Doel**: Begrijp ik het goed dat uw mensen puur gekeken hebben naar hun eigen verantwoordelijkheden en naar de verantwoordelijkheden van het departement in het kader van de Kernenergiewet? Dat heeft te maken met straling: hoe moet je die zaken, als je dat vindt,

afvoeren. Op die beperking hebben zij zich toegelegd en eventuele nevenaspecten hebben zij niet in beschouwing genomen?

De heer **Verkerk**: Dat klopt, omdat dit een onderdeel is van een afdeling waarbij je mag aannemen dat het bij de rampbestrijdingsafhandeling verder mogelijk onder ogen zou komen.

De heer **Van den Doel**: Nu wil ik nog even terugkomen, mijnheer Verkerk, op de vraag, wanneer u zelf wist dat er verarmd uranium aanwezig was. Op 27 oktober wordt in het IPS-overleg dat binnen het departement plaatsvindt, hierover gesproken en er staat dan dat er overlegd zal worden met u of uw plaatsvervanger en dat afhankelijk van de resultaten van dit gesprek de minister wel of niet zal worden ingeseind.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Heeft dat overleg op 27 oktober 1992 met u plaatsgevonden?

De heer **Verkerk**: Dat heeft plaatsgevonden tussen de medewerkers...

De heer **Van den Doel**: Nee, ik vraag: heeft dat met u plaatsgevonden, dat gesprek?

De heer **Verkerk**: Niet met mij; met mijn plaatsvervanger, maar die was verantwoordelijk. Wij wisselen met elkaar af. Hij heeft het toezicht kernenergie in zijn portefeuille; hij heeft overlegd en dat is dan ook tegelijkertijd een uitspraak van de leiding, waar ik mij in feite volledig in kan vinden. Als het is ingeschat als een laag risico en hij bekijkt dit, dan bekijkt hij het net alsof ik het zou bekijken.

De heer **Van den Doel**: Dan gaan we naar 9 november, mijnheer Verkerk, 9 november 1992. Ik citeer weer uit dat overleg: er is afgesproken dat de minister nog niet zal worden ingeseind.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Blijkbaar is toch steeds aan de orde geweest in dat overleg: moeten we hier de minister van op de hoogte stellen? Terwijl u net, een aantal minuten geleden, gezegd heeft: mijn eigen

medewerkers van mijn afdeling hebben mij niet eens ingelicht, omdat zij het een verwaarloosbaar risico achtten.

De heer **Verkerk**: De medewerkers hebben uitstekend gehandeld. Zij hebben een gesprek gehad met de leiding; of ik dat nu ben of mijn plaatsvervanger.

De heer **Van den Doel**: Maar waarom is er dan een discussie over of de minister moet worden ingelicht, als het allemaal verwaarloosbaar risico is? Als men zelfs u niet inlicht, waarom moet er dan de discussie zijn of de minister moest worden ingelicht?

De heer **Verkerk**: Omdat men een gesprek hierover met de leiding aan wil, in de zin van: wij komen tot deze conclusie; moeten we daar iets aan doen? Toen is er welbewust in een afweging door de leiding – daar stel ik mij nadrukkelijk ook achter – gesteld: het gaat om een verwaarloosbaar risico, ver van de jaarlijkse dosis af, en er is geen aanleiding, ook qua inschatting op dat moment in politieke zin, dat je een minister daarover inlicht, omdat het om een verlaagd risico gaat. Dus, men heeft die afweging gemaakt. Wat betreft de informatie aan de minister: daarvoor hanteren wij natuurlijk een bepaalde drempel. Niet over alles wordt geïnformeerd. Als de minister over alles geïnformeerd moet worden, dan krijgt hij te veel. Je moet dus selectief zijn in het zoeken.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Verkerk, er is besloten om in ieder geval niet de minister in te lichten. Had het voor de hand gelegen om wel uw collega, de regionaal inspecteur in Noord-Holland, hierover in te lichten?

De heer **Verkerk**: Dat is niet gebeurd; niet dat dit een andere afhandeling van de zaak tot gevolg zou hebben gehad. Maar het is jammer dat dit niet gebeurd is. Dat heb ik achteraf...

De heer **Van den Doel**: Maar waarom is dat niet gebeurd? Er was niets aan de hand. Het was toch beter geweest om in ieder geval de mensen die ermee te maken hadden, in Noord-Holland, in te lichten waar het over het ging?

De heer **Verkerk**: Omdat voor afhandeling van de stralingszaken primair die afdeling aan bod is geweest die daarvoor verantwoordelijk is. Het was beter geweest om op de hoogte te zijn en dat te melden in dit geval – uit collegialiteit, zo zou ik haast willen zeggen, omdat je samen optrekt. Dat had aan de afhandeling verder niets toe- of afgedaan, maar het is een punt dat je binnen een dienst, waar twee onderdelen met iets bezig zijn, elkaar op de hoogte houdt. Ik vind het dus heel jammer dat dit...

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Verkerk, wat ik nu begrijp, is dat u als hoofdinspecteur en ook de mensen die daar onder u vallen, in het kader van de Kernenergiewet ook bevoegdheden hebt en aanwijzingen moet geven ten aanzien van het opruimen en schoonmaken en afvoeren. Dan hebben we het natuurlijk niet alleen over hangar 8; dan hebben we het ook over de plaats van de ramp.

De heer **Verkerk**: Ja, dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Heeft u die richtlijnen gegeven?

De heer **Verkerk**: Wat betreft het afvoeren van het puin, daar hebben we...

De heer **Van den Doel**: Nee, ik heb het over het afvoeren van het verarmd uranium dat niet in hangar 8 lag, maar dat nog op de rampplek lag op 8 oktober.

De heer **Verkerk**: De medewerkers hebben daar een inschatting van gemaakt, in de afhandeling, dat het wat betreft het opzoeken van het verarmd uranium geen haalbare zaak was om daar achter te komen.

De heer **Van den Doel**: U begrijpt waarschijnlijk mijn vraag verkeerd. Ik heb gezegd dat in het kader van de Kernenergiewet u, als hoofdinspecteur, ook taken hebt om aanwijzingen te geven ten aanzien van het opruimen en het afvoeren van in dit geval het verarmde uranium. Die aanwijzingen zijn gegeven voor hangar 8. Tussen de KLM en een van uw medewerkers zijn daar afspraken over gemaakt. Mijn vraag is aan u: waarom heeft u geen richtlijnen gegeven ten aanzien van het afvoeren vanaf de rampplek?

De heer **Verkerk**: Naar mij bekend is, is dat niet een punt geweest waarvoor je een richtlijn had moeten toepassen. Men heeft het puin afgevoerd...

De heer **Van den Doel**: Ja, maar tussen dat puin zat toch ook verarmd uranium?

De heer **Verkerk**: Ja, en dat is ingeschat op dat moment als zijnde niet meetbaar, niet vindbaar en een verwaarloosbaar risico.

De heer **Van den Doel**: En de mensen daar, de hulpverleners die daar op die rampplek stonden, konden gewoon met hun handen dat verarmd uranium oppakken? Er waren geen verdere richtlijnen voor nodig? Uw dienst vond het niet noodzakelijk om in ieder geval de mensen in Amsterdam en op de rampplek of zelfs uw regionaal inspecteur erover in te lichten?

De heer **Verkerk**: Ik denk dat dit zo ingeschat is, dat het vinden van dit verarmd uranium in dit geheel, een onhaalbare zaak was.

De heer **Van den Doel**: Nee, het gaat niet om het vinden, mijnheer Verkerk; het gaat niet om het opsporen. Het gaat om het feit dat het er lag en dat er door uw dienst, door uw mensen, waar u verantwoordelijk voor bent, alleen gecommuniceerd is met de KLM over hangar 8, en dat er op geen enkel moment en op geen enkele wijze door uw mensen – u keurt dat achteraf nog goed ook – gecommuniceerd is met de mensen in Amsterdam. Ik denk aan het beleidscentrum en ik denk aan de mensen op de rampplek: dat is niet gebeurd.

De heer **Verkerk**: Wij hebben het radioactieve afval behandeld, inderdaad, via de melding aan de KLM en verzocht aan de KLM om de RLD in te schakelen om het verarmd uranium waar mogelijk te achterhalen.

De heer **Van den Doel**: Ik citeer uit datzelfde IPS-overleg van 27 oktober 1992. Dan wordt gezegd: wij nemen contact op met de RLD. Op 9 november 1992, bijna veertien dagen later, heeft men nog steeds geen contact gehad met de RLD.

De heer **Verkerk**: Er is eerder via de KLM gevraagd om hier bij de RLD

aandacht voor te vragen, omdat daar de hele afhandeling van de ramp lag.

De heer **Van den Doel**: Maar er lag ook een verantwoordelijkheid bij uw ministerie. U had uw collega's bij Verkeer en Waterstaat rechtstreeks kunnen benaderen. Dat is volgens dit verslag van het IPS-overleg twee keer gebeurd, maar op een vrij laat moment: 9 november 1992. Ik citeer dan nogmaals: "wij hebben nog geen contact met de RLD kunnen krijgen".

De heer **Verkerk**: Op 15 oktober 1992 is er contact geweest. Toen is via de KLM meegedeeld dat er contact is geweest met de RLD om aandacht te vragen voor het opsporen van het verarmd uranium. Dat was op dat moment geen prioriteit. Toen heeft de desbetreffende afdeling van mijn dienst via de KLM ook gevraagd: kunnen wij er zelf op andere manieren nog achterkomen, via EL Al, via de lading en dergelijke? Er is dus al eerder via de KLM aan de RLD gevraagd...

De heer **Van den Doel**: Op dat punt gaat mijn collega Oudkerk straks verder. Ik wil nog even met u terug naar de notitie van 15 oktober 1993. Deze notitie van de regionaal inspecteur Noord-Holland is aan u gericht. Daarin schrijft hij dat in Amsterdam-Zuid-Oost onrust is ontstaan over de eventuele aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de Boeing en van verarmd uranium. Dan zegt hij: dit feit was bij de gemeente Amsterdam en de regionale inspectie milieuhygiëne niet eerder bekend. Dat staat in de notitie van 15 oktober 1993 van de regionaal inspecteur aan u. Wat is toen uw reactie aan hem geweest?

De heer **Verkerk**: Toen?

De heer **Van den Doel**: Hoe heeft u uitgelegd dat u dat een jaar lang binnen het ministerie had bewaard?

De heer **Verkerk**: Ook hier geldt dat wij het gemeld hadden aan de rampbestrijdingsgroep.

De heer **Van den Doel**: Nee, mijnheer Verkerk. De regionaal inspecteur schrijft een notitie aan u, waarin hij met een bepaalde verontwaardigde toon uitsprekt dat hij van de buitenwacht moest horen dat verarmd uranium aanwezig was. Hij zegt: wij wisten dat niet en de

gemeente Amsterdam ook niet. Ik vraag naar uw uitleg aan de regionaal inspecteur van het feit dat u dat een jaar lang binnen het ministerie heeft gehouden.

De heer **Verkerk**: De reactie zal ongetwijfeld geweest zijn dat het een ontzaglijk nare handeling is geweest dat men elkaar niet heeft geïnformeerd. Ik stelde net al dat het te betreuren is dat men elkaar als collega's niet heeft geïnformeerd omdat beide diensten bij de zaak betrokken waren. Het is dus jammer dat die informatie niet eerder is doorgegeven. Maar het is ook weer geplaatst in de sfeer van: het is een verwaarloosbaar risico. Het is ontzaglijk jammer dat dat op dat moment niet gebeurd is.

De heer **Van den Doel**: Dus uw verklaring aan het begin van dit verhoor, dat uw mensen juist hebben gehandeld, dat u daar achterstaat en dat u terugkijkend nog steeds vindt dat het zo goed is gegaan, nuanceert u nu. U zegt nu dat men op 8 oktober ook de regionale inspectie had moeten inlichten.

De heer **Verkerk**: Ik heb gezegd dat zij juist hebben gehandeld om te beoordelen hoe met dit materiaal was om te gaan.

De heer **Van den Doel**: Het gaat mij om de informatie naar Amsterdam en naar de regio.

De heer **Verkerk**: Het is jammer dat de regio die informatie niet kreeg uit een oogpunt van het feit dat twee onderdelen binnen een dienst elkaar moeten informeren, waar het ook over gaat. Je wilt dat met elkaar in verband brengen.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Verkerk, op 24 september 1993 worden Kamervragen gesteld aan minister Alders over dat verarmd uranium. Wat was de reactie van de minister toen hij van u vernam dat het departement al een jaar lang wist dat verarmd uranium aanwezig was geweest?

De heer **Verkerk**: Dat zou ik mij niet meer kunnen herinneren.

De heer **Van den Doel**: Ik kan mij voorstellen dat u zich bepaalde dingen niet meer kunt herinneren. Maar de minister kreeg vragen over

verarmd uranium, terwijl zijn departement daar al een jaar lang van wist en hij niet. Ik kan mij dan voorstellen dat u zich zijn reactie nog wel kunt herinneren.

De heer **Verkerk**: Wij zullen ongetwijfeld uiteengezet hebben dat het ontzaglijk jammer was dat dit niet gebeurd was. Ook op dat moment zal ons steeds voor ogen hebben gestaan: waar gaat het over en in welke mate is het een risico?

De heer **Van den Doel**: In de beantwoording van de vragen zegt u inderdaad dat het stralingsrisico niet zoveel voorstelde, dat de risico's erg laag waren. Maar in de beantwoording gaat u wel uitgebreid in op de toxiciteit van de zaak. Heeft u voor de beantwoording van die vragen contact gehad met VWS?

De heer **Verkerk**: De onderliggende rapporten zijn van het RIVM. Die zijn toen in opdracht van mijn regionaal inspecteur opgesteld. Het RIVM is er zowel ten behoeve van VWS als ten aanzien van VROM. Daarmee is die lijn goed gevolgd.

De heer **Van den Doel**: U zegt dat daarover blijkbaar een RIVM-rapport is gevraagd. In de beantwoording gaat u verder dan de straling. Eerder in dit verhoor zei u: wij hebben ons beperkt tot de straling, want dat is onze opdracht in het kader van de Kernenergiewet. U heeft dus sterk omlind wat de taak is van VROM. U heeft niet daarbuiten gekeken en zich ook niet afgevraagd wat andere risico's waren. Maar in de beantwoording van de Kamervragen gaat u wel buiten dat pad en gaat u verder dan die straling. Heeft VROM daarover overleg gehad met Volksgezondheid?

De heer **Verkerk**: Ik weet niet of de regionaal inspecteur daarover overleg heeft gehad met Volksgezondheid. Deze afdoening van de Kamervragen is ook conform een bevoegdheid die de inspectie heeft om te bekijken of effecten van gevaarlijke stoffen invloed hebben op de gezondheid.

De heer **Van den Doel**: Ik mag toch aannemen dat deze antwoorden, die wellicht door de regionaal inspecteur zijn voorbereid, u als hoofdinspecteur passeren en dat u daar ook vragen over stelt?

De heer **Verkerk**: De uitkomst van het onderzoek dat gedaan is, ook ten behoeve van de beantwoording van deze Kamervragen, was duidelijk: er was geen sprake van een echt risico.

De heer **Van den Doel**: Dan heeft u het over de straling.

De heer **Verkerk**: Er waren in die tijd twee gegevens: één over de straling en één over de humane toxiciteit. Beide rapporten van het RIVM zijn gebruikt om de antwoorden op de Kamervragen in te vullen. De regionale inspectie heeft te allen tijde de gelegenheid om opdrachten bij het RIVM te plaatsen als er effecten op het milieu of de gezondheid kunnen zijn.

De heer **Van den Doel**: Ik begrijp dat u het verder aan de regionale inspectie heeft overgelaten of er wel of niet met andere departementen gecommuniceerd is. U, die in die lijn toch ook een stukje verantwoordelijkheid heeft, heeft zich daar verder niet mee beziggehouden.

De heer **Verkerk**: Dat hoefde op dat moment ook niet, want de uitkomst van dat rapport, te gebruiken voor de Kamervragen, was overduidelijk. Die verantwoordelijkheid heeft de inspectie zelf ook te dragen.

De heer **Van den Doel**: De vragen zijn op 24 september 1993 ingediend. Het was al een jaar lang bij het departement bekend dat er verarmd uranium was. Maar de vragen zijn pas op 5 november 1993 beantwoord. Waar lag het aan dat dat zo lang moest duren?

De heer **Verkerk**: Ik kan niet in mijn herinnering terughalen waarom dat precies die tijd heeft geduurd. Er zullen de nodige onderzoeken gedaan zijn om op een verantwoorde wijze invulling te kunnen geven aan het antwoord op de vragen.

De heer **Oudkerk**: Voordat ik inga op de vragen die de heer Van den Doel aankondigde, wil ik nog ingaan op de Kamervragen die de heer Alders op 5 november 1993 heeft beantwoord. In het antwoord op vraag 4 staat dat het ingezette personeel op de ramplocatie geen frequenter bezoek aan artsen heeft gebracht. Hoe kwam de minister aan die informatie?

De heer **Verkerk**: Ik zou dat nu niet weten.

De heer **Oudkerk**: Hoe kan VROM in het algemeen aan dat soort informatie komen?

De heer **Verkerk**: Ik denk dat die informatie via de regionale inspectie tot ons is gekomen. Maar ik zou dat moeten nazoeken.

De heer **Oudkerk**: De regionale inspectie van VROM, of van Volksgezondheid?

De heer **Verkerk**: Ik schat dat in. Nogmaals, ik probeer aan te geven hoe de lijn zou kunnen zijn gelopen. Ik denk dat men dat weet via de contacten uit de lokale behandeling en de informatie die van de rampplek zelf vandaan is gekomen.

De heer **Oudkerk**: Het gaat om onderzoek in het jaar nadat de ramp gebeurd is. Ik zou het zeer op prijs stellen als u dat voor ons kunt nazoeken. Ons is in ieder geval niet bekend dat regionaal of landelijk door de inspecteur dan wel hoofdinspecteur van Volksgezondheid gevraagd is of een frequenter bezoek aan artsen heeft plaatsgevonden. En daar zou je die informatie toch vandaan moeten halen. Als u de informatie daarover nog boven tafel kunt krijgen, horen wij dat heel graag.

De heer **Verkerk**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Verkerk, u zei net dat u het jammer vond dat twee onderdelen binnen één dienst niet over bepaalde zaken hadden gecommuniceerd. Dan gaat het over communicatie binnen één dienst. Als de enquêtecommissie één ding geleerd heeft, dan is het wel dat maar liefst acht ministeries zich bezighielden met de afwikkeling van deze ramp: Verkeer en Waterstaat, Volksgezondheid, Justitie, Economische Zaken, Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken, Algemene Zaken en VROM. Omdat er zoveel ministeries en verschillende verantwoordelijkheden zijn, zijn wij precies nagegaan waar precies welke verantwoordelijkheden liggen. Ik lees u iets voor en wil graag horen of u daarmee akkoord gaat: "De inspectie milieuhygiëne van het ministerie van VROM is binnen Nederland de toezichthouder op de naleving van de milieuaspecten van de Kernenergie-

wet en de daarop berustende vergunningen".

De heer **Verkerk**: Ja.

De heer **Oudkerk**: "Met betrekking tot verarmd uranium geldt dit in het algemeen voor het voorhanden hebben, binnen en buiten Nederland brengen en het zich ontdoen". Dat is, vrij vertaald, het in bezit hebben van uranium, het transport van verarmd of niet-verarmd uranium en het verwijderen op welke wijze dan ook van het verarmd uranium. Klopt dat?

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Ik wil chronologisch met u vanaf 1993 nagaan wat u als hoofdinspecteur met deze verantwoordelijkheid gedaan heeft. Op 5 november 1993 schrijft de heer Alders dat het ramptoestel nog 385 kilo uranium bevatte waarvan 112 kilo op dat moment was teruggevonden. Men was dus nog 273 kilo kwijt. Vormde dat op dat moment voor u aanleiding om op zoek te gaan naar die vermiste kilo's of om anderen opdracht te geven die vermiste kilo's op te sporen?

De heer **Verkerk**: Er is vanaf het begin dat wij op de hoogte waren als dienst, 8 oktober 1992, van het verarmd uranium, constant benadrukt en geprobeerd erachter te komen waar het verarmd uranium is, via de KLM naar de RLD. Er is steeds gevraagd: als er iets gevonden wordt, zorg dat het op een verantwoorde plek komt. Zo is in de loop van de tijd het verarmd uranium voor een deel weer teruggevonden.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik nog over te praten. U zegt dus: we hebben eigenlijk vanaf die 8ste oktober – althans, u niet persoonlijk, maar in ieder geval uw dienst, want u wist het later – opdracht gegeven aan de KLM, aan de RLD: als jullie zo'n stukje vinden, of een stuk of wat het ook is, meld dat aan ons en zorg...

De heer **Verkerk**: Probeer te achterhalen waar het kan zijn. Dat is bijna een onmogelijke opgave, omdat het om een heel kleine hoeveelheid gaat en nauwelijks te meten en te vinden.

De heer **Oudkerk**: Nu, kleine hoeveelheid: er is op dat moment nog 273 kilo kwijt.

De heer **Verkerk**: Er is uiteindelijk 150 kilo...

De heer **Oudkerk**: Ja, dat komt straks. Op dat moment is er nog 273 kilo kwijt en ik begrijp dat u het uitzet bij de KLM en de RLD, maar dat vanuit het ministerie van VROM – dat daarvoor toch verantwoordelijk is, wat betreft het voorhanden hebben, het binnen en buiten Nederland brengen en het zich ontdoen – niet actief, op welke wijze dan ook, gezocht is naar de vermiste kilo's.

De heer **Verkerk**: Actiever dan op deze manier was het, denk ik, op dat moment beoordeeld, gewoon niet zinvol om te zoeken naar een speld in een hooiberg.

De heer **Oudkerk**: Waarom zegt u: zoeken naar een speld in een hooiberg? U weet toch waar het uranium naartoe was afgevoerd? Naar een aantal stortplaatsen bijvoorbeeld.

De heer **Verkerk**: Er is toen beoordeeld dat het mogelijk met het puin is meegevoerd voor een deel, en voor een ander deel in de wrakstukken. Vandaar dus de vraag ook om dat via KLM, lading en dergelijke, constant te achterhalen. En een deel is mogelijk in het puin meegegaan op een wijze die niet te achterhalen en te meten is.

De heer **Oudkerk**: U zegt: niet te achterhalen. Toch zullen we in de loop van de tijd zien dat er, gelukkig maar, steeds weer stukken gevonden worden. Ik heb even een vraag tussendoor: vanaf hoeveel kilo is uraniumbezit vergunningplichtig?

De heer **Verkerk**: Ik zou het niet uit mijn hoofd weten.

De heer **Oudkerk**: Als ik zeg: 100 gram?

De heer **Verkerk**: Ik denk dat dat de orde van grootte is, ja.

De heer **Oudkerk**: Dus voor die 273 kilo is in principe, waar het ook is ter wereld, degene die het heeft, even ervan afgezien of je het kunt vinden, vergunningplichtig. Begrijp ik dat goed?

De heer **Verkerk**: Ja, maar er is niet een hoeveelheid, een brok uranium van 375 kilogram dat je vindt. Het

geheel is versplinterd, is in brokken, is weg.

De heer **Oudkerk**: Toch is het zo dat de RLD, op verzoek van onder meer stadsdeelraad Zuidooost, de wrakstukken bij hangar 8 nog een keer onderzoekt en dan wordt er een staaf gevonden, niet versplinterd, van enkele tientallen kilo's. Dan schrijft minister Jorritsma op 1 november 1994 aan de Tweede Kamer dat er – het is inmiddels een jaar later – nog 222 kilo uranium is waarvan de verblijfplaats niet bekend is. Inmiddels is er ook wat onrust ontstaan over dat verarmd uranium, al dan niet terecht – daar hebben we het in een vorig verhoor over gehad. Was dat nieuwe bericht voor u aanleiding om op een andere wijze te gaan zoeken naar de vermiste kilo's?

De heer **Verkerk**: Mij niet bekend, omdat...

De heer **Oudkerk**: Maar u bent wel verantwoordelijk daarvoor.

De heer **Verkerk**: Verantwoordelijk ben ik altijd voor de toepassing van de Kernenergiewet, zonder meer.

De heer **Oudkerk**: Nee, maar u zegt: mij niet bekend. Zou dat kunnen betekenen dat anderen wel activiteiten hebben ontwikkeld om die 222 kilo...

De heer **Verkerk**: Er is steeds nagegaan of het zinvol was extra actie te ondernemen om te kijken waar het verarmd uranium was.

De heer **Oudkerk**: Wat was die extra actie precies?

De heer **Verkerk**: Om te beoordelen of dat boven de uitstaande acties mogelijk en zinvol was. Die zijn als zodanig niet beoordeeld als dat de inspanning om dit verder terug te vinden, in relatie tot het verwaarloosbaar risico waar het om ging...

De heer **Oudkerk**: Even voor mijn goede begrip: er waren wat acties uitgezet – dat zijn de KLM-RLD-acties, om ze even zo samen te vatten – en u beoordeelde dat het, gezien het feit dat het risico verwaarloosbaar klein was, niet noodzakelijk was om nadere acties, extra acties te ondernemen?

De heer **Verkerk**: Nee, wij gaan ervan uit dat, als men met afhande-

ling bezig is, men weet dat, als men dat op het spoor komt, men het op verantwoorde wijze moet afhandelen. Daarmee hebben we als het ware de lijn geconstrueerd dat het op verantwoorde wijze, als dat opvalt, ook wordt afgevoerd.

De heer **Oudkerk**: U zegt: wij achtten het risico verwaarloosbaar klein van het verarmd uranium. Toch kwamen er in de loop van de jaren – ik spring nu van '95 naar '96 en naar '97 – steeds meer verontrustende berichten, al dan niet gestaafd door wetenschappelijke waarheid, dat er mogelijk gezondheidsschade zou kunnen optreden ten gevolge van het verarmd uranium. Nu vraagt mijn collega Singh Varma op 6 maart 1997 opnieuw aan de minister van Verkeer en Waterstaat hoe het zit met het verarmd uranium en nog steeds is 222 kilo op dat moment, 6 maart 1997, vermist. Is er toen – niet gezien het feit dat opeens het risico niet meer verwaarloosbaar klein zou zijn, want dat bleef zo, maar gezien de onrust die er was ontstaan – voor u, vanuit VROM, reden geweest om te zeggen: nu moeten we toch maar die extra acties inzetten, eventueel in overleg met het ministerie van V en W en dat van Volksgezondheid?

De heer **Verkerk**: Ik kan mij dat specifieke moment zelf niet voor de geest brengen. Steeds is toch de lijn altijd geweest bij ons: als er iets te vinden is, dan zullen we het proberen en als er geen andere lijnen zijn, dan kunnen die ook niet worden benut.

De heer **Oudkerk**: U blijft dus eigenlijk vanaf 5 november 1993, de eerste keer dat vragen beantwoord worden, door de heer Alders als minister van VROM, tot de vragen van collega Singh Varma, die beantwoord worden door mevrouw Jorritsma, steeds dezelfde lijn volgen. Nu wordt er op 6 oktober 1997, dat is zeven maanden later, opnieuw aan de minister van V en W gevraagd, in dit geval door collega Poppe, naar de ontbrekende kilo's verarmd uranium. Inmiddels is er weer heel wat onrust ontstaan door allerlei onderzoeken die gedaan zijn, waarbij ik niet met u ga twisten over de wetenschappelijke waarde ervan, maar die onrust is wel ontstaan. Is dat een moment geweest om de gekozen beleidslijn te wijzigen?

De heer **Verkerk**: De beleidslijn is door alle jaren heen geweest om daar waar er de mogelijkheid was om iets te vinden, die ook te benutten, via de kanalen die daar inzicht in hadden. Toen het ging om de commotie en het vinden van verarmd uranium, met name op een gegeven moment in hangar 8, is daar direct actie op ondernomen om te zorgen dat dit verholpen werd.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik straks op. Op 5 november 1993 worden de Kamervragen aan de minister van VROM gesteld, maar de Kamervragen in 1994 en in 1997, en nog een keer in 1997, worden gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Kan het zijn dat op uw ministerie men eigenlijk helemaal niet op de hoogte was gesteld van het feit dat die Kamervragen waren gesteld, omdat ze immers aan mevrouw Jorritsma waren gesteld?

De heer **Verkerk**: Ik denk het niet, want ik neem aan... Maar ik weet niet alle medeparafen, etc. Normaal is het zo met Kamervragen dat we met elkaar zoveel mogelijk afstemmen, als het verantwoordelijkheden zijn die de ander ook betreffen.

De heer **Oudkerk**: Maar ik neem aan dat u het ten aanzien van die Kamervragen uit 1994 en 1997, en nog een keer in 1997, ook hier nog geweten zou hebben, als u daarover geconsulteerd was door hoge ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Verkerk**: Nee, ik zou het echt niet weten. Misschien is dat gebeurd, maar niet dat mij bekend is.

De heer **Oudkerk**: Misschien is het gebeurd, maar het is in ieder geval niet meer bij u bekend dat het gebeurd is.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Nu is er een batterij aan Kamervragen gesteld, misschien aan de "verkeerde" minister, maar we hebben natuurlijk ook nog kranten in Nederland en televisie. Vanwege de tijd kan ik niet al die programma's en kranten met u doornemen, maar in 1994, op 13 september, schrijft NRC Handelsblad uitgebreid over de vermiste kilo's. De kop van de Volkskrant luidde die dag:

deel uranium El-Al toestel nog spoorloos. Op 26 juni 1996 staat er een uitgebreid stuk in de Groene; voorts noem ik Trouw van 12 september 1997. Ik kan zo een hele tijd doorgaan. Ik begrijp dat ook al die, al dan niet verontrustende, berichten in de krant – die de bevolking toch leest en daarbij denkt: is dit wel in orde? – voor u geen aanleiding zijn geweest om op de 222 kilo die toen nog zoek was, een andere beleidslijn te zetten dan de beleidslijn die u hier zojuist heeft verteld?

De heer **Verkerk**: Omdat er geen andere manier te vinden was, anders dan we inzetten, om erachter te komen.

De heer **Oudkerk**: U zegt hier: de manier die we gekozen hebben: KLM, RLD erop zetten...

De heer **Verkerk**: Onderzoek, El-Al, vrachtbrieven bekijken, de lading bekijken, om te weten hoeveel er precies in zit.

De heer **Oudkerk**: Maar wacht even: vrachtbrieven gaan niet over het verarmd uranium – dat hebben wij tenminste nog niet kunnen ontdekken.

De heer **Verkerk**: Er is gepoogd na te gaan of men erachter kon komen hoeveel verarmd uranium er nu werkelijk aan boord was in het staartstuk. Uiteindelijk is daar een bepaalde hoeveelheid uit gekomen en uiteindelijk is de huidige stand van zaken, zoals die ons bekend is, dat zo'n 150 kilo ontbreekt.

De heer **Oudkerk**: Dus uiteindelijk is het van de vermiste 273 kilo naar zo'n 150 kilo gegaan. Stel ik het nu goed dat u verantwoordelijk bent voor het in bezit hebben, het al dan niet afvoeren of het al niet vernietigen van radioactief materiaal, u als hoofdinspecteur?

De heer **Verkerk**: Wilt u de vraag nog even herhalen?

De heer **Oudkerk**: Stel ik het goed dat u als hoofdinspecteur verantwoordelijk bent voor het in bezit hebben – wat betreft vergunningen –, voor het al dan niet afvoeren en al dan niet vernietigen van radioactief materiaal?

De heer **Verkerk**: Ja, daar houden we voor de milieu-effecten rekening mee.

De heer **Oudkerk**: Als ik u nu zo die chronologie beschrijf van wat er tussen 1993 en 1998 ten aanzien daarvan is gebeurd, houdt u dan hier voor de commissie staande dat u vindt, dat u vanuit uw verantwoordelijkheid al het mogelijke gedaan hebt om de ontbrekende kilo's verarmd uranium terug te vinden?

De heer **Verkerk**: Ik denk het wel. Ik zou niet weten in welke mate je daar op een zinvolle wijze nog extra, meer aandacht aan zou kunnen geven om op zinvolle wijze ook echt iets terug te kunnen vinden. Dat is indertijd ook bekeken, toen de stort heeft plaatsgevonden. Daar is mijn regionaal inspecteur ook naar gevraagd, namelijk om te bekijken: heeft het zin om te zoeken in deze stort naar verarmd uranium? Dat was eigenlijk een zinloze actie om daar in die stort op zoek te gaan, ten aanzien van het gevaar dat van dat laag radioactief afval uit kon gaan. Dat is bekeken, om te bezien in hoeverre die lijn... Want dat is een van de meest logische lijnen die je je nog kunt voorstellen: het zit óf op de stort, óf het is in het staartstuk, in de wrakstukken, terug te vinden. Dat zijn eigenlijk de twee lijnen waarlangs je moet zoeken. Die zijn ingezet en als zodanig kan ik nu niet hier zeggen: dat en dat had je nog meer of anders moeten doen.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dat u op twee criteria gezegd heeft: ik sta achter de beleidslijn die we gekozen hebben. Het eerste criterium heeft te maken met de toxiciteit en de straling: verwaarloosbaar risico. Het tweede criterium is: het is bijna een onmogelijke zaak om het terug te vinden?

De heer **Verkerk**: En daarnaast, daar waar het teruggevonden kan worden en men er ook de autoriteiten op kan duiden, dat het wordt opgespoord en wordt terugbracht.

De heer **Oudkerk**: En heeft u nog actie ondernomen op berichten die ik absoluut niet allemaal zal noemen, zoals: het verarmd uranium is deels verwerkt in Seatjes die nu in Spanje rondrijden?

De heer **Verkerk**: Daar hebben wij vanuit de dienst zelf rechtstreeks

geen actie op ondernomen in de verwachting dat dit via de indirecte lijn wordt achterhaald bij de melding dat dit gebeurt.

De heer **Oudkerk**: Dat is mij duidelijk. Ik kom dan toch nog even op de andere ministeries, want die heb ik aan het begin niet voor niets genoemd. Er zijn tal van vragen gesteld aan minister Jorritsma in haar verantwoordelijkheid als minister van V&W. Er zijn vragen gesteld aan minister Borst in haar verantwoordelijkheid als minister van Volksgezondheid. Dat waren telkenmale vragen die gingen over dat wat eigenlijk uw verantwoordelijkheid was: het verarmd uranium en de gezondheidsrisico's. Is er vanuit die ministeries nooit naar u gebeld, nooit naar u geschreven en, desnoods via de wandelgangen, nooit aan u gevraagd: kunnen jullie dat eens goed voor ons uitzoeken, want wij zitten met al die onrust?

De heer **Verkerk**: Misschien is dat op medewerkersniveau gebeurd; dat weet ik niet. Voor ons was de betrokkenheid primair via de uraniumlijn. Zo zijn wij onze stralingsverantwoordelijkheid nagekomen. Verder was de afhandeling zaak van de groep waarvan wij geen onderdeel vormden. VROM was geen onderdeel van de groep die de ramp afgehandeld heeft. Wij waren op twee wijzen betrokken: in de eerste lijn via het uranium en via het tweedelijns-toezicht van mijn regionale inspectie in Noord-Holland. Het tweedelijns-toezicht betrof de autoriteiten...

De heer **Oudkerk**: VROM behoorde niet tot de groep die de afhandeling van de ramp in portefeuille had. Het gaat ook om het trekken van lessen voor de toekomst. Zegt u nu, gezien alle commotie en gezien alle onrust met betrekking tot het verarmd uranium, dat VROM misschien wel in die groep had moeten zitten.

De heer **Verkerk**: Met de lessen van de Bijlmerramp, voorzover nu bekend, kijken wij toch met andere ogen naar de situatie.

De heer **Oudkerk**: Wat zijn precies die andere ogen? Wat stralen die uit?

De heer **Verkerk**: Het gaat om de drempel waarop je op een gegeven moment ook een minister informeert en waarop je met andere instanties

omgaat. De les die ik hier in ieder geval van leer is dat wij alerter moeten zijn en niet puur vanwege het verwaarloosbare risico moeten handelen, zoals steeds is gebeurd, maar ook vanwege de maatschappelijke onrust die hieruit kan ontstaan. Ten aanzien van de incidenten-afhandeling zijn nu reeds heel belangrijke stappen genomen, zeker als het gaat om de interdepartementale afhandeling.

De heer **Oudkerk**: Is het ook een les voor de toekomst dat, als andere ministeries vragen krijgen die op uw terrein liggen, de communicatie met die andere ministeries meer structureel moet worden geregeld? U zei net dat medewerkers van u daarover misschien overleg hadden gehad, maar u wist dat niet.

De heer **Verkerk**: Er is als zodanig een goed contact met de departementen, maar niet structureel.

De heer **Oudkerk**: U zegt er is een goed contact, maar u heeft toch ook vier keer gezegd: misschien is er overleg geweest, maar ik weet het niet. Dat is u niet ter ore gekomen. Vindt u de kwalificatie "goed contact" daarop van toepassing?

De heer **Verkerk**: Misschien dat je door deze les nog alerter bent op Kamervragen aan andere departementen. Ben je wel of niet betrokken? Dat is trouwens een lijn die sowieso bij alle departementen zit. Als een Kamervraag niet aan de juiste minister is gesteld, zal men dat contact verleggen naar het andere ministerie, of het nu over de Bijlmermeer gaat of over welke andere zaak dan ook. Toen mijn regionaal inspecteur werd gevraagd over de medische consequenties van de toepassing van uranium, hebben wij dat aan de GGD overgedragen. Toen hebben wij gezegd: dat is geen zaak van ons, maar een zaak van een ander. Wat dat betreft, is dat een bestaande lijn die nu misschien met nog meer zorg zal worden gevolgd.

De heer **Oudkerk**: Met nog meer zorg dus die bestaande lijn volgen. Ik kom daarmee bijna vanzelf op de situatie in 1992, wat betreft hangar 8, een situatie die ook nu nog geldt, althans als het gaat om het in het stof aanwezig zijn van verarmd uranium. Wat heeft u als hoofdinspecteur altijd ingeschat hoe de situatie in hangar 8

ten aanzien van het verarmd uranium was?

De heer **Verkerk**: Een verwaarloosbaar risico.

De heer **Oudkerk**: Wist u dat er verarmd uranium in stofdeeltjes aanwezig was? Ik heb het nu over 1992/1993.

De heer **Verkerk**: Dat weet ik niet. Ingeschat zal zijn door, zeg, de vaktechnici op dit punt, dat het in verschillende vorm aanwezig kan zijn: als metaal, als brok of als stof.

De heer **Oudkerk**: Het maakt het des te vervelender dat u persoonlijk niet was ingelicht door uw medewerkers, nu wij een aantal vragen aan minister Pronk hebben gesteld ten aanzien van het onderzoek naar milieuhygiënisch onwenselijke situaties, met name als het gaat om hangar 8. Ik citeer het maar even: "De IMH", dat bent u dus, "is op 8 oktober 1992" – dat blijken dus uw medewerkers te zijn – "door de stralingsdeskundige van de KLM op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van wrakstukken in hangar 8 en de vondst van enkele brokstukken. Omdat werd verondersteld dat het uitsluitend om brokstukken verarmd uranium in de vorm van metaal ging en de handelingen met het uranium werden uitgevoerd onder toezicht van een gekwalificeerd stralingsdeskundige, is de IMH ervan uitgegaan dat er bij de werkzaamheden in hangar 8 geen sprake kon zijn van ernstige stralingshygiënische risico's". En nu komt het: "Op grond van de toen bij de IMH aanwezige kennis en ervaring is geen verder onderzoek gevraagd naar de aanwezigheid van verbrand uranium, dat in de vorm van poeder, stof of uraniumoxide aanwezig zou kunnen zijn". Waarom heeft u dat eigenlijk niet gedaan?

De heer **Verkerk**: Omdat ik mij baseer op de beoordeling van mijn mensen, die ten aanzien van zowel het acute gevaar, als de situatie in de hangar inschattingen hebben gemaakt. Later zijn daar berekeningen over uitgevoerd, waaruit blijkt dat het zowel in de vorm van metaal, als van stof, als dat er zou zijn, geen gevaar zou zijn. Dat is later ook met name uit de rapporten die daarover zijn uitgebracht door de Röntgentechnische dienst, duidelijk geworden.

De heer **Oudkerk**: Toen de enquêtecommissie in december 1998 een onderzoek liet uitvoeren, gezien ook alle commotie in verband met eerdere onderzoeken, naar het eventueel nog aanwezig zijn van stofdeeltjes verarmd uranium, kwam daaruit naar voren dat deze er inderdaad lagen, namelijk op de richels van 60 cm en 2 m. Is in uw ogen een dergelijk incident, namelijk dat het er nog is, ernstig?

De heer **Verkerk**: Er is daarvoor een actie geweest, toen er een verontreiniging was aangetroffen door de KLM, waarbij de Röntgentechnische dienst de zaak heeft schoongemaakt.

De heer **Oudkerk**: Het is goed dat u dat even zegt. Uit het verhoor hiervóór en ook uit andere bronnen weten wij dat er toen onder andere droog gebezemd is. Vindt u dat als hoofdinspecteur acceptabel?

De heer **Verkerk**: Ik ben geen deskundige; daar kan ik geen oordeel over geven...

De heer **Oudkerk**: U bent geen deskundige, maar u bent wel verantwoordelijk.

De heer **Verkerk**: Als de KLM-stralingsdeskundige en als de Arbeidsinspectie en mijn vakbekwame medewerker ten aanzien van de normen constateren dat dit ver van de toelaatbare jaardosis af ligt, dan beoordeelt men met elkaar: dit is een veilige situatie. Daar zal dan, zo neem ik aan, het bezemen een onderdeel van zijn. Wij baseren ons op de feiten bij het beoordelen in hoeverre er van een bepaalde gevaarsituatie sprake is. Dat zou betekenen dat, al borstelt men daar, men toch op dat verwaarloosbare risico blijft zitten. Maar men bekijkt het duidelijk vanuit de feiten: hoever wordt een norm benaderd of overschreden.

De heer **Oudkerk**: Over die feiten heeft een stralingsdeskundige hier anderhalf uur geleden gezegd, dat het schandig is als met droge bezems wordt geborsteld. Je gaat per definitie iets dat een verwaarloosbaar klein risico heeft, niet zodanig verspreiden dat het een iets minder verwaarloosbaar klein risico heeft.

De heer **Verkerk**: Daar kan ik niet over oordelen.

De heer **Oudkerk**: Maar u heeft wel de verantwoordelijkheid daarvoor.

De heer **Verkerk**: Ja, maar de verantwoordelijkheid betreft de vraag in hoeverre de norm benaderd wordt of in gevaar komt. Daarvoor is een gezamenlijk overleg van Arbeidsinspectie, inspectie milieuhygiëne en stralingsmedewerker om te beoordelen of die situatie aanwezig is. Daar ligt onze verantwoordelijkheid om daarnaar te kijken.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat het binnen de norm viel en dat dat uiteindelijk uw verantwoordelijkheid is.

De heer **Verkerk**: Dat is in elk geval de verantwoordelijkheid van de inspectie milieuhygiëne: welke situatie treft men in de hangar aan, welke waarden benadert men?

De heer **Oudkerk**: Naar aanleiding van het onderzoek dat wij hebben laten doen, heeft de enquêtecommissie op 22 december naar de ministers van VWS en van VROM een brief gestuurd. Wij konden namelijk niet precies de milieu- of gezondheidseffecten inschatten van de vondst die gedaan was. De minister van VWS heeft ons enkele dagen later, mede namens haar collega van VROM, een antwoord gegeven. Bent u betrokken geweest bij het opstellen van die brief?

De heer **Verkerk**: Als dienst hebben wij samen met de beleidsafdelingen mede een bijdrage geleverd.

De heer **Oudkerk**: De minister van VWS schrijft, mede namens minister Pronk van VROM, dat zij geen gevaar voor de volksgezondheid ziet, maar dat het wel zinnig zou zijn als de hangar nog eens wordt schoongemaakt alvorens tot sloop over te gaan. Op 16 februari, bijna twee maanden later, krijgen wij van de minister van VROM een nieuwe brief waarin hij dat nog een keer onderschrijft, vervolgens zegt dat hij de burgemeester van Haarlemmermeer adviseert geen sloopvergunning af te geven en dat hij daarover, gezien de ernst van de zaak, voordat het rapport openbaar is, mededelingen gedaan heeft. Nu begrijp ik dat zinnetje "ernst van de zaak" niet helemaal, want ik heb vanochtend van u en van de heer Keveling Buisman gehoord dat de

zaak niet ernstig is. Hoe moet ik dat inschatten?

De heer **Verkerk**: U moet de brief van 22 december zien als een brief van drie bewindslieden...

De heer **Oudkerk**: Ja, dat klopt. Ik sloeg de heer Hoogervorst over.

De heer **Verkerk**: De brief is mede van de minister van VROM. Daarin wordt het verwaarloosbaar risico aangegeven. Er staat ook de zinsnede: de hangar moet worden schoongemaakt alvorens tot sloop ervan over te gaan om aan alle resterende onzekerheid een eind te maken. Die brief van drie bewindslieden, vijf dagen nadat de commissie aangaaf dat dit speelde, is een gegeven dat het hoe dan ook zo zal gebeuren. Op dat moment kunt u ervan op aan, dat geen hangar wordt gesloopt zonder dat wordt schoongemaakt.

De heer **Oudkerk**: Het feit dat die brief van de heer Pronk bijna twee maanden later komt, heeft dus geen betekenis?

De heer **Verkerk**: Jawel, want dat is de brief...

De heer **Oudkerk**: Maar het gaat over de tijdsperiode van twee maanden.

De heer **Verkerk**: Die tijdsperiode is als zodanig minder van belang, omdat in de brief wordt aangegeven hoe de gemeente Haarlemmermeer met haar bevoegdheid moet omgaan. Dat vergt een zorgvuldige formulering. Het is in feite een kwestie van uitvoering. Op 22 december is het een feit: er wordt niet schoongemaakt...

De heer **Oudkerk**: Er wordt niet...?

De heer **Verkerk**: Sorry. Er wordt niet gesloopt zonder dat er wordt schoongemaakt. Dat is op 22 december gewoon het concrete feit en daarna begint het punt van uitvoering. Voordat het tot de zaken komt betreffende de vergunningaanvraag, sloop en dergelijke, zijn we een hele tijd verder dan de brief van 22 februari.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dit allemaal, maar ik begrijp één ding niet en ik lees het nog maar even

voor. In de laatste zin van de brief zegt de heer Pronk: gezien de ernst van de onderhavige problematiek zal ik B en W hiervan heden een vooraankondiging doen, teneinde ze reeds nu in staat te stellen hiermee rekening te houden. Er staat: "de ernst van de onderhavige problematiek". Wat is nu precies de ernst?

De heer **Verkerk**: Ik geef dan mijn interpretatie van de bijdrage aan de brief van deze drie bewindslieden, want het is natuurlijk een brief die, door de beleidsafdelingen en de directies gemaakt en gewogen, door de ministers wordt uitgezonden. Deze brief komt precies overeen, enerzijds, met het verwaarloosbaar risico wat al die tijd gespeeld heeft en wat ook is onderschreven door de instituten. Ook in de brief van 22 december staat dat nogmaals vermeld. Als er dan bij komt te staan: om aan alle resterende onzekerheid een eind te maken, dan betreft dat in mijn ogen een extra bewustzijn om op dit moment, waar er zoveel ellende is rondom deze hele Bijlmerramp, met 100% zekerheid naar alle betrokkenen toe duidelijk te maken: hier gaan we nog een keer schoonmaken. Misschien is het niet nodig op technische gronden, vanwege het verwaarloosbare risico, maar hier willen wij er, vanwege de maatschappelijke context, alle onzekerheid over wegnemen, opdat daar niet nog een keer extra ellende over kan ontstaan.

De heer **Oudkerk**: Als u dit zo duidelijk zegt, mijnheer Verkerk, zegt u dan nu, maart 1999, niet achteraf: als we die actie nu eens – ik heb het niet over de sloop, maar over het schoonmaken – vijf jaar eerder hadden gedaan, was er dan niet, pro-actief en preventief, een hoop onrust de kop ingedrukt?

De heer **Verkerk**: Dan moet je natuurlijk wel een vooruitziende blik hebben, dat al deze ellende die in de afgelopen jaren over ons heen is gekomen, zou ontstaan. Want het kan natuurlijk niet zo zijn dat je overal in Nederland waar je bij een verwaarloosbaar risico zit, situaties zult hebben dat je keer op keer die 100% zekerheid kan en moet geven, als het echt om een verwaarloosbaar risico gaat. Het gaat om de context en de situatie van nu. De situatie van nu is, als u mij vraagt om terug te kijken, natuurlijk een situatie die anders lag vijf jaar geleden, want we oordelen

nu met de kennis van nu. Dat is ook wat ik zeg: met deze ervaring van de Bijlmerramp is de drempel waarop je actie onderneemt in een soortgelijke situatie, gewoon verlaagd.

De heer **Oudkerk**: Regeren is dus toch vooruitzien, als ik u zo mag vertalen.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, uw laatste opmerkingen zijn, denk ik, voor ons als commissie even waardevol, omdat wij lessen voor de toekomst moeten leren. Zijn er inmiddels binnen VROM wijzigingen doorgevoerd die in voorkomende situaties sneller reactie tot gevolg zullen hebben?

De heer **Verkerk**: Ja, er is – en dan praat ik vooral over de aanpak van milieu-incidenten, want we hebben natuurlijk enerzijds...

De **voorzitter**: Laat ik het even specifiek concentreren op de hangar, het onderwerp dat we net met de heer Oudkerk afgesloten hebben. Het betreft het niet vinden van verarmd uranium van een bepaalde hoeveelheid. Dit is niet iets wat dagelijks in Nederland gebeurt, namelijk dat er meer dan 100 kg verarmd uranium wegraakt. Is er nu een signaal dat, als dat op een bepaalde locatie plaatsvindt, er op een andere manier wordt gereageerd met betrekking tot schoonmaken c.q. verwijderen van een dergelijke opstal dan het destijds gebeurd is?

De heer **Verkerk**: De alertheid zal groter zijn. Dat betekent dat men die alertheid zal invullen met misschien nog sneller optreden, schoonmaken, frequenter toezicht houden...

De **voorzitter**: Licht dat vast in instructies, of zijn dat gewoon afspraken die onderling gemaakt zijn?

De heer **Verkerk**: Het is in feite vaststaand beleid om dit te doen, afgezien van de incidentenregeling die wij hebben aangescherpt. Interdepartementaal worden die risico's sneller gevonden en kan sneller worden opgetreden. Men zal elke situatie op haar merites bekijken en alert optreden.

De **voorzitter**: Mijnheer Verkerk, ik heb nog een laatste vraag voordat ik aan mijn samenvatting kom. Het schroot van de rampplek wordt

afgevoerd naar hangar 8. Het blijft een hele tijd in die hangar. Vervolgens wordt het in containers buiten neergezet. De discussie rondom het verarmd uranium neemt weer toe. De containers gaan weer naar binnen. Ze worden weer omgekiept, er wordt weer opnieuw gezocht. Vervolgens blijft het weer een lange tijd staan voordat het afgevoerd wordt. Het betonijzer van de rampplek verdwijnt op een gegeven moment naar het bedrijf HKS Metals in Sliedrecht. Vervolgens gaat het vandaaruit richting België. Sliedrecht ligt in Zuid-Holland. Heeft uw inspecteur in Zuid-Holland bij het desbetreffende bedrijf gekeken of daar nog brokken verarmd uranium tussen het betonijzer en al die andere metalen teruggevonden zijn? Wij praten namelijk over brokken, niet over stofdeeltjes.

De heer **Verkerk**: Dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Er is niet het signaal gegeven van: wellicht dat wij daar ook nog eens moeten kijken? Er is bij HKS verder niet meer naar gezocht? Wij bleven immers met die vermiste hoeveelheid zitten.

De heer **Verkerk**: U bedoelt niet de stortplaats Nauerna?

De **voorzitter**: Nee, ik heb het nu over het bedrijf dat het ijzer en het schroot heeft verwerkt.

De heer **Verkerk**: Dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting. Ik vraag u of u de punten uit mijn samenvatting wilt beamen: De RIVM-meetwagen is vrij snel na de ramp stand-by gezet. Inzet bleek in verband met het niet-aanwezig zijn van gevaarlijke stoffen niet noodzakelijk. Is dat correct?

De heer **Verkerk**: Ja.

De **voorzitter**: De RIVM-meetwagen wordt pas ingezet als bekend is op welke emissies moet worden gemeten.

De heer **Verkerk**: Tenzij de desbetreffende brandweercommandant zegt: er is zoveel onzekerheid, ik wil graag de meetwagen hebben.

De **voorzitter**: Jawel, maar u zei zojuist: wij moeten weten waarop moet worden gemeten, omdat er anders niet kan worden gemeten.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U moet weten welke emissies...

De heer **Verkerk**: ...ik kan verwachten. En ik moet weten of van een groot milieu-incident sprake is.

De **voorzitter**: Precies. Ook zeseneenhalf jaar na dato zou er met de nu bekende gegevens voor u geen aanleiding bestaan om de RIVM-meetwagen op basis van uw eigen bevoegdheid in te zetten.

De heer **Verkerk**: Ja.

De **voorzitter**: De top van het departement van VROM wist op 8 oktober 1992 van het verarmd uranium in hangar 8.

De heer **Verkerk**: Dat is de inspectie milieuhygiëne.

De **voorzitter**: Nou ja, de hoofdinspecteur. Na het vinden van het verarmd uranium heeft men binnen VROM besloten om de minister niet in te lichten. Ook de regionaal inspecteur Noord-Holland en de gemeente Amsterdam zijn niet ingelicht.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Binnen het ministerie van VROM heeft men uitsluitend gekeken naar de verantwoordelijkheden in het kader van de Kernenergiewet. Andere aspecten in het kader van de volksgezondheid zijn niet in beschouwing genomen. Andere ministeries zijn door VROM niet ingelicht.

De heer **Verkerk**: Ik weet niet in hoeverre de andere ministeries er op bepaalde niveaus bij betrokken zijn.

De **voorzitter**: Voorzover u bekend is, zijn zij niet ingelicht.

De heer **Verkerk**: Nee.

De **voorzitter**: Akkoord. Het is jammer dat de informatie over het verarmd uranium niet sneller bij de RIMH en de brandweer bekend was. Is dat correct?

De heer **Verkerk**: Ja.

verzoek de griffier de heer Verkerk uitgeleide te doen.

De **voorzitter**: Ik kan mij niet herinneren wat de reactie was van de minister in oktober 1993 toen hij op de hoogte werd gesteld van het feit dat het ministerie van VROM al een jaar lang op de hoogte was van de aanwezigheid van verarmd uranium.

Sluiting 12.14 uur

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het terugvinden van het verarmd uranium wordt uitgezet bij KLM, RLD en EI Al. Het actief zoeken door eigen medewerkers heeft niet plaatsgevonden.

De heer **Verkerk**: Dat durf ik niet met zekerheid te zeggen, want zover heb ik niet nagevraagd bij mijn medewerkers.

De **voorzitter**: Voorzover u dat kon nagaan, hebben uw medewerkers niet actief controles uitgeoefend, bijvoorbeeld bij HKS en dergelijke, zoals ik net bedoelde.

De heer **Verkerk**: Dat staat mij niet bij.

De **voorzitter**: Publicaties in 1994 over het aantal kilogrammen niet teruggevonden verarmd uranium hebben niet geleid tot een andere beleidslijn.

De heer **Verkerk**: Ja.

De **voorzitter**: Vanuit VROM is al het mogelijke gedaan om de ontbrekende kilo's verarmd uranium te achterhalen.

De heer **Verkerk**: Ja.

De **voorzitter**: De gebezigde schoonmaakactie in hangar 8 is in overleg met betrokken verantwoordelijken tot stand gekomen.

De heer **Verkerk**: Ja.

De **voorzitter**: De brief van de parlementaire enquêtecommissie d.d. 22-12-1998 is ook bij VROM onder de aandacht gebracht. De conclusie was: de sloop van hangar 8 zal zeer omzichtig moeten plaatsvinden; eerst het schoonmaken, dan slopen.

De heer **Verkerk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Dan is daarmee een einde gekomen aan dit verhoor. Ik

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 64

Donderdag 4 maart 1999



De heer H. Rengelink

H. Rengelink
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 4 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 4 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer H. Rengelink

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Van den Doel, Augusteijn-Esser, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer H. Rengelink, geboren op 19 mei 1939 te Amsterdam.

Mijnheer Rengelink, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Rengelink**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Rengelink, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Is het correct dat u ten tijde van de vliegcramp in de Bijlmermeer directeur was van de GG&GD te Amsterdam?

De heer **Rengelink**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent medio 1995 teruggetreden en thans bent u nog adviseur bij de gemeente Amsterdam. Is dat ook correct?

De heer **Rengelink**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Janssen, destijds voorzitter van de stadsdeelraad Zuidoost in Amsterdam, heeft u in 1994 een inventariserend onderzoek verricht naar de mogelijke gezondheidsklachten van bewoners in de Bijlmer. Kunt u in het kort vertellen hoe het onderzoek tot stand kwam en met name welke criteria u heeft aangelegd om het onderzoek uit te voeren?

De heer **Rengelink**: De vraag die ik van het stadsdeelbestuur Zuidoost kreeg, was tweeledig: er is verarmd uranium aangetroffen – dat was voor mij toen een nieuw feit – en er hebben zich nogal wat mensen met klachten tot het stadsdeelbestuur gewend. Is er samenhang tussen deze twee gegevens en is nader onderzoek noodzakelijk? Dat was de vraag van het stadsdeelbestuur Zuidoost. Wij hebben op die twee vragen langs twee sporen het antwoord geprobeerd te vinden.

De **voorzitter**: Kon u zich vinden in die opdracht?

De heer **Rengelink**: Ja, ik kon mij vinden in die opdracht.

De **voorzitter**: Heeft u overwogen om de opdracht uit te breiden of vond u haar voldoende om er adequaat mee om te kunnen gaan?

De heer **Rengelink**: Ik vond haar voldoende om mee te beginnen. Mocht ik tijdens het onderzoek andere feiten tegenkomen, dan zouden zij alsnog als vraag geformuleerd kunnen worden, zodat het onderzoek uitgebreid zou kunnen worden.

De **voorzitter**: Werd de opdracht op papier gesteld?

De heer **Rengelink**: Nee, ik heb de opdracht mondeling meegedeeld gekregen van een aantal ambtenaren van het stadsdeel Zuidoost.

De **voorzitter**: Mondeling van een aantal ambtenaren van de stadsdeelraad.

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: Is er een termijn genoemd waarbinnen u uw onderzoek moest afronden?

De heer **Rengelink**: Nee, er is geen termijn genoemd.

De **voorzitter**: Had u zelf een termijn in gedachten toen u eraan begon?

De heer **Rengelink**: Ik denk dat je dit soort onderzoek in de eerste plaats zorgvuldig moet doen, maar ook zo snel mogelijk moet afronden.

De **voorzitter**: Wat verstaat u onder "zo snel mogelijk"?

De heer **Rengelink**: Op het moment dat je alle relevante feiten in handen hebt. Dan denk je aan een termijn van een aantal maanden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u vertellen uit welke onderdelen het onderzoek bestond?

De heer **Rengelink**: Uit twee onderdelen. In de eerste plaats aan de bronkant kijken wat verarmd uranium gedaan zou kunnen hebben. Het andere deel van het onderzoek was welke gezondheidsklachten zich nu eigenlijk in de Bijlmer voordoen,

kennisgenomen hebbend van alle geruchten, verhalen die daarover gingen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u zelf onderzoek gedaan naar het onderdeel uranium of heeft u gebruikgemaakt van het stuk van de heer Keverling Buisman?

De heer **Rengelink**: Het stuk van de heer Keverling Buisman is een van de onderdelen geweest. Wij hebben veel andere stukken onderzocht. Veel literatuuronderzoek is erbij betrokken en er zijn andere deskundigen geraadpleegd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u bij het onderzoek ook met bewoners gesproken?

De heer **Rengelink**: Over de klachtenkant, de gezondheidsklachten, heb ik de mensen die zich aanvankelijk tot het stadsdeel hadden gewend, uitgenodigd om bij mij op de GGD nogmaals over die klachten te kunnen praten. Dat hebben ze gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Om hoeveel mensen gaat het?

De heer **Rengelink**: Er zijn toen vijf mensen bij mij geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn deze vijf mensen ook onderzocht?

De heer **Rengelink**: Nee, die zijn niet onderzocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn er in het kader van het onderzoek wel mensen onderzocht?

De heer **Rengelink**: Nee, er zijn geen mensen onderzocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben informatie gekregen dat vijf mensen bij dit onderzoek onderzocht zijn. Ik weet niet of dit dezelfde vijf mensen zijn. Ons is verteld dat dit in een halfuur gebeurde. Het ging als volgt: armen omhoog, benen omhoog en dat was het. Is u dat bekend?

De heer **Rengelink**: Ik heb dat verhaal gehoord.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u weet daar niets van? U weet

niet of het een onderdeel was van dit onderzoek?

De heer **Rengelink**: Ik heb dit verhaal als buitengewoon onwaarschijnlijk naast mij neergelegd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u ons vertellen hoe dit gesprek met deze vijf mensen verliep? Heeft u tegen hen gezegd dat u geen noodzaak tot verder onderzoek zag?

De heer **Rengelink**: Uw eerste vraag betreft de klachten die werden gepresenteerd. Dit waren vermoedelijkheid, haaruitval, menstratieklachten, pijn in de linkerarm, potentiële klachten, algemene klachten. Deze klachten had men gedeeltelijk zelf en verder vertelde men mij dat anderen in de Bijlmer die klachten hadden. Ik heb vervolgens gezegd: daar kan ik nog niet zoveel mee. Ik wil proberen, erachter te komen of er veel mensen zijn met deze en vergelijkbare klachten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft niet gezegd dat verder onderzoek niet nodig was?

De heer **Rengelink**: Nee, nee, helemaal niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat heeft u gedaan nadat u deze mensen gesproken had?

De heer **Rengelink**: Wij zijn begonnen met een aantal huisartsen in de Bijlmer, met wie wij toch regelmatig contact hebben, te vragen of zij deze klachten herkenden en of er in hun praktijk mensen voorkwamen met lichamelijke klachten waarvan zij konden vermoeden dat zij enige samenhang hadden met de Bijlmerramp op zichzelf. Ik meen dat dit vier of vijf huisartsen zijn geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u ook contact met gehad met dokter Makdoembaks?

De heer **Rengelink**: Op dat moment heb ik geen contact gehad met dokter Makdoembaks. De uitspraken van dokter Makdoembaks waren mij buitengewoon goed bekend uit perspublicaties.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja uit de pers. Heeft u geen contact...

De heer **Rengelink**: Hij behoorde niet tot de vier huisartsen die ik gebeld heb.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U kende zijn uitspraken. U wist dat hij zei dat er veel mensen met klachten bij hem kwamen. Was het niet beter geweest om na te gaan of u ook over zijn dossiers kon beschikken?

De heer **Rengelink**: Ik heb u gezegd: ik heb eerst vier huisartsen gebeld. Daarna heb ik mij schriftelijk tot de heer Makdoembaks gewend om hem te vragen, mij inzicht te geven in de aard van de klachten waarover hij gepubliceerd had. Ik heb hem gevraagd om de gegevens van de patiënten waarover hij het had aan mij ter beschikking te stellen en mij de gelegenheid te geven, deze mensen – die volgens hem zeer reële klachten hadden – te betrekken bij nader onderzoek.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Verder heeft u niets meer gehoord?

De heer **Rengelink**: Deze brief heb ik in juni gestuurd. Medio augustus heb ik hem gebeld met de vraag waar het antwoord bleef. Hij heeft mij toen meegedeeld dat hij mij die gevallen niet kon melden, maar dat hij bereid was, aan het eind van het jaar zijn totale patiëntenbestand nog eens door te nemen om te kijken of hem daarin bepaalde dingen konden zijn opgevallen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u naast die vier huisartsen en de brief aan dokter Makdoembaks ook de Vereniging van huisartsen benaderd?

De heer **Rengelink**: Op diezelfde dag, 13 juni, heb ik een brief gestuurd naar de Amsterdamse huisartsenvereniging en met name naar het bestuurslid van de Amsterdamse huisartsenvereniging dat zich speciaal bezighoudt met de huisartsenzorg in de Zuidoostlob, dokter Hoogervorst, met de vraagstelling: komen er bij de huisartsen in de Bijlmer mensen voor met klachten waarvan u als huisarts denkt dat er een directe samenhang is met de Bijlmerramp? Ik heb mij daarbij beperkt tot lichamelijke klachten, omdat voor de klachten op het gebied van de psycho-hygiëne al een geheel ander kanaal in de psycho-sociale hulpverlening was open gesteld.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft zich beperkt tot de artsen in Zuidoost?

De heer **Rengelink**: Ik heb mij beperkt tot de artsen in de Zuidoostlob, ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ondertussen was een groot aantal mensen vanwege de ramp naar elders verhuisd. Heeft u die mensen niet bereikt?

De heer **Rengelink**: Ik ben ervan uitgegaan dat wij de klachten, als die er waren, in de allereerste plaats zouden vinden bij de huisartsen in de Zuidoostlob. Dat is de meest waarschijnlijke vindplaats. Toen daar helemaal niets uitkwam... Alle huisartsen in de Zuidoostlob zijn via de Amsterdamse huisartsenvereniging benaderd. Toen daar eind augustus niets uit bleek te komen, leek het mij niet gewenst om nog verder in veel verdunder gebied te zoeken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Was het u bekend dat heel veel mensen al uit Zuidoost waren vertrokken?

De heer **Rengelink**: Dat was mij bekend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het zou in Zuidoost dan maar om een kleine groep mensen gaan.

De heer **Rengelink**: De meeste mensen wonen gewoon nog in de Zuidoostlob.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft niet meer gekeken naar de Landelijke vereniging van huisartsen?

De heer **Rengelink**: Nee, daar hebben wij niet naar gekeken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft met vijf mensen gesproken. U heeft vier artsen mondeling benaderd en dokter Makdoembaks schriftelijk. Wat waren de conclusies van uw onderzoek?

De heer **Rengelink**: Ik geef u het antwoord van de Amsterdamse huisartsenvereniging: geen van de huisartsen in de Zuidoostlob kon patiënten noemen waarvan zij met enig redelijk vermoeden konden aannemen dat zij lichamelijke

klachten hadden die samenhangen met de Bijlmerramp. Daarbij werd door de Amsterdamse huisartsenvereniging een uitzondering gemaakt voor dokter Makdoembaks. Zij spraken niet namens dokter Makdoembaks. Die was apart benaderd en ik heb ook apart antwoord van hem gekregen. Ik heb ook zijn antwoord apart geformuleerd in mijn advies aan het stadsdeel als zijnde de ene arts die geen gevallen kon noemen, maar bereid zou zijn om aan het eind van het jaar nogmaals te kijken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft de huisartsen gesproken. Welke conclusie heeft u getrokken op basis van de gesprekken met de vier huisartsen en de vijf mensen?

De heer **Rengelink**: Pardon, vijftig huisartsen, dus alle huisartsen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké, vijftig huisartsen.

De heer **Rengelink**: Dat er geen enkel geval bekend was geworden waarvan aangenomen kon worden dat er lichamelijke klachten waren die samenhangen met de ramp in de Bijlmer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Welke conclusie trok u in uw rapport?

De heer **Rengelink**: Dat verder onderzoek daarnaar dus niet nuttig was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft vijftig huisartsen gesproken en vijf bewoners. Het gaat tenslotte om de bewoners. Ondertussen was wel bekend dat er meer mensen met klachten waren. Vond u de conclusie niet voorbarig dat er geen verder onderzoek nodig was?

De heer **Rengelink**: Het gaat er niet om hoeveel mensen ik gesproken heb. Het gaat erom hoeveel er gesproken zijn door vijftig huisartsen. Dat zijn er honderden, honderden en honderden geweest. Al die mensen hebben zich tot de huisarts gewend, voor zover zij klachten hadden. Ik denk dat dit een zeer relevant gegeven is. In het Nederlandse systeem van gezondheidszorg gaan mensen met klachten naar hun huisarts. Dat is de plaats waar je moet wezen als je wilt weten of mensen klachten hebben.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe komt het dan dat het aantal klachten almaar bleef groeien? Er kwamen steeds meer klachten. U kent ook de huidige situatie.

De heer **Rengelink**: Als u kijkt naar het klachtenpatroon dat over het algemeen bij huisartsen terechtkomt, zult u buitengewoon veel klachten tegenkomen die exact hetzelfde zijn als de klachten die na de Bijlmerramp bij de huisartsen terecht zijn gekomen. Wij hebben geprobeerd, na te gaan of er specifiek afwijkende klachten zijn, er meer klachten waren of er heel andere klachten waren bijgekomen. Het antwoord daarop is "nee".

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Volgens u zijn er geen klachten bijgekomen?

De heer **Rengelink**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat was uw eigen bijdrage aan het onderzoek?

De heer **Rengelink**: Ik heb daar de verantwoordelijkheid voor gedragen. Ik heb daar buitengewoon goed samengewerkt met de medewerkers van de GGD, die zich met de meer technische kant, de specialistische kant bemoeid hebben. Ik heb mij ervan op de hoogte gesteld dat ook andere specialisten op dit gebied, dus buiten de GGD, geraadpleegd werden. Ik heb geprobeerd, de specialistische rapporten die er waren, te lezen en te begrijpen om te kunnen beoordelen of de conclusie van deze mensen spoorde met de conclusie van andere deskundigen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe belangrijk vond u de lading bij het onderzoek?

De heer **Rengelink**: Buitengewoon belangrijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat heeft u of wat heeft de GG&GD ondernomen om te kijken of er meer gegevens over de lading bekend waren?

De heer **Rengelink**: Wij zijn afgegaan op de gegevens over de lading die wij kregen van de instanties die er naar onze mening voor zijn om ladinggegevens te kunnen beoordelen. Wij zijn uiteraard niet zelfs als GGD op

zoek gegaan naar ladinggegevens. Wij zijn afgegaan op de informatie die wij daarover gekregen hebben, al vanaf de eerste dag. Die was buitengewoon onschuldig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom terug op de vraag over het onderzoek. Het blijft mij zorgen baren. U hoort vijf mensen. U spreekt of schrijft vijftig huisartsen. Mensen hebben ons verteld dat zij een onderzoek van een halfuur hebben gehad. U zegt dat dit niet klopt. Ik heb het onderzoek gelezen. Het is twee kantjes.

De heer **Rengelink**: Drie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Vindt u het onderzoek representatief voor wat er aan de hand is met de mensen?

De heer **Rengelink**: Het is een onderzoek geweest naar fact finding. Fact finding is op zichzelf niet representatief. De vijf mensen met wie ik gesproken heb, waren ook volstrekt niet representatief. Dat was ook niet de bedoeling. De eerste selectie van de huisartsen was ook al niet representatief, ook zeer bewust. Daarom heb ik alle huisartsen benaderd. Dat is dus wel representatief.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U trekt wel de conclusie dat er verder geen onderzoek nodig is.

De heer **Rengelink**: Dat is juist, ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Gezien de commotie die er toen al was, al was die misschien niet zo groot als nu, staat u nog steeds achter de door u getrokken conclusie?

De heer **Rengelink**: Volstrekt, ja. Ik voeg daar nog iets aan toe. Er waren erg veel hulpverleners langdurig intensief betrokken bij deze ramp. Ook deze mensen zouden klachten kunnen hebben. Dat moet je dus nagaan, dus of er ook bij deze mensen klachten voorkomen. Als zij klachten gehad zouden hebben, dan zouden zij zich gewend hebben tot hun bedrijfsarts. De bedrijfsartsen waren bij het personeel van de brandweer en de politie buitengewoon bekend. Zij hebben zich ook een gedeelte van de tijd op het rampterrein bevonden. Tot het moment in 1994, dus anderhalf jaar

na de ramp, hadden zich geen hulpverleners gemeld bij de bedrijfsartsen van politie, brandweer en GGD. Er was wel een groep mensen geweest die met enige ongerustheid gevraagd heeft wat het zou kunnen betekenen als er gevaarlijke stoffen ingezet hebben, maar men heeft zich niet met klachten...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Toch waren er hulpverleners ziek bij de brandweer, de politie en ook bij de GG&GD, ambulancepersoneel. Bij de brandweer was er het bekende geval van mijnheer De Boer. Die mensen waren toen al bekend.

De heer **Rengelink**: Een aantal mensen heeft zich gewend tot de bedrijfsarts van met name de politie. Daarmee hebben gesprekken plaatsgevonden. Er is gezegd dat de klachten die zij hadden – mensen hebben klachten, het is niet anders – niets te maken hadden met de Bijlmer. U noemt de naam van één van die mensen. Die hebben wij dan ook uitgenodigd voor nader onderzoek. Eén persoon die duidelijk klachten bleek te hebben, heb ik uitgenodigd voor nader onderzoek.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In het kader van dit onderzoek of bij vervolgonderzoek?

De heer **Rengelink**: Nee, dat was al eerder gebeurd, daarvoor.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar dan was het toch bekend dat er hulpverleners ziek waren?

De heer **Rengelink**: Deze meneer is helaas niet op het onderzoek verschenen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar er waren nog andere hulpverleners, ook bij het ambulancepersoneel, dat onder de GG&GD viel, ziek. Zij waren toen al bekend.

De heer **Rengelink**: Dat is niet waar, mevrouw.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Wallenburg.

De heer **Rengelink**: De vraag is of zij klachten hadden die direct samenhangen met de ramp. Ik heb het niet over de vraag of mensen klachten hadden.

De vraag is of die in samenhang met die ramp gebracht konden worden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zij vonden dat de klachten te maken hadden met de ramp.

De heer **Rengelink**: Bij een objectieve beoordeling door de bedrijfsarts werd dat niet bevestigd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik vraag u nogmaals: staat u nog steeds achter de conclusies van het onderzoek dat u gepleegd hebt?

De heer **Rengelink**: Ik sta nog steeds achter die conclusies.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Met alles wat u nu weet?

De heer **Rengelink**: Ik heb het over een onderzoek in 1994.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Uw onderzoek is jarenlang gebruikt als een gedegen onderzoek door diverse overheden. Bent u daarvan op de hoogte?

De heer **Rengelink**: Ik heb dat inmiddels gemerkt, ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Inmiddels. U wist het toen niet?

De heer **Rengelink**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Als u het toen had geweten, zou u dan aan de bel hebben getrokken? U bent dus niet benaderd?

De heer **Rengelink**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op hoog politiek niveau, bijvoorbeeld bij het stellen van schriftelijke vragen door de Tweede Kamer, werd regelmatig verwezen naar het onderzoek van de GG&GD met de opmerking: nader onderzoek is niet nodig, want de GG&GD heeft onderzoek gepleegd.

De heer **Rengelink**: Ik denk dat de interpretatie iets anders is. De GG&GD heeft nagegaan of nader onderzoek nodig was. De GG&GD heeft toen op goede gronden geconstateerd dat nader onderzoek, waarbij moet worden gedacht aan bevolkingsonderzoek, niet nodig was. Naar mijn mening was zo'n onderzoek zelfs ongewenst.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een bevolkingsonderzoek vond u niet nodig?

De heer **Rengeling**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wel onderzoek naar de mensen die ziek waren?

De heer **Rengeling**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe heeft u dat kenbaar gemaakt?

De heer **Rengeling**: Dat hoefde niet kenbaar gemaakt te worden. Deze mensen waren onder behandeling van hun huisarts of hun specialist.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zegt dat de mensen onder behandeling waren, maar de GG&GD trok niet de conclusie dat dit te maken had met de Bijlmerramp.

De heer **Rengeling**: De behandelende artsen en specialisten hebben geen reden gevonden om een directe relatie te leggen tussen die klachten en de Bijlmerramp.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar de mensen waren wel ziek.

De heer **Rengeling**: Natuurlijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Rengeling, u hebt gezegd dat u naast de heer Keverling Buisman ook andere deskundigen geraadpleegd heeft. Ik heb het dan over informatie inzake verarmd uranium. Wie waren dat?

De heer **Rengeling**: Dat was van de Technische Universiteit Delft prof. De Goeij en zijn medewerkers, dat was van een van de andere technische instituten in Delft de heer Bos, dat was van het Coronel Laboratorium de heer Gerber en dat waren verder verschillende medewerkers van ECN.

De **voorzitter**: Kwam de informatie van deze verschillende heren met elkaar overeen?

De heer **Rengeling**: Ja.

De **voorzitter**: Er zat geen verschil van inzicht in met betrekking tot verarmd uranium en mogelijke risico's voor mensen?

De heer **Rengeling**: Het liep allemaal in dezelfde richting. Het ging meer

over de techniek van risicoschatting, waarbij de GG&GD een wat zwarter scenario hanteerde dan sommige andere instellingen en personen.

De **voorzitter**: U hebt in het begin van uw onderzoek met vijf mensen gesproken. Wie heeft u die vijf mensen aangedragen?

De heer **Rengeling**: De stadsdeelraad. Het waren mensen die zich in eerste instantie tot de stadsdeelraad hadden gewend.

De **voorzitter**: De stadsdeelraad heeft deze mensen geselecteerd en vervolgens aan u overgedragen om met hen een gesprek te hebben.

De heer **Rengeling**: Ik denk dat deze vijf mensen zich in eerste instantie tot de stadsdeelraad hebben gewend en vervolgens naar mij zijn doorgestuurd.

De **voorzitter**: Heeft de stadsdeelraad een oproep gedaan om zich te melden?

De heer **Rengeling**: Nee, voorzover mij bekend.

De **voorzitter**: Dus de toevalligheid van het bekend zijn met was aanleiding om deze mensen naar u door te sturen?

De heer **Rengeling**: Ja. Dat was een toevalligheid waarvan je niet afhankelijk moet worden.

De **voorzitter**: Heeft u zelf overwogen om niet met vijf mensen genoeg te nemen, maar er meer te willen hebben?

De heer **Rengeling**: Ik heb het gedaan via de Amsterdamse huisartsen.

De **voorzitter**: Vervolgens bent u met die huisartsen verder gegaan, omdat u vijf weinig vond?

De heer **Rengeling**: Ja.

De **voorzitter**: Dat was de aanleiding om via de huisartsen verder te gaan?

De heer **Rengeling**: Ja en ook om bij andere huisartsen eventueel de bevestiging te krijgen van de klachtenpatronen die door dokter Makdoembaks gepresenteerd werden.

De **voorzitter**: Kreeg u de informatie dat bij hulpverlenende instanties op 4 oktober 1992 niet of nauwelijks mensen bekend waren die directe gezondheidsproblemen hadden via de mensen zelf of via de bedrijfsartsen?

De heer **Rengeling**: Via de bedrijfsartsen.

De **voorzitter**: Was die informatie voor u voldoende om dat aan te nemen, ervan uitgaande dat iedereen die problemen heeft zich onmiddellijk bij zijn bedrijfsarts meldt?

De heer **Rengeling**: Ik heb mij na 4 oktober een aantal keren verstaan met de bedrijfsartsen en steeds weer dezelfde vraag gesteld: komen er mensen bij jullie met klachten die het gevolg zouden kunnen zijn van de Bijlmerramp? Ik heb anderhalf jaar later die vraag nogmaals schriftelijk gesteld aan de bedrijfsartsen. Het antwoord daarop was ook: nee.

De **voorzitter**: Mijnheer Rengeling, ik heb een hekel aan allerlei Engelse termen, maar die sluiten onze taal toch binnen. U sprak over factfinding. Dat betekent in goed Nederlands toch gewoon het goed vastleggen van feiten?

De heer **Rengeling**: Mijn vertaling zou iets anders zijn.

De **voorzitter**: Welke dan?

De heer **Rengeling**: Het vinden van feiten.

De **voorzitter**: Dus het doen van onderzoek en het vinden van feiten.

De heer **Rengeling**: Ja.

De **voorzitter**: Als u dat voor mij doet, wat kan ik dan met het één en wat met het ander? Wat kan ik met onderzoek doen dat u voor mij uitvoert en wat kan ik doen als u feiten voor mij vindt?

De heer **Rengeling**: Als ik feiten voor u zou vinden?

De **voorzitter**: U krijgt opdracht van de stadsdeelraad om een onderzoek uit te voeren en u zegt: ik heb alleen aan factfinding gedaan. U schrijft die op en u gaat ermee terug. Wat kan de opdrachtgever er dan mee doen?

De heer **Rengelink**: Hij zou mij kunnen geloven.

De **voorzitter**: Maar u weet dat het geen onderzoek is.

De heer **Rengelink**: Ik heb duidelijk gemaakt dat ik nagegaan ben of er nader onderzoek nodig was, gegeven het feit dat er geen enkel feit was gevonden. Als er geen enkel feit gevonden wordt, lijkt het mij buitengewoon nadelig en schadelijk om via een bevolkingsonderzoek nog eens te kijken of er misschien toch feiten zijn die via geen enkel normaal kanaal tot mij zijn gekomen.

De **voorzitter**: Is het vinden van feiten onderzoek of geen onderzoek?

De heer **Rengelink**: Het vinden van feiten is onderzoek.

De **voorzitter**: Daar verbindt u conclusies aan?

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: Dus zonder zelf echt onderzoek te doen naar de feiten?

De heer **Rengelink**: Als er geen feiten gevonden worden, kan ik daar vervolgens geen onderzoek naar doen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik kom straks terug op uw factfinding. Ik constateer dat wij in feite nog niet zoveel verder zijn. U zult er kennis van hebben genomen als gezondheidsadviseur van de gemeente Amsterdam dat een AMC-onderzoek is verricht dat in feite een papieren onderzoek was. Heb ik het juist als ik zeg dat uw rapportje gebaseerd is op een papieren onderzoek en geen medisch onderzoek?

De heer **Rengelink**: De uitspraken die ik gedaan heb, betreffen feiten op basis van medisch onderzoek, verricht door huisartsen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt: er is door die huisartsen niet geconcludeerd dat er een relatie is tussen klachten van patiënten en de Bijlmerramp. Een voorbeeld. Ik ben patiënt en ik kom bij mijn huisarts met een flinke kuch. Zou hij dan direct vragen: hoe ben je eraan gekomen?

De heer **Rengelink**: De situatie in de Zuidoostlob was zodanig dat men ook door gesprekken in de huisartsengroepen binnen de Bijlmer, waarin dit onderwerp nogal eens ter sprake is geweest, buitengewoon alert was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat vind ik interessant en dat is voor ons van belang. Zou dit betekenen dat de huisartsen veronderstelden dat er een relatie zou kunnen worden gelegd?

De heer **Rengelink**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarop baseerden zij dat?

De heer **Rengelink**: Ik weet dat er binnen de huisartsengroepen over gesproken is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u ook waarom zij dat dachten?

De heer **Rengelink**: Omdat zij daar door hun patiënten voortdurend op geattendeerd werden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toch!

De heer **Rengelink**: Natuurlijk werden zij daarop geattendeerd. Patiënten dachten steeds weer: zou dit door de Bijlmerramp kunnen komen? Dat hebben zij iedere keer tegen hun huisarts gezegd en die hebben dit in de huisartsengroepen besproken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt een aantal zaken nagezocht, weliswaar op papier want u hebt die mensen niet zelf onderzocht, maar dat was ook niet uw opdracht. Over het verarmd uranium hebben wij zojuist al gesproken. U hebt zaken betreffende de lading onderzocht en ook betreffende de brand. Bij zo'n brand gebeurt er nogal wat, zoals wij in de afgelopen maanden heel duidelijk hebben geleerd. Hebt u zich voldoende op de hoogte gesteld van de vorming van mogelijke toxische stoffen bij een dergelijke brand? Ik heb het dan nog niet eens over de lading.

De heer **Rengelink**: Bij iedere brand, kleine en heel grote, komen zeer veel toxische stoffen vrij. De vraag is in hoeverre je daaraan blootgesteld wordt en de vraag is ook hoelang je daaraan blootgesteld wordt. Het lijkt mij volstrekt onmogelijk om bij een dergelijke brand als deze exact te

weten welke chemische verbindingen op ieder moment ontstaan en afgebroken worden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Naar wat er verbrand is, is in 1994 nog nooit een wezenlijk onderzoek gedaan. Toch concludeerde u dat er geen aanleiding was te veronderstellen dat er gezondheidsklachten zouden ontstaan. Hoe kan dat?

De heer **Rengelink**: Op de ladinglijsten waarover wij beschikten, stonden een aantal stoffen. Wij hebben geprobeerd een inschatting te maken van wat daarmee gebeurd zou zijn in een brand met 72 duizend liter kerosine. Die stoffen zijn de lucht ingegaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb het nog niet over de lading, maar over de materialen die verbrand zijn: het aluminium van het vliegtuig, de isolatie, de inhoud van de flats en dergelijke. Wij hebben daar zelf onderzoek naar laten verrichten en heel duidelijk is dat toxische stoffen en soms combinaties daarvan ontstaan. Dat moet toch aanleiding zijn om na te gaan wat er precies is gebeurd en niet plompverloren de conclusie te trekken dat er niets aan de hand kan zijn geweest?

De heer **Rengelink**: Ik geloof dat u een conclusie noemt die u niet van mij gehoord heeft. Er zijn toxische stoffen ontstaan van een diversiteit die absoluut niet meer is na te gaan. Het RIVM heeft daar ook naar gekeken. Naar alle waarschijnlijkheid gaan al die toxische stoffen doodgewoon de lucht in. Ook niet meer is na te gaan welke toxische stof dominant geweest zou kunnen zijn en welke gevaren voor de gezondheid die gehad zou kunnen hebben.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u overwogen dat er later klachten zouden kunnen komen door het ontstaan van deze toxische stoffen?

De heer **Rengelink**: Ja zeker.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is uw conclusie terzake geweest? Ik heb die in uw rapport niet kunnen terugvinden.

De heer **Rengelink**: Als je daarover aan de bronkant van die toxische stoffen geen zinnig woord kunt zeggen, zul je aan de ontvangstkant,

bij de mensen, moeten gaan zitten. Je zult moeten nagaan of zich daar klachtenpatronen voordoen die afwijken van de klachtenpatronen die zich normaal voordoen. Dat bleek niet het geval te zijn.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Als u zegt dat er later klachten zouden kunnen komen, waarom heeft u dan niet de aanbeveling gedaan om het onderzoek later eens te herhalen?

De heer Rengelink: Terugkijkend, denk ik dat het best verstandig was geweest om aan te bevelen om over een aantal jaren te bezien of de gezondheidsklachten in de Bijlmer afwijken van de gezondheidsklachten die zijn geuit in bijvoorbeeld de periode 1986-1991, toen wij een algemeen onderzoek hebben gedaan in Amsterdam, ook in de Bijlmer. Misschien is het niet onverstandig om nu, jaren later, te bekijken of de huidige gezondheidsklachten in de Bijlmer afwijken van de gezondheidsklachten die er waren voor de ramp. Dat lijkt mij een goede aanbeveling.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar die aanbeveling heb ik niet gelezen.

De heer Rengelink: Daar heb ik toen niet aan gedacht. Inmiddels heeft het onderzoek wel plaatsgevonden, zoals u weet.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ja. Ik wil nu gaan na de jaren erna. Ik heb een notitie gevonden van de inspectie voor de gezondheidszorg van 22 mei 1996. Ik weet dat u toen een andere functie had, maar u werd wel geciteerd. Aan de minister werd geadviseerd over een nader onderzoek naar lichamelijke klachten. Gesteld wordt: "Naar aanleiding van ons telefoongesprek van zondag heb ik de gegevens van de GG&GD opgevraagd. De GG&GD Amsterdam heeft volgens de brief van 31 augustus 1994 geen aanleiding te veronderstellen dat er lichamelijke klachten zijn die een relatie hebben met de Bijlmervliegramp. Ik acht de pragmatische aanpak van de GG&GD voldoende om de conclusie te rechtvaardigen dat nader onderzoek niet nodig is". Dat is twee jaar na uw rapportje. U zei net: het zou goed zijn geweest als er na enige jaren een onderzoek was verricht.

De heer Rengelink: Met de kennis van 1999 zeg ik, terugkijkend naar wat

wij in 1994 gedaan hebben: gezien de klachtenpatronen dat nu zijn ontstaan, zou het fijn geweest zijn als wij die klachtenpatronen verder gevolgd zouden hebben.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is er enig moment geweest dat de GG&GD wat spijt heeft gehad van de geformuleerde conclusies?

De heer Rengelink: Daar is bij de GG&GD geen spijt over.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik wil proberen het nog wat helderder te krijgen. Op 30 september 1997 schrijft de heer Verhoeff van de inspectie voor de gezondheidszorg aan de minister: "Alle pogingen van de GGD Amsterdam om in contact te komen met patiënten via hun huisarts zijn op niets uitgelopen". Hij verwijst verder naar de brief van 31 augustus 1994, dus van drie jaar daarvoor. Even verder staat: "ziet geen opening meer in deze discussie". Ook in dit geval wordt dus weer verwezen naar uw rapportje uit 1994, terwijl u nu zegt: het zou goed zijn geweest als het onderzoek later was herhaald. Heeft men contact met u opgenomen? Kent u deze notitie?

De heer Rengelink: Nee, ik ken die notitie niet.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Heeft men geen contact met u opgenomen?

De heer Rengelink: In 1997 werkte ik op de geneeskundige hoofdinspectie.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dat weet ik, maar wellicht dat men u toch geraadpleegd heeft.

De heer Rengelink: Het is heel goed mogelijk dat ik daar in 1997 even over gesproken heb.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u erover gesproken?

De heer Rengelink: Ik neem aan van wel.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u zich herinneren wat de inhoud van dat gesprek was?

De heer Rengelink: Nee, ik heb gewoon verwezen naar mijn rapport van 1994.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dus in 1997 verwijst u naar de inhoud van uw rapport van 1994, terwijl u in 1999 zegt: misschien hadden wij later nader onderzoek moeten laten doen.

De heer Rengelink: Mevrouw Augusteijn, u moet goed naar mij luisteren. Ik heb niet gezegd: er had daarin moeten staan dat ik nader onderzoek had moeten doen. Ik zeg nu, in 1999: als ik in 1994 de kennis had gehad die ik in 1999 heb, als ik in 1994 had kunnen voorspellen wat er in 1999 zou gebeuren, dan zou ik in 1994 hebben gezegd: dat moet dus een vervolg hebben. De kennis van 1999 had ik niet in 1994.

Mevrouw Augusteijn-Esser: In 1997 waren er legio gezondheidsklachten. Uiteindelijk hebben die ertoe geleid dat in 1998 het AMC-onderzoek is gestart. Daar was dit de aanzet toe. Toen waren de gegevens vele malen omvangrijker en vele malen preciezer dan in 1994.

De heer Rengelink: Een groot aantal van de klachten is naar mijn mening in 1998 ontstaan en niet in 1997.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Durft u hier nu te zeggen: de klachten zijn ontstaan...

De heer Rengelink: Ik denk dat de concentratie van klachten in belangrijke mate is ontstaan in 1998. En in 1997... Overigens waren het klachten die mij niet bekend waren, want ik zat volstrekt niet meer in dat gebied. In 1997 was dat niet zo, althans voor zover mij bekend, maar ik zat ook niet meer in dat circuit.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Op dit moment bent u gezondheidsadviseur van de gemeente Amsterdam. Vraagt men u nog wel eens naar de klachten van de bewoners van de Bijlmer en uw ervaringen daarmee?

De heer Rengelink: Nee.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Nooit meer?

De heer Rengelink: Nooit meer.

Mevrouw Augusteijn-Esser: In 1997 heeft men dat dus voor het laatst gedaan.

De heer Rengelink: Vanaf de geneeskundige hoofdinspectie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent nog wel voldoende op de hoogte van de gezondheidsklachten zoals deze zich nu voordoen? U zegt dat u in 1999 vindt dat er een nader onderzoek moet plaatsvinden.

De heer **Rengelink**: Ik ben een redelijk goed krantenlezer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat vindt u van het onderzoek zoals dat nu plaatsvindt en van het onderzoek dat mevrouw Borst heeft aangekondigd?

De heer **Rengelink**: Het onderzoek dat nu plaatsvindt, is het onderzoek van het AMC. Dat onderzoek is naar model hetzelfde als mijn onderzoek in 1994. Alleen is het aantal klachten veel groter en zijn de analyse-methode veel geavanceerder. De methode op zichzelf had hetzelfde karakter. Voor zover ik daarvan kennis heb kunnen nemen, zijn de aanbevelingen ook hetzelfde.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U realiseert zich dat het onderzoek nog niet is afgerond?

De heer **Rengelink**: Tot nu toe, wat ik daarover heb gelezen naar aanleiding van persconferenties... Ook nu wordt gezegd dat nader onderzoek en met name een bevolkingsonderzoek niet zinvol wordt geacht. Dat is exact dezelfde conclusie die ik in 1994 heb getrokken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Inmiddels heeft de minister besloten, wel een lichamenlijk onderzoek te laten verrichten naar de klachten van degenen die zich daarvoor zullen aanmelden. Hoe staat u daar tegenover?

De heer **Rengelink**: Moet ik daar iets van vinden?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat zou ik prettig vinden.

De heer **Rengelink**: Ik ken de onderzoeksopzet zoals mevrouw Borst die zich voorstelt niet. Het lijkt mij dan ook buitengewoon onhandig om daarop te reageren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb af en toe moeite, u te verstaan. Ik verstond het laatste niet.

De heer **Rengelink**: Ik ken de bedoelingen van het onderzoek van mevrouw Borst onvoldoende. Ik ken de onderzoeksopzet niet. Ik ken de onderzoeksdoelstellingen niet. Het lijkt mij dus buitengewoon onverstandig om daarop te reageren; dus op iets wat ik onvoldoende weet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik constateer dat u wel durft te zeggen dat nader onderzoek in de jaren na 1997 in ieder geval zinvol zou zijn geweest. U hoopte dat...

De heer **Rengelink**: Op basis van de kennis van 1999, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Goed. U had dit in 1994 wellicht ook kunnen aanbevelen maar dat hebt u niet gedaan. Achteraf zegt u dat dit jammer is geweest.

De heer **Rengelink**: Dat denk ik wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In 1996 en in 1997 bent u niet benaderd. Uw onderzoek en de resultaten daarvan zijn, zonder dat u dat wist, gebruikt voor de argumentatie om geen nader onderzoek te verrichten?

De heer **Rengelink**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan kom ik aan mijn laatste vraag. U hebt bij uw onderzoek diverse zaken betrokken. Dat heeft u verteld. Op dit moment zijn wij ernstig op zoek naar alle gegevens over de lading van het vliegtuig. Wij zijn daar al heel ver mee. In hoeverre is de lading van wezenlijk belang bij een nader onderzoek?

De heer **Rengelink**: Het is van buitengewoon groot belang om bij mogelijke milieurampen – ik spreek over potentiële milieurampen – exact de lading van het vliegtuig te weten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In verband met?

De heer **Rengelink**: Om te kijken of er stoffen in gezeten hebben die op kortere of langere termijn ernstige gezondheidsschade zouden kunnen opleveren. Ik heb het dan over een termijn van tussen een en twintig of dertig jaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Tussen een en twintig of dertig jaar zouden

kunnen opleveren voor de volksgezondheid?

De heer **Rengelink**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben vanmorgen gehoord dat er bij oxidatie van uranium deeltjes vrijkomen die een zeer klein risico – men spreekt zelfs over een verwaarloosbaar risico – voor de volksgezondheid opleveren. Niettemin is het toch verstandig om rekening te houden met mogelijke, weliswaar verwaarloosbare risico's. Het is verstandig om een regime in te voeren waarbij niet iedereen daar zomaar mee in aanraking komt. Is dit in uw onderzoek in 1994 en in de jaren daarna in uw gedachtevorming betrokken?

De heer **Rengelink**: Het gaat om een risico dat wij moeten afzetten tegen het risico dat wij überhaupt met gevaarlijke stoffen in aanraking komen in ons normale leven. Eventueel vrijgekomen uranium is een volstrekt minimale, verwaarloosbare toevoeging aan de hoeveelheid uranium waar wij dagelijks mee in aanraking komen. Het zou wat mij betreft om heel andere stoffen moeten gaan. Uranium is voor mij een verwaarloosbaar risico.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De andere risico's zijn nog niet echt in de onderzoeken betrokken.

De heer **Rengelink**: De ladinggegevens voor zover mij die bekend...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar zullen wij nog op moeten wachten.

De heer **Rengelink**: ...bevatten geen stoffen waarvan ik denk dat ze een attributief risico vormen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Behalve dan het RIVM-onderzoek, waarbij wel degelijk is gekeken naar het vliegtuig, de flats enzovoorts.

De **voorzitter**: Mijnheer Rengelink, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik verzoek u, te bevestigen wat ik u voorlees. Het uit te voeren onderzoek was tweeledig: lichamenlijke gezondheidsklachten en meer duidelijkheid omtrent de risico's met betrekking tot verarmd uranium.

De heer **Rengelink**: Klopt.

De **voorzitter**: Er is met vijf mensen gesproken. Er zijn geen mensen onderzocht.

verzoek de griffier, de heer Rengelink uit te geleiden.

Sluiting 14.20 uur

De heer **Rengelink**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Met vier huisartsen is overleg gepleegd en vervolgens is bij vijftig huisartsen informatie ingewonnen.

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: Het onderzoek was "het vinden van feiten".

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: De ziekten hadden geen relatie tot de Bijlmerramp, maar de mensen zijn nog wel steeds ziek.

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: Er waren geen afwijkende klachtenpatronen als gevolg van de ramp waar te nemen.

De heer **Rengelink**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het was beter geweest om na enkele jaren opnieuw een onderzoek te doen om te kijken hoe het met de gezondheid van de mensen in de Bijlmer gesteld was.

De heer **Rengelink**: Met de toevoeging: op basis van de kennis die wij in 1999 hebben.

De **voorzitter**: Dat zijn geen enkele jaren. Wij hebben het over 6,5 jaar na dato. Ik heb begrepen dat u bedoelde dat dit omstreeks 1996/1997 was.

De heer **Rengelink**: Ja.

De **voorzitter**: In 1997 bent u in uw huidige functie benaderd door de huidige hoofdinspecteur volksgezondheid, de heer Verhoeff. U heeft toen verwezen naar uw rapportage in 1994.

De heer **Rengelink**: Inderdaad.

De **voorzitter**: De gevolgen en de risico's van de aanwezigheid van verarmd uranium zijn als verwaarloosbaar in te schatten.

De heer **Rengelink**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit verhoor. Ik

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 65

Donderdag 4 maart 1999



De heer H. Plokker

H. Plokker
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 4 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 4 maart 1999

Aanvang 14.25 uur

Verhoord wordt de heer H. Plokker

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer H. Plokker, geboren op 13 mei 1942 te Rekawinkel. Mijnheer Plokker, ik verzoek u te gaan staan in verband met het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: Ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Plokker**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Plokker, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Is het correct dat u plaatsvervangend hoofdinspecteur voor de gezondheidszorg van het ministerie van VWS bent?

De heer **Plokker**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U vervangt de hoofdinspecteur, de heer Verhoeff, die voor langere tijd is opgenomen in het ziekenhuis.

De heer **Plokker**: Dat is ook correct.

De **voorzitter**: Wij weten dat u met het dossier van de Bijlmercramp voldoende vertrouwd bent geraakt om vanmiddag de vragen van de commissie op een verantwoorde en adequate manier te kunnen beantwoorden. Mijn eerste vraag is: wat zijn de taken en verantwoordelijkheden van de inspectie voor de volksgezondheid als het gaat om calamiteiten, zoals de Bijlmercramp?

De heer **Plokker**: Als het gaat om de Wet geneeskundige behandeling bij rampen heeft de inspectie gezondheidszorg geen specifieke taak. Er bestaat in Nederland een dekkend netwerk van GGD'en die in eerste instantie bij de rampenplannen via de brandweer worden ingeschakeld. De inspectie zal in eerste instantie vanuit de verte erop toezien in hoeverre de geleverde hulp ter plekke adequaat zal zijn. Naast de wettelijke taak is er ook een maatschappelijke taak. Er wordt verwacht dat de inspectie laat zien dat zij daadwerkelijk belangstelling heeft. In dit geval zijn wij ook aanwezig geweest.

De **voorzitter**: Wij hebben vanmorgen de hoofdinspecteur milieuhygiëne van VROM gehoord. Mag ik diens functie vergelijken met die van de heer Verhoeff en u als het gaat om de uitvoering van taken?

De heer **Plokker**: Ik aarzel daar wat bij, omdat ik de portee niet helemaal overzie. Voorlopig merk ik op dat die functies dezelfde zijn. Zij zijn beide onderdeel van het staatstoezicht op de volksgezondheid. Over de vraag of de taken helemaal vergelijkbaar zijn en de positie van de inspecties precies hetzelfde zijn, zou nog wat te zeggen zijn, maar in het algemeen kan ik het wel beamen.

De **voorzitter**: Zit er een overlap in?

De heer **Plokker**: In 1982 is er een scheiding gekomen. De inspectie voor de hygiëne van het milieu heeft zich toen afgescheiden binnen het staatstoezicht en is naar het departement van VROM gegaan. Bij die boedelscheiding zijn de taken verdeeld. Bij een milieucramp ligt primair de taak bij de inspectie VROM en niet bij de inspectie voor de gezondheidszorg.

De **voorzitter**: Het in elkaar schuiven of uit elkaar halen van dit soort diensten doet men meestal om beter geëquipeerd te zijn en betere service te kunnen verlenen aan de samenleving. Is in uw ogen de huidige constructie tussen milieu-inspectie en gezondheidsinspectie adequaat?

De heer **Plokker**: Over het algemeen gesproken...

De **voorzitter**: Is die goed of niet goed?

De heer **Plokker**: Als u dat zo algemeen vraagt, kan ik zeggen: die is goed. In bepaalde gevallen zal er wel eens wat van te zeggen zijn, maar in het algemeen is het goed.

De **voorzitter**: Is de coördinatie in het kader van calamiteiten uitstekend?

De heer **Plokker**: Er is een taak voor de milieu-inspectie en er is een taak voor de inspectie voor de gezondheidszorg. Bij een ramp als deze is de coördinatie op het rampterrein voor een deel gezondheidszorg en voor een deel milieu.

De **voorzitter**: Maar milieu-effecten voor de volksgezondheid en volksgezondheidsrisico's zitten natuurlijk heel dicht tegen elkaar aan.

De heer **Plokker**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe is de formele relatie van de minister van VWS met de hoofdinspecteur volksgezondheid?

De heer **Plokker**: In de Gezondheidswet is aangegeven dat er sprake is van een relatieve zelfstandigheid van de inspectie voor de gezondheidszorg. Voor de minister bestaat wel de mogelijkheid, aanwijzingen te geven.

De **voorzitter**: Wat is de relatie met de directeur-generaal volksgezondheid?

De heer **Plokker**: Het hangt ervan af over welk moment het gaat.

De **voorzitter**: In 1992.

De heer **Plokker**: Toen stond de directeur-generaal tot op zekere hoogte tussen de inspectie volksgezondheid en de minister.

De **voorzitter**: De minister kon dus niet rechtstreeks de hoofdinspecteur...

De heer **Plokker**: Jawel. Dat kon en dat gebeurde ook. In de praktijk werd de directeur-generaal betrokken bij de contacten met de minister. Daarnaast waren er wel degelijk ook directe contacten met de minister. De zaak is wat veranderd, omdat het niet altijd even functioneel was. Er is nu ook formeel een directe toegang.

De **voorzitter**: Wij proberen al deze functies wat duidelijker te krijgen. Wij willen graag weten waar de verantwoordelijkheden liggen en wie op welk moment informatie had moeten hebben, c.q. moeten krijgen. Hoe zit het met de relatie met de secretaris-generaal volksgezondheid?

De heer **Plokker**: Hij is het ambtelijk hoofd van het ministerie en als zodanig ook ambtelijk hoofd van de inspectie, omdat de inspectie een onderdeel is van het ministerie. Dat is een zuiver formele relatie, niet inhoudelijk.

De **voorzitter**: Hoe is de relatie formeel tussen u en de GG&GD?

De heer **Plokker**: Daar is geen formele relatie tussen. Een inhoudelijke relatie is er wel degelijk. Wij hebben als inspectie toezicht op de handhaving van de Wet collectieve preventie. Blijkens die wet hebben de GGD'en een uitdrukkelijke taak. Als het gaat om de geneeskundige behandeling bij rampen en dergelijke hebben de GGD'en daarin een taak en heeft de inspectie het toezicht.

De **voorzitter**: Ook bevoegdheden?

De heer **Plokker**: Nee.

De **voorzitter**: Wat is de relatie tussen de medische instellingen, o.a. het AMC, en uw inspectie?

De heer **Plokker**: Wij hebben in het kader van de Kwaliteitswet een formele bevoegdheid, omdat de instellingen gehouden zijn verantwoorde zorg te leveren en wij erop toezien dat de voorwaarden voor de levering van die verantwoorde zorg in de instellingen aanwezig is. Dit betekent dat wij indirect ook toezicht hebben op de zorg die bijvoorbeeld in instellingen wordt geleverd.

De **voorzitter**: U sprak over een formele bevoegdheid. Betekent dit dat u een medische instelling iets kunt weigeren?

De heer **Plokker**: Ik weet niet wat ik mij daarbij moet voorstellen.

De **voorzitter**: Kunt u ze iets opdragen?

De heer **Plokker**: De mogelijkheid om iets op te dragen is vrijwel nooit aanwezig, tenzij onder heel extreme omstandigheden.

De **voorzitter**: Als het AMC weigert op een bepaald verzoek van de minister in te gaan, kunt u dan zeggen: u behoort dat te doen?

De heer **Plokker**: Nee.

De **voorzitter**: Welke formele bevoegdheid heeft u dan?

De heer **Plokker**: Het feit dat wij, als er ernstige twijfels zijn of een instelling kwalitatief verantwoorde zorg levert, bijvoorbeeld het bevel kunnen geven om een afdeling te sluiten. Wij kunnen de minister ook verzoeken, een aanwijzing te geven om bepaalde maatregelen te nemen

ten aanzien van de kwaliteit in een instelling.

De **voorzitter**: Meestal op medische gronden dus.

De heer **Plokker**: Dan gaat het eigenlijk altijd op inhoudelijke gronden, ja. Wij kunnen nooit tegen een instelling zeggen: u moet deze patiënt behandelen.

De **voorzitter**: Wat is de formele relatie tussen u en het RIVM?

De heer **Plokker**: Het RIVM is ook een van de onderdelen van het ministerie. Het is een van de grootste uitvoerders van onderzoek, ook in opdracht van de inspectie gezondheidszorg.

De **voorzitter**: De rij is nog heel lang, directeur-generaal volksgezondheid, secretaris-generaal volksgezondheid, uw functie en het staatstoezicht. Hoe zit het met het staatstoezicht?

De heer **Plokker**: Het staatstoezicht is een naam waarin een aantal inspecties zijn verenigd. Ik noemde zojuist al een inspectie die onder een ander ministerie valt. Het bestaat uitsluitend in naam en heeft verder geen formeel kader.

De **voorzitter**: Vindt er regelmatig overleg plaats tussen de hoofdinspectie, u of de heer Verhoeff en de minister van VWS?

De heer **Plokker**: Ja.

De **voorzitter**: Wat is regelmatig?

De heer **Plokker**: Wekelijks. De heer Verhoeff, voor wie ik nu als plaatsvervanger optreed, is wekelijks aanwezig bij de ministersstaf die iedere maandag plaatsvindt.

De **voorzitter**: Wij hebben nogal wat vragen aan u, maar onze tijd is beperkt. De vragen zullen met name gaan over het uitgevoerde GG&GD-onderzoek naar aanleiding van de Bijlmerramp, de relatie tussen VWS, de hoofdinspectie en de andere ministeries, de totstandkoming, opzet en uitvoering van het AMC-onderzoek en de resultaten van het AMC-onderzoek, in het bijzonder de auto-immuunziekten. Over het GD&GD-onderzoek geef ik het woord aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Plokker, in 1994 verzoekt de stadsdeelraad Zuidoost de GGD om een inventariserend onderzoek uit te voeren naar gezondheidsklachten die mogelijk een relatie hebben met de ramp in de Bijlmer. Was u op de hoogte van die inventarisatie?

De heer **Plokker**: Ja. Ik moet even een onderscheid maken. Nu ben ik ervan op de hoogte, maar het is wat anders of ik er destijds van wist. Ik ben op de hoogte van dit onderzoek. Het is onderdeel van het dossier en op dat moment is dat ook aan de orde geweest binnen de inspectie. Ik weet dat dit daadwerkelijk is gezien en dat er naar is gekeken.

De heer **Oudkerk**: Hoofdinspecteur Verhoeff was op dat moment op de hoogte?

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Bent u over de opzet, de uitvoering en de conclusies geïnformeerd?

De heer **Plokker**: Wij hebben het rapport ontvangen. Ik weet ook van de totstandkoming van het rapport. Wij zijn niet betrokken geweest bij de onderzoeksopzet of bij de uitvoering van het rapport zelf.

De heer **Oudkerk**: Waar bestond de opzet van het onderzoek uit?

De heer **Plokker**: Voor zover ik uit het dossier en uit de gesprekken die ik daarover heb gevoerd, heb kunnen opmaken, is er in eerste instantie een inventarisatie door de GGD gedaan onder de huisartsen in Amsterdam, via de DHV, de districtshuisartsenvereniging. Daarbij is gevraagd in hoeverre er binnen die groep huisartsen waren die hun praktijk patiënten hadden met klachten die mogelijk verband hielden met de Bijlmerramp. Dat is naar ik weet de eerste insteek geweest. Toen daar, afgezien van één huisarts, weinig reactie op is gekomen, is er vervolgens een inventarisatie gedaan die in de rapportage van de GGD is terug te vinden.

Ik denk dat wij het ook moeten hebben over de betekenis van dat onderzoek voor de inspectie. Het beeld van dit onderzoek past in het beeld dat wij, los van dit onderzoek, bij de inspectie al hadden. Dat wil zeggen dat er in die tijd bij de

inspectie geen signalen waren dat de reguliere hulpverlening – huisartsen, ziekenhuizen, RIAGG – niet tegemoet zou kunnen komen aan de vragen van de bewoners of van de hulpverleners. Dit was voor ons een bevestiging van hetgeen wij al meenden te weten.

De heer **Oudkerk**: U gaat ook over de kwaliteit van instellingen en over de kwaliteit van beroepsbeoefenaren. Waren en zijn huisartsen in de directe omgeving van de ramp, respectievelijk daar verder vandaan, in staat om eventuele toxicologische effecten of effecten als gevolg van het inademen dan wel de straling van verarmd uranium, voldoende in te schatten?

De heer **Plokker**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Is er door de inspectie of door enig ander orgaan ooit aan de huisartsen aangeboden om hen daarin bij te scholen.

De heer **Plokker**: Nee, maar daarbij moet bedacht worden dat er geen enkel signaal was dat de klachten... Op dit moment is het gemakkelijk om terug te kijken. Nu zijn er erg veel mensen met erg veel klachten die mogelijk verband houden met de Bijlmerramp. In 1994 – het is goed om dat ieder keer weer te bedenken – was dit nog niet het geval. Er was op dat moment voor ons geen aanleiding om daarop actie te ondernemen, welke soort actie ook. U heeft volstrekt gelijk dat er geen deskundigheid op dat terrein aanwezig was. Er was wat ons betreft geen aanleiding om te veronderstellen dat die deskundigheid op dat moment bij die groep noodzakelijk was.

De heer **Oudkerk**: Het onderzoek van de GGD betrof fact finding, het vinden van feiten. Hoe kan je in het algemeen, maar ook in het bijzonder, aan huisartsen vragen of zij patiënten hebben met mogelijke klachten als gevolg van de Bijlmerramp, als zij geen weet hadden van de eventuele relaties?

De heer **Plokker**: Je vraag niet naar de relatie met bepaalde stoffen of bepaalde gebeurtenissen bij de ramp. Je vraagt heel in het algemeen naar... Ik wil dat vergelijken met de vragen die ook later in het AMC-onderzoek aan de orde komen, zoals: zijn er mensen in uw praktijk die klachten hebben waarvan u denkt dat die

samenhangen met de Bijlmerramp op wat voor wijze dan ook?

De heer **Oudkerk**: Dat is een vrije vertaling van mijn vraag. Zijn er mensen in uw praktijk die klachten hebben, waarvan u denkt dat ze een relatie hebben met de Bijlmerramp?

De heer **Plokker**: Er zitten twee kanten aan. De ene kant is dat de huisarts zelf kan denken dat de klachten samen kunnen hangen met de Bijlmerramp.

De heer **Oudkerk**: Hoe moet je dat weten?

De heer **Plokker**: Dat is de ene kant. De andere kant is dat er mensen zijn die zelf kunnen aangeven dat zij klachten hebben waarvan zij vinden dat die samenhangen met de Bijlmerramp. Nogmaals, dat is wat later ook bij het AMC-onderzoek is gebeurd. In beide gevallen is daar een negatief antwoord op gekomen. De patiënten zeggen wat zij op dat moment ervaren. Er waren destijds nog geen signalen. U vraagt hoe de huisartsen het op dat moment konden weten. Er was bij die huisartsen kennelijk geen enkel vermoeden dat daar andere kennis voor nodig was. Daar waren ook geen signalen van.

De heer **Oudkerk**: Even los van wijsheid achteraf, in 1993 en 1994 was er bij de Amsterdamse huisartsen die regelmatig te maken hadden met mensen die zelf een verband legden tussen hun klachten en de Bijlmerramp, geen kennis over eventuele toxicologische effecten van lading of verarmd uranium.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Het GG&GD-onderzoek was in 1994. U heeft gezegd dat er wekelijks overleg was met de minister van Volksgezondheid. Wanneer is de minister geïnformeerd over de inventarisatie van de GG&GD.

De heer **Plokker**: Dat weet ik niet. Ik heb dat niet paraat. Als u wilt, kan ik... Ik moet trouwens nog even aantekenen dat het wekelijks overleg sinds de verandering van de Gezondheidswet is geïnstitutionaliseerd. In 1992 had het overleg met de minister niet plaats in de ministersstaf. Ik neem aan en ik weet ook wel dat dit in die

tijd zeer frequent gebeurde. Het was echter niet geïnstitutionaliseerd in die zin dat dit overleg iedere week op dezelfde tijd plaatsvond. Ik meld dit maar voordat hierover verwarring ontstaat.

De heer **Oudkerk**: Ik zal u niet op een weekje vangen. Weet u wanneer de minister van Volksgezondheid over de inventarisatie van de GG&GD is geïnformeerd?

De heer **Plokker**: Ik kan u dat zo niet zeggen. Ik weet wanneer het rapport in 1994 is uitgekomen. Of de minister het op datzelfde moment onder ogen heeft gekregen, weet ik niet. Dat zou ik voor u moeten nakijken.

De heer **Oudkerk**: Dat hebben wij al voor u gedaan. Er is een brief van de heer Siemons, hoofdinspecteur bij u, van 22 mei 1996 – met een paraaf van de minister daarop – waarin hij aan de minister schrijft: "Naar aanleiding van ons telefoongesprek van zondag 19 mei 1996 heb ik de gegevens van de GG&GD opgevraagd. De GG&GD Amsterdam heeft volgens de brief van 31 augustus 1994 geen aanleiding, te veronderstellen dat er lichamelijke klachten zijn die een relatie hebben met de Bijlmervlieg-ramp. Ik acht de pragmatische aanpak van de GG&GD voldoende om de conclusie te rechtvaardigen dat nader onderzoek niet nodig is." Mag ik hieruit concluderen dat de minister pas twee jaar na het inventariserend onderzoek van de GG&GD op de hoogte is gebracht?

De heer **Plokker**: Als u dat zo gelezen heeft, zal het ongetwijfeld zo zijn. Het is niet zo vreemd als misschien nu lijkt. Wij komen weer terug op...

De heer **Oudkerk**: Ik doe nu even aan fact finding, het vinden van feiten. Ik vraag u of mijn conclusie juist is dat de minister bijna twee jaar na dato geïnformeerd is.

De heer **Plokker**: Uit deze brief zou je dat zeker opmaken. Het is ook de vraag of de minister het eerder had moeten weten.

De heer **Oudkerk**: Dat zal ik u zo direct vragen.

De heer **Plokker**: Kijk eens aan, dan begrijpen wij elkaar goed.

De heer **Oudkerk**: Op 22 mei 1996, op 4 juli 1996 en op 14 februari 1997 stelt mijn collega Tara Singh Varma vragen over de gevolgen van de Bijlmerramp voor de volksgezondheid. Bij de beantwoording van die vragen verwijst de minister steeds naar het GG&GD-onderzoek uit 1994. Is dat juist?

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: De klachten waaraan mevrouw Singh Varma refereerde in haar vragen betroffen gezondheidsklachten die zich met name manifesteerden in 1995, 1996 en 1997. Stel ik ben huisarts en er komt een patiënt bij mij op 22 mei 1996 met vermoeidheidsklachten, op 4 juli 1996 met haaruitval en op 14 februari 1997 met potentiële klachten. (Dit zijn allemaal klachten die geïnventariseerd zijn bij de GG&GD.) Ik zeg tegen die patiënt: ik hoef u verder niet te onderzoeken, want ik heb u in 1994 al onderzocht. Wat zegt u dan als inspecteur voor de volksgezondheid?

De heer **Plokker**: U legt een individueel geval aan mij voor. Het klinkt mij wat weinig doeltreffend.

De heer **Oudkerk**: In hoeverre is een verwijzing naar een onderzoek uit augustus 1994 bij de beantwoording van Kamervragen uit mei 1996, juli 1996 en februari 1997 over gezondheidsklachten uit 1995, 1996 en 1997 in uw ogen adequaat?

De heer **Plokker**: U geeft daarmee het jaar van de omslag aan. In 1996 is een verandering opgetreden, door wat voor reden dan ook. In 1994 kon je nog zeggen: wij kennen geen mensen die daar klachten over hebben. In 1996 werd duidelijk dat die patiënten bestonden en toen is voor het eerst overwogen om nader te bekijken wat wij ermee zouden moeten. De vraag doet zich dan voor: wat gaan wij verder doen? De individuele patiënt die u noemde, kan naar de dokter gaan, kan niet tevreden zijn met de reactie van de huisarts en kan vervolgens naar een specialist gaan om te worden nagekeken.

De heer **Oudkerk**: Wij zullen het nog hebben over hoe het verder gaat en is gegaan. Mag ik concluderen dat in antwoord op vragen van mijn collega Singh Varma steeds is verwezen naar

een onderzoek uit 1994, terwijl de vragen van mijn collega specifiek gingen over gezondheidsklachten die in 1995, 1996 en 1997 waren ontstaan?

De heer **Plokker**: U geeft aan waar het omslagpunt ligt. Ik ben het volstrekt met u eens.

De heer **Oudkerk**: Ik stap over naar de relatie tussen het ministerie van VWS en andere ministeries. Op 17 december 1993 stelt mijn collega Van Gijzel voor het eerst Kamervragen over de relatie tussen de lading van het neergestorte vliegtuig en de eventuele gevolgen voor de volksgezondheid. Die vragen zijn gesteld aan mevrouw Jorritsma van Verkeer en Waterstaat. Is het ministerie van VWS betrokken geweest bij de beantwoording van die vragen?

De heer **Plokker**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Waarom niet?

De heer **Plokker**: Omdat de verantwoordelijkheid op dat moment heel duidelijk lag bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als patiënten in het geding zijn, komt het ministerie van VWS in beeld.

De heer **Oudkerk**: Dan probeer ik het op een andere wijze. Van Gijzel merkt dat hij het wellicht aan de verkeerde minister heeft gevraagd. Op 24 september stelt hij soortgelijke Kamervragen aan minister Alders van VROM. Bent u bij de beantwoording van die vragen betrokken geweest?

De heer **Plokker**: Nee. In dat opzicht verwijs ik naar wat ik heb gezegd over de boedelscheiding in 1982. Als het gaat over dit soort milieu-incidenten ligt primair de verantwoordelijkheid bij het ministerie van VROM. Wij zijn er op dat moment niet bij betrokken geweest. Wij waren er natuurlijk wel van op de hoogte, maar dat is heel iets anders.

De heer **Oudkerk**: De vragen gingen over mogelijke patiënten. U zei net: als patiënten in het geding zijn, horen wij erbij betrokken te worden. Had Verkeer en Waterstaat moeten bellen naar u in verband met het beantwoorden van die vragen? Of had VROM moeten bellen naar u?

De heer **Plokker**: Ik denk dat je achteraf kan zeggen dat het heel verstandig geweest zou zijn.

De **voorzitter**: Had u vanuit uw verantwoordelijkheid moeten bellen naar Verkeer en Waterstaat en/of VROM?

De heer **Plokker**: Ik kom terug op het feit dat ook die Kamervragen niet de enige waarheid waren op dat moment. Er waren bij ons noch uit Amsterdam direct noch uit andere bronnen signalen bekend over gezondheidsklachten. Dat de beantwoording van die vragen in eerste instantie terecht kwam bij VROM lijkt mij volstrekt logisch. Er was op dat moment nog geen reden, ook van onze kant uit niet, eigen initiatieven te ontplooiën. Achteraf is er natuurlijk van alles over te zeggen.

De heer **Oudkerk**: Minister Alders antwoordde op de vierde vraag van mijn collega Van Gijzel dat er geen signalen zijn geweest dat meer patiënten artsen hebben bezocht in verband met klachten over de lading of verarmd uranium. Hoe kwam VROM aan die informatie?

De heer **Plokker**: Dat kan ik niet zeggen.

De heer **Oudkerk**: Niet via de inspectie voor de volksgezondheid?

De heer **Plokker**: In ieder geval niet via de inspectie. Ik heb dat tenminste niet uit het dossier kunnen halen.

De heer **Oudkerk**: Op 2 april 1998 is er een Kamerdebat over gezondheidsklachten die in verband zouden kunnen worden gebracht met de Bijlmerramp. Het is een debat naar aanleiding van het rapport van Biospectron, dat o.a. gaat over verarmd uranium, en een brief daarover van de minister van VWS. Heeft er voor het opstellen van die brief en het voorbereiden van het Kamerdebat tussen VWS en VROM overleg plaatsgevonden?

De heer **Plokker**: Ik moet zeggen dat ik dat niet weet. Ik heb dat niet zelf gevolgd.

De heer **Oudkerk**: Is het mogelijk dat uw medewerkers daar overleg over hebben gehad zonder dat u dat...

De heer **Plokker**: Ik kan mij voorstellen dat het via het beleid van het ministerie gelopen is, maar ik zeg niet dat het zo is. Ik kan er gewoon geen antwoord op geven.

De heer **Oudkerk**: Was de inspectie op dat moment, 1998, op de hoogte van een RIVM-rapport dat in 1993 gemaakt was over de humaan toxicologische effecten van verarmd uranium?

De heer **Plokker**: Ja, voorzover ik dat in het dossier heb kunnen terugvinden.

De heer **Oudkerk**: Volgens onze informatie werd VWS pas op 9 augustus 1998 hierover geïnformeerd door het RIVM. Zou u dat voor ons kunnen nakijken?

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Het gaat niet om een gap van een maand, maar van vijf jaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Plokker, ik wil met u naar de opzet en de uitvoering van het AMC-onderzoek, maar ik begin met het overleg dat plaatsvond op 22 juni 1995 met de kamercommissie voor verkeer en waterstaat over o.a. de vliegcrash met de El Al-Boeing. Gesteld werd: het zou een goede standaardmaatregel zijn om epidemiologisch onderzoek in te stellen na een ramp. Bent u van die wens van de commissie op de hoogte gesteld?

De heer **Plokker**: Ik heb in het dossier kunnen terugvinden dat de wenselijkheid ervan aan de orde is gekomen. Het is iets wat wij op dit moment ook zeggen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb het over juni/juli 1995. Volgens mijn informatie is er toen een brief gestuurd van Verkeer en Waterstaat naar VWS waarin wordt gesteld dat dit een wens is van de Kamer. Wat is er met die wens gebeurd?

De heer **Plokker**: Dat zou ik moeten nakijken, want ik heb dat niet paraat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet niet of er iets is ondernomen?

De heer **Plokker**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op 30 september 1997 zegt de minister van VWS een onderzoek toe naar gezondheidsklachten als gevolg van de Bijlmerramp. Ik weet niet of dat het antwoord is op de brief van juni/juli 1995, maar het zou kunnen. Waarom is daarmee twee jaar gewacht?

De heer **Plokker**: Op een gegeven moment wordt de vraag opgeworpen: moet er geen onderzoek plaatsvinden van degenen die betrokken zijn bij die ramp? Er is voortdurend een afweging geweest van het nut van een dergelijk onderzoek en de schade die een dergelijk onderzoek ook toebrengt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u heel kort zeggen wat het advies was?

De heer **Plokker**: In dat stadium was het advies dat de nadelen van een onderzoek waarbij je sowieso 5 tot 10% afwijkingen zal vinden die tevoren niet bekend zijn – deze afwijkingen hoeven niets te maken te hebben met enige gebeurtenis – groter zijn dan het geruststellende effect.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het advies luidde dus: niets doen?

De heer **Plokker**: Op dat moment kon je nog niets doen onder andere omdat nog volstrekt onbekend was wat de 20 ton lading bevatte. Überhaupt was er op dat moment onvoldoende over de lading bekend.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet dat er weer werd verwezen naar de notitie van de fact finding uit 1994. Wij hebben het nu over drie jaar daarna en dan zijn er veel meer klachten.

De heer **Plokker**: Daarvoor blijft hetzelfde gelden. Een ongericht onderzoek, zonder dat je weet wat de lading was, levert meer schade op dan het goed doet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er gebeurt dus niets. Het advies van uw hoofdinspectie is negatief. Twee weken na de toezegging aan de Kamer komt professor Gersons – op 16 oktober 1997 – met een eerste opzet voor een onderzoek naar de gezondheidsklachten. Hij zegt dan: wij moeten voor een beperkte periode maar een polikliniek openen

voor mensen die een individueel gesprek en een lichamelijk onderzoek willen. Hij wil al die lichamelijke en psychische klachten in kaart brengen. Wat was het advies van de inspectie daarover?

De heer **Plokker**: Toen kregen wij het moment waarop je zegt: de onrust en de angst van de mensen die betrokken zijn geweest bij de Bijlmerramp worden zo groot dat er – omdat er onvoldoende bekend was van de lading – naar een andere manier gezocht moet worden om het ongerichte onderzoek zo gericht mogelijk te maken. Dan je krijg je de ontwikkeling van het onderzoeksprotocol binnen het AMC. Daarbij is vooral geprobeerd om na te gaan of het mogelijk is om richting te geven aan een onderzoek om de bezwaren van een ongericht onderzoek weg te nemen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is het advies van professor Gersons opgevolgd?

De heer **Plokker**: Niet op die wijze. Uiteindelijk is het uitgemond in het onderzoek waarbij professor Gersons ook betrokken is geweest, namelijk het onderzoek van het AMC dat op dit moment nog steeds loopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat duurde nog eventjes. Ik heb het nu over de herfst van 1997.

De heer **Plokker**: Dat klopt. In de herfst van 1997 zijn wij begonnen met te bezien op welke wijze een onderzoek mogelijk is. Zoals u weet, is het niet zo eenvoudig geweest om daarvoor de medewerking van de onderzoekers te krijgen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik constateer dat in februari 1998 de hoofdinspectie een memorandum aan de minister schrijft. Daarin wordt nogmaals gerefereerd aan het poliklinische aanbod, dus aan de brief van professor Gersons uit het najaar 1997. Plotseling, een maand later, komt een aanbod waarin het poliklinische deel wordt geschrapt. Wat is er tussen 4 februari en 5 maart gebeurd?

De heer **Plokker**: Nogmaals, ik kom weer terug op de omslag. Wij weten onvoldoende van de lading, hoewel op dat moment de commissie-Hoekstra aan het werk was. Wij

hoopten dat die nadere informatie zou geven. Het omslagpunt... De angst en onzekerheid bij de bewoners en de hulpverleners werden zo groot dat wij vonden dat wij iets anders moesten doen. Het aanbieden van gesprekken waarin getracht werd, de mensen die in nood waren, te helpen, was onvoldoende. Er moest meer gebeuren naar ons idee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu moet u niet doen alsof de lading helemaal niet bekend was. Al in 1994, in GG&GD-verband, waren de vrachtbrieven aan de orde geweest. Alle vrachtbrieven waren inmiddels ook naar de Kamer gestuurd. Pas later bleek dat nog een aantal ton ontbrak, maar een groot deel van de lading was bekend. Inmiddels was het RIVM ook bezig. Bij de grote brand die er is geweest, bleek een ongelooflijke hoeveelheid stoffen te zijn ontstaan of vrijgekomen. Ik kan uw verhaal over de lading niet geheel plaatsen. Hoe moet ik daarmee omgaan? Die kwestie doet zich nu voor maar toen niet.

De heer **Plokker**: Toen speelde het probleem rondom de lading en de ladinglijsten ook wel degelijk. Er was onvoldoende duidelijk wat erin had gezeten en wat de effecten daarvan zouden zijn geweest. Natuurlijk is op het moment dat het onderzoek is opgezet aan de hand van de ladinglijsten – voor zover ze beschikbaar waren – aan het RIVM gevraagd: kijk nu eens of wij daar...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil het toch wat preciezer weten. De gevaarlijke stoffen van de lading waren geheel bekend.

De heer **Plokker**: Dat weet ik niet. Er blijkt nu nog steeds onduidelijkheid te zijn over een gedeelte van de lading.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nee, dat mogen wij niet zo stellen. De gevaarlijke stoffen waren bekend.

De heer **Plokker**: Als een gedeelte van de lading niet bekend is, kunt u toch niet zeggen dat het uitsluitend niet-gevaarlijke stoffen betreft?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat kan wel.

De heer **Plokker**: Dat zou ik niet graag voor mijn rekening nemen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik zou u dan een kleine cursus ladinglijsten moeten geven. De gevaarlijke stoffen waren bekend. Van het andere deel was alleen in globale termen bekend wat het was. Daarin zouden geen gevaarlijke stoffen zitten, want dan had dat op de lijst van gevaarlijke stoffen gestaan.

De heer **Plokker**: Ja, ik hoop dat iedereen dat wil aannemen. Dat hoop ik van harte. Duidelijkheid over de lijsten en de geloofwaardigheid daarvan zijn van eminent belang.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb het idee dat er gebruik wordt gemaakt van het feit dat er onzekerheid is. Op het moment dat het onderzoek startte, was er in ieder geval een vorm van zekerheid bij de autoriteiten. Dat is de Kamer voortdurend meegedeeld. De minister was daarvan overtuigd. Later kwam deze enquêtecommissie pas. U wist daar nog niet van.

De heer **Plokker**: Ik gaf al aan dat het voortdurend niet alleen over de zekerheid over de lading ging, maar ook over het omslagpunt van het aantal klachten en de mate van onrust. Op een gegeven moment slaat de balans naar de andere kant door en zeg je: wij kunnen hier niet zo mee verder gaan, wij kunnen niet uitsluitend op wetenschappelijke gronden – daar praten wij over – zeggen dat een dergelijk onderzoek niet moet gebeuren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan wil ik nu concreet van u weten of er tussen 4 februari en 5 maart grote onzekerheid is ontstaan over de lading op basis waarvan besloten is, geen poliklinisch onderzoek te doen.

De heer **Plokker**: Bij het introduceren van het onderzoeksvoorstel in het AMC was professor Gersons zelf betrokken. Hij is lid van de begeleidingscommissie van dat onderzoek. Hij is er van harte mee akkoord gegaan om het op deze wijze te doen. Onder die omstandigheden kan je het niet alleen richten op het poliklinisch aanbod dat werd gedaan. Er moest meer bekend zijn, wilde je... U zegt dat de ladinglijsten voor een groot deel bekend waren. Wij hebben toch gezegd: wij moeten richting kunnen geven aan een dergelijk onderzoek. Dat is ook de inzet van het AMC-onderzoek geweest. Wij probeerden

voortdurend om de schade van een algemeen onderzoek – je moet dat niet onderschatten – dat bijna in de buurt van een bevolkingsonderzoek komt, zoveel mogelijk te beperken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik probeer met u uit te vinden hoe het mogelijk is dat de onderzoeksopzet van professor Gersons, die ook het lichamelijk onderzoek betrof, in die ene maand zo is gewijzigd, namelijk tussen 4 februari en 5 maart. Ik heb nog een aantal andere vragen. In het voorstel van 5 maart staat dat een inventarisatie onder de huisartsen een eerste indicatie kan geven op basis waarvan beslissingen kunnen worden genomen enzovoorts. Sluit die onderzoeksaanpak aan bij de toezeggingen die aan de Tweede Kamer zijn gedaan?

De heer Plokker: Welke toezeggingen bedoelt u? Die uit 1994?

Mevrouw Augusteijn-Esser: De toezeggingen over de aard van het onderzoek en het onderzoek zelf, met name alle onderdelen waar later een reactie op is gekomen van de heer Hoogstraten.

De heer Plokker: Ik denk dat het daarop aansluit, ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Diezelfde mijnheer Hoogstraten geeft in een nota van 19 maart een reactie op het onderzoeksvoorstel. Hij schrijft dat het eigenlijk in strijd is met de toezeggingen van de minister aan de Tweede Kamer. Ik citeer: "De minister heeft toegezegd een inventariserend onderzoek te doen onder bewoners, hulpverleners en vrijwilligers naar al die lichamelijke klachten die men in verband brengt met de Bijlmerramp". Dit is ook in ons onderzoek van wezenlijk belang. "Naar mijn mening is door de toezegging al duidelijk stellingname genomen over de wenselijkheid van een onderzoek". Wat vindt u daarvan?

De heer Plokker: Dat onderzoek gebeurt toch ook.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Het lichamelijk onderzoek, de lichamelijke klachten...

De heer Plokker: Er staat niet "lichamelijk onderzoek" maar "lichamelijke klachten".

Mevrouw Augusteijn-Esser: Het is nu een puur inventariserend onderzoek geworden. Naar mijn mening is dat anders dan de oorspronkelijke opzet die met de Kamer is doorgenomen.

De heer Plokker: Ik kan u alleen zeggen dat ik denk dat het inventariseren van de lichamelijke klachten vooraf moet gaan aan een verder onderzoek. Daar zijn wij nu ook mee bezig. Ik denk echt dat de toezegging om te kijken in hoeverre je verder kan komen, in hoeverre je gericht onderzoek kan doen, hier volstrekt in past.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Er vindt een ordedebatje plaats in april 1998 waarin door de Kamer wordt gevraagd of de bewoners daadwerkelijk onderzocht zullen worden. De minister zegt daarop dat daarover nader overleg moet plaatsvinden tussen de inspectie en het AMC. Heeft dat nog plaatsgevonden?

De heer Plokker: Ja. Er is voortdurend discussie geweest over de vraag je een lichamelijk onderzoek voor individuele patiënten ongericht zou kunnen doen. Het AMC heeft daar, zoals u weet, voortdurend ernstige wetenschappelijke bezwaren tegen gemaakt. Die discussie is niet alleen met de inspectie gevoerd, maar ook in de begeleidingscommissie van het AMC-onderzoek. In die begeleidingscommissie is heel uitdrukkelijk gezegd dat het niet geraden was, een poliklinisch aanbod voor lichamelijk onderzoek te doen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Bent u van mening dat het voor alle betrokkenen voldoende duidelijk was dat het in ieder geval niet een dergelijk onderzoek zou betreffen?

De heer Plokker: Volgens mij bleek dat volstrekt uit de onderzoeksopzet. Ik ben er heel direct bij betrokken geweest. De discussie over de vraag of een individueel lichamelijk onderzoek van patiënten zou plaatsvinden is voortdurend gevoerd in de begeleidingscommissie. Van meet af aan is gezegd: dat moeten wij niet doen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is dat na het ordedebat van april 1998 nog verder gecommuniceerd?

De heer Plokker: Het lijkt mij dat het onderzoeksvoorstel bij iedereen bekend was.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is daarover een debat geweest in de Kamer?

De heer Plokker: Dat weet ik niet. Ik heb mij beziggehouden met de inzet van het onderzoek zelf. Ik weet hoe de discussie daar is gegaan.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik kom tot het onderzoek zelf. Dat begint in mei 1998, zeven maanden na de toezegging aan de Tweede Kamer. Hoe is die vertraging opgetreden?

De heer Plokker: Die vertraging is onder andere opgetreden door het beantwoorden van de vraag hoe de opzet van het onderzoek zou moeten zijn. Men moet daar niet te licht over denken. Een ongericht onderzoek heeft grote gevaren in zich. Wij zijn voortdurend bezig geweest, dergelijke schade te beperken. U weet dat er verder nogal wat moeite is gedaan om het AMC in het kader van deze onderzoeksopzet, die toch vooral inventariserend is, mee te krijgen. Ik doel dan met name op het bestuur van het AMC en niet zozeer op de onderzoekers. Het heeft zeer veel overtuigingskracht van de kant van de inspectie gekost om het AMC mee te laten doen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Volgens u is die vertraging ontstaan in verband met de voorbereiding voor het onderzoek?

De heer Plokker: En het overtuigen van de noodzaak van het onderzoek in de richting van de onderzoeksinstelling.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dus dat was de echte reden voor de vertraging? Ik vraag dit zo expliciet, omdat u in een eerder gesprek hebt gezegd dat men wachtte op de commissie-Hoekstra.

De heer Plokker: Ondertussen werd gezegd: als het wat later wordt met het onderzoek is het niet zo erg, want misschien hebben wij dan wat aan de uitkomsten van het onderzoek van de commissie-Hoekstra, die meen ik in mei 1998 bekend zouden worden.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Daar is het wachten dus niet op geweest.

De heer **Plokker**: Nee, wij zijn voor die tijd uiteindelijk gestart. Wij hadden inmiddels begrepen dat de ladinglijsten ons onvoldoende verder zouden helpen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De heer Oudkerk gaat hierop nog door, maar ik heb nog een andere vraag. Die betreft een ander aanbod. Op 31 maart 1998 wordt er door de toxicologen De Wolff en De Goeij gebeld met de Gezondheidsraad. Zij stellen voor, een verband te leggen tussen de brand en dan met name het vrijgekomen uranium en de gezondheidsklachten van bewoners en hulpverleners door middel van een eenvoudige test. Bent u over dat aanbod geïnformeerd?

De heer **Plokker**: Nee. Ik kan er wel wat meer over zeggen. Ik heb in het voorgesprek toegezegd dat ik het zou nagaan. U moet erbij bedenken dat ik alleen zijdelings iets kan vertellen over de betrokken instelling, de Gezondheidsraad. De inspectie is betrokken bij de Gezondheidsraad in de diverse commissies van die raad die zich met bepaalde onderwerpen bezighouden. Ik heb begrepen dat de hoogleraar De Wolff een onderzoeksvoorstel heeft gedaan aan de secretaris van de commissie straling en toxicologie, zoals die commissie geloof ik heet. Dat voorstel is, meen ik, al in het voortraject gestrand bij die secretaris.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is dus nooit bij u terechtgekomen en is ook nooit met de inspectie overleg over gevoerd?

De heer **Plokker**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is het gebruik dat dit soort voorstellen niet met de inspectie wordt doorgenomen?

De heer **Plokker**: Ja. Als voorstellen de commissie niet halen, horen wij daar niets over. Wij zijn op die manier niet de Gezondheidsraad betrokken. Wij zijn betrokken bij de vergaderingen die er zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent ook niet door beide professoren die dit graag wilden benaderd?

De heer **Plokker**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Plokker, bent u arts?

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Kunt u in lekentermen uitleggen wat een auto-immuunziekte is?

De heer **Plokker**: Dat is niet zo eenvoudig. Laat ik zeggen dat een auto-immuunziekte een ziekte is waarbij de afweer van het eigen lichaam zich tegen het eigen lichaam gaat keren, dus dat je eigen beschermer je aan gaat vallen.

De heer **Oudkerk**: Lichaamseigen cellen of organen kunnen worden aangevallen door je eigen immuunsysteem?

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Is dat een ernstige ziekte?

De heer **Plokker**: Dat is in principe natuurlijk een ernstige ziekte. Je hebt er ernstige en minder ernstige varianten in.

De heer **Oudkerk**: Is het in principe behandelbaar?

De heer **Plokker**: Dat hangt van een aantal factoren af. Echt behandelen is over het algemeen niet mogelijk. Je kan de symptomen daarbij bestrijden en je kan in sommige gevallen voorkomen dat die ziekte om zich heen grijpt.

De heer **Oudkerk**: Om zich heen grijpt in het lichaam van betrokkene zelf.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Het is geen besmettelijke ziekte?

De heer **Plokker**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag dit omdat u op 2 oktober 1998 een brief heeft ontvangen van prof. Weening, nefropatholoog in het AMC. Wat is een nefropatholoog?

De heer **Plokker**: Dat is een arts die zich vooral bezighoudt met de afwijkingen in de nieren, met name onder de microscoop.

De heer **Oudkerk**: Hij onderzoekt de weefsels en de organen.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: En hij stelt uiteindelijk de diagnose.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: In die brief schreef hij over twee gevallen van auto-immuunziekte, waarbij er wellicht een relatie kan worden gelegd met de Bijlmerramp. In die brief staat een advies van hem en dat wil ik voor de duidelijkheid citeren. Hij stelt: "Gelet op het feit dat auto-immuunziekten kunnen ontstaan na wisselende intervalperioden na blootstelling aan toxische stoffen lijkt het mij aangewezen om bij individuen die afkomstig zijn uit het rampgebied en die systemische klachten hebben onder coördinatie van de GG&GD onder meer bloedonderzoek te laten verrichten naar allergische en auto-immuunfenomenen". Welke acties heeft u op deze brief ondernomen?

De heer **Plokker**: De eerste actie was natuurlijk om telefonisch contact op te nemen met Weening om van hemzelf te horen wat de portee van zijn mededeling was. Ik heb vervolgens zo snel mogelijk de minister ingelicht over die bevinding. De minister heeft zelf ook contact opgenomen met Weening, heb ik begrepen. Ik ben daarna met de gemelde gegevens te rade gegaan bij een aantal deskundigen en heb gevraagd: wat moeten wij met dit advies doen? Ik ben in eerste instantie te rade gegaan bij de voorzitter van de Gezondheidsraad, prof. Sixma. Hij merkte op: als je bij de bevolking een test doet op zo'n soort ziekte valt de test in 5% van de gevallen positief uit, wat niet eens hoeft te betekenen dat men zo'n ziekte heeft, want er kunnen vals-positieve uitslagen komen. Hij zei ook dat het niet zijn specialiteit was. Hij was hematoloog en hield zich dus met bloedziekten bezig. Hij raadde mij aan om daarover contact op te nemen met Derksen, een immuunoloog in Utrecht. Ik heb Derksen ook geraadpleegd. Hij heeft mij de kansen voorgerekend. Het ging erom in hoeverre de twee gevallen waarvan de diagnose volgens Weening vaststond, testen bij een zeer grote groep zouden rechtvaardigen. Zijn

advies was om dat niet te doen. Ik heb dat advies besproken in de begeleidingsgroep van het Bijlmeronderzoek van het AMC. Daarin was een groot aantal specialismen vertegenwoordigd. Zij gaven hetzelfde advies, namelijk dat die twee gevallen onvoldoende reden vormden om iedereen te testen. Dat zou meer onrust en schade opleveren dan dat er mensen geholpen mee zouden kunnen worden.

Daar kwam nog bij dat toen al duidelijk was dat 87% van de bellers in het kader van het AMC-onderzoek al onder medische behandeling was. Door het AMC is intern een brief uitgegaan naar de specialisten op de poli met het verzoek om het te melden als zij een patiënt zagen met klachten die verband kunnen houden met de ramp. Dit was een brief van Weening.

De heer **Oudkerk**: Na het uitgebreid inwinnen van advies door de inspectie is het advies van Weening om de mensen uit het rampgebied c.q. de hulpverleners systematisch een bloedonderzoek te laten ondergaan, niet opgevolgd?

De heer **Plokker**: Inderdaad.

De heer **Oudkerk**: De minister heeft het wel aan de Tweede Kamer gemeld.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: In die vertrouwelijke brief aan de vaste Kamercommissie schrijft de minister dat in het AMC-onderzoek expliciet zal worden besteed aan de auto-immunziekten. Dat is dus iets anders dan Weening adviseerde. Ik neem aan dat eerst de afspraak met het AMC is gemaakt en dat daarna de minister een brief aan de Kamer heeft gestuurd?

De heer **Plokker**: Welke afspraak?

De heer **Oudkerk**: Binnen het AMC was afgesproken dat er op de polikliniek goed opgelet zou worden. Daarna is de brief van de minister aan de Kamer verstuurd.

De heer **Plokker**: Ik denk dat dit vrijwel gelijktijdig is gebeurd. Als ik mij goed herinner, is dit allemaal binnen een week geweest. Het is allemaal vrij snel gegaan.

De heer **Oudkerk**: Zowel de inspectie als de minister nam dit serieus, getuige de vertrouwelijke brief aan de Kamer en de uitgebreide adviesinwinning.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Zijn er sindsdien nog nieuwe gevallen van auto-immunziekten geconstateerd of gemeld?

De heer **Plokker**: Er zijn bij ons nog twee gevallen gemeld door de onderzoeker bij het AMC, de heer IJzermans. Dit was op de dag van mijn voorgesprek met deze commissie. Ik heb hem toen 's morgens gebeld met de vraag of er nog iets te melden was uit het dossieronderzoek, uit de derde fase van het AMC-onderzoek. Hij zei mij dat er twee nieuwe SLE-gevallen bekend waren.

De heer **Oudkerk**: Dit zijn auto-immunziekten.

De heer **Plokker**: Ja, dat waren twee dezelfde gevallen van auto-immunziekte.

De heer **Oudkerk**: Ik weet niet meer precies wanneer uw voorgesprek heeft plaatsvonden.

De heer **Plokker**: Ongeveer een week geleden.

De heer **Oudkerk**: Heeft de heer Verhoeff naar uw weten eerder gehoord dat er nog twee gevallen van auto-immunziekte waren?

De heer **Plokker**: Ik kan niet voor Verhoeff spreken op dit punt. Naar aanleiding van deze mededeling hebben wij wel een briefje laten uitgaan... Wij hebben met IJzermans afgesproken dat het prettig is, dit soort meldingen niet alleen telefonisch maar ook schriftelijk te doen.

De heer **Oudkerk**: Dit suggereert dat hij het telefonisch gemeld heeft.

De heer **Plokker**: Hij heeft het niet aan mij gemeld. Als hij het wel aan een ander gemeld heeft, dan kan ik het niet terugvinden.

De heer **Oudkerk**: Mag ik u een onbeleefde vraag stellen? Wat is uw voornaam?

De heer **Plokker**: Herbert.

De heer **Oudkerk**: De heer IJzermans belt op 21 januari 1999 naar de heer Verhoeff, zo heeft hij ons verklaard. Wij zullen hem dat morgen onder ede nog een keer vragen. Verhoeff zegt op dat moment: wacht even, ik zet de speaker aan want Herbert is ook hier en dan kan hij meeluisteren. IJzermans maakt dan zijn ongenoegen kenbaar over de uitlatingen van Borst inzake het toch doen van een lichamelijk onderzoek en maakt enigszins kribbig in een bijzin melding van twee nieuwe gevallen van auto-immunziekte. U heeft dat op dat moment niet gehoord?

De heer **Plokker**: Het is moeilijk om dat soort dingen te bestrijden. Ik kan u hooguit zeggen dat het mij op dat moment niet geworden is.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dat, omdat wij het de heer Verhoeff vanwege trieste omstandigheden niet kunnen vragen en de heer IJzermans zo duidelijk liet blijken dat u op dat moment bij de heer Verhoeff was. Wanneer is de minister geïnformeerd over deze twee gevallen?

De heer **Plokker**: Op dezelfde dag, dus 25 februari jl.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dat er nu vier meldingen zijn van auto-immunziekte en dat mogelijk een relatie kan worden gelegd – er is nog niets bewezen – met toxicologische stoffen die vrijgekomen zijn bij de Bijlmerramp.

De heer **Plokker**: Of op een andere wijze.

De heer **Oudkerk**: Ja. Is er voor u nu aanleiding, het advies van Weening om gericht bloedonderzoek te doen wel te volgen?

De heer **Plokker**: Deze bevindingen zullen zeker meegenomen worden in het onderzoek dat nu wordt opgezet door KLM Arboservices, waarbij het ministerie van VWS zal aansluiten. Dit is al uitgebreid besproken. Er wordt een aanbod gedaan voor onderzoek en een van de onderdelen ervan is een onderzoek naar mogelijke auto-immunziekten.

De heer **Oudkerk**: En dus het oorspronkelijke advies van prof. Weening van oktober 1998.

De heer **Plokker**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Zijn er uit het AMC-onderzoek nog andere signalen gekomen over eventuele gevallen of verdenkingen van auto-immuunziekten?

De heer **Plokker**: Aan patiënten is gevraagd wat zij hadden. Wij zij daarop geantwoord hebben, is opgeschreven. In de derde fase van het onderzoek is gekeken of wat de patiënten zelf hebben gemeld in het medisch dossier is terug te vinden en is de vraag gesteld welke medische naam je daaraan zou moeten geven. In de tweede fase van het onderzoek was al aangegeven dat er een paar afwijkingen zijn, waarbij de opmerking past: misschien is er een verband. Ik heb begrepen van IJzermans dat in een aantal gevallen daarvan een bevestiging is gevonden bij het dossieronderzoek. Dat wil zeggen: geen bevestiging van een verband met de Bijlmerramp, maar een bevestiging van het feit dat die afwijkingen aanwezig zijn. Die hebben ook een naam gekregen. Er zijn een paar afwijkingen bij die je als auto-immuunziekte zou kunnen duiden. Het aantal ervan lijkt groter te worden. Of het iets zegt, is vers twee, maar het is zeker dat er verder naar gekeken moet worden.

De heer **Oudkerk**: Wij zullen dat morgen aan de heren IJzermans en Weening vragen. Ik wil u vragen wat het feit betekent dat er nu wat meer auto-immuunziekten lijken te worden gediagnosticeerd dan oorspronkelijk. Wat betekent dit voor al die andere mensen die nu misschien naar de televisie zitten te kijken of die het uit de krant vernemen? Moeten zij zich hier zorgen over maken?

De heer **Plokker**: Ik kan mij voorstellen dat je erg ongerust bent als je dit soort mededelingen hoort, vooral omdat ik al bij herhaling heb laten doorschemeren dat de betekenis ervan op dit moment nog onduidelijk is. Wij weten het niet goed. In ieder geval moeten wij ernaar zoeken. Het verband, als dat er al is, tussen een gebeurtenis en het optreden van dergelijke afwijkingen betreft in elk geval een aantal jaren. Als dergelijke afwijkingen worden gevonden, zijn de mogelijkheden voor behandeling aanwezig, zeker om de schade als die er is te beperken.

De heer **Oudkerk**: Voor alle duidelijkheid en om niet nodeloos

onrust te veroorzaken, merk ik op dat nu in ieder geval degenen die op enigerlei wijze bij de ramp betrokken waren, het aanbod wordt gedaan om ook hierop gecontroleerd te worden.

De heer **Plokker**: Zeker, maar u moet bedenken dat er een heel grote groep al onder medische behandeling is en ongetwijfeld dit onderzoek al hebben ondergaan, maar dit even terzijde. Het is iets dat in het komend onderzoek wordt opgenomen.

De heer **Oudkerk**: Er wordt dus een lichamelijk onderzoek en ook een laboratoriumonderzoek aangeboden, getuige het advies van professor Weening. Kunt u mij duidelijk maken waarom dit nu wel gebeurt en niet in 1995 in reactie op het verzoek van de Kamer om epidemiologisch onderzoek, niet in 1996 naar aanleiding van Kamervragen van collega Singh Varma, niet in 1997 in reactie op het voorstel van professor Gersons en niet in 1998 in reactie op een Kamerbreed aangenomen motie? Waarom nu wel en de afgelopen vier jaar niet?

De heer **Plokker**: Ik heb het voor een deel al gezegd. Het gaat om het dilemma van de nadelen van een ongericht onderzoek en de voordelen voor de individuele patiënten. Die balans is tot vorig jaar, het begin van het AMC-onderzoek, doorgeslagen naar het niet doen van ongericht lichamelijk onderzoek. Vervolgens wordt via het AMC-onderzoek geprobeerd, na te gaan of er een patroon valt te ontdekken om het onderzoek te kunnen richten. In een eerdere fase is al door de minister gezegd dat er waarschijnlijk nog een vervolgonderzoek nodig is. In de afgelopen tijd is overduidelijk geworden dat de angst en onzekerheid bij betrokkenen zo groot is geworden dat de nadelen van een dergelijk onderzoek langzaam maar zeker wegvallen tegen de voordelen van de geruststelling. Als men is onderzocht, hopen wij in verreweg de meeste gevallen te kunnen zeggen dat er niets aan de hand is. Dat willen wij de mensen bieden.

De heer **Oudkerk**: Als les voor de toekomst, kun je nu zeggen – ik weet dat het gemakkelijk is om achteraf te praten – dat die balans eerder had mogen omslaan.

De heer **Plokker**: Ik moet u zeggen dat ik de argumenten van het AMC nog steeds begrijp. Maatschappelijk is volstrekt duidelijk dat wij de mensen in de Bijlmer niet in de steek kunnen laten. In een eerder stadium had er duidelijkheid moeten zijn over hetgeen in een dergelijk geval gedaan wordt. Het huidige AMC-onderzoek had een eerste onderzoek kunnen zijn, dus veel eerder. Wellicht was de onrust dan nog niet zo groot geworden dat dit voldoende was. Nu is het onvoldoende.

De **voorzitter**: Mijnheer Plokker, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik hoor graag of u de stellingen beaamt. Het beeld uit het GG&GD-onderzoek van 1994 sloot aan op de signalen die bij de inspectie binnenkwamen.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Huisartsen zijn niet in staat om de gevolgen van toxicologische stoffen vast te stellen.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De minister van VWS is twee jaar na de ramp geïnformeerd over het GG&GD-onderzoek.

De heer **Plokker**: Dat is uw conclusie, dat weet ik niet. Maar goed, u weet het.

De **voorzitter**: Bij de beantwoording van Kamervragen over gezondheidsklachten uit 1995, 1996 en 1997 verwijst de minister naar het GG&GD-onderzoek uit 1994.

De heer **Plokker**: Akkoord.

De **voorzitter**: VWS was niet betrokken bij de beantwoording van de Kamervragen over de relatie tussen de lading en de gezondheidsklachten.

De heer **Plokker**: Voor zover mij bekend niet.

De **voorzitter**: Over de informatie en de antwoorden van minister Alders inzake de gezondheidsklachten en uranium heeft geen overleg plaatsgevonden tussen de ministers van VROM en VWS.

De heer **Plokker**: Ook voor zover mij bekend.

De **voorzitter**: U weet niet of er ter voorbereiding op het debat van 2 april 1998 overleg heeft plaatsgevonden met VROM?

De heer **Plokker**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: U kijkt nog in het dossier na of u op 2 april 1998 op de hoogte was van het RIVM-onderzoek uit oktober 1993?

De heer **Plokker**: Ja.

De **voorzitter**: U bent niet op de hoogte van de in juni 1995 geuite wens van de Kamer tot een epidemiologisch onderzoek.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Op het aanbod van professor Gersons voor een poliklinisch onderzoek is niet ingegaan. Reden: vergrote angst en onzekerheid, onduidelijkheid over de lading.

De heer **Plokker**: En de ongewenste effecten van een ongericht onderzoek.

De **voorzitter**: De grote angst en onzekerheid mag ik daaronder scharen, neem ik aan.

De heer **Plokker**: Ook het epidemiologische feit dat er grote bezwaren zijn tegen een ongericht onderzoek.

De **voorzitter**: Er moest meer bekend zijn over de lading alvorens een behandelaanbod kon worden aangeboden.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De onderzoeksopzet van 5 maart 1998 sluit naar uw mening aan bij de toezegging aan de Kamer van 30 september 1998.

De heer **Plokker**: Ja.

De **voorzitter**: Het AMC maakte bezwaar tegen een lichamelijk onderzoek.

De heer **Plokker**: Ja.

De **voorzitter**: Vertraging van zeven maanden is het gevolg van het overtuigen van het AMC en het formuleren van de opzet van het onderzoek en niet het wachten op de

uitkomsten van het onderzoek van de commissie-Hoekstra.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het voorstel van de hoogleraren De Goeij en De Wolff is nooit terechtgekomen bij de inspectie.

De heer **Plokker**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het eind van dit verhoor.

Sluiting 15.32 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 66

Donderdag 4 maart 1999



De heer B.P.R. Gersons

B.P.R. Gersons
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 4 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 4 maart 1999

Aanvang 15.38 uur

Verhoord wordt de heer B.P.R. Gersons

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, stafmedewerker.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer B.P.R. Gersons, geboren op 30 mei 1945 te Groningen.

Mijnheer Gersons, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Gersons**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Gersons, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Gersons, klopt het dat u professor bent en als psychiater verbonden bent aan het AMC?

De heer **Gersons**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent met name deskundig op het gebied van posttraumatische-stressstoornissen. Is dat juist?

De heer **Gersons**: Dat is juist.

De **voorzitter**: U was in 1992 betrokken bij de nazorg van de Bijlmer-slachtoffers?

De heer **Gersons**: Dat is ook correct.

De **voorzitter**: Mijnheer Gersons, de enquêtecommissie heeft u gevraagd voor een openbaar verhoor, omdat u in Nederland de juiste deskundige bent op dit terrein. Kunt u de commissie in voor haar begrijpbare termen uitleggen wat PTSS is?

De heer **Gersons**: Dat is een hele mondvol. De posttraumatische-stressstoornis is vooral bekend geworden na de Vietnamoorlog, bij Vietnamveteranen, maar zij was al eerder bekend; rond de Eerste Wereldoorlog als shellshock. Om het kort uit te leggen, je zou kunnen zeggen dat dementie een ziekte is waardoor je dingen vergeet en niet meer kunt onthouden, maar de posttraumatische-stressstoornis is eigenlijk omgekeerd. Het gaat erom dat door de heftige angst bij een ramp als deze, die echt met levensgevaar te maken heeft, beelden, geuren en geluiden zich als het ware vastzetten op het netvlies. Je kunt ze niet meer vergeten en je raakt daardoor in een toestand dat je steeds bang bent dat het gevaar zich gaat herhalen. Met je verstand weet je vaak wel dat het zich niet direct zal herhalen, maar het gevoel is anders. Mensen die door mij werden behandeld en op mijn kamer in het AMC zaten, doen hun hoofd plots naar beneden als er een vliegtuig overkomt, terwijl zij weten dat het vliegtuig waarschijnlijk niet zal neerstorten. Hun primaire reactie, want zo zitten wij als mens in elkaar, is dat zij het gevoel hebben dat het zich gaat

herhalen. De klachten die daarmee samenhangen, zijn herbelevingen die door kleine gebeurtenissen kunnen komen. De beelden die voortdurend worden vertoond rond deze enquêtecommissie, zijn echt fantastisch slecht voor die mensen, omdat zij deze iedere keer weer stimuleren. Je kan ze wel vermijden door de televisie uit te zetten. Dat is iets wat je in ieder geval zelf wel kunt doen. Verder kunnen zij slecht slapen en concentratieproblemen hebben, omdat zij als het ware steeds in de gaten moeten houden of er niet iets gevaarlijks gebeurt. Dat complex noemen wij posttraumatische-stressstoornis.

De **voorzitter**: Wie krijgen deze, slachtoffers of hulpverleners?

De heer **Gersons**: Beide.

De **voorzitter**: Is daar verschil in?

De heer **Gersons**: Het hangt ervan af. Ik ben met name deskundig geworden, omdat wij vanaf 1980 met politiemensen te maken hebben en deze behandelen. Politiemensen zijn over het algemeen vrij nuchtere mensen, mag je wel zeggen. Wanneer zij bijvoorbeeld in een oproer terechtkomen en bedreigd worden met hun eigen pistool, gaat er toch ineens een angstgolf door zo iemand heen, een adrenalinegolf. Dan kan hij dat niet meer uit zijn gedachten zetten. Op die manier kan hij gaan lijden aan de posttraumatische-stressstoornis. Ten tijde van de Bijlmer-vliegcramp heb je mensen gehad die zelf rechtstreeks slachtoffer waren van de branden of die mensen verloren hebben, maar ook ooggetuigen die ineens oog in oog stonden met die

enorme vlammenzee. Er waren ook ambulancechauffeurs die daarheen kwamen, politiemensen en dergelijke. Zij zien dat nog steeds voor zich. De kans dat je PTSS ontwikkelt, is voor iedereen aanwezig.

De **voorzitter**: U zou geen onderscheid willen maken tussen hulpverleners en slachtoffers?

De heer **Gersons**: Nee, daar is geen enkele reden voor.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Gersons, kunt u aangeven welk percentage van de mensen die betrokken zijn bij een ongeval, last krijgt van PTSS?

De heer **Gersons**: In 1992 hadden wij het idee dat het ongeveer een op vijf zou zijn. Dat was op basis van wat er in de internationale literatuur stond. Een halfjaar na dato hebben wij het onderzocht. Toen had een op de vier mensen PTSS. Daarnaast had 32% gedeeltelijk deze klachten. In totaal ging het dus om 56% van de mensen. Dat was veel meer dan wij hadden verwacht op basis van de literatuur.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dit waren dus mensen die betrokken waren bij de Bijlmerramp?

De heer **Gersons**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat voor klachten hebben mensen met PTSS?

De heer **Gersons**: De klachten die ik net noemde, bijvoorbeeld dat iemand heel slecht kan slapen, omdat hij eigenlijk steeds bang is dat het weer gaat gebeuren. Zo iemand doet dan het licht en de televisie aan, omdat dat een gevoel van controle geeft, en dan pas kan hij gaan slapen. Het is iets in onze hersenen. Daar zit een amandelkern, zoals wij dat noemen. Dat is een soort rode doos van gevaar. Zodra daar een signaal langskomt dat er iets heel gevaarlijks gaat gebeuren, raakt u in een soort opwindingsfase. U wilt vluchten. Pas als wij uit deze zaal zijn, gaan wij denken: hé, was er eigenlijk wel iets aan de hand? Dat is levensreddend gedrag dat in onze natuur zit. Bij PTSS is dat geactiveerd. Dat levert alle klachten op, want dat is niet meer functioneel op het moment dat er geen gevaar is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn mensen met PTSS gek?

De heer **Gersons**: Als psychiater houd ik niet zo van die term, dat begrijpt u wel. Als daarmee bedoeld wordt of het gaat om mensen die wanen hebben of stemmen horen, dan zijn mensen met PTSS niet gek. Zo'n soort stoornis is deze absoluut niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik ben blij dat u dit zo uitlegt, omdat heel veel mensen die PTSS hebben, in een hoekje worden gedrukt dat het niet honderd procent is.

De heer **Gersons**: Het is wel zo dat mensen vaak bang zijn gek te zijn. Wij weten bijvoorbeeld dat politiemensen er niet over wilden praten, toen wij nog weinig contact hadden. Het speelt nu ook dat veel mensen bang zijn om in een psychiatrische hoek geplaatst te worden. Daarom zegt u dat ook, denk ik.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja, mensen moeten niet in een psychiatrische hoek geplaatst worden, maar zij zijn wel ziek.

De heer **Gersons**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hangen de klachten samen met een fase waarin men zich bevindt? Heeft PTSS te maken met verschillende fasen?

De heer **Gersons**: Nee. Wij weten wel iets van risicofactoren, zoals emotionele uitputting. U zult wel merken dat iedereen die daar op die avond is geweest, de tijd niet meer precies weet. De tijdsbeleving is uitgerekt en vrij imperfect, om het zo te noemen. Waar zaten wij ook weer?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe ontwikkelen de klachten zich?

De heer **Gersons**: Op het moment dat het gevaar zich voordoet, is er een onwerkelijkheidsbeleving over het gevaar. Tijd en ruimte veranderen daarin. Ik geef het voorbeeld van een politiemans die ooit bij een gijzeling door een ruit van zijn auto moest schieten, waarbij die ruit in duizend stukjes viel. Dat klonk alsof het kerstballetjes waren. Dat ging heel langzaam. Dat was omdat hij heel bang was dat er een kogel door zijn hoofd zou gaan. Dat is een soort

overbelasting van de hersenen. Wij zien dat die alertheid aanwezig blijft, wanneer het gevaar er niet meer is. Wij dachten aanvankelijk dat dit zou slijten – dat is een soort wens die je hebt – maar dat is erg tegengevallen. Wij weten ook van de Golfoorlog dat mensen op den duur vaak nog veel ernstigere klachten krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn deze te behandelen?

De heer **Gersons**: Ja, zij zijn gelukkig te behandelen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u omschrijven waaruit die behandeling bestaat?

De heer **Gersons**: De behandeling die wij hebben ontwikkeld, en die ook op meerdere plaatsen in de wereld plaatsvindt, is zestien keer, dus dat is niet heel erg veel. Dat alertheidsgedrag wordt eigenlijk versterkt doordat er heel heftige angsten en heftige emoties, zoals verdriet en woede, achter zitten. Als je die naar voren haalt door nog een keer terug te gaan, zie je dat die ontregeling langzamerhand verdwijnt. Mensen zijn wel buitengewoon verdrietig en buitengewoon woedend – het valt niet altijd mee om die heftigheid mee te maken, als therapeut – maar daarna zie je een volgende fase in de behandeling, die wij de betekenisverlening noemen. Je gaat anders tegen de wereld aankijken dan je deed. Bij de Bijlmerramp is dat iets waar iedereen voor staat, namelijk dat zo iets kan gebeuren. Dat was voor die tijd als het ware ondenkbaar, maar het is wel denkbaar geworden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt uitgelegd op welke manier PTSS te behandelen is, maar is zij te genezen?

De heer **Gersons**: Als er allerlei complicaties meespelen, waar ik niet op in zal gaan, maar sommige mensen zijn alcohol gaan drinken of erg depressief geworden, dan krijg je heel ingewikkelde zaken. Anders is zij redelijk te genezen, zij het dat de concentratie eigenlijk nooit meer honderd procent wordt, helaas.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunnen er bij PTSS ook lichamelijke klachten ontstaan?

De heer **Gersons**: Je kunt lichaam en geest eigenlijk niet van elkaar onderscheiden, maar dat klinkt natuurlijk erg algemeen. Als je zo duikt, betekent het dat je de spieren voortdurend hoger aangespannen hebt. Iedereen weet dat je je steeds onplezieriger gaat voelen, als je echt maanden niet goed slaapt. Wij weten ook uit rampen dat lichamelijke klachten vrij veel voorkomen als stressverschijnsel, maar ik wil het nadrukkelijk niet omkeren. Als u vraagt of het veel samen voorkomt, is dat zo. Dat is al vanaf de Eerste Wereldoorlog bekend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft de mensen vanaf het begin gezien; al in 1992. Hadden de mensen die aan PTSS lijdten, dezelfde lichamelijke klachten?

De heer **Gersons**: De PTSS-klachten zijn eigenlijk steeds hetzelfde gebleven. De lichamelijke klachten hadden in het begin niet de omvang van nu. Ik heb wel in onze rapporten nagekeken dat van de groep die wij hebben onderzocht, 43% al allerlei lichamelijke klachten had voor de ramp. Wij hebben daar verder niet specifiek naar gevraagd, maar het is niet zo dat er voor die tijd geen klachten bestonden. Je krijgt een soort dakpansgewijs beeld, waarbij mensen allerlei soorten klachten en ziektes kunnen ontwikkelen, die voor een deel misschien specifiek samenhangen met de Bijlmerramp.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft de mensen gezien. In de Bijlmer wonen een heleboel allochtonen. Is er een verschil in belevenissen van de klachten tussen allochtone en autochtone mensen?

De heer **Gersons**: Ja, er is zeker een verschil. Mensen die uit landen komen waar veel bedreiging bestaat, helaas, zijn vaak veel meer gewend om met gevaar om te gaan. In die zin kun je zeggen dat zij een zekere voorsprong hebben op autochtone mensen, omdat voor hen gevaar niet zo onbekend is als het gelukkig voor de gemiddelde Nederlander is. Een ander punt is dat er heel eigen rituelen en heel eigen betekenis-systemen zijn, denk aan de winti-leer en dergelijke, waardoor zij het heel anders invullen. Maar de achtergrond waaruit je komt, maakt niets uit voor de biologische verstoring van de hersenen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zegt u hiermee dat er specifieke opvang moet zijn voor allochtonen?

De heer **Gersons**: Die is er volop geweest. Er zijn landengroepen geweest. De RIAGG heeft ontzettend veel mensen uit andere groepen. Dat is volledig aan de orde geweest. Daar was men ook erg tevreden over. Dat hebben wij ook onderzocht.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben het eerder deze dag in een aantal verhoren gehad over de consequenties van verarmd uranium en de klachten die je daarvan kunt krijgen. Wij hebben vandaag gesproken over de giftigheid van stoffen en de toxiciteit die vrijgekomen is bij de verbranding van vliegtuiglading in de flats. Wij hebben het hier in feite over een andere categorie traumatische ervaringen van hulpverleners en bewoners na een ramp. Zoals u heeft uitgelegd, kunnen deze psychische klachten veroorzaken, maar ook lichamelijke gevolgen hebben. Kunt u nader toelichten wat voor lichamelijke klachten je van PTSS kunt krijgen? Wat heeft u de afgelopen jaren in uw praktijk op dit terrein meegemaakt?

De heer **Gersons**: Het is een heel moeilijk gebied waarover nog niet zo heel veel bekend is. Laat ik er een paar dingen over zeggen. In de eerste plaats herinner ik mij nog dat mensen in het begin bijvoorbeeld glas in hun voeten hadden als gevolg van alles wat kapot was gegaan en dat pas een week later ontdekten. Dat is heel typerend: door de acute stressreactie die op dat moment ontstaat, verandert als het ware ook de pijndrempel. Die mensen hadden dus pas later in de gaten wat het geval was. Ik beschrijf u dat, om te laten zien dat zij in het begin eigenlijk zo verdoofd zijn dat zij niet goed in de gaten hebben hoe het met hen is. Het hele tijdsgevoel is ook verdwenen. Als wij dan kijken naar wat de posttraumatische-stressstoornis vooral inhoudt, is dat dat het angstsysteem niet goed werkt. Je bent veel sneller angstig en daardoor heb je ook een veel hoger waarnemingsvermogen ten aanzien van je eigen lichaam. U heeft zojuist gesproken over de onzekerheid over de lading met alle fantasieën en werkelijkheden die daarover bekend zijn geworden. Die onzekerheid leidt ertoe dat mensen steeds maar

denken: zou er iets met mij kunnen zijn. Dan ga je dus een verbinding leggen tussen datgene wat je lichamelijk ervaart en een oorzaak die je daarvoor wilt weten.

De heer **Van den Doel**: Leidt dit dan tot bijvoorbeeld concentratiestoornissen, slaapstoornissen, vermoeidheidsverschijnselen, eventuele gewrichtsklachten?

De heer **Gersons**: Gewrichtsklachten vind ik wel erg ver gaan, dat is in ieder geval niet uit de literatuur af te leiden.

De heer **Van den Doel**: Maar de eerste drie categorieën die ik noemde, zou je ook kunnen verbinden aan PTSS?

De heer **Gersons**: Ja absoluut, maar je mag het niet omkeren.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Gersons, ik wil nu een stapje verder gaan en iets vragen over het onderzoek dat u heeft verricht. U heeft met een aantal collega's een studie gedaan naar de psychische gevolgen bij getroffenen van de Bijlmerramp. U heeft in die studie ook vergelijkingen gemaakt. Wat zich heeft voorgedaan bij de ramp in de Bijlmermeer, is dat op basis van uw onderzoek identiek aan andere rampen of zijn er verschillen, ook als je kijkt naar het aantal slachtoffers en hun klachten?

De heer **Gersons**: Nee, dat is redelijk identiek. Ik ben op verschillende manieren bij de ramp betrokken geweest, maar toen die ramp plaatsvond heb ik met name aan collega's in de wereld op het gebied van trauma gevraagd: zou het zinvol zijn als wij daarnaar onderzoek doen, zijn daarvoor argumenten? Ik ben toen in die hele hectiek naar Los Angeles geweest. Men zei toen: ja dat is zinvol, want Nederland is een land met een zo'n goed en hecht georganiseerde gezondheidszorg, dat je mag verwachten dat de gevolgen daar minder zijn dan in andere landen waar die zorg veel minder is. Dat is wat wij hebben onderzocht. Wij hebben toen gezien dat de posttraumatische-stressstoornis eigenlijk veel veelvuldiger voorkwam, dat had met de impact van de ramp te maken. Wij hebben ook gezien dat het waarnemen van de lichamelijke klachten door de gewone gezond-

heidszorg heel goed is verlopen. Wij hebben met name ook gekeken naar de tevredenheid, want er is natuurlijk onvoorstelbaar veel aangeboden in die tijd. Die tevredenheid was heel hoog. Een vergelijking met rampen elders in de wereld is moeilijk. Ik hoef maar zoiets te noemen als Bopal in India. Het aantal slachtoffers daar was zo groot, dat kunnen wij natuurlijk niet met elkaar vergelijken en daar is geen enkele zorg voor de mensen.

De heer Van den Doel: U zegt dat de tevredenheid erg groot was. Ik wil nu een stapje verdergaan en dan naar de nazorg voor de PTSS-slachtoffers op zowel de korte als de lange termijn. Ik heb uit informatie die wij hebben ontvangen, begrepen dat een aantal mensen heeft deelgenomen aan een soort collectieve sessie, maar dat zij, toen zij met de kosten werden geconfronteerd voor de hulp die zij nodig hadden, op een gegeven moment hebben afgehaakt.

De heer Gersons: Ik weet niet precies waarover u het nu heeft.

De heer Van den Doel: Ik heb het over uw onderzoek waaruit blijkt dat een aantal mensen dat in het hulpcircuit terecht kwam voor een PTSS-behandeling, niet alleen bij u maar ook in het reguliere GGZ-circuit, op een gegeven moment heeft afgehaakt, omdat zij onvoldoende hulp kregen, wat zij zelf vonden, of omdat zij die hulp niet konden betalen.

De heer Gersons: Naar mij bekend is er op het gebied van de geestelijke gezondheidszorg nooit enig financieel probleem geweest. Er waren toen 80 gezinnen die hun huis kwijt waren en die in andere gebieden kwamen te wonen. De hoeveelheid financiële en sociale problemen en vragen als: waar kunnen de kinderen naar school, hoe kan ik weer gaan werken, want dat was allemaal heel lang ontregeld, droegen ertoe bij dat dit alles als het ware door elkaar liep.

De heer Van den Doel: Ik vind het vervelend dat ik uit uw eigen werk moet citeren. Op bladzijde 108 staat: "In het vorige punt kwam reeds aan de orde dat de behandelingen vaak voortijdig werden afgebroken onder meer op grond van financiële nood of niet-afdoende therapievormen.". Dat is wat ik net aan u vroeg.

De heer Gersons: Dat klopt. De mensen hebben toen de behandeling afgebroken, omdat er zoveel tegelijk speelde. Daardoor is de behandeling natuurlijk niet altijd even adequaat geweest, bij die mensen, helaas.

De heer Van den Doel: Ik wil nu meer kijken naar de lange termijn. In het onderzoek geeft u aan, dat is net ook al gezegd, dat een half jaar na de ramp zo'n 24 procent PTSS-slachtoffer was. Anderhalf jaar na de ramp heeft u dat nog een keer bekeken. Toen bleek dat het percentage nauwelijks was teruggelopen.

De heer Gersons: Dat klopt.

De heer Van den Doel: U concludeerde in uw onderzoek dat de termijn van de nazorgfase in feite zou moeten worden bijgesteld. Kunt u daarover iets zeggen? Wat zijn toen uw vervolgstappen geweest?

De heer Gersons: In de rapportages, wij hebben er twee gemaakt, hebben wij er keer op keer op aangedrongen dat er een informatie- of coördinatiecentrum wordt ingericht na zo'n ramp, zoals bijvoorbeeld is gebeurd na de vliegcrash op Zanderij. Dat heeft heel goed gewerkt over een jaar of vier. Dat helpt met name, omdat je dan in de gaten kunt houden hoe het met de mensen is, hun sociale situatie, maar ook hun gezondheids-situatie. Wij zijn een beetje eenzaam geweest in dat verzoek en aangezien wij daarvoor geen bevoegdheden hebben, is het niet gelukt. Ik denk, als wij nu terugkijken, dat het goed zou zijn voor de ramp na de ramp, zoals je dat in de psychiatrie noemt, in de toekomst over een aantal jaren een informatiecentrum rond zo'n ramp op te zetten, zodat je niet zo'n chaos krijgt, als waarin wij nu terecht zijn gekomen.

De heer Van den Doel: Mag ik hieruit concluderen dat u zegt dat u tevergeefs ergens op een deur hebt geklopt met uw aanbevelingen en het onderzoek om het nazorgplan op lange termijn bij te stellen en om meer aandacht te schenken aan PTSS-patiënten gezien het feit dat het percentage nauwelijks afnam?

De heer Gersons: De behandelingen zijn wel doorgegaan. Er zijn heel veel mensen behandeld, ook heel veel kinderen. De tevredenheid daarover bij de mensen was over het algemeen

groot. Wij hebben echter niet onderzocht of de klachten ook weg waren. Dat is altijd een lastig punt. Mensen kunnen tevreden zijn, maar toch nog klachten hebben. Dus dat hebben wij toen verder niet gedaan. Dat punt van het informatiecentrum is verder niet opgepakt.

De heer Van den Doel: Deze studie is in december 1994 afgesloten. De jaren daarna heeft de gezondheid regelmatig op de politieke agenda gestaan. In oktober 1997 schrijft u ook een notitie over de gezondheidsklachten in verband met de Bijlmer-ramp. Heeft u ook in de richting van het ministerie van VWS erop aangedrongen om geld en aandacht te krijgen voor de behandeling van PTSS-patiënten?

De heer Gersons: Het ministerie heeft het in het begin heel erg gesteund. Daarna is het eigenlijk in de reguliere zorg terecht gekomen. Mijn indruk was dat het toch wat frequenter nog steeds voorkomt. Ik heb toen ook in de contacten met Verhoef gezegd: het zou toch goed zijn als wij proberen alsnog een keer een moment te vinden om mensen zo'n aanbod te doen. Dat aanbod is nu ook gedaan.

De heer Van den Doel: Maar in het reguliere AMC-onderzoek en ook naar aanleiding van de vraag van de Kamer om de patiënten te onderzoeken en behandelen, in de periode van 1996 tot 1998, is op dat punt in feite niets concreets gebeurd?

De heer Gersons: U bent bezig met een reconstructie van de geschiedenis. Wij weten dat ons geheugen behulpzaam is, maar het is helaas maar een matige hulp, dat is een van de dingen die wij weten van posttraumatische-stressstoornissen. Op een gegeven moment is de aandacht weggezaakt, dat is een heel gewoon verschijnsel na rampen. Dan gaat men over tot de orde van de dag en men zoekt een beetje: is er nu wel of is er nu niet iets aan de hand. Geleidelijk aan is in dat proces dat er, terugkijkend, heel verdicht uit ziet, aan de orde gekomen dat er veel meer aan de hand is dan men gemeenlijk dacht. Daaruit is dat voorstel voortgekomen: laten wij daaraan weer wat specifiekere aandacht geven.

De heer **Van den Doel**: U drukt het erg diplomatiek uit, mijnheer Gersons, maar mag ik concluderen dat, in ieder geval als het gaat om de lange-termijnzorg voor PTSS-patiënten die ook lichamelijke klachten kunnen hebben, er in feite meer aandacht had moeten zijn dan er, terugkijkend, is geweest?

De heer **Gersons**: Ja. Ik ben daar een absolute voorstander van. Ik kan u zeggen dat de Faroramp die twee maanden daarna plaatsvond en waarvan ik ook veel mensen behandel, precies hetzelfde probleem oplevert. Het is weliswaar niet in de publiciteit gekomen, maar het is precies hetzelfde probleem. Ook daar hebben de mensen zichzelf moeten organiseren en is er geen goed aanbod georganiseerd voor de lange termijn, ook niet in financiële zin.

De heer **Van den Doel**: Ik breng dit punt ook op, omdat uit het AMC-onderzoek is gebleken, eerst de enquête onder de huisartsen en vervolgens de telefonische enquête, dat circa 12 procent van de bellers, ook nu nog, dan heb ik het dus over het afgelopen half jaar, PTSS-klachten heeft. Dat is een constatering ruim zes jaar na de ramp. U zegt net: wij gaan er iets aan doen. Kunt u concreet zeggen hoe de PTSS-slachtoffers opgevangen en behandeld zullen worden?

De heer **Gersons**: De mensen hebben zelf op een gegeven moment het idee, en dat hebben wij ook in ons onderzoek vastgesteld, dat alles is gedaan wat mogelijk was. Als mens denk je dan: de dokters hebben hun best gedaan, maar er is kennelijk niet meer mogelijk en ik ben daar tevreden over. Met de voortschrijdende kennis en ook de behandeling zoals wij die nu hebben ingericht, weten wij dat de kans, laat ik mij voorzichtig uitdrukken, op verbetering toch aanwezig is. We proberen nu het moment te vinden om dat alsnog weer aan te bieden. Wij hebben dat nu ook gedaan. Daarvoor worden nu therapeuten getraind. Wij hebben de mogelijkheid dit jaar 100 mensen goed te behandelen, althans zo goed mogelijk. Mochten het er veel meer zijn, dan zullen wij meer mensen trainen, dat lijkt mij op zichzelf geen probleem.

De heer **Van den Doel**: Heeft u zelf een indicatie hoeveel slachtoffers er

nu op dit moment met PTSS rondlopen?

De heer **Gersons**: Door de telefonische enquête weten wij dat er in ieder geval een grote kans is dat het 100 mensen betreft, maar het kunnen er ook meer zijn. Dat kan ik niet zeggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Gersons, ik wil graag de belangrijkste dingen uit dit verhoor samenvatten. Ik wil u vragen of u die wilt bevestigen. PTSS komt zowel bij slachtoffers als bij hulpverleners voor.

De heer **Gersons**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Van de Bijlmerbewoners heeft 25 procent op de een of andere manier te maken met PTSS.

De heer **Gersons**: Correct, van de bij de vliegramp betrokken Bijlmerbewoners.

De **voorzitter**: PTSS is redelijk te genezen, behandeling is minimaal 16 maal.

De heer **Gersons**: Correct.

De **voorzitter**: Lichamelijke klachten komen regelmatig in samenhang met PTSS voor.

De heer **Gersons**: Ja.

De **voorzitter**: Mensen met PTSS hebben geen wanen, zien geen dingen die er niet zijn, maar zij zijn wel ziek.

De heer **Gersons**: Correct.

De **voorzitter**: Vanwege de goede gezondheidszorg in Nederland was een gerichte behandeling zinvol geweest.

De heer **Gersons**: Deze conclusie begrijp ik niet helemaal.

De **voorzitter**: U heeft zojuist gezegd dat men met name uit het buitenland heeft gezegd dat daar waar men in een land over een adequate goede gezondheidszorg beschikt, het zeker ook zinvol is om deze behandeling goed in te zetten.

De heer **Gersons**: Ik bedoelde te zeggen dat de verwachting was dat het hier in voldoende mate aanwezig zou zijn.

De **voorzitter**: Dan corrigeren wij dat op deze manier. Ook in 1994 was het aantal slachtoffers met PTSS nog nauwelijks afgenomen.

De heer **Gersons**: Correct.

De **voorzitter**: Aanbevelingen met betrekking tot het nazorgplan door middel van bijvoorbeeld een informatiepunt zijn nooit overgenomen.

De heer **Gersons**: Ja.

De **voorzitter**: Meer aandacht over een langere termijn voor PTSS-slachtoffers is zeer gewenst.

De heer **Gersons**: Ja.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van de laatste telefonische enquête kan worden vastgesteld dat er heden ten dage nog minimaal 100 PTSS-slachtoffers als gevolg van de Bijlmercamp zijn.

De heer **Gersons**: Ja.

De **voorzitter**: Dan is hiermee een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Gersons uit te geleiden. De vergadering is gesloten. De commissie gaat morgen om half tien door met de overige verhoren.

Sluiting 16.08 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 67

Vrijdag 5 maart 1999



De heer R.C.G.M. Smetsers

R.C.G.M. Smetsers
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt de heer R.C.G.M. Smetsers

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer R.C.G.M. Smetsers, geboren op 17 september 1957 te Tilburg.

Mijnheer Smetsers, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik belof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Smetsers**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Smetsers, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Smetsers, u bent betrokken geweest bij het onderzoek dat het RIVM voor de minister heeft uitgevoerd. Klopt dat?

De heer **Smetsers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Als zodanig kunt u vandaag fungeren als woordvoerder met betrekking tot de rapportage die door het RIVM is uitgebracht.

De heer **Smetsers**: Dat klopt ook.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie in het kort aanduiden wat de probleemstelling van uw onderzoek is geweest?

De heer **Smetsers**: De probleemstelling in het kort was: er zijn chronische klachten gesignaleerd bij een hele grote groep mensen; de kernvraag was: zijn er mogelijk radio-toxische of chemisch-toxische stoffen vrijgekomen bij het ongeval in de Bijlmer die een verklaring zouden kunnen geven voor langdurige chronische ziekten bij een grote groep mensen?

De **voorzitter**: Wie had die probleemstelling vastgesteld?

De heer **Smetsers**: VWS heeft opdrachten gegeven. In wezen ging het om twee opdrachten. De ene opdracht was om te kijken naar de gezondheidsrisico's van de vrijgekomen lading en om dat zodanig te doen dat de gezondheidsklachten begrepen zouden worden. Er was ook een verzoek om een reconstructie-onderzoek te doen inzake uranium; dat was een vervolgvraag op een eerder briefrapport, dat wij op 1 april hebben overhandigd.

De **voorzitter**: Kunt u heel expliciet zeggen op wiens verzoek het onderzoek is uitgevoerd? Wie was de opdrachtgever?

De heer **Smetsers**: De opdrachtgever was het ministerie van VWS.

De **voorzitter**: In welk kader zou dat onderzoek moeten plaatsvinden? Moest het een onderzoek in het kader van de totaliteit zijn of met beperkingen die naderhand aan u zijn opgelegd? Was het een vrije opdracht?

De heer **Smetsers**: De vraag was vrij gesteld; wij konden daar dus zelf invulling aan geven, met name ten aanzien van het "hoe" van de beantwoording van de vraag. Bedoelt u dat?

De **voorzitter**: Nou, ik wil graag weten hoe tijdens het onderzoek de relatie met de opdrachtgever is geweest. Is er bijvoorbeeld een begeleidingscommissie geweest? Heeft de opdrachtgever u tussentijds gevraagd hoe het ermee stond en heeft er bijsturing plaatsgevonden?

De heer **Smetsers**: Nee. Er is geen externe begeleidingscommissie geweest en tijdens het proces is er, voor zover mij bekend, geen inhoudelijk contact over de voortgang van het onderzoek geweest.

De **voorzitter**: Heeft er, gaande het onderzoek, geen sturing plaatsgevonden?

De heer **Smetsers**: Nee.

De **voorzitter**: Is er op hoog niveau, tussen het RIVM en de minister, geen overleg geweest?

De heer **Smetsers**: Niet voor zover ik weet.

De **voorzitter**: Hebt u tussentijds nooit aansturing of extra opdrachten gekregen om bepaalde dingen naar voren te halen of uit te sluiten?

De heer **Smetsers**: Nee. De onderzoekopzet is intern door het RIVM vastgesteld en uitgevoerd.

De **voorzitter**: Vond u het vreemd dat er geen begeleidingscommissie

was voor het onderzoek? Is dat niet gebruikelijk?

De heer **Smetsers**: Het is zeker niet zo dat er bij elke onderzoeksopdracht een externe begeleidingscommissie is.

De **voorzitter**: Gaande het onderzoek hebt u keuzen gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van modellen en methodieken.

De heer **Smetsers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Is over die keuzen overleg gevoerd met de opdrachtgever?

De heer **Smetsers**: Daarover is geen overleg gevoerd met de opdrachtgever, maar wel met diverse interne en ook externe deskundigen.

De **voorzitter**: Wat bedoelt u met "externe deskundigen"?

De heer **Smetsers**: TNO, het KNMI, DNV-Technica in Londen en dat soort bedrijven.

De **voorzitter**: Hebt u toestemming van de opdrachtgever gevraagd om met die externe deskundigen contact op te nemen?

De heer **Smetsers**: Nee.

De **voorzitter**: Was u, voor zover u dat zag, volledig vrij om dat te doen?

De heer **Smetsers**: Ja, zonder meer.

De **voorzitter**: Hoe hebt u het onderzoek aangepakt? U hebt op een gegeven moment bepaald hoe u het onderzoek wilde aanpakken. Kunt u daar nader op ingaan?

De heer **Smetsers**: Ja. Het was, inmiddels 6 jaar na de ramp, natuurlijk niet makkelijk om een reconstructieonderzoek uit te voeren. Daarom hebben wij intern met een groep deskundigen van verschillende disciplines bekeken hoe wij dat het beste zouden kunnen doen. Wij hebben besloten om, zoals wij dat zelf noemen, een "bronrisicoanalyse" te maken. Dat betekent dat je begint bij de lading: je bekijkt welke stoffen daarin zaten; vervolgens karakteriseer je de brand en bekijkt je welke stoffen er tijdens de brand vrijgekomen of gevormd en vervolgens vrijgekomen kunnen zijn; vervolgens hebben wij

gekeken naar de verspreiding van rookgassen en de daarbij horende verontreinigingen; we hebben gekeken naar de plek waar de blootstelling het ernstigst is geweest en we hebben de blootstellingsniveaus daar vergeleken met veilige grenswaarden voor blootstelling aan stoffen. Zo is, in het kort, het onderzoek opgezet. De uitvoering hebben we in stukken gehakt; de onderdelen zijn daar neergelegd waar op dat punt de meeste expertise aanwezig was.

De **voorzitter**: We komen straks terug op die onderdelen. Ik heb nog twee vragen. Was vooraf vastgelegd hoe lang het onderzoek mocht duren?

De heer **Smetsers**: Ja, 31 oktober was genoemd als deadline.

De **voorzitter**: Wanneer kreeg u de opdracht?

De heer **Smetsers**: Zoals gezegd, waren er twee opdrachten. De onderzoeksopdracht met betrekking tot de lading werd, als ik het mij goed herinner, gegeven op 15 mei. Voor de reconstructie met betrekking tot het uranium werd de basis in april gelegd, maar de feitelijke onderzoeksopdracht is eind augustus gegeven; in de tussentijd is daarover echter wel contact geweest met VWS.

De **voorzitter**: Met hoeveel mensen hebt u aan de opdracht gewerkt?

De heer **Smetsers**: We hebben met acht mensen zeer intensief aan de opdracht gewerkt. Volgens mij zijn er verder 30 interne RIVM'ers bij betrokken geweest en buiten het RIVM hebben zeker enkele tientallen mensen eraan gewerkt. We hebben immers ook een aantal delen uitbesteed aan derden.

De **voorzitter**: Is er in de wereld veel literatuur bekend over dezelfde onderzoeken naar dit soort inferno's bij vliegtuigongevallen?

De heer **Smetsers**: Er is op zich veel literatuur over branden en dergelijke, bijvoorbeeld over branden bij chemische installaties. Er is dus vrij veel bekend.

De **voorzitter**: U hebt dus vrij ruim kunnen putten uit literatuur van elders.

De heer **Smetsers**: Ja.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Smetsers, hoe verhoudt het werk van het RIVM zich tot het onderzoek dat in het AMC gedaan wordt?

De heer **Smetsers**: Wij hebben ervoor gekozen om vanuit één bepaald perspectief te kijken, namelijk vanuit een tamelijk technisch perspectief. Zoals ik zojuist al heb gezegd, zijn we begonnen met de lading en hebben we zo de verspreiding in kaart gebracht. Uiteindelijk zijn wij uitgekomen op bepaalde blootstellingen die je dan kunt vergelijken met blootstellingsniveaus; dat kan een indicatie geven of er wel of geen sprake kan zijn van effecten bij grote groepen mensen. Het AMC begint aan de andere kant en neemt de patiënt als uitgangspunt van het onderzoek: men kijkt naar de klachten en probeert daar patronen in te ontdekken. Het AMC komt dus via een redenering langs een andere lijn mogelijk tot een verklaring.

De heer **Oudkerk**: Heeft er afstemming plaatsgevonden tussen die twee invalshoeken?

De heer **Smetsers**: Ons rapport is bijna op tijd afgeleverd, volgens mij op 5 november, dus een paar dagen na de deadline. Het AMC-onderzoek was toen nog in volle gang en het RIVM-rapport is aan het AMC gegeven, opdat het AMC daar mogelijk zijn voordeel mee kon doen.

De heer **Oudkerk**: Heeft het AMC, nadat het RIVM-rapport klaar was, in de loop van het eigen, nog steeds lopende onderzoek contact met het RIVM opgenomen om bepaalde dingen na te vragen?

De heer **Smetsers**: Voor zover ik weet – ik ben daar echter niet zelf bij betrokken – is er inderdaad contact tussen het AMC en de directie van het RIVM.

De heer **Oudkerk**: Was het de bedoeling dat enerzijds het RIVM-onderzoek naar alle toxische stoffen, de lading en het uranium en anderzijds de andere invalshoek van het AMC – namelijk via de klachten van de patiënten – als een soort

totaalpakket alle vragen inzake de gezondheid zou dekken?

De heer **Smetsers**: Je weet op voorhand natuurlijk nooit of je alle antwoorden op de vraagstelling kunt vinden.

De heer **Oudkerk**: Maar was het wel de bedoeling?

De heer **Smetsers**: Het zijn twee heel logische invalshoeken. Als je die twee wegen bewandelt, mag je inderdaad hopen dat dat meer kennis over de situatie oplevert.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag dat natuurlijk met name omdat het AMC telkenmale heeft gezegd dat het, zolang het niet op de hoogte is van de totale lading, de derde fase van het onderzoek, namelijk het medisch-lichamelijk onderzoek, niet kan uitvoeren. Ik neem aan dat ook daarover contacten geweest zijn.

De heer **Smetsers**: Dat heeft natuurlijk ook te maken met wat ons onderzoek heeft opgeleverd. Ons onderzoek heeft opgeleverd dat er stoffen zijn vrijgekomen die op het moment zelf zeker tot klachten hebben geleid. Er zijn ook stoffen vrijgekomen met zekere kankerverwekkende eigenschappen, maar we hebben geen stoffen kunnen identificeren die een verklaring kunnen geven voor de chronische ziektepatronen bij zo'n grote groep mensen. In zoverre kun je het resultaat voor het AMC negatief noemen.

De heer **Oudkerk**: Onbevredigend?

De heer **Smetsers**: Ja, maatschappelijk is het in ieder geval onbevredigend. Ik denk dat mensen gehoopt hadden dat wij stofje X hadden gevonden als verklaring voor alle problemen.

De heer **Oudkerk**: Over een aantal stoffen en over een aantal aspecten van uw onderzoek wil ik met u doorpraten. De lading van het vliegtuig bestond uit een heleboel soorten stoffen, maar speciale stoffen die gevaarlijk zijn – zij heten althans "dangerous goods" – worden op de NOTOC vermeld. Welke stoffen zijn dominant geweest bij de risico's van de brand?

De heer **Smetsers**: U stelt eigenlijk twee vragen, want u had het eerst over de lading. Er zijn natuurlijk verschillende dingen verbrand. Je hebt te maken met de lading; die bestond, zoals u al zei, uit ongeveer 10 ton als gevaarlijk gekenschetste lading en uit een hele grote hoeveelheid lading die niet specifiek gevaarlijk was. Van die 10 ton specifiek gevaarlijke lading was een groot deel als gevaarlijk gekenschetst omdat die brandbaar was. Dat is in een vliegend vliegtuig natuurlijk een probleem, maar in zo'n grote brand is dat geen specifiek risico. De stoffen uit de lading die een specifiek risico konden veroorzaken, hadden een gewicht van ongeveer 1600 kilo. Daarnaast was er een grote hoeveelheid brandbaar materiaal met veel kunststoffen en dergelijke. Ook dat materiaal geeft in een brand natuurlijk allerlei schadelijke producten af. En dan hebben wij het nog niet over het vliegtuig zelf. Daar zit natuurlijk kerosine in – in dit geval hebben wij ingeschat dat zo'n 50.000 liter verbrand is – er zat uranium in het staartstuk als contragewichten en ook het vliegtuig heeft natuurlijk een zekere hoeveelheid brandbare massa, waarvan wij eveneens een schatting hebben gemaakt, waaronder kunststoffen met brandvertragers e.d. Ten slotte hebben wij het dan nog over de appartementen waarvan ook materiaal is verbrand.

De heer **Oudkerk**: Voor de duidelijkheid: u heeft gekeken naar de tien ton dangerous goods, de brandbare gevaarlijke lading in het vliegtuig, de overige lading die mogelijk ook brandbaar was maar niet als dangerous goods gekenschetst is, naar het vliegtuig zelf, de binnenbekleding, het buitenmateriaal, e.d., naar het verarmd uranium dat in het staartstuk als contragewicht aanwezig was en als laatste...?

De heer **Smetsers**: ...naar de appartementen die impliciet zijn meegenomen. Voor het vliegtuig is een conservatieve schatting gemaakt van de hoeveelheid brandbaar materiaal en die is uitgekomen op 25% van de lading.

De heer **Oudkerk**: Van de lading?

De heer **Smetsers**: Neen, van het gewicht van het vliegtuig. Wij hebben geprobeerd nadere informatie te krijgen, maar dat is tot nu toe

nauwelijks gelukt. Inmiddels hebben wij wel enige informatie van Boeing gekregen, maar daar kunnen wij niet zoveel mee. Wij hebben dus maar zelf geschat dat de helft ervan uit gewoon brandbaar materiaal bestaat, de andere helft uit kunststoffen. Ook voor de appartementen geldt dat je te maken hebt met gewoon brandbaar materiaal en kunststoffen. Wij schatten dat die samenstelling zo ongeveer vergelijkbaar is. Beter gezegd, wij hebben geen nauwkeurige gegevens waarmee je dat fijner kan schatten.

De heer **Oudkerk**: Heeft u laten analyseren wat precies de verbrande massa van de flats was of is dat een aanname geweest?

De heer **Smetsers**: Wij hebben dat niet laten analyseren. Wel hebben wij gekeken naar de hoeveelheid massa die verbrand kon zijn, dat wil zeggen dat wij een schatting hebben gemaakt van het effectieve brandoppervlak en onderzocht wat in deze situatie de brandsnelheid geweest kan zijn in de veronderstelling dat het allemaal niet zuurstofbeperkt was. Wij kennen ook de duur van de brand uit gedetailleerde rapporten van de brandweer. Wij hebben de schatting gemaakt dat zo ongeveer 150 ton aan materiaal verbrand is.

De heer **Oudkerk**: U heeft dus niet laten analyseren of de flatgebouwen bijvoorbeeld asbest bevatten of allerlei andere materialen?

De heer **Smetsers**: Neen, dat klopt! Wij hebben niet gekeken naar heel specifieke elementen van deze flat.

De heer **Oudkerk**: Dus het zou kunnen zijn dat als het flatgebouw bestond uit stofje X, Y of Z – wat helemaal niet met het vliegtuig te maken heeft, maar wel met de brand op zich – ook daar stoffen in hadden kunnen zitten die in uw aanname niet meegenomen zijn?

De heer **Smetsers**: Als dat heel specifieke stoffen zijn, maar er zijn natuurlijk in het verleden heel veel branden geweest. Bij ons onderzoek hebben wij ons wel laten leiden door de vraag wat deze brand nu specifiek maakt ten opzichte van andere branden. Er zijn de laatste jaren ook grote winkelcentra in brand gegaan.

De heer **Oudkerk**: En wat maakte deze brand specifiek?

De heer **Smetsers**: Het vliegtuig, de lading, de grote hoeveelheden kerosine, het uranium en nog wat kleinere dingen.

De heer **Oudkerk**: Waarmee zou je deze brand kunnen vergelijken als die al te vergelijken is?

De heer **Smetsers**: Als je het qua grootte vergelijkt met branden in grote winkelcentra. In het buitenland zijn voorbeelden van tapijtfabrieken waarbij ook sprake is van grote hoeveelheden kunststoffen.

De heer **Oudkerk**: Als ik het goed begrijp, heeft u de vergelijking gemaakt, afgezien van dat wat niet het vliegtuig zelf was of de lading dan wel het uranium dat in het vliegtuig zat, met bijvoorbeeld winkelcentra of andere branden waarvan het nodige bekend is?

De heer **Smetsers**: Ja, wij hebben gegevens over de samenstelling van plastics, zoals in huisvuil, gebaseerd op een langjarige reeks van analyses. Dus wij kennen van gemiddeld kunststofafval de samenstelling van de verschillende componenten en wij hebben, bij gebrek aan meer informatie, verondersteld dat het kunststof waarmee wij hier van doen hadden dezelfde samenstelling had. Vervolgens hebben wij gekeken naar andere branden en er TNO-onderzoek bij betrokken uit ik meen 1989 naar shredderbranden, e.d. Daarbij zijn ook grote hoeveelheden kunststoffen verbrand en is bekend welke emissies daarvan gekomen zijn.

De heer **Oudkerk**: Samenvattend: ik begrijp dat er ten aanzien van het uranium, waarvan wij wisten dat het in het vliegtuig zat, ten aanzien van de dangerous goods, ten aanzien van de rest van de lading, ten aanzien van het vliegtuig zelf, maar niet ten aanzien van de flats een heel specifieke betekenis is gegeven aan wat er precies in zat. Wat de flats betreft, bent u van een aantal aannames uitgegaan die uit de literatuur bekend waren?

De heer **Smetsers**: Dat klopt!

De heer **Oudkerk**: Waarom – als ik het tenminste goed begrijp uit het rapport van het RIVM – is uitgegaan

van een brand van een uur, terwijl de totale brand inclusief het nablussen meer uren heeft geduurd?

De heer **Smetsers**: Aanvankelijk hebben wij ons gebaseerd op het rapport van het ECN, wat ook in onze opdracht stond...

De heer **Oudkerk**: Welk rapport van het ECN, want daar zijn er meer van?

De heer **Smetsers**: Onderzoek verarmd uranium vliegongeval Bijlmermeer! Daarin staat informatie over de brand. Wij hebben contact gezocht met het ECN voor een nadere toelichting op een aantal details van het rapport en ook om te kijken wat zij wisten over de brand en of zij voor ons ingangen hadden voor meer verfijnde informatie. Samen met een collega heb ik een gesprek gehad met een van de hoofdauteurs van dit rapport en het bleek dat zij dat onderdeel zeer goed onderzocht hadden. Er waren gedetailleerde overzichten van gesprekken met de heer Van Rooij, commandant van de brandweer Amsterdam uit die tijd. Daar staat in wanneer men begonnen is met blussen. Inderdaad heeft de totale brand langer geduurd, maar in ons model hebben wij de werkelijkheid toch wat simpeler willen voorstellen en dat doe je altijd met modellen, want het is onmogelijk om alle onderdelen te modelleren en bovendien is het ongewenst, want dat zou het overzicht over het geheel verdwijnen. Wij hebben – dat is wel belangrijk dat ik het er even aan toevoeg – de veronderstelling gedaan dat alle verontreinigde stoffen vrijgekomen zijn in het eerste uur van de brand. Ook stoffen die later zijn vrijgekomen, hebben wij in ons model meegenomen als ware het dat zij eerder vrijkwamen.

De heer **Oudkerk**: Als leek denk je natuurlijk dat als die brand langer heeft geduurd maar slechts van een uur wordt uitgegaan er ook veel meer rotzooi kan zijn vrijgekomen en dat is toch een logische gedachte?

De heer **Smetsers**: Ja, maar er waren twee heel grote brandhaarden en enkele kleinere brandjes erom heen. Drie kwartier na het ongeval is men begonnen met het blussen van die grote branden met die zgn. crashtanks van Schiphol, althans dat baseer ik op het verslag dat wij hebben. Die twee grote vuurhaarden

zijn na vijf kwartier geblust. Wij hebben het gemiddelde genomen van een uur en die kleinere brandjes zijn daarna...

De heer **Oudkerk**: Betekent dat nu dat in de smeul- of de nasmeulfase niet het gevaar bestaat dat er door de warmte of allerlei andere omstandigheden – ik ben nu eenmaal een leek op dat gebied – toch in ieder geval voor de gezondheid gevaarlijke stoffen vrijkomen?

De heer **Smetsers**: Er komt in die periode ook het een en ander vrij, maar veel minder dan tijdens de grote branden, maar wij hebben dat meegenomen als ware het dat het bij die grote branden was vrijgekomen.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dat dit als het ware in dat eerste uur zit?

De heer **Smetsers**: Ja. Om een simpel voorbeeld te geven: U kunt zeggen dat als men twee uur is blootgesteld men toch twee uur is blootgesteld, maar als men twee uur is blootgesteld aan de helft van de concentratie, dan betekent dat voor de totale blootstelling dat u evenveel stof binnen hebt gekregen.

De heer **Oudkerk**: Zo mag je redeneren?

De heer **Smetsers**: Ja, maar daar komt bij dat als je alles in dat eerste uur concentreert, je ook de hoogste concentraties krijgt. Als je gaat kijken naar drempelwaarden die al of niet overschreden zijn, hebben wij zo een heel conservatieve benadering gekozen.

De heer **Oudkerk**: Is bij de beoordeling van de risico's rekening gehouden met het feit dat de reddingswerkers, de hulpverleners ter plaatse waarschijnlijk uren en sommigen zelfs dagen lang op een smeulende, narokende massa rond hebben gelopen waardoor de afstand tot het materiaal dat er lag te smeulen heel klein was?

De heer **Smetsers**: Ons onderzoek is beperkt geweest tot de situatie tijdens en kort na de brand.

De heer **Oudkerk**: De zondagavond dus?

De heer **Smetsers**: Ja, en wij hebben daar argumenten voor. Nogmaals het

doel van ons onderzoek was of wij stoffen zouden kunnen identificeren die bij een grote groep mensen hebben geleid tot chronische klachten over een tijdperk van jaren. Het is best mogelijk dat enkele individuen op een andere manier zijn blootgesteld.

De heer **Oudkerk**: Op een andere manier?

De heer **Smetsers**: Door wat u net zei, door later in de brokstukken te werken, e.d. Als je daarnaar wilt kijken, moet je geen generieke schatting maken, maar moet je naar de blootstelling van die persoon zelf kijken en dat betekent dus vanuit de persoon geredeneerd de blootstelling in kaart brengen.

De heer **Oudkerk**: Maar dat betekent dus dat u bent uitgegaan van een – ik zeg het maar even in mijn eigen woorden – een groot gemiddelde en dat er altijd mensen geweest kunnen zijn die niet binnen uw curves vallen?

De heer **Smetsers**: Dat klopt, individuen, maar wij achten het niet mogelijk om een generaal beeld te geven van wat er allemaal gebeurd kan zijn.

De heer **Oudkerk**: Op het moment waarop u het onderzoek deed, was er nog 34 ton lading zoek. Heeft u in uw onderzoek toch de totale hoeveelheid lading als het gaat om gevaar voor de gezondheid meegenomen?

De heer **Smetsers**: Ja!

De heer **Oudkerk**: Hoe hebt u dat gedaan?

De heer **Smetsers**: Wij hebben een gemiddelde lading verondersteld met een gemiddelde hoeveelheid brandbaar materiaal.

De heer **Oudkerk**: Wat is gemiddelde lading?

De heer **Smetsers**: Zo ver de informatie op dat moment ging, weliswaar waren de gedetailleerde vrachtbrieven niet aanwezig, ging het niet om dangerous goods.

De heer **Oudkerk**: U moest die aanname wel doen?

De heer **Smetsers**: Ja! Dat is ook een van de beperkingen van ons

onderzoek. Als straks blijkt dat er materialen zijn vervoerd die specifieke risico's met zich brengen of als zou blijken dat er materialen vervoerd zijn die niet overeenstemmen met de beschrijving van de gegevens, dan is dat de beperking en voorbehoud dat wij van te voren hebben gemaakt.

De heer **Oudkerk**: Kunt u – want daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om – als het gaat om het gevaar van verbranding van die lading in het kort aangeven wat de gevolgen van de brand in zijn geheel kunnen zijn geweest voor de gezondheid van de aanwezigen aldaar?

De heer **Smetsers**: Tijdens de brand zijn er natuurlijk erg veel stoffen vrijgekomen waaronder flink wat stoffen die leiden tot klachten van de luchtwegen, geïrriteerde ogen, gevoel van benauwdheid, e.d. U moet dan denken aan koolmonoxide, PAK's, fosforverbindingen. Wij hebben ook een aantal specifieke verbindingen gevonden omdat die zouden kunnen volgen uit specifieke lading, maar er komen ook stikstof- en zwavelverbindingen vrij die wij niet precies kunnen kwantificeren. Ze zijn wel vrijgekomen en ze hebben zeker in die acute fase bijgedragen aan...

De heer **Oudkerk**: ...gezondheidsproblemen, maar dat zijn als ik het goed begrijp acute problemen die na een aantal dagen of weken weer overgaan?

De heer **Smetsers**: Ja!

De heer **Oudkerk**: Of kunnen daar restverschijnselen van overblijven?

De heer **Smetsers**: Als er restverschijnselen zijn van dit soort blootstellingen en dat kan natuurlijk – er zijn voorbeelden van mensen die uit een brandende ruimte zijn gehaald en die daar echt problemen aan over hebben gehouden – dan zouden zij tijdens de periode van de brand acute medische hulp nodig gehad hebben. Je kunt als vuistregel ervan uitgaan dat als je tijdens de brand of kort daarna niet echt direct medische hulp hebt gezocht omdat je er heel erg slecht aan toe was, je er ook geen restverschijnselen aan overhoudt.

De heer **Oudkerk**: Dat zijn de acute effecten, mogelijk met een chronisch effect voor sommige individuen. Zijn

er ook chronische effecten te noemen die het gevolg zijn van de verbranding aldaar?

De heer **Smetsers**: U bedoelt chronische niet zijnde kankerverwekkend?

De heer **Oudkerk**: Ik bedoel wel en niet zijnde kankerverwekkend!

De heer **Smetsers**: Er zijn stoffen vrijgekomen die een zeker risico met zich brengen...

De heer **Oudkerk**: Welke?

De heer **Smetsers**: Met name Cr₆-verbindingen, het metaal chroom, maar dan zeswaardig. Dat is de grootste bijdrage aan het kankerverwekkende deel.

De heer **Oudkerk**: Wat voor kanker kan men daarvan krijgen en op welke termijn?

De heer **Smetsers**: Dat weet ik niet, dat zou ik aan een van mijn collega's moeten vragen!

De heer **Oudkerk**: Het is natuurlijk nogal afschrikwekkend voor mensen dat dit is vrijgekomen en dat je er kanker van kan krijgen. Komt die Cr₆-verbinding veel voor?

De heer **Smetsers**: Het zal zeker vaker voorkomen.

De heer **Oudkerk**: Neen, wat is het risico voor mensen die er geweest zijn, hulpverleners, omwonenden om op de lange duur kanker te krijgen?

De heer **Smetsers**: Het is een toegevoegde kans op de incidentie van kanker ten opzichte van alle andere agens die leiden tot het mogelijk optreden van kanker, zoals het simpele voorbeeld van het roken. Wij hebben geschat dat die kans maximaal 1 op 10.000 is. Dat betekent dat als er 10.000 mensen zouden zijn blootgesteld er statistisch gezien één persoon over een aantal jaren kanker zou kunnen krijgen. Wat het chroom betreft, wil ik nog wel heel duidelijk melden dat wij de situatie in zoverre ruim hebben overschat dat wij aangenomen hebben dat alles wat aan chroom is vrijgekomen als Cr₆-verbinding is vrijgekomen.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent?

De heer **Smetsers**: Dat betekent een overschatting van de situatie, want je mag ervan uitgaan dat in het zeker door het bluswater tamelijk vochtige milieu het gewoon in de lucht al gereageerd is tot de zgn. Cr₃-verbinding en die is veel minder schadelijk.

De heer **Oudkerk**: U bent dus uitgegaan van een zogenaamd "worst case"-scenario.

De heer **Smetsers**: Worst case gaat misschien toch nog iets verder. We hebben een "conservatieve benadering" gekozen.

De heer **Oudkerk**: Was dat chroom afkomstig van het vliegtuig zelf?

De heer **Smetsers**: Ja, dat zat in een bepaald type verf dat aan boord was.

De heer **Oudkerk**: U hebt een aantal stoffen genoemd waar je acute klachten van kunt krijgen. Die klachten gaan over, maar worden bij sommige individuen misschien chronisch. U hebt nu een stof genoemd waarbij 1 op de 10.000 blootgestelden een kans op een vorm van kanker heeft. Zijn er andere stoffen waar men op de lange termijn ziekteverschijnselen van zou kunnen krijgen?

De heer **Smetsers**: Anders dan kanker?

De heer **Oudkerk**: Anders dan kanker.

De heer **Smetsers**: Het enige wat ik mij nog zou kunnen voorstellen, is chroomallergie als gevolg van het vrijgekomen chroom. De blootstelling aan chroom is in onze tamelijk conservatieve aanname hoger geweest dan de veilige gezondheids-grens; dat betekent dat men een chroomallergie zou kunnen ontwikkelen. Men wordt dan allergisch voor chroom; mensen die die allergie al hadden, zullen misschien sneller geïrriteerd geraakt zijn.

De heer **Oudkerk**: Uit dat zich gewoon als een huidallergie?

De heer **Smetsers**: Ja, of je kunt het binnenkrijgen.

De heer **Oudkerk**: Bent u, gelet op alle door u genoemde stoffen en de verbranding die heeft plaatsgevon-

den, van mening dat de hulpverleners op de avond van de ramp voldoende beschermende kleding hebben gedragen?

De heer **Smetsers**: Dat weet ik niet, want ik ben zelf niet bij de brand betrokken geweest.

De heer **Oudkerk**: Dan vraag ik het anders. Hadden zij, gelet op al die stofjes, beschermende kleding moeten dragen?

De heer **Smetsers**: Ik denk dat de meeste vrijgekomen stoffen vrijkomen bij elke grote brand van deze omvang.

De heer **Oudkerk**: Wat betekent dat?

De heer **Smetsers**: Dat betekent dat de normale voorzorg afdoende zou moeten zijn.

De heer **Oudkerk**: Kunt u beoordelen wat die voorzorg zou moeten zijn of hebt u die deskundigheid niet?

De heer **Smetsers**: De brandweer en de GGD zijn daar goed van op de hoogte; dat is gewoon de eerstelijns-zorg.

De heer **Oudkerk**: Als u terugkijkt op het vorig jaar door u uitgevoerde onderzoek, zou u dat dan met de kennis van nu – afgezien van het verschil tussen de 34 ton en de 20 ton – anders hebben aangepakt?

De heer **Smetsers**: Nee. We hebben inmiddels wel iets meer gegevens. In februari zijn onderzoeksresultaten vrijgekomen over de samenstelling van wat we wit- en bruingood noemen: hifi-setjes, de koelkasten en dergelijke. Met die gegevens zouden we nu misschien iets "fijner" kunnen kijken naar stoffen die als elektronica gekarakteriseerd zijn. We hebben dat overigens al gedaan; dat betekent dat sommige emissies toenemen en andere afnemen, maar voor de conclusies maakt dat niets uit.

De heer **Oudkerk**: Onderschrijft u het standpunt van de heer Keeverling Buisman dat het inademen van uraniumoxide een verwaarloosbaar klein risico voor de gezondheid betekent?

De heer **Smetsers**: Daar ben ik het mee eens als we kijken naar de

situatie tijdens de brand, zoals wij die onderzocht hebben.

De heer **Oudkerk**: De situatie zoals het RIVM die onderzocht heeft?

De heer **Smetsers**: Ja. Wij hebben gekeken naar de situatie in de Bijlmermeer; andere situaties hebben wij niet bekeken en daar kan ik dus geen uitspraak over doen.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Singh Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Smetsers, ik wil het met u over vier onderwerpen hebben. Het eerste onderwerp is de aanpak van uw onderzoek, met name de door u onderzochte plekken. Het tweede onderwerp is uw onderzoek naar de in het vliegtuig aanwezige drie grondstoffen voor Sarin. Het derde onderwerp is het verarmd uranium en dioxines vormen het vierde onderwerp. Ik vraag u om het zo eenvoudig mogelijk uit te leggen. Ik ben op dit punt een leek en volgens mij zijn er nog meer mensen die al die ingewikkeldheden niet direct begrijpen.

U hebt onderzoek gedaan en u hebt uitgelegd dat u verschillende methodes en rekenmethodes hebt gebruikt. Welke plekken hebt u onderzocht? Hebt u de rampplek onderzocht en hebt u nog andere plekken onderzocht?

De heer **Smetsers**: Wij hebben ons beperkt tot de rampplek.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom?

De heer **Smetsers**: Omdat wij van mening waren dat wij van die plek een redelijke reconstructie van de situatie konden maken. Ik herhaal dat het doel daarvan was om een verklaring te vinden voor chronische ziekteverschijnselen bij een hele grote groep mensen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt uw onderzoek in oktober 1998 afgerond. Toen was er veel meer bekend over het feit dat ook mensen die op andere plekken aanwezig waren, ziek zijn geworden. Waarom hebt u bijvoorbeeld geen onderzoek gedaan naar de risico's in hangar 8?

De heer **Smetsers**: Omdat wij wisten dat daar al onderzoeksprogramma's liepen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U voerde een onderzoek uit voor VWS. U had, afgezien van hangar 8, in 1998 toch ook een beeld kunnen geven van andere plekken? Hebt u bijvoorbeeld ook onderzoek gedaan naar de stortplaatsen?

De heer **Smetsers**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het gaat dus alleen om de rampplek.

De heer **Smetsers**: Ja, we hebben alleen naar die situatie gekeken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Uw onderzoek is dus alleen gebaseerd op de rampplek en geeft geen totaalbeeld.

De heer **Smetsers**: Nee, dat pretenderen wij ook niet. Wij hebben echt die situatie bekeken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hebt u in uw onderzoek ook gekeken naar de toxiciteit van aluminium?

De heer **Smetsers**: Aluminiumoxide is in de lijst van stoffen genoemd. Aluminiumoxide is een irriterende stof waar je prikkelende ogen en dergelijke van kunt krijgen. Het is echter geen hoog-toxische stof. De stof staat ergens in het rijtje.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat weet ik, maar het is toch goed dat u daar uitleg over geeft. U hebt die stof dus bij uw onderzoek betrokken.

De heer **Smetsers**: Ja, het was een van de onderzochte stoffen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan heb ik een vraag over de grondstoffen voor Sarin. Welke grondstoffen voor het maken van Sarin waren aan boord?

De heer **Smetsers**: Dat waren er drie, ten eerste HF, waterstoffluoride; ook dimethylmethylfosfonaat was aanwezig. De derde stof had alleen maar brandbare eigenschappen en hebben wij daarom niet specifiek bekeken, maar meegenomen met de verbrande kerosine.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Twee van de stoffen waren dus specifiek gevaarlijke stoffen.

De heer **Smetsers**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En één stof viel onder de conventionele lading?

De heer **Smetsers**: Ja, dat was isopropylalcohol.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u iets zeggen over de aan boord aanwezige hoeveelheid DMMP?

De heer **Smetsers**: Volgens onze gegevens was het ongeveer 218 kilogram.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er waren dus drie grondstoffen. Waren de juiste omstandigheden aanwezig om Sarin te laten ontstaan?

De heer **Smetsers**: Er moet een vierde stof bij zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er was dus geen sprake van de juiste omstandigheden voor het ontstaan van Sarin, want die vierde stof was niet aanwezig.

De heer **Smetsers**: Dat klopt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is duidelijk. Zou u iets kunnen zeggen over de afzonderlijke en gezamenlijke toxicologische effecten van deze stoffen?

De heer **Smetsers**: Het dimethylmethylfosfonaat wordt bij een brand omgezet in fosforverbindingen. In tabel 2 op bladzijde 9 van bijlage 3 van het rapport hebben wij drie situaties bekeken: wordt de stof volledig omgezet in fosforzuur, wordt de stof volledig omgezet in fosforpentoxide of wordt het omgezet in fosfine? We hebben al die situaties bekeken en meegeteld; dat is dus een dubbeltelling van de werkelijke situatie geweest, een overschatting.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u iets meer uitleggen over deze stoffen?

De heer **Smetsers**: Het zijn fosforverbindingen; we kunnen de toxicologische profielen erbij halen. Met name op het moment dat je daaraan blootgesteld wordt,

veroorzaken die stoffen vervelende verschijnselen, irritatie van de luchtwegen en dergelijke, maar geen langdurige effecten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waren er grote hoeveelheden van deze stoffen aanwezig?

De heer **Smetsers**: Ja, bij de fosforverbindingen ging het om een redelijke hoeveelheid. Je komt daarmee in de buurt van de MAC-waarde. De MAC-waarde is een grens die gesteld is voor arbeidsomstandigheden; dat is de waarde waar je bij arbeid 40 uur per week in je hele leven aan blootgesteld kan worden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er was dus een grote hoeveelheid van die stof op de plek waar hulpverleners aan het werk waren. U zegt dat het irritatie kan veroorzaken. Was het voor de betrokken mensen belangrijk om te weten dat die stoffen daar waren, zodat zij maatregelen hadden kunnen nemen? Of zijn er geen maatregelen te nemen tegen deze stoffen?

De heer **Smetsers**: Het is altijd handig om iets te weten, maar je weet bij een brand nooit exact wat er in de vlammenzee zit. Dat geldt ook voor winkelcentra enzovoort. De brandweer voert ter plekke een aantal metingen uit, juist om te bekijken of er acute problemen zijn te verwachten. Dan moet u denken aan metingen van de koolmonoxide, de radioactiviteit en dergelijke.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik ga over naar het verarmd uranium. Hebt u het risico van verbrand verarmd uranium onderzocht?

De heer **Smetsers**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe hebt u dat gedaan?

De heer **Smetsers**: In wezen op dezelfde manier: we hebben een bronrisicoanalyse uitgevoerd en we hebben bekeken hoeveel uranium er weg was. Het ECN had daar uitgebreid onderzoek naar gedaan en er waren geen redenen om te twijfelen aan de vermiste hoeveelheid, 152 kilogram. Vervolgens hebben we twee scenario's uitgewerkt, ten eerste de zogenaamde "beste schatting": wat is volgens ons het meest waarschijnlijk? In een

aantal aannames is die schatting een beetje conservatief, maar over het algemeen geeft zij aan wat er volgens ons gebeurd is. Omdat de discussie over uranium al verschrikkelijk lang liep, hebben wij op een gegeven moment besloten om ook een zogenaamd "worst worst-case"-scenario door te rekenen. Ik zeg daarbij dat het niet volgens dat scenario gaat. Dat scenario stapelt alle pessimistische veronderstellingen die je kunt verzinnen op elkaar; het geeft dus de absolute bovengrens aan van waar je theoretisch aan blootgesteld kunt zijn. Het kan dus niet hoger. Dat hebben we gedaan omdat daarmee aan te tonen valt dat zelfs in dat niet voorstelbare "worst case"-scenario het risico beperkt is.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hebt u ook rekening gehouden met de verbranding van de totale hoeveelheid zoekgeraakt uranium?

De heer Smetsers: Ja, dat is het "worst worst-case"-scenario: er is 152 kilo kwijt, alles is in de vuurhaard gekomen, 100% is geoxideerd, 100% is in kleine, inhaleerbare deeltjes verspreid geraakt. We hebben ook gekeken naar de meest ongunstige plek voor de verbranding en naar de meest ongunstige plek waar mensen gestaan kunnen hebben. We hebben bovendien verondersteld dat iemand op die plek zeer zware arbeid verrichtte; daarbij moet u denken aan de inspanning van een marathonloper. Op die manier kom je uit op een stralingsdosis beneden 1 millisievert.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik zal straks terugkomen op het zoekgeraakte uranium. Hebt u ook specifiek gekeken naar verbindingen van het verarmde uranium?

De heer Smetsers: Alleen bij hoge temperaturen komt een grote hoeveelheid uranium vrij – dat was natuurlijk de vraagstelling – en dan wordt er uraniumoxide gevormd.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En daar hebt u naar gekeken?

De heer Smetsers: Ja. We hebben gekeken naar twee uraniumoxideverbindingen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Levert dat andere risico's op dan

indien alleen naar uraniummetaal of uraniumoxide wordt gekeken?

De heer Smetsers: Als u het hebt over "uraniummetaal", neem ik aan dat u doelt op een blok.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ja.

De heer Smetsers: Nee, de belangrijkste blootstelling is het inademen van uraniumdeeltjes. Dat is veruit de belangrijkste blootstelling.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Daar kom ik nu op terug. U hebt zojuist gezegd dat u bent uitgegaan van een "worst worst-case"-scenario.

De heer Smetsers: Dat was een van de twee scenario's.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u uitleggen wat u met dat "worst worst-case"-scenario bedoelt?

De heer Smetsers: Dat betekent dat je voor werkelijk iedere stap in het proces uitgaat van de meest pessimistische veronderstelling.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En wat is dat?

De heer Smetsers: Bijvoorbeeld: er ontbreekt 152 kilo; is dat naast het vuur gevallen of in het vuur? Het meest pessimistische is dan dat het in het vuur is gevallen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik probeer dit zo duidelijk mogelijk te krijgen. Wat betekent dit voor de mensen? U bent het eens met wat de heer Keverling Buisman gezegd heeft. Hebt u gisteren naar Netwerk gekeken?

De heer Smetsers: Ik heb niet naar Netwerk gekeken; toen zat ik in de trein.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De Amerikaanse professor Dietz heeft een andere mening dan een aantal Nederlandse deskundigen die hier gisteren aan het woord zijn geweest. Hij zei dat, als uranium verstoofd is – ik hoop dat "verstoofd" een goed Nederlands woord is – inademing daarvan best gevaarlijk kan zijn. Wat is uw mening daarover?

De heer Smetsers: Dat proces vindt inderdaad plaats: men ademt het in

en uranium is radioactief. Het heeft echter een heel lange vervaltijd van 4,5 miljard jaar. U moet dus niet denken dat al het ingeademde uranium in uw longen vervalt; daarvoor is de leeftijd van de aarde nodig. Op dit moment is op de aarde nog de helft van het uranium aanwezig dat bij het begin van de aarde, 4,5 miljard jaar geleden, aanwezig was. Het proces is echter inderdaad dat je die deeltjes inademt; zij zetten zich vast in de longen en geven daar straling af. Misschien mag ik daar iets aan toevoegen. Mensen weten niet dat wij ook op dit moment radioactieve deeltjes inademen. Ook die deeltjes zetten zich vast in de longen en geven daar alfa-betastraling af. Het heet dan geen "uranium", maar het gaat daarbij bijvoorbeeld om lood, polonium en bismut.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De heer Keverling Buisman ging uit van 1 sigaret, maar die professor Dietz hechtte er veel meer waarde aan en zei dat het wel degelijk gevaarlijk kon zijn voor mensen en dan druk ik het nog zachtjes uit. Wat betekent die verstoofte situatie nu extra voor de mensen die daar uren hebben gewerkt?

De heer Smetsers: Als je ervan uitgaat dat het 100% verstoofd is, dan praten wij over heel kleine deeltjes van minder dan 20 of 10 micrometer en die deeltjes worden gewoon met de rookgassen meegevoerd. Op een gegeven moment zijn die dus gewoon weg. Op zich geldt daar een heel simpele redenering: als het grote deeltjes zijn, kunnen ze neerslaan, maar zijn ze niet schadelijk bij inademing, omdat ze te groot zijn, als het kleine deeltjes zijn, zijn ze wel gevaarlijk bij inademing, maar dan worden ze met de rookgassen verspreid en ben je ze dus na een uur kwijt!

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Dat is duidelijk. Het RIVM heeft op 28 oktober 1993 een kleiner rapport gemaakt dan nu, onder leiding van de heer Brinkman. In dat rapport staat: "Zonder actuele gegevens is het niet mogelijk een reële schatting te maken van het risico na potentiële blootstelling tijdens de ramp en daarna.". In uw rapport, dus van 1998, geeft u een oordeel over risico's van uranium bij

de ramp. Hoe verhoudt zich dat met elkaar?

De heer **Smetsers**: Bij het rapportje van de heer Brinkman ben ik niet direct betrokken geweest, dus wat ik weet, is uit de tweede hand. In het rapport werden twee zaken behandeld en wel het uranium en de lading. Van de lading is gezegd wat u net citeerde; er zijn veel te weinig gegevens om daarover zinnige uitspraken te kunnen doen. Voor uranium is er een schatting gemaakt op basis van vuistregels.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En u gaat van andere schattingen uit?

De heer **Smetsers**: Omdat deze discussie nu al jaren loopt, hebben wij nu het onderste uit de kast gehaald.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U had meer gegevens?

De heer **Smetsers**: Neen, de conclusies die wij getrokken hebben zijn hetzelfde als die uit 1993, nl. het is niet gevaarlijk. Of dat overtuigend is, weet ik niet, maar inmiddels weten wij wel dat je mensen heel gemakkelijk bang kunt maken voor straling en dat het je bijna niet lukt om die bezorgdheid weg te nemen. Hoe wij ook rekenen en schrijven, ik weet niet of dat de zorgen wegneemt!

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Neen, dat is inderdaad een groot probleem. Denkt u dat er dioxines zijn vrijgekomen?

De heer **Smetsers**: Dat denk ik wel!

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe ontstaan dioxines?

De heer **Smetsers**: Ik ben geen chemicus en een van mijn collega's zal dat veel beter kunnen, maar ze ontstaan vooral in smeulende massa's.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn ze gevaarlijk?

De heer **Smetsers**: Zeker.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Om welk soort risico's gaat het daarbij!

De heer **Smetsers**: Ze zijn ook kankerverwekkend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn de concentraties bij deze brand groter geweest dan bij een gemiddelde brand?

De heer **Smetsers**: Dat hangt af van de hoeveelheid kunststof en de hoeveelheid chloor die erin zit en mogelijk ook broom. Wij hebben die gegevens geschat, want wij hebben geen heel specifieke gegevens over de kunststofsamenstellingen. Wij hebben dus verondersteld dat deze brand wat dit element betreft vergelijkbaar was met andere branden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat was uw conclusie?

De heer **Smetsers**: Onze conclusie was dat wat er vrijgekomen is, zo ongeveer de hoeveelheid is die wij per dag innemen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Niet gevaarlijk dus?

De heer **Smetsers**: Neen, niet gevaarlijk. Wij hebben ook daarvan een tamelijk conservatieve schatting gemaakt als je dat vergelijkt met gegevens van andere branden. Ik noemde net al die tapijtfabriek. Daarvan zijn ook dioxineconcentraties bekend. Als je de hoeveelheid kunststof die wij hier hadden vergelijkt met de hoeveelheid die daar verbrand is, blijkt wel dat wij voor de situatie hier een aardige overschatting hebben gemaakt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft dus alleen de rampplek onderzocht en niet een totaalbeeld gegeven?

De heer **Smetsers**: Neen, en dat is vanuit de vraagstelling of wij een stof kunnen identificeren die verantwoordelijk is voor chronische klachten bij een grote groep mensen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft de grondstoffen die er in het vliegtuig ware voor sarin onderzocht? Er kan wat irritatie ontstaan, zegt u, maar het is niet gevaarlijk?

De heer **Smetsers**: Die grondstoffen op zichzelf zijn niet gevaarlijk, althans niet vreselijk gevaarlijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het verarmd uranium heeft u onderzocht, ook de zoekgeraakte kilo's en ook dat is niet gevaarlijk?

De heer **Smetsers**: Klopt!

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft ook gekeken naar dioxines en gezegd dat er weliswaar aardig wat vrij is gekomen, maar dat ook dat niet gevaarlijk is?

De heer **Smetsers**: Klopt!

De **voorzitter**: Mijnheer Smetsers, voordat ik u mijn samenvatting voorleg, heb ik nog een enkele vraag. Met wie van ECN hebt u overleg gepleegd over de rapportage?

De heer **Smetsers**: Met de heer Jan van Hienen.

De **voorzitter**: Was dat ook de rapporteur van het rapport?

De heer **Smetsers**: Er staan geen auteurs op dat ECN-rapport vermeld, maar hij zei tegen mij dat hij een van de hoofdauteurs was en ik heb geen reden om daaraan te twijfelen.

De **voorzitter**: Waarom heeft u zich uitsluitend beperkt tot de rampplek en niet hangar 8, niet de stortplaats? Heeft u die keuze zelf gemaakt?

De heer **Smetsers**: Die keuze hebben wijzelf gemaakt. Nogmaals, wij hebben de vraagstelling gezien als: kunnen wij verklaren dat er iets specifiek is vrijgekomen dat bij een heel grote groep bewoners van de buurt en hulpverleners die toen ter plekke waren problemen kan veroorzaken. Die stof hebben wij dus niet gevonden. Als je dus wilt kijken naar wat er specifiek in hangar 8 of op de vuilstortplaats is gebeurd, dan moet je echt naar de mensen toe die daar zijn geweest en proberen die blootstelling in te schatten. Dat zijn dan vragen als wanneer ben je er geweest, hoe lang, welke kleren had je aan, had je mondbescherming, enz.

De **voorzitter**: U heeft zojuist gesproken over de wijze waarop bepaalde stoffen in bepaalde vorm vrijkomen en gezegd dat als het grotere delen zijn ze gewoon neerslaan en dat kleinere delen met de rookgassen worden verspreid en zouden kunnen worden ingeademd. Nu kennen wij bij rookgassen en

emissies van dit soort stoffen het paraplu-effect: het gaat hier de lucht in maar komt elders terecht en vaak blijken mensen op een grotere afstand meer risico te lopen als mensen die pal bij de haard zitten. Zijn de weersomstandigheden op de avond van de ramp bij de aannames betrokken?

De heer **Smetsers**: Zeker!

De **voorzitter**: Waren die gunstig of ongunstig om deeltjes sneller te verspreiden, c.q. dichterbij te laten neerslaan?

De heer **Smetsers**: Ik denk dat de weersomstandigheden een van de gunstige elementen was van de ramp. Er stond een heel krachtige noordoosten wind. Ook de bebouwing was van grote invloed op de verspreiding ter plekke. Er was een behoorlijke warmte-ontwikkeling. De resultaten van de modelberekeningen hebben wij later vergeleken met videobeelden die wij opgevraagd hebben bij enkele omroepen en daaruit bleek dat het beeld dat wij berekend hebben klopte met de waarnemingen. Er is sprake van een heel sterke stuwende werking door het gat, voor de inslagplaats, op het zeshoekige stuk dat in het rapport genoemd wordt, draait het als het ware nog een keer rond en gaat het naar boven en komt het in de stroom op grotere hoogte...

De **voorzitter**: Welke hoogte?

De heer **Smetsers**: Zo'n 50, 60, 70 meter; de flats waren ongeveer 30 meter hoog.

De **voorzitter**: De weersomstandigheden zijn voor het risico van het in contact komen met ... gunstig geweest. Heeft de omliggende bebouwing een positief of een negatief effect gehad?

De heer **Smetsers**: Het hangt natuurlijk altijd af van de plaats waar je zit. Er is echt een duidelijke locatie geweest en die ziet u op deze schematische tekening. Hier ziet u dat zeshoekige gebied waarover ik zojuist sprak, voor een belangrijk deel omsloten door flatgebouwen. Je ziet duidelijk waar er als het ware een soort werveling heeft plaatsgevonden. Er zijn ook heel mooie plaatjes waarop die wervelingen getekend zijn, maar dat zal er via de camera

niet meer zo mooi uit komen. Zo krijg je dus een goed inzicht in die luchtstromen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij heel duidelijk. Ik kom even terug op de bescherming voor de mensen. U heeft gezegd dat er gemeten moet worden om te weten waar mensen aan bloot worden gesteld. Wij weten inmiddels dat de eerste metingen hebben plaatsgevonden nadat het vuur grotendeels was gedoofd en de vlammen eigenlijk weg waren. Acht u het voorstelbaar dat mensen direct na een dergelijke vlammenzee zonder perslucht ongeschonden ter plaatse kunnen werken?

De heer **Smetsers**: Dat hangt af van de afstand tot de vuurzee en de weersomstandigheden. Je kunt dat niet in zijn algemeenheid zeggen, maar voor de plek waar wij de blootstelling het hoogst hebben ingeschat op basis van de verspreidingsgegevens hebben wij berekeningen gedaan waaruit blijkt dat die blootstelling aan stoffen zodanig is dat je wel irritatie krijgt op het moment zelf. Ik ben ervan overtuigd dat sommigen dat ook gehad hebben en dat hebben wij ook zelf op de tv kunnen zien; benauwdheid, prikkeling, zware lucht, enz.

De **voorzitter**: Wij hebben veel brandweermensen gesproken, zowel hier als in de Bijlmer die zeiden dat het werken met perslucht heel lastig is als je moet bergem. Men doet dat al snel af. Dat betekent dat veel hulpverleners gedurende een bepaalde periode zonder perslucht heel dicht bij de haard hulp hebben verleend c.q. de ramp hebben bestreden. Is dat verstandig?

De heer **Smetsers**: Ik vind dat niet verstandig. Als er procedures zijn om bepaalde veiligheidsmaatregelen in acht te nemen dan moet je die volgen, want die zijn er toch niet voor niets. Als het voorschrift is om in zo'n situatie met perslucht te werken of andere manieren van adembescherming te gebruiken, dan is het verstandig om dat te doen, net zoals het verstandig is om autogordels te dragen!

De **voorzitter**: Ik kom nog even terug op uw eindrapport. U hebt dat op een gegeven moment uitgebracht. Was er veel belangstelling voor de uitkom-

sten van uw rapportage bij de opdrachtgever?

De heer **Smetsers**: Bedoelt u of ze de vlag hebben uitgehangen?

De **voorzitter**: Was men zeer benieuwd naar de uitkomsten?

De heer **Smetsers**: Men was uiteraard benieuwd.

De **voorzitter**: Heeft u verschillende keren uitleg gegeven over uw bevindingen?

De heer **Smetsers**: Neen!

De **voorzitter**: Er is geen contact meer geweest na die tijd over uw rapportage?

De heer **Smetsers**: Het rapport is bekeken en begrepen en er is geen specifieke toelichting gegeven.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting van dit verhoor en ik verneem graag of u beaamt wat ik voorlees. Nadat opdracht was verstrekt door VWS heeft er tijdens het onderzoek geen sturing door de opdrachtgever plaatsgevonden.

De heer **Smetsers**: Klopt!

De **voorzitter**: Er was geen begeleidingscommissie en met betrekking tot modelkeuzes en methodieken heeft geen overleg plaatsgevonden met VWS.

De heer **Smetsers**: Dat klopt!

De **voorzitter**: Nadat het rapport in september 1998 via de opdrachtgever aan het AMC werd doorgegeven, is er geen contact meer geweest met het AMC of VWS over uitleg van de onderzoeksresultaten.

De heer **Smetsers**: Niet door de betrokkenen zoals ik die onderdelen van het rapport in detail hebben uitgewerkt.

De **voorzitter**: De risico's voor de gezondheid zijn via modelberekeningen bepaald.

De heer **Smetsers**: Klopt.

De **voorzitter**: Onderzoek was beperkt tot de avond van de ramp tijdens de brand.

De heer **Smetsers**: Ja, waarbij ik nogmaals zeg dat de situatie na de brand modelmatig meegenomen is in dat eerste gemodelleerde uur.

De **voorzitter**: De kans op kanker door middel van chroomdeeltjes die vrijkomen was 1 op de 10.000.

De heer **Smetsers**: Ja, maar daar wil ik bij zeggen dat dit een overschatting is, nl. de veronderstelling dat Cr₆ in lucht niet reageert.

De **voorzitter**: De ladinglijst was niet compleet, er is deels uitgegaan van aannames.

De heer **Smetsers**: Ja, klopt.

De **voorzitter**: Het vliegtuig en de flat zijn gerelateerd aan andere branden, er is niet uitgegaan van de specifieke materialen ten tijde van de crash.

De heer **Smetsers**: Van de flat?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Smetsers**: Van de flat klopt dat inderdaad.

De **voorzitter**: De brand is gemodelleerd als een brand die een uur heeft geduurd.

De heer **Smetsers**: Ja.

De **voorzitter**: Bij aannames is uitgegaan van de meest pessimistische voorstellingen.

De heer **Smetsers**: Niet overal; dat hebben wij gedaan bij de worst case benadering van uranium.

De **voorzitter**: Ik wil graag dat worst case in Nederlandse termen omzetten, maar u bent niet overal uitgegaan van...

De heer **Smetsers**: Neen, het risico van worst worst case aannames is namelijk dat je alle maximale aannames op elkaar stapelt. Ik heb iemand wel eens het voorbeeld horen noemen van tankinstallaties. Als wij dat daarbij zouden volgen, is de veilige afstand tot die installatie 80 kilometer. Op een gegeven moment moet je toch een zo redelijk mogelijke inschatting maken en dan kun je op een aantal punten conservatieve aannames maken, dat is zeer gebruikelijk, maar worst worst case

situaties zijn zeer ongebruikelijk in het risicodenken en wij hebben dat dus alleen gedaan in het specifieke geval van uranium in de hoop dat wij daarmee een eind konden maken aan de ongerustheid op dat punt.

De **voorzitter**: Er zijn dioxines vrijgekomen. Conclusie: concentraties van dien aard dat ze niet gevaarlijk zijn.

De heer **Smetsers**: Ja.

De **voorzitter**: Er kan geen sarin zijn ontstaan.

De heer **Smetsers**: Klopt.

De **voorzitter**: DMMP heeft niet geleid tot hoge risico's, kan wel huidirritaties opleveren.

De heer **Smetsers**: Het heeft geleid tot omzetting tot fosforverbindingen die inderdaad allerlei irritaties kunnen geven.

De **voorzitter**: Dus hetzelfde als wat ik voorlees?

De heer **Smetsers**: Ja.

De **voorzitter**: Ook bij pessimistische schatting over de risico's van verarmd uranium is bij de brand geen sprake geweest van te hoge risico's.

De heer **Smetsers**: Het risico van het uranium in de meest pessimistische schatting is minder dan 1 millisievert en dat is door...

De **voorzitter**: Is dat anders dan ik u voorlees, mijnheer Smetsers? Ook bij pessimistische schattingen over de risico's van verarmd uranium, ook van het zoekgeraakte deel, is bij de brand geen sprake geweest van te hoge risico's.

De heer **Smetsers**: Wat te hoog is, is een relatief begrip. Wat vindt iemand hoog?

De **voorzitter**: Dan hebben wij het over normen, mijnheer Smetsers!

De heer **Smetsers**: Als u uitgaat van de norm 1 millisievert is aanvaardbaar voor leden van het publiek, dan is die norm niet overschreden.

De **voorzitter**: Uw onderzoek gaat over risico's van grote groepen, niet

van individuen of specifieke groepen zoals hulpverleners.

De heer **Smetsers**: Klopt.

De **voorzitter**: Hiermee is een einde gekomen aan dit verhoor. Ik dank u wel.

Sluiting 10.35 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 68

Vrijdag 5 maart 1999



De heer L.A. van der Kooij

L.A. van der Kooij
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 10.38 uur

Verhoord wordt de heer L.A. van der Kooij

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De voorzitter: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer L.A. van der Kooij, geboren op 25 mei 1957 te Hillegom.

Mijnheer Van der Kooij, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik belofte dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer Van der Kooij: Dat belofte ik.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kooij, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst.

Mijnheer Van der Kooij, u bent projectleider van het door DHV op ons verzoek uitgevoerde onderzoek. Is dat correct?

De heer Van der Kooij: Dat klopt.

De voorzitter: U bent hoofd van het technologisch onderzoekscentrum en tevens hoofd van de groep Technologie en projectleider van een onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma van de sector Milieu.

De heer Van der Kooij: Ja.

De voorzitter: Zou u de commissie kunnen zeggen wat de probleemstelling van uw onderzoek is geweest?

De heer Van der Kooij: De vraag was om een second opinion te geven op het onderzoek van het RIVM en om, waar nodig, een aanvulling op dat onderzoek te geven.

De voorzitter: Hoe hebt u het onderzoek aangepakt?

De heer Van der Kooij: Mag ik gebruik maken van de achter mij staande borden?

De voorzitter: Ik moet zeggen dat de daarop staande teksten voor ons niet te lezen zijn. Ik vind dat heel jammer, maar wellicht kunt u uw uitleg gewoon verbaal geven.

De heer Van der Kooij: Wij hebben een aanpak gevolgd waarbij wij de zaak in feite teruggebracht hebben naar de grote brand. We hebben gekeken naar een brandbare massa op zich. Dat hebben we gedaan door een grote groep deskundigen in te zetten. Dat waren deskundigen van DHV, bestaande uit chemisch-technologen, milieu-technologen en een toxicoloog en we hebben ook in het buitenland, bij het in de Duitse plaats Oberhausen gevestigde Fraunhofer-Instituut een groep mensen ingeschakeld. Dat instituut is vergelijkbaar met TNO en die vestiging is in het bijzonder gespecialiseerd in branden en brandchemie. Wij achtten het nodig om hen bij ons onderzoek in te zetten. We hebben het dus samen gedaan, vanuit Nederland en vanuit het buitenland.

De voorzitter: Kunt u de uitkomst van uw onderzoek kort samenvatten?

De heer Van der Kooij: Eerst moet ik misschien een stukje inleiding geven. We hebben gekeken naar alles wat verbrand zou kunnen zijn. Daarbij gaat het dus om de lading, het vliegtuig, de vliegtuigbrandstof en de flats; dat hebben wij allemaal meegenomen. De door ons bekeken brand moet in feite in verschillende fasen worden opgesplitst: de grote brand van een uur en daarna een heel lange smeulfase die veel langer heeft geduurd dan dat ene uur. Als je dat allemaal meeneemt, moeten we concluderen dat er op sommige punten wel wat twijfels zijn over de effecten die men zou kunnen hebben opgelopen. Dat heeft voor een belangrijk deel te maken met die smeulfase, waaraan mensen bovenop die rokende puinhoop gedurende langere tijd zijn blootgesteld.

De voorzitter: Om 21.30 uur zijn op de avond van de ramp metingen gedaan om vast te stellen of hulpverleners en slachtoffers blootgesteld waren aan schadelijke stoffen. Welke voorzorgsmaatregelen hadden de mensen vanaf het begin ter bescherming moeten nemen om zo weinig mogelijk risico's te lopen?

De heer Van der Kooij: Bij een dergelijke brand is het gewoon nodig dat je jezelf goed beschermt.

De voorzitter: Wat verstaat u daaronder?

De heer Van der Kooij: In ieder geval een adembescherming waarmee voorkomen wordt dat je schadelijke deeltjes inademt en ten

tweede een bescherming van je lichaam tegen opname via de huid.

De **voorzitter**: Is een monddoekje voldoende adembescherming?

De heer **Van der Kooij**: Dat lijkt mij niet, nee.

De **voorzitter**: Wat zou u dan adviseren?

De heer **Van der Kooij**: In feite de persluchtmaskers, zoals die bij de brandweer gebruikt worden.

De **voorzitter**: Vindt u dat bij de bestrijding van een dergelijke brand en ook daarna perslucht een voorwaarde zou moeten zijn?

De heer **Van der Kooij**: Ja, eigenlijk ook daarna, gelet op de mogelijk grote blootstelling bij het opruimen van de restanten en gelet op de rook die daar nog uit komt.

De **voorzitter**: U bent dus van mening dat vanaf het moment dat men begint met blussen maar ook – nadat de grote brand geblust is en tot zodanige proporties is teruggebracht dat de berging kan beginnen – in de bergingsfase het werken met perslucht eigenlijk een voorwaarde zou moeten zijn om het risico van het inhaleren van een bepaalde stof uit te sluiten.

De heer **Van der Kooij**: Ja, zolang er nog sprake is van een zekere rookvorming, is die adembescherming zeker nodig.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Van der Kooij, u hebt dus een contra-expertise uitgevoerd naar aanleiding van het RIVM-rapport en hebt gekeken naar de risico's van de verbranding van de lading, het vliegtuig en ook de flats. Kunt u ons aangeven wat uw bevindingen zijn ten aanzien van de in het RIVM-rapport gehanteerde aannames, de modelkeuze en de aard van de bekende stoffen?

De heer **Van der Kooij**: Het RIVM heeft zich vooral toegespitst op de lading van het vliegtuig, de kerosine die verbrand zou zijn en de vliegtuigmaterialen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toch hebben we zojuist van het RIVM zelf gehoord dat het ook gekeken heeft naar het vliegtuig.

De heer **Van der Kooij**: Het vliegtuig zelf en de brandbare materialen in het vliegtuig heeft het RIVM meegenomen; de flats heeft het RIVM wel genoemd, maar wij hebben uit het rapport niet kunnen afleiden dat zij meegenomen zijn in de berekeningen. De heer Smetsers had het zojuist over "impliciet meegenomen", maar volgens mij heeft het RIVM dat niet gedaan: men achtte de samenstelling van de flats qua brandbare massa ongeveer vergelijkbaar met wat in het vliegtuig zat en men meende dat men de flats daarom achterwege kon laten, maar de totale brandbare massa... Mag ik dat even aanwijzen op het bord? Daarop staat de totale brandbare massa in een cirkel aangegeven. In totaal is volgens onze schatting ongeveer 200 tot 210 ton massa verbrand. De lading vertegenwoordigt ongeveer een derde deel; ook de vliegtuigbrandstof is ongeveer een derde deel en ook de flats zelf vertegenwoordigen ongeveer een derde deel. Dat moet je gewoon meenemen om de totale risico's van de brand te kunnen beschouwen. Als je die laatste hap niet meeneemt, neem je eigenlijk maar een klein gedeelte in beschouwing.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u hebt die "hap" dus wel meegenomen. De volgende vraag is dan heel logisch: wat is het verschil tussen uw bevindingen en de bevindingen van het RIVM?

De heer **Van der Kooij**: Het verschil is niet echt groot. Dat heeft te maken met de weersomstandigheden op die plek; het waaide hard.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er is gewoon meer massa verbrand van eigenlijk hetzelfde.

De heer **Van der Kooij**: Ja. Dat hebben we opnieuw bekeken om vast te stellen of die flats hebben bijgedragen aan het geheel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Sinds het RIVM zijn berekeningen heeft gedaan, is ook een extra deel van de lading bekend geworden. Ten tijde van het RIVM-onderzoek ontbrak nog 34 ton; u hebt ook de 14 ton bekeken die inmiddels boven water was

gekomen. Wat waren uw bevindingen op dat punt?

De heer **Van der Kooij**: De bevindingen waren dat die lading voor een groot deel leek op de algemene lading uit het vliegtuig. Er was alleen één ding dat een beetje vreemd was; dat was een pakketje nikkel dat in het vliegtuig zat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar leidde dat toe?

De heer **Van der Kooij**: Nikkel heeft normaal een behoorlijk hoog soortelijk gewicht; het is behoorlijk zwaar. We hebben de afmetingen van dat stukje lading gecheckt en we kwamen tot de conclusie dat het veel minder zwaar was. Daardoor ontstond het vermoeden dat het ging om poedervormig nikkel en dat is erg brandbaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is dus verbrand?

De heer **Van der Kooij**: Als het poedervormig nikkel is geweest, is de kans groot dat het verbrand is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik zou ook graag kijken naar iets wat u ook nader onderzocht hebt en wat, zoals wij van de heer Smetsers hebben gehoord, niet door het RIVM is onderzocht, namelijk de vorming van stoffen tijdens de smeulfase. Kunt u mij vertellen hoe belangrijk het is dat dat gebeurd is en wat zich in die fase kan hebben gevormd?

De heer **Van der Kooij**: Tijdens de smeulfase verbranden allerlei producten die tijdens de grote brand nog niet tot verbranding zijn gekomen. Het verbrandingsproces verloopt anders en minder volledig; er is minder zuurstof aanwezig omdat de temperatuur vaak lager is en omdat sommige delen nat zijn of beschermd liggen onder een laag puin. De verbrandingsprocessen leveren daardoor andere producten op dan bij de volle brand.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u daar iets van kunnen noemen?

De heer **Van der Kooij**: Je kunt denken aan polycyclische aromaten, waarvan er veel meer ontstaan dan tijdens een volle brand.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat zijn de gewone PAK's.

De heer **Van der Kooij**: Ja, de PAK's. Je kunt ook denken aan dioxines.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat was uw berekening op dat punt?

De heer **Van der Kooij**: Het is heel moeilijk om dat te berekenen. Je moet op dit punt gebruik maken van ervaringsfeiten. Je kunt de volle brand redelijk tot goed modelleren omdat je weet hoeveel zuurstof-overmaat er was en hoeveel brandstof er in het begin was, maar je weet natuurlijk niet hoeveel brandbare massa er nog was toen de smeul- of nafase begon.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De brandweer begon om ongeveer 21.30 uur te meten. Toen was datgene wat u "smeulfase" noemt, volgens mij al ingetreden.

De heer **Van der Kooij**: Ja, dat zou ongeveer het geval moeten zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op dat moment was de uitkomst van de metingen door de brandweer – die metingen deden zij met Dräger-buisjes – dat er geen gevaarlijke stoffen gevormd of aanwezig waren.

De heer **Van der Kooij**: De metingen met die buisjes zijn heel beperkt. Je kunt daar maar een paar stoffen mee meten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe zou je dan moeten meten?

De heer **Van der Kooij**: Eigenlijk moet je monsters nemen en moet je naar het laboratorium gaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dan heb je uren nodig voordat je de uitkomst krijgt.

De heer **Van der Kooij**: Dan heb je uren en misschien wel dagen nodig om dat te weten te komen, vooral met betrekking tot dioxines.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Met betrekking tot de vorming van toxische stoffen heb je dus onvoldoende aan die Dräger-buisjes.

De heer **Van der Kooij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die metingen zeggen dus niet zoveel.

De heer **Van der Kooij**: Nee, die zeggen dan te weinig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat zeggen zij wel?

De heer **Van der Kooij**: Zij zeggen iets over de mate waarin bijvoorbeeld zoutzuur, blauwzuur, zwaveldioxide en stikstofoxide zijn ontstaan. Dat zijn volle verbrandingsproducten die ontstaan bij verbranding, maar het zijn dus geen stoffen die ontstaan bij het smeulen. Voor polycyclische aromaten heb je echt een laboratorium nodig; dat lukt je niet met een Dräger-buisje.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er volgens u voldoende rekening gehouden met combinatietoxiciteit?

De heer **Van der Kooij**: Nee. De stoffen zijn door het RIVM allemaal op zich beschouwd en er is niet gekeken naar het cumulerende effect van stoffen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er te veel modelmatig gekeken?

De heer **Van der Kooij**: Het RIVM kon niet anders; het was een opdracht die eigenlijk jaren na dato...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar die had u ook!

De heer **Van der Kooij**: Die had ik ook.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u zat met hetzelfde probleem?

De heer **Van der Kooij**: Ja!

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En toch zegt u een aantal dingen te hebben gevonden die u in het RIVM-onderzoek niet helemaal hebt terug kunnen vinden?

De heer **Van der Kooij**: Ja, door verder te zoeken in de literatuur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft de resterende 20 ton lading, waarvan wij nu in ieder geval een deel boven water hebben, daartoe bijgedragen?

De heer **Van der Kooij**: Voor de 20 ton lading heb ik gebruik gemaakt van de gegevens van de RLD, van dat

wat op hun carco review stond en dat wijst uit dat het een vrij algemene lading was en die hebben wij meegenomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die hebt u gewoon meegenomen als zijnde computeronderdelen, enz., zoals het bij het RIVM in feite ook is gebeurd?

De heer **Van der Kooij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Want de exacte lading weten wij toch niet precies. Ik wil met u praten over de grondstoffen voor sarin, waarover wij ook met de heer Smetsers hebben gesproken. Wat zijn uw bevindingen met die grondstoffen? Welke waren er wel, welke niet in het vliegtuig?

De heer **Van der Kooij**: Om sarin te maken, heb je vier stoffen nodig, een DMMP – dat was er – een chloor-zwavelverbinding – die was er niet – waterstoffluoride – die was er wel – en isopropylalcohol, en dat was er ook. Het is een proces dat eigenlijk in vier stappen verloopt en bij die eerste heb je die chloor-zwavelverbinding nodig. Als dat er niet is, kan die eerste stap dus niet gebeuren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat betekent dat er drie stoffen aanwezig waren en de vierde niet?

De heer **Van der Kooij**: Ja, die chloor-zwavelverbinding was er inderdaad niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat thionylchloride, zoals ik in uw rapport lees?

De heer **Van der Kooij**: Ja!

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar, kunt u mij dan iets zeggen over het risico dat er door allerlei chemische verbindingen toch een dergelijke stof als sarin ontstaat?

De heer **Van der Kooij**: Dat lijkt ons heel onwaarschijnlijk. Het DMMP is een bijzonder brandbare stof. Het heeft een zelfontbrandings-temperatuur die beneden de 100 graden ligt en in die brand is de temperatuur veel hoger geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u mij kunnen zeggen hoe ik dan de zin moet duiden in uw rapport:

“waardoor de kans op vorming van sarin uitermate klein wordt geacht.”?

De heer **Van der Kooij**: Dat is dus onwaarschijnlijk.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uitermate klein is niet niets, maar onwaarschijnlijk?

De heer **Van der Kooij**: Stel dat het DMMP op een plek gevallen was waar het niet gebrand had – dat lijkt mij heel onaannemelijk – stel dat de verpakking opengebarsten was en het DMMP was vrijgekomen – dat lijkt mij heel onaannemelijk – stel dat dan tegelijk daarop isopropylalcohol aanwezig was – dat lijkt mij heel onaannemelijk – stel dat daar door de brand zelf een zwavel-chloorverbinding, dat thionylchloride was gevormd – dat lijkt mij heel onaannemelijk – en gelet daarop achten wij de kans uiterst klein, onwaarschijnlijk.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Onwaarschijnlijk dat zich sarin heeft gevormd?

De heer **Van der Kooij**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u iets zeggen over de toxiciteit van de stof op zich, bijvoorbeeld het DMMP, want ook daar bestaan volgens de literatuur verschillende gedachten over?

De heer **Van der Kooij**: Het DMMP is een stof die op zich toxisch is, maar lang niet zo toxisch als sarin en werkt ook in op het zenuwstelsel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er was zo'n 240 kilo aan boord.

De heer **Van der Kooij**: Iets minder, ruim 200, 220 of zo.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is dat veel?

De heer **Van der Kooij**: Wat is veel. Als het voor een laboratorium is, vind ik dat vrij veel, maar ik weet niet waarvoor het bestemd was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik probeer even door te gaan op uw opmerking dat het ervan afhangt waar het zou zijn neergekomen.

De heer **Van der Kooij**: Ik begrijp dat niet helemaal.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zei dat het er afhangt waar het neergekomen is wat ermee gebeurd is. Ik vroeg u vervolgens naar de toxiciteit en probeer daarmee de gezondheidsrisico's in te schatten.

De heer **Van der Kooij**: Stel dus dat het allemaal onverbrand vrij was gekomen, dan was er door de harde wind een zodanige verdunning geweest dat het niet tot risico's zou hebben geleid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat het niet tot risico's had geleid?

De heer **Van der Kooij**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijn laatste vraag gaat over het aluminium. Er zit erg veel aluminium in een vliegtuig. Wij hebben die vraag ook aan de heer Smetsers gesteld en gehoord dat het RIVM dat heeft meegenomen. Wij hebben het ook prof. De Wolff gevraagd, een toxicoloog die wij straks zullen horen. In hoeverre is er sprake van risico's van de verbrandingsproducten van aluminium? Hij zegt dat dit onvoldoende bekeken is op toxiciteit. Wat is uw reactie daarop?

De heer **Van der Kooij**: In het begin heb ik gecheckt of aluminium als beplating zou kunnen branden, want het gaat immers om vliegtuigplaten. In het verleden, dus niet in het kader van dit onderzoek, zijn er proeven gedaan en daaruit bleek dat het helemaal niet brandde bij die temperatuur. Aluminium kan niet tot zelfontbranding komen, zelfs niet bij temperaturen boven de 2000 graden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u denkt dat daar geen risico voor de volksgezondheid in heeft gezeten?

De heer **Van der Kooij**: Neen, in ieder geval veel minder dan met de andere stoffen die zijn vrijgekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij zullen het straks ook prof. De Wolff ook nog vragen.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van der Kooij, ik wil nog even ingaan op uw onderzoek. Sinds oktober 1993, toen in de publiciteit bekend was dat er verarmd uranium in het vliegtuig zat, heeft dat de afgelopen zes jaar in de discussie een heel belangrijke rol gespeeld, ook in relatie tot eventuele

gezondheidsschade. Gisteren hebben wij hier een deskundige van het ECN gehad, de heer Keverling Buisman en vanmorgen ook het RIVM daarnaar gevraagd, maar wat waren de bevindingen van DHV met betrekking tot dat verarmd uranium? Kunt u dat kort aangeven?

De heer **Van der Kooij**: Wij zijn uitgegaan van de berekeningen van het ECN en het RIVM over die kleine hoeveelheid uranium dat zou zijn vrijgekomen. Onze opdracht was ook om aandacht te besteden aan de toxische, de chemisch toxische effecten. De vrijgekomen hoeveelheid is zo klein dat die eigenlijk niet tot die effecten kan hebben geleid die steeds in de pers naar voren komen namelijk dat het uranium zo'n belangrijke factor zou zijn geweest. Wij achten de kans heel klein, verwaarloosbaar, dat het uranium kan hebben geleid tot risico's.

De heer **Van den Doel**: Dan hebben wij het om twee dingen. Als het gaat om straling, om inhalering, de toxiciteit, eventuele uraniumverbindingen die tijdens de brand zijn ontstaan, dan deelt u de conclusie van het ECN, de heer Keverling Buisman, dat die risico's zodanig klein zijn dat ze verwaarloosbaar zijn?

De heer **Van der Kooij**: Ik kan het wel aanwijzen op de afbeeldingen die ik heb meegenomen, maar ik begrijp dat die voor u heel moeilijk te lezen zijn.

De heer **Van den Doel**: Misschien kunt u het in uw eigen woorden zeggen, dat is ook goed.

De heer **Van der Kooij**: De concentraties lagen vele factoren lager dan de daarvoor geldende normen. Wij hebben ook hier gebruik gemaakt van de MAC-waarden die voor langdurige blootstelling gelden en dan ligt die 500 gram die zouden zijn vrijgekomen er een factor 100 tot 1000 onder.

De heer **Van den Doel**: Uw contra-expertise bevestigt dus hetgeen eerder is gezegd en ook gisteren door deskundigen van het ECN over de consequenties van het verarmd uranium?

De heer **Van der Kooij**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Er is net al gesproken over de smeulfase en

dioxinevorming. Kunt u kort en in leekentaal zeggen wat dioxines zijn, welke rol die gespeeld hebben bij deze brand en de eventuele consequenties ervan?

De heer **Van der Kooij**: Dioxines ontstaan eigenlijk bij verbranding bij wat lagere temperaturen, vaak uit kunststoffen. Bij branden waar PVC bij betrokken is, zie je dat in 90% van de gevallen dioxines ontstaan. Bij de brand waar hier sprake van is, is vermoedelijk ook een heleboel PVC verbrand, zittend in verpakkingsmaterialen, in allerlei lading en in allerlei huisraad. Dioxines bestaan uit chloor- en koolstof- en waterstofverbindingen, en zijn dus in heel lage concentraties al schadelijk. Wij ademen ze dagelijks in, ook via het voedsel worden wij eraan blootgesteld...

De heer **Van den Doel**: U zegt "bij lage concentraties schadelijk" en dan kijk ik even naar de brand zelf op die avond. Kunt u iets zeggen over de concentraties die zich daar gevormd hebben en over de consequenties daarvan voor de gezondheid?

De heer **Van der Kooij**: Het RIVM heeft gekeken naar de concentraties in de lucht. Wij staan erachter dat die concentraties wel zo ongeveer tijdens de verbranding kunnen zijn opgetreden. Het RIVM heeft niet gekeken naar de vorming van dioxines tijdens de smeulfase. Als die zijn ontstaan, zullen ze zich vooral hebben vastgezet op roetdeeltjes en de vaste massa die er nog lag. Inname zal dan vooral hebben plaatsgevonden via de rookdeeltjes die dan ontstaan en via de huid als men onbeschermd op de puinhopen aanwezig zou zijn geweest.

De heer **Van den Doel**: Dat was een van de redenen dat u in het begin zei dat men ook in die fase, juist omdat dan ook dioxines kunnen vrijkomen, met perslucht zou moeten optreden?

De heer **Van der Kooij**: Ja, en bescherming van handen en de rest van je lijf.

De heer **Van den Doel**: Wat moet ik mij daarbij voorstellen? Hoe lang blijven die dioxines, als die zich hechten aan vast materiaal? Is dat een kwestie van uren of dagen?

De heer **Van der Kooij**: Dioxines kunnen daar heel lang aan blijven zitten, omdat ze gewoon in het milieu, in een hangar of op een stortplaats langdurig aanwezig blijven. Er zijn geen bacteriën die ze kunnen afbreken.

De heer **Van den Doel**: Het is dus voorstelbaar dat zelfs bij het transport naar hangar 8 en naar de stortplaatsen dioxines nog steeds aan het materiaal gezezen hebben?

De heer **Van der Kooij**: Dat is mogelijk.

De heer **Van den Doel**: Maar hebben wij het dat over concentraties waarvan u zegt dat ze wel of geen consequenties kunnen hebben voor de gezondheid op de korte en de lange termijn?

De heer **Van der Kooij**: Het is een vrij eenmalige dosis die iemand die op die locatie bij de brand aanwezig zou zijn geweest had kunnen oplopen. Degene of degenen die in die hangar geweest is of zijn geweest, kunnen er misschien veel langduriger aan zijn blootgesteld. Dat weet ik niet maar die hangar was ook geen onderdeel van ons onderzoek.

De heer **Van den Doel**: Neen, maar misschien kunt u wel zeggen of de blootstelling tijdens die smeulfase – ik heb het dan vooral over al die hulpverleners die de dagen erna op de rampplek zijn geweest – tot concentraties heeft geleid die tot blijvende gezondheidsschade zou kunnen leiden.

De heer **Van der Kooij**: Dagelijks neem je dioxines op. Die blootstelling is een vrij forse piek geweest. Of dat leidt tot risico's of effecten, is heel moeilijk te zeggen.

De heer **Van den Doel**: Dat zou je eigenlijk individueel moeten checken.

De heer **Van der Kooij**: Je moet dat individueel checken. We hebben er deze week nog naar gezocht, maar uit de literatuur is bijna niet op te maken of eenmalige piekdoseringen inderdaad tot klachten kunnen leiden.

De heer **Van den Doel**: Dus je zou eigenlijk bij de hulpverleners moeten nagaan hoe lang en waar zij gewerkt hebben om daar iets zinnigs over te kunnen zeggen.

De heer **Van der Kooij**: Ik denk dat het heel belangrijk is om dat goed na te gaan.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben het al even gehad over het feit dat er bij de brand verschillende componenten waren: de lading, de vliegtuig en de flats. Het RIVM heeft voor de effecten van de brand van de flats een soort algemene aanname gedaan. U hebt daar op ons verzoek wel specifiek naar gekeken en u hebt ook asbest in de beschouwing betrokken. U bent zelfs uitgegaan van 9 ton. Wat waren daarvan de uitkomsten? Heeft dat tot andere conclusies geleid?

De heer **Van der Kooij**: Onze conclusie was dat het asbest niet tot risico's heeft geleid en dat de uitkomst ver onder de maximaal toelaatbare risico's is gebleven.

De heer **Van den Doel**: Dat is helder. Tot slot heb ik een aantal vragen over de uitkomsten van het onderzoek. Deze week gaat het immers om de vraag welke conclusies we, in relatie tot de gezondheid van de mensen die bij de ramp betrokken zijn geweest, uit alle onderzoeken moeten trekken. De laatste jaren heeft de aandacht, zowel van de Bijlmermeer als van de Kamer, zich met name geconcentreerd op de gevaarlijke stoffen in de lading. Kunt u aangeven of de in de lading aanwezige gevaarlijke stoffen in relatie tot de andere stoffen – daarbij denk ik aan de rest van de lading, het vliegtuig en de flats – iets hebben uitgemaakt? Hebben zij tot extra risico's geleid of zijn zij in relatie tot de andere stoffen verwaarloosbaar?

De heer **Van der Kooij**: Mag ik weer even gebruik maken van het bord?

De heer **Van den Doel**: Graag.

De heer **Van der Kooij**: Hier is de samenstelling van de lading aangegeven. Wij zijn uitgegaan van 115.000 kilogram lading. Ongeveer 58% bestond uit algemene lading; van de ontbrekende 20 ton wordt vermoed dat dat behoort bij de algemene lading; ook is er sprake van pallets en verpakking en tot slot is er 10% aan gevaarlijke stoffen. De 115.000 kilogram is in feite 30% van de brandbare massa; dat betekent dat de gevaarlijke stoffen in feite slechts 3% uitmaken van de totale massa die

verbrand zou kunnen zijn. Die gevaarlijke stoffen bestonden voor het grootste deel – namelijk voor drie kwart – uit cosmetica en geurstoffen; die producten zijn allemaal goed brandbaar. Ongeveer een kwart bestond uit algemeen brandbaar materiaal, zoals nafta, oplosmiddelen en verf. Ook was er brandbaar en bijtend materiaal aanwezig; dat was op zich dus ook goed brandbaar. Er was ook een heel klein beetje corrosief materiaal in de vorm van aluminiumfluoride, waterstoffluoride en kwik; dat materiaal is moeilijker brandbaar, maar ten opzichte van de totale verbrande massa is dat eigenlijk verwaarloosbaar.

De heer Van den Doel: Kunt u zeggen welke stoffen het gevaarlijkst waren en daadwerkelijk risico's voor de gezondheid hebben veroorzaakt?

De heer Van der Kooij: De stoffen met de meeste kortdurende risico's waren de gassen: zoutzuurgas, rookdeeltjes, stikstofdioxide en zwaveldioxide kunnen gedurende enkele dagen tot enkele weken lang klachten aan de luchtwegen hebben veroorzaakt. Dat zijn echter zaken die voor een gezond iemand weer snel tot herstel moeten leiden. Er zijn tijdens de brand ook metalen vrijgekomen, maar de concentraties daarvan zijn niet zo hoog dat dat tot langdurige problemen moet hebben geleid. De concentraties hebben gelegen tot rond de MAC-waarde voor langdurige blootstelling en dit is een piekblootstelling geweest; ook op dat punt is het dus heel onwaarschijnlijk dat dat tot risico's heeft geleid.

De heer Van den Doel: Als wij nu tot een soort algemene conclusie moeten komen, kunt u dan kort aangeven welke risico's het geheel voor omwonenden en hulpverleners heeft veroorzaakt?

De heer Van der Kooij: Er zijn daar mensen aanwezig geweest die waarschijnlijk gedurende enkele dagen aan effecten blootgesteld zijn. Dat kan met name op het gebied van dioxines mogelijk tot klachten hebben geleid. Voor het uranium is dat heel moeilijk te zeggen, tenzij je ervan uitgaat dat die 152 kilogram verbrand is. Als dat het geval is, wordt het zaak om daar een medisch onderzoek naar in te stellen, omdat je dan in de buurt

komt van chemische risico's die niet acceptabel meer zijn.

De heer Van den Doel: Dan gaat u uit van een totale verbranding.

De heer Van der Kooij: Dat is het zojuist geschetste "worst worst-case"-scenario.

De heer Van den Doel: De voorzitter heeft het al gehad over het optreden van de brandweer en het al dan niet dragen van beschermende kleding. Het gaat hier natuurlijk ook om het trekken van lessen voor de toekomst. Toen we hier over de rampenbestrijding spraken, hebben wij dit punt ook voorgelegd aan de brandweer; de brandweer is, zoals u weet, pas om 21.30 uur gaan meten en we hebben al gehoord dat dat in feite met heel grove meetapparatuur is gedaan. Zou het bij zo'n ramp, gelet op de kennis die u nu hebt en op het door u geschreven rapport, niet standaard moeten zijn om onmiddellijk te meten om te zien wat er aan de hand is?

De heer Van der Kooij: Direct meten is natuurlijk beter dan mensen eerst een tijd aan de stoffen bloot te stellen alvorens te meten of er een mogelijk gevaar is. Ten tweede kun je bij branden waar dit soort materialen bij betrokken is, eigenlijk verwachten dat er gevaar is. Je zou dus uit voorzorg eigenlijk altijd met bescherming moeten werken.

De heer Van den Doel: Uit het hele verhaal van de rampenbestrijding is eigenlijk naar voren gekomen dat de primaire behoefte van de brandweer was om te weten of er gevaarlijke stoffen aan boord waren; u hebt zojuist aangegeven wat de gevaarlijke stoffen in de totaliteit en in relatie tot het vliegtuig en de flats heeft betekend. Op basis van die informatie heeft de brandweer de conclusie getrokken dat er niets bijzonders aan de hand was. Als wij nu terugkijken, ook op basis van het RIVM-rapport en uw rapport, wat zou voor dit soort situaties dan de conclusie voor de brandweer moeten zijn?

De heer Van der Kooij: Ik denk dat de brandweer dan altijd met adembescherming moet werken.

De heer Van den Doel: Dat ten eerste; en ten aanzien van metingen?

De heer Van der Kooij: Direct, zo snel mogelijk meten wat er aan de hand is met betrekking tot gasvorming en het ontstaan van stoffen. Dat moet ook niet op één moment, maar op verschillende momenten gebeuren om te bekijken of het werken met adembescherming nog steeds nodig is. Er is echter een probleem: de stoffen die ontstaan, zijn slechts voor een heel klein deel meetbaar met dit soort Drägerbuisjes. Je kunt die stoffen dus wel meten en dan denken dat het seïn veilig is, maar dat betekent niet dat je de stoffen die je niet meet, weg zijn.

De heer Van den Doel: Maar gelet op de behoefte die zich in zo'n situatie voordoet – wij hebben immers niets aan onderzoeken waar je pas twee of drie dagen later de uitslag van krijgt – moet men dus meetapparatuur hebben die niet grof is maar fijn, die aangeeft of er wel of geen risico's zijn en die binnen enkele minuten de uitslag zichtbaar maakt.

De heer Van der Kooij: Dat is bij moeilijke stoffen als PAK en dioxines bijna onmogelijk. De bewerkingen en analyses vergen in het laboratorium uren en soms dagen. Dat gaat gewoon niet; daarom moet men op een andere manier gaan werken: welke materialen zijn erbij betrokken en welke voorzorgsmaatregelen moet ik daar als brandweerman bij nemen?

De heer Van den Doel: Men moet het dus meer in de preventiesfeer zoeken.

De heer Van der Kooij: Juist.

De heer Van den Doel: Er zijn hulpverleners die lichamelijke klachten hebben, zelfs uitslag aan ledematen. U hebt in uw onderzoek specifiek gekeken naar het feit dat ook het blussen tot allerlei verbindingen leidt die worden opgenomen in het bluswater. Wat zouden daarvan de consequenties voor hulpverleners geweest kunnen zijn?

De heer Van der Kooij: In het bluswater kunnen allerlei producten zijn opgelost. Het nafta of de jet fuel, de brandstof van het vliegtuig, zou gedeeltelijk kunnen oplossen in het bluswater; bepaalde stoffen daarin, de aromaten, kunnen daarin oplossen. Daarnaast absorbeert het bluswater de gassen in de lucht; het zoutzuurgas lost bijvoorbeeld heel

goed op in water. Dat betekent dat mensen die onbeschermd in het bluswater hebben gestaan, daarvan klachten kunnen hebben ondervonden.

De heer **Van den Doel**: Wat bedoelt u met "onbeschermd"?

De heer **Van der Kooij**: Ik heb de laatste weken opgevangen dat mensen zonder laarzen in het water hebben gestaan. Dat kan tot klachten leiden.

De heer **Van den Doel**: Leidt dat tot blijvende huidirritatie?

De heer **Van der Kooij**: Dat kan leiden tot eczeemvorming.

De heer **Van den Doel**: We hebben al besproken dat u in vergelijking met het RIVM-rapport een aantal extra zaken hebt meegenomen. Zijn er in uw onderzoek ook duidelijke beperkingen geweest, waardoor u zaken niet hebt meegenomen of niet hebt kunnen meenemen? Of mogen wij uw onderzoek als een afsluiting zien waarmee alle vragen beantwoord zijn?

De heer **Van der Kooij**: Je zou kunnen zeggen dat de tijd onze beperking is geweest. We hebben dit in een heel korte tijd moeten doen. We hebben hier ongeveer een maand aan kunnen besteden: half januari kwam de opdracht en half februari moesten we rapporteren.

De heer **Van den Doel**: Ik bedoelde met "beperkingen" meer dat u bepaalde zaken expliciet hebt uitgesloten van uw onderzoek of dat er witte vlekken waren omdat u onvoldoende gegevens had om die mee te nemen. Zijn er witte vlekken geweest?

De heer **Van der Kooij**: Nee. Aan het begin kwamen de vliegtuigmaterialen aan de orde. Ik heb dat helemaal aan het begin gecheckt; het leek mij niet zinvol om daar verder op door te gaan en het is verder ook niet in het rapport genoemd, maar ik zie dat nu niet als een beperking.

De heer **Van den Doel**: U hebt al aangegeven dat je, als je specifiek wilt kijken naar een bepaalde gezondheidsschade, meer gebruik moet maken van een individuele benadering om te bekijken hoe lang

men bloot heeft gestaan aan bepaalde risico's.

De heer **Van der Kooij**: Ja, ik denk dat dat voor het medisch onderzoek een belangrijke aanbeveling is: van mensen die nu klachten hebben, moet worden nagegaan waar zij tijdens de brand waren, hoe lang zij daar waren, hoe en met welke bescherming zij daar waren. Hopelijk kun je de mensen daarmee helpen.

De heer **Van den Doel**: Op het punt van de risico's die men gelopen heeft, bent u op bepaalde terreinen iets anders uitgekomen dan het RIVM, maar dat leidt uiteindelijk niet tot andere eindconclusies.

De heer **Van der Kooij**: Dat leidt niet tot wezenlijk andere conclusies; dat niet, nee.

De **voorzitter**: Ik heb nog enkele vragen. Hoe groot acht u de kans dat het ontbrekende uranium, waar wij nog steeds naar op zoek zijn, volledig verbrand is?

De heer **Van der Kooij**: Dat was geen onderdeel van onze opdracht. We hebben de laatste weken geprobeerd om toch veel informatie over uranium te zoeken, met name over hoe het zich in een brand gedraagt. Wij hebben ontdekt dat er verschillende temperaturen worden genoemd waarbij uranium zou kunnen verbranden. Er wordt gezegd dat het zelfs bij ongeveer 700 graden zou kunnen branden. Zo'n temperatuur kan bij deze brand wel degelijk gehaald zijn. Ik kon in die publicaties de hoedanigheid van het uranium echter niet achterhalen: was het als blokken aanwezig in de vorm van contragewichten of als poedervormig materiaal? Alles wijst er echter op dat het bij lagere temperaturen kan branden. Ik heb zelfs de informatie gevonden dat het bij een temperatuur van 500 graden heel langzaam kan doorbranden.

De **voorzitter**: Maar wij weten dat het uranium niet in poedervorm in het vliegtuig aanwezig was, maar ingepakt in blokken als balansgewichten. Het is bij de crash dus beschadigd c.q. onbeschadigd als zodanig, in die blokvorm, in de vuurzee gekomen. Zijn er in de literatuur zoveel verschillen tussen de gegevens met betrekking tot de

temperatuur waarbij uranium tot verbranding zou kunnen komen?

De heer **Van der Kooij**: Ja, er worden verschillende temperaturen genoemd waarbij uranium kan branden. Ik weet niet wat precies de juiste waarde is; je kunt er alleen maar een temperatuur-range uit afleiden.

De **voorzitter**: Als u zegt dat het mogelijkwijze al bij 500 graden tot ontbranding zou kunnen komen, dan nog eens mijn vraag. Acht u de mogelijkheid aanwezig dat het uranium volledig bij de brand is verbrand en derhalve niet meer is terug te vinden?

De heer **Van der Kooij**: Ik weet dat niet goed, omdat de vorm van het uranium zoveel uitmaakt. Ik weet niet of de temperatuur van 500 graden of 700 graden geldt voor de poedervorm of een vaste massa.

De **voorzitter**: Kunt u nog eens iets zeggen over de risico's? U hebt nu alle individuele stoffen beoordeeld, maar de combinatie van stoffen? Geeft die mogelijk extra risico's?

De heer **Van der Kooij**: Ik denk dat de risico's van metalen het grootst zijn geweest. Die kunnen zich inderdaad in het lichaam vastzetten en daar soms tot orgaanschade leiden. Soms worden ze ook uitgescheiden via het lichaam. Of dat het geval is, is natuurlijk heel moeilijk vast te stellen zoveel jaren na dato.

De **voorzitter**: Maar, als je per individuele stof weet wat er gebeurt in een vuurzee, zijn er dan extra risico's ontstaan doordat bepaalde stoffen in aanraking met elkaar zijn gekomen? Geldt dat met name voor metalen of ook voor andere stoffen een verhoogd risico?

De heer **Van der Kooij**: Neen, de gehalten waren van een dusdanig laag niveau dat je blijft zitten rond die MAC-waarden voor langdurige blootstelling. Het lijkt ons heel onwaarschijnlijk dat een eenmalige dosis of blootstelling op niveaus van die MAC-waarden tot langdurige klachten hebben geleid.

De **voorzitter**: Op het bord rechts onderaan zie ik conclusies risico's volksgezondheid. Zou u ons dat plaatje in uw eigen woorden willen

uitleggen en zeggen wat naar uw mening op dit punt de belangrijkste conclusies zijn?

De heer **Van der Kooij**: Het eerste is dat de gevaarlijke stoffen eigenlijk een heel geringe, een relatief geringe bijdrage hebben gehad aan de brand, de orde van grootte van 3% van wat in de totale brandbare massa aanwezig was. Al die gevaarlijke stoffen waren op zich goed brandbaar. Dat betekent dat de producten die daar zijn ontstaan wezenlijk niet afwijken van de producten die ontstaan bij de verbranding van plastics, van kunststoffen, van rubber. De tweede is dat de lading zelf niet echt wezenlijk heeft bijgedragen aan de risico's van de brand. Wij hebben een berekening gemaakt van het neerstorten van een vliegtuig zonder lading. Daaruit blijkt dat de concentraties op die binnenplaats aan metalen lager zouden zijn geweest, maar dat dit niet betekent dat het effectenniveau in dat geval wezenlijk afwijkt van wat nu is geconstateerd. De effecten van een ramp met een zonder lading zouden dus vergelijkbaar kunnen zijn. De rookgassen kunnen hebben geleid tot tijdelijke effecten op de gezondheid gedurende enkele dagen, mogelijk enkele weken, maar gezonde mensen herstellen daarvan. Alleen bij degenen die daarvoor gevoelig zijn geweest, kan dat hebben geleid tot langdurige klachten. Dan hebben wij te maken met die smeulfase, waarin wij een langduriger blootstelling zien dan in die brand van zo'n uur. In die fase zijn mensen langduriger blootgesteld en hebben zij wellicht ook direct contact gehad met verbrandingsproducten of asresten. Dat zal vooral bij hulpverleners en bergers het geval zijn geweest. Dan hebben wij het verontreinigd bluswater dat ook kan hebben geleid tot klachten. Asbest zien wij niet als een probleem. Het uranium is bij verbranding van 500 gram een verwaarloosbaar risico. Als er meer verbrand zou zijn, lijkt het ons belangrijk dat daaraan aandacht besteed wordt in het medisch onderzoek. Dat kan inderdaad hebben geleid tot klachten vergelijkbaar – als je het chemisch bekijkt – met klachten als van andere metalen, dus orgaan-klachten. Mogelijk zijn er dioxines gevormd waarbij vooral die smeulfase

belangrijk is en de restanten van de brand een belangrijke drager kunnen zijn van die dioxines en waaraan mensen in hangar 8 later blootgesteld zouden kunnen zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Kooij, ik kom tot een samenvatting en zou graag van u horen of u het daarmee eens kunt zijn. Bij een brand zoals op 4 oktober 1992 is zowel in de vuurfase als in de smeulfase beschermende kleding en perslucht een voorwaarde.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt!

De **voorzitter**: Meting met Dräger-buisjes geven een beperkte indicatie van blootstelling.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Vorming van sarin was onwaarschijnlijk; DMMP verbrandt reeds bij minder dan 100 graden.

De heer **Van der Kooij**: Ja.

De **voorzitter**: Gevaar voor aluminiumvergiftiging was onwaarschijnlijk.

De heer **Van der Kooij**: Wij hebben dat onderzocht via de vraag of daaruit verbrandingsproducten zouden kunnen zijn ontstaan en dat is dan de conclusie.

De **voorzitter**: Nader onderzoek naar eenmalige hoge piekbelastingen en de risico's op langere termijn is zeker gewenst, met name naar dioxines.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft de flats wel meegenomen, maar dat leidt niet tot grote verschillen met het RIVM-rapport.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De smeulfase is expliciet wel in beschouwing genomen door uw onderzoek. Die is moeilijk te modelleren, maar leidt wel tot andere stoffen dan de brand zelf.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De RIVM-conclusies over uranium worden onderschreven, ervan uitgaande dat niet alles is verbrand.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het worst case scenario voor uranium zou moeten worden onderzocht wat betreft langduriger blootstelling dan een brand van een uur.

De heer **Van der Kooij**: Ja, u bedoelt dan hangar 8?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Van der Kooij**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Bluswater kan tot klachten leiden aan de ledematen, onder andere exaceem.

De heer **Van der Kooij**: Ja.

De **voorzitter**: Om vast te kunnen stellen wat de consequenties zijn geweest van langdurig werken op de rampplek voor de gezondheid is individueel onderzoek gewenst.

De heer **Van der Kooij**: Dat is zeker zo.

De **voorzitter**: Hiermee kunnen wij dit verhoor afsluiten en ik dank u wel.

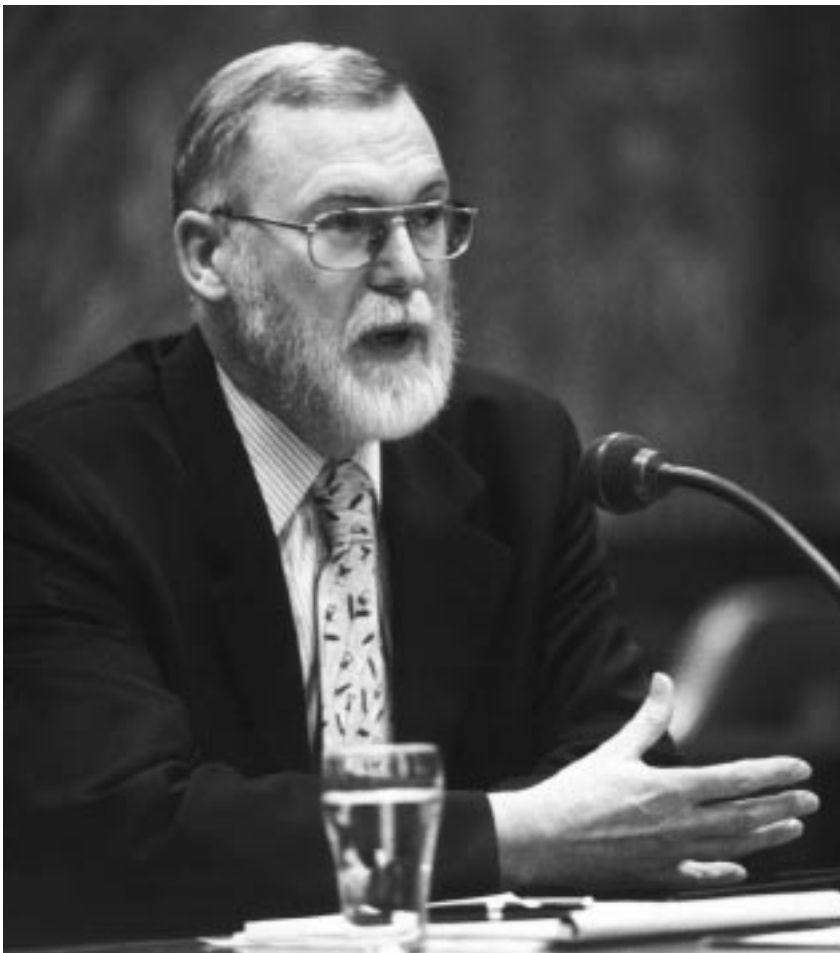
Sluiting 11.35 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 69

Vrijdag 5 maart 1999



De heer F.A. de Wolff

F.A. de Wolff
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 11.40 uur

Verhoord wordt de heer F.A. de Wolff

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer F.A. de Wolff, geboren op 19 september 1944 te Schiedam.

Mijnheer De Wolff, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **De Wolff**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer De Wolff, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer De Wolff, u bent hoogleraar aan het Leids universitair medisch centrum; is dit correct?

De heer **De Wolff**: Dit is correct, en ik ben ook verbonden aan het Academisch medisch centrum in Amsterdam.

De **voorzitter**: Daarnaast bent u in deeltijd verbonden aan de universiteit van Amsterdam.

De heer **De Wolff**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Wij willen u met name een aantal vragen stellen die te

maken hebben met de relatie tussen de brand en de ziekteverschijnselen. Kunt u ons iets meer zeggen over uw achtergrond?

De heer **De Wolff**: Ik ben werkzaam in de medische toxicologie; er wordt ook wel gesproken van humane toxicologie en van klinische toxicologie. Wij bestuderen de effecten van blootstelling aan toxische stoffen bij de mens en de lotgevallen van toxische stoffen als mensen daarmee in contact zijn gekomen.

De **voorzitter**: Is dat puur wetenschappelijk onderzoek of is het met name onderzoek met betrekking tot patiëntenzorg?

De heer **De Wolff**: Het is primair gericht op de patiëntenzorg. Wij houden ons in het ziekenhuis vooral bezig met de diagnostiek van intoxicaties. Dat wil zeggen dat wij mensen voor wie een vermoeden van vergiftiging geldt, vaststellen of daar inderdaad sprake van is, of wij dat met laboratoriumonderzoek kunnen bevestigen. Daarnaast geven wij adviezen over het nemen van monsters en over de interpretatie van het resultaat van laboratoriumonderzoek, waarbij veelal een advies voor de therapie behoort.

De **voorzitter**: Bent u op de een of andere manier betrokken geweest bij het onderzoek naar de gevolgen van de Bijlmercramp voor de volksgezondheid?

De heer **De Wolff**: Ik ben daar niet rechtstreeks bij betrokken geweest, maar in de afgelopen jaren ben ik wel verschillende malen benaderd. Wij hebben ook verschillende malen onze

diensten aangeboden aan betrokkenen die zich bezighielden met het bestuderen van de gezondheidseffecten.

De **voorzitter**: Voor de vragen over dit onderwerp geef ik graag het woord aan mevrouw Singh Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer De Wolff, laten wij afspreken dat wij niet over aluminium zullen praten, hoewel u daar zeer veel van weet. Mijn collega mevrouw Augusteijn zal u daarover vragen stellen, zodat wij kunnen praten over verarmd uranium, de toxicologische gevolgen van een brand en het onderzoek van DHV. U heeft al gezegd dat u in de afgelopen jaren benaderd bent; u bent ook benaderd door de stichting Visie, die een onderzoek heeft laten doen in Zweden. U heeft de resultaten van dat onderzoek bekeken; wat was uw oordeel daarover?

De heer **De Wolff**: Mijn oordeel was afwijzend. Ik ben in de maanden voorafgaand aan het onderzoek zelfs gebeld door een journalist van het blad De Nieuwe Bijlmer, die mij vroeg wat ik ervan zou vinden als feces op uranium werden onderzocht. Ik heb daarop meteen gereageerd met de mededeling dat dat niet zinvol zou zijn. Dat is ook in De Nieuwe Bijlmer gepubliceerd, naar ik meen op 19 november. Er stond boven dat bericht: "Toxicoloog ziet niets in poep-onderzoek". Ik heb er toen een hele tijd niets van gehoord, tot wij verleden jaar in mijn Leidse laboratorium op 5 februari bezoek kregen van twee medewerkers van de stichting Visie, die dat onderzoek toch had laten uitvoeren.

Zij vroegen naar onze mening daarover. Ik zeg "onze", omdat dit zaken zijn waarbij wij bij voorkeur een ervaren collega mee laten kijken. Dat is gebeurd en wij kwamen eigenlijk onmiddellijk tot de conclusie dat het resultaat van dat onderzoek om twee redenen niet interpreteerbaar was. In de eerste plaats moet je de lichaamsbelasting van uranium nooit in feces meten, omdat wat er in feces voorkomt, niet in het lichaam zit en niet via de bloedsomloop over de organen in het lichaam verspreid is, zodat het geen toxische werking kan uitoefenen. Je zou dus eigenlijk kunnen zeggen dat het fijn is als de concentratie van uranium in feces hoog is, omdat het dan niet in het lichaam is opgenomen. In de tweede plaats zijn de resultaten van dat bewuste onderzoek in Zweden, dat overigens technisch goed is uitgevoerd – daar heb ik geen enkele opmerking over – niet interpreteerbaar, omdat feces zijn gebruikt als onderzoeksmateriaal zonder dat men de juiste controlegroep bij het onderzoek heeft betrokken. In dit geval had men evenveel mensen moeten onderzoeken die niet betrokken waren geweest bij de Bijlmerramp, maar die wel qua leeftijd, geslacht en dergelijke overeenkwamen met de onderzochte groep. Dan zou je eventueel verschillen hebben kunnen zien, maar dit is niet gebeurd. Er zijn dus twee redenen waarom ik heb gezegd dat men het resultaat van het onderzoek niet naar buiten zou moeten brengen, wat echter toch gebeurd is.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U heeft dus toen aan de stichting het advies gegeven: "niet naar buiten brengen"?

De heer De Wolff: Ik heb de stichting Visie geadviseerd, het resultaat niet naar buiten te brengen, zeer uitdrukkelijk.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En hoe ziet u dit nu? Zou u nu een ander advies gegeven hebben?

De heer De Wolff: Ik sta er nog steeds voor 100% achter. Als dat onderzoek wel had moeten worden ingesteld – en ik ben ook van mening dat het had moeten worden gedaan, in een veel eerder stadium – dan zouden wij dat op een heel andere manier hebben aangepakt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik ga verder met het verarmde uranium. Een deel daarvan is verbrand en het is zelfs goed mogelijk dat het deel dat zoekgeraakt is – er is een groot deel zoekgeraakt – helemaal verbrand is. Zou u kunnen aangeven, wat de consequenties voor de gezondheid zijn van het inademen van stofdeeltjes van verarmd uranium?

De heer De Wolff: Als je ervan uitgaat dat het uranium voor 100% is verbrand, dan is er uraniumoxide ontstaan, dat in deeltjes door de lucht kan zijn verspreid. Pas als de mens ermee in contact komt, ligt het op mijn vakgebied, de toxicologie. Het is afhankelijk van de grootte van de deeltjes of ze in de longen achterblijven, eventueel door het slijmvlies van de longen worden opgenomen en het lichaam in worden getransporteerd of dat ze worden uitgehoest door de normale activiteiten van de trilharen in de luchtwegen. Grote deeltjes worden doorgaans weer tamelijk snel langs de normale weg uit de longen verwijderd. Hele kleine deeltjes kunnen door de activiteit van bepaalde cellen in het lichaam terecht komen en die kunnen dus verspreid raken over de lichaamsweefsels. Andere deeltjes kunnen achterblijven in de longen en daar lange tijd verblijven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En wat zijn de gevolgen daarvan?

De heer De Wolff: Daarmee kom ik op een ander vakgebied, carcinogenese, waarover ik liever een andere expert aan het woord zou laten. Wat ik ervan weet, is dat stralende deeltjes lokaal mutagenese, verandering van het genetisch materiaal, en eventueel zelfs tumorvorming tot gevolg zouden kunnen hebben. Maar die kans is met name bij verarmd uranium heel gering, zo heb ik mij laten uitleggen, omdat dat een zeer zwakke straler is, een stof waar weinig radioactiviteit van afkomt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hebben naar uw schatting de gezondheidsklachten van bewoners van de Bijlmer en van hulpverleners een relatie met het verarmd uranium?

De heer De Wolff: Ik denk dat dit heel onwaarschijnlijk is, maar ik zeg niet dat het niet zo is, want daarvoor zouden wij het eerst moeten meten.

Ik denk dat het tamelijk onwaarschijnlijk is, want de andere klachten die kunnen optreden nadat er uranium in het lichaam terecht is gekomen en zich heeft verdeeld over de weefsels, zijn primair stoornissen van de nierfunctie. En het is mij niet bekend – maar dat zou dan later uit het medisch onderzoek moeten blijken – of er inderdaad meer van dergelijke functiestoornissen in de blootgestelde groep voorkomen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In 1998 doet u samen met prof. De Goeij uit Delft een voorstel aan de Gezondheidsraad om bij slachtoffers van de Bijlmerramp een medisch onderzoek in te stellen in verband met het uranium. Is dit juist?

De heer De Wolff: Dat is correct, dat was verleden jaar, op 31 maart.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Waarom deed u dat voorstel?

De heer De Wolff: Omdat toen ondanks ons advies de stichting Visie het resultaat van het genoemde onderzoek naar buiten bracht, met het bekende resultaat van onder meer het debat in de Tweede Kamer. Wij hebben toen gemeend, de discussie te kunnen kortsluiten door een grondig onderzoek in te stellen naar het voorkomen van uranium bij mensen die daar mogelijk aan waren blootgesteld. Wij hebben toen overwogen dat kennis daarvan ook gunstig zou kunnen zijn voor de medische beoordeling van de patiënten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U plaatste zelf vraagtekens bij de relatie tussen het verarmde uranium en de gezondheidsklachten.

De heer De Wolff: Dat klopt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar u deed wel een voorstel om een onderzoek in te stellen. Met welk doel?

De heer De Wolff: Een van de belangrijkste taken van een toxicoloog is aantonen dat er geen sprake is van een vergiftiging. Dat is misschien nog wel belangrijker dan het tegenovergestelde.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Dat was dus uw doel?

De heer **De Wolff**: Ons uitgangspunt was: wij weten het niet en wij willen het graag meten, want dan kunnen wij met enig gezag zeggen of er iets aan de hand is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik wil snel door een aantal vragen heen. Wat is er met uw verzoek gebeurd?

De heer **De Wolff**: Ons verzoek werd in overweging genomen door de plaatsvervangend algemeen secretaris en de voorzitter van de Gezondheidsraad. Wij kregen te horen dat het niet opportuun werd geacht om een advies uit te brengen aan de minister. De Gezondheidsraad is, zoals u weet, een onafhankelijk adviesorgaan dat gevraagd, maar ook ongevraagd advies uitbrengt aan bewindslieden. Wij hadden gehoopt, langs deze route met wat meer gezag dan als privé-personen dit onderzoek te kunnen entameren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wellicht zou u iets korter kunnen antwoorden, want anders komen wij in de knoei met de tijd. Had u dit onderzoek alleen bij de Gezondheidsraad "uitgezet" of had u het ook op het ministerie, bij de minister of de heer Verhoeff naar voren gebracht?

De heer **De Wolff**: Ik heb in die periode een keer telefonisch met de heer Verhoeff gesproken en ik heb hem toen gezegd dat wij beschikbaar waren om toxicologische expertise te leveren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En wat is daarmee gedaan?

De heer **De Wolff**: Niets.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En is er ook een reden voor gegeven?

De heer **De Wolff**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Nu heb ik u in het programma Zembla horen zeggen dat het op dat moment politiek misschien niet relevant was. Is dat zo?

De heer **De Wolff**: Zo is het inderdaad naar buiten gekomen. Ik denk dat het een combinatie was van een wat ongelukkige wijze van uitdrukken en een wat suggestieve montage...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké. Nu ga ik met u praten over de toxicologische gevolgen van een brand. Kunt u in het algemeen kort iets zeggen over de toxische stoffen die bij een grote brand vrijkomen?

De heer **De Wolff**: Ik kan daar weinig over zeggen, want dat is chemie, en dat behoort niet tot het vakgebied van de toxicoloog.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En kunt u niet zeggen wat de gezondheidseffecten zijn?

De heer **De Wolff**: Dat behoort wel tot mijn vakgebied. Het hangt ervan af wat er van die stoffen uiteindelijk door de betrokkenen wordt opgenomen. Voor een toxicoloog is het eigenlijk niet interessant of het gif in de bodem of ergens in een potje zit, het wordt voor hem pas interessant als de mens aan dat gif is blootgesteld en het opneemt, zodat het over zijn lichaam verspreid raakt, waarna het effecten kan hebben. Wij weten dat er bij een brand een onvoorstelbaar groot aantal stoffen kan worden gevormd, onder ongecontroleerde omstandigheden, die ieder op zichzelf een toxisch effect kunnen hebben. En dan hangt het af van de mate van opname en de combinatie van de stoffen die worden opgenomen, of er effecten voor de gezondheid van de mens zijn. Maar daar is niet in detail op te antwoorden, alleen in het algemeen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De enquêtecommissie heeft DHV opdracht gegeven, onderzoek te doen. U heeft het rapport gelezen en ik zou een aantal stoffen met u willen doornemen. Ik zou van u willen weten of u de consequenties voor de gezondheid kunt aangeven van de stoffen die in het onderzoeksrapport worden genoemd. Ik noem een aantal stoffen – het lijkt misschien een examen, maar dat is het natuurlijk niet – en kunt u dan aangeven wat de gevolgen kunnen zijn?

De heer **De Wolff**: Met enig voorbehoud, want ik ben geen wandelende encyclopedie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Natuurlijk. Wat is het effect op de gezondheid van zwaveldioxide bij een brand?

De heer **De Wolff**: Dat betekent dat er acuut etsingen van de slijmvliezen kunnen optreden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En stikstofdioxide?

De heer **De Wolff**: In mindere mate kan dat ook gebeuren, en benauwdheid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zoutzuurgas?

De heer **De Wolff**: Voor zoutzuurgas geldt hetzelfde als voor stikstofdioxide: met name etsing van de slijmvliezen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Cadmiumoxide?

De heer **De Wolff**: Cadmiumoxide is een metaaloxide. Cadmium kan tot nietfunctiestoornissen leiden als het door de mens wordt opgenomen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En chroom?

De heer **De Wolff**: Bij chroom hangt het af van de waardigheid: is het drie- of zeswaardig? Zeswaardig chroom is in principe carcinogeen, driewaardig chroom niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Isocyanaat?

De heer **De Wolff**: Isocyanaat kan verschillende effecten hebben bij de mens. Het hangt ook af van het metabolisme, van wat er in de mens gebeurt met de stof. Het kan een breed scala van effecten teweegbrengen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Asbest?

De heer **De Wolff**: Van asbest merk je na acute blootstelling niets. Pas na vele jaren kunnen er met name ernstige longafwijkingen door ontstaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Nafta?

De heer **De Wolff**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Rookgassen en rookdeeltjes?

De heer **De Wolff**: Bij rookgassen denk ik in eerste instantie aan

koolmonoxide en aan cyaan, blauwzuurgas, wat kan vrijkomen bij branden. Beide leiden via een verschillende route tot hetzelfde, namelijk asfyxie oftewel zuurstoftekort, wat met name in de hersencellen bijzonder schadelijk kan zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus het is allemaal niet ongevaarlijk?

De heer **De Wolff**: Het is allemaal niet ongevaarlijk, nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom bij mijn laatste vraag. U heeft het rapport gelezen. Wat heeft u gemist in het rapport?

De heer **De Wolff**: Ik heb weinig gemist in het rapport, maar wij moeten wel aantekenen dat zowel de benadering van het RIVM als de benadering van DHV betrekking heeft op risico-evaluatie: een ruwe schatting van de risico's die zouden kunnen ontstaan als men aan die stoffen is blootgesteld. Vanuit de medische toxicologie denken wij in eerste instantie aan zieke mensen. Wij denken dat deze benadering, die overigens ook helemaal niet anders kan dan zoals het onderzoek is uitgevoerd, te weinig rekening houdt met het individu. Wij denken meer aan het individu. Het is namelijk best mogelijk dat bepaalde individuen wel degelijk heel hoog zijn blootgesteld, ook aan uranium. Dat kan best; dat weten wij niet. Die brand is geen homogene situatie geweest. Op bepaalde plaatsen kunnen verhoogde concentraties zijn opgetreden die door omstanders, bewoners en hulpverleners kunnen zijn binnengekomen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dank u wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer De Wolff, u maakte een mijns inziens zeer belangrijke opmerking. U bent van mening dat er veel meer is gerekend naar groepsrisico's?

De heer **De Wolff**: Ja, eigenlijk uitsluitend.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En u bent van mening dat het anders had moeten? Had het anders gekund?

De heer **De Wolff**: Het had anders gekund, als wij eerder in het hele

proces van zesenhalf jaar hadden gedacht aan de individuele gezondheidszorg voor de mensen met klachten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt op ons verzoek het DHV-rapport bekeken. Het RIVM-rapport zat er overigens achter, dus ik ga ervan uit dat u dat ook hebt bekeken. Wat is uw algemene indruk? Als u ziet wat zich daar heeft afgespeeld en welke berekeningen zijn gemaakt, met name gericht op de volksgezondheid, wat valt u dan op?

De heer **De Wolff**: Dan valt mij op dat deze benaderingswijze heel goed geschikt kan zijn om er bijvoorbeeld normstellingen op te baseren. Milieunormstelling of arbeidsomstandighedenormstelling baseer je op dit type onderzoek. Maar voor werkelijke risicoberekening achteraf van betrokkenen zou ik eerder de voorkeur geven aan een op de patiënt gericht onderzoek.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt "risicobeleving", maar ik wil het graag hebben over de risico's.

De heer **De Wolff**: Ik dacht dat ik zei "risicoberekening".

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan verstond ik het verkeerd. Als u "risicoberekening" zegt, dan bedoelen wij hetzelfde. Als u de rapporten daarop nakijkt, wat constateert u dan?

De heer **De Wolff**: Dan constateer ik dat er toch stoffen zijn genoemd, die mogelijk zijn gevormd tijdens de brand, waaraan wij ook nu nog wel degelijk aandacht kunnen besteden. De heer Van der Kooij heeft al de veelheid aan metaalverbindingen genoemd die uitgestoten en door de betrokkenen ingeademd kunnen zijn. In het algemeen verblijven metaalverbindingen dusdanig lang in het lichaam – ze worden onder andere in het skelet ingebouwd – dat wij waarschijnlijk ook nu nog met laboratoriummethoden kunnen nagaan of er sprake is geweest van verhoogde blootstelling. Ik denk ook aan andere stoffen die zeer resistent zijn; de dioxinen zijn al genoemd: stoffen met een interessant en toch ernstig toxicologisch profiel. Ik denk dat de mogelijkheden nog niet geheel zijn uitgeput om de aanwezigheid daarvan bij betrokkenen te meten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan komen wij natuurlijk ook op de toxiciteit van aluminium, die niet is meegenomen. U zat net op de tribune. U heeft de heer Van der Kooij horen zeggen: ik acht dat risico eigenlijk onwaarschijnlijk. Ik mag wel zeggen dat u een autoriteit bent op het gebied van aluminium. Kunt u vanuit uw wetenschap aangeven hoe u daartegen aankijkt?

De heer **De Wolff**: Ik kan niet oordelen over de technische specificaties. Ik weet alleen dat aluminium bij redelijk lage temperatuur kan ontbranden, althans in poedervorm. Het wordt gemakkelijk geoxideerd, dus het verbrandt ook gemakkelijk. Ik kan mij inderdaad voorstellen dat bij aluminium in plaatvorm die verbranding wat minder uitgesproken zal zijn. Ik wil dat graag aannemen van de heer Van der Kooij. Je weet echter natuurlijk nooit wat er in zo'n inferno is gebeurd. Het is best mogelijk dat er lokaal zulke hoge temperaturen zijn ontstaan en dat de condities dusdanig zijn geweest dat er toch aluminiumdeeltjes of verbindingen van aluminium in de lucht zijn gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Misschien kunnen wij proberen om de situatie wat nauwkeuriger te schetsen, althans voorzover dat zesenhalf jaar na dato nog mogelijk is. Er is veel van dat vliegtuig, dat voor een groot gedeelte uit aluminium bestaat, in heel kleine deeltjes uiteengespat. Er zijn maar een paar grotere delen gevonden. Wat is dan het risico bij een dergelijke verbranding?

De heer **De Wolff**: Als de condities zodanig zijn geweest dat er aluminium is verbrand en er aluminiumoxide deeltjes in de lucht zijn gekomen, dan acht ik het niet uitgesloten dat ze zijn ingeademd door omstanders zonder adembescherming met de theoretische mogelijkheid van aluminiumtoxiciteit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zouden wij dat nu nog kunnen vinden, als wij gaan zoeken bij de mensen die zich ziek hebben gemeld?

De heer **De Wolff**: Dat zal heel moeilijk zijn na zo'n lange tijd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u dat eens wat algemener in beeld kunnen brengen? Welke kansen hebben wij nog om te vinden waar al die mensen nu aan lijden en waardoor het allemaal is gekomen? Die mensen willen maar één ding: beter worden.

De heer **De Wolff**: Dat is ook het meest valide argument, denk ik, waarom wij hier zitten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Precies.

De heer **De Wolff**: Ik denk dat wij vanuit de visie van de toxicologie nooit 100% zeker kunnen zeggen dat bepaalde ziekteverschijnselen zijn ontstaan door blootstelling aan die bepaalde stof en die hoeveelheid van een stof. Het zou in theorie kunnen, als uit het lichamen klinisch onderzoek van betrokkenen iets heel duidelijk naar voren zou komen, bijvoorbeeld een bepaalde clustering van ziekten waarvan wij kunnen zeggen: dat moet gewoon zijn ontstaan door dioxine of een willekeurige andere stof. Die kans is alleen heel klein.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De kans dat men dat vindt is heel klein. U kent het AMC-onderzoek. Het is nog niet afgerond, maar een eerste en tweede deel zijn van commentaar voorzien en er zijn tussenrapportages geweest. Ik neem aan dat u daarvan kennis hebt genomen. Kunt u zeggen of er wat u betreft nu al bepaalde conclusies kunnen worden getrokken die betrekking hebben op wat u zo-even zei?

De heer **De Wolff**: Ik denk het niet. Ik denk dat bij deze rapportage en sowieso bij het hele AMC-onderzoek onvoldoende rekening is gehouden met de mogelijkheden die toxicologen zouden kunnen bieden bij het opzetten van een dergelijke studie. Dat is niet gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vindt u dat een gemiste kans?

De heer **De Wolff**: Ik vind dat een gemiste kans, zonder meer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat zelf aangegeven? U bent deels verbonden aan het AMC. Ik zou mij kunnen voorstellen dat u daarbij betrokken was geweest als toxicoloog.

De heer **De Wolff**: Dat had ik eerlijk gezegd ook verwacht. Toen ik vorig jaar uit de pers vernam welke collega's zich zouden bezighouden met dit onderzoek, heb ik betrokkenen opgebeld met de mededeling: wij zijn paraat om jullie bij te staan en om mee te denken over de toxicologische aspecten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is die wetenschap, de medische toxicologie, niet betrokken in dit onderzoek?

De heer **De Wolff**: Die is in het geheel niet betrokken geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunnen wij ook het RIVM-rapport niet als zodanig aanmerken?

De heer **De Wolff**: Het RIVM-rapport houdt zich bezig met risico-evaluatie, maar niet met de directe patiëntenzorg, wat wij wel doen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is juist, want u zei net: het is bekeken op groepsrisico's, niet op individuele gevallen.

De heer **De Wolff**: Daar ben ik het geheel mee eens.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent dus niet betrokken geweest bij het onderzoek?

De heer **De Wolff**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het toxicologische deel is niet meegenomen. U gaf net aan – dat heb ik althans begrepen uit uw woorden – dat het heel moeilijk is om die toxicologische risico's nu nog te bekijken. Wat zouden wij nu op dit moment moeten doen met al die mensen, ruim duizend, die ernstige en minder ernstige klachten hebben?

De heer **De Wolff**: Ik denk dat wij er niet aan ontkomen om deze mensen individueel medische hulp te bieden en vervolgens uit het individuele anamnestiche onderzoek van patiënten als het ware te destilleren welke klachten in verhoogde mate voorkomen in vergelijking tot de algemene populatie. Wellicht kunnen wij dan nog iets zeggen over mogelijke toxische oorzaken van die ziekten, maar in feite vind ik dat niet zo belangrijk. Dat klinkt heel raar uit de mond van een toxicoloog, maar het gaat erom welke klachten deze

mensen hebben. In feite doet het er niet zo verschrikkelijk veel toe hoe die precies zijn ontstaan. Het gaat erom of er een behandeling voor is en of die mensen van hun klachten af kunnen komen. Ik denk dat dit veel belangrijker is dan de hele discussie over de oorzaak.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat ben ik met u eens, maar er moet toch een mogelijkheid zijn om in ieder geval op te sporen waaraan de mensen lijden. Daarvan zegt u: dat doe je op de volgende wijze. Wilt u het mij nog een keer zeggen?

De heer **De Wolff**: Ik weet niet precies meer hoe ik het formuleerde. Wilt u de vraag even herhalen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op welke wijze zouden wij nu moeten uitvinden waaraan die mensen lijden en wat de toxicologische gevolgen kunnen zijn geweest?

De heer **De Wolff**: Primair zal er een lichamen onderzoek moeten plaatsvinden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Bij al die mensen?

De heer **De Wolff**: Bij mensen met klachten, maar dat gebeurt toch al.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is het heel ingewikkeld om dat te doen?

De heer **De Wolff**: Ik denk dat het niet zo ingewikkeld is voor een ervaren internist of een ervaren neuroloog om de klachten in kaart te brengen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u het idee dat dit helemaal niet is gebeurd?

De heer **De Wolff**: Daar kan ik niet over oordelen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook niet of het in uw visie misschien onvoldoende is gebeurd?

De heer **De Wolff**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De mensen hebben wel medische hulp.

De heer **De Wolff**: Ja, dat is inderdaad zo. Wellicht is het zelfs te doen door via de behandelende artsen en een overkoepelend

onderzoek te achterhalen wat de grootste gemene deler is van de gezondheidsklachten.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Als wij dat onderzoek nu zouden doen, is er dan een goede behandeling mogelijk voor mensen die bepaalde vergiftigingsverschijnselen zouden hebben?

De heer De Wolff: Dat hangt ervan af. Voor sommige vergiftigingsverschijnselen op de lange termijn zijn wel degelijk goede behandelingsmethoden aanwezig. Voor bijvoorbeeld een zwaremetalenintoxicatie met uranium, cadmium, lood en nog een aantal andere hebben wij uitstekende medicamenten om deze zware metalen versneld uit het lichaam te verwijderen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dus er is gewoon een behandelwijze voor?

De heer De Wolff: Er is een goede behandelwijze voor, maar dan moet je wel weten wat er aan de hand is. Je moet dus gericht kunnen behandelen. Bij klachten ten gevolge van bijvoorbeeld dioxineblootstelling wordt het aanzienlijk moeilijker, want daar is geen gerichte therapie voor.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u ook kennisgenomen van het door de minister voorgestelde onderzoek via de KLM-Arboservice en de wijze waarop dat zal worden opgezet?

De heer De Wolff: Daar heb ik geen gedetailleerde kennis van.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dan zal ik er niets over vragen. Tot slot wil ik met u naar een onderwerp waarover ik uw deskundigheid wil horen, te weten het mycoplasma. Er zijn in de afgelopen heel veel berichten geweest over genetisch gemanipuleerd mycoplasma. Dat zou te maken hebben met het Bijlmerrampsyndroom. Een deskundige in Amerika heeft daarmee een verband gelegd. Kent u dit verschijnsel.

De heer De Wolff: Ik heb in ieder geval kennisgenomen van het onderzoek.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u mij vertellen wat u daarvan vindt? Kunt u ons eens vertellen wat zo'n mycoplasma is?

De heer De Wolff: Eigenlijk zou u dat aan een medisch microbioloog moeten vragen, want die houdt zich bezig met micro-organismen die ziekten kunnen veroorzaken. Maar ik denk dat dit tot de algemene ontwikkeling van iedere dokter of laboratoriumdokter mag worden gerekend. Mycoplasma is een familienaam van bacteriën die algemeen voorkomen. Normaal gesproken wordt men daar niet ziek van, behalve op het moment waarop de afweer het tijdelijk laat afweten, zoals voor vele infectieziekten geldt.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is het net zoals bij schimmels, die eigenlijk iedereen heeft, maar die meestal niets teweegbrengen?

De heer De Wolff: Inderdaad.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dus mycoplasma hebben wij allemaal?

De heer De Wolff: Ik weet niet of wij het allemaal hebben, maar velen van ons dragen het bij zich.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dus velen van ons. Maar als je afweer het niet laat afweten, is er niets aan de hand.

De heer De Wolff: Dan is er inderdaad niets aan de hand. U vroeg nog naar mijn oordeel over dat onderzoek. Ik heb ernstige reserves tegenover alle voorstellen waarmee men een enkelvoudige oplossing van het hele Bijlmer-probleem denkt te kunnen vinden. Het is echter zo'n complexe materie dat het onmogelijk is om alle verschijnselen met dat ene micro-organisme te verklaren. Je kunt ze niet met alleen het uranium verklaren, maar ook niet met het mycoplasma. Het is best mogelijk dat bij sommige mensen door bepaalde invloeden het afweersysteem tijdelijk niet goed heeft gefunctioneerd en dat daardoor mycoplasma tot longafwijkingen of tijdelijke aandoeningen van de ademhalingswegen heeft geleid.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar u ziet op dit moment geen relatie tussen bijvoorbeeld toxische stoffen, uit het vliegtuig of door de brand ontstaan, en mycoplasma?

De heer De Wolff: Nee, absoluut niet.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En om het nog even helder te krijgen, u zegt dat mycoplasma een bacteriestam is die zich in feite overal bevindt en dat het nog maar de vraag is of je er ziek van wordt.

De heer De Wolff: Dat is de vraag van de individuele betrokkene op zo'n moment.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar heeft een dergelijke ramp daar ook iets mee te maken?

De heer De Wolff: Het is natuurlijk best mogelijk dat blootstelling aan lichaamsvreemde stoffen het immuunapparaat heeft verstoord. Dat is heel goed mogelijk, daarvan kennen wij veel voorbeelden uit de praktijk. Het is ook mogelijk dat door welke andere oorzaak dan ook, bij voorbeeld door stress, het immuunapparaat het tijdelijk laat afweten. Ook daarvan zijn voorbeelden bekend.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En hoe ernstig is dat dan?

De heer De Wolff: Het kan betekenen dat een virus, een schimmel of een bacterie de vrije hand krijgt.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar dat kan ook weer over gaan?

De heer De Wolff: Dat kan weer over gaan, het is in principe te behandelen.

De voorzitter: Mijnheer De Wolff, nog een tweetal vragen voordat ik aan een samenvatting toe kom. Had het fecesonderzoek ook in Nederland kunnen worden uitgevoerd?

De heer De Wolff: De techniek die Biospectron in Zweden heeft gebruikt, is in Nederland nog niet voor medische doeleinden toepasbaar. Het apparaat staat al jaren op mijn verlanglijst, maar ik heb het nog niet gekregen. Het onderzoek had in principe, en misschien zelfs nog beter, kunnen worden uitgevoerd in samenwerking met de radiochemie van de TU-Delft, die onderscheid kunnen maken tussen de verschillende isotopen van uranium. Ik denk dat het onderzoek heel goed in Nederland had kunnen worden gedaan.

De **voorzitter**: U zegt dat het misschien zelfs wel beter in Nederland had kunnen worden gedaan.

De heer **De Wolff**: Dat zeg ik omdat het laboratoriumonderzoek dan meteen professioneel begeleid had kunnen worden.

De **voorzitter**: De tweede vraag is eigenlijk meer een constatering. Gisteren is de heer Plokker, de plaatsvervangend hoofdinspecteur voor de volksgezondheid, hier geweest. Hij heeft gezegd dat het verzoek dat u indertijd aan de Gezondheidsraad heeft gedaan, niet verder is gekomen dan tot de secretaris van de commissie straling en toxicologie. Is dat u bekend?

De heer **De Wolff**: Dat is mij niet bekend. Ik heb alleen in een fax die ik op 1 april van de plaatsvervangend algemeen secretaris van de Gezondheidsraad had gekregen, gelezen dat hij wel degelijk met de voorzitter van de Gezondheidsraad overleg had gepleegd.

De **voorzitter**: Er staat dus in die fax dat er wel met de voorzitter over gesproken is?

De heer **De Wolff**: Ja, er is met de voorzitter over overlegd.

De **voorzitter**: Ik kom tot een aantal conclusies en ik vraag u of u deze kunt bevestigen. Het resultaat van het fecesonderzoek van de stichting Visie was niet interpreteerbaar. Het onderzoek is technisch goed uitgevoerd, maar feces zeggen niets over uranium in het lichaam en er ontbrak een goede controlegroep.

De heer **De Wolff**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Uw advies aan de stichting Visie was: niet publiceren.

De heer **De Wolff**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Stralingsdeeltjes uit uranium kunnen leiden tot tumorvorming en genetische aanpassingen.

De heer **De Wolff**: Genetische aanpassingen zou ik eruit laten.

De **voorzitter**: Afwijkingen?

De heer **De Wolff**: Ook niet; het zijn geen genetische afwijkingen, het zijn afwijkingen aan de celkern waardoor tumorvorming kan optreden.

De **voorzitter**: Dan leggen wij het zo vast.

In 1998 doet u een voorstel aan de Gezondheidsraad om een onderzoek in te stellen naar de effecten van uranium bij mensen die bij de Bijlmerramp betrokken zijn geweest. Is dit correct?

De heer **De Wolff**: Het is in die zin niet correct dat de Gezondheidsraad niet zelf onderzoek uitvoert, maar alleen aan de bewindslieden kan adviseren, een bepaald onderzoek te laten uitvoeren.

De **voorzitter**: U heeft tweemaal toxicologisch onderzoek aangeboden, zowel aan de Gezondheidsraad als aan de hoofdinspectie. Tot twee maal toe wordt dit zonder opgave van redenen geweigerd.

De heer **De Wolff**: Dat is juist. Misschien kan er nog bij vermeld worden dat ik ook het AMC-onderzoeksteam de diensten van mijn staf heb aangeboden.

De **voorzitter**: En uw doel was het wegnemen van onrust.

De heer **De Wolff**: Dat was primair mijn doel.

De **voorzitter**: U heeft hierover gesproken met de heer Verhoeff.

De heer **De Wolff**: Ja.

De **voorzitter**: De stoffen die bij de brand zijn vrijgekomen, zijn niet ongevaarlijk voor de volksgezondheid.

De heer **De Wolff**: Dat is in het algemeen juist.

De **voorzitter**: In de benadering van DHV en het RIVM wordt er onvoldoende rekening gehouden met het individu.

De heer **De Wolff**: Ja.

De **voorzitter**: De benadering van DHV en het RIVM is bruikbaar voor normstelling, maar minder voor het berekenen van risico's.

De heer **De Wolff**: Voor het berekenen van individuele risico's.

De **voorzitter**: U pleit voor een benadering op basis van de klachten van de patiënt.

De heer **De Wolff**: Ja.

De **voorzitter**: Verbranding van aluminium kan leiden tot het inademen van aluminiumverbindingen en dat kan leiden tot aluminiumtoxiciteit.

De heer **De Wolff**: Ja.

De **voorzitter**: Bij het onderzoek van het AMC is er geen aandacht besteed aan medisch-toxicologische aspecten.

De heer **De Wolff**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Het doet er volgens u niet meer toe, waardoor de ziekte exact is veroorzaakt; mensen met klachten moeten worden onderzocht.

De heer **De Wolff**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Er is een behandeling mogelijk waarmee zware metalen uit het lichaam verwijderd kunnen worden.

De heer **De Wolff**: Dat is juist.

De **voorzitter**: U heeft ernstige reserves tegenover alomvattende verklaringen voor de klachten, zoals mycoplasma.

De heer **De Wolff**: Ja.

De **voorzitter**: Door storingen in het immuunapparaat kan mycoplasma leiden tot ziekten, net als bij alle andere bacteriën.

De heer **De Wolff**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Deze ziekten zijn goed te behandelen.

De heer **De Wolff**: In principe wel.

De **voorzitter**: Hiermee is er een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer De Wolff uit te geleiden.

Sluiting 12.17 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 70

Vrijdag 5 maart 1999



De heer R.M. Kurk

R.M. Kurk
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer R.M. Kruk

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer R.M. Kruk, geboren op 12 september 1953 te Castro, Brazilië. Mijnheer Kruk, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Kruk**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Kruk, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Kruk, is het correct dat u internist bent te Amstelveen en gespecialiseerd bent in het chronisch vermoeidheid syndroom?

De heer **Kruk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft meer dan 60 Schipholmedewerkers met gezondheidsproblemen onderzocht. Is dat correct?

De heer **Kruk**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Onder deze medewerkers bevindt zich o.a. de heer Van Os die ook voor onze commissie is verschenen.

De heer **Kruk**: In een artspatiëntenrelatie kan ik niet ingaan op het benoemen van individuele patiënten.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat u op deze manier antwoord geeft aan de commissievoorzitter, mijnheer Kruk. Wij zullen misschien andere technieken moeten toepassen. Kunt u ons iets vertellen over uw achtergrond?

De heer **Kruk**: Ik ben algemeen internist. Ik functioneer als internist in twee hoedanigheden: ik behandel patiënten en ik participeer in wetenschappelijk onderzoek naar het opsporen van oorzaken en het onderzoeken van behandelmethoden voor mensen met chronische vermoeidheidsklachten.

De **voorzitter**: Kunt u ons iets meer vertellen over uw deskundigheid ten aanzien van dat chronisch vermoeidheid syndroom? Wat moeten wij daaronder verstaan?

De heer **Kruk**: Bij dat wetenschappelijk onderzoek functioneer ik in een team met mensen van verschillend disciplines: biochemie, algemene artsen, neuropsychologische ondersteuning. Daarnaast is er een uitgebreide klinische ervaring. Het gaat daarbij om ongeveer 1500 patiënten met klachten van chronische vermoeidheid. Die zijn onderzocht en behandeld.

De **voorzitter**: Mag ik het als volgt omschrijven: het is puur patiënten-

onderzoek en geen wetenschappelijk onderzoek?

De heer **Kruk**: De groep van 60 Schipholmedewerkers heb ik gezien als behandelend arts, niet als iemand die bij een groep mensen wetenschappelijk onderzoek heeft gedaan.

De **voorzitter**: Wij willen graag met u spreken over het onderzoek bij de Schipholmedewerkers en over het onderwerp mycoplasma.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Kruk, u werkt als vrij gevestigd internist in Amstelveen?

De heer **Kruk**: Ja, en in Amsterdam.

De heer **Oudkerk**: U ziet dus wel meer mensen in uw praktijk die op de een of andere wijze op Schiphol werken?

De heer **Kruk**: Dat is mogelijk. Dat staat niet op de voorgrond.

De heer **Oudkerk**: Hoeveel mensen heeft u gezien die op Schiphol werken en die zelf een relatie hebben gelegd met het werken in de befaamde hangaar 8?

De heer **Kruk**: Ongeveer 80 mensen. Na onderzoek zijn er uiteindelijk ongeveer 65 mensen overgebleven, waarbij geen sprake is van een duidelijke, aantoonbare verklaring voor de klachten.

De heer **Oudkerk**: Er hebben zich dus 80 mensen bij u gemeld, die op een of andere manier in hangaar 8 gewerkt hebben? Hoe zijn zij bij u terechtgekomen?

De heer **Kurk**: Na verwijzing door de huisarts.

De heer **Oudkerk**: Heeft u geadverteerd of heeft u de huisartsen gebeld waardoor zij speciaal bij u terechtgekomen zijn?

De heer **Kurk**: Het is geleidelijk meer bekend geworden, mede door de onderlinge contacten van Schiphol-medewerkers die gelijksoortige klachten hadden. Uiteindelijk zijn die mensen bij mij gekomen via hun huisarts.

De heer **Oudkerk**: Het gemeenschappelijk kenmerk van die Schiphol-medewerkers is, dat zij allemaal op de een of andere wijze in hangaar 8 geweest zijn?

De heer **Kurk**: Dat is de relatie die de mensen zelf leggen.

De heer **Oudkerk**: Zij hebben in ieder geval aan u verklaard: ik ben ooit in die hangaar 8 geweest?

De heer **Kurk**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Kunt u aangeven, wat de hoofdmoot van de klachten is waarmee deze patiënten bij u terecht zijn gekomen?

De heer **Kurk**: Allereerst intense vermoeidheid, zonder dat er verklarende omstandigheden zijn waardoor zij op enig moment vermoeid zijn geworden. Vervolgens klagen veel mensen over geheugen- en concentratieproblemen, waarvoor eigenlijk ook geen verklaring is. Dat gaat vaak gepaard met spier- en gewrichtsklachten, waarbij mensen niets aan die spieren of gewrichten zien en waarbij ook uit onderzoek geen verklaring tevoorschijn komt zoals bijvoorbeeld reumafactoren of wat dan ook.

De heer **Oudkerk**: Ik herhaal het even. Mensen zijn intens moe, hebben geheugenstoornissen of concentratieverlies en spier- en/of gewrichtsklachten.

De heer **Kurk**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Is dat een patroon, of komt dat bij al die mensen voor?

De heer **Kurk**: Het komt bij al die mensen voor. Al die mensen zijn moe

en meestal hebben zij die twee andere klachten ook.

De heer **Oudkerk**: Ik neem aan dat u allereerst een vraaggesprek met die mensen hebt gevoerd.

De heer **Kurk**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u daarna gedaan?

De heer **Kurk**: Volgens het gebruik van een internist die iemand voor het eerst ziet, heb ik die mensen lichamelijk nagekeken.

De heer **Oudkerk**: Wat houdt dat in?

De heer **Kurk**: Je vormt je eerst een indruk van iemand: ziek of niet ziek, dik of dun, et cetera, huid, bloeddruk, pols, hoofd-/halsgebied, hart/longen beluisteren en bekloppen, buikorganen, reflexen, slagaders, armen en benen, rug, spiertonus. Dat is het.

De heer **Oudkerk**: Al die mensen heeft u min of meer volgens ditzelfde patroon onderzocht?

De heer **Kurk**: Ja, zonder uitzondering.

De heer **Oudkerk**: Wat was de uitslag van dat lichamelijk onderzoek bij die mensen?

De heer **Kurk**: Bij het overgrote deel was er geen enkele medische afwijking. Natuurlijk was er een enkele uitzondering. Het gebeurt altijd wel dat je bij toeval iets vindt als je een aantal mensen gepresenteerd krijgt. Maar bij het lichamelijk onderzoek was er eigenlijk geen sprake van afwijkingen.

De heer **Oudkerk**: Bij lichamelijk onderzoek geen afwijkingen.

De heer **Kurk**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: U bent vast verder gaan onderzoeken?

De heer **Kurk**: Op grond van de klachten is aanvullend onderzoek afgesproken, aangepast aan de klachten van het individu. Daar komt natuurlijk wel een rode draad uit. Er is gekeken of de oorzaak lag in orgaanziekten, virusinfecties, enzovoorts. Daaruit is bij die mensen geen verklaring voor hun klachten naar voren gekomen.

De heer **Oudkerk**: U zoekt dan nog verder?

De heer **Kurk**: Ja. Die mensen hebben reeds langere tijd klachten, gemiddeld 3,5 jaar. Er is sprake van een ruime spreiding. Sommige mensen hebben reeds vijf jaar klachten, anderen één jaar, gemiddeld is het echter 3,5 jaar. Op het moment dat mensen 3,5 jaar klachten hebben en er in medische zin elders geen verklaring vinden voor hun klachten, is het ook bij zo'n onderzoek uitermate onwaarschijnlijk. Zou men een aandoening hebben gehad, dan is die meestal over of zou tussentijds een hele vervelende ziekte naar voren zijn gekomen. Dat is bij die mensen niet gebeurd. Dan moet je denken aan wat meer bijzondere bepalingen. Dat betreft stoffen die vaak niet voldoende aanwezig zijn bij mensen die chronisch vermoeid zijn, zonder dat zij op Schiphol zijn geweest; stoffen die een functie hebben in de energiehuishouding van cellen.

De heer **Oudkerk**: Dat is een speciaal soort laboratoriumonderzoek?

De heer **Kurk**: Ja, er zijn maar een paar plaatsen in Nederland waar dat bepaald wordt. Je kunt er onderzoek naar doen. Daar krijgt je dan getallen uit.

De heer **Oudkerk**: Even voor de duidelijkheid. U doet dus een algemeen lichamelijk onderzoek bij die mensen. Vervolgens doet u laboratoriumonderzoek naar de gewone dingen, en, wanneer u nog steeds niets vindt, doet u een speciaal onderzoek dat slechts op enkele plekken in Nederland gedaan kan worden. Waar gaat het dan precies om?

De heer **Kurk**: Dan gaat het om carnitine.

De heer **Oudkerk**: Carnitine?

De heer **Kurk**: Dat een aminozuur. Die stof heeft een transportfunctie: een aantal stoffen uit bloed de cel in. Als een cel uitgeput is, moet die namelijk weer voldoende voorzien worden van bouwstoffen waardoor die zijn werk weer kan doen.

De heer **Oudkerk**: Brandstof zou je dus kunnen zeggen?

De heer **Kurk**: Als wij spreken over onderzoek naar het bestaan van orgaanziekten en wij zouden organen vergelijken met onderdelen van een motor, dan kijken wij welke onderdelen er stuk gaan. Bij dit soort stoffen kijk je eigenlijk naar de benzine-toevoer en de bedrading van de motoronderdelen.

De heer **Oudkerk**: Dat is in ieder geval heel helder. Laat ik maar even bij de benzine en de bedrading blijven, heeft u al die mensen hierop laten prikken?

De heer **Kurk**: Mensen met een virusinfectie of orgaanziekte vielen natuurlijk af. Dan is er immers een duidelijke verklaring en kun je aangeven, wanneer het over is of hoe het verder verloopt. Bij de overgebleven mensen viel op dat de waarden te laag zijn. Dat blijkt ook uit de literatuur waarbij mensen met chronische vermoeidheidsklachten op die stoffen vergeleken zijn met gezonde controlegroepen. Het gaat daarbij om ongeveer zeven studies.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dus dat bij al die mensen, met uitzondering van diegenen die zijn afgevallen omdat zij een virusinfectie hadden of iets anders wat hun klacht kon verklaren, een verlaagd carnitine in het bloed is gevonden. Dat is weer vergelijkbaar met een verlaagd carnitine in het bloed zoals je dat aantreft bij het chronisch vermoeidheid syndroom.

De heer **Kurk**: En dan een bijzondere vorm van carnitine, de gebonden vorm en dat heet acetyl-carnitine.

De heer **Oudkerk**: Bent u op grond van uw onderzoeken bij deze groep van iets meer dan 60 mensen tot een diagnose gekomen?

De heer **Kurk**: De diagnose is een chronisch vermoeidheid syndroom. Er is dus een combinatie van klachten. Dat zijn symptomen. Die voeg je samen tot een syndroom. Bij uitsluiting van bekende orgaanziekten en virusinfecties en omdat het om een chronische vermoeidheidsklachten gaat, wordt dat genoemd "chronisch vermoeidheid syndroom", met als bijkomende diagnose een verlaagde acetyl-carnitine waarde.

De heer **Oudkerk**: Hoe vaak komt het chronisch vermoeidheid syndroom in Nederland voor?

De heer **Kurk**: Dat is niet zo goed bekend. Er zijn getallen dat er zo'n 20.000 - 30.000 mensen chronisch vermoeid zijn. Dat gaf ook te denken in relatie tot de Schipholpopulatie; 20.000-30.000 mensen verdeeld over een populatie van 15 mln., dan zul je per woonwijk relatief weinig mensen aantreffen met chronische vermoeidheidsklachten. Vind je dan in een kleine regio zo'n groot aantal, dan roept dat vragen op.

De heer **Oudkerk**: Als ik kijk naar de klachten intens moe, geheugen- en concentratiestoornissen, dan kom ik dicht in de buurt van een verklaring die hier gistermiddag is afgelegd door professor Gersons, psychiater op het AMC. Die heeft verklaard dat deze twee klachten heel goed kunnen passen bij een posttraumatisch stresssyndroom.

De heer **Kurk**: Deze mensen hebben zo'n trauma niet meegemaakt.

De heer **Oudkerk**: Deze mensen hebben zo'n trauma niet meegeemaakt.

De heer **Kurk**: Als je kijkt naar chronische vermoeidheidsklachten en die relateert aan makkelijk te objectiveren aandoeningen is moeheid vaak een hoofdklacht in dat geheel. In die zin is de gezondheidszorg verdeeld in een aantal vakjes. Dat is ook nodig, want er komt zoveel informatie op je af. Er zijn steeds raakgebieden. Professor Gersons zei gisteren: lichaam en geest kun je niet scheiden.

Ook op het vakgebied van orgaan-dokters komen veel mensen voor met dit soort klachten die in eerste instantie niet van elkaar te onderscheiden zijn. Als wij het hebben over psychologische en psychiatrische fenomenen – zo worden mensen met chronische vermoeidheid vaak getypeerd – is de insteek van de kant van orgaan-dokters met bijzondere belangstelling voor chronische vermoeidheid, dat de verbinding tussen hersenen en binjier veel belangrijker is in de productie van adrenaline en cortisol; kortom allemaal stoffen die belangrijk zijn op het moment dat iemand zich moet inspannen. In adequate dosering zorgen die stoffen ervoor dat men die

inspanning fysiek en mentaal kan leveren. Als dat niet goed werkt, kan dat lichamelijke klachten veroorzaken maar ook mentaal gerichte klachten, zoals het zich niet goed kunnen concentreren of dingen vergeten. Er zitten hele duidelijke raakvlakken.

De heer **Oudkerk**: Om even terug te grijpen op het posttraumatisch stresssyndroom, die meer dan 60 mensen die u in uw praktijk gezien heeft, hebben niet de ramp in de Bijlmer meegemaakt. Het zijn Schipholmedewerkers, die als gemeenschappelijk kenmerk hebben – althans dat is u verteld – dat zij op een of andere wijze in hangaar 8 geweest zijn.

De heer **Kurk**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Maar je kunt natuurlijk ook een ander trauma meegemaakt hebben, waardoor je een posttraumatisch stresssyndroom hebt gekregen. Heeft u die mensen daarop doorgevraagd?

De heer **Kurk**: Ja, ik heb die mensen daarop doorgevraagd. Ik heb de werkomstandigheden besproken. Omdat die mensen dat verband leggen, is gevraagd, hoe lang zij in die hangaar zijn geweest. Er is gevraagd, of in de loop van de tijd de werkdruk is opgelopen. Er is gevraagd, of er sprake was van privéproblemen. Kortom, omstandigheden waarin mensen verkeren, zijn doorgesproken.

De heer **Oudkerk**: Heeft u naar aanleiding van vraaggesprekken met die mensen nog doorverwijzingen gesuggereerd naar collega-psychiaters of psychologen?

De heer **Kurk**: In uitzondering.

De heer **Oudkerk**: In uitzondering?

De heer **Kurk**: Ik ben uitdrukkelijk geen psycholoog of psychiater, maar ik moet als internist wel kunnen beoordelen of ik iemand moet doorverwijzen. Mijn oordeel was dat een doorverwijzing niet aan de orde was. Ook bij de desbetreffende huisartsen is het nooit het idee geweest dat zo te doen.

De heer **Oudkerk**: U durft hier de stelling aan, dat bij die meer dan 60 mensen de posttraumatische stress uiteindelijk niet de oorzaak is geweest

van het klachtenpatroon van die mensen.

De heer **Kurk**: Ik ben geen deskundige op het gebied van post-traumatische stress. In vraaggesprekken is niet naar voren gekomen dat dit soort factoren van overmatige stress een rol hebben gespeeld.

De heer **Oudkerk**: Goed, dan ga ik met u naar de oorzaken van het chronisch vermoeidheid syndroom, tenminste als deze bekend zijn. Wat kunnen die oorzaken zijn?

De heer **Kurk**: Uit mijn eigen praktijk en onderzoek is gebleken, dat het gaat om zo'n 8 à 9 groeperingen van mensen die na verschillende gebeurtenissen – virusinfectie, zwangerschap, mogelijk in relatie tot werkomstandigheden, zeer hoge werkdruk – vermoeid bleven terwijl de factoren waardoor de klachten werden veroorzaakt, verdwenen waren. Die vermoeidheid gaat jaar in jaar uit door en trekt niet bij.

De heer **Oudkerk**: Probeer u voor mij helder te maken, wat precies de oorzaken kunnen zijn van chronische moeheid.

De heer **Kurk**: De oorzaak van chronische moeheid is niet bekend. Daarnaast is allerlei onderzoek gaande. Als je echter luistert naar de klachten van mensen, zou je kunnen zeggen dat mensen op de een of andere manier stressprikkelers voor hun lichaam hebben ondervonden. Dat kunnen stressprikkelers zijn in biochemische zin, in virale zin, alles wat iemand ziek zou kunnen maken. Wij zien dan dat de klachten van vermoeidheid blijven, terwijl de aandoening waarover gesproken wordt of het probleem verdwenen is. Het is eigenlijk een onaangepaste reactie op omstandigheden die weer genormaliseerd zijn. Dat vindt er in feite plaats.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Kurk, ik vraag u dat, omdat u in een schrijven aan de enquêtecommissie naar aanleiding van ons verzoek om inlichtingen over klachten van die groep mensen waarover wij nu spreken, op de laatste bladzijde nogal helder stelt en ik citeer: "Chronische moeheid kan o.m. ontstaan na langdurige virusinfecties, kwaadaardige aandoeningen, grote chirurgische ingrepen, langdurige mentale

stress of contact met giftige stoffen." Ik wil ze even afvinken. Langdurige virusinfecties zijn bij deze mensen uitgesloten?

De heer **Kurk**: Op het moment dat zij zich bij mij melden met klachten, zijn deze door mij uitgesloten voor zover ik kan bepalen dat daarvan geen sprake is.

De heer **Oudkerk**: Kwaadaardige aandoeningen?

De heer **Kurk**: Niet aanwezig.

De heer **Oudkerk**: Niet aanwezig, uitgesloten. Grote chirurgische ingrepen?

De heer **Kurk**: Niet aanwezig, althans niet op dat moment.

De heer **Oudkerk**: Langdurige mentale stress? U vertelde net al iets over die arbeidsomstandigheden.

De heer **Kurk**: Nee, niet aanwezig.

De heer **Oudkerk**: Contact met giftige stoffen?

De heer **Kurk**: Weet ik niet.

De heer **Oudkerk**: Dan kom ik natuurlijk aan de belangrijkste vraag, want daar gaat het om. Is er naar uw mening een relatie te leggen tussen de wrakstukken in hangaar 8, de aanwezigheid van deze groep mensen in die hangaar 8 en hun gezondheidsklachten?

De heer **Kurk**: Ik kan dat niet met zekerheid zeggen. Ik moet proberen in logisch verband te denken. Zou er bijvoorbeeld een relatie kunnen zijn tussen de duur dat mensen in hangaar 8 zijn geweest? Verder gaat het om de ernst van de klachten en wanneer die klachten zijn ontstaan. Er komt bij mij geen enkele correlatie naar voren. Er zijn mensen, die aangeven er twee uur geweest zijn en drie jaar nadien klachten krijgen. Er zijn mensen die daar veel meer uren zijn geweest en nauwelijks klachten hebben. Er is een enorme spreiding. Er komt niet naar voren, dat, naarmate iemand daar langer is geweest, hij sneller of indringender klachten krijgt.

De heer **Oudkerk**: Is het naar uw deskundigheid bij het chronisch vermoeidheid syndroom en de rol

van toxische stoffen daarin, zo, dat er een relatie moet bestaan tussen de duur en de intensiteit van de aanraking met die stoffen?

De heer **Kurk**: Dat is eigenlijk onbekend. Ik denk dat meer mensen daarover een oordeel zouden moeten geven. Het gaat om de variëteit van stoffen. Wat kunnen ze aanrichten? Je kunt van alles ruiken en dat kan geen enkel kwaad doen en je kunt niets ruiken en dat kan dodelijk zijn.

De heer **Oudkerk**: Zou u toxische stoffen kunnen noemen, waarvan in de literatuur bekend is of waarvan zelfs is bewezen dat zij aanleiding kunnen geven tot het chronisch vermoeidheid syndroom?

De heer **Kurk**: Nee, dat kan ik niet exact zeggen. De oorzaak van het chronisch vermoeidheid syndroom is onbekend. Vandaar dat het ook een syndroom heet. Waar je dan aan relateert, is het feit dat mensen na bepaalde gebeurtenissen, contacten of ziekten moe zijn gebleven. Dat veronderstelt een relatie. Als je kijkt naar de klachten, zijn deze samen te vatten onder de noemer dat aanpassingsmechanismen van het lichaam falen. De klachten die zij vertonen, zijn eigenlijk voor al die groepen uniform en niet direct herleidbaar tot wat er voorafgaand aan gebeurd is. Je hebt als mens tal van aanpassingsmechanismen. Als de omstandigheden veranderen, moeten de aanpassingsmechanismen ervoor zorgen dat je daarmee adequaat kunt omgaan. Bij chronische vermoeidheid gebeurt dat óf te weinig óf te veel. Het is niet meer aangepast aan de omstandigheden waarin mensen verkeren.

De heer **Oudkerk**: Als ik een lijstje met toxische stoffen noem, zou u niet kunnen zeggen of dat wel of niet een relatie heeft met het chronisch vermoeidheid syndroom?

De heer **Kurk**: Het is wel een overweging geweest. Als mensen zo lang klachten hebben, waarmee zouden zij dan in contact zijn gekomen? Maar ook mensen die het zouden kunnen beoordelen, is niet opgevallen waaraan expliciet gedacht zou moeten worden. Er gebeuren ook geen calamiteiten. Als er sprake zou zijn van een gevaarlijke lading die lekt, zou dat op korte termijn ernstige gevolgen hebben. Hier is echter veel

meer sprake van een verspreid beeld dat heel geleidelijk ontstaat en daardoor ook moeilijker te interpreteren is.

De heer **Oudkerk**: Blijkt uit de literatuur dat verarmd uranium in stofdeeltjes leidt tot het chronisch vermoeidheid syndroom?

De heer **Kurk**: Er zijn verschillende dingen waarin gerelateerd wordt aan de dosering. Word je in hoge mate bestraald à la Tsjernobyl...

De heer **Oudkerk**: Daar hebben wij het niet over.

De heer **Kurk**: Naarmate die dosering lager wordt, wordt het steeds moeilijker aan te geven, wat er zou moeten gebeuren en met name op de lange termijn.

De heer **Oudkerk**: Is dat chronisch vermoeidheid syndroom nog een duister gebied?

De heer **Kurk**: Het chronisch vermoeidheid syndroom is een duister gebied. Mensen geven klachten aan omdat zij links en rechts hulp hebben ingeroepen maar geen verklaring voor hun klacht hebben gevonden. Ik zie dan een geselecteerd gezelschap dat vaak vijf à zes dokters heeft geraadpleegd. Ondertussen zijn de mensen zélf op zoek gegaan naar een verklaring. Zij nemen ook vaak een diagnose mee en zeggen: ik denk dat het daarmee verband houdt. Ik moet dan eigenlijk die diagnose stellen c.q. uitsluiten. Daar kom ik in de problemen.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Kurk, u heeft 80 mensen op uw spreekuur gehad. Weet u, of deze 80 mensen zich ook gemeld hebben bij het AMC voor het onderzoek?

De heer **Kurk**: Een deel daarvan zeker. Als mij de vraag wordt voorgelegd of men zich bij het AMC moet aanmelden, is mijn antwoord: dat moet je zeker doen. Het is goed als een probleem benaderd wordt vanuit verschillende invalshoeken en in een grote context. Ik ben behandelend arts en kijk naar elk individu. Het gaat hier om groepen. Ik heb ook te maken gekregen met een geselecteerd gezelschap. Ik heb bijvoorbeeld geen controlegroep.

De heer **Oudkerk**: U zou eigenlijk wel een controlegroep moeten hebben?

De heer **Kurk**: Als je het probleem volledig wilt inventariseren, zijn er beperkingen. Ik kijk naar individuen die uit eigen beweging een afspraak maken op mijn spreekuur.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik. U doet lichamelijk onderzoek en laboratorium onderzoek bij een aantal mensen. Het AMC heeft een week of drie geleden laten weten dat zij daarin, althans gegeven de huidige omstandigheden, geen brood ziet. Toch heeft een groot aantal mensen zich ook voor het AMC-onderzoek gemeld. Is er tussen u en het AMC het afgelopen halfjaar contact geweest over enerzijds het onderzoek dat u deed en anderzijds het onderzoek van het AMC?

De heer **Kurk**: Nee, dat is er niet geweest.

De heer **Oudkerk**: Heeft u het AMC niet gebeld?

De heer **Kurk**: Nee, dat heb ik niet gedaan.

De heer **Oudkerk**: Hebben de onderzoekers van het AMC u gebeld?

De heer **Kurk**: Zij hebben mij niet gebeld.

De heer **Oudkerk**: Dat bevreemdt mij een beetje. Wij hebben namelijk notulen van de begeleidingscommissie van het AMC-onderzoek, waarin de resultaten van uw bevindingen wel besproken worden.

De heer **Kurk**: Dat is een nieuw feit voor mij.

De heer **Oudkerk**: U bent daarover niet geconsulteerd?

De heer **Kurk**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Het was natuurlijk geen geheim, want u bent ook in de kranten verschenen met dit onderzoek. Maar er is geen persoonlijk contact met u geweest?

De heer **Kurk**: Nee, er is geen persoonlijk contact geweest.

De heer **Oudkerk**: Zijn door het AMC resultaten opgevraagd, bijvoorbeeld laboratoriumuitslagen of uitslagen

van lichamelijk onderzoek, of andere uitslagen ten aanzien van deze patiënten?

De heer **Kurk**: Nee, dat heeft niet plaatsgevonden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Kurk, ik wil onder andere met u spreken over het mycoplasma. Heeft u ooit een relatie gelegd tussen de klachten van de medewerkers van Schiphol en het Golfoorlogsyndroom?

De heer **Kurk**: Nee. Sommige patiënten hebben bijvoorbeeld via Internet informatie opgevraagd in een poging hun klachten te verklaren. Zij zagen wel overeenkomsten tussen de klachten. Dat geldt ook ten aanzien van informatie dat uranium of toxische stoffen tot dit soort klachten zouden leiden. In die context is het naar voren gebracht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft zelf niet met uw patiënten hierover gesproken en gezegd dat er een relatie zou kunnen zijn?

De heer **Kurk**: Vrij recent hebben diverse patiënten mij gevraagd, of mycoplasma de klachten mogelijk verklaart.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben in het openbaar een van uw patiënten verhoord. Ik ga daarop niet uitgebreid in, maar citeer slechts wat hij heeft gezegd: "Op een gegeven moment zei dokter Kurk, wel, ik kan je het drankje blijven geven, maar ik weet niet waarvan het komt. Hij zei: Het lijkt op het Golfoorlogsyndroom." Herkent u dat?

De heer **Kurk**: Het is niet zo, dat ik dan entameer: je zult waarschijnlijk het Golfoorlogsyndroom hebben. Ik heb al eerder toegelicht dat het gaat om algemene verschijnselen van chronische vermoeidheid. Die kan door verschillende oorzaken ontstaan. Er zijn ook patiënten met klachten die zelf zoeken naar een oplossing en dus ook relaties leggen. Dan kunnen dergelijke dingen ter sprake komen. Het is echter niet primair van mij uitgegaan dat men sterk moet denken aan het Golfoorlogsyndroom en dan de oorzaak en de behandelmethodiek te pakken hebt. Dat is zeker niet zo.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u ook de aanwezigheid van mycoplasma onderzocht?

De heer **Kurk**: Binnen de context van de laboratoriumfaciliteiten kan dat alleen op indicatie worden onderzocht. Je hebt de huis-, tuin- en keukenmycoplasma. Daar kan iedereen tegen aanlopen. Dat kan een infectieziekte veroorzaken. Als je kijkt naar mensen die lijden aan chronische vermoeidheid, zie je dat deze mensen van de ene infectie in de andere vallen. Daarvan zijn ook referenties in de literatuur. Men heeft mensen met chronische vermoeidheid vergeleken met gezonde mensen op het voorkomen van mycoplasma. Bij het chronisch vermoeidheid syndroom is dat méér. Ik spreek dan nog steeds over het huis-, tuin- en keukenmycoplasma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u in uw patiëntenkring ook de diagnose gesteld van mycoplasma?

De heer **Kurk**: Een enkele keer als er klachten zijn. Voor mycoplasma zijn specifieke kenmerken: infectie, bepaalde bevindingen van het laboratorium en soms kan het nodig zijn om een micro-organisme te definiëren, bijvoorbeeld in de keuze hoe je die moet behandelen. Als je bij mensen met klachten van chronische vermoeidheid behandeling hebt ingesteld en het gaat beter, kan er een terugval optreden onder invloed van voor het lichaam belastende factoren waarvan infectieziekte er één kan zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan hebben wij het over huis-, tuin- en keukenmycoplasma?

De heer **Kurk**: Uitdrukkelijk ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u even aangeven wat huis-, tuin- en keukenmycoplasma is?

De heer **Kurk**: Het betreft een micro-organisme tussen bacterie en virus in. Dan kan iedereen oplopen. Daardoor krijgt men een infectieziekte, bijvoorbeeld luchtwegproblemen of longontsteking.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In de media is de afgelopen tijd uitgebreid aandacht besteed aan professor Nicolson en het genetisch gemanipuleerd mycoplasma. Het

wordt als bron genoemd voor het "Bijlmersyndroom". U bent daarmee bekend, neem ik aan?

De heer **Kurk**: Ja, daarmee ben ik bekend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat is uw mening hierover?

De heer **Kurk**: Mijnheer Nicolson zegt over specifieke deskundigheid te beschikken om dat micro-organisme vast te stellen in relatie tot militairen die vermoeid uit Irak zijn teruggekomen. Hij geeft aan, dat het besmettelijk is en dat het bijzondere aan dat micro-organisme is, dat het gemoduleerd of bewerkt is met een aantal aidscomponenten. Daardoor heeft dat micro-organisme het specifieke kenmerk dat het beter doordringbaar is in de cel. Hij geeft aan dat hij eigenlijk het patent heeft op de bepaling daarvan. Ik kan als internist biochemisch die methodiek niet beoordelen. Als patiënten die klachten hebben dit aangeven als een mogelijke oorzaak, kan ik er niet zoveel mee. Ik moet daarbij uitgaan van heel veel aannames: verborgen lading, een vuurzee waarin zo'n micro-organisme overleeft, wrakstukken uit die vuurzee die naar de hangaar gebracht worden en zouden mensen dat oplopen. Dat zijn veel aannames en onzekerheden. De bepaling wordt door één professor gepatenteerd. In de medische wereld geldt dat een bevinding keer op keer bevestigd moet worden. Ik kan dus een patiënt heel weinig zekerheden bieden door het geven van een bevestigend antwoord. Ik ben van mening dat het nog erg speculatief is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het is dus één persoon die ermee bezig is? U spreekt over "erg speculatief".

De heer **Kurk**: Ik geef u de overwegingen. Er zijn heel veel onzekerheden, terwijl een patiënt met een bepaalde klacht mij juist vraagt zekerheid daarover te geven. Dat kan ik niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat kunt u niet. En u kunt ook niet zeggen dat het een relatie heeft met de Bijlmerramp?

De heer **Kurk**: Nee, ik denk dat het zeer speculatief is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Nicolson legt die relatie wél. Hij legt die relatie in verband met de toxische stoffen die in het vliegtuig hebben gezeten.

De heer **Kurk**: Daarover kan ik geen zekerheid geven. Ik heb mensen met klachten gezien. In een zoektocht naar de oorzaak van hun klachten worden allerlei veronderstellingen geuit. Mycoplasma is er één van, uranium is als zodanig besproken en dat geldt ook voor toxische stoffen. De vraag is echter, of je daadwerkelijk kunt aantonen dat het een oorzaak is. En daar heb je een probleem.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar wat vindt u zelf van die diagnose van professor Nicolson inzake het genetisch gemanipuleerd mycoplasma?

De heer **Kurk**: Zoals ik reeds heb gezegd, is het in de medische wereld gebruikelijk dat zaken keer op keer bevestigd worden voordat je verantwoord tot bepaalde dingen kunt komen.

Als ik bloedonderzoek aanvraag in Nederland, kan ik er blindelings op vertrouwen dat de uitslag getoetst is. Nu zou ik als behandelend arts – dat is mijn competentie – een oordeel moeten vormen over de techniek van een bepaling. Daarvan heb ik helemaal geen verstand. Een uitspraak in dezen moet niet van mijn kant komen maar van mensen die daar verstand van hebben.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er kennis over het genetisch gemanipuleerd mycoplasma hier in Nederland?

De heer **Kurk**: Naar mijn weten niet. Ik heb dat niet uitgebreid geïnformeerd. Het punt is, dat er een diagnose op tafel gelegd wordt. Je zit in een situatie met tal van mogelijkheden en veronderstellingen. Daarbij komen elementen aan de orde die ik met mijn achtergrond niet kan beoordelen. Mensen van verschillende kunnen zouden zich daarover moeten buigen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een heleboel mensen zijn ziek. Het is dus logisch en begrijpelijk dat zij zoeken naar behandelingsmethoden, et cetera. Nu gaan zij allemaal naar Amerika naar die dokter Nicolson. Wat vindt u daarvan?

De heer **Kurk**: Als je klachten van mensen serieus neemt, daarop ingaat, de oorzaak probeert te detecteren en kijkt waar je klachten kunt behandelen, ben ik van oordeel dat dit in Nederland moet gebeuren. Het is natuurlijk een rare situatie dat mensen stad en land aflopen om van hun klachten af te komen en daardoor op kosten gejaagd worden. Ik vind dat zeer onwenselijk. Links en rechts bestaat immers know how. De klachten worden serieus genomen. Die mensen moeten van die gezondheidszorg in Nederland kunnen profiteren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zegt dus, dat de mensen hun heil elders gaan zoeken omdat zij niet serieus genomen worden. Hoe wilt u dat de mensen hier in Nederland serieus genomen worden? Ik bedoel dan de slachtoffers van de Bijlmer, de hulpverleners en de mensen van hangaar 8. Hoe zou u een hulpaanbod in Nederland willen zien?

De heer **Kurk**: Het zit naar mijn mening op een heel basaal niveau. Het gaat om het inventariseren van klachten vanuit de achtergrond van behandelend arts waarvoor elke patiënt er één is. Ik heb klachten behandeld. Ik weet niet wat de oorzaak is. Er zijn potentiële oorzaken naar voren gebracht. Door mensen van verschillend kunnen moet daarover nagedacht worden. Ik heb begrepen dat er nu een multidisciplinaire groep van deskundigen gevormd wordt via de ARBO op Schiphol om zicht te krijgen op die klachten. Ik loop daarop niet vooruit. Het is niet mijn deskundigheid. Het is een goede zaak dat er een dergelijke groep komt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Volgens u moet er een groep gevormd worden van mensen met verschillende disciplines die moet kijken naar de klachten van de individuele personen?

De heer **Kurk**: Ik heb niet de titel om aan te geven wat er voor grote groepen mensen moet gebeuren. Ik geef aan, dat ik klachten in een bepaalde context heb kunnen duiden, dat ik daaraan iets heb kunnen doen en dat er daarnaast nog heel vragen overblijven. Ik heb in mijn brief overwegingen gegeven ten aanzien van de vraag, waar de mogelijke problemen zouden zitten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In ieder geval moeten de individuele klachten van de mensen serieus genomen worden.

De heer **Kurk**: In mijn hoedanigheid als internist moet ik de individuele klachten van de mensen per definitie serieus nemen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijn laatste vraag is, of u nog eens heel duidelijk kunt uitleggen wat genetisch gemanipuleerd mycoplasma is?

De heer **Kurk**: Eigenlijk moet u dat aan professor Nicolson vragen! In zijn schrijven staat dat de huis-, tuin- en keukenmycoplasma bewerkt is met delen van HIV-componenten, waardoor dat micro-organisme wat andere kwaliteiten krijgt.

De **voorzitter**: Mijnheer Kurk, ik heb nog een aantal vragen over om wat meer duidelijkheid te krijgen. U heeft ons een vrij uitgebreide brief geschreven over wat u heeft gedaan aan de mensen die bij u zijn gekomen. Als wij nu deze 60 mensen op een rijtje zetten, kun je spreken van een onderzoek. Het gaat immers om 60 mensen, waarin bepaalde lijnen te herkennen zijn. Acht u het woord "onderzoek" in dezen verantwoord zonder dat je daar een nulmeting naast hebt, een referentiegroep om vergelijkend materiaal te kunnen krijgen?

De heer **Kurk**: Nee. Ik denk dat er een heel duidelijk onderscheid gemaakt moet worden met wetenschappelijk onderzoek. Ik zit hier niet als wetenschapper. Ik heb ieder individu bekeken. Achteraf heb ik bekeken, of er sprake was van bepaalde overeenkomsten. Ik doe dat ook bij andere groepen patiënten. Het gaat om een geselecteerde groep mensen. Het verbinden van bepaalde conclusies daaraan, kent naar mijn mening grote beperkingen.

De **voorzitter**: U schrijft in uw brief aan de commissie: "Velen hebben een psycholoog of psychiater geconsulteerd, zonder dat een diagnose op dit gebied gesteld kon worden." U vervolgt dan: "Derhalve blijft er twijfel bestaan over de rol van toxische stoffen als oorzaak van de vermoeidheidsklachten. Binnen een eigen kring van artsen en biochemici

is aanvullend onderzoek afgesproken."

De heer **Kurk**: Even ter correctie. De opmerking, dat mensen een psycholoog of psychiater geconsulteerd hebben, slaat niet op de Schipholmedewerkers. Ik heb in dat schrijven aan u mensen van Schiphol vergeleken met mensen met chronische vermoeidheid. Die categorie mensen heeft verschillende artsen bezocht, ook orgaandokters. Uiteindelijk zijn velen ook bij een psycholoog of psychiater geweest om alles te kunnen uitsluiten. Dan blijkt dat de klachten van chronisch vermoeidheid niet door orgaandokters, psychologen of psychiaters verklaard kunnen worden als zijnde een orgaanziekte of een psychiatrische aandoening.

De **voorzitter**: Als u schrijft, dat binnen een eigen kring van artsen en biochemici aanvullend onderzoek is afgesproken, wordt er dan wel een referentiegroep meegenomen?

De heer **Kurk**: Nee. Er is een onderzoeksprotocolletje van een aantal mensen – dat is aangemeld bij de medisch ethische commissie – dat in relatie tot het stofje van het tekort wil bekijken, of een en ander eventueel gebonden kan zijn aan toxische stoffen. Of dat werkelijk zo is, is nog zeer speculatief. Er is maar een manier om daarachter te komen. Dan zet je echter de stap van behandelaar naar onderzoek. Dat moet voldoen aan de voorwaarden die aan wetenschappelijk onderzoek verbonden zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Kurk, waarom zijn pas in oktober 1997 deze 60 medewerkers van Schiphol die gewerkt hebben in hangaar 8 bij u gekomen en niet eerder? In hangaar 8 lagen immers wrakstukken van het vliegtuig opgeslagen, brokstukken verarmd uranium. Deze mensen zijn mogelijkterwijs blootgesteld aan allerlei stoffen.

De heer **Kurk**: Ik weet dat niet.

De **voorzitter**: Heeft u dat niet nagevraagd?

De heer **Kurk**: Er zijn geleidelijk klachten ontstaan, waarvoor mensen links en rechts hulp gezocht hebben. Dat heeft ook tijd gekost. Er zijn mensen die reeds vijf of zes jaar

klachten hebben, maar er zijn ook mensen die pas één of twee jaar klachten hebben. Dan zit je al veel dichter bij eind 1997. Er waren ook bepaalde veronderstellingen ten aanzien van de oorzaak. Als mensen hulp zoeken, er vindt onderzoek plaats en er wordt niets gevonden, is er sprake van een bepaalde onvrede, terwijl men zich tegelijkertijd afvraagt wat men nu verder moet doen.

De voorzitter: Ik probeer toch een beetje meer duidelijkheid te krijgen, mijnheer Kurk, want ik neem aan dat u niet de enige internist bent rondom Schiphol c.q. Amsterdam.

De heer Kurk: Nee.

De voorzitter: Waarom komen dan vanaf oktober 1997 deze mensen naar u toe? Dan moet toch ergens een overleg hebben plaatsgevonden tussen huisartsen die een aantal mensen onder behandeling hebben waarmee zij niet verder kunnen en zich afvragen of mijnheer Kurk geen oplossing zou kunnen bieden? Er moet toch op de een of andere manier over gesproken zijn, of Schiphol moet hebben gezegd: wij hebben contact gehad met de heer Kurk en adviseren u allen naar de heer Kurk te gaan. Misschien dat hij... Er moet toch iets gebeurd zijn? Het kan toch niet zo zijn dat in oktober 1997 zomaar 60 Schipholmedewerkers bij u komen en daarvoor niet?

De heer Kurk: Ik denk dat het komt doordat mensen op een gegeven moment onderling onderkend hebben dat er sprake is van gelijkvormige klachten. Zij hebben dat wel aangekaart, maar er is geen sprake geweest van onderkenning. Zij zijn her en der geweest met hun klachten. Chronische vermoeidheid is een subspecialisatie. Een aantal artsen houdt zich daarmee bezig. Als je bijvoorbeeld een probleem hebt met bloedarmoede of als sprake is van een nierziekte, kan veelal elke internist daarmee overweg. Als je echter kijkt wie zich in Nederland bezighoudt met het chronisch vermoeidheid syndroom, zie je her en der eilandjes van artsen van verschillend kunnen die zich daarmee bezighouden.

De voorzitter: Weet u, of er ook mensen bij collega's van u in de regio zijn geweest.

De heer Kurk: Ja, maar dan is een ander niet onderkend op de wijze zoals ik dat aangeef.

De voorzitter: Heeft er uitwisseling plaatsgevonden van gegevens met deze internisten?

De heer Kurk: Een enkele keer. Het is incidenteel voorgekomen.

De voorzitter: Waarom zijn uitsluitend Schipholmedewerkers bij u terechtgekomen? In hangaar 8 hebben ook andere mensen gedurende een bepaalde periode gewerkt. Mensen die daar waren vanuit de politie, mensen van het RIT die nog tussen de resten hebben gezocht in verband met de identificatie van slachtoffers, et cetera. Velen hebben werkzaamheden verricht in hangaar 8 en alleen Schipholmedewerkers komen bij u.

De heer Kurk: Nee, ik heb ook wat andere mensen behandeld. Ik denk dat er een selectie optreedt. Mensen moeten weten dat ik besta. Ik heb heel veel mensen met chronische vermoeidheid op mijn polikliniek. Als je het wilt typeren naar klachten en naar mensen die een verband leggen met een bepaalde gebeurtenis, kun je wel spreken over wat andere mensen maar die zijn niet zo te definiëren als de grote groep Schipholmedewerkers die een verband met de werkzaamheden in hangaar 8 veronderstellen.

De voorzitter: Nog even voor de duidelijkheid: er zit geen verschil in het klachtenpatroon tussen mensen die daar bijvoorbeeld één uur aanwezig zijn geweest en mensen die daar drie, vier weken of langer gewerkt hebben?

De heer Kurk: Nee, en ook niet met mensen die chronische vermoeidheidsklachten hebben en nooit op Schiphol zijn geweest.

De voorzitter: Mijnheer Kurk, mijn laatste vraag. Kunnen micro-organismen in een vuurzee overleven?

De heer Kurk: Dat moet ik medisch verantwoord zeggen. Ik kan die vraag niet beantwoorden. Ik weet niet of daar experimenten over zijn. Maar het lijkt mij zeer onwaarschijnlijk.

De voorzitter: Lijkt u onwaarschijnlijk?

De heer Kurk: Ik denk dat uw uitspraak net zoveel waard is als de mijne.

De voorzitter: Dat is nog maar de vraag. Probeert u iets meer toe te lichten, waarom u dat onwaarschijnlijk acht.

De heer Kurk: Als je micro-organismen gaat kweken, zijn er hele nauwkeurige voorwaarden waaronder zo'n beestje wel of niet kan groeien. Als je spreekt over een enorme vuurzee waarin de temperatuur tot honderden graden is opgelopen, lijkt mij dat een vrij definitieve manier om bacteriën te doden.

De voorzitter: Een vrij definitieve manier?

De heer Kurk: Ja, dat lijkt mij wel.

De voorzitter: Ik kom tot een samenvatting, mijnheer Kurk. Ik hoor graag of u die kunt bevestigen. Vanaf oktober 1997 hebben zich na verwijzing van huisartsen 80 Schipholmedewerkers bij u gemeld, waarvan 60 een nader onderzoek hebben ondergaan.

De heer Kurk: Dat klopt.

De voorzitter: De klachten vertonen een grote overeenkomst: spierpijn, gewrichtsklachten, vermoeidheidsverschijnselen en geheugenstoornissen. Gemiddeld over een periode van 3,5 jaar zijn er klachten. Deze klachten zijn niet toe te schrijven aan een trauma.

De heer Kurk: Correct.

De voorzitter: Deze mensen zijn volledig lichamelijk onderzocht.

De heer Kurk: Correct.

De voorzitter: Bij al deze mensen is laboratoriumonderzoek gedaan.

De heer Kurk: Correct.

De voorzitter: Bij zowel het lichamelijk onderzoek als het laboratoriumonderzoek zijn geen medische afwijkingen gevonden.

De heer Kurk: Correct.

De **voorzitter**: Wel constateert u in een groot aantal gevallen een verlaagd carnitineniveau.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: Dit vertoont gelijkenissen met het chronisch vermoeidheid syndroom.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: Er is geen relatie tussen de duur van het verblijf in hangaar 8 en de klachten.

De heer **Kurk**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er is nog onvoldoende kennis om een relatie te leggen tussen toxische stoffen en het chronisch vermoeidheid syndroom.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft nooit een relatie gelegd tussen de klacht van deze groep mensen en het Golf-oorlogsyndroom.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft een enkele keer mycoplasmadiagnose gesteld om op basis daarvan een goede behandeling te kunnen voorschrijven.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: U kunt geen uitspraken doen over de stellingen van professor Nicolson. Hij heeft daarop het patent. Er is geen controle op mogelijk.

De heer **Kurk**: Correct.

De **voorzitter**: U noemt het genetisch gemanipuleerde mycoplasma zeer speculatief.

De heer **Kurk**: Het is een bewering die aan aantal keren bevestigd moet worden voordat je daarover verantwoord en met zekerheid ten aanzien van patiënten en behandeling van klachten kunt spreken.

De **voorzitter**: Dus speculatief!

De heer **Kurk**: Ja.

De **voorzitter**: Hier in Nederland moet serieus naar de klachten gekeken worden. Dan hoeven

mensen niet naar het buitenland te gaan en onnodig kosten te maken.

De heer **Kurk**: Dat vind ik ook.

De **voorzitter**: Micro-organismen kunnen niet overleven in een vuurzee.

De heer **Kurk**: Die kans lijkt mij erg klein.

De **voorzitter**: Ik dank u wel, mijnheer Kurk. Daarmee is dit openbaar verhoor beëindigd. Ik verzoek de griffier de heer Kurk uit te geleiden.

Sluiting 14.30 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 71

Vrijdag 5 maart 1999



De heer C.J.J.M. IJzermans

C.J.J.M. IJzermans
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 14.33 uur

Verhoord wordt de heer C.J.J.M. IJzermans

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Oedayraj Singh Varma, Van den Doel en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer C.J.J.M. IJzermans, geboren op 27 juli 1948 te Bergen op Zoom. Mijnheer IJzermans, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **IJzermans**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer IJzermans, u bent project-coördinator bij het AMC met betrekking tot de inventarisatie en het onderzoek van de gezondheidsklachten van de mensen die de Bijlmercramp hebben meegemaakt.

De heer **IJzermans**: Mijn officiële titulatuur is universitair hoofddocent. En in dit geval ben ik project-coördinator.

De **voorzitter**: Nog een keer, graag, mijnheer IJzermans, want dat klinkt interessant.

De heer **IJzermans**: Mijn functie is universitair hoofddocent. En in dit specifieke geval ben ik project-coördinator.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, ik wil graag over dat laatste met u praten. Op 30 september 1997 zegt de minister van Volksgezondheid een inventariserend onderzoek toe naar de gezondheidsklachten als gevolg van de Bijlmercramp. Wanneer raakte u hierbij betrokken?

De heer **IJzermans**: 17 december.

De **voorzitter**: Dat is drie maanden na dato.

De heer **IJzermans**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Kunt u zeggen waarom daar drie maanden tussen gezeten hebben?

De heer **IJzermans**: Over die drie maanden weet ik alleen uit derde hand. Maar wat er in mijn ogen is gebeurd, is dat er een notitie is geweest van de heer Gersons, die hier gisteren aan bod is gekomen. De heer Gersons heeft de notitie geschreven nadat hij gesproken had met de heer Verhoeff van de hoofdinspectie. Die notitie is hier gisteren ook aan bod gekomen. Dat was een voorstel voor een inventariserend onderzoek en mogelijk het openen van een polikliniek. Op het moment dat ik erbij betrokken werd, in december, was dat idee van de polikliniek al weg. Dus mijn betrokkenheid dateert vanaf het moment waarop afgesproken was dat er een inventariserend onderzoek zou plaatsvinden.

De **voorzitter**: Wat was de vraag vanuit de hoofdinspectie volksgezondheid?

De heer **IJzermans**: Die was heel breed: wil het AMC een verkennend inventariserend onderzoek doen naar de gezondheidsklachten die er bestaan naar aanleiding van de Bijlmercramp?

De **voorzitter**: De onderzoeksopzet verandert in de loop van de tijd. Wij hebben al gezegd: oktober 1997 komt het eerste onderzoeksvoorstel. Daarin is het behandelaanbod opgenomen. En in maart 1998 is er slechts nog sprake van een inventariserend onderzoek onder de huisartsen. Later wordt er nog een keer een telefonisch meldpunt en een schriftelijke vragenlijst aan toegevoegd. Kunt u toelichten hoe dit verlopen is?

De heer **IJzermans**: Ik denk – nogmaals: uit derde hand – dat de poli vooral verdwenen is door het standpunt dat het AMC toen al had ten aanzien van ongericht medisch lichamenlijk onderzoek. Men achtte de nadelen van het openen van een poli groter dan de voordelen. Zoals u weet, is dat standpunt er nog steeds. Dat heeft toen niet zozeer vorm gekregen dan wel dat het toen definitief naar buiten gebracht is, naar de hoofdinspectie. Dat was één. Twee was dat de hoofdinspectie toch graag zou zien dat wij de mogelijkheden na zouden gaan om te bezien of er een mogelijke causale relatie zou kunnen zijn tussen wat bekend was van de lading en de gezondheidsklachten.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, nadat uiteindelijk de juiste opdracht is geformuleerd, is het stil. Dan duurt

het tot mei 1998 totdat het onderzoek pas van start gaat. Dat is bijna 7 maanden na de eerste toezeggingen c.q. de aanzeggingen dat er een onderzoek zou komen. Dat heeft nogal wat onrust veroorzaakt: waarom heeft het 7 maanden geduurd voordat u, als AMC, daarmee kon beginnen? Wat is volgens u de oorzaak van die late start?

De heer **IJzermans**: Eén: overleg met de hoofdinspectie over: ja dan nee poli? Twee: het uitgangspunt van de hoofdinspectie dat wij het onderzoek pas zouden starten op het moment dat de commissie-Hoekstra rapporteert. Dat zou toen 1 april zijn. Dat is later geworden. Drie: dat je als onderzoekers heel goed na moet denken over de vraag: als je dat onderzoek doet en je wilt iets vinden – want dat wilden wij – hoe moet je dat dan opzetten, gegeven de problemen die er ook methodologisch zijn?

De **voorzitter**: Vond u het tweede argument, om te wachten totdat de commissie-Hoekstra had gerapporteerd, een legitiem argument?

De heer **IJzermans**: Die lading is altijd een probleem geweest, niet alleen voor u. Ook voor dit onderzoek was altijd ingewikkeld: hoe kun je onderzoek doen als je niet weet welke risico's er zijn? Als je nu ziet hoe het onderzoek gelopen is, zou je eigenlijk kunnen zeggen dat die lading er eigenlijk nauwelijks toe doet. Maar dat is het roeien met de riemen die wij hebben, wat wij gedaan hebben.

De **voorzitter**: Ik vind dit vrij essentieel. Was Hoekstra een must voor u om op een adequate manier te kunnen starten?

De heer **IJzermans**: Voor mij persoonlijk of voor de onderzoekers?

De **voorzitter**: Laten wij beiden nemen.

De heer **IJzermans**: Voor mij persoonlijk: neen. Mijn uitgangspunt is altijd geweest: wij zoeken naar klachtenpatronen. Als wij die vinden, dan zou dat wellicht indirect ook wat over de lading kunnen zeggen. Dat is mijn persoonlijke mening. Wat die van het AMC en van met name de inspectie betreft: ik heb hier notulen van de onderzoeksgroep van 13

februari die ik u graag geef. Daarin staat: laatstgenoemde – dat is Verhoeff – heeft gezegd dat met het onderzoek pas gestart hoeft te worden nadat de commissie-Hoekstra haar onderzoek heeft afgerond.

De **voorzitter**: Heeft u uw eigen mening kenbaar gemaakt?

De heer **IJzermans**: Jazeker.

De **voorzitter**: Had u als eindverantwoordelijke en coördinator van dit project niet voldoende kracht om daarmee aan de slag te kunnen gaan? Kon u de anderen niet overtuigen?

De heer **IJzermans**: Ik kan u alleen zeggen dat het voorstel voor inventariserend onderzoek bij huisartsen klaar was in februari. Het verzoek om dat uit te breiden tot een telefonisch meldpunt heb ik gekregen op 2 april.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, is overwogen om een epidemiologisch onderzoek uit te voeren?

De heer **IJzermans**: Uiteraard. Dat had verre de voorkeur als dat gekund had. Dat is één van de punten die ik net noemde. Wij hebben uitgebreid besproken of dat haalbaar zou zijn, of dat methodologisch verantwoord was en of daaruit uitspraken te verwachten zouden zijn waaraan de mensen in de Bijlmer en de hulpverleners wat hadden. Uiteindelijk is besloten om dat niet te doen.

De **voorzitter**: Om welke reden niet?

De heer **IJzermans**: Met name omdat wij niet voorzagen dat wij erin zouden slagen om een controlegroep samen te stellen.

De **voorzitter**: Was dat de enige reden?

De heer **IJzermans**: Dat was de voornaamste reden.

De **voorzitter**: Wat waren de andere redenen?

De heer **IJzermans**: Andere redenen zijn redenen die ook nu nog steeds een nadeel genoemd kunnen worden van dit inventariserend onderzoek. Je kunt niet werken met incidentie en prevalentie. Dat is wat wij gewend zijn in de epidemiologie. Ik denk dat ik u dat het simpelste uit kan leggen

door te zeggen dat je in de epidemiologie altijd met een breuk werkt waarvan de noemer het aantal mensen is vanwaaruit je iets wilt bekijken. In dit geval is er geen noemer. Eén van de verdiensten van ons onderzoek is dat je beter weet om welk aantal het gaat en dat je ook de aard van de klachten kent. Meer was niet haalbaar. Maar wij hebben dit inventariserend onderzoek voorgesteld, omdat, als er bepaalde uitslagen – u moet dan denken aan klachtenpatronen – uit kwamen, wij in staat zouden zijn om hetzij een poli te openen hetzij epidemiologisch onderzoek te doen.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, had het feit dat het epidemiologisch onderzoek niet doorging, ook iets te maken met de kosten?

De heer **IJzermans**: In het geheel niet.

De **voorzitter**: Met het tijdsbeslag?

De heer **IJzermans**: Ja, maar indirect. Dat zou gauw twee jaar geduurd hebben. Ik denk dat de collectieve onrust toen al zo groot was dat dat een lange periode is.

De **voorzitter**: Een te lange periode?

De heer **IJzermans**: Ja.

De **voorzitter**: Het te verwachten rendement?

De heer **IJzermans**: Onzeker.

De **voorzitter**: Was dat een reden?

De heer **IJzermans**: Zeker.

De **voorzitter**: Om het niet te doen?

De heer **IJzermans**: Om het niet te doen.

De **voorzitter**: Als u uit al deze argumenten de belangrijkste zou moeten concluderen waarom het niet doorgegaan is, wat zegt u dan?

De heer **IJzermans**: De controlegroep.

De **voorzitter**: Geen controlegroep?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb een klein vraagje dat daarmee

verband houdt, mijnheer IJzermans. Was er geen controlegroep te vinden in Nederland?

De heer **IJzermans**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**:
Waarom niet?

De heer **IJzermans**: Je hebt twee problemen. Je kunt je twee soorten controlegroepen voorstellen. Je zou kunnen zeggen: een andere wijk in Nederland waar een vliegtuig op gevallen is. Die hadden wij niet. Dus die groep valt vrij snel af. Dan blijft er één controlegroep over. Dat wil zeggen dat je voor ieder mens dat potentieel belt naar het telefonisch meldpunt, een vergelijkbaar mens hebt qua leeftijd, qua geslacht en qua omstandigheden. Dat had nog wel gekund als het alleen Bijlmerbewoners waren geweest, want dan had je kunnen zeggen: we nemen een wijk in Rotterdam.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Bij voorbeeld.

De heer **IJzermans**: Alleen heb je daar het nadeel dat met name de etnische samenstelling daar anders is. Ook heb je het probleem dat je zes jaar later aan het kijken bent. Dus dan zou je een soort controlegroep na moeten bootsen die inmiddels ook zes jaar ouder is geworden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zijn controlegroepen altijd zó gelijk?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik vraag mij af of ook het aantal verwachte bellers een rol heeft gespeeld.

De heer **IJzermans**: Waar doelt u op?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Aanvankelijk was de gedachte dat veel meer mensen zouden bellen dan uiteindelijk gebeurd is.

De heer **IJzermans**: Ja, dat is in die eerste tussenrapportage terecht gekomen en daarvoor vooral in de begroting. Wij hebben een deel van het onderzoek uitbesteed aan een commercieel bureau. En daarvoor hebben wij een inspanningsverplichting afgesproken van maximaal 5.000 tot 7.000 bellers. Als het er meer zouden zijn, zou de

begroting omhoog gaan. Dat getal had beter niet in de stukken terecht kunnen komen, want mijn reële schatting wordt in de tweede tussenrapportage beschreven in een soort planning van: wat zouden wij te verwachten hebben? En dan kom je uit op ongeveer 1.500.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op het onderzoek en het uiteindelijke resultaat komt de heer Van den Doel nog terug. Ik wil met u terug naar de onderzoeksofzet en de uitvoering ervan. In 1994 is door de GG&GD een factfindingsrapportje gemaakt. Ik spreek nu maar niet meer over een onderzoek, want er zijn geen mensen onderzocht. Het is vaak aangehaald in 1996 en in 1997, mede als argument om verder geen onderzoek te doen. Ik wil graag weten wat u daarvan vindt.

De heer **IJzermans**: Dat rapportje is, denk ik, een rapportje en geen onderzoek.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben daar gisteren met de heer Rengelink over gesproken. Hij zei: de opzet van het AMC-onderzoek en die van het GG&GD-onderzoek lijken eigenlijk op elkaar.

De heer **IJzermans**: Als je een streep zet onder het woord "opzet", dan kan ik daar nog wel een beetje in meegaan. Maar als je bekijkt hoe wij die opzet geoperationaliseerd hebben en als je met name kijkt naar de analysemethode die wij gebruikt hebben, dan houdt ieder vergelijk op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u wat specifiekier zijn in deze vergelijking met het GG&GD-rapportje, met name als het gaat om de zaken waar u naar zoekt?

De heer **IJzermans**: Onze opdracht van de hoofdinspectie was: inventariseer het aantal en de aard van de klachten. Wij hebben daar zelf geen genoegen mee genomen. Wij wilden zoeken naar klachtenpatronen, omdat wij het idee hadden: als je klachtenpatronen vindt, ben je mogelijk op het spoor van een klinisch beeld. Ik denk dat de mensen daar meer aan zouden hebben dan alleen maar turven hoeveel er moe zijn en hoeveel er hoofdpijn hebben.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt een inventariserend onderzoek gedaan. Vindt u dat er echte

beperkingen zitten aan een dergelijk onderzoek? En zo ja, welke zijn dat dan?

De heer **IJzermans**: Als je wilt dat het inventariserend is en als het doel dus is "laten wij eindelijk eens weten hoeveel mensen het betreft en wat de aard van hun klachten is", dan is het succesvol. Als je wilt weten wat voor ziekte die mensen hebben – daarnaar bent u ook op zoek – dan is de uitkomst teleurstellend. Aan de andere kant is dat ook bevestigend voor het idee dat wij geen patronen hebben gevonden. Er is niet een Bijlmermeersyndroom.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Deze commissie trekt haar conclusies pas in haar eindrapport. U hebt ook nog geen eindrapport.

De heer **IJzermans**: Dat is mijn conclusie voor dit moment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu al?

De heer **IJzermans**: Tot dit moment.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heb ik het juist als ik constateer dat het eindrapport nog niet gepresenteerd is en dat u nog bezig bent met een laatste deel?

De heer **IJzermans**: Dat weet u. Ja, dat is zo.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik kom daarop straks nog terug. Bent u van mening dat de inspectie zich ook bewust was van die beperkingen, en daarmee dus ook het ministerie en ook de Kamer?

De heer **IJzermans**: Van dat laatste weet ik echt helemaal niets, van de inspectie uiteraard wel. De inspectie heeft deel uitgemaakt van de begeleidingscommissie als adviseurs. Dus óf de heer Verhoeff óf de heer Plokker was altijd aanwezig. Op voorstel van het AMC-bestuur is een tweede onderzoeksgroep gezocht. Die hebben wij gevonden in het NIVEL in Utrecht. Wij hebben het NIVEL vooral gevraagd omdat men daar gewend is om met grote aantallen om te gaan en daarin te zoeken wat men vinden wil. Ik denk dat wij zo met de inspectie op het spoor zaten dat wij de inventarisatie zo degelijk mogelijk deden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er is een commissie in het leven geroepen die het onderzoek begeleidde. Wie zaten er in die commissie?

De heer **IJzermans**: Ik zal het uit mijn hoofd proberen: de heer Elzinga van het RIVM; de heer Savelkoul, internist/stralingsdeskundige; de heer Everaerd, klinisch psycholoog; de heer Havenaar, psychiater; de heer Zwinderman, medisch-statisticus.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat was de begeleidingscommissie?

De heer **IJzermans**: Er zaten er nog een paar in.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is die commissie regelmatig bij elkaar gekomen?

De heer **IJzermans**: Die is bij elkaar gekomen, vanaf augustus met een zekere regelmaat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En heeft die commissie ook besloten dat het epidemiologisch onderzoek niet zal plaatsvinden.

De heer **IJzermans**: Nee, want wij zijn al begonnen in juni, zoals u weet, met het meldpunt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarover heeft die commissie zich dan gebogen? Heeft dat aanleiding gegeven tot aanpassingen?

De heer **IJzermans**: De eerste daad van die commissie is om zich niet begeleidingscommissie te noemen maar adviescommissie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is mooi, maar dat is een naam.

De heer **IJzermans**: Dat is niet zonder betekenis, omdat zij niet betrokken waren bij het onderzoeksdesign.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zij waren niet betrokken bij de onderzoeksopzet?

De heer **IJzermans**: Daar waren zij niet bij betrokken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus het heeft niet geleid tot aanpassingen in opzet?

De heer **IJzermans**: Klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zij hebben zich daar helemaal niet mee beziggehouden?

De heer **IJzermans**: Klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wisten zij dat van tevoren?

De heer **IJzermans**: Dat zij zich daar niet mee bezig konden houden?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **IJzermans**: Dat wisten ze.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar hebben ze zich dan wel mee beziggehouden?

De heer **IJzermans**: Met de analyses en de rapportage.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat komt dus nog?

De heer **IJzermans**: Nee, over de tweede fase is dat al geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Over de tweede fase hebben zij zich ook gebogen?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer IJzermans, nu kom ik bij het onderzoek zelf. Bewoners en hulpverleners hadden de mogelijkheid om zich aan te melden. Dat hebben uiteindelijk ruim 800 mensen gedaan. Daarnaast is er een groep van ongeveer 200 mensen die zich op een andere wijze had gemeld en die u deels maar niet geheel in uw onderzoek hebt meegenomen.

De heer **IJzermans**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het telefonisch meldpunt werd bemand door mensen die volgens mijn informatie geen medische achtergrond hadden. Klopt dat?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is overwogen om mensen aan te trekken die wel een medische achtergrond hadden?

De heer **IJzermans**: Wij hebben ze geprobeerd te werven. Er zijn een aantal praktische bezwaren. Het is bijna onmogelijk om een arts voor

twee maanden bijna continu te krijgen voor het salaris dat wij konden bieden, dát in de eerste plaats. In de tweede plaats moet je overwegen of je iemand met een medische achtergrond wilt of dat je iemand wilt die heel goed kan praten en luisteren. En dit waren ervaren telefonisten die het anamnestiche, counselende deel van het gesprek heel goed konden voeren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar zij moesten toch ook luisteren naar klachten van mensen en die indelen in categorieën?

De heer **IJzermans**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waren zij daar voldoende voor toegerust?

De heer **IJzermans**: Zij zijn getraind gedurende drie dagen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe lang?

De heer **IJzermans**: Drie dagen. De eerste dagen van het meldpunt hebben er constant mensen rondgelopen die wel arts zijn of het systeem kennen. U moet aan de structuur denken waarbij een telefonist een scherm voor zich heeft waarop twaalf hoofdtribrieken staan die aan een orgaan gekoppeld zijn, waardoor een en ander makkelijk is te vinden. De moeilijke gevallen hebben wij van tevoren vrij uitgebreid geoefend in allerlei rollenspelen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik in het begin sceptisch was over het feit dat er geen artsen waren. Maar daar rondlopend en materiaal krijgend en het materiaal inmiddels bewerkt hebbend, steek ik mijn handen voor hen in het vuur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Aan de andere kant zaten bellers die klachten hadden en die onder andere werd gevraagd: is er bij u een diagnose gesteld? Alleen al dat woord zal bij iedereen niet even bekend overkomen. Bovendien bestaat altijd nog het gevoel tussen de diagnose die je als leek zelf hebt gesteld en de diagnose die een arts heeft gesteld.

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er een scherp onderscheid gemaakt tussen die twee fenomenen?

De heer **IJzermans**: Ik ga even niet in op de diagnoses maar op de klachten. Wij hebben heel nadrukkelijk gekozen voor het inventariseren van klachten, want dat is wat mensen weten en waar nooit moeilijke woorden op te plakken zijn. Dus die zijn in eerste instantie geïnventariseerd. Maar één van de latere vragen was: mijnheer/mevrouw, bent u met die klacht bij een dokter geweest en zo ja, wat zei die? Zo hebben wij ook wat diagnoses opgespoord. Wat er momenteel gebeurt, is dat alle huisartsen van bellers die het goed vonden om hen te benaderen, zijn aangeschreven. Kent u van deze patiënt die en die klachten, kent u van deze patiënt die en die diagnose? Zo ja, denkt u dat er een relatie met de Bijlmerramp is? En welke andere ziektes heeft betrokkenen nog die daarbij van belang zouden kunnen zijn?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u na de eerste twee tussenrapportages het idee dat het mogelijk is dat er diagnoses of een juiste classificatie, een juiste indeling gemist is?

De heer **IJzermans**: Nee, niet zo erg. Het is niet karikaturaal bedoeld, maar een klacht als "moe" is vrij simpel op te schrijven. Maar als een patiënt op een gegeven moment zegt "ik heb hypertensie" of "ik heb hoge bloeddruk", dan werd dát genoteerd als klacht omdat wij niet geïnteresseerd waren in de klachten die eraan voorafgegaan waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dat is het resultaat van een meet-systeem. Een hoge bloeddruk meet je. Maar wat daarvan de oorzaak is, weet je op dat moment niet.

De heer **IJzermans**: Maar in oorzaken zijn wij niet geïnteresseerd, mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dan zou er een diagnose aan vooraf kunnen zijn gegaan van datgene waardoor het meetresultaat werd veroorzaakt.

De heer **IJzermans**: Dat is wat wij nu via de dossiers te weten proberen te komen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat probeert u nu te weten te komen?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus daar is nog niets van te zeggen?

De heer **IJzermans**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vervolgens werden de bellers geconfronteerd met een vragenlijst. Er hebben de commissie veel klachten bereikt, ook via gesprekken met hulpverleners en bewoners die gezondheidsklachten hebben, dat de nadruk erg lag op psychische klachten. Het probleem dat ons gemeld werd, was dat men zich daardoor niet serieus genomen voelde. Hebt u dat zelf ook meegemaakt?

De heer **IJzermans**: Ik kan uw vraag afdoen door te zeggen: 90% van de mensen die zijn aangeschreven, heeft de lijst teruggestuurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Als u de vraag "afdoet", ga ik door!

De heer **IJzermans**: Als 90% de lijst terugstuurt, is dat gevoel blijkbaar niet zo heel sterk. Maar het appelleert natuurlijk aan iets anders. Jarenlang is tegen deze mensen gezegd: het zit tussen jullie oren. Als je dan een vragenlijst krijgt waarop naast "heeft u pijn op de borst", "bent u vaak verkouden" en "bent u vaak ziek" ook staat "moet u wel eens huilen" of "bent u wel eens in de put", dan kan ik mij voorstellen dat het vanuit dat perspectief in het verkeerde keelgat schiet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer IJzermans, door wie werd dat jarenlang tegen mensen gezegd, dus: het zit tussen jullie oren?

De heer **IJzermans**: Ik denk dat het gevoel bij met name mensen in de Bijlmer is dat iedereen dat tegen ze zei.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat iedereen dat tegen ze gezegd heeft? Ik vind "iedereen" zo'n vaag begrip.

De heer **IJzermans**: Iets minder abstract dan: overheid, medische stand.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Denkt u dat de overheid dat tegen die mensen gezegd heeft?

De heer **IJzermans**: Dat de suggestie bij die mensen bestond, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat de suggestie bij de mensen bestond dat de overheid dat tegen hen zei?

De heer **IJzermans**: Jullie zijn lastpakken, jullie blijven maar doordrammen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar hebben zij zich tot de overheid gewend of tot hun huisarts of specialist?

De heer **IJzermans**: Uiteraard.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is uiteraard?

De heer **IJzermans**: 87% van de mensen is met de klachten bij een arts geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebben zij daar wellicht gehoord dat de klacht tussen hun oren zat?

De heer **IJzermans**: Nee, de artsen hebben gezegd dat hun idee was dat mensen het tussen de oren zitten van hun klachten als beledigend en denigrerend beleven.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat hebben die huisartsen u gemeld?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus de mensen zelf, de betrokkenen, hebben volgens u de indruk gekregen door die overheid, wat dat ook moge wezen. Wat is "die overheid" volgens u? Kamerleden?

De heer **IJzermans**: Daarom zeg ik: iets minder abstract. Het past in het hele beeld dat mensen zich niet serieus genomen voelen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt het niet nader preciseren. U zegt gewoon: overheid.

De heer **IJzermans**: Ik kan het in zoverre nader preciseren dat wij voor het samenstellen van de klachtenlijst contact hebben gehad met een aantal mensen die hier dicht bij betrokken waren, dus voorzitter van bewonersvereniging en andere activisten. Er is wat mij betreft altijd een enorme weerstand geweest tegen labelling van psychische klachten. Die weerstand bestond eruit: dat horen wij nu al jaren. Een uitdrukking daarvoor is: tussen de oren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat zelf ook gehoord van wat u dan "die overheid" noemt, dus dat men vond dat die mensen lastig waren?

De heer **IJzermans**: Dat wordt heel vaak gezegd, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Van wie hebt u dat gehoord?

De heer **IJzermans**: Van deze vier mensen over wie ik het nu heb. En mensen aan de telefoon hebben dat volop gemeld. Het AMC wordt daar vaak mee gebeld.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u zelf de indruk van de overheid, uit eigen ervaring?

De heer **IJzermans**: Nee. Vraagt u naar wat ik vind of wat ik denk?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nee, ik vraag naar uw ervaring. Hebt u zelf ervaring dat de overheid de mensen niet serieus heeft genomen?

De heer **IJzermans**: Niet van nabij, nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat hebt u niet geconstateerd.

De heer **IJzermans**: Nee, maar ik ben hier pas een jaar bij betrokken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja, maar u doet niet een gering onderzoek, denk ik.

De heer **IJzermans**: Nee. Ik spreek natuurlijk erg veel mensen. Mensen bellen mij ook erg veel op het AMC. In de tijd van het telefonisch meldpunt is erg veel gezegd. En die dingen onthoud je. Met de telefonisten werd iedere dag gesproken: wat kregen jullie vandaag te horen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt zelf met veel mensen contact. U hebt contact met de inspectie. U hebt vast contact met het ministerie. Hebt u daar die indruk zelf opgedaan, dat mensen niet serieus worden genomen?

De heer **IJzermans**: Nee, maar wat ik daar wel heb gemerkt, is een soort onmachtgevoel. Wat moeten wij daar nou mee?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat zelf ook?

De heer **IJzermans**: Nee, zeker nu niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet het?

De heer **IJzermans**: Wat weet ik?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat u ermee moet.

De heer **IJzermans**: Nee. Als u vraagt wat het voor mij persoonlijk betekent om dit jaar bezig te zijn met de Bijlmerramp, dan zeg ik dat het uitermate moeilijk is om niet geïnvolveerd te raken. Omdat ik een wetenschapper ben, moet ik afstand houden. Maar als je verhalen van hulpverleners en van mensen uit de Bijlmer hoort, kan het niet anders zijn dan dat dat grote indruk maakt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu wij het toch hebben over contacten met de overheid; kunt u mij vertellen hoe de contacten met het ministerie zijn over dit onderzoek?

De heer **IJzermans**: Ik heb niet zo heel veel contact. De hoofdinspecteur of zijn plaatsvervanger komt op de vergaderingen van de adviescommissie. Ik ga daar de tussenrapportages brengen. En dat is het eigenlijk wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe vaak hebt u contact met elkaar?

De heer **IJzermans**: Dat kan ik tellen: zes keer fysiek en een aantal malen aan de telefoon.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook toen de tussenrapportages verscheenen?

De heer **IJzermans**: Nee, zij zijn zeer distant.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zij zijn zeer distant?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u probeert steeds met hen contact te krijgen?

De heer **IJzermans**: Als er echt belangrijke dingen zijn wel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u daarover afspraken gemaakt met elkaar?

De heer **IJzermans**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Geen afspraken gemaakt?

De heer **IJzermans**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u hebt niet gezegd: als wij weer een fase afgerond hebben, dan bel ik met jullie en deel ik mede wat er aan de hand is en dan gaan wij samen even om de tafel zitten om het te bekijken?

De heer **IJzermans**: Nee. Nogmaals, zij maken deel uit van de adviescommissie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zou u dat goed vinden?

De heer **IJzermans**: Nee, ik vind dit wel prettig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U vindt het prettig?

De heer **IJzermans**: Ja. Als er een vrij brede opdracht gegeven wordt – inventariseer en verken – en als de spelregels zijn afgesproken door middel van een onderzoekdesign, dan vind ik bemoeienis niet vanzelfsprekend.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus u hebt ook niet de behoefte om zich daar te melden en te zeggen: laten wij eens praten.

De heer **IJzermans**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft het ministerie verder geïntervenieerd in het onderzoek en in de onderzoek-sopdracht, met name de laatste tijd?

De heer **IJzermans**: Nooit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is gevraagd om een behandelaanbod in de aanbevelingen op te nemen?

De heer **IJzermans**: Vanaf het moment dat de poli niet doorging, waaraan ik refereerde, is daar nooit meer over gesproken. Ik weet wel dat er contact tussen de minister en het AMC is geweest over lichamelijk onderzoek.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is het niet juist dat u juist met de inspectie gesproken hebt over het opnemen van een behandelaanbod in de aanbevelingen?

De heer **IJzermans**: Neen. Het rapport is op een gegeven moment aangeboden op de hoofdinspectie. Toen is tussen de voorlichters van VWS en het AMC heen en weer gebeld over de precieze tekst daarvan. En een deeltje van de tekst die de onderzoeksgroep geformuleerd had, is in het persbericht van VWS niet verschenen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar wij hebben hier een brief van u zelf aan de inspectie, beginnend met: beste Jitse. Dat moet de heer Verhoeff zijn. Er zijn niet zoveel mensen die Jitse heten.

De heer **IJzermans**: Dat zit er wel in, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarschijnlijk wel, hè?

De heer **IJzermans**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daarin schrijft u: je wens om een behandelaanbod in een aanbeveling op te nemen, heb ik doorgesproken. U stelt dan een aantal zaken voor. U zegt dan: de term "behandelaanbod" willen wij niet noemen, dat laten wij graag over aan de hoofdinspectie. En dat is dus weer diezelfde mijnheer Verhoeff. Dus er is wel degelijk over gesproken.

De heer **IJzermans**: Wie ondertekende die brief?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zelf: Joris.

De heer **IJzermans**: Behandelaanbod? Van wanneer is die brief, mevrouw?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die brief is van 5 januari 1999.

De heer **IJzermans**: Ik zou die graag even zien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U mag de brief nu zien. Het gaat ons met name om de laatste zin. U hoeft dus niet de hele brief te lezen, hoewel het niet zo'n hele lange brief is. Maar het gaat ons met name om de laatste zin waarin u zegt: wij willen eigenlijk niet direct een behandelaanbod opnemen. U geeft in een aantal andere zinnen aan wat u dan wel zou willen opnemen. Mijn vraag is natuurlijk

ook: wat is de reactie geweest op uw brief?

De heer **IJzermans**: Ik moet u eerlijk zeggen dat ik mij dit niet goed herinner. Die brief heb ik waarschijnlijk getekend zonder dat ik die zelf geschreven heb.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer IJzermans, dit is natuurlijk niet onbelangrijk. Het is niet een klein puntje.

De heer **IJzermans**: Ik doe het ook niet af door te zeggen dat ik haar alleen getekend heb. Ik probeer mij even de situatie te herinneren. Wij waren bezig met de aanbevelingen van de tweede tussenrapportage. Die is ongeveer een week later verschenen. Er is toen tussen de voorlichters heen en weer geschreven over de vraag in hoeverre je een behandelaanbod moest doen. Het AMC-standpunt was toen al duidelijk en is dat nog steeds. De heer Verhoeff verwoordde toen een wens van mevrouw Borst om te overwegen of dat behandelaanbod gedaan moest worden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Precies. En dat zou dus één van de aanbevelingen in uw rapport kunnen zijn geweest. En daarop schrijft u zelf deze brief en helemaal niet namens inspecteurs, voorlichters of wat dan ook. Het is gewoon een directe brief van u zelf, door u zelf ondertekend. Maar u weet het niet meer.

De heer **IJzermans**: Ik heb haar niet geschreven. Dat weet ik zeker.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt zich ook niet de inhoud herinneren?

De heer **IJzermans**: Niet actief, blijkbaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt de brief getekend, mede namens Bert en met de vriendelijke groeten.

De heer **IJzermans**: In die tijd waarin dit speelde, was het een detail.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nee, nee. Dit is niet een ver verleden.

De heer **IJzermans**: Het ging over het formuleren van een aanbeveling.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik vraag u niet waar u 6,5 jaar geleden

was. Ik vraag u gewoon naar een brief van 5 januari 1999. Dat is goed twee maanden geleden.

De heer **IJzermans**: Ik ben ook niet in gewetensnood, mevrouw Augusteijn. Ik probeer mij alleen te herinneren in welke periode dit was. Het was een periode van het formuleren van de aanbevelingen. Ik heb er altijd aan vastgehouden dat de aanbevelingen voort moesten komen uit het materiaal dat wij verzameld hadden. Het eventueel doen van een behandelaanbod staat haaks op onze bevindingen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De heer Van den Doel zal nog terugkomen op wat er precies allemaal moet gebeuren. Ik heb nog één vraag aan u, mijnheer IJzermans. Wij hebben vanmorgen gesproken met de heer De Wolff. Wij liepen, op basis van de gesprekken met het RIVM en DHV, aan tegen toxicologische stoffen die tijdens die ramp of direct na die ramp kunnen zijn opgetreden. Waarom is er geen toxicoloog betrokken bij het onderzoek?

De heer **IJzermans**: Omdat het een inventariserend onderzoek is naar aard en omvang van de klachten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ziet u op dit moment aanleiding voor nader toxicologisch onderzoek?

De heer **IJzermans**: Gezien onze uitkomsten; neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mag ik u dan toch nog even confronteren met het onderzoek van dr. Kurk en zijn bevindingen? Daarin komt een flink aantal mensen voor met een aantal gelijklopende klachten, die in ieder geval gemeenschappelijk hebben dat zij op die plek aanwezig zijn geweest, in hangar 8. Is dat niet voor u een aanwijzing om aan te nemen dat hier toch misschien nader onderzoek naar moet worden verricht?

De heer **IJzermans**: Dat is voor mij een moeilijke vraag, omdat wij duidelijk hebben afgesproken dat wij niet zoeken naar causale relaties. Wij hebben bij het tot stand komen van dit onderzoek met de hoofdinspectie afgesproken dat er weliswaar toxicologische kennis in het AMC is, maar niet echt expertise. De heer De Wolff heeft, zoals u vanochtend ook

aan hem heeft gevraagd, een kleine aanstelling bij het AMC, maar zijn lab is in Leiden. Dus er kan bij ons bijna niks gebeuren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De expertise is dan niet misschien direct bij u in huis.

De heer **IJzermans**: Ik vervolg even mijn zin, als u het goed vindt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja.

De heer **IJzermans**: De heer De Wolff werkt in Leiden. Daarnaast is er TNO én daarnaast is er het RIVM. Dat zijn de drie mogelijkheden in het land. Wij hebben de hoofdinspecteur gevraagd of hij opdracht zou willen geven om de risico's van de lading te bekijken. Hij heeft die opdracht gegund aan het RIVM.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Akkoord, dat was mijn laatste vraag, mijnheer IJzermans.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer IJzermans, ik wil met u een aantal vragen behandelen over de tussen-rapportage die op 18 januari naar buiten is gekomen. Misschien kunt u in het kort schetsen hoeveel mensen zich uiteindelijk met klachten hebben gemeld bij het telefonisch meldpunt.

De heer **IJzermans**: Met klachten, 846.

De heer **Van den Doel**: Maar dat is nog een aantal maanden doorgegaan en er zijn nog wat mensen bij gekomen.

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Ik heb begrepen dat het aantal iets groter was dan die 846 mensen.

De heer **IJzermans**: Ja. 846 mensen hebben naar het meldpunt gebeld. Er zijn 78 mensen die wij van de stichting Visie hebben doorgekregen. Die hadden dozen neergezet waarin de klachten zijn gedeponereerd van 112 mensen van wie er 78 niet in ons bestand zaten. Die hebben dus niet gebeld. Vanaf de sluiting van het telefonisch meldpunt op 31 augustus tot 1 november hebben wij alle mensen die belden naar het AMC – dat werden er eigenlijk steeds meer omdat er steeds meer in de pers kwam, met name in de periode rond

de DMMP – een brief gestuurd met daarin de vragen: wat zijn uw voornaamste klachten waarvan u denkt dat zij te maken hebben met de Bijlmerramp, bent u daarvoor bij een dokter geweest, heeft hij dat geobjectiveerd in een diagnose? Dat is een zwakke nabootsing van wat er op het telefonisch meldpunt is gebeurd, maar ik vond dat wij dat zo lang mogelijk moesten doen, zolang wij die mensen nog mee konden nemen in ons onderzoek.

De heer **Van den Doel**: Betekent dat circa 1.200 mensen?

De heer **IJzermans**: 1.073. Sinds u uw werkzaamheden gestart bent, is dat aantal weer gegroeid.

De heer **Van den Doel**: Kunt u iets zeggen over de spreiding van deze mensen, enerzijds in Amsterdam en anderzijds daarbuiten?

De heer **IJzermans**: 51% in Amsterdam Zuid-Oost, waarvan een overgrote meerderheid toen woonde in de getroffen flats, en 49% hulpverleners van elders.

De heer **Van den Doel**: "Van elders" is niet alleen van buiten Amsterdam Zuid-Oost, maar dat is ook duidelijk van buiten Amsterdam?

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Dan hebben wij het waarschijnlijk over: her en der verspreid over het land?

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Van mensen die destijds als hulpverlener – politie of brandweermensen – van buiten aanwezig geweest zijn?

De heer **IJzermans**: Ja, je hebt te maken met een vuilverbrandingsoven in Schiedam tot en met een bataljon uit Zutphen. Het waren van dat soort groepen. Die kwamen overal vandaan. Maar de belangrijkste groep mensen die zich over het land verspreid heeft, zijn de ex-flat-bewoners. Die wonen van Cadzand tot Leeuwarden.

De heer **Van den Doel**: Als wij het hebben over een populatie van zo'n 1.200 geregistreerden, kunt u dan ook zeggen wat het percentage is van mensen die daar woonden en die bij

de ramp aanwezig zijn geweest enerzijds en van de hulpverleners anderzijds? Hoe ligt die categorie?

De heer **IJzermans**: Dat ligt bijna fifty-fifty. Het zijn iets meer mensen uit Zuid-Oost. De mensen van elders zijn in overgrote meerderheid hulpverleners. Er is ook nog een klein groepje van mensen die toevallig die middag op bezoek waren in die buurt, en wat je misschien ramptoeristen zou mogen noemen. Dat zijn de mensen van elders.

De heer **Van den Doel**: Mag ik dan concluderen – met name als u zegt: een groot gedeelte van buiten Amsterdam Zuid-Oost en zelfs van buiten Amsterdam – dat er in feite geografisch gezien een soort verdunning is opgetreden? Er is niet echt een concentratie van één groep.

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Als ik een verklaring probeer te zoeken voor het feit dat de klachten zo laat naar boven gekomen zijn en geleid hebben tot het stadium waar wij nu in zitten, zou dat dan een oorzaak kunnen zijn?

De heer **IJzermans**: Lijkt mij niet.

De heer **Van den Doel**: Ik kan mij voorstellen dat, als iemand die ooit hulpverlener is geweest in de Bijlmerramp met een aantal klachten bij zijn huisarts in Enschede komt, de huisarts dat niet direct relateert aan de Bijlmerramp.

De heer **IJzermans**: Absoluut niet, nee.

De heer **Van den Doel**: Maar de huisarts in Amsterdam Zuid-Oost doet dat, als hij 50 van die mensen op zijn spreekuur krijgt, wel.

De heer **IJzermans**: Ik denk inderdaad dat bij iedere arts buiten Zuid-Oost de patiënt dat aan moet dragen.

De heer **Van den Doel**: Nu heeft u in het onderzoek geconcludeerd dat er geen duidelijk klachtenpatroon is te ontdekken. Kunt u toelichten wat u onder een klachtenpatroon verstaat? Betekent dat een combinatie van klachten die aanwezig moeten zijn? Of verstaat u er iets anders onder?

De heer **IJzermans**: Wij zochten naar, zeg maar, klinische beelden, dus de samenhang van klachten die op een gegeven moment iets zegt. Wij hebben dat dus wel gevonden bij posttraumatische stress, zoals u gisteren heeft gehoord. Maar voor klinische beelden van uitsluitend lichamelijke achtergrond hebben wij te weinig gegevens gevonden. Ik denk dat het beste voorbeeld is dat – zoals u weet – wij bijna 3.500 klachten hebben doorgekegen, maar dat de meest voorkomende combinatie van klachten is: 18 maal. En dat is natuurlijk heel weinig.

De heer **Van den Doel**: Ik ben een leek op dat gebied. Ik vraag mij het volgende af. De commissie heeft gesprekken gevoerd met de mensen met klachten in de Bijlmermeer. Dat waren hulpverleners en bewoners. Zowel 's ochtends bij de bewoners als 's middags bij de hulpverleners bleek er een onderlinge samenhang te zijn. Bovendien bleek er een samenhang tussen beide groepen te zijn. Dat kwam in feite neer op: concentratiestoornissen, vermoeidheid, gewrichtsklachten. Ofschoon het een heel kleine groep was, was het voor ons duidelijk een eenduidig klachtenpatroon. Wij hebben zojuist met de heer Kurk gesproken over de mensen uit hangar 8 die zich bij hem gemeld hebben. Hij komt ook met een klachtenpatroon van die mensen van: concentratieproblemen, spier- en gewrichtsklachten, moe, geheugenverlies. Dat is ook een bepaald klachtenpatroon. In uw rapportage beslaan vermoeidheidsklachten ruim 45% van de klachten. Zegt u, ook gezien de twee andere voorvallen die ik heb genoemd, nog: er is geen duidelijk patroon?

De heer **IJzermans**: Nee. Ik vind dat je eigenlijk alleen bij het post-traumatische stresssyndroom een samenhang ziet. Waar wij naar gezocht hebben, is naar mensen die én moe zijn én concentratiestoornissen én huidproblemen én gewrichtsproblemen hebben. Ik noem maar eens een trits van vier. Dan zou je kunnen veronderstellen dat er van een klinisch beeld sprake is. Maar zoals ik net al zei, is de meest-voorkomende combinatie, uiteraard op statistische gronden en niet op klinische gronden: 18 maal. En dat was in dit geval: moeheid en hoofdpijn. Ik kan mij heel goed voorstellen dat, als je mensen die de

Bijlmermeer hebben meegemaakt bij elkaar zet, een aantal van hun klachten vergelijkbaar is. Maar het ging mij om de combinaties van klachten in één persoon.

De heer **Van den Doel**: Even terug naar het verhoor hiervoor. Wij hebben de heer Kurk gevraagd: is er contact geweest tussen u en het AMC? Hij zei toen: nee. Nu kan ik de vraag aan u stellen, ook gezien het patiëntenbestand van de heer Kurk in relatie met de Bijlmermeerramp: zijn de gegevens van de heer Kurk meegenomen in uw onderzoek?

De heer **IJzermans**: Nee. Wij hebben er wel over gesproken wat wij daarmee zouden doen. Maar het is een inventariserend onderzoek dat wij deden. Mijn idee is altijd geweest: als wij een klinisch beeld of wat dan ook vinden – ook als er geen klinisch beeld in zit – gaat dat vervolgens naar artsen. En die bekijken wat zij daarmee kunnen. Dus als op een gegeven moment een internist een patiënt ziet met klachten die te relateren zijn aan de Bijlmermeer, zou hij kunnen overwegen: hier is misschien sprake van CVS, ik verwijst deze patiënt door naar de heer Kurk. Maar voor het onderzoek vond ik dat niet nodig.

De heer **Van den Doel**: Ook niet om een beter beeld te krijgen van de klachten?

De heer **IJzermans**: Ja, ik lees de kranten de afgelopen anderhalf jaar goed op deze onderwerpen. Ik dacht dat ik over de thematiek van de CVS-patiënt goed genoeg op de hoogte was.

De heer **Van den Doel**: Maar goed, u vond het in het kader van het onderzoek niet nodig om contact op te nemen met de heer Kurk?

De heer **IJzermans**: Nee.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer IJzermans, u heeft, toen de tussen-rapportage naar buiten kwam op 18 januari, in feite gezegd: er is geen duidelijk klachtenpatroon, er zijn geen goede aanknopingspunten om een gericht medisch onderzoek te doen. Kort daarop zegt de minister van VWS dat zij wel vindt dat er onderzoek moet worden gedaan. U heeft daar nogal stellig op gerea-

geerd. Kunt u dat nog even toelichten?

De heer **IJzermans**: Ik was gewoon verbaasd. De hoofdinspecteur en zijn plaatsvervanger zitten in de adviescommissie. In de adviescommissie spreken wij af dat de resultaten geen aanleiding geven voor lichamenlijk onderzoek, vooral ook omdat wij in het AMC vooral de nadelen daarvan zien. En een dag later, zonder enig overleg, zegt de minister: wij gaan lichamenlijk onderzoek doen. Het heeft, denk ik, vooral te maken met mijn inzet voor dit onderzoek dat ik verbaasd was. De ene dag zeg je op de televisie, je gesteund voelend door de hoofdinspectie: dit geeft geen aanleiding voor lichamenlijk onderzoek, maar wij moeten goed nadenken over wat wij wel moeten doen. De minister zegt, ik geloof dezelfde avond nog: dat moet wel gebeuren, want die mensen vragen daar al zo lang om.

De heer **Van den Doel**: Maar wat zou er naar uw mening moeten gebeuren? Geen onderzoek, maar wat dan wel?

De heer **IJzermans**: Ik kan mij voorstellen dat je bij specifieke groepen patiënten, ook al hebben wij geen patronen gevonden, overweegt om een lichamenlijk onderzoek te doen. Ik neem aan dat u daar met de volgende spreker nog wel over spreekt.

De heer **Van den Doel**: Specifieke groepen patiënten. Ik wil het even hebben met een tabel die u heeft opgenomen in de tussenrapportage. Ik refereer aan tabel 16 – dat moet u vast iets zeggen – waarin u een aantal heel specifieke diagnoses aan de orde stelt.

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: U noemt ze: ernstige diagnoses, afgezet tegen een aantal achtergrondkenmerken. Er worden enkele diagnoses genoemd. Misschien kunt u zeggen hoe hard die gegevens zijn en of dat de diagnoses zijn waarvan u vindt dat er een specifiek behandelaanbod voor moet komen.

De heer **IJzermans**: Die diagnoses zijn allemaal genoemd door de bellers. Zo hard zijn ze.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zeggen, voor degenen die de tabel niet hebben, om wat voor specifieke diagnoses het gaat?

De heer **IJzermans**: We hebben groepen gemaakt van diagnoses: kwaadaardige aandoeningen, chronische bronchitis, longemfyseem, astma... Wilt u dat ik ze allemaal voorlees?

De heer **Van den Doel**: Misschien een aantal belangrijke.

De heer **IJzermans**: Een aantal chronische luchtwegziekten, kwaadaardige aandoeningen, auto-immunziekten, PTSS, depressie en eczeem. Dat zijn eigenlijk de voornaamste groepen.

De heer **Van den Doel**: U zegt: ze zijn zo hard als ze aangemeld zijn. Wat u zojuist zei, doelde op deze groep, om daar specifiek een behandelaanbod op te richten?

De heer **IJzermans**: Ik kan mij voorstellen dat je dat wilt doen, vooral omdat het hier om wat grotere aantallen gaat. Maar wij moeten de derde fase van ons onderzoek afwachten, niet omdat wij de patiënten niet geloven maar omdat wij een objectivering van in dit geval een huisarts willen, deels ook omdat voor een aantal klachten die de mensen noemen mogelijkerwijs een diagnostische objectivering is. Op uw verzoek heb ik een aantal van de auto-immuunaandoeningen alvast opgevraagd. Die heb ik u ook verstrekt. In twee gevallen bleek daarbij dat bellers klachten noemen waarom wij ook vroegen. Maar desgevraagd zegt de huisarts: dat is waar, die klachten heeft die persoon, maar dat is die en die diagnose. Aangezien wij om klachten gevraagd hebben aan de mensen, vind ik dat u aan deze diagnoses niet meer waarde moet toekennen dan wij al deden in het rapport. Ze bestaan, wij melden ze. Maar over twee, drie weken zijn wij daar veel stilliger over.

De heer **Van den Doel**: U noemde ook als één van de categorieën de auto-immunziekten. Afgelopen najaar zijn er twee gevallen van gemeld. In januari komen er nieuwe gevallen bij. U heeft daar onmiddellijk actie op ondernomen, ook richting de inspectie?

De heer **IJzermans**: Eén ding vooraf: het zijn geen nieuwe gevallen, het zijn oude gevallen die nu bleken. Dus het zijn gevallen uit 1995. De mensen gingen naar hun behandelend internist, gehoord de commotie van december vooral. Zij zeiden: zie je wel waar die SLE van ons vandaan komt, die komt van de Bijlmerramp. Zo kwamen die mensen weer boven tafel, zeg maar. Dat waren de derde en de vierde. De eerste en de tweede had mijnheer Weening in oktober aangemeld bij de hoofdinspectie. Gisteren heeft u mijnheer Plokker gevraagd hoe dat verlopen is. Hij heeft, denk ik, een afdoende antwoord gegeven. Voor ons was dat teleurstellend, niet zozeer omdat de suggestie van Weening niet werd opgevolgd maar wel omdat de suggestie van het AMC niet werd opgevolgd. En die was: dit lijkt ons toch iets om alle Nederlandse artsen over aan te schrijven. Toen de inspectie besloot om dat niet te doen, hebben wij alle hoofden van de afdelingen in het AMC en alle huisartsen in de regio de brief van Weening opgestuurd met het verzoek om speciaal alert te zijn op de klachten die aan die diagnose ten grondslag liggen en om ons gevallen te berichten waarvoor nader lichamelijk onderzoek noodzakelijk is, voor zover zij dat zelf al niet gedaan hadden.

De heer **Van den Doel**: Even bij dit punt blijvend. Wij hebben gisteren de heer Plokker hier gehad. U heeft die gevallen in januari opnieuw aangemeld bij de heer Verhoeff. Naar informatie van uw zijde bleek uit het telefoongesprek dat de heer Plokker daar ook bij aanwezig was. Hij kon zich dat in ieder geval gisteren hier niet meer herinneren.

De heer **IJzermans**: Dat heb ik gezien, ja.

De heer **Van den Doel**: Misschien kunt u nog een keer kort weergeven hoe dat...

De heer **IJzermans**: Het heeft iets kolderieks, vind ik.

De heer **Van den Doel**: ...telefoongesprek verlopen is.

De heer **IJzermans**: Hallo Jitse, met Joris. Zo begon het.

De heer **Van den Doel**: Goed, u heeft de heer Verhoeff opgebeld om die gevallen te melden.

De heer **IJzermans**: Ja.

De heer **Van den Doel**: En toen zei de heer Verhoeff tegen u: wacht even, ik laat de heer Plokker even meeluisteren.

De heer **IJzermans**: Eerst was ik boos. Toen hij begreep dat ik boos was, zei hij: wacht even, ik zet 'm even op "speaker" want Herbert zit hier ook.

De heer **Van den Doel**: Dat was voor u een bevestiging dat de heer Plokker vanaf dat moment mee kon luisteren.

De heer **IJzermans**: Die suggestie werd sterk gewekt, ja.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer IJzermans, u heeft in Medisch Contact nogal wat kritiek geuit op de hoofdinspectie, op haar reactie. U zegt: het AMC had wel een wat actievere opstelling van de inspectie gewild. Zou u die uitspraak nog een keer...

De heer **IJzermans**: Dat is wat ik net zei. Wij hadden dus liever gehad dat de inspectie, horend van het eerste en het tweede geval – waarbij het eerste een uiterst zeldzame vasculitis en het tweede een SLE bij een man, wat ook vrij zeldzaam is – mededeling had gedaan aan alle artsen in Nederland. Dat is ook niet zo ongewoon voor de hoofdinspectie. Er gaan vrij veel brieven het land in: let u hierop, let u daarop, dat geneesmiddel is uit de handel genomen et cetera. Dus wij zagen, eerlijk gezegd, niet zo de moeite voor de hoofdinspectie om deze brief te verzenden.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer IJzermans, ik wil tot slot ingaan op een andere tabel uit uw tussenrapportage. Ik blijf dan even bij de auto-immunziekten. Ik heb het nu over tabel 8 waarin een aantal categorieën van diagnoses is onderverdeeld. Er staat één categorie endocrien/auto-immuun. Daar staat achter een getal van 34. Mijn eerste vraag is aan u: waarom heeft u die twee verschillende categorieën tot één categorie samengevoegd?

De heer **IJzermans**: Dat is alleen maar voor de kwantiteit.

De heer **Van den Doel**: Hoe bedoelt u, voor de kwantiteit? Zijn het vergelijkbare categorieën?

De heer **IJzermans**: De groep wordt daardoor wat groter. Het heeft geen klinische betekenis. Het verschil tussen 34 en 16 is 18. Die 18 waren mensen met schildklierafwijkingen. Die heb ik speciaal genomen, omdat uit de interviews met de huisartsen in Zuid-Oost van juli/augustus bleek dat er een paar zijn geweest die zeiden: wij hebben in de praktijk een aantal mensen met afwijkingen aan hun schildklier, in die mate dat het wat meer is dan normaal.

De heer **Van den Doel**: U zegt: endocrien, 18 gevallen. Dan blijven er nog 16 gevallen over voor auto-immunziekten.

De heer **IJzermans**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Dat is toch een heel hoog aantal?

De heer **IJzermans**: Dat is ook de reden waarom ik die groep apart heb gepresenteerd. Als onderzoeker keek ik daar nogal van op, eerlijk gezegd. Wij hadden het voornemen: stel voor dat je klachtenpatronen vindt, dan zeggen die terugredenerend misschien iets over de lading die onbekend is. Wij hebben dat bij de tweede tussenrapportage uitgebreid met de adviescommissie besproken. Die heeft mij toen bevestigd in dat idee: hé, hier is toch iets raars. Hoewel je daartoe met de lading, althans ogenschijnlijk, niet veel aanleiding ziet, zie je wel een aantal auto-immuunaandoeningen, meer dan je zou verwachten. Maar dat is altijd een moeilijke uitdrukking. Je kunt eigenlijk niet zeggen of het meer is dan je zou verwachten, want je weet niet wie die 846 bellers zijn.

De heer **Van den Doel**: Maar zijn die 16 voor u harde gevallen waarvan u zegt: op basis van dossieronderzoek en de informatie die wij hebben, kunnen wij die ook als zodanig hard maken?

De heer **IJzermans**: Zoals ik al tegen u zei, heb ik op uw verzoek versneld deze aandoeningen bij de huisartsen gecheckt. Een aantal gevallen werd bevestigd, een aantal gevallen werd niet bevestigd. Maar er waren ook een aantal gevallen bij, zoals ik u net al zei, waar de patiënt het zelf niet

gemeld had maar waarvan de huisarts zei: dit is die en die diagnose. En die rangschikken wij onder het hoofdstuk auto-immunziekte.

De heer **Van den Doel**: Maar over hoeveel bevestigde aantallen hebben wij het dan nu in feite, om het concreet te maken?

De heer **IJzermans**: 12, inclusief die van Weening.

De heer **Van den Doel**: Goed. Dank u, mijnheer IJzermans.

De **voorzitter**: Mijnheer IJzermans, ik kom tot een aantal conclusies, een samenvatting. Ik vraag u of u die kunt onderstrepen. De vraag vanuit de inspectie was heel breed geformuleerd: een inventariserend onderzoek naar gezondheidsklachten als gevolg van de Bijlmerramp. Dat is correct?

De heer **IJzermans**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het poliklinische aanbod van Gersons is op aandrang van het AMC uit het voorstel verdwenen vanwege dezelfde argumenten die het AMC geeft in januari 1999.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De vertraging is opgelopen door in de eerste plaats de discussie over de opzet en in de tweede plaats het wachten op het rapport van de commissie-Hoekstra.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: Voor u persoonlijk was kennis over de lading niet van belang voor de opzet en het uitvoeren van het onderzoek.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: Een epidemiologisch onderzoek werd afgewezen. Redenen: géén controlegroep, tevens een groot tijdsbeslag.

De heer **IJzermans**: Geen controlegroep in de zin van: niet mogelijk om een controlegroep samen te stellen.

De **voorzitter**: Het GG&GD-rapport sluit wat opzet betreft aan bij het AMC-onderzoek, wat uitvoering en analyse betreft zijn er grote verschillen.

De heer **IJzermans**: Het klopt, maar toch maar: nee. Het klopt, maar ik wil er in twee zinnen toch iets over zeggen.

De **voorzitter**: U bent het wel eens met wat er staat? U mag het toelichten.

De heer **IJzermans**: Het telefonisch meldpunt – daarom twijfel ik even –; dat heeft de GG&GD natuurlijk nooit gedaan. Die heeft interviews gedaan met vier patiënten. Als dan de pretentie zou zijn dat dat hetzelfde is als wat wij gedaan hebben, dan moet ik keihard “nee” zeggen. Maar dat verbaast u niet, waarschijnlijk.

De **voorzitter**: U vindt het er niet op lijken?

De heer **IJzermans**: Nee, dan niet.

De **voorzitter**: Dan leggen wij dat vast. De inspectie was op de hoogte van de beperkingen van een inventariserend onderzoek.

De heer **IJzermans**: Zeker.

De **voorzitter**: De telefonische medewerkers hadden geen medische achtergrond. De medewerkers hebben een training gehad van drie dagen.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: Bij het telefonisch meldpunt ging het in de eerste plaats om klachten. Gemelde diagnoses worden in de derde fase nagetrokken aan de hand van de medische dossiers.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: U kunt zich voorstellen dat de schriftelijke vragen bij mensen de suggestie wekten dat het tussen de oren zit.

De heer **IJzermans**: Ja.

De **voorzitter**: Het contact met de inspectie beperkte zich tot 6 maal fysiek en een enkele keer telefonisch.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De inspectie heeft nooit geïntervenieerd in het onderzoeksproces.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De suggestie van de inspectie om een behandelaanbod op te nemen in het eindrapport is niet overgenomen, omdat een behandelaanbod haaks staat op de resultaten van het onderzoek.

De heer **IJzermans**: De suggestie kwam dus van de hoofdinspectie.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **IJzermans**: Als de formulering dat toelaat, ben ik het ermee eens.

De **voorzitter**: De suggestie van de inspectie om een behandelaanbod aan te bieden, is niet overgenomen, omdat een behandelaanbod haaks staat op de resultaten van het onderzoek.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: Bij het AMC-onderzoek is geen toxicoloog betrokken, omdat het onderzoek niet was gericht op het leggen van de causale relaties.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De mensen met klachten zijn verspreid over het hele land. Dit leidt tot verdunning van de klachten.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: Er zijn nauwelijks patronen van klachten waar te nemen op basis van uw onderzoek.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De meest voorkomende combinatie van klachten, 18 maal, betreft vermoeidheid en hoofdpijn.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: U was verbaasd over de reactie van mevrouw Borst op het AMC-onderzoek om een onderzoek toe te zeggen.

De heer **IJzermans**: Zeker.

De **voorzitter**: U kunt zich voorstellen dat specifieke groepen een behandelaanbod krijgen.

De heer **IJzermans**: Ja.

De **voorzitter**: De diagnoses zoals genoemd in de tweede tussenrapportage, zijn nog niet geverifieerd aan de hand van dossiers van huisartsen.

De heer **IJzermans**: Klopt.

De **voorzitter**: De heer Plokker heeft, naar uw zeggen, meegeluisterd bij uw melding van de twee extra auto-immuungevallen op 21 januari 1999. Hij was dus op de hoogte.

De heer **IJzermans**: Lijkt mij wel.

De **voorzitter**: Twaalf auto-immuunziekten zijn geconstateerd, onder ander bij de AMC-geregistreerde Bijlmerpatiënten.

De heer **IJzermans**: Nog een keer graag, vooral dat laatste.

De **voorzitter**: Twaalf auto-immuunziekten zijn geconstateerd, onder de bij AMC-geregistreerde Bijlmerpatiënten.

De heer **IJzermans**: Van de gevallen van Weening zat er eentje in het bestand van het telefonisch meldpunt. De andere kwamen uit de reguliere gezondheidszorg.

De **voorzitter**: Dit aantal is bijzonder hoog, gezien de omvang van de populatie.

De heer **IJzermans**: Dat zeker.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer IJzermans uitgeleide te doen.

Sluiting 15.30 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 72

Vrijdag 5 maart 1999



De heer J.J. Weening

J.J. Weening
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 5 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 5 maart 1999

Aanvang 15.35 uur

Verhoord wordt de heer J.J. Weening

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer J.J. Weening, geboren op 26 mei 1950 te Leeuwarden. Mijnheer Weening, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Weening**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Weening, u bent als patholoog verbonden aan het AMC. Is dat correct?

De heer **Weening**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U bent een expert op het gebied van diagnose van auto-immuunziekten.

De heer **Weening**: Expert? Ja, nierpathologie, misschien.

De **voorzitter**: U weet er meer van dan de gemiddelde Nederlander.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: In het najaar van 1998 informeert u de minister van VWS over twee gevallen van immuunziekten, waarover wij dadelijk met u verder zullen praten, en waarbij wellicht een relatie kan worden gelegd met de vliegcramp in de Bijlmermeer. U bent nefropatholoog. Wat is dat?

De heer **Weening**: Ik ben eigenlijk algemeen patholoog. Een patholoog is een medisch specialist die onderzoek doet aan weefsels en cellen van patiënten om een diagnose te stellen. Op onze afdeling, zoals op veel afdelingen, vooral academische afdelingen, is er naast een algemene taak waarbij men algemene diagnostiek doet ook een sub-specialistische taak. Bij ons is dat over een aantal pathologen verdeeld. Zo doe ik met een collega vooral de nierpathologie. De nefropathologie is dus de nierpathologie. Nierbipten worden verwijderd bij patiënten met nierziekten of patiënten die een niertransplantatie hebben ondergaan.

De **voorzitter**: U onderzoekt uitsluitend op basis van nierweefsel wat er wel of niet met de patiënt aan de hand is.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Dat is dus de taak van een nefropatholoog.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. Mevrouw Augusteijn zal daar verder op doorgaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Weening, deze commissie wil van u graag wat meer weten over auto-immuunziekten. Wat zijn dat voor soort ziekten?

De heer **Weening**: Auto-immuunziekten zijn ziekten die ontstaan wanneer ons afweersysteem dat normaal gericht is tegen bacteriën, virussen en vreemde eiwitten die ons lichaam kunnen binnendringen, ook eigen cellen en eigen eiwitten als vreemd gaat herkennen en dan gezond eigen weefsel gaat afbreken. Je krijgt dan een ontstekingsreactie, waardoor gezond eigen weefsel verloren gaat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Noemt u eens zo'n ziekte in gewone lekentermen?

De heer **Weening**: De meest voorkomende is een schildklier-aandoening, waarbij schildkliercellen worden aangevallen, Graves-thyroiditis. Dat komt bij 1000 op de 100.000 mensen voor. Een andere veelvoorkomende auto-immuunziekte is bijvoorbeeld reumatoïde artritis. Dat heeft ook een heel hoge prevalentie. Dat komt bij bijna 1000 mensen op de 100.000 voor. Daarnaast is een bekende, die minder frequent voorkomt, diabetes mellitus, suikerziekte. Ik bedoel dan vooral de suikerziekte die voorkomt op jeugdige leeftijd. Dat is ook een auto-immuunziekte. Multiple sclerose wordt ook geschaard onder de auto-immuunziekten. Dat zijn allemaal auto-immuunziekten die één verschillend orgaan betreffen, bijvoorbeeld de schildklier of de gewrichten of, bij suikerziekte, de cellen die insuline maken. Daarnaast is er een aantal systemische

auto-immuunziekten waarbij niet één orgaan specifiek wordt aangedaan, maar waarbij er een meer algemene verstoring is van witte bloedcellen, lymfocyten en leukocyten, waarbij heel veel verschillende organen kunnen worden aangedaan. Dat zijn de systemische auto-immuunziekten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zijn de auto-immuunziekten waar wij het dadelijk over zullen hebben en waar wij het ook al met de heer IJzermans over hebben gehad andere auto-immuunziekten dan die u net genoemd hebt?

De heer **Weening**: Nee, dat zijn de systemische auto-immuunziekten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Komen die vaak voor?

De heer **Weening**: SLE, systemische lupus erythematosus, is daarvan de bekendste. Die komt volgens recente gegevens ongeveer in 25 op de 100.000 mensen voor in ons land.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: 25 op de 100.000?

De heer **Weening**: Ja. De uitgebreide systemische lupus erythematosus.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij komen straks op de ziekte zelf terug. Hoe zijn deze ziekten te behandelen?

De heer **Weening**: Over het algemeen zijn die auto-immuunziekten in hun oorzaak niet goed te behandelen. Je kunt ze als het ware niet helemaal genezen, maar je kunt wel de effecten ervan, bijvoorbeeld de ontsteking die ontstaat in verschillende organen, behandelen met ontstekingsremmers en met geneesmiddelen die aangrijpen op het afweersysteem. Suikerziekte bijvoorbeeld wordt behandeld met insuline. Maar de echte, specifieke oorzaak van suikerziekte kunnen wij niet behandelen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er enig idee waardoor ze worden veroorzaakt?

De heer **Weening**: Nee, van de meeste auto-immuunziekten niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunnen zij worden veroorzaakt door toxische stoffen?

De heer **Weening**: Bij SLE, die systemische lupus erythematosus, wordt in een klein deel van de gevallen wel aangenomen dat toxische stoffen door geneesmiddelen en door bacteriële toxines kunnen worden veroorzaakt. Maar bijvoorbeeld voor suikerziekte en voor reumatoïde artritis en voor die thyroiditis kennen wij eigenlijk geen oorzaken. Er wordt wel gedacht aan virussen of aan een geneesmiddel, maar over het algemeen tast men over de oorzaak helemaal in het duister.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Over het algemeen weet men het niet. Toxische stoffen zijn een mogelijkheid die kennelijk in de literatuur is beschreven. Na hoe lange tijd treedt, als je aan dat soort stoffen bent blootgesteld, een dergelijke ziekte op?

De heer **Weening**: Als SLE, die systemische lupus erythematosus, optreedt na het gebruik van bepaalde geneesmiddelen, dan is dat meestal snel, na een aantal weken of maanden. Er zijn ook wel gevallen bekend... Een hele tijd geleden is er een zogenaamd toxic oil syndroom geweest in Spanje, waarbij olijfolie was verontreinigd met een toxisch bestanddeel. Daar zijn in het begin mensen heel ernstig ziek geworden. Er zijn veel mensen ook aan overleden. Later, jaren later, zijn er nog nieuwe gevallen van SLE bij ontdekt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus hierbij hadden wij het echt over toxische belasting?

De heer **Weening**: Ja. Daar kwamen die auto-immuunfenomenen pas veel later naar voren. Er was wel heel direct veel schade bij die mensen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe zat het nu met die twee gevallen van auto-immuunziekten die in oktober 1998 naar voren kwamen, die gemeld werden aan de inspectie en die door de minister werden gemeld?

De heer **Weening**: Dat waren twee mannen. De eerste man was al sinds 1995 met klachten bij de huisarts geweest en daarna bij de specialist. Het waren vooral klachten van een plotseling optredende astma. Voordien was hij eigenlijk altijd gezond geweest. Hij was bewoner

van een van de getroffen Bijlmerflats. Hij heeft er 's nachts en in de dagen daarop heel veel rondgelopen. In 1995 ontwikkelde hij plotseling astma, wat meestal een ziekte is die je ontwikkeld als je veel jonger bent. Die astma was moeilijk te behandelen. Die werd uiteindelijk behandeld met corticosteroiden, dus met middelen die de afweer onderdrukken. Dat ging wel goed, maar niet afdoende. Het werd eigenlijk steeds erger. Hij heeft ook meer algemene verschijnselen gekregen: gewrichtsklachten, huidklachten en een neuralgie, een zenuwpijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was dat ook met het tweede geval zo?

De heer **Weening**: Een gedeelte van die klachten kwam ook voor bij de tweede patiënt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er waren dus overeenkomsten in het klachtenpatroon.

De heer **Weening**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De minister heeft vervolgens de vaste commissie voor VWS geïnformeerd. Heeft dat u aanleiding gegeven om te denken: wat is hier precies aan de hand? Vond u het opmerkelijk?

De heer **Weening**: Ja, wij hebben die twee patiënten die vergelijkbare klachten hadden en allebei op een gegeven moment nierziekten ontwikkelden, gebiopteerd. Zij zijn in dezelfde twee weken in de zomer van vorig jaar bij ons gezien. Wij hebben die diagnose gesteld en uitgebreid met de internisten besproken. In die bespreking kwam naar voren dat de patiënten zelf aangaven dat het vast met de Bijlmerramp te maken had.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat werd vastgesteld, dat het met de Bijlmerramp te maken had? Begrijp ik u goed?

De heer **Weening**: Nee, de patiënten brachten zelf die relatie heel duidelijk naar voren. De internisten en wij hebben dat heel goed in ons opgenomen en ons afgevraagd: hoe zou dat kunnen? Zijn er misschien inderdaad toxische stoffen debet aan? Wat heeft daar gespeeld? Dat is toen terdege besproken. Wij hebben, omdat het bijna zes jaar na dato was en omdat die ziekten wel betrekkelijk

zeldzaam zijn, maar niet zo zeldzaam – de eerste patiënt bleek een systemische vasculitis te hebben, de tweede patiënt bleek een SLE te hebben en beide ziekten stellen wij zeker tien, vijftien keer per jaar vast in het AMC – gezegd dat wij dit in gedachten moesten houden. Daar is ook zo met de patiënten over gesproken. Wij hebben er toen, in de zomer, geen directe actie op ondernomen. Dat was de zomer van vorig jaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Precies. Maar ik had het over oktober 1998 toen de eerste twee gevallen naar voren kwamen.

De heer **Weening**: Die hebben wij naar buiten gebracht in oktober, omdat uit het rapport van de heer IJzermans, die voorrapportage, bleek dat er veel patiënten waren met soortgelijke klachten. Zij hadden heel specifieke huidklachten, specifieke gewrichtsklachten. Toen ik dat las, ben ik naar de directie van het ziekenhuis gegaan en heb gezegd: wij hebben deze zomer twee patiënten gehad met die betrekkelijk zeldzame auto-immuunziekten. Het bijzondere van de patiënt met SLE was dat hij een man was. Ik heb toen gevraagd: moeten wij niet nu, nu wij weten dat er meer mensen met klachten zijn, dit melden? De directie heeft gezegd: dat moeten wij meteen doen. Dus toen hebben wij dat bij de inspectie gemeld.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Goed. Over die verdere voortgang van het onderzoek en dat wat u gevonden hebt, zal de heer Oudkerk u nu vragen stellen.

De heer **Oudkerk**: Ik wil beginnen met een vraag over het laatste dat u gezegd hebt. U zat erbij toen de heer IJzermans werd gehoord. Hij zei dat niet zo duidelijk patronen zichtbaar waren bij mensen. U heeft dat waarschijnlijk wel gevolgd. Zelf zegt u net dat er vrij veel mensen waren met huid- en gewrichtsklachten. Ik begrijp daaruit dat het toch een zelfde patroon is. Hoe verklaart u dat?

De heer **Weening**: Ik weet niet hoe die klachten uiteindelijk in dat rapport zijn gekomen. Wij hebben gezien dat deze patiënten gewrichtsklachten en huidklachten hadden. Die stonden ook in dat rapport, misschien niet als een combinatie aangegeven, maar

wel als klachten die heel veel gemeld waren. Gewrichtsklachten en huidklachten. Ik geloof niet dat ik in dat rapport gelezen heb dat het een combinatie van klachten was, maar dat er veel mensen waren met huid- en gewrichtsklachten.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dus dat de helft gewrichtsklachten had en de andere helft huidklachten.

De heer **Weening**: Bijvoorbeeld.

De heer **Oudkerk**: Goed, dat laat ik even voor rekening van het eindrapport van het AMC. Ik blijf even bij de brief die u op 2 oktober 1998 aan de heer Plokker stuurt, de inspectie voor de gezondheidszorg. Voordat ik op die brief inga, heb ik nog een vraagje. Is de gemiddelde huisarts in Nederland in staat, dit soort ingewikkelde systemische auto-immuunziekten snel te herkennen?

De heer **Weening**: Dat denk ik wel. Het is wel zo dat er over het algemeen veel tijd overheen gaat, omdat het begint met één orgaan, dan kan er een tweede orgaan bij betrokken worden. Vaak zijn die klachten in het begin niet specifiek. Voor SLE is bijvoorbeeld bekend dat er bloedbepalingen gedaan moeten worden die afwijkingen laten zien. Daarnaast moeten drie verschillende orgaan-systemen betrokken zijn bij de ziekte voordat je die diagnose vast kunt stellen. Daar gaat meestal veel tijd overheen. Onze patiënten, zowel deze twee patiënten als de patiënten die ik later heb gezien, laten zien dat er soms een, twee jaar en soms nog wel langer over heen gaat voordat die diagnose wordt gesteld. Als een huisarts ziet dat een patiënt terugkomt met vreemde klachten, wordt de patiënt over het algemeen doorverwezen naar de internist. Ook de internist heeft dan vaak nog een tijd lang nodig en verschillende bepalingen. Het complex van symptomen moet uitgebreider worden voordat je uiteindelijk de diagnose kunt stellen.

De heer **Oudkerk**: Maakt het wat uit als je de diagnose pas na jaren stelt? Is de ziekte dan nog net zo goed behandelbaar als wanneer je de diagnose eerder zou stellen?

De heer **Weening**: Over het algemeen is de eerste reactie op behandeling goed, maar hoe langer

bijvoorbeeld een ontsteking in de nieren of in de longen speelt hoe groter de kans op blijvende schade. Met name treedt dan verlittekening op in de ontstoken gebieden en dat komt niet meer goed. Dus dan verlies je een deel van de functie.

De heer **Oudkerk**: En dat komt niet meer goed?

De heer **Weening**: Dat komt niet meer goed.

De heer **Oudkerk**: U schrijft met andere woorden hetzelfde aan de inspecteur: omdat deze auto-immuunziekten vaak sluimerend beginnen en lang onopgemerkt of ongediagnosticeerd kunnen blijven, kan weefselschade optreden die bij vroege diagnostiek wellicht kan worden beperkt.

De heer **Weening**: Ja, dat is een goede samenvatting.

De heer **Oudkerk**: Hoogstwaarschijnlijk om schade zoveel mogelijk te beperken bij gevallen na 2 oktober 1998 geeft u de heer Plokker het advies om, gelet op het feit dat die auto-immuunziekten kunnen ontstaan na wisselende intervalperioden na blootstelling aan toxische stoffen, bloedonderzoek te laten verrichten naar allergische en auto-immuun fenomenen onder coördinatie van de GG&GD. De inspecteur gaat daar uiteindelijk niet op in. Vindt u dat de inspecteur daarmee adequaat gevolg geeft aan uw advies?

De heer **Weening**: Mijn advies was onder meer: bloedonderzoek. Ik heb dat telefonische toegelicht. Ik heb daarbij aangegeven, dat bloedonderzoek alleen niet voldoende is voor een absoluut zekere diagnose. Dat houdt in dat je zowel lichamelijk en anamnestic als bloedonderzoek moet doen. Bloedonderzoek geeft een van de serologische waarden die van belang zijn. Dat advies is niet overgenomen, waarschijnlijk doordat de inspectie dacht dat daardoor veel onrust zou ontstaan en veel vals-positieve patiënten zouden komen. Ik denk dat dit ook zo is, zeker als je alleen bloedonderzoek doet. Maar zo was de brief niet echt bedoeld. Als je alleen een bloedtest doet, krijg je enorm veel positieve uitslagen. Mensen die ouder zijn krijgen bijvoorbeeld antistoffen tegen celbestanddelen die goed bij SLE

kunnen passen. Die stoffen kunnen dus gewoon bij oudere patiënten voorkomen. Die antistoffen vind je ook bij infectieziekten. Als je alleen daarnaar zou kijken, zou je geweldig veel onrust creëren. Ik kan me voorstellen dat de inspectie heeft gedacht: daar beginnen we niet aan. We hebben destijds dat advies in het AMC besproken. Een paar dagen later is er weer contact geweest tussen de raad van bestuur en de inspectie. Men wilde in ieder geval de artsen in Nederland de brief sturen die zojuist aan de orde is gekomen. Men wilde ze alert maken op een mogelijke relatie met auto-immuunziekten, ook omdat wij er intussen achter waren, dat heel veel patiënten uit de regio verhuisd waren of überhaupt van elders kwamen.

De heer **Oudkerk**: Maar dat is ook niet gebeurd.

De heer **Weening**: Nee, dat is niet gebeurd. Omdat wij toch met die patiënten te maken hadden, hebben wij uiteindelijk met het oog op de medische zorgvuldigheid gezegd: wij gaan onze artsen in huis en de huisartsen met wie wij het onderzoek doen, inlichten. Maar ik meen dat de brief van de heer IJzermans en mij op de werkvloer veel minder effect had dan een brief van de minister of de inspectie.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp iets niet, mijnheer Weening. U zegt – en ik neem aan: goed gedocumenteerd – dat doordat auto-immuunziekten vaak sluimerend beginnen en lang onopgemerkt of ongediagnosticeerd blijven, weefselschade kan optreden die bij vroege diagnostiek wellicht kan worden beperkt. Dan ligt het toch in de lijn der verwachting, dat de inspectie in ieder geval iets, wat dan ook, doet om hetgeen mogelijk bij andere mensen te vinden is, te beperken. Maar dat is in ieder geval op dat moment niet gebeurd.

De heer **Weening**: Nee, dat is niet gebeurd.

De heer **Oudkerk**: Zojuist hebben wij van de heer IJzermans gehoord, dat dan in januari opnieuw twee gevallen van systemische auto-immuunziekten worden gemeld. We hebben begrepen dat het twee oude gevallen waren.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: De gevallen waren dus al bekend. De mensen zelf relateerden het optreden van de ziekte aan hun activiteiten tijdens de Bijlmerramp. Zijn die gevallen voortgekomen uit uw patiëntenbestand.

De heer **Weening**: Ja. Die twee patiënten waren in 1995 gezien op de afdeling interne geneeskunde. Er waren ernstige nieraandoeningen bij. Zij waren gediagnosticeerd met SLE. Daarom is er een nierbiopt genomen. Die patiënten zijn op onze afdeling pathologie gezien. Ze zijn besproken met de internisten. Maar toen, in 1995, is niet een zodanige relatie met de Bijlmerramp gelegd, dat dat in de zomer van 1998 een belletje deed rinkelen. Dus dat is toen niet aan de orde geweest. Die patiënten hebben gereageerd naar aanleiding van de publiciteit in oktober/november. Toen hadden wij die brief verstuurd en een aantal kranten raakte daarvan op de hoogte. Zij hebben daarover gepubliceerd en de patiënten lazen die berichten. Zij zijn vervolgens naar de internist gegaan en hebben gezegd: wij horen ook bij die groep, onze SLE uit 1995 met die nierbiopten is mogelijk ook gerelateerd aan de Bijlmerramp.

De heer **Oudkerk**: Uit een schrijven dat u ons heeft gestuurd begrijp ik, dat het twee mensen zijn die in ieder geval bij de Bijlmerramp betrokken zijn geweest: een bewaker van het rampterrein van 32 jaar en een man van 26 jaar die in de buurt van de ramp woonde en die in de periode direct aansluitend op de ramp langdurig in de directe omgeving heeft rondgelopen.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wanneer heeft u die oude gevallen opgeduikeld in uw bestand? Was dat in januari?

De heer **Weening**: Dat was in januari tijdens een speciale bespreking met de nefrologen, met de internisten die gespecialiseerd zijn in nierziekten, ook met die uit de regio. Daar hebben we de twee bekende patiënten besproken en daar zijn ook deze patiënten aan de orde gekomen.

De heer **Oudkerk**: En dat heeft u gemeld aan de heer IJzermans?

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Heeft u het toen opnieuw aan de inspectie gemeld?

De heer **Weening**: Nee, ik heb het zelf niet gemeld aan de inspectie.

De heer **Oudkerk**: Maar inmiddels weten wij, dat de heer IJzermans dat telefonisch heeft gedaan.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: De inspectie heeft dit om de een of andere reden in januari niet aan de minister gemeld, maar dat op 25 februari gedaan. U heeft toen onmiddellijk van de inspectie, namelijk van de heer Chang, senior inspecteur voor de gezondheidszorg, het verzoek gekregen om die vier gevallen toe te lichten. Dat heeft u gedaan met uw brief van 2 maart. Van die brief hebben wij een afschrift gekregen. Mijnheer Weening, zijn dit de enige vier mensen met een auto-immuunziekte waarbij niet een directe relatie kan worden gelegd met vrijgekomen toxische stoffen in de Bijlmer, terwijl zij wel bij de Bijlmer-ramp betrokken waren? Deze mensen zijn in ieder geval wel alle vier op de een of andere wijze bij de Bijlmer-ramp betrokken geweest.

De heer **Weening**: Wel voor zover het het bestand van onze afdeling pathologie betreft. Wij zelf leggen natuurlijk niet direct een verband met het onderzoek naar de Bijlmerramp. De heer IJzermans heeft zojuist gesproken over een vrij grote groep van patiënten. Op grond van zijn verificatie met de gegevens van de huisarts – wij hebben ook even naar die gegevens gekeken – blijkt, dat er nog twee patiënten met SLE zijn gediagnosticeerd die behoren tot de groep mensen die met klachten zijn gekomen. Dus: twee patiënten met SLE, twee patiënten met systemische vasculitis – dat is ook een systemische auto-immuunziekte waarmee onze eerste patiënt gediagnosticeerd was – en dan nog vier patiënten met multiple auto-immuun fenomenen. Dat zijn twee, drie verschillende immuunstoornissen die zouden kunnen passen bij SLE, maar we weten niet zeker of die aan voldoende criteria voldoen om de diagnose echt te kunnen stellen.

De heer **Oudkerk**: Opgeteld: vier mensen uit uw brief van 2 maart 1999 aan de Inspectie voor de gezond-

heidszorg, de oude twee uit oktober en de nieuwe twee uit januari, plus twee, plus twee: plus vier. Dat zijn twaalf mensen die in ieder geval allemaal – daar gaat het natuurlijk om – op de een of andere wijze bij de Bijlmerramp betrokken zijn geweest.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dan komt vanzelf de vraag: dat zijn er veel? Net sprak u over 25 gevallen op de 100.000 mensen, dat is er 1 op de 4.000. Dat heb ik even snel uitgerekend. Ik weet niet hoeveel mensen betrokken zijn geweest bij de Bijlmerramp. Ik weet wel dat zich 846 en nog eens 200 à 300 mensen bij het AMC hebben gemeld. Laten we dat aantal verdubbelen, dan kom je op 2000 mensen. Dat aantal kun je nog een keer verdubbelen en dan kom je op 4000 mensen. Dan zou er op die groep één zo'n geval moeten zijn. Hoe verklaart u het verschil?

De heer **Weening**: Ja, dit is heel veel. Wat ook bijzonder is, is dat de patiënten die bij wij gezien hebben, de drie mensen die een nierbiopsie hebben ondergaan en die SLE hadden, alledrie mannen waren, terwijl de verhouding vrouw-man bij deze ziekte negen op één is. Dat was dus ook een vreemde clustering. Bij de patiënten die er later bij zijn gekomen naar aanleiding van het onderzoek van de heer IJzermans zit een aantal vrouwelijke patiënten. Maar dit zijn er veel en ik weet niet waaraan dit getal gecorreleerd moet worden. Je kunt denken aan blootstelling aan toxische stoffen.

De heer **Oudkerk**: Maar dat kunnen ook toxische stoffen zijn die niets met de Bijlmerramp te maken hebben.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Voor alle duidelijkheid: er is op dit moment geen enkele aanwijzing, aanleiding of wat dan ook om een directe relatie te leggen tussen de Bijlmerramp en deze twaalf ziektes. Maar u zegt wel: het zijn er opvallend veel.

De heer **Weening**: Ja, het zijn er opvallend veel en ik meen dat verder onderzoek gerechtvaardigd is.

De heer **Oudkerk**: En wat voor onderzoek moet dat verdere onderzoek dan zijn?

De heer **Weening**: Een goed epidemiologisch onderzoek om te kijken of die relatie er is.

De heer **Oudkerk**: Maar dat is heel vaag. Wat bedoelt u exact?

De heer **Weening**: Dat we bijvoorbeeld proberen te achterhalen waar in de jaren voor de ramp en in de jaren daarna deze auto-immuunziekten in Nederland voorkwamen. De archieven van alle pathologie-laboratoria in Nederland zijn op één computer aangesloten. Die bevat alle diagnoses. Er is voor dat onderzoek nodig: informed consent. Dus de patiënten of de huisartsen moeten toestemming geven dat er naar die gegevens gekeken wordt. Maar op grond van de gegevens uit de jaren voor de ramp en van die uit de jaren na de ramp zou je een vergelijking kunnen maken. De vraag is dan: waar komen de mensen die systemische lupus erythematosus, systemische vasculitis of die andere auto-immuunziekten hebben, voor? Daarnaast kan er nog iets gedaan worden. Er kunnen patiënten zijn met sluimerende klachten of patiënten die met steroïden behandeld worden voor een onbegrepen astma of iets dergelijks. Die astma kan plotseling opgekomen zijn, terwijl er een relatie is met de Bijlmerramp. Met een brief aan de artsen in Nederland kan die relatie nog een keer worden toegelicht, zodat men zich afvraagt: is dit een simpele astma of moeten we hieraan meer aandacht besteden. Ik meen dat de brief waarom we destijds vroegen nog steeds belangrijk kan zijn.

De heer **Oudkerk**: Mogelijk zelfs nog belangrijker. Maar goed, die brief is in oktober door de inspectie om haar moverende redenen niet verstuurd. Zojuist sprak u over epidemiologisch onderzoek. In de brief die u drie dagen geleden aan de inspecteur voor de gezondheidszorg stuurde, staat dat u een inventarisatie heeft gemaakt van harde lupus nefritis diagnoses – dat zijn diagnoses die vaststaan – in de vijf jaar voor en in de vijf jaar na de ramp. Dat deed u toen u bij het AMC werkte. U bent daar pas in 1991 gekomen. Kunt u over dit onderzoek iets vertellen?

De heer **Weening**: In zoverre, dat wanneer ik de getallen noem, heel duidelijk rekening gehouden moet worden met het feit dat ik 1991 in het

AMC nefropathologie ben gaan doen. Er zijn ook biopten van elders naar het AMC gekomen, bijvoorbeeld uit het Gooi en Haarlem. Er is dus een toename van nierbiopten. Er wordt in Nederland een onderzoek uitgevoerd naar de behandeling van nierziekten bij SLE. Van de mensen betrokken bij dat onderzoek krijg ik af en toe ook biopten. Dus het aantal biopten dat ik sinds 1991 gezien heb, wordt daardoor duidelijk vertekend. Uit de vergelijking van de gegevens van vijf jaar voor de ramp en die van de vijf jaar daarna, blijkt dat er voor de ramp 21 gevallen waren en na de ramp 80 of 82. Dat is dus een heel sterke toename.

De heer **Oudkerk**: Voor de ramp waren er 20 en na de ramp 80, maar u zegt er duidelijk bij, dat u na 1991 veel meer biopten, stukjes weefsel, van verschillende mensen in het land aangeboden hebt gekregen. Dit ter nuancering.

De heer **Weening**: Ja, dus ik meen dat we hier beter naar moeten kijken en dat we eruit moeten gooien wat niets met de ramp te maken heeft. Een opvallende bevinding was, dat de verhouding vrouw/man voor de ramp negen op één was en daarna drie op één. Maar ik vind echt, dat dit preliminair onderzoek is. We moeten dit verder uitzoeken.

De heer **Oudkerk**: Maar u vindt dit belangrijk genoeg om erover aan de inspecteur voor de volksgezondheid te schrijven.

De heer **Weening**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Weening, als men dit soort zaken niet onder de pet houdt is het vervelende dat onrust kan ontstaan. Moeten wij ons hierover zorgen maken?

De heer **Weening**: Ik kan mij heel goed voorstellen dat er onrust is bij al die mensen voor wie de ramp voor hun gevoel gisteren is gebeurd en niet zes jaar geleden. Voor hen leeft de gebeurtenis nog steeds. Zoals onze patiënten hebben laten merken en zoals ook uit het onderzoek van de heer IJzermans blijkt, zijn de patiënten die klachten hebben en die zich ziek voelen, allemaal bij hun huisarts en ook heel vaak bij specialisten gezien. De patiënten met echt ernstige complicaties zijn gediagnosticeerd en behandeld,

tenminste de patiënten die wij gezien hebben. Ik meen verder dat het in Nederland niet zo kan zijn, dat een patiënt met een vasculitis, een SLE of dat soort ziekten rondloopt zonder dat hij gezien, gediagnosticeerd, herkend en behandeld wordt. Paniek en onrust? Wij hebben onze bevindingen in de publiciteit gebracht of althans onze collegae ingelicht, omdat we dat belangrijker vonden en beter dan iets onder de pet houden. Wel is het zaak alert te zijn, omdat de verschijnselen onherkend of niet helemaal goed herkend kunnen voortsluimeren.

De heer **Oudkerk**: Die brief uit oktober 1998 is door de inspectie niet aan alle huisartsen verstuurd. U vindt dat die nu wel verstuurd moet worden. U hebt al gezegd dat er mensen zijn met een onbegrepen astma die langdurig met prednison behandeld worden en die onder behandeling zijn van de eigen huisarts, een internist of een andere dokter. Er is voor die mensen volgens uw bevindingen geen reden voor paniek?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Maar er moet verder wel zorgvuldig naar gekeken worden.

De heer **Weening**: Ja, dat kan het beste gedaan worden door de huisarts en de specialist bij wie zij nu ook onder behandeling zijn. Die hebben allerlei onderzoeken al gedaan. Dan is er continuïteit en dan is er straks ook continuïteit van zorg als dit allemaal voorbij is. Ik zou dat ten eerste aanbevelen.

De heer **Oudkerk**: Ik kom terug op de aanbeveling in uw brief van 2 oktober die u aan de inspectie voor de gezondheidszorg hebt gestuurd. U stelde daarin onder andere dat bloedonderzoek voor, gecoördineerd door de GG en GD. Denkt u dat dit nu meer opportuun is dan destijds? U had toen twee gevallen gemeld. Het zijn er nu vier tot twaalf. Dat moet allemaal nog duidelijk gemaakt worden. Acht u dat nu meer opportuun dan destijds?

De heer **Weening**: De route die ik in mijn brief voorstelde, vind ik niet meer zo opportuun. Nu ik er langer over heb nagedacht en ik weet hoe de verhoudingen liggen, denk ik dat het

wel opportuun is bij deze combinatie van specifieke klachten te denken aan systemische auto-immunziekten. Een van de dingen die dan ongetwijfeld gebeuren, al gebeurd zijn of gaan gebeuren, is dat bloedonderzoek naar anti-stoffen, anti-lichamen tegen eigen lichaamsbestanddelen samen met een aantal andere dingen. Ik denk dat dit door huisartsen en specialist heel goed gedaan kan worden. Ik vraag mij af of een aparte route wel verstandig is.

De heer **Oudkerk**: U schrijft in diezelfde brief dat de ziekte soms ontstaat na blootstelling aan toxische stoffen. Als ik u een lijst met toxische stoffen voor zou lezen, kunt u dan een directe relatie met auto-immunziekten leggen of ontkennen?

De heer **Weening**: Dat kan ik proberen. Ik kan ook de stoffen noemen die ik ken. Dat is misschien korter.

De heer **Oudkerk**: Dan kan ik ze afstrepen. Gaat uw gang.

De heer **Weening**: Bij toxische stoffen denk ik bijvoorbeeld aan geïoniseerd kwik, kwikchloride – dus niet het kwik uit thermometers en barometers, maar kwikchloride – geïoniseerd goud, bacteriële toxines.

De heer **Oudkerk**: Wat zijn bacteriële toxines.

De heer **Weening**: Dat zijn toxines die bijvoorbeeld geproduceerd worden door stafylokokken. Deze bacteriën kunnen zowel bij patiënten als in een proefdiersituatie auto-immuniteit induceren.

De heer **Oudkerk**: Overleven die een vuurhaard?

De heer **Weening**: Dat weet ik niet.

De heer **Oudkerk**: Gaat u verder.

De heer **Weening**: Omdat er in de publiciteit veel gesproken is over uranium en dergelijke heb ik daar ook naar gekeken in de literatuur. Dan kom je op een aantal publicaties over uranium en silica, dat is een bestanddeel van erts waarin uranium zit, die ook SLE kunnen veroorzaken en systemische sclerose, ook een soort auto-immunziekte, bij mijnwerkers. Ik kom dus op kwikchloride, geïoniseerd goud,

bepaalde toxinen en eventueel, uit de literatuur althans, uranium.

De heer **Oudkerk**: Nou weten wij sinds vanochtend of sinds gisteren dat cadmiumoxide nierfunctiestoornissen kan geven. Heeft cadmiumoxide iets met auto-immunziekten te maken?

De heer **Weening**: Volgens mij geeft dat meer beschadiging van de nier door toxiciteit, dus door directe dosisafhankelijke toxiciteit.

De heer **Oudkerk**: Het heeft niks met auto-immunziekten te maken?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Chroom-6?

De heer **Weening**: Niet dat ik weet.

De heer **Oudkerk**: Dioxine?

De heer **Weening**: Niet dat ik weet.

De heer **Oudkerk**: Andere metalen dan goud...?

De heer **Weening**: ...en kwik in geïoniseerde vorm? Nee, volgens mij niet.

De heer **Oudkerk**: Zwaveloxide?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Stikstofoxide?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Zoutzuur?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Asbest?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Nafta?

De heer **Weening**: Weet ik niet. De enige andere toxische stof is nog dat aniline wat in het toxic oil syndroom heeft gespeeld. Dat is een bepaald verontreinigd olieproduct. Ik weet niet precies wat voor product het is. Ik weet ook niet of het hier überhaupt van belang is, maar dat product is meer een organisch oplosmiddel.

De heer **Oudkerk**: En isocyanate?

De heer **Weening**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Ik heb nog een paar vragen, voordat ik aan de conclusies toekom. Hoe is de verspreiding mondiaal van deze ziekte?

De heer **Weening**: De frequentie, dus de prevalentie, het aantal patiënten per 100.000 wisselt nogal. In Zweden wordt opgegeven: enkele per 100.000. Er zijn ook landen waar het 100 per 100.000 is. Bij ons is het dus 24 per 100.000. Die verspreiding wisselt. Zij wisselt ook per ras, maar de vrouw-manverhouding is over het algemeen 9:1.

De **voorzitter**: In welk werelddeel komt de ziekte het meeste voor?

De heer **Weening**: Dat weet ik eigenlijk niet. Ik dacht... Ik weet het niet. Ik heb het niet paraat.

De **voorzitter**: Ik vraag dat met name, omdat het nog maar de vraag is in hoeverre de relatie met deze ramp te leggen is. Voor de ramp waren immers ook al een aantal gevallen bekend. Zou het grote aantal nationaliteiten in de Bijlmer reden kunnen zijn, dat daar meer mensen dan elders door deze ziekte zijn getroffen?

De heer **Weening**: Daar moet je altijd wel aan denken. Het is een ziekte die in ieder geval bij het negroïde ras meer voorkomt dan bij het Kaukasische ras.

De **voorzitter**: Dus wij mogen verwachten dat in Afrika de ziekte vaker voorkomt dan in Europa?

De heer **Weening**: Ja, alhoewel de studies vooral uit de Verenigde Staten komen. Of Afrika als werelddeel diezelfde verschillen laat zien, weet ik niet. Bij de patiëntenpopulatie van Afro-Amerikaanse burgers komt deze ziekte meer voor dan bij de Kaukasisch-Amerikaanse populatie.

De **voorzitter**: Kunt u een indicatie geven van de nationaliteit van uw patiënten?

De heer **Weening**: Van de vier patiënten die wijzelf hebben gezien, waren twee Kaukasische Nederlanders en een patiënt van het negroïde ras.

De **voorzitter**: Kaukasische Nederlanders zijn gewoon blanke mensen?

De heer **Weening**: Ja. De vierde patiënt was een Pakistaanse bewoner.

De **voorzitter**: U kunt daarmee geen enkele relatie leggen?

De heer **Weening**: Nee, niet in het bijzonder. Het enige bijzondere dat wij vonden, was dat de SLE-patiënten alle drie mannen waren.

De **voorzitter**: Ik kom tot een aantal samenvattingen. Mijnheer Weening, wilt u die bevestigen? De meest voorkomende auto-immuunziekten zijn ziekten die een bepaald orgaan aantasten.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Minder vaak voorkomend zijn systemische auto-immuunziekten.

De heer **Weening**: Correct.

De **voorzitter**: Toxische stoffen kunnen oorzaak zijn van met name SLE.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Er zijn twee patiënten met vergelijkbare klachten. De patiënten brachten hun ziekte in relatie met de Bijlmer.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Toen uit het rapport van de heer IJzermans veel klachten naar voren kwamen die een indicatie konden zijn voor auto-immuunziekten heeft u de inspectie geïnformeerd over twee gevallen.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Auto-immuunziekten sluimeren lang.

De heer **Weening**: Ja. Meestal.

De **voorzitter**: Auto-immuunziekten kunnen onherstelbare schade aanrichten.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Tijdige diagnose is daarom van belang.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Bij bloedonderzoek kunnen zich veel valsmeldingen voordoen. Daarom moet bloedonderzoek deel uitmaken van een uitgebreider onderzoek.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Uw advies van oktober 1998 wordt niet overgenomen door de inspectie.

De heer **Weening**: Inderdaad.

De **voorzitter**: In januari kwamen twee oude gevallen weer naar voren.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: U heeft deze gemeld aan de heer IJzermans.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Er zijn daarna nog twee maal SLE, twee maal vasculitis en vier maal auto-immuunziekten verwand aan SLE gemeld.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Totaal: 12 auto-immuunziekten. Dat is opvallend veel.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: De verhouding man-vrouw is 1:9.

De heer **Weening**: Normaal, ja, bij SLE.

De **voorzitter**: Onder deze 12 zijn veel mannen.

De heer **Weening**: Ja, die man-vrouwverhouding moeten wij vooral op SLE laten slaan. Er zijn opvallend veel mannen onder de SLE-groep.

De **voorzitter**: Een relatie met de Bijlmerramp is niet hard aan te tonen.

De heer **Weening**: Dat is juist.

De **voorzitter**: De aanpak zou kunnen zijn, in de eerste plaats een goed epidemiologisch onderzoek en in de tweede plaats mensen met sluimerende klachten onderzoeken.

De heer **Weening**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Vijf jaar voor de ramp waren er 20 gevallen, vijf jaar na de ramp 80.

De heer **Weening**: Wij moeten dat alleen vermelden met allemaal kanttekeningen erbij.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik. Ik kom daarop terug, omdat voor de ramp de verhouding tussen mannen en vrouwen 1:9 is. Na de ramp is die verhouding 1:3.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Er is geen reden voor paniek. De meeste gevallen zullen nu al zijn gediagnosticeerd.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Er is wel reden voor alertheid.

De heer **Weening**: Ja.

De **voorzitter**: Dan zijn wij daarmee aan het einde gekomen van dit verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Weening uit te geleiden.

Sluiting 16.20 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 73

Maandag 8 maart 1999



De heer R. Wijbrandi

R. Wijbrandi
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op maandag 8 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Maandag 8 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer Wijbrandi

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Van den Doel, Oudkerk, Augusteijn-Esser en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Van der Geest, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer R. Wijbrandi, geboren op 7 november 1956 te Amersfoort. Mijnheer Wijbrandi, de door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Wijbrandi**: Ik zweer dat ik de waarheid en de gehele waarheid zal zeggen.

De **voorzitter**: De heer Wijbrandi zal zich laten bijstaan door een raadsman, de heer Van Baren. Mijnheer Wijbrandi, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Wij hebben u uitgenodigd, alsnog voor de commissie te verschijnen, omdat wij denken dat u relevante informatie voor de commissie heeft. U weet dat u onder ede staat. Wij willen inderdaad graag de volledige waarheid horen. Hoe lang werkt u al bij El Al?

De heer **Wijbrandi**: Ik werk vanaf oktober 1991 tot vandaag de dag bij El Al.

De **voorzitter**: Waar werkte u daarvoor?

De heer **Wijbrandi**: Daarvoor heb ik gewerkt voor diverse touroperators in Israël. Ik noem het reisbureau Peltours en het reisbureau Isropa-reizen, met een hoofdkantoor in Zaandam. Ik ben in 1976 begonnen bij de Koninklijke Nederlandse toeristenbond ANWB. Daar ben ik tot 1984 werkzaam geweest als toeristisch landelijk specialist Scandinavië.

De **voorzitter**: Hoe raakte u geïnteresseerd in de luchtvaart?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb altijd interesse in toerisme en luchtvaart gehad. Bij mij is het meer aan de orde gekomen nadat ik in 1991 terugkwam in Nederland. In 1984 ben ik geëmigreerd naar Israël en in 1991 ben ik teruggekomen. Ik heb toen 120 à 130 open sollicitatiebrieven naar diverse touroperators en luchtvaartmaatschappijen gestuurd.

De **voorzitter**: Waarom kwam u terug naar Nederland?

De heer **Wijbrandi**: Ik werkte hoofdzakelijk met incoming tourism, dus binnenkomend toerisme in Israël. Dat was danig aangetast door de Golfoorlog. De hele markt stortte in elkaar. Ik werkte op dat moment bij Isropareizen. Er was sprake van een eventuele sluiting van het kantoor. Door dat economische aspect hebben wij toen besloten om naar Nederland toe te gaan.

De **voorzitter**: Wat was uw functie bij El Al op Schiphol?

De heer **Wijbrandi**: Verkeersofficier op tijdelijk contract.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie vertellen wat dat in het dagelijks werk inhield?

De heer **Wijbrandi**: Wij werden getraind op het operationele grondgebeuren bij het aankomen van vliegtuigen in Israël. Wij kregen in principe een belading binnen van Aeroground. Die maakte de belading. Aan de hand van die belading werd gewerkt bij het lossen en laden van vracht.

De **voorzitter**: Wij hebben de heer Goudsblom van Aeroground gehoord. Hij moest de belading op papier en de pallets in het toestel kant en klaar maken. Moet ik het zo zien dat u er vervolgens voor zorgt dat de pallets ook daadwerkelijk in het toestel op de juiste plaats terecht komen?

De heer **Wijbrandi**: Uiteraard. De pallets moeten exact op de goede positie in het vliegtuig staan. Er moet ook sprake zijn van een goede palletopbouw. Er moet een net overheen. Het moet veilig zijn.

De **voorzitter**: U bent de laatste die in het vliegtuig controleert of de juiste pallet op de juiste plaats staat.

De heer **Wijbrandi**: In principe klopt dat. Ik werkte in die tijd met een ervaren traffic officer, de heer Plettenberg. Hij had feitelijk de eindverantwoordelijkheid voor de complete operatie. Hij krijgt de belading binnen en hij checkt zelf of gevaarlijke stoffen op de juiste plaats staan. Ik zat pas een jaar bij El Al.

Mijn taak was gewoon het lossen en laden.

De **voorzitter**: U komt beiden in het toestel.

De heer **Wijbrandi**: In principe komen wij allebei in het vliegtuig.

De **voorzitter**: Beiden bent u ook op de bewuste avond in het toestel geweest.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt. Ik ben bij de aankomst van het vliegtuig onder andere in de cockpit geweest. Ik heb een gedeelte van het lossen meegemaakt om toch even te kijken waar de transit pallets staan, want die moeten ook gecheckt worden. De load message binnenkomend uit New York moet gecheckt worden. Staan de pallets op de plaats die op de telex is aangegeven? Dat gebeurt via een load message.

De **voorzitter**: Wij gaan zo dadelijk door met vragen over dit onderwerp. Tot wanneer hebt u op Schiphol gewerkt?

De heer **Wijbrandi**: Tot januari 1998, toen ik opnieuw naar Israël ben geëmigreerd.

De **voorzitter**: Waarom bent u weer teruggegaan?

De heer **Wijbrandi**: Dat heeft te maken met familieomstandigheden. Mijn vrouw wilde graag terug naar Israël; zij miste haar familie.

De **voorzitter**: U bent in 1991 teruggekomen en in 1998 opnieuw vertrokken. U bent wel bij El Al blijven werken.

De heer **Wijbrandi**: Klopt. Ik heb dezelfde functie op het vliegveld Ben Goerion.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Wijbrandi, ik wil graag met u praten over de belading van het vliegtuig van 4 oktober 1992. U bent samen met de heer Plettenberg bij de afhandeling van de belading van de AXG betrokken geweest. Kunt u mij vertellen wat u die avond precies hebt moeten doen en wat u daarbij is opgevallen?

De heer **Wijbrandi**: Gedurende de operatie is mij niets opgevallen. Wij hebben gewoon de belading

gekregen en wij zijn vóór aankomst van het vliegtuig naar buiten gegaan. Het is de bedoeling dat je de pallets die buiten staan, van tevoren checkt. Bovendien moet je de binnenkomende bemanning opvangen. Je moet hen een soort disposition geven: gegevens omtrent hun volgende vlucht naar Israël.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er is een deel van de lading uitgeladen en andere lading ingeladen. Kunt u ongeveer aangeven welk deel uitgeladen en welk deel ingeladen is?

De heer **Wijbrandi**: Op het maindeck was de verhouding ongeveer 35% transit naar Tel Aviv. Dat is blijven staan. 65% van de belading had bestemming Amsterdam.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u tijdens uw werk enig idee wat u uitlaadt?

De heer **Wijbrandi**: In bepaalde gevallen kun je inderdaad zien wat je uitlaadt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog wat u op die dag zag?

De heer **Wijbrandi**: Nee, dat kan ik mij absoluut niet meer heugen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Later bent u gehoord over uw betrokkenheid bij de belading van het toestel. Kunt u zeggen wanneer dat is gebeurd?

De heer **Wijbrandi**: Dat weet ik niet meer precies. Ik weet niet of het een week of een aantal dagen na de ramp is geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er is kort na de ramp met u gesproken. Vervolgens is nog een keer een proces-verbaal opgemaakt.

De heer **Wijbrandi**: Volgens mij was dat twee jaar geleden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus in 1996.

De heer **Wijbrandi**: Ja, dat zou kunnen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom werd u gevraagd, een proces-verbaal te komen opmaken?

De heer **Wijbrandi**: Schijnbaar was nog een aantal zaken onduidelijk. Men heeft de mensen die bij de operatie betrokken waren, voor een tweede keer opgeroepen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik kom nog even terug op de belading van de AXG. De werkelijke gewichten van de diverse pallets staan op een load sheet. Kwam het gewicht overeen met datgene wat u op de andere papieren aantrof?

De heer **Wijbrandi**: Het was niet mijn taak om die gewichten met elkaar te vergelijken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U controleert geen gewichtsverschillen.

De heer **Wijbrandi**: Nee, ik werkte onder het juk, pardon, onder Jeroen Plettenberg, die eindverantwoordelijk was. Wanneer een belading binnenkomt, kijkt hij of de gevaarlijke stoffen op de juiste plaats staan. Hij beziet of de lading conform de IATA-regels is. Het vergelijken van gewichten kwam voor mij niet ter sprake.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u zich nog herinneren of er die middag bijzonderheden waren over het plaatsen van de diverse pallets?

De heer **Wijbrandi**: Er is niet veel gebeurd. Ik meen dat de vracht ex Amsterdam überhaupt geen gevaarlijke stoffen bevatte.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt geen gevaarlijke stoffen geladen?

De heer **Wijbrandi**: Ik dacht het niet. Ik meen dat het wat de gevaarlijke stoffen betrof, voornamelijk ging om de transit cargo vanuit Amerika naar Tel Aviv.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog wat er aan gevaarlijke stoffen uitgeladen is?

De heer **Wijbrandi**: Dat kan ik mij niet heugen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet wel dat er gevaarlijke stoffen aan boord zaten.

De heer **Wijbrandi**: Ja, dat staat aangegeven op de belading. Het kan zijn RFL, restricted flammable liquid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U kunt zich helemaal niet herinneren wat er uitgeladen is?

De heer **Wijbrandi**: Nee, absoluut niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook niet later, toen u nog eens moest terughalen wat er die dag precies gebeurd was?

De heer **Wijbrandi**: Nee. Het sprak mij op dat moment ook überhaupt niet aan. Het is gewoon niet relevant wat wij uitgeladen hebben. Het ongeluk en de gevolgen namen mij meer in beslag dan datgene wat ik aan vracht precies had uitgeladen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt net tegen mij dat het van belang is, dat gevaarlijke stoffen op de juiste plaats worden gezet.

De heer **Wijbrandi**: Klopt. U moet begrijpen dat de vracht die uit Amerika komt, in principe al gecheckt is door El Al traffic officers in Amerika. Alleen de naar andere bestemmingen doorvliegende vracht, de transit cargo, moet alsnog gecheckt worden. Op elke pallet staat een nummer. Je loopt alle nummers na om te kijken of alle pallets op de juiste plaats staan. Het gaat tenslotte toch weer met een vliegtuig mee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent bekend met zo'n plattegrond van een vliegtuig met de belading. Ik laat u zo'n loading instruction van de AXG op 4 oktober zien. Kunt u mij zeggen of u dat formulier herkent?

De heer **Wijbrandi**: Het komt mij inderdaad bekend voor. Er staat de offload op. Het vliegtuig komt binnen en er staat precies op wat er aan transit cargo aan boord zit, wat aan boord blijft staan en wat destination Ams (Amsterdam) heeft. Daaronder staat een plattegrond van hetzelfde vliegtuig met de onload.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zo zit het dus in het vliegtuig.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt. Het moet wel alsnog geverifieerd worden. Een double check is in dit werk belangrijk.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die papieren worden ondertekend. U ziet die ondertekening van de loading

supervisor. Weet u wiens naam daar staat?

De heer **Wijbrandi**: Paul Huneker.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is een bekende, merk ik. U werkte toch met Plettenberg samen?

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoe komt mijnheer Huneker zijn naam daar dan op?

De heer **Wijbrandi**: Paul Huneker was voorman van de ploeg van Aeroground die het vliegtuig in principe laadt. Mijn taak is alleen maar de supervision, dus feitelijk kijken of alles inderdaad geladen wordt zoals het hoort. Ook moet ik bekijken of er geen schade aan het vliegtuig ontstaat tijdens het laden. Ik heb dus ook de verantwoordelijkheid voor het vliegtuig op dat moment. Paul Huneker moet officieel ook tekenen. De voorman van Aeroground, die het toestel door zijn medewerkers laat laden, moet ook tekenen. Hij nummert de pallets. Er zijn twee deuren in het vliegtuig. Pallet nummer 1 staat op de A-positie, links onderaan op de plattegrond. De voorman nummert de pallets en zijn medewerkers voeren het werk uit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zijn medewerkers voeren het uit, maar hij tekent?

De heer **Wijbrandi**: Hij tekent ook, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hij tekent voor totaal akkoord? Hij is de laatste die een handtekening zet en dan gaat het naar de captain?

De heer **Wijbrandi**: In principe wordt het getekend door de voorman van Aeroground en door een van ons. Dat betekent de heer Plettenberg of, in dit geval, ik. De captain tekent ook een exemplaar, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zij tekenen allemaal andere exemplaren?

De heer **Wijbrandi**: Ik zie hier twee handtekeningen staan. Het zou kunnen dat er een derde in het bezit is van Arie Goudsblom. Meestal komt het mee met de weight and balance-papieren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De naam van de heer Goudsblom staat rechtsboven.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt. Wij krijgen zo'n kopie en Aeroground krijgt ook zo'n kopie in verband met het laden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik laat u nog zo'n kopie zien van een loading instruction. Kunt u mij zeggen of dat naar uw mening hetzelfde formulier is?

De heer **Wijbrandi**: Er staan wat andere handtekeningen op.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt, dat hebben wij ook geconstateerd.

De heer **Wijbrandi**: Ik zie dat de heer Plettenberg hier getekend heeft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u ons uitleggen hoe dat kan?

De heer **Wijbrandi**: Dat weet ik niet. Daar heb ik absoluut geen idee van. Het kan zijn dat ik een belading heb laten tekenen door Paul Huneker en dat hij later nog een belading heeft getekend.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoort volgens u de belading hetzelfde te zijn?

De heer **Wijbrandi**: In principe horen de beladingen hetzelfde te zijn. Als ze allebei getekend zijn, zou het hetzelfde moeten zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben geconstateerd dat het een kopie is. Zij zijn identiek op één puntje na. Dat intrigeert ons bijzonder. Op pallet 42P, onderaan, het laatste vakje de derde pallet van links, staat op het exemplaar dat door de heer Huneker is ondertekend: 41. Die nummers zijn anders. Op het ene papier staat daar 2525 en daaronder weer 2525 en op het door de heer Plettenberg ondertekende formulier staat na 2525 vervolgens 4662. Kunt u dat verklaren?

De heer **Wijbrandi**: Op de ene belading staan nummers en op de andere staan geen nummers.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nee, alle nummers zijn gelijk behalve dat ene nummer. Wij hebben het zeer

zorgvuldig gecontroleerd en komen slechts dat ene verschil tegen. Kunt u op basis van uw ervaring vertellen hoe dat kan?

De heer **Wijbrandi**: Nee, ik zou niet weten waardoor dat is ontstaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kan het eigenlijk?

De heer **Wijbrandi**: Het kan zijn – soms worden meerdere versies van een belading gemaakt – dat er een palletnummer niet goed is genoteerd en dat op de correcte belading wel het correcte palletnummer staat. Ik kan dat zo niet verklaren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wie had uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de juiste belading van het vliegtuig? Wie hoorde uiteindelijk zijn handtekening te zetten?

De heer **Wijbrandi**: Uiteraard hoorde de heer Goudsblom zijn handtekening te zetten, de heer Plettenberg en...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt gezegd dat de heer Huneker ook aftekende. Hij zou, als dit uiteindelijk de lading is, ook hetzelfde papier moeten aftekenen.

De heer **Wijbrandi**: In principe wel, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt daar geen verdere verklaring voor?

De heer **Wijbrandi**: Nee, ik heb daar zo een-twee-drie geen verklaring voor. Maar ik zie inderdaad dat het afwijkt, ook gezien de nummer van de pallets.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is niet de nummering van de pallets, want het is maar één afwijking. De rest is volstrekt identiek. Het is een kopie. Wij nemen er nota van dat u daar verder geen verklaring voor heeft. Op een zeker moment is er naar de ladingpapieren gevraagd. Er kwam bij u op kantoor een politieagent. Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Wijbrandi**: Ja, dat kan ik mij goed herinneren. Dat was rond kwart voor acht, tussen half acht en acht uur.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog welke documenten er toen aanwezig waren?

De heer **Wijbrandi**: De papieren die er waren, waren de operational papers, dus de papieren die bij ons op kantoor liggen. Vrachtpapieren waren er op een gegeven ogenblik ook, maar ik kan mij niet meer herinneren of zij er op dat moment al waren of later gebracht zijn. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt dat de vrachtpapieren er op een gegeven moment ook waren.

De heer **Wijbrandi**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u ook hoe die vrachtpapieren daar kwamen?

De heer **Wijbrandi**: Mijn vermoeden is dat de heer Goudsblom daarmee is binnengekomen. Hij kwam ook met de weight and balance-papieren. Ik geloof dat hij ook de vrachtpapieren gebracht heeft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Goudsblom heeft de vrachtpapieren gebracht?

De heer **Wijbrandi**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hij bracht ze vanuit de vrachtafdeling van EI AI?

De heer **Wijbrandi**: Ja, want het kantoor van de heer Goudsblom grenst eigenlijk aan het kantoor van onze vracht, dat zit ernaast.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog wie om die papieren gevraagd heeft?

De heer **Wijbrandi**: Dat zal de heer Nix geweest zijn. Dat is daarna gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kent u mijnheer Nix ook?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb hem gezien op die avond.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog ongeveer hoe laat hij aanwezig was op kantoor?

De heer **Wijbrandi**: Ja, hij was er rond kwart voor acht. Dat kan ik mij

nog goed heugen. Het begin qua tijdstip staat mij nog goed bij, maar later is dat allemaal vervaagd. Het werd later zo chaotisch op de afdeling. Mensen kwamen naar binnen en mensen gingen naar buiten. Op dat moment ben ik het gevoel voor tijd kwijtgeraakt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U weet nog wat de vraag van de heer Nix was?

De heer **Wijbrandi**: Hij heeft met de heer Plettenberg gesproken en niet met mij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat is er vervolgens gebeurd?

De heer **Wijbrandi**: Wij zijn aan het kopiëren van papieren geslagen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uzelf?

De heer **Wijbrandi**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wat ging u kopiëren?

De heer **Wijbrandi**: Operational papers, de airway bill en waarschijnlijk ook het cargo manifest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u enig idee hoeveel papieren het waren?

De heer **Wijbrandi**: Ik weet zeker dat het er meer dan honderd zijn. Het was een vrij dik pakket. Ik heb zeker ruim een uur staan fotokopiëren. Daarna is het overgenomen door de heer Plettenberg.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het was toen nog niet klaar en mijnheer Plettenberg heeft toen verder gekopieerd?

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hoelang heeft dat bij elkaar geduurd?

De heer **Wijbrandi**: Dat kan ik zo niet zeggen. Ik heb het oog daarop verloren. Ik weet alleen hoelang ik aan het fotokopiëren ben geweest, maar daarna weet ik het niet meer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u ook of de heer Nix daar aldoor bij is geweest?

De heer **Wijbrandi**: Ik weet dat de heer Nix zeker een aantal uren op kantoor is geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u mij zeggen wat er naderhand met de papieren is gebeurd? Hebt u daar zicht op gehad?

De heer **Wijbrandi**: Nee, daar heb ik geen zicht op gehad, omdat er diverse mensen binnenkwamen en er waren heel veel telefoontjes. Het was een vrij chaotisch gebeuren, dus ik heb geen zicht meer gehad op wat er met de papieren is gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u nog wat u gevraagd is ten aanzien van het aantal kopieën dat u moest maken?

De heer **Wijbrandi**: Ik dacht iets van rond de vijf.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vijf kopieën van de hele stapel?

De heer **Wijbrandi**: Dat staat mij bij, ongeveer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kunt u zich herinneren wat de kleur van de papieren was? Waren er gekleurde papieren bij of waren zij allemaal wit?

De heer **Wijbrandi**: De airway bill was gekleurd. Ik heb dat in de eerste meeting achter gesloten deuren even door elkaar gehaald. De airway bill heeft een aantal doorslagen. Dat is dun papier, uitgevoerd in verschillende kleuren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waren er ook roze papieren bij?

De heer **Wijbrandi**: Volgens mij zat er ook een roze doorslag bij, maar pin mij niet vast op de kleuren. Geel zat er zeker bij, grijs, blauw. Exact weet ik de kleuren niet. Ik heb ook weinig met de papieren te maken. Dat komt meestal in een tas aan boord.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is van enig belang omdat er ook ten aanzien van de kleuren van de papieren een bepaald regime is; wat het vliegtuig ingaat en wat op een andere plaats bewaard blijft. Vandaar mijn vraag. U weet niet meer exact welke het waren?

De heer **Wijbrandi**: Nee, exact weet ik het niet meer.

De **voorzitter**: In het voorgesprek hebt u de kleuren wit, roze en geel genoemd. Nu noemt u meerdere kleuren, waaronder grijs. Roze kunt u zich niet meer herinneren?

De heer **Wijbrandi**: Volgens mij zit er wel roze bij, maar geel, grijs en ik geloof ook blauw zitten er ook bij. Het zijn een aantal kleuren, maar de kleuren weet ik niet precies meer. Ik heb ook weinig te maken met vrachtpapieren.

De **voorzitter**: Welke kleur papieren gaan het vliegtuig in?

De heer **Wijbrandi**: Dat weet ik absoluut niet. Onze vrachtafdeling verzorgt dat. Ik heb geen idee welke kopieën waar naartoe gaan. Ik heb ook geen idee welke papieren naar binnen gaan. Waarschijnlijk zijn dat ook de originelen, maar dat weet ik absoluut niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Wijbrandi, bent u na de ramp nog betrokken geweest bij het verzamelen of vaststellen van de vrachtdocumentatie die betrekking heeft op dit vliegtuig? Moest u nog het een en ander verzamelen? U hebt een uur gekopieerd en wat gebeurde er daarna?

De heer **Wijbrandi**: Daarna heb ik mij hoofdzakelijk beziggehouden met telefonisch werk, het beantwoorden van telefoontjes. Diverse bazen waren al binnengekomen, waaronder de heer Weinstein, mijn stationmanager, en de heer Danor. Er zijn heel veel andere mensen ook binnengekomen. Collega's van mij, zoals Fred van Duivenbode en Bart Poot. Er zijn ook nog journalisten aan de deur geweest en mensen van andere luchtvaartmaatschappijen zijn nog even kort binnen komen wippen. Het was echt chaotisch.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U vertelt dat u vijf kopieën hebt gemaakt.

De heer **Wijbrandi**: Exact weet ik het niet, maar het waren niet zoveel kopieën. Het was rond de vijf volgens mij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er zijn stapeltjes gemaakt. Weet u wat daarmee gebeurd is?

De heer **Wijbrandi**: Nee, daar heb ik geen idee van.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u of ze in een ordner zijn gestopt, zijn meegegeven aan iemand? Kortom, waar zijn zij gebleven?

De heer **Wijbrandi**: Waarschijnlijk heeft iemand de papieren waarom de heer Nix vroeg, afgegeven. Wat er met de rest van de kopieën is gebeurd, daar heb ik geen idee van. Uiteindelijk kwamen er zoveel mensen binnen die zich daarmee bezig hebben gehouden. Dat was mijn taak gewoon niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u ooit wel eens wat van die papieren teruggezien, bijvoorbeeld ergens in een ordner opgeslagen?

De heer **Wijbrandi**: Teruggezien niet, maar volgens mij heeft de heer Van Balveren ooit nog eens hele file aangelegd van alle papieren die betrekking hadden op de vlucht.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Weet u wat er normaal met die papieren gebeurt? Bewaart het kantoor ook een stapel?

De heer **Wijbrandi**: Alleen operationale papieren, geen cargo-papieren. Dat betreft kopieën van de weight and balance-papieren, een kopie van de NOTOC, getekend door de captain, en de telexen omtrent de vlucht, in dit geval vanuit Amerika.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: In 1996 heeft de heer Plettenberg aangifte gedaan omdat volgens hem een ordner bestond waarin papieren zaten die niet klopten, incompleet waren, enzovoorts. Bent u daarvan op de hoogte?

De heer **Wijbrandi**: Absoluut niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U bent daar in uw eigen proces-verbaal ook niet naar gevraagd?

De heer **Wijbrandi**: Ik kan het mij niet herinneren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u daar nog wel eens met mijnheer Plettenberg over gesproken?

De heer **Wijbrandi**: Nooit. Ik heb nooit meer contact met de heer Plettenberg gehad. Hij is een jaar na

de crash feitelijk weggegaan bij El Al. Maar ik heb nooit contacten met de heer Plettenberg onderhouden, nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u ook geen idee om welke ordner dat zou kunnen gaan?

De heer **Wijbrandi**: Geen idee, echt niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Wijbrandi, u hebt die ordner wel gezien, maar u heeft er niet ingekeken. U hebt hem wel zien staan.

De heer **Wijbrandi**: Ik zei: er staat mij iets bij van dat er een ordner is geweest. Ik heb hem misschien wel even gezien, dat zou kunnen zijn.

De **voorzitter**: Waar stond die ordner?

De heer **Wijbrandi**: De ordners werden bewaard in het keukentje dat wij hebben. Het is een soort magazijn, met een koffiezetapparaat en wat spullen.

De **voorzitter**: Daar stond een ordner. U hebt gezegd daar nooit in te hebben gekeken, maar u herkende hem wel. Wat stond er op de kaft, zodat u hem herkende als horend bij deze vlucht?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb het vermoeden dat ik de ordner gezien heb, maar ik weet het niet zeker. Ik weet het absoluut niet zeker. Maar ik geloof dat de heer Van Balveren wat aangelegd heeft omtrent de vlucht, gegevens.

De **voorzitter**: De heer Plettenberg heeft op een gegeven moment aangifte gedaan van handelingen die niet correct zouden zijn geweest, waarbij met name op die ordner wordt gedoeld. Daar zouden stukken uit zijn verdwenen. Het is toch correct dat u in het voorgesprek hebt gezegd dat u zich kunt herinneren dat er ergens een ordner stond, dat u zich vaag kunt herinneren dat u een ordner hebt gezien.

De heer **Wijbrandi**: Het kan ook zijn dat... Dat weet ik niet zeker. Volgens mij was er sprake van een ordner waarin de papieren gegaan zijn.

De **voorzitter**: En die stond in dat magazijntje.

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De **voorzitter**: Iedereen kon daarbij komen.

De heer **Wijbrandi**: In principe kunnen werknemers van El Al daar komen.

De **voorzitter**: Hoe was de werkrelatie tussen u en de heer Plettenberg?

De heer **Wijbrandi**: Die was niet goed.

De **voorzitter**: Kunt u dat verduidelijken?

De heer **Wijbrandi**: De heer Plettenberg had de neiging om wanneer er door collegae fouten gemaakt werden – ik praat niet voor iedereen – een brief aan de baas te schrijven met daarin de naam van degene die de fout gemaakt had. Hij lag collegiaal op de afdeling niet al te best.

De **voorzitter**: Hoe was de verhouding Nederlanders-Israëliërs procentueel?

De heer **Wijbrandi**: Bij ons was het 90% Nederlanders. De station manager was van Israëlische afkomst en dan was er nog een persoon van Joodse afkomst. Feitelijk waren het allemaal Nederlanders uit alle rangen en standen en lagen van de bevolking.

De heer **Van den Doel**: Was u verbaasd toen u voor deze commissie werd opgeroepen?

De heer **Wijbrandi**: Nee, ik had er ergens wel op gerekend toen ik hoorde dat het ging spelen. Het heeft mij altijd verbaasd waarom ik niet eerder opgeroepen ben, gegeven het feit dat ik steeds heb gezegd dat ik de machine geladen heb.

De **voorzitter**: Ik moet u even onderbreken. Ik ben erop geattendeerd dat het afleggen van de eed niet correct is gebeurd. Alles wat u tot nu toe hebt gezegd, is formeel niet onder ede gebeurd. Ik verzoek u, alsnog de eed af te leggen. Ik verzoek u te antwoorden door twee vingers op te steken en te zeggen: zo waarlijk helpe mij God almachtig. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en

niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Wijbrandi**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Ik bied mijn excuses aan voor deze gang van zaken.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Wijbrandi, u was er niet verbaasd over dat u werd opgeroepen, omdat u die middag ook een rol had gespeeld bij de belading van het vliegtuig.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt. Ik zat een jaar bij El Al. Eindverantwoordelijk was ik niet, maar het laden van een vliegtuig leer je rijkelijk snel. Daar heb je niet veel opleiding voor nodig. Het is werken volgens een plattegrond. Heel veel mensen zouden dat kunnen.

De heer **Van den Doel**: Hebt u, toen u de oproep kreeg, de film voor u zelf nog eens afgedraaid? Hebt u nog steun van anderen gehad om uw geheugen op te frissen?

De heer **Wijbrandi**: Nee. Afgelopen donderdag werd ik in Tel Aviv gebeld door de advocaat van El Al en door Tilly Foo, de assistant general manager van El Al Nederland. Ik ben door niemand benaderd op het hoofdkantoor. Niemand heeft mij opgeroepen om bepaalde verklaringen af te leggen of wat dan ook.

De heer **Van den Doel**: U hebt van niemand steun gehad om die avond nog eens te reconstrueren?

De heer **Wijbrandi**: Nee.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag dat, omdat u in 1996 gehoord bent in het kader van de aangifte van de heer Plettenberg. In het proces-verbaal staat dat u zich weinig meer kon herinneren, zeker niet over de tijden. U hebt ook gezegd dat u zich geen politiemans kon herinneren.

De heer **Wijbrandi**: Niet in uniform.

De heer **Van den Doel**: Terwijl u zojuist iets anders verklaard heeft. In het voorgesprek hebt u gezegd dat u de laatste trein naar Amersfoort gepakt heeft. Dat was ongeveer kwart over twaalf. In het proces-verbaal staat dat u wel weet dat u die avond naar huis gegaan bent, maar dat u niet weet hoe laat dat was.

De heer **Wijbrandi**: Het staat mij nu wel bij dat het een van de laatste treinen geweest is.

De heer **Van den Doel**: U hebt op eigen kracht de reconstructie in beeld gebracht. U kunt zich nu weer een aantal dingen herinneren.

De heer **Wijbrandi**: Af en toe komen bepaalde dingen in fragmenten weer terug. Op het ene moment herinner je je meer dan op het andere moment. Het is heel moeilijk om je precies te herinneren wat er acht jaar geleden gebeurd is.

De heer **Van den Doel**: Misschien kunt u zich voorstellen dat wij het op prijs stellen als de gehoorde zich zoveel mogelijk herinneren. Hebt u tijdens uw werk op Schiphol ooit papieren, documenten mee naar huis genomen?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb niet expliciet papieren mee naar huis genomen. Naar aanleiding van de ramp heb ik fotokopieën omtrent de vlucht mee naar huis genomen. Het ging alleen om een kopie van een sheet waarop de vlucht stond met wat gegevens, een kopie van de load sheet, en dat soort dingen.

De heer **Van den Doel**: Van deze vlucht heeft u kopieën gemaakt, die u mee naar huis hebt genomen?

De heer **Wijbrandi**: Een stuk of drie, vier. Vier verschillende A4'tjes.

De heer **Van den Doel**: Die hebt u mee naar huis genomen.

De heer **Wijbrandi**: Ik meen dat ik een kopie van de belading heb meegenomen en een kopie van de load sheet en een paar andere dingen.

De heer **Van den Doel**: Wat bedoelt u met een kopie van de belading?

De heer **Wijbrandi**: Alleen de onload instruction. Ik heb die papieren meegenomen en in Amersfoort laten liggen. Mijn betrokkenheid bij de vlucht speelde daar een rol bij.

De heer **Van den Doel**: Wat u gekopieerd hebt, waren vier A4'tjes.

De heer **Wijbrandi**: Operational papers, een paar kleine dingen, geen weight and balance-papieren.

De heer **Van den Doel**: Circa vier A4'tjes.

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Was er naar uw mening iets bijzonders met de vracht van deze vlucht?

De heer **Wijbrandi**: Naar mijn mening absoluut niet, maar het is moeilijk om dat in te schatten. Je hebt vaak geen enkel idee wat er in de pallets zit. Je weet ook niet wat er precies aan transit cargo aan boord zit. Als je een pallet hebt met een roodwit label, flammable liquid of flammable weet ik wat, dan kun je alle kanten op denken. Het kan aftershave zijn, het kan parfum zijn, het kan verf zijn.

De heer **Van den Doel**: Als er niets bijzonders was, waarom hebt u dan toch die kopietjes gemaakt?

De heer **Wijbrandi**: Dat heb ik al gezegd. Het had geen enkele achtergrond, behoudens mijn betrokkenheid bij de vlucht. Ik voelde mij nauw betrokken bij de vlucht, mede door het feit dat ik de heer Fuchs, first officer Ohad, flight engineer Gedalya Sofer en Anat Solomon kende. Verder had het meenemen van die documenten geen enkele achtergrond. Het is gewoon een soort aandenken aan de vlucht, net als ik krantenknipsels heb van de ramp.

De heer **Van den Doel**: U weet dat u onder ede staat. Wij hebben informatie dat u documenten over de vlucht, inclusief beladingspapieren, in uw bezit hebt gehad. Is dat juist?

De heer **Wijbrandi**: Geen beladingspapieren. Nogmaals, ik had alleen een kopie van de onload instruction. Geen vrachtpapieren of weight and balance-papieren.

De heer **Van den Doel**: Ik zeg u nogmaals dat wij informatie hebben dat u documenten, inclusief papieren over de vracht, privé in uw bezit hebt gehad. Is dat juist of is dat niet juist?

De heer **Wijbrandi**: Omtrent de vracht had ik slechts de onload instruction en een operation paper waarop staat hoe laat de machine is aangekomen en hoe laat hij vertrok, met de reden van de vertraging, met een aanduiding van de binnenko-

mende en uitgaande vracht. Het is een algemeen sheet dat wij voor elke vlucht gebruiken. Verder waren het geen bijzondere papieren.

De heer **Van den Doel**: Toen u naar Israël vertrok, hebt u in Nederland een zaakwaarnemer aangewezen. Is dat juist?

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Had die zaakwaarnemer ook die vier A4'tjes?

De heer **Wijbrandi**: De papieren zaten in een doos in Amersfoort. Ik heb een aantal papieren, boeken en andere artikelen niet meegenomen. Het ging om twee dozen, één doos op zolder en één doos in een kast in een kamer. Later zijn die dozen naar de heer Hamstra gegaan.

De heer **Van den Doel**: De kopietjes die u gemaakt hebt, zaten daar ook bij.

De heer **Wijbrandi**: Ja, die hebben in een van die dozen gezeten. Het is informatie die gelijk naar jullie is doorgespeeld.

De heer **Van den Doel**: U had het over twee dozen. Zaten daar ook originele of kopieën van vrachtbrieven bij?

De heer **Wijbrandi**: Absoluut niet.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Wijbrandi, in maart 1998 is er een inval geweest bij uw zaakwaarnemer. Bent u daarvan op de hoogte?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb inderdaad van mijn neef vernomen dat er mensen, twee engelssprekende personen, in het huis zijn binnengekomen.

De heer **Van den Doel**: Er is een inval geweest bij uw neef. Deze mensen hebben de ordners...

De heer **Wijbrandi**: De complete administratie. Het ging voornamelijk om mijn administratie.

De heer **Van den Doel**: Ordners met documenten zijn meegenomen.

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Daarvan bent u op de hoogte?

De heer **Wijbrandi**: Documenten omtrent de vlucht?

De heer **Van den Doel**: Ik zeg: de mensen hebben ordners met documenten daarin meegenomen. Er is een inval gedaan en deze mensen hebben de documenten wederrechtelijk tot zich genomen. Daarvan bent u op de hoogte?

De heer **Wijbrandi**: Ik weet absoluut niet wat voor documenten het betrof. Van de heer Hamstra weet ik dat hem verzocht is, op de bank plaats te nemen. Twee engelsprekende mensen zijn binnengevallen. Zij hebben de heer Hamstra verzocht, op de bank te blijven zitten. Een van de mensen heeft mijn administratie doorgenomen.

De heer **Van den Doel**: Zij hebben uw administratieve documenten meegenomen.

De heer **Wijbrandi**: Volgens de heer Hamstra zijn er wat documenten meegenomen, maar die kunnen absoluut geen betrekking op de vlucht hebben. Ik heb nooit originele of andere papieren meegenomen. Het ging om mijn emotionele betrokkenheid bij de vlucht.

De heer **Van den Doel**: Wat hebben deze mensen dan wel meegenomen?

De heer **Wijbrandi**: Geen idee.

De heer **Van den Doel**: Het waren uw spullen.

De heer **Wijbrandi**: Dat weet ik, maar ik heb geen idee.

De heer **Van den Doel**: U weet niet wat u aan uw zaakwaarnemer hebt overgedragen?

De heer **Wijbrandi**: Ik weet wel welke papieren er lagen...

De heer **Van den Doel**: Maar dan weet u toch ook wat u nu mist.

De heer **Wijbrandi**: Ik heb daar nog niet naar gekeken. Ik had geen bijzondere papieren in die ordners zitten.

De heer **Van den Doel**: Wat kan de reden zijn dat twee engelsprekende mensen een inval doen bij uw zaakwaarnemer en er met uw documenten vandoor gaan?

De heer **Wijbrandi**: Daar heb ik absoluut geen idee van. De heer Hamstra heeft mij dat doorgebeld in Israël. Hij zei dat er ineens twee engelsprekende mensen kwamen die vroegen om inzicht in mijn administratie. Daarop heeft hij papieren meegegeven. Ik heb gezegd: wat is dat voor onzin? Wat is er precies gebeurd? Ik heb er absoluut geen betrouwbare informatie liggen of informatie die ik achterhoud. Ik maak mij er dus niet druk over.

De heer **Van den Doel**: Was uw vrouw op de hoogte van het feit dat u uw papieren aan een zaakwaarnemer had overgedragen?

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wat is de functie van uw vrouw in Israël?

De heer **Wijbrandi**: Mijn vrouw werkt bij de paspoortcontrole op Ben Goerion.

De heer **Van den Doel**: Zij werkt bij de Israëlische veiligheidsdienst?

De heer **Wijbrandi**: Zij werkt bij de Israëlische marechaussee. Als u spreekt van veiligheidsdienst, rukt u het wat uit zijn verband.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat die dienst onder de veiligheidsdienst valt.

De heer **Wijbrandi**: Ja, het heeft wel met veiligheid te maken.

De heer **Van den Doel**: Uw zaakwaarnemer heeft u op de hoogte gesteld. Wanneer heeft hij dat gedaan?

De heer **Wijbrandi**: Dat heeft hij pas een maand of twee geleden gedaan. Ik heb daarop gezegd: als je het niet meer kunt achterhalen, als je je niet meer kunt indenken wat er precies gebeurd is, laat het dan maar. Er bevinden zich geen stukken onder die belangrijk zijn voor een parlementaire commissie of wat dan ook. Ik heb geen geheimen te verbergen.

De heer **Van den Doel**: Heeft hij u ook verteld dat hij u in maart 1998, toen de inval plaatsvond, onmiddellijk 's avonds heeft gebeld, maar uw vrouw aan de telefoon kreeg?

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: U vrouw heeft deze boodschap niet aan u doorgegeven?

De heer **Wijbrandi**: Nee, mijn vrouw heeft niet expliciet aan mij verteld dat er papieren weggeraakt of meegenomen waren. Daar heb ik niets over gehoord.

De heer **Van den Doel**: Vindt u dat niet vreemd? Er vindt een inval plaats bij uw zaakwaarnemer en men gaat er met uw documenten vandoor, de zaakwaarnemer belt u op in Israël...

De heer **Wijbrandi**: Ik weet niet of de heer Hamstra dat ook letterlijk aan mijn vrouw heeft meegedeeld. Daar heb ik geen idee van, absoluut niet.

De heer **Van den Doel**: Hij heeft u twee maanden geleden, toen u elkaar weer ontmoette, toch verteld dat hij in maart onmiddellijk had opgebeld?

De heer **Wijbrandi**: Hij heeft later aan mij verteld dat hij in maart naar mijn vrouw heeft gebeld. Hij belde naar mij, maar hij kon mij niet te pakken krijgen in verband met mijn dienst op de luchthaven Ben Goerion. Hij vroeg toen ook: heb je dan geen boodschap van je vrouw doorgekregen? Ik zei toen: ik kan mij niet meer heugen wat er in maart gebeurd is. Het kan best zijn dat je gebeld hebt, maar op dat moment is mij niet medegedeeld dat er iets belangrijks gaande was. Hij heeft mij omtrent dit gebeuren eigenlijk recentelijk op de hoogte gesteld. Daar was ik wel nijdig over, uiteraard, omdat het toch een inbreuk op je privacy is.

De heer **Van den Doel**: U heeft nog steeds geen verklaring voor het feit dat men de documenten, waarvan u zich niet meer kunt herinneren welke het waren, zich wederrechtelijk toe-eigent in maart 1998?

De heer **Wijbrandi**: Ik voel mij daar behoorlijk door gegriefd, uiteraard. Maar aan de andere kant heb ik mij er niet echt druk over gemaakt. Ik dacht: ja, wat kan dat nou zijn. Ik heb niets bijzonders in mijn administratie zitten, absoluut niet. Niets, geen bijzondere documenten.

De heer **Van den Doel**: U heeft zojuist verteld dat u vanwege een soort grote betrokkenheid bij die bewuste rampvlucht die avond een

aantal kopieën – een stuk of vier – puur als aandenken heeft gemaakt.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Ik heb u gevraagd of u wel eens papieren mee naar huis nam. U hebt toen gezegd dat u dat niet deed. Kunt u verklaren hoe het komt dat er zich in het desbetreffende dossier dat u hebt overgedragen aan uw zaakwaarnemer drie rapporten bevinden over incidenten met een Boeing uit 1992?

De heer **Wijbrandi**: Dat wilde ik net even toevoegen. Dat waren wat incidenten omtrent de technische staat, incidenten met El Al-toestellen. Dat waren rapporten die ik geloof ooit door Jeroen Plettenberg zijn gemaakt.

De heer **Van den Doel**: Wat was de reden om daarvan kopieën te maken en in het dossier te doen?

De heer **Wijbrandi**: Dat was meer interesse in de zin van wat kan er allemaal wel niet met een vliegtuig gebeuren. Dat was meer interesse die er buitenom bestaan heeft.

De heer **Van den Doel**: Dat was pure interesse.

De heer **Wijbrandi**: Toch een bepaald soort interesse in het gebeuren, maar geen echte...

De heer **Van den Doel**: U verzamelt kopieën van rampvluchten en u verzamelt rapporten over incidenten. Heeft u nog meer verzameld?

De heer **Wijbrandi**: Nee, niets, absoluut niets. Nee, nee, nee. Ik denk dat iedere werknemer wel eens wat informatie thuis heeft liggen die betrekking heeft op zijn werk. Ik geloof niet dat er nou...

De **voorzitter**: Er heeft zich toch iets vreemds voorgedaan dat ik niet goed kan begrijpen. U geeft stukken in bewaring bij uw zaakwaarnemer omdat u met uw echtgenote vertrekt naar Israël. De reden van uw vertrek naar Israël heeft u meegedeeld. Deze ordners – twee dozen, zegt u – waren verdeeld over twee adressen, een in Amersfoort...

De heer **Wijbrandi**: Nee, niet verdeeld.

De **voorzitter**: Er was een gedeelte in Amersfoort en een gedeelte in Amsterdam. Is dat correct?

De heer **Wijbrandi**: Mijn directe administratie lag bij de heer Hamstra, dat klopt. Wat andere papieren, twee dozen met wat formulieren, boeken en wat andere zaken, stonden bij mijn moeder in huis. Die dozen zijn – ik weet niet wanneer exact – opgehaald door de heer Hamstra en naar zijn adres gegaan.

De **voorzitter**: Dat zijn ook stukken die met luchtvaart te maken hebben?

De heer **Wijbrandi**: Dat zijn stukken die met luchtvaart te maken hebben, dat klopt.

De **voorzitter**: Op twee adressen zijn stukken die te maken hebben, direct of indirect, met de luchtvaart c.q. met vliegtuigen. U bent in januari 1998 teruggegaan naar Israël. U gaat weer werken bij El Al. Uw vrouw heeft ook een functie op het vliegveld. Vervolgens wordt er in maart 1998 – u heeft de stukken voor de zaakwaarnemer netjes vastgelegd op papier – een inval gedaan. Er gaat een ordner weg. De heren die de inval doen, zeggen: these are the originals. Dit zijn de originele papieren. Vervolgens gaan zij weg met een ordner. Dat is duidelijk bevestigd door uw zaakwaarnemer. Vervolgens – toch enigszins in paniek, want uw zaakwaarnemer had niet verwacht dat hij daarmee op deze manier geconfronteerd zou worden – belt hij om u ervan op de hoogte te brengen wat er gebeurd is. Het gebeurt toch niet alle dagen dat er in je huis wordt ingevallen, je even hardhandig op een stoel wordt neergezet en je wordt gezegd: blijf zitten, wij gaan eens even die spullen doorbladeren. Vervolgens neemt uw zaakwaarnemer contact op. Hij krijgt uw echtgenote aan de lijn en meldt dit. U wordt daar niet van op de hoogte gebracht. U weet op dit moment niet te vertellen en u bent ook niet geïnteresseerd geweest in welk deel van de formulieren bij uw zaakwaarnemer zijn weggehaald. Wilt u daar nu eens antwoord op geven?

De heer **Wijbrandi**: Daar wil ik wel antwoord op geven. Het is niet zo dat ik geen interesse heb in wat er weggehaald is. Maar aangezien ik toch geen stukken in mijn bezit heb of ooit heb gehad die in die mate

vertrouwelijk waren... dat dit boven op tafel zou komen. Ik heb gisteravond nog met hem gesproken en gezegd dat ik toch eens in de administratie wil bekijken wat er weg is. Ik heb er geen idee van wat er verdwenen is. Dat kunnen ook originele arbeidscontracten zijn.

De **voorzitter**: Dat kan niet, want die zijn er nog.

De heer **Wijbrandi**: Ik heb absoluut geen idee.

De **voorzitter**: Maar wij wel. Ik meld u wat nog wel aanwezig is. Dat zijn de meldingsformulieren van de ramp met de LY 1862 naar Tel Aviv, de load instruction report – afwijkend van het Plettenberg-formulier dat mevrouw Augusteijn met u heeft doorgenomen en waar u geen antwoord op weet – een kopie uit de agenda met betrekking tot de aangewezen bemanning, het overlijdensbericht uit Tel Aviv van Anat Solomon, de load sheet and load message, het station monthly performance report en het personeelsoverzicht van El Al op Schiphol. Dat zijn de stukken die niet zijn meegenomen door deze mensen. Kunt u zich proberen te herinneren wat er nog meer aan informatie was waarin deze heren geïnteresseerd waren?

De heer **Wijbrandi**: Er was verder absoluut niets aan informatie. Het waren hoofdzakelijk de operational papers waarvan ik wat kopieën heb gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is wat ik heb opgenoemd?

De heer **Wijbrandi**: Ja, dat zijn de operational papers.

De **voorzitter**: Wat hebben zij nog meer meegenomen? Er stond iets van u en dat is meegenomen, the originals.

De heer **Wijbrandi**: Daar heb ik absoluut geen idee van. Het kan zijn dat het arbeidscontracten zijn geweest.

De **voorzitter**: Nee, want de arbeidscontracten staan op de lijst. Ik wil ook nog wel de persoonlijke dingen opnoemen, maar er zit een arbeidsovereenkomst in met El Al, een machtiging aan de zaakwaarnemer, wat Hebreeuwse documenten;

allemaal privé, waar ik verder niet over uitweid, plus de drie rapportjes van 3 augustus 1992 over een klapband, over verkeerde belading in 1992 en over een incident tijdens de belading met een container met vloeibaar helium. U zegt dat het over drie papiertjes gaat. Ik lees nu de zaken voor die u in bewaring heeft gegeven bij uw zaakwaarnemer. Er ontbreekt nog een deel, omdat dit door mensen is weggehaald.

De heer **Wijbrandi**: Dat niet, absoluut niet.

De **voorzitter**: Wat is er dan meegenomen?

De heer **Wijbrandi**: Er lagen helemaal geen documenten die betrekking hadden op de ramp of wat dan ook. Die had ik helemaal niet in mijn bezit. Het enige wat ik had, dat zei ik al, was met de flight incidents en flight accidents. Daar geldt toch een bepaalde mate van beroepsmatige interesse. Wat er aan originals is weggehaald, ik had geen originals van iets dat betrekking heeft op luchtvaart.

De **voorzitter**: Mijnheer Wijbrandi, kunt u zich voorstellen dat dit verhaal voor ons...

De heer **Wijbrandi**: Dat begrijp ik 100%.

De **voorzitter**: Wat hebben zij dan wel meegenomen?

De heer **Wijbrandi**: Dat weet ik ook niet, absoluut niet.

De **voorzitter**: U weet toch wat u hem in bewaring hebt gegeven? Als ik iemand iets in bewaring geef, geef ik hem geen soapserie. Het moet wel zinvol zijn om in bewaring te houden en geen oude kranten. U geeft een aantal ordners en dozen in bewaring bij uw zaakwaarnemer. U hebt er een bepaalde bedoeling mee om die zaken te bewaren.

De heer **Wijbrandi**: De enige bedoeling was mijn beroepsmatige interesse en ook de emotionele betrokkenheid bij de vluchten. Dat waren alleen maar wat operational papers en de flight incident and accident reports. Dat was een bepaalde mate van interesse in de luchtvaart.

De **voorzitter**: Ik geloof u helemaal dat u een aantal van deze dingen...

De heer **Wijbrandi**: Ik begrijp absoluut ook niet wat voor originals er zijn meegenomen, want ik had nergens originals van liggen wat betreft luchtvaart.

De **voorzitter**: Ik kan mij goed voorstellen dat u dingen uit een soort emotie, betrokken bij de vlucht, wilt bewaren voor later. Dat heb ik ook voorgelezen. Aan de andere kant moet u toch ook serieus weten wat u in bewaring heeft gegeven. Als u hoort dat er wat weg is, moet u zich toch kunnen herinneren wat er weg is?

De heer **Wijbrandi**: Ik had een aantal kopieën gemaakt omtrent het operational gebeuren, voor mijzelf, door de emotionele betrokkenheid. Ik had inderdaad flight incident and accident reports, opgemaakt door ik geloof de heer Plettenberg en Bart Poot misschien een keer. Maar dat was gewoon beroepsmatige interesse.

De **voorzitter**: Beroepsmatige interesse?

De heer **Wijbrandi**: Absoluut. Ik vond het toch interessant. De vrachtmachines zijn toch een heel interessante operatie, maar ik had verder absoluut geen cargo-documents of wat dan ook. Ik verklaar dat hier onder ede. Ik heb absoluut geen originele vrachtpapieren of wat dan ook in mijn bezit gehad. Absoluut nooit. Er zijn ook geen vrachtpapieren in huis.

De **voorzitter**: Heeft u op dat moment bedacht wat het voor uw zaakwaarnemer kon betekenen? Uw vrouw is op de hoogte gebracht.

De heer **Wijbrandi**: Ik weet dus niet...

De **voorzitter**: Dat weten wij wel.

De heer **Wijbrandi**: Dat heeft hij tegen u gezegd?

De **voorzitter**: Ja, en u bent dus blijkbaar niet door uw vrouw daarvan op de hoogte gebracht. Dat is een zeer vreemde situatie, maar dat laat ik aan u om dat te beoordelen. Kunt u zich voorstellen dat uw zaakwaarnemer toch wel erg onder de indruk is

geweest? Was u niet benieuwd hoe hij het maakte?

De heer **Wijbrandi**: Hoe bedoelt u?

De **voorzitter**: Toen u hoorde dat hij...

De heer **Wijbrandi**: Ik wist überhaupt... Maanden later heeft hij mij een keer verteld dat er een inval geweest was. Wanneer dat geweest is, kan ik mij nu even niet voor de geest halen, november of december.

De **voorzitter**: In 1998.

De heer **Wijbrandi**: Ja, hij heeft mij een aantal keren gebeld en gezegd dat er wat vreemde zaken gebeurden. Ik vraag hem: hoe bedoel je, vreemde zaken? Hij zegt: er is een keer een inval geweest in maart. Hij heeft dat zeven of acht maanden na dato aan mij gemeld. Daarnaast heeft hij gezegd dat hij gefilmd werd met videocamera's in de buurt van het voetbalveld et cetera. Ik heb er een keer met hem over gesproken, maar ik heb gezegd: luister eens, Jan, ik heb überhaupt niets te verbergen, absoluut niets. Ik heb nooit stukken achtergehouden met betrekking tot de ramp of wat dan ook. Ik heb inderdaad wat papiertjes liggen wat betreft beroepsmatige interesse in de luchtvaart, maar dat had ook een andere hobby kunnen zijn, andere stukken. Het is maar net waar je in geïnteresseerd bent.

De **voorzitter**: U kunt zich dus niet meer herinneren welke papieren bij die inval weggehaald zijn? U mist die nu niet in het dossier?

De heer **Wijbrandi**: Ik heb nog niets gecontroleerd. Ik heb überhaupt geen angst voor dat hele gebeuren.

De **voorzitter**: U bent sinds vrijdagmorgen in Nederland.

De heer **Wijbrandi**: Ja, ik ben vrijdagmorgen in Nederland aangekomen. Het duurde tot een uur of elf voordat de kamers vrij waren. Er was iemand uit Israël over.

De **voorzitter**: Het is nu maandagmiddag half drie. U heeft contact gehad met uw zaakwaarnemer en u bent nog niet samen eens een keer door de papieren gelopen?

De heer **Wijbrandi**: Gisteravond is hij met mij mee naar Amersfoort gegaan. Ik ben nog met hem teruggegaan naar Amsterdam. Toen hebben wij het over die zaak gehad. Ik heb toen gezegd: dat neem ik te zijner tijd wel door, want wat er ook gevonden is, het kan absoluut niets zijn, niet in de mate dat het schadelijk kan zijn voor wat dan ook of dat het achtergehouden informatie betreft. Dat verklaar ik onder ede, en graag.

De **voorzitter**: Mijnheer Wijbrandi, u heeft een flat in Amsterdam.

De heer **Wijbrandi**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Waarvoor gebruikt u die flat?

De heer **Wijbrandi**: Die flat wordt op dit moment verhuurd. Op het moment dat er sprake was van teruggaan naar Israël, waar de economische situatie niet erg gemakkelijk is, zeker niet wanneer je met een gezin daar komt en ondanks het feit dat ik kon doorwerken bij EI AI, heb ik gezocht naar een mogelijkheid om toch wat financiële zekerheid op te bouwen. Ik werk tot op de dag van vandaag op contractbasis bij EI AI. Ik zocht naar een zekere mate van financiële zekerheid in mijn leven.

De **voorzitter**: Wanneer hebt u die flat gekocht?

De heer **Wijbrandi**: In oktober 1997 zijn wij ermee begonnen. Later heeft de heer Hamstra de zaken afgehandeld.

De **voorzitter**: Die flat wordt nu regelmatig verhuurd aan mensen van EI AI?

De heer **Wijbrandi**: Nee, absoluut niet. Ik weet niet wat voor mensen er op dit moment zitten. Het is iets wat de heer Hamstra allemaal voor mij regelt.

De **voorzitter**: Hij regelt dat allemaal voor u.

De heer **Wijbrandi**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Mijnheer Wijbrandi, ik vraag u om te bevestigen dat u uitdrukkelijk verklaart dat u onder ede staat en dat al datgene wat gezegd is voordat de eed herhaald is, onder de afgelegde eed valt en juist is.

De heer **Wijbrandi**: Dat bevestig ik.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting van het besprokene. Ik vraag u, te bevestigen wat ik u voorlees. Van 1991 tot en met 1998 hebt u bij EI AI op Schiphol gewerkt.

De heer **Wijbrandi**: Klopt.

De **voorzitter**: In januari 1998 bent u geëmigreerd naar Israël wegens familieomstandigheden.

De heer **Wijbrandi**: Klopt.

De **voorzitter**: U hebt thans bij EI AI op Ben Goerion dezelfde functie als u had op Schiphol.

De heer **Wijbrandi**: Klopt.

De **voorzitter**: Het verschil op de loading instruction met betrekking tot het palletnummer kunt u niet verklaren.

De heer **Wijbrandi**: Absoluut niet meer.

De **voorzitter**: Het ene formulier is ondertekend door de heer Huneke, het andere door de heer Plettenberg. Verschillen zijn voor u niet duidelijk.

De heer **Wijbrandi**: Ik zou absoluut niet weten welke de juiste belading is. Dat kan ik mij zo niet voor de geest halen.

De **voorzitter**: Op verzoek heeft u geholpen met het kopiëren van de papieren, meer dan honderd vel, onder andere vrachtpapieren, NOTOC's, loading instructions, plusminus vijf setjes.

De heer **Wijbrandi**: Ja.

De **voorzitter**: Het kopiëren duurde meerdere uren.

De heer **Wijbrandi**: Meer dan een uur.

De **voorzitter**: U controleerde als laatste dat de lading van de AXG correct was ingeladen.

De heer **Wijbrandi**: Op het maindeck, klopt.

De **voorzitter**: U vergeleek niet de gewichten van de load sheets met het cargo manifest.

De heer **Wijbrandi**: Nee.

De **voorzitter**: U hebt geen verklaring voor het verschil op de load instructions, noch voor de verschillende ondertekening.

De heer **Wijbrandi**: Nee.

De **voorzitter**: U hebt verschillende documenten betreffende de rampvlucht gekopieerd en mee naar huis genomen.

De heer **Wijbrandi**: Klopt.

De **voorzitter**: U kunt de inval bij uw zaakwaarnemer niet verklaren.

De heer **Wijbrandi**: Klopt.

De **voorzitter**: U weet niet welke documenten bij de inval bij uw zaakwaarnemer zijn meegenomen.

De heer **Wijbrandi**: Inderdaad. Ik voeg daar nog iets aan toe. Volgens mij heeft hij het recentelijk aan mij doorgegeven. Ik ben nu voor de eerste keer over en ik heb nog geen tijd gehad om überhaupt door mijn administratie heen te gaan. Ik heb absoluut niets te verbergen.

De **voorzitter**: Dan is daarmee een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Wijbrandi uit te geleiden.

Sluiting 14.37 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 74

Maandag 8 maart 1999



De heer U. Danor

U. Danor
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op maandag 8 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Maandag 8 maart 1999

Aanvang 14.45 uur

Verhoord wordt de heer U. Danor

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Oudkerk, Augusteijn-Esser, Van den Doel en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Kortebach, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer U. Danor, geboren op 21 april 1949 te Tel Aviv (Israël). De heer Danor zal worden bijgestaan door een tolk, mevrouw M. Visser-Wijnschenk.

Mevrouw Visser, de door u af te leggen belofte luidt: Ik belof mijn taak naar geweten uit te voeren.

Mevrouw **Visser-Wijnschenk**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Danor, de door u af te leggen belofte luidt: Ik belof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Danor**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: De heer Danor zal zich laten bijstaan door een raadsman, de heer J. van Hulst.

Mijnheer Danor, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst.

Mijnheer Danor, in welke periode was u werkzaam voor El Al in Nederland?

De heer **Danor**: Vanaf 1989 tot 1993.

De **voorzitter**: Wat was uw functie?

De heer **Danor**: Algemeen manager van El Al in Nederland.

De **voorzitter**: Wat betekent dat? Welke verantwoordelijkheden had u ten opzichte van El Al in Nederland?

De heer **Danor**: Een algemene verantwoordelijkheid met betrekking tot alle activiteiten van El Al in Nederland en woordvoerder van El Al tegenover de Nederlandse autoriteiten.

De **voorzitter**: De medewerkers op Schiphol, werkten die in opdracht van u of rechtstreeks onder Tel Aviv?

De heer **Danor**: De medewerkers op Schiphol werkten onder mijn leiding. Voor de technische instructies onder verantwoordelijkheid van Tel Aviv.

De heer **Oudkerk**: Ik zou eerst terug willen naar de avond van de ramp, maar dan voordat de ramp heeft plaatsgevonden. Was het u bekend dat het vliegtuig met problemen terug wilde keren naar Schiphol?

De heer **Danor**: Ik wist niet voor de ramp dat hij van zins was om terug te keren naar Schiphol.

De heer **Oudkerk**: Er zijn verschillende getuigen geweest die verklaard hebben dat ze wisten dat het toestel terug zou komen. Zij zouden dat gehoord hebben via radiocontact met de cockpit. Hoe is dat contact mogelijk?

De heer **Danor**: Dat weet ik niet. Ik ben niet bedreven in technische details.

De heer **Oudkerk**: Wanneer en van wie hoorde u van het ongeluk zelf?

De heer **Danor**: Ik heb kennis gekregen van het neerstorten van het vliegtuig enkele minuten nadat het gebeurd was, van de heer Chervin, de manager in Nederland.

De heer **Oudkerk**: Waar was u zelf op dat moment?

De heer **Danor**: Thuis.

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u gedaan toen u het hoorde van de heer Chervin?

De heer **Danor**: Ik kon het eerst niet geloven. Ik heb toen de radio aangezet om te horen of er enig nieuws was. Toen dat bleek, moest ik tot mijn grote schrik en spijt geloven dat het echt was.

De heer **Oudkerk**: Welke maatregelen heeft u toen genomen?

De heer **Danor**: Onmiddellijk daarna een aantal managers van El Al gebeld. Ik heb aan hen gevraagd of ze naar het vliegveld wilden gaan. Ik heb de procedure die ik bij mij thuis hield, een noodplan, geopend. Dat wordt voor een dergelijke ramp bij mij thuis bewaard.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dat er een rampenplan was voor het geval zich dergelijke dingen zouden voordoen?

De heer **Danor**: Ik heb de vraag niet goed begrepen.

De heer **Oudkerk**: Was er van te voren bij El Al op papier een

rampenplan, voor het geval zich een dergelijk ongeluk zou voordoen?

De heer **Danor**: Ja, er was een soort handleiding over welke stappen je moest zetten als er zo iets zou gebeuren.

De heer **Oudkerk**: Stond er in die handleiding dat u op dat moment ook contact moest opnemen met Tel Aviv?

De heer **Danor**: Absoluut wel.

De heer **Oudkerk**: Dat hebt u ook gedaan?

De heer **Danor**: Ik moest verschillende mensen bij El Al opbellen. De general manager, operation control centre en de executive vice-president van El Al. Ik ben erin geslaagd om ons hoofdkantoor-operatie te bereiken. Men is daar 24 uur per dag operationeel. Een aantal managers heb ik op dat moment niet kunnen bereiken.

De heer **Oudkerk**: Kunt u zich herinneren of u toen speciale instructies uit Tel Aviv hebt gekregen?

De heer **Danor**: Er zijn aan mij geen opdrachten gekregen, kan ik mij herinneren.

De heer **Oudkerk**: Ik ga naar de rampavond zelf, en wel naar het kantoor van El Al op Schiphol. Ik ga u nogal in detail vragen wat er die avond precies gebeurd is, met als reden dat er vrij veel verschillende verklaringen aan ons zijn afgelegd over wat er die avond is gebeurd.

De heer **Danor**: Ik zal mijn best doen om u te helpen.

De heer **Oudkerk**: Hoe laat was u op het kantoor van El Al?

De heer **Danor**: Ongeveer tussen 20.00 uur en 20.30 uur 's avonds.

De heer **Oudkerk**: Kunt u zich herinneren wie er nog meer waren op het tijdstip dat u binnenkwam?

De heer **Danor**: Ik geloof dat ik mij kan herinneren dat de manager onderhoud er was.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Chervin? Of een ander?

De heer **Danor**: Nee, nee, mijnheer Almozlino. Verder, geloof ik, mijnheer Weinstein en de station manager van het kantoor. Er was ook een politie-man in het kantoor op die tijd. En een paar medewerkers waarvan ik mij niet meer herinner wie dat precies waren.

De heer **Oudkerk**: Op die avond, u zei het al, was er politie in het kantoor aanwezig om vrachtdocumentatie in beslag te nemen.

De heer **Danor**: Juist.

De heer **Oudkerk**: Hebt u daar zelf toestemming voor gegeven?

De heer **Danor**: De vraag werd mij niet in het kantoor gesteld. Nog voordat ik op kantoor aankwam, werd mij al meegedeeld dat er politie was die erom vroeg de papieren mee te nemen die betrekking hadden op de vlucht en de cargo. Mijn medewerkers heb ik toen opdracht gegeven om medewerking te verlenen aan de politie. Ik heb tegen ze gezegd: jullie moeten elk papier dat relevant is, overdragen, maar niet voordat je daar op zijn minst één fotokopie van maakt, zodat wij ook nog op kantoor de papieren hebben.

De heer **Oudkerk**: Het verzoek van de politie kwam dus al binnen bij u, voordat uzelf lijfelijk aanwezig was?

De heer **Danor**: Dat is juist.

De heer **Oudkerk**: Werd er verzocht om papieren, om vrachtpapieren, om operationele papieren? Kunt u zich herinneren waar precies om werd gevraagd?

De heer **Danor**: Ik weet mij niet precies te herinneren of ze alles apart vroegen. Ze vroegen naar alle papieren die te maken hadden met de lading, de vlucht en de papieren, betrekking hebbend op het vliegtuig zelf.

De heer **Oudkerk**: Hebt u zelf contact gehad met de politiefunctionaris in het kantoor?

De heer **Danor**: Dat weet ik niet meer.

De heer **Oudkerk**: Hebt u hem wel gezien?

De heer **Danor**: Absoluut wel.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag de griffier om u een aantal foto's te geven en te vertellen of u één van deze mensen herkent als de politiefunctionaris die op die avond aanwezig was.

De heer **Danor**: Ik kan hem niet zeker identificeren, maar als ik moet zeggen wie er het meest op lijkt, is dat deze.

De heer **Oudkerk**: Voor alle duidelijkheid. De persoon die u aanwijst, is de heer Nix. De uitgezochte foto is die van de heer Daan Nix. Hoe lang is hij bij u op kantoor geweest?

De heer **Danor**: Voor zover ik mij herinner – ik ben ongeveer drie kwartier op kantoor geweest – was mijnheer er al voordat ik binnenkwam. Hij was er nog steeds toen ik wegging.

De heer **Oudkerk**: U hebt dus niet gezien dat de heer Nix is weggegaan?

De heer **Danor**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Om hoeveel velletjes papier ging het ongeveer?

De heer **Danor**: Ik kan u niet vertellen wat er aan hem is overgedragen. Als u dat wilt weten, kan ik u zeggen hoeveel fotokopieën ik heb gezien.

De heer **Oudkerk**: Hoeveel papieren hebt u gezien?

De heer **Danor**: Ik schat dat er in onze envelop tussen de 50 en 100 vellen papier zaten.

De heer **Oudkerk**: Heeft iemand gecontroleerd wat er precies in die envelop is gegaan? Kopieën of originelen?

De heer **Danor**: De politie heeft om de originelen gevraagd. Ik ben ervan uitgegaan dat hij gecheckt heeft dat hij de originelen kreeg.

De heer **Oudkerk**: Zijn er meerdere setjes kopieën gemaakt?

De heer **Danor**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Hoeveel?

De heer **Danor**: Ik weet van tenminste drie setjes.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben diverse verklaringen van getuigen die

zeggen dat u aanwezig was in het kantoor en pas na overleg met derden toestemming aan de heer Nix heeft gegeven om de vrachtdocumentatie mee te nemen.

De heer **Danor**: Ik heb nog nooit zo'n verwijt gehad. Ik geloof dat zo'n getuigenverklaring niet kan kloppen.

De heer **Oudkerk**: Laat ik het dan omdraaien. U hebt zelf de positieve beslissing genomen en alle medewerking verleend aan de rijkspolitie om de vrachtpapieren te verzamelen?

De heer **Danor**: Dat klopt. De beslissing was van mij en alleen van mij.

De heer **Oudkerk**: Er heeft geen telefoongesprek plaatsgevonden tussen u en eventuele superieuren in Tel Aviv, om daarmee te overleggen?

De heer **Danor**: Nee, ik had geen enkel contact met Tel Aviv, voordat ik de papieren heb overgedragen. Ik ben juist degene geweest die het verteld heeft aan het hoofdkantoor in Tel Aviv, waarvoor ik hiervoor al vertelde.

De heer **Oudkerk**: U was drie kwartier in het kantoor aanwezig, zei u.

De heer **Danor**: Ongeveer.

De heer **Oudkerk**: Waar bent u toen heengegaan?

De heer **Danor**: Onmiddellijk na aankomst in het kantoor heb ik hulp gevraagd om naar de rampplek te kunnen gaan.

De heer **Oudkerk**: Aan wie hebt u die hulp gevraagd?

De heer **Danor**: Ik kan mij herinneren dat, toen ik thuis gebeld ben, dat ik daarna aan de station manager en de manager veiligheid gevraagd heb of zij ervoor konden zorgen dat ik er kwam. Ik herinner mij ook dat ik het in het kantoor heb gevraagd aan de politiemann die zich bezighield met het maken van fotokopieën.

De heer **Oudkerk**: De heer Nix dus.

De heer **Danor**: De politiemann die in het kantoor was, dat is de man die ik het heb gevraagd.

De heer **Oudkerk**: Dat heeft hij voor u geregeld?

De heer **Danor**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Met wie bent u naar de rampplek toegegaan?

De heer **Danor**: Met nog twee managers.

De heer **Oudkerk**: Kunt u de namen daarvan geven?

De heer **Danor**: De heer Weinstein, manager van het station, en de onderhoudsmanager, de heer Almozlino.

De heer **Oudkerk**: Is de heer Plettenberg ook meegegaan naar de rampplek?

De heer **Danor**: Nee, hij is niet met mij meegevoerd.

De heer **Oudkerk**: Is de heer Nix met u meegegaan?

De heer **Danor**: Nee, de heer Nix ook niet.

De heer **Oudkerk**: Bent u wel begeleid door Nederlandse autoriteiten naar de rampplek?

De heer **Danor**: Zeer zeker wel. Wij zijn ernaar toe gegaan in een auto van één van mijn medewerkers en zijn onderweg begeleid door een politiewagen.

De heer **Oudkerk**: Waar hebt u zich op de rampplek gemeld?

De heer **Danor**: Toen wij daar aankwamen, heeft een politieagent ons begeleid naar een soort commandopost die daar stond, op de plek van het ongeluk.

De heer **Oudkerk**: Welke vraag hebt u de politiemann laten stellen aan de commandopost?

De heer **Danor**: Ik heb het verzoek ingediend of ik kon spreken met het hoofd van de commandowagen en of hij mij toestemming zou kunnen geven om te kijken op de plek van de ramp.

De heer **Oudkerk**: Hebt u die toestemming gekregen?

De heer **Danor**: Ik heb iemand gesproken met een hoge functie, tenminste dat leek mij zo, die wel met een bepaald gezag en bevoegdheid optrad.

De heer **Oudkerk**: En gaf deze mijnheer u toestemming om verder te kijken op de rampplek?

De heer **Danor**: Hij heeft mij eerst uitgelegd wat er volgens hem precies gebeurd was. Ik heb hem toen ook gevraagd of hij misschien enig idee had waar het hele vliegtuig gebleven was en waar de cockpit zich bevond. De reden daarvoor was dat ik natuurlijk als eerste geïnteresseerd was wat er precies met de bemanning, met onze mensen, gebeurd was.

De heer **Oudkerk**: Even voor de duidelijkheid: U was geïnteresseerd in de cockpit, of in de cockpitvoicerecorder?

De heer **Danor**: Op dat moment was ik alleen maar geïnteresseerd in het lot van de mensen die erbij betrokken waren.

De heer **Oudkerk**: Welke activiteiten hebt u ter plaatse nog ondernomen?

De heer **Danor**: Men heeft mij toen uitgelegd dat de cockpit als het ware over een gebouw heen was geslagen en dat je er helemaal niet bij kon komen. Ik wilde dat met eigen ogen zien, maar er werd mij gezegd dat er geen enkele mogelijkheid was om dichterbij te komen, omdat een zeer felle brand aan de gang was. Het kon dus niet. Later hebben ze mij verzocht om buiten te wachten, samen met andere politiemensen.

De heer **Oudkerk**: Hoe laat bent u daar weggegaan?

De heer **Danor**: Ik weet het niet precies. Ik schat dat het tussen drie kwartier en een uur was, dat ik daar was.

De heer **Oudkerk**: Waar bent u toen heengegaan?

De heer **Danor**: Op een bepaald moment kwam één van de officieren, denk ik, van de politie op mij af en vroeg mij of ik met hem mee wilde gaan naar het hoofdbureau van politie in Amsterdam.

De heer **Oudkerk**: Met als reden?

De heer **Danor**: Hij legde mij uit dat ze mij wat vragen wilden stellen over het ongeluk, over de toedracht, en of ik bereid was antwoord te geven op die vragen.

De heer **Oudkerk**: Hebt u, of hebben de heren Weinstein of Almozlino voorwerpen van de rampplek meegenomen?

De heer **Danor**: Absoluut niet. Voor zover ik mij voor de geest kan halen, was zoiets ook volledig onmogelijk.

De heer **Oudkerk**: Hebben andere medewerkers in dienst van de Israëlische overheid de rampplek die avond bezocht, naar uw beste weten?

De heer **Danor**: Ik weet dat de ambassadeur van Israël dezelfde avond op de rampplek is geweest. Ik weet ook dat de verantwoordelijke persoon voor de veiligheid van de ambassade in Nederland niemand naar de rampplek heeft gestuurd.

De heer **Oudkerk**: Volgens een geluidsband van de Amsterdamse politie zijn om ongeveer 22.00 uur 's avonds veiligheidsmensen van EI Al naar de rampplek begeleid.

De heer **Danor**: Wat is uw vraag?

De heer **Oudkerk**: Die komt nu. U bent daar tussen 21.30 uur en 22.15 uur geweest, als ik het goed uitreken. Heeft u andere mensen van EI Al dan de heren Weinstein en Almozlino op de rampplek gezien?

De heer **Danor**: Ik heb niemand anders van EI Al daar gezien. Ik weet ook zeker dat niemand bij EI Al überhaupt opdracht of verzoek heeft gekregen om zich daarnaar toe te begeven, naar de rampplek dus. Als ik iets mag toevoegen: de veiligheidsmanager is ondergeschikt aan de algemeen manager.

De heer **Oudkerk**: U had het dus moeten weten, als het zo zou zijn?

De heer **Danor**: Dat zou ik inderdaad moeten weten. Ik heb zelfs gevraagd of iemand daar naar toe is gegaan. het antwoord daarop was: neen.

De heer **Oudkerk**: Had u, of de heren Weinstein en Almozlino, nog speciale beschermende kleding aan?

De heer **Danor**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Ik heb nog drie vragen over een bezoek aan de luchtverkeersbeveiliging in de verkeerstoren. Heeft u, of één van uw medewerkers een bezoek gebracht aan de verkeerstoren?

De heer **Danor**: Ik ben er niet geweest. Ik weet wel dat mijn veiligheidsmanager geprobeerd heeft bij de controletoren te komen, en misschien ook de general manager van het station, maar dat weet ik niet zeker.

De heer **Oudkerk**: Met wat voor doel of opdracht wilden deze mensen naar de verkeerstoren?

De heer **Danor**: Wij wilden natuurlijk zelf ontzettend graag weten wat er gebeurd was. En wij beschouwden de bandopname van het gesprek tussen de piloot en de toren als één van de eerste bronnen waar wij misschien iets aan zouden kunnen hebben.

De heer **Oudkerk**: Is het nog gelukt om die band af te luisteren?

De heer **Danor**: Mij is het zeer zeker niet gelukt. Ik ben daar niet geweest. Mijn veiligheidsmanager is wel teruggekomen met een bepaald verhaal dat hij gehoord had, maar ik weet niet of hij dat direct had gehoord, of uit de tweede hand.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Danor, u bent op die avond door de politie gehoord. Wat hebben zij u gevraagd?

De heer **Danor**: Dat weet ik niet meer, maar het waren niet veel vragen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U weet niet waar de vragen over gingen?

De heer **Danor**: Nee, dat kan ik mij niet herinneren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bent u maar één keer gehoord, of later in de loop van de tijd nog een keer?

De heer **Danor**: Ze hebben mij maar één keer gehoord. Ik moest daar wel wachten en had de indruk dat ze mij over wilden brengen naar het centrum van de gemeente, het beleidscentrum. Daar heb ik ook op

gewacht. Ik heb zelf gevraagd of ik bij het beleidscentrum binnen mocht, om zoveel mogelijk informatie over en voor onze mensen te kunnen bemachtigen, maar de toegang daartoe werd mij geweigerd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hebt u zich persoonlijk op de hoogte gesteld van de mogelijke oorzaken van de ramp?

De heer **Danor**: Over welke tijdsperiode?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dezelfde avond, of de dag daarna. U was algemeen directeur, dus ik neem aan dat u vraagt naar de oorzaken van de ramp.

De heer **Danor**: Ik heb natuurlijk dezelfde avond iedereen die ik maar tegenkwam, gevraagd wat er is gebeurd en hoe het kon. Er waren echter vreselijk weinig gegevens voorhanden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wanneer hebt u een conclusie kunnen trekken over de oorzaak? Op welk tijdstip?

De heer **Danor**: Ik heb eigenlijk nooit een conclusie getrokken over wat daar precies gebeurd is. Ik kan het niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt ook niet gehoord wat de oorzaak van de ramp zou zijn geweest?

De heer **Danor**: Dezelfde avond wist niemand dat precies, maar na verloop van tijd, toen het onderzoek op gang kwam, kwam tevoorschijn wat kennelijk de oorzaak van het neerstorten was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat is aan u meegedeeld over de oorzaak van het neerstorten?

De heer **Danor**: Niemand heeft mij de oorzaak meegedeeld. Iedereen wachtte rustig af tot de conclusies van de onderzoekscommissie gereed waren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt wel op een bepaald moment een conclusie gekregen?

De heer **Danor**: Ik heb dat samen met de anderen, toen die gepubliceerd werd door de onderzoekscommissie,

tot mij kunnen nemen. Ik wil u zeggen dat vanaf het moment dat het ongeluk gebeurde, ik absoluut geen bevoegdheden had bij het onderzoek naar de oorzaken van het ongeluk. Ik ben daar niet bij betrokken geweest.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hebt u wel bij uw eigen organisatie, dus bij EI Al, op dezelfde avond of de dag daarna gevraagd naar het onderhoud van het vliegtuig?

De heer Danor: Ik had geen reden om dat aan iemand te vragen, want er gaat geen vliegtuig weg dat niet in orde is.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Maar een ongeluk gebeurt niet zomaar. Ik neem aan dat een algemeen directeur – dat was u – dan toch vraagt naar de mogelijkheden. Eén van de mogelijkheden zou het onderhoud kunnen zijn. Daar hebt u niet naar gevraagd?

De heer Danor: Nogmaals, ik heb dat niet gevraagd. Ik heb het volste vertrouwen in de onderhoudsdiensten van EI Al. Bovendien, wat je ook vroeg die avond, dat was min of meer speculatie.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wij hebben getuigenverklaringen die beweren dat het onderhoud bij EI Al niet altijd optimaal is, maar dat komt wel bij meer vliegmaatschappijen voor. Er zijn wel een aantal gevallen waarbij technici van EI Al, als het onderhoud niet goed was, overruled werden. Dat is ons door getuigen gezegd. Is dat u bekend?

De heer Danor: Is uw vraag of zoiets wel eens gebeurt bij EI Al, of vraagt u of dat gebeurd is bij dit toestel?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Of het wel eens gebeurd is bij EI Al.

De heer Danor: Ik ben vier jaar algemeen manager van EI Al Nederland geweest. In die tijd waren er zes tot acht technische mensen. Deze mensen wisten al die tijd dat ik hier was, dat mijn deur wagenwijd open stond. In de tijd dat ik hier werkte, is er niemand bij mij langs geweest om te klagen dat hij overruled zou zijn. In die periode was Schiphol de luchthaven waar, na de luchthaven van Tel Aviv, de meeste activiteit van EI Al ontplooid werd.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Bij u als algemeen directeur is dus niet bekend dat mensen overruled werden als ze niet wilden tekenen?

De heer Danor: Nee, dat is mij niet bekend. Ik kan het mij ook nauwelijks voorstellen, want als ze daarover zouden willen klagen, had dat gemakkelijk gekund. Ze klaagden wel vaker over allerlei administratieve zaken en dan hierover niet? Dat lijkt mij vreemd. Sterker nog, zou er iemand gekomen zijn die over het overrulen zou klagen, dan had hij volledige steun van mij kunnen verwachten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Een ander onderwerp, de positie van EI Al op Schiphol. Bestaan daar afspraken over?

De heer Danor: Wat bedoelt u met de positie van EI Al?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Er zijn getuigen die verklaren dat EI Al security wapens draagt op Schiphol, dat er radiocontact is tussen EI Al Schiphol en de vliegtuigen. Er is zelfs radiocontact mogelijk tussen de vliegtuigen en Tel Aviv, op een aparte frequentie. Kunt u dat bevestigen?

De heer Danor: Ik weet dat er contact mogelijk is tussen security en de cockpit als het vliegtuig nog op de grond staat. Ik weet niet of EI Al een speciale positie inneemt, maar als u daar prijs op stelt, kunnen wij dat nog eens nakijken en kan ik u details daarover geven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Dat lijkt mij goed. Weet u of er afspraken zijn tussen de overheden over EI Al op Schiphol? Wordt EI Al anders behandeld dan andere vliegmaatschappijen?

De heer Danor: Er zijn speciale afspraken tussen autoriteiten en EI Al, die betrekking hebben op het handhaven van de veiligheid van de passagiers van EI Al.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Er zijn geen andere afspraken?

De heer Danor: Dat zijn de afspraken die ik ken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Een ander onderwerp. Ik ga naar 5 oktober, de dag na de ramp. Volgens

informatie die wij hebben, zijn er op 5 oktober diverse vrachtvluchten van Amsterdam naar Tel Aviv geweest. Ik noem een aantal vluchten. Er is één reguliere Boeing van EI Al naar Tel Aviv gegaan, één Boeing 747 van UPS gecharterd als vervanging van het gecrashte vliegtuig, één Boeing 737 van Hapag Lloyd gecharterd en nog een vliegtuig van Avistar, dat kwam van Oostende in België. Dat is volgens onze informatie leeg naar Tel Aviv gevlogen en dezelfde avond weer naar Amsterdam teruggevoegen. Bent u daarvan op de hoogte?

De heer Danor: Ik kan mij dat niet zo goed herinneren, maar het lijkt mij wel behoorlijk veel. Het was de avond voorafgaand aan Grote Verzoending, als ik het goed heb. De 737 van Hapag Lloyd zou cargo meenemen, maar dat is helemaal geen vliegtuig dat vracht vervoert.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wij hebben deze vragen ook aan de heer Chervin gesteld en hij wist het niet. U bent algemeen directeur en u zou het toch moeten weten als er extra vliegtuigen gecharterd zijn.

De heer Danor: Niet noodzakelijk. Het inhuren van charters wordt gewoon gedaan door het hoofdkantoor.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In Nederland?

De heer Danor: In Tel Aviv. Wij krijgen alleen te horen dat er een vliegtuig aankomt en laten dat ook weer vertrekken. Charteren doen wij niet.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Tel Aviv chartert de vliegtuigen, maar u moet toch op de hoogte zijn welke vliegtuigen er komen, want er moet toch vracht of passagiers terug?

De heer Danor: Als het een vrachtvliegtuig betreft, is er geen enkele reden om mij daarvan op de hoogte brengen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wie zou het dan moeten weten?

De heer Danor: Als op die dag charters zijn ingezet, zou de manager van het station van EI Al op Schiphol dat moeten weten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Weinstein?

De heer **Danor**: Of een andere medewerker die daar op dat moment is. Verder ook de vrachtafdeling van El Al.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik vind het gek. Wij hebben het ook aan de heer Chervin gevraagd en die wist het niet, maar wij hebben wel een lijst van Eurocontrol, waarop alle vliegtuigen staan die die dag zijn binnengekomen en weggevlogen, met alle tijdstippen. Daar stonden de vliegtuigen op die door El Al gecharterd waren.

De heer **Danor**: U zegt dat de heer Chervin het niet wist, maar het kan best dat hij het zich niet herinnert. Dat is natuurlijk ook een mogelijkheid. Het is onmogelijk voor een vrachtvliegtuig om te landen, zonder dat de manager van de vrachtafdeling daarvan op de hoogte is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat lijkt mij duidelijk. Kende u mevrouw Salomon? Welke functie had zij?

De heer **Danor**: Zij had een vriend die bij ons als veiligheidsman voor vracht werkte.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Werkte zij ook bij u?

De heer **Danor**: Niet bij El Al.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Haar vriend dus wel.

De heer **Danor**: Ik heb haar persoonlijk gekend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zij was aan boord van het vliegtuig. Ik heb nog een paar kleine vragen voor u. Ik wil het eerst hebben over de aangifte van de heer Plettenberg. Welke functie had hij bij El Al?

De heer **Danor**: Medewerker operation station.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Had u een goede werkverhouding met de heer Plettenberg?

De heer **Danor**: Ik kende hem en de verhoudingen waren gewoon. Ik werkte echter in de stad Amsterdam, op het kantoor van El Al daar. Hij werkte op het station van El Al op Schiphol. Ik kende hem wel. Ik sprak

hem wel eens als ik daar toevallig het kantoor bezocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Plettenberg heeft in 1996 aangifte gedaan van fraude met ladingdocumenten. Hij baseerde zich op een ordner van het vliegtuig waar wij het over hebben. Dat was een ordner met documenten die op het kantoor van El Al stond. Hij had deze ordner al in 1993 zien staan. Weet u van deze ordner?

De heer **Danor**: Over welke ordner heeft u het?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op het El Al kantoor op Schiphol was een ordner aanwezig over het vliegtuig dat gecrasht is. De heer Plettenberg heeft in de ordner gekeken. Volgens hem klopten de papieren niet. Hij heeft toen aangifte gedaan van fraude met vrachtdocumenten. Kent u deze ordner?

De heer **Danor**: Ik weet echt niet over welke ordner gesproken wordt. Als die ordner er al was, weet ik niet hoe het kan dat ze die daar hebben bewaard. Ik weet ook niet wie de opdracht zou hebben gegeven om zo'n ordner te bewaren. Ervan uitgaande dat er zo'n ordner er was, weet ik welhaast zeker dat ze niet de originele papieren bevatte.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In het voorgesprek hebt u tegen ons gezegd dat er op het kantoor in Schiphol geen papieren meer waren.

De heer **Danor**: Ik heb niet gezegd dat daar geen papieren meer waren, maar dat de originele papieren aan de politie zijn overhandigd en dat wij alleen nog maar fotokopieën hadden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Wij hebben een aantal collega's van u als getuige gehad. Ik wil u nu een aantal foto's laten zien. Als u iemand herkent, wilt u dan zeggen wie het is?

De heer **Danor**: Ik herken de heer Chervin.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is dat de echte mijnheer Chervin?

De heer **Danor**: Ja, dat is hem. Een ander ken ik niet. Ik herken ook de heer Plettenberg.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik heb deze vraag gesteld, omdat er wat twijfel was over de identiteit van de heer Chervin, maar wij weten nu wie de echte is.

De **voorzitter**: Mijnheer Danor! Ik heb nog drie vragen voor u en ga dan naar een afsluiting. De Nederlandse overheid heeft zich op de avond zelf afgevraagd of er sprake was van een terroristische aanslag. Er is die avond ook onderzoek naar verricht. Zijn uw veiligheidsmensen daarbij betrokken geweest?

De heer **Danor**: Wanneer?

De **voorzitter**: Op de avond zelf.

De heer **Danor**: Niemand van de veiligheidsmensen is in functie diezelfde avond op de plek van de ramp geweest.

De **voorzitter**: Dat vroeg ik niet. De Nederlandse regering heeft de avond zelf onderzocht, door informatie in te winnen, of sprake was van een terroristische aanslag. Zijn veiligheidsmensen van Tel Al benaderd om informatie te verstrekken of er al dan niet sprake was van een terroristische aanslag?

De heer **Danor**: Ik weet alleen dat de veiligheidsmanager dezelfde avond een aantal vragen zijn gesteld, op Schiphol, door de Nederlandse autoriteiten.

De **voorzitter**: Een andere vraag. Op 5 oktober zijn stukken van het vliegtuig afgevoerd naar een hangar op Schiphol. Bent u in die hangar op Schiphol geweest?

De heer **Danor**: Ik ben in de hangar geweest, maar ik weet niet meer of dat op 5 oktober was.

De **voorzitter**: Was u alleen, of met anderen?

De heer **Danor**: Met meerdere mensen in de hangar.

De **voorzitter**: Hoeveel?

De heer **Danor**: Ik meen mij te herinneren dat de eerste keer dat ik in de hangar was, één dag na Grote Verzoendag, dus waarschijnlijk op 7 oktober, met een vertegenwoordiging van mensen die uit Israël kwamen en die deel uitmaakten van de twee

commissies, een commissie van El Al zelf en een onderzoekscommissie van de regering van Israël.

De **voorzitter**: Hoe vaak bent u in de hangar geweest?

De heer **Danor**: Drie à vier keer.

De **voorzitter**: Iedere keer met die onderzoekscommissies?

De heer **Danor**: Ja.

De **voorzitter**: Met welk doel?

De heer **Danor**: Mijn taak was om daar hen te assisteren, voor het geval zij iets nodig hadden van de plaatselijke autoriteiten.

De **voorzitter**: Wat zocht men in de hangar?

De heer **Danor**: Het waren specialisten. Zij zochten naar dingen die licht zouden kunnen werpen op de oorzaken van de ramp.

De **voorzitter**: Ook de cockpitvoice-recorder?

De heer **Danor**: In de hangar? Welnee, men wist allang dat die er niet was.

De **voorzitter**: Van wie wist u dat?

De heer **Danor**: Van de Nederlandse overheid.

De **voorzitter**: De Nederlandse overheid had tegen u gezegd dat de cockpitvoice-recorder niet gevonden was?

De heer **Danor**: Ze hebben dat in het algemeen bekend gemaakt. Ze hebben het niet tegen mij persoonlijk gezegd. Algemeen is bekend gemaakt dat de black box niet gevonden was.

De **voorzitter**: U was daar niet benieuwd naar?

De heer **Danor**: Ik was daar reuze benieuwd naar.

De **voorzitter**: U accepteerde het dat in Nederland werd gezegd dat die niet was gevonden?

De heer **Danor**: Ik was in dat hele gebeuren geen machtig of invloedrijk persoon. Wij waren allemaal buitengewoon benieuwd waar de

voicerecorder was, want wij geloofden erin dat de band nog licht zou kunnen werpen op de oorzaken van de ramp. Wij hebben allemaal zitten wachten op het tevoorschijn komen van de recorder.

De **voorzitter**: Hebben uw mensen gezocht naar de cockpitvoice-recorder?

De heer **Danor**: Voor zover ik mij herinner, hebben ze dat aan de Nederlanders overgelaten.

De **voorzitter**: U bent een aantal keren in de hangar geweest. Welke kleding droegen u en uw mensen dan?

De heer **Danor**: Ik kan mij dat niet precies herinneren, maar ik geloof niet dat wij iets speciaals aan hadden.

De **voorzitter**: U ging in uw gewone driedelig grijs in hangar 8, met de commissie?

De heer **Danor**: Ik kan u nog meer vertellen. Ik herinner mij dat wij in onze gewone kleren waren, in een gewoon pak.

De **voorzitter**: Wat is de bedrijfskleding van El Al?

De heer **Danor**: Het ligt eraan wie.

De **voorzitter**: Mensen die met hun handen moeten werken op Schiphol.

De heer **Danor**: Zij dragen een blauwkleurig uniform.

De **voorzitter**: Er worden door het personeel geen witte overalls gedragen?

De heer **Danor**: Wij zouden dan eens moeten kijken bij de afdeling onderhoud. Misschien dat technici zulke dingen droegen, maar ik kan mij niet herinneren welke kleur. Ik weet dat er in Israël overalls gedragen worden, maar in Nederland weet ik dat niet.

De **voorzitter**: Dus als u met de commissies in de hangar kwam, hield u uw normale kleding aan?

De heer **Danor**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Ik kom tot een samenvatting en wil graag dat u de punten die ik noem, bevestigt.

De heer **Danor**: Mag ik nog iets zeggen?

De **voorzitter**: Natuurlijk.

De heer **Danor**: Ik wil tegen de commissie zeggen – ik vind het belangrijk dat u dat weet – dat in alle fasen van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp niemand ooit aan mij verzocht heeft om ook maar iets voor mij te houden of te verbergen. Ik heb ook nooit het gevoel gehad dat er iemand was die zoiets wel van plan was. Wij waren met z'n allen maar op één doel uit, namelijk erachter komen wat de oorzaak van de ramp was.

De **voorzitter**: Dat is ook ons doel. Ik vat samen. Tussen 20.00 uur en 20.30 uur was u op Schiphol op 4 oktober.

De heer **Danor**: Correct.

De **voorzitter**: Het verzoek om de papieren van de lading, de vlucht en het vliegtuig zelf kwam al voordat u op kantoor was.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U hebt gezegd alle relevante papieren mee te geven.

De heer **Danor**: Klopt.

De **voorzitter**: Op één van de vier getoonde foto's meent u de politieagent te herkennen die u op 4 oktober op kantoor hebt gezien.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De papieren betroffen tussen de 50 en 100 vel. U hebt zelf niet gecontroleerd wat door de politie is meegenomen.

De heer **Danor**: Van de kopieën die in handen van El Al bleven, weet ik dat ze tussen de 50 en de 100 vel waren.

De **voorzitter**: U weet dus niet hoeveel er meegenomen zijn door de politie?

De heer **Danor**: Dat heb ik niet gecontroleerd. Ik heb ze niet geteld en heb ook niet gezien hoeveel ze meenamen.

De **voorzitter**: Op uw verzoek heeft de politie gezorgd voor begeleiding naar de rampplek.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent samen met de heren Weinstein en Almozlino naar de rampplek gegaan, zonder politieagent Nix en zonder de heer Plettenberg.

De heer **Danor**: Correct.

De **voorzitter**: U kreeg geen toestemming om op de rampplek zelf te komen, om te kijken naar de cockpit en de bemanning.

De heer **Danor**: Het is niet een kwestie dat mij geen toestemming werd gegeven. Je kon er niet bij komen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de politie bent u meegegaan naar het politiebureau voor het afleggen van een verklaring.

De heer **Danor**: Correct.

De **voorzitter**: Naast uw bezoek is alleen de ambassadeur van Israël nog op de rampplek geweest. Er is door u en uw metgezellen niets meegenomen van de rampplek.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Indien veiligheidsmensen van El Al op de rampplek zouden zijn geweest, had u dat moeten weten.

De heer **Danor**: Ik wil dat even preciseren. Als deze mensen daar in functie naar toe waren gestuurd, had ik dat moeten weten.

De **voorzitter**: U sluit niet uit dat er zonder uw medeweten mogelijkwijs wel andere mensen zijn geweest?

De heer **Danor**: Het zou kunnen dat iemand op eigen initiatief, vanuit nieuwsgierigheid, zich naar die plek heeft begeven.

De **voorzitter**: U hebt geen verklaring voor hetgeen op de geluidsband van de politie staat over de veiligheidsmensen.

De heer **Danor**: Ik heb geen flauw benul.

De **voorzitter**: Er was voor u geen aanleiding om aan het onderhoud van dit toestel te twijfelen.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Van de extra vluchten op 5 oktober 1992 bent u niet op de hoogte.

De heer **Danor**: Dit klinkt niet zoals ik het probeer te zeggen. Ik heb daar so wie so geen informatie over. Ik heb geen informatie over dat soort vluchten met vracht. Ik ga daar niet over. Ik heb nooit over dat soort informatie beschikt en hoefde dat ook niet.

De **voorzitter**: U hebt volgens de rampenprocedure contact opgenomen met Tel Aviv. U kreeg geen speciale instructies.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U hebt geprobeerd een oorzaak van de ramp te achterhalen, maar u hebt geen conclusies getrokken. U had geen bevoegdheden om onderzoek te doen.

De heer **Danor**: Ik wachtte af wat de specialisten hierover te berde zouden brengen.

De **voorzitter**: U bent niet op de hoogte van technici die overruled werden. Had u dat geweten, dan had u ingegrepen.

De heer **Danor**: Klopt.

De **voorzitter**: Er bestaat radiocontact tussen security en de cockpit.

De heer **Danor**: Op de grond.

De **voorzitter**: Er zijn speciale afspraken tussen de Nederlandse autoriteiten en El Al die de veiligheid betreffen.

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U weet niet van een ordner met vrachtpapieren van de AXG. Als die er geweest zou zijn, zou die alleen kopieën kunnen hebben bevatten, geen originelen.

De heer **Danor**: Ik kan dat toch niet precies zo zeggen. Ik wil u zeggen dat wij de originele documenten aan de politie hebben overhandigd. Dat is wat ik weet. Als er in zo'n ordner, als die er al was, ook nog een origineel document zit, kan dat een doorslag-

kopie van het originele document zijn.

De **voorzitter**: Maar normaal worden op verzoek alleen de originelen afgegeven?

De heer **Danor**: Klopt.

De **voorzitter**: U bent op 7 oktober 1992 in hangar 8 geweest met een Israëliëse delegatie.

De heer **Danor**: Dat was een delegatie van de onderzoekscommissie. Ik ben niet helemaal zeker dat het 7 oktober was. Ik geloof het wel.

De **voorzitter**: Daarna nog drie keer, iedere keer met andere delegaties.

De heer **Danor**: Ongeveer drie keer.

De **voorzitter**: U hebt niet speciaal gezocht naar de cockpitvoicerecorder.

De heer **Danor**: Nee.

De **voorzitter**: U was in uw gewone kleren in hangar 8?

De heer **Danor**: Dat klopt.

De **voorzitter**: De gewone grondkleding van El Al is een blauw uniform, geen witte overalls.

De heer **Danor**: De mensen die een blauwkleurig uniform dragen, zijn degenen die aan het werk zijn met passagiers. Ik weet niet welke kleur overall de onderhoudsmensen dragen, als ze al een overall dragen.

De **voorzitter**: Mijnheer Danor! Ik dank u voor de beantwoording van de vragen. Wij zijn gekomen aan het eind van dit openbare gehoor. Ik verzoek de griffier de heer Danor uit te geleiden. Ik sluit de vergadering.

Sluiting 16.23 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 75

Woensdag 10 maart 1999



Mevrouw Y.C.M.T. van Rooy

Y.C.M.T. van Rooy
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt mevrouw Y.C.M.T. van Rooy

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Deze week is de laatste week van de openbare verhoren. Wij zullen politici en bestuurders horen die in het dossier Bijlmercramp de eindverantwoordelijkheid hebben gedragen. Vandaag zijn de Kamerleden aan de beurt. Het gaat deze week met name om de vraag hoe de eindverantwoordelijken hun verantwoordelijkheid hebben gedragen. Beschikken zij over de informatie die zij hadden moeten hebben en wat hebben zij met die informatie gedaan? De commissie wil nieuwe feiten verzamelen en daarnaast moeten feiten, die haar reeds bekend zijn, bevestigd worden door de eindverantwoordelijken. Dat is de strekking van de verhoren van deze week.

Aan de orde is het verhoor van mevrouw Y.C.M.T. van Rooy, geboren op 4 juni 1951 te Eindhoven. Mevrouw Van Rooy, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Van Rooy**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te

Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mevrouw Van Rooy, wanneer was u staatssecretaris van Economische Zaken?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik ben van 1986-1989 en van 1990-1994 staatssecretaris van Economische Zaken geweest.

De **voorzitter**: Bent u in die periode betrokken geweest bij de afhandeling van de vliegcramp?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee.

De **voorzitter**: Maar in uw portefeuille zat onder andere de ECD, de Economische Controledienst. Is er in die tijd vanuit de ECD aandacht geweest voor de lading van het toestel?

Mevrouw **Van Rooy**: De ECD zat voor een deel in mijn portefeuille. De dienst viel als buitendienst onder verantwoordelijkheid van de minister, maar aangezien ik de In- en Uitvoernetwet onder mijn verantwoordelijkheid had en de ECD de naleving daarvan moest controleren, was ik voor dat deel verantwoordelijk. Dat had vaak betrekking op het uitvoerbesluit strategische goederen.

De **voorzitter**: Maar u kunt zich niet herinneren dat u in die hoedanigheid betrokken bent geweest bij de afhandeling van de ramp?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee.

De **voorzitter**: In juni 1994 meldt de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Maij-Weggen, aan de Tweede Kamer dat de ECD de in Amsterdam ingeladen goederen

heeft gecontroleerd. Haar opvolgster, mevrouw Jorritsma-Lebbink, herroept dit. Kunt u zich herinneren hoe uw ambtenaren aan de informatie kwamen die mevrouw Maij-Weggen vervolgens heeft doorgegeven aan de Kamer?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik ben daarover als staatssecretaris van EZ niet geïnformeerd. Ik hoefde hierover ook niet te worden geïnformeerd door de ECD omdat er geen sprake was van politieke verantwoordelijkheid mijnerzijds. De ECD moest rapporteren aan de staatssecretaris als hij mocht veronderstellen dat de politieke verantwoordelijkheid van de staatssecretaris aan de orde was. Dat was het geval als de in- en uitvoerwetgeving niet werd nageleefd, maar hier was sprake van doorvoer. Bovendien was er geen strafbaar feit geconstateerd aan de Nederlandse kant. Als alles okay is, hoeft dat niet aan de staatssecretaris te worden gemeld.

De **voorzitter**: Is later uitgezocht hoe dat misverstand is ontstaan? Ik doel nu op de foutieve informatie die aan de Kamer is verstrekt.

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Heeft u in die periode dat u staatssecretaris was weleens gesproken met de minister van Verkeer en Waterstaat over het onderzoek naar de lading dat inmiddels was gestart?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, absoluut niet.

De **voorzitter**: Waarom niet?

Mevrouw **Van Rooy**: Omdat het een primaire verantwoordelijkheid was van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het is niet dienstig als iedereen zich daarmee gaat bemoeien. Er was op dat moment geen enkele reden om te veronderstellen dat EZ daarbij op enigerlei manier betrokken was.

De **voorzitter**: Maar ik kan mij voorstellen dat u op enigerlei manier contacten hebt gehad over de vraag hoe uw ambtenaren zouden worden ingezet bij het onderzoek.

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, er was geen sprake van enige overtreding van wetgeving terzake en ik denk dat u de betrokkenheid van de ECD eerder moet zien als een vriendendienst aan de RLD door informatie te verschaffen. De ECD had goede contacten met de Amerikaanse douane. Van die contacten is gebruik gemaakt. Daaruit voortvloeiende informatie is overhandigd aan Verkeer en Waterstaat. Daar zat verder geen verantwoordelijkheid van de bewindslieden van EZ bij.

De **voorzitter**: Had El Al in 1992 een bijzondere positie op Schiphol?

Mevrouw **Van Rooy**: Mij was niets anders bekend dan dat er verscherpte bewaking was vanwege eventuele terroristische aanslagen waarvoor El Al bijzonder gevoelig was.

De **voorzitter**: Werd door de ambtenaren, die onder uw verantwoordelijkheid vielen, minder streng gecontroleerd op toestellen van El Al?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik heb geen aanleiding om dat te denken. Ik geloof niet dat als het gaat om strategische/militaire goederen er speciaal aanleiding was om bij El Al te controleren, want als er politiek gevoelige zaken aan de orde waren, ging het met name om goederen die op een foutieve bestemming terecht dreigden te komen, in die tijd vooral het zogeheten Chino-Sovjet-blok. Als het ging om doorvoer van goederen was er in feite helemaal geen aangrijpingspunt. De verantwoordelijkheid voor het transport ligt in het land van herkomst; dat land moet de vergunning verlenen. Als er geen vergunning wordt verleend, mogen er geen goederen worden vervoerd.

De **voorzitter**: Is dit toestel onderzocht op strategische goederen?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik denk dat er geen aanleiding was om dit toestel op strategische goederen te onderzoeken omdat het vanuit de VS op doorreis was naar Israël. Dat is geen verdachte bestemming.

De **voorzitter**: Was het u bekend dat er tussen Nederland en Israël speciale afspraken waren over het verover van strategische goederen?

Mevrouw **Van Rooy**: Dat was mij niet bekend.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil graag een aantal vragen stellen over uw werkzaamheden vanaf 1994, toen u in de Kamer kwam. U nam het Bijlmer-dossier over van een collega. Wat trof u daarin aan?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik weet dat niet meer zo precies. Ik heb voornamelijk zelf een dossier opgebouwd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vanuit uw vorige positie?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, als staatssecretaris had ik nog niet een dossier. Ik werd in de Kamer woordvoerder voor verkeer en waterstaat en ben mij toen gaan oriënteren op allerlei terreinen van verkeer en waterstaat. De Bijlmer-ramp was een van de onderwerpen. Ik kan mij niet herinneren een uitvoerig dossier van mijn voorganger te hebben gevonden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op 24 februari 1994 ontvangt de Kamer het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Het duurt daarna een jaar voordat de minister het rapport naar de Kamer stuurt met haar commentaar. In die tussentijd is er echter heel veel gebeurd in de samenleving. Hebt u in die tijd aanleiding gezien om vragen te stellen of een debat aan te vragen over de ramp?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, want in die tijd was de aandacht aanvankelijk sterk gericht op de oorzaak van het ongeluk. De Kamer wachtte op de reactie van de minister op de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart. Dat was het moment waarop het eerste algemene overleg naar aanleiding van die aanbevelingen werd gehouden. In die tijd

kwamen er ook allerlei twijfels naar boven over het onderzoek. In het boek van Vincent Dekker werd in twijfel getrokken of het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart wel de waarheid weergeeft. Dat zie je terug in het eerste debat, ook al ging dat grotendeels over de aanbevelingen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar komen wij nog op. Mijn vraag was of de vragen en opmerkingen uit de samenleving aanleiding voor u vormden om extra activiteiten te ontplooien. Het valt mij op dat het een jaar duurt voordat het rapport naar de Kamer is gestuurd. Had de Kamer niet het verlangen om er eerder over te spreken?

Mevrouw **Van Rooy**: Achteraf is het misschien gemakkelijker daarover een oordeel te geven, maar je kreeg als Kamerlid op dat moment tal van vragen en opmerkingen. Ik kan mij uit die tijd niet meer zoveel herinneren, maar veel van die vragen en opmerkingen werden meegenomen in het algemeen overleg. Dat was het geschikte moment om ze aan de orde te stellen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik constateer dat in het jaar tussen het verschijnen van het rapport en het aanbieden aan de Kamer met de opmerkingen van de minister door u geen vragen zijn gesteld. Op 26 april vindt het algemeen overleg plaats waarover u het had en waarin met name werd gesproken over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Wat waren voor u de belangrijkste punten uit dat rapport?

Mevrouw **Van Rooy**: Dat waren met name twee zaken. In de eerste plaats de technische veiligheid van vliegtuigen. In die tijd kreeg je ook de eerste informatie over zogenoemde risky careers. Zo kwam de vraag aan de orde of het onderhoud overal wel toereikend is. Over onder andere dat soort vragen ging dat algemeen overleg. In de tweede plaats de technische aanbevelingen om ervoor te zorgen dat niet opnieuw zo'n ramp zou plaatsvinden. Dat vormde de hoofdmoot van de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is mij opgevallen dat u in uw bijdrage aan dat debat praat over de wat moeizame gang van zaken ten

aanzien van mensen die gehoord zijn, informatie die niet mag worden verstrekt e.d. De minister waarschuwt in de loop van het debat de Kamerleden zich niet te laten meeslepen in een "welhaast paranoïde" situatie; zij neemt die term overigens later terug. Vindt u dat er in dat debat een toon is gezet tussen regering en parlement?

Mevrouw **Van Rooy**: U bedoelt door de minister?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik krijg uit het verslag de indruk dat er een bepaalde toonhoogte was; het ging niet alleen meer over de feiten maar ook om onderliggende gebeurtenissen in de samenleving.

Mevrouw **Van Rooy**: Aanvankelijk lag het accent op het vinden van de oorzaak van het ongeluk. Er waren veel Boeing 747's in de lucht en voorkomen moest worden dat opnieuw dergelijke ongelukken zouden plaatsvinden. Geleidelijk aan verschuift van ongeveer 1995 het accent op de oorzaak van de ramp – men moet niet vergeten dat dat de eerste opdracht was aan de Raad voor de Luchtvaart – naar vragen over de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden. Die vragen komen ook aan de orde in het boek van Vincent Dekker. Is sommigen de mond gesnoerd? Is iedereen wel gehoord? De minister baseerde zich natuurlijk op het onderzoek dat door een onafhankelijke instantie als de Raad voor de Luchtvaart was verricht. Zij verkeerde in een ietwat lastige positie. Wij stelden vragen over het onderzoek, maar omdat het onderzoek was verricht door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart, kon zij die vragen niet direct beantwoorden. Het overleg verliep als het ware via de band en dat was voor zowel de Kamer als de minister lastig.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik begrijp dat. Niettemin blijft de Kamer op zoek naar de feiten en tijdens een algemeen overleg op 28 augustus zegt de minister toe alle vrachtbrieven te zullen geven. Zij zegt dat alles is nagegaan en dat het exact klopt. Dat bleek later niet het geval te zijn. In 1996 komt er opnieuw een bericht van de minister over de lading; de Kamer ontvangt dan ook de vrachtbrieven. Was u duidelijk waar het precies om ging? Vond u dat u voldoende informatie had om die

documenten ook maar te kunnen lezen?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, het was heel lastig om een oordeel te kunnen vormen over een dikke stapel stukken. In die tijd ging het er vooral om, de stukken compleet te krijgen. Het werd als bijzonder irritant ervaren dat slechts een deel van de informatie was verstrekt. Dat leidde tot de vraag of daar speciale redenen achter zaten. Dat werd geleidelijk aan een extra motivatie voor de Kamer om de minister te vragen de informatie compleet te krijgen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vindt u dat er door het kabinet voldoende informatie is gegeven over de lading? Heeft het kabinet voldoende gedaan om de benodigde informatie op tafel te krijgen?

Mevrouw **Van Rooy**: Wij hebben overleg na overleg gehad. Vaak hebben wij geconcludeerd dat wij wellicht iets meer wisten maar nog onvoldoende om alle vragen te kunnen beantwoorden. Dat geeft aan dat het toch nog onbevredigend was. Ik denk dat de minister zich zeker heeft ingespannen in de richting van de Israëlische autoriteiten om alle informatie boven water te krijgen. De minister-president heeft met premier Netanyahu afgesproken dat alles gedaan zal worden om dat te bewerkstelligen. Je kunt moeilijk nog zwaarder geschut inzetten. Wel moet de vraag worden gesteld of wel voldoende getracht is bij de Amerikaanse douane informatie boven water te krijgen. Dat was een ander traject.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het valt de enquêtecommissie op dat veel Kamerleden zich in dit dossier hebben laten leiden door de pers. Berichten in de media hebben tot veel vragen vanuit de Kamer geleid. Had de Kamer niet zelf initiatieven moeten nemen?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik denk dat het heel gebruikelijk is dat Kamerleden afgaan op signalen uit de samenleving. Dat kunnen ook signalen zijn van groepen uit de Bijlmer. De pers heeft hier natuurlijk altijd een rol in. Achteraf kun je je natuurlijk altijd afvragen of het niet beter was geweest om naast het onderzoek naar de oorzaak van de ramp – er bestaan internationale verplichtingen op dit

punt – een uitgebreide evaluatie te laten plaatsvinden van de afhandeling van de ramp. Hetgeen zich op de grond heeft afgespeeld, heeft min of meer een secundaire plaats gekregen, ook al omdat dat niet primair de taak voor de Raad voor de Luchtvaart was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een evaluatie is natuurlijk hartstikke mooi, maar het dossier lag er vanaf 1992 terwijl de Kamer alleen maar actie ondernam als er berichten in de krant verschenen. Dat was een soort ad hoc-benadering. Heeft u zelf initiatieven genomen?

Mevrouw **Van Rooy**: Ik heb samen met de heer Van Gijzel in 1995 een debat aangevraagd. Toen werd er voor de eerste keer een plenair debat gevoerd over de Bijlmercrash. De ramp vond plaats in 1992, maar het dossier werd natuurlijk in de jaren daarna opgebouwd. Pas in 1995 konden wij voor het eerst spreken over de aanbevelingen. Als ik erop terugkijk als Kamerlid, was het natuurlijk niet eenvoudig om je een oordeel te vormen over het waarheidsgehalte van alle hypothesen. Ik geef u een voorbeeld. Er is in de Kamer uitgebreid gesproken over de vraag of het toestel te zwaar beladen was. Achteraf werd dat feit toch weer onderuit gehaald en kwam je weer met beide benen op de grond te staan. Hetzelfde gold voor de gezondheidsaspecten. Wij hebben overleg gehad met vertegenwoordigers van bewoners van de Bijlmer. Ik wil hiermee aangeven dat je voldoende houvast moet hebben om serieuze initiatieven te kunnen nemen. Ik doe dat altijd graag op een gefundeerde manier. Op het terrein van de volksgezondheid is het heel lastig...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Daar kom ik straks nog op. Ik wil u vragen om kort te antwoorden. Ik stel vast dat de Kamer tussen 1992 en 1995 niet zelf initiatieven heeft genomen en dat zij telkens heeft gereageerd op persberichten. U zegt dat u contact heeft opgenomen met de heer Van Gijzel om samen activiteiten te ondernemen, maar hebt u op enig moment ook zelf initiatieven genomen?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, de ontwikkelingen volgden elkaar snel op, hetgeen reden was om telkens weer debatten aan te vragen. Ik heb

daarin geen initiatief genomen omdat anderen dat al deden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kende u de signalen uit de Bijlmer over de gezondheidsperikelen?

Mevrouw Van Rooy: Ik herinner mij dat in de Kamer – ik weet niet meer of het een commissie-activiteit was – overleg heeft plaatsgevonden met vertegenwoordigers van bewoners en nabestaanden uit de Bijlmer. Er werden veel vragen gesteld over de toedracht van de ramp en ook over de gezondheidsaspecten. Ik kan mij dat echter niet tot in detail herinneren omdat ik mijn dossiers niet meer heb.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt de gezondheidskwestie binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat behandeld. Was bij die ontmoeting met mensen uit de Bijlmer ook de commissie van VWS vertegenwoordigd?

Mevrouw Van Rooy: Nee, omdat het niet specifiek over de gezondheidsaspecten ging, als ik het mij goed herinner. De mensen uit de Bijlmer wilden praten over de nasleep van de ramp en het lag voor de hand dat dat zou gebeuren met de woordvoerders op het terrein van verkeer en waterstaat. Een van de onderwerpen was immers de toedracht van de ramp.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u wel gesproken met uw collega's van de vaste commissie van VWS?

Mevrouw Van Rooy: Nee, in de tijd dat ik in de Kamer zat, zijn de volksgezondheidsonderwerpen niet expliciet aan de orde geweest.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U heeft tot 1997 in de Kamer gezeten en de gezondheidsaspecten zijn al vanaf 1994/1995 aan de orde. Minister Maij-Weggen heeft al in 1993 in antwoord op vragen van de heer Van Gijssel gewezen op de risico's van een vliegtuigbrand. U heeft als Kamerlid het dossier in 1994/1995 overgenomen. Is er toen niet bij u een belletje gaan rinkelen na de antwoorden van minister Maij-Weggen?

Mevrouw Van Rooy: Welke antwoorden precies?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In antwoord op vragen van de heer Van Gijssel antwoordt de minister: "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". U hebt toen niet overwogen om toch maar even met uw collega's van de commissie VWS te praten?

Mevrouw Van Rooy: Ik denk niet dat zij daar op dat moment veel meer over hadden kunnen zeggen. Ik herinner mij dat u in 1996 schriftelijke vragen hebt gesteld waarop keer op keer door de minister van VWS is geantwoord dat uit de contacten met de GG&GD en de Amsterdamse huisartsen niet gebleken was van enige relatie tussen de klachten en het ongeval. De minister van VWS is zelf arts en wie ben ik dan om daaraan te twijfelen en te zeggen dat ik het beter weet?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Trad de Kamer in dit dossier eensgezind op of was er sprake van verdeeldheid?

Mevrouw Van Rooy: Laat ik zeggen dat de intensiteit van de behandeling van het dossier verschilde. Er waren wat dit betreft grote verschillen tussen de woordvoerders met de heer Van Gijssel aan de ene kant en de heer Keur aan de andere kant. Ik zat er ergens tussenin.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De heer Van Gijssel heeft een prominente rol gespeeld; hij heeft zich vastgebeten in het dossier. Leidde dit ertoe dat andere Kamerleden de ontwikkelingen niet zo intensief hebben gevolgd of waren er ook inhoudelijke verschillen?

Mevrouw Van Rooy: Ik denk dat het omgekeerde het geval was. De houding van de heer Van Gijssel heeft stimulerend gewerkt. Het is gebruikelijk dat in de Kamer verschillend gedacht wordt over allerlei onderwerpen. Dat was dus niet zo bijzonder.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt gezegd dat achteraf gezien eigenlijk een evaluatie had moeten plaatsvinden. U bent lange tijd woordvoerder geweest in dit dossier, dat door 8 verschillende departemen-

ten werd behandeld. Is het nooit bij u opgekomen om dit dossier in één keer aan de orde te stellen in een debat met alle verantwoordelijke bewindslieden?

Mevrouw Van Rooy: Ik denk dat niet een debat met alle verantwoordelijke bewindslieden veel meer antwoorden zou hebben opgeleverd. De kern van de discussie was immers het ontbreken van informatie en de NOTOCS waarover wij vanaf de zomer 1996 telkens brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat kregen. Daar ging met name de discussie over en dan maakt het niet uit of er meer ministers achter de tafel zitten. Met z'n allen zouden zij de informatie ook niet boven water krijgen. Dat was toen het prangende punt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kan ik de conclusie trekken dat met name de commissie van Verkeer en Waterstaat zich over het dossier heeft gebogen en dat de andere departementen dat in veel mindere mate hebben gedaan?

Mevrouw Van Rooy: Zoals bij zoveel dossiers in de Kamer is altijd één commissie de eerstverantwoordelijke en dat was gezien de ontstaansgeschiedenis van dit dossier – dat begon met het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart – de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Als er andere onderwerpen bij komen, is het een hele stap voor de Kamer om het dossier naar een andere commissie over te hevelen. Er is terecht veel accent gelegd op het onderzoek naar de oorzaak, maar achteraf moet worden geconstateerd dat er slechts een korte brief van de minister van Binnenlandse Zaken is geweest over de afhandeling van de ramp, waarin zij overigens haar complimenten uitspreekt over de wijze waarop de Amsterdamse autoriteiten hebben gehandeld. Bij mijn weten vormde de brief voor de Kamer geen aanleiding om daar verder op in te gaan. De Kamer beschouwde het toen als afgehandeld, maar achteraf gezien was het beter geweest om de afhandeling van zo'n grote ramp over een langere periode te bekijken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u aangeven hoe u vindt dat u met dit dossier hebt gefunctioneerd als volksvertegenwoordiger die de

regering moet controleren en die ook spreekbuis van de samenleving is?

Mevrouw **Van Rooy**: Als woordvoerder heb ook ik een ontwikkeling doorgemaakt van de focus op de oorzaken van het ongeval naar het boven water trachten te krijgen van de benodigde informatie. In het laatste debat tijdens mijn woordvoerderschap heb ik gezegd dat dat laatste nodig was voor de nabestaanden, de slachtoffers en de hulpverleners. Ik verwachtte niet dat het antwoord op al die vragen een ander licht zou werpen op het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart. Ik vond dat die mensen recht hadden op duidelijkheid. Ik heb dus na verloop van tijd ook een andere invalshoek gekozen in de Kamer.

De **voorzitter**: Ik zou graag in één statement van u willen horen of u van mening bent dat u optimaal of maximaal hebt gefunctioneerd in uw rol van woordvoerder op het terrein van Verkeer en Waterstaat en van Kamerlid als controleur van de regering en spreekbuis van de samenleving.

Mevrouw **Van Rooy**: "Maximaal" en "optimaal" zijn heel grote woorden. Ik denk dat je dat bijna nooit kunnen zeggen. Met de kennis van nu zou gezegd kunnen worden dat er eerder en steviger had moeten worden geprobeerd de ontbrekende informatie boven water te krijgen. Maar met de kennis van toen, moesten wij ons afvragen of het überhaupt wel mogelijk was de ontbrekende informatie boven water te krijgen. Er was immers veel verbrand en telkens weer riep dat de nodige emoties op.

De **voorzitter**: Ik vroeg u om één statement.

Mevrouw **Van Rooy**: U hebt een heel brede vraag gesteld en het is lastig om daarop kort te antwoorden.

De **voorzitter**: Kiest u eens uit de volgende woorden: maximaal, optimaal, goed, had beter gekund.

Mevrouw **Van Rooy**: Toereikend.

De **voorzitter**: Dat woord stond niet in mijn lijstje, maar ik ben er wel tevreden mee.
Mevrouw Van Rooy, ik kom tot een samenvatting van uw verhoor. Kunt u

mijn volgende uitspraken onderschrijven?

Als staatssecretaris van Economische Zaken bent u niet betrokken geweest bij de afhandeling van de ramp.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U bent niet betrokken geweest bij het verstrekken van foutieve informatie aan de Tweede Kamer over de controle door de ECD van de ingeladen lading in Amsterdam.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Voorzover u bekend, zijn er geen speciale afspraken tussen Nederland en Israël over de doorvoer van strategische goederen.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat is juist.

De **voorzitter**: In 1994 en 1995 waren er ongeruste signalen uit de samenleving. Toch heeft de Kamer gewacht op het rapport van de Raad voor de Luchtvaart.

Mevrouw **Van Rooy**: De Kamer heeft gewacht op de aanbevelingen en het commentaar van de minister om over het onderwerp in totaliteit te kunnen praten.

De **voorzitter**: Vrachtbrieven bleken later niet compleet en lastig te begrijpen.

Mevrouw **Van Rooy**: Met accent op het eerste.

De **voorzitter**: Er had nog informatie in de Verenigde Staten kunnen worden opgevraagd.

Mevrouw **Van Rooy**: Bij de douane.

De **voorzitter**: Er heeft geen overleg plaatsgevonden tussen de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de vaste commissie voor VWS.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U hebt zelf geen initiatieven genomen om de ramp op de agenda te zetten.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat klopt. Ik heb wel mede het debat aangevraagd in de zomer van 1996. Dat hebben niet alle Kamerleden gedaan.

De **voorzitter**: Weet u zeker dat u het zelf hebt aangevraagd?

Mevrouw **Van Rooy**: Nee, niet zelf. Samen met de heer Van Gijzel.

De **voorzitter**: Als Kamerlid hebt u in dit dossier toereikend gefunctioneerd.

Mevrouw **Van Rooy**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Dan is hiermee een einde gekomen aan dit verhoor.

Sluiting 10.07 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 76

Woensdag 10 maart 1999



Mevrouw N.G. van 't Riet

N.G. van 't Riet
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 10.13 uur

Verhoord wordt mevrouw N.G. van 't Riet

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van mevrouw N.G. van 't Riet, geboren op 23 juli 1948 te Hilversum.

Mevrouw Van 't Riet, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik belof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, de commissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mevrouw Van 't Riet, u kwam in 1994 in de Kamer, dus u nam het dossier over de Bijlmercramp over van een van uw voorgangers. Wat trof u aan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Helemaal niets. Ik heb geen dossier gekregen van een van mijn voorgangers en ik heb ook niet waargenomen dat er op dat moment een dossier was.

De **voorzitter**: U bent dus helemaal vanaf nul gestart met de opbouw van dit dossier.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Was er binnen uw fractie tussen 1992 en 1994 niets met dit dossier gedaan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Niet dat ik gemerkt heb. Ik heb het op dat moment ook niet nodig gevonden om er achterheen te gaan, omdat er onderzoek gaande was van de Raad voor de Luchtvaart, waarover de Kamer nog zou worden gerapporteerd. Dat gebeurde pas in 1995. In feite was er toen al een dossier opgebouwd. Op dat moment gingen we dat ook behandelen.

De **voorzitter**: Toen u voor de eerste keer met de vliegcramp in aanraking kwam, heeft u toen geïnformeerd: zijn er binnen onze fractie nog stukken uit het verleden?

Mevrouw **Van 't Riet**: Daar heb ik wel naar geïnformeerd, maar die waren er niet. Er was op dat moment geen dossier. Ik heb toen wel gekeken naar wat erover in de Kamer lag. Ik heb bijvoorbeeld ook het boek van Vincent Dekker gelezen voordat wij het algemeen overleg hebben gevoerd. Dat heeft grote indruk op mij gemaakt.

De **voorzitter**: Op Kamerleden blijktbaar wel. Maar nogmaals even terug. Er zijn toch van uw voorgangers tussen 1992 en 1994 mensen betrokken geweest bij de ramp.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, dat klopt.

De **voorzitter**: En er was geen enkel stuk van terug te vinden?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat was niet terug te vinden. Het had er misschien

mee te maken, dat het in de portefeuille zat van Gerrit Jan Wolffensperger, mijn fractievoorzitter. Op het moment dat ik de portefeuille overnam, had hij natuurlijk een heel andere en heel zware taak. Ik heb hem niet steeds willen lastig vallen met de vraag of er nog stukken waren. Op dat moment was er gewoon geen dossier. De medewerker die het dossier zou beheren, was inmiddels niet meer aanwezig.

De **voorzitter**: Het is toch wel gebruikelijk dat dossiers in uw fractie worden overgedragen van de ene aan de andere woordvoerder?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat is gebruikelijk, ja, maar ik had niet de indruk dat het relevante stukken waren die ik op dat moment zou kunnen gebruiken voor het algemeen overleg dat wij in 1995 gevoerd hebben.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Van 't Riet, u wordt op 17 mei 1994 geïnstalleerd als Kamerlid. U zei net: ik trof helemaal niets aan, maar het was ook niet nodig om er achteraan te gaan, want er was nog een onderzoek gaande van de Raad voor de Luchtvaart. Het rapport over dat onderzoek was op 24 februari 1994 al afgerond en naar de Kamer gestuurd, maar de minister had er nog geen reactie op gegeven. Die reactie kwam precies een jaar later, op 24 februari 1995.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De heer **Oudkerk**: Tijdens dat jaar tussen het aanbieden van het onderzoeksrapport aan de Kamer en de reactie van de minister, is er in de samenleving veel discussie geweest

over dat rapport van de Raad voor de Luchtvaart.

Mevrouw **Van 't Riet**: Volgens mij is uw microfoon niet aan.

De heer **Oudkerk**: Ik geloof van wel, maar er is in ieder geval iets met de geluidsinstallatie. Ik hoop dat het straks wat beter gaat.

Was er tijdens dat jaar tussen het aanbieden van het rapport aan de Kamer en de reactie van de minister voor u zelf aanleiding om een debat, een interpellatiedebat, mondelinge vragen of wat dan ook aan te vragen in de Tweede Kamer in verband met de discussie over dat rapport?

Mevrouw **Van 't Riet**: Op dat moment niet, omdat wij in afwachting waren van de aanbevelingen van de minister. Ik heb geen moment gevonden om vragen te stellen voordat de aanbevelingen van de minister er lagen, anders had ik het wel gedaan.

De heer **Oudkerk**: De discussiepunten in de samenleving waren voor u niet aanleiding om voordat de aanbevelingen van de minister kwamen, een debat aan te vragen?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Dat debat is er uiteindelijk wel gekomen op 26 april 1995. Wat waren voor u, terugkijkend naar dat debat, de belangrijkste punten wat betreft de aanbevelingen van de minister en het rapport van de Raad voor de Luchtvaart?

Mevrouw **Van 't Riet**: De belangrijkste punten waren juist de punten die witte vlekken bleven. Het belangrijkste waren dus de antwoorden die niet gegeven konden worden inzake nogal wat onderwerpen.

De heer **Oudkerk**: Noemt u eens de belangrijkste witte vlekken voor u op dat moment.

Mevrouw **Van 't Riet**: Het feit dat de cockpit voice recorder nooit gevonden is. De onbekendheid van de radargegevens, waarover een discussie plaatsvond. Het al of niet compleet zijn van de vrachtbrieven. Het vliegen van rondjes boven een dichtbevolkt gebied, wat voor ons redelijk onbegrijpelijk was. Daar werd wel een verhaal over gehouden, maar dat liet bij ons toch een onbevredigd

gevoel achter. De vragen naar de oorzaak van de ramp. Al die witte vlekken waren onbevredigend. Ik geloof ook dat ik in het algemeen overleg heb geconstateerd, dat ik dat het moeilijkste vond van het hele verhaal, naast de aanbevelingen die gedaan werden. Daarnaast was er het punt van de veiligheid op de luchthavens en de risky carriers. Hoe veilig zijn onze vliegtuigen? In hoeverre is daar controle op? Dat punt heeft later nog een rol gespeeld bij de discussie over de uitbreiding van Schiphol.

Wat ik nu overigens vergeet en wat vooral in het begin in discussie was, is het gewicht van het vliegtuig. De opmerking dat hij voor geen meter steeg, dus niet kon klimmen, gaf ons de indruk dat het gemelde gewicht misschien niet overeenkwam met de werkelijkheid. Het aangegeven gewicht was onder het gewicht dat het vliegtuig maximaal mocht hebben, althans dat bleek uit de cijfers die wij hebben gekregen. Maar bij ons bleef het gevoel leven, dat er misschien toch meer kerosine aan boord was dan er stond op de papieren die wij hebben gekregen.

De heer **Oudkerk**: U noemde al wat witte vlekken. Ik neem aan dat u daar ook naar gevraagd heeft tijdens dat debat. Is daar binnen korte termijn een bevredigend antwoord op gekomen?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, en dat is er op vele punten nog steeds niet.

De heer **Oudkerk**: U heeft tijdens dat debat ook nog gezegd – en nu zeg ik het in mijn eigen woorden – dat u het onzorgvuldig vond, dat al zo kort na de ramp allerlei conclusies naar buiten zijn gebracht. Kunt u dat toelichten?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat betrof vooral het verarmd uranium, dat in eerste instantie niet in het toestel zou hebben gezeten, wat later door de toenmalige minister van VROM, Alders, is herroepen. Ik maakte die opmerking met name, omdat de onrust in de samenleving voor mij heel belangrijk was en omdat ik vind dat zelfs vragen die je op termijn niet zult kunnen beantwoorden, in ieder geval zorgvuldig moeten worden behandeld. Wanneer je eerst over zoiets belangrijks als het al dan niet aan boord zijn van verarmd uranium, te horen krijgt dat het niet zo is en

later dat het wel zo is, dan vind ik dat onzorgvuldig. Daarom maakte ik die opmerking.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp dat u op zeven niet onbelangrijke punten – ik heb ze even geteld – zegt: er zijn nog witte vlekken, dat is onbevredigend. Maar ik begrijp ook, dat er, hoewel er geen bevredigend antwoord op is gekomen, niet op dat tijdstip of enkele weken of maanden later een vervolgedebat is gehouden.

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, omdat wij ook voor onszelf constateerden dat die witte vlekken wel eens witte vlekken zouden kunnen blijven. Ik heb ook eens een keer gezegd: het is uitermate onbevredigend dat de cockpit voice recorder niet gevonden is, maar die is kwijt en blijft waarschijnlijk kwijt. Dat moet je dan constateren. Je blijft dan een onbevredigd gevoel houden, maar je moet met die constatering leren leven.

De heer **Oudkerk**: Dat was in ieder geval uw gevoel.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat was op dat moment het geval. Later nam het gevoel van onbehagen meer toe, met name ten aanzien van de lading. Toen zijn we ook blijven doorvragen. Naast de algemene overleggen en de plenaire debatten erover, hebben we ook intern overleg gehad tussen de woordvoerders over de vraag: hoe pakken we dit aan en hoe kunnen we dat afsluiten?

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik zo direct op terug. Ik wil nog even bij dat debat van 26 april 1995 blijven. U zette een aantal punten neer die voor u nog niet bevredigend beantwoord waren. Tijdens haar antwoord in eerste termijn zegt de minister iets wat ze aan het einde van haar tweede termijn terugneemt. De minister verwijt de leden dat zij zich laten meeslepen in een welhaast paranoïde situatie. Heeft dat de toon gezet voor de verdere debatten tussen commissie/Kamerleden en de minister of ministers?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik denk het wel. Althans, het was een bevestiging van een gevoel dat we al hadden. Er was al wat irritatie over het doorvragen en het leggen van het accent op het feit, dat het onderzoek van de Raad en de aanbevelingen niet het

eindpunt zouden kunnen zijn van het debat met de Kamer. Overigens, wij waren wel geschokt door die opmerking en de minister zelf ook, kreeg ik de indruk. Vandaar dat zij die opmerking in de tweede termijn heeft teruggetrokken.

De heer **Oudkerk**: U zegt: er was al wat irritatie. Als ik het goed begrijp, bestond die irritatie eruit dat u met name persoonlijk geïrriteerd was over het feit, dat er ten aanzien van een groot aantal punten misschien nooit opheldering zou komen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, en ook over de manier van antwoorden.

De heer **Oudkerk**: De manier van antwoorden van?

Mevrouw **Van 't Riet**: Het antwoorden in de zin van: dit is het, neem nou maar aan dat dit het is; het onderzoek is gebeurd en sluit nu het dossier maar. Het onbevredigde gevoel dat de Kamer volgens mij integraal had, dat dus bij alle woordvoerders bestond, gaf aan dat wij geen bevredigend antwoord hadden gekregen met de aanbevelingen die naar aanleiding van het onderzoek waren gedaan.

De heer **Oudkerk**: Ik wil even een onderscheid maken. U zegt: ik vond de antwoorden niet bevredigend. Vanwege de toon of vanwege de inhoud? Want dat maakt natuurlijk wel een essentieel verschil.

Mevrouw **Van 't Riet**: Niet bevredigend vanwege de inhoud, omdat er zoveel vragen onbeantwoord bleven. En niet bevredigend omdat de toon was: dit is het. Terwijl wij niet het gevoel hadden, dat dit het kon zijn.

De heer **Oudkerk**: Op 28 augustus 1995 is er een nieuw debat gevolgd. Dezelfde minister zegt dan toe, dat zij bereid is de vrachtbrieven ter inzage te geven. Zij zegt dan: alles is nagegaan en klopt exact. Het bleek later niet exact te kloppen. Toen de minister zei "alles is nagegaan en klopt exact", had u toen zelf informatie waaruit bleek dat dit onjuiste informatie kon zijn?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee.

De heer **Oudkerk**: U ging er toen van uit dat het klopte?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Hoe kwam u erachter dat het niet exact klopte?

Mevrouw **Van 't Riet**: Door signalen uit de samenleving.

De heer **Oudkerk**: Dat is een prachtig vaag begrip. Welke signalen van wie en wanneer?

Mevrouw **Van 't Riet**: Met name Nova was zeer actief in het nazoeken van de lading en de vrachtbrieven en gaf signalen dat het niet zou kloppen. Wij hebben naar aanleiding daarvan vragen gesteld. Wij waren zeer geschokt dat zeer snel nadat de minister had gezegd dat alles compleet was, bleek dat het niet zo was. Dat verklaart ook mijn heftige reactie toen in de vorm van de vraag: hoe kan het toch zijn dat... Wij hebben toen een nieuw debat met de minister aangevraagd, die toen overigens ook haar teleurstelling heeft geuit over het feit dat het weer niet klopte. Zij heeft toen aangegeven, dat zij zou bekijken wat eraan te doen was. Volgens mij is er toen nog een justitieel onderzoek aangekondigd.

De heer **Oudkerk**: Toen heeft de minister opnieuw her en der naar de vrachtpapieren gevraagd om te proberen ze compleet te krijgen. En dan stuurt ze op 28 augustus 1996 een stapel vrachtbrieven naar de Tweede Kamer. Begreep u waarover die vrachtbrieven gingen?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, want die zijn voor een leek niet te ontcijferen. De discussie ging meer over het compleet krijgen van de vrachtbrieven en om de wetenschap hoe de lading samengesteld was dan om de vraag of je ze zelf kon ontcijferen. Ik heb de vrachtbrieven zelf wel bekeken en voorgelegd aan een collega-fractielid dat chemicus is en mij meer kon vertellen over wat iets betekende. Zij gaf aan, dat de losse onderdelen die zij op de lijst zag geen aanleiding gaven voor verontrusting over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen die gemeld zou moeten worden. Samengesteld konden ze weer een andere vorm aannemen. Als je bepaalde stoffen bij elkaar doet, krijg je een bepaalde reactie, en dat zou eventueel tot gevolgen kunnen leiden.

De heer **Oudkerk**: Het is de taak van het parlement om de regering te controleren. Aan die taak moet het ook kunnen voldoen doordat de regering, het kabinet de Kamer alle informatie geeft die noodzakelijk is. Wist u wat DMMP was?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Heeft de scheikundige collega uit uw fractie op dat moment uitgelegd wat het was?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat kan ik mij niet meer herinneren. Zij heeft die lijst bekeken. We hebben het niet specifiek over DMMP gehad.

De heer **Oudkerk**: Nu gaat het erom, dat het kabinet duidelijk informatie geeft aan de Kamer zodat er ook antwoord kan worden gegeven op vragen. Bent u op het moment dat u dat stapeltje vrachtbrieven kreeg van de regering zo geïnformeerd dat u verder kon, dat u een bevredigend antwoord kon krijgen op de vraag: is het volledig en zitten er geen rare spullen bij?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, die discussie over de samenstelling van de vracht is gewoon blijven hangen. Het ging ook over de vraag waar die lijsten zijn opgevraagd. De ECD heeft ze opgevraagd in New York bij de douane. Eerst zouden ze compleet zijn en later weer niet en ging het om maar eenzescde deel. US Customs, de verlader, heeft de house airway bills. In hoeverre zijn die compleet? Volgens mij is dat nog steeds niet het geval. In feite ging daar de discussie over en ook over de vraag in hoeverre ze getekend waren. Want het waren steeds ongetekende kopieën. De Kamer heeft zich constant erop gericht, dat ervoor moet worden gezorgd dat de vrachtbrieven compleet zijn, zodat we in ieder geval weten wat de lading is geweest. De minister gaf in eerste instantie als antwoord dat een cargo manifest genoeg is en dat een NOTOC, een soort verzameling van de papieren over gevaarlijke stoffen, aanwezig is, weliswaar in kopie, maar toch. De NOTOC is later wel getekend overhandigd. Zij noemde ook de master airway bills en de house airway bills. Eigenlijk werd aangegeven, dat het niet zo relevant was die papieren te geven, omdat ze niet te maken zouden hebben met de ramp of de effecten daarvan.

De heer **Oudkerk**: Niet te maken met de oorzaak van de ramp.

Mevrouw **Van 't Riet**: In het begin ging het natuurlijk meer over de oorzaak van de ramp dan over de lading zelf. De Raad voor de Luchtvaart heeft de conclusie getrokken, dat de lading van het ramptoestel het ongeval niet heeft veroorzaakt en dat het ongeval te maken had met de motorophanging. Men was zeer tevreden dat men de oorzaak van de ramp zo snel heeft gevonden.

De heer **Oudkerk**: Maar wat was dan de reden waarom de vrachtbrieven, en met name de compleetheid daarvan en de inhoud, voor u zo belangrijk waren? Want de vracht kon de oorzaak niet meer zijn.

Mevrouw **Van 't Riet**: Het belang was vooral gelegen in de nazorg na de ramp. Wat is er gebeurd op het moment dat het vliegtuig neerstortte? Welke effecten heeft de lading gehad op met name hulpverleners, bewoners en iedereen te betrokken was bij met name het opruimen van de resten van de ramp? Wat is daar toen gebeurd? In hoeverre zijn mensen blootgesteld aan straling, gassen en dat soort dingen? In hoeverre zijn zij voldoende beschermd geweest?

De heer **Oudkerk**: Dus in 1996 was dat voor u de belangrijkste reden om de vrachtbrieven compleet te willen krijgen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Met name, omdat wij signalen uit de samenleving kregen over klachten over de volksgezondheid.

De heer **Oudkerk**: Nou heeft u een aantal malen aan de minister gevraagd of zij de informatie ook in New York wilde opvragen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Heeft de minister dat naar uw indruk in die periode ook gedaan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Zij gaf op een vrij vroeg moment aan: dat is opgevraagd door de ECD bij de douane en er is verder niets. Later bleek dat er maar een deel opgevraagd was en dat er niets was opgevraagd bij de expediteur. In die

zin kun je terugkijkend zeggen, dat het niet compleet was en dat de vraag niet bevredigend beantwoord was.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Van 't Riet, Het is al even ter sprake geweest bij het verhoor van mevrouw Van Rooy, waarbij u ook in de zaal aanwezig was. Het valt de enquête-commissie op bij de bestudering van de dossiers – en u heeft het zelf ook al even laten vallen – dat Kamerleden zich vooral hebben laten leiden door berichten in de media: Nova, andere televisie-uitzendingen en krantenberichten. Nou is dat niet ongebruikelijk voor Kamerleden, maar ons is opgevallen dat het wel erg veel gebeurde dat er werd gereageerd op een mediabericht, dat er vervolgens een debat werd gehouden in de Kamer en dat daarna iedereen weer overging tot de orde van de dag. Is na een aantal van die incidenten bij u de behoefte ontstaan om zelf de regie daarin te nemen, tezamen met uw collega's in de Kamer?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, overigens vind ik signalen van de media ook signalen uit de samenleving. Ik zie dat niet gescheiden van notities die worden aangeboden en dergelijke. Ik vind het ook goed dat het gebeurt. Er is ook heel actief gewerkt door een aantal mediamensen. Daarom is het goed dat wij daarop doorgevraagd hebben. Het lijkt een beetje alsof u dat slecht vindt. Dat ben ik dus niet met u eens.

De heer **Oudkerk**: Nee, nee, daar hoort u mij geen oordeel over geven. Het enige wat ik zeg, is dat opvalt dat er, ik wil niet zeggen elke keer als Nova er een uitzending over had, maar wel vaak, weer een debat over werd gevoerd in de Kamer. Of naar aanleiding van een krantenbericht. Daar spreek ik geen enkel oordeel over uit. Ik vraag aan u, of er na verloop van een aantal van die incidenten, bij u behoefte ontstond om zelf de regie te nemen om de witte vlekken waarvan u ons verteld heeft, mogelijk te gaan invullen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja. De eerste reactie was dus een reactie op de media en geeft aan, dat dat signaal serieus genomen wordt. En dat moet ook, vind ik. Daarna hebben wij zelf ook het initiatief genomen. Wij hebben in de Kamer met de woordvoerders...

De heer **Oudkerk**: Wanneer was dat? Weet u dat nog?

Mevrouw **Van 't Riet**: We hebben daar geen stukken over, natuurlijk. Ik dacht dat dat in 1996 was, misschien wel 1995, maar ik denk 1996. Wij – in ieder geval Van Gijssel en ik – hebben toen om de tafel gezeten en gezegd: in ieder geval kunnen we zo niet doorwerken.

De heer **Oudkerk**: Wilt u exact zijn? Want u zegt steeds "wij". U zegt nu: Van Gijssel en ik. Betrof het hier de hele vaste Kamercommissie?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, in eerste instantie hebben Van Gijssel en ik de koppen bij elkaar gestoken en gezegd: we moeten hier wat aan doen. Toen hebben we in de procedurevergadering voorgesteld een werkgroep in te stellen om te kijken wat wij konden inventariseren. Wij hebben zelf al met ons tweeën lijsten gemaakt met die witte vlekken, waarover ik het net ook al had. Dus hij had een lijst gemaakt en ik had een lijst gemaakt en die lijsten hebben we samengevoegd. Het werd behandeld in de procedurevergadering. De totstandkoming van de werkgroep, die er uiteindelijk wel is gekomen en waaraan alle partijen hebben deelgenomen, heeft nogal wat tijd geveerd, omdat er wat discussie over was. Toen de werkgroep eenmaal gevormd was, hebben wij in ieder geval een gesprek willen entameren met de Rijksluchtvaartdienst, de Raad voor de Luchtvaart, het OM en de rijkspolitie. Het heeft lang geduurd voordat de agenda's zo op elkaar afgestemd waren, dat de gesprekken konden plaatsvinden. Wij hebben toen een heel bijzondere ervaring gehad met de Raad voor de Luchtvaart.

De heer **Oudkerk**: Daar mag u de heer Van den Doel zo dadelijk nog iets over vertellen, dank u wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, een vraag er tussendoor naar aanleiding van uw opmerkingen. Wanneer ging u exact met de heer Van Gijssel rond de tafel zitten?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat weet ik niet. Ten eerste zijn er geen stukken over en ten tweede was het een proces. Je ontmoet elkaar na een procedurevergadering en zegt dan: hoe gaan we nu verder? Je spreekt

elkaar op de gang en zegt: laten we een lijst maken en inventariseren welke witte vlekken er liggen, hoe we die aanpakken en hoe we een werkgroep kunnen vormen. Ik kan geen exacte datum noemen.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Van 't Riet, Wij kennen de ervaringen van de vaste Kamercommissie toen met de vertegenwoordigers van de Raad voor de Luchtvaart. Ik wil daar niet verder op ingaan. Ik wil even met u naar het aspect gezondheid. Al kort na de ramp, eind 1992, maar ook in 1993 en in 1994 werden de signalen uit de Bijlmer steeds krachtiger dat er gezondheidsklachten waren en dat de mensen daarbij een relatie legden met de Bijlmerramp. Bereikten die signalen u ook?

Mevrouw **Van 't Riet**: Zeker, er waren ook petitie's die door mensen uit het Bijlmergebied aangeboden werden aan de vaste Kamercommissie. En die namen wij in ontvangst.

De heer **Van den Doel**: U heeft ook bij het verhoor van mevrouw Van Rooy gezeten. De vraag aan u is natuurlijk ook: wat heeft u toen met de signalen gedaan? Heeft u erover gesproken met uw collega's in de fractie die volksgezondheid in hun portefeuilles hadden?

Mevrouw **Van 't Riet**: Daar hebben we niet over gesproken. Dat komt doordat er een rapport lag van de GG&GD over een enquête onder huisartsen waarin werd aangetoond dat er geen verband bestond tussen de gezondheidsklachten en de ramp.

De heer **Van den Doel**: Was het rapport van de GG&GD voor u persoonlijk aanleiding om op het gebied van de volksgezondheid verder geen activiteiten te ondernemen?

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat rapport lag er. Wie ben ik, zeg ik maar, om dat te bestrijden? Wij deelden wel het gevoel dat mensen er ongerust over waren, maar wij moesten leven met het feit dat artsen hadden besloten, hadden vastgesteld dat er geen relatie was.

De heer **Van den Doel**: Heeft u het rapport ook echt gelezen en gekeken wat erin stond?

Mevrouw **Van 't Riet**: De samenvatting.

De heer **Van den Doel**: De samenvatting. U heeft de afgelopen weken gemerkt, hoe dat rapport wellicht tot stand is gekomen en hoe oppervlakkig het was.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat betreurt ik ook ten zeerste. En als ik dat had geweten, en als ook anderen in de vaste Kamercommissie dat hadden geweten, dan zouden wij daar natuurlijk meer aan hebben gedaan.

De heer **Van den Doel**: Dan wil ik toch nog even terug naar een aantal Kamervragen die zijn gesteld en de antwoorden daarop. U heeft al gezegd, dat u toen u de portefeuille overnam, niets aantrof en het dossier zelf hebt opgebouwd. Ik mag aannemen dat u zich ook heeft verdiept in de Kamervragen die kort na de ramp zijn gesteld.

Mevrouw **Van 't Riet**: Uiteraard.

De heer **Van den Doel**: Een van die series vragen betrof al in 1993 de lading. Toen heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat in feite daarop geantwoord, dat de lading op zich geen risico voor de volksgezondheid met zich bracht, maar dat er wel risico's waren voor de volksgezondheid als gevolg van een grootschalige vliegtuigbrand. Dat is toen ook expliciet aan de Kamer gemeld.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De heer **Van den Doel**: Is daar überhaupt iets door u mee gedaan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee. Je kunt je afvragen wat dan precies de gevolgen van een vliegtuigramp zijn. Dat is een grote brand geweest met vrijkomende hitte et cetera. Als er met de lading iets mis zou zijn, kun je natuurlijk een combinatie van chemische stoffen krijgen waardoor je een bepaalde reactie krijgt. Er was voor ons geen aanleiding om daarover door te vragen, omdat er niet iets specifiek was dat nader onderzocht zou moeten worden.

De heer **Van den Doel**: Ik wil ermee aangeven dat de Kamer er in ieder geval van op de hoogte was in september 1993...

Mevrouw **Van 't Riet**: Wij waren op de hoogte van die schriftelijke vragen.

De heer **Van den Doel**: ...dat er wel degelijk risico's voor de volksgezondheid aanwezig waren als gevolg van die grootschalige vliegtuigbrand.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Vervolgens komen al die signalen uit de Bijlmer en uw eindconclusie is dan: het GG&GD-rapport zegt dat er geen relatie is. Daarmee is voor u als Kamerlid het aspect volksgezondheid in ieder geval voorlopig even van de baan.

Mevrouw **Van 't Riet**: Het aspect volksgezondheid heeft in het begin van de discussie zeer weinig een rol gespeeld. Discussiepunten waren met name de motorophanging, de cockpit voice recorder et cetera, al die zaken die we al eerder hebben genoemd. Met name de vracht stond ter discussie. De volksgezondheidsaspecten kwamen pas later aan de orde.

De heer **Van den Doel**: De Kamer boog zich de eerste jaren vooral over de technische aspecten en niet over de aspecten van volksgezondheid.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Van 't Riet, wij weten allemaal als Kamerlid, dat als je iets in de Kamer wilt bereiken, je moet zoeken naar draagvlak en moet nagaan of je met collega's iets kunt opbouwen. Want je bereikt pas iets op het moment, dat er ook draagvlak en een meerderheid in de Kamer is voor je ideeën. Als we naar dit dossier kijken, kunt u dan zeggen dat dat draagvlak is opgebouwd? Was er verdeeldheid in de Kamer over dit dossier of was er inderdaad een breed draagvlak voor de overtuiging dat men hiermee verder moest?

Mevrouw **Van 't Riet**: De neuzen stonden niet allemaal dezelfde kant op. En in die periode was het best wisselend. Wij zaten zelf ook met het gevoel: zien we nou spoken of is er werkelijk iets aan de hand en moeten wij doorvragen? Die ambivalentie was dus bij mij ook aanwezig. Moeten we het dossier sluiten of moeten we ermee doorgaan? Die

momenten van twijfel kende volgens mij iedere woordvoerder die met dit dossier belast was. De reacties waren ook om je heen zo. Of er voldoende draagvlak was? Uiteindelijk dus wel. Uiteindelijk was er een meerderheid.

De heer **Van den Doel**: Ja goed, maar dan zitten we al in 1997 of 1998. Ik heb het met name over de periode van 1994 tot 1997.

Dat de neuzen niet allemaal dezelfde kant op stonden, had dat wel of niet te maken met het feit dat er één Kamerlid was dat hier prominent de kar trok en dat op zijn eigen manier deed? Was dat voor andere Kamerleden misschien een reden om juist niet datzelfde traject te volgen? Of heeft dat geen rol gespeeld? Voor alle duidelijkheid, ik doel dus op de heer Van Gijzel, die er een prominente rol in heeft gespeeld.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik denk dat als Van Gijzel niet zo had gewerkt als hij heeft gedaan, de ernst van de situatie nog steeds aanwezig zou zijn geweest. Ik zei in het eerste algemeen overleg al dat wij een onbevredigd gevoel hadden over het feit dat er zoveel witte vlekken waren. Ik denk dat het dossier ook door de jaren heen serieus bekeken zou zijn, al weet ik niet op welke manier. De signalen uit de samenleving bleven natuurlijk komen, of er nu wel of geen Van Gijzel was.

De heer **Van den Doel**: Laat mij de vraag dan anders stellen. Lag de oorzaak voor het feit, dat het zo lang heeft geduurd voordat de Kamer eensgezind zei: "Nu moeten we forse stappen verder nemen", puur in de inhoudelijke verschillen in de zienswijze van de fracties? Zeiden die: wij kijken op een andere manier tegen het dossier aan en hebben een aantal andere overwegingen om bepaalde stappen niet te zetten? Of hield het verband met het feit dat iemand een bepaalde rol speelde waardoor bij anderen niet het draagvlak werd gecreëerd om gezamenlijk verder te gaan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Het klopt dat het een beetje het imago kreeg van het Van Gijzel-dossier. Dat laat onverlet, dat wij als andere woordvoerders wel degelijk ook de ernst van de situatie inzagen en met Van Gijzel samen overlegden over hoe wij verder zouden kunnen gaan.

De heer **Van den Doel**: Heeft het voor uzelf een rol gespeeld: het Van Gijzel-dossier versus inhoudelijke verschillen? Waren voor u inhoudelijke verschillen de reden waarom het zo lang heeft geduurd voordat u zich er uiteindelijk achter heeft geschaard? Of had het ook met het Van Gijzel-dossier te maken?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik had er niet zoveel problemen mee, want ik was het over het algemeen met hem eens, zeg maar voor 90% van de zaak. Het was ook niet zo dat hij alleen de initiatieven nam. Wij namen als andere woordvoerders ook wel degelijk initiatieven en stemden ze op elkaar af. Wij hadden dan de afspraak wie ermee zou komen, of het nu ging om het stellen van vragen of om een interpellatiedebat.

De heer **Van den Doel**: U zegt: voor 90% was ik het met hem eens. Dan blijft er nog altijd 10% over, waarin u het niet met hem eens was. Hoezeer dat ook minder is dan die 90%, kunt u aangeven op welke punten u inhoudelijk niet op één lijn zat?

Mevrouw **Van 't Riet**: Heel precies weet ik het niet meer. Ik weet wel dat ik wat afstand heb genomen van de manier waarop hij omging met de heer Plettenberg.

De heer **Van den Doel**: Vond u het verhaal van de heer Plettenberg niet geloofwaardig? Wat was de reden waarom u zei: hier denk ik anders over?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik heb het toen wat nader bekeken. Ik dacht dat Rob, dus de heer Van Gijzel, daar wel erg hard achteraanliep. Ik wil dossiers beter van een afstand kunnen bekijken.

Het tweede punt was de werkgroep die hij wilde instellen voordat het rapport van de minister in 1998 zou verschijnen. Daar was ik het niet mee eens. Wij hadden al een werkgroep, dus ik vroeg waarom er een nieuwe werkgroep moest komen.

De heer **Van den Doel**: U zegt: het rapport van de minister. Doelt u op het rapport van de commissie-Hoekstra?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, het ging om de commissie-Hoekstra. Ik vind dat wij eerst het rapport van de commissie-Hoekstra moesten

afwachten, evenals het rapport over het onderzoek dat op het gebied van de volksgezondheid zou worden uitgevoerd. Dat waren de twee momenten, waarop ik het dus niet met de heer Van Gijzel eens was. Over het algemeen waren we het wel eens over de lijn die we zouden kiezen.

De heer **Van den Doel**: Goed, mevrouw Van 't Riet, Ik wil met u overstappen op een ander aspect in deze hele zaak. Als commissie hebben wij toen wij begonnen met onze werkzaamheden, geconstateerd dat de dossiers over de Bijlmerramp verspreid zijn over acht verschillende departementen. Dat betekent dat de afgelopen jaren acht ministeries zich hebben beziggehouden, al dan niet heel frequent, met de afhandeling van de Bijlmerramp. Ze zijn er in ieder geval bij betrokken geweest. We zien ook in dit dossier dat alles zich hoofdzakelijk heeft afgespeeld via de commissie voor Verkeer en Waterstaat en dat steeds de minister van Verkeer en Waterstaat is aangesproken. Is er nooit voor u reden geweest om ook andere ministers op hun verantwoordelijkheid in dit dossier te wijzen?

Mevrouw **Van 't Riet**: In 1998 is de minister van Volksgezondheid in beeld geweest. De minister van Verkeer en Waterstaat was natuurlijk ook coördinerend minister wat deze ramp aanging. In het begin heeft vooral de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, minister Dales, rapporten uitgebracht over het verloop van het onderzoek. Daarover zijn geen Kamerdebatten aangevraagd. Kennelijk waren de antwoorden op dat moment afdoende. Ik zat toen zelfs nog niet in de Kamer. Pas het rapport van de Raad voor de Luchtvaart en de aanbevelingen van de minister van Verkeer en Waterstaat hebben aanleiding gegeven tot een Kamerdebat. Wij stelden de minister vragen op allerlei gebied, ook op het gebied van de ECD bijvoorbeeld.

De heer **Van den Doel**: Laat mij een aantal voorbeelden noemen. De cockpit voice recorder was nog steeds niet gevonden, u heeft het zelf een paar keer gezegd. Dat zou aanleiding voor de Kamer kunnen zijn om te vragen of er wellicht een onderzoek door Justitie naar moet worden gestart. Ik heb het over de

later opgekomen vragen over de mannen in de witte pakken, een dossier dat in feite pas in 1998 op de agenda is komen te staan. We hebben verder het natuurlijk niet onbelangrijke aspect van de volksgezondheid dat als dé rode draad door het dossier loopt. U zegt: in 1994 was dat GG&GD-rapportje er. Maar in de jaren daarna waren er toch voldoende signalen om op een gegeven moment ook de minister van Volksgezondheid aan te spreken? Dat is pas op een heel laat moment gebeurd. Dus mijn vraag is nogmaals: heeft u zich in al die jaren niet afgevraagd of de andere aspecten niet in feite aan de orde moesten worden gesteld bij de departementen waar ze thuishoorden?

Mevrouw Van 't Riet: Natuurlijk. Ik zei daarnet al dat het ambivalente gevoel "moeten we doorvragen, of is dit het?" constant aanwezig bleef. Bij het dossier volksgezondheid had ik op dat moment het gevoel: dat is afdoende; er ligt een onderzoek waarin de relatie niet aangetoond is, hoe onbevredigend het ook is, maar dat onderzoek ligt er. Er was voor ons op dat moment geen aanleiding om te vragen om een extra onderzoek dat het tegendeel zou kunnen bewijzen.

De heer Van den Doel: Goed, mevrouw Van 't Riet, wij zitten hier als commissie natuurlijk ook om lessen voor de toekomst te trekken. Zou het feit dat alles als het ware is "getrechterd" via de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat ook te maken hebben met de taakverdeling binnen fracties, met dossiers die iemand heeft, met het feit dat dan alle vragen van zo'n dossier via die ene vaste Kamercommissie worden gespeeld? Heeft het niet ook intern ontbroken aan enige coördinatie?

Mevrouw Van 't Riet: Dat weet ik niet, omdat ik ook in het kabinet vind...

De heer Van den Doel: Nee, ik heb het over de rol van de Kamer. Er zijn acht departementen bij betrokken. We zien dat voortdurend alles via de commissie voor Verkeer en Waterstaat loopt, waardoor een aantal aspecten onderbelicht worden, hoewel ze heel belangrijk waren. Mevrouw Van Rooy heeft ook gezegd: de ontstaansgeschiedenis was Verkeer en Waterstaat. De woordvoer-

ders hebben in feite al die aspecten via Verkeer en Waterstaat gespeeld. Aspecten die er in feite niks mee te maken hebben, zijn er vaak via de randen afgevallen.

Mevrouw Van 't Riet: Dit was ook de eerste keer dat de Kamer, en trouwens iedereen in Nederland, met zo'n grote ramp te maken had. We hadden op dat stuk geen voorgeschiedenis. In die zin hadden we geen lessen kunnen leren uit het verleden. Wat de lessen voor de toekomst betreft: de coördinatie tussen de verschillende woordvoerders kon beter. Maar zoals ik al zei, lag ons accent in eerste instantie met name op de oorzaak van de ramp. Dat ging via Verkeer en Waterstaat en via Binnenlandse Zaken op het moment dat de ramp plaatsvond. In het begin was de briefwisseling, met name van Binnenlandse Zaken, frequent en naar mijn idee zeer afdoende. Als je vindt dat er afdoende is geantwoord, is er geen reden om met woordvoerders in de fractie nader te overleggen. Dat gevoel hadden we zowel bij Volksgezondheid als bij Binnenlandse Zaken. Aan Justitie hebben we een aantal keren gevraagd om een nader onderzoek. Daar kwam ook verder niets uit.

De heer Van den Doel: Voor u was er vanaf 1994 geen aanleiding om die zaak breder te benaderen dan alleen via Verkeer en Waterstaat?

Mevrouw Van 't Riet: Op dat moment niet. Maar als u vraagt welke lessen er voor de toekomst kunnen worden getrokken, dan denk ik dat je mocht zo iets ooit nog eens gebeuren – ik hoop van niet – zo'n zaak meer gecoördineerd zou kunnen aanpakken.

De heer Van den Doel: Nog even terug naar het aspect volksgezondheid. Vanaf 1995 heeft de Kamer op verschillende momenten aangedrongen op medisch onderzoek van de Bijlmermeerslachtoffers. Uiteindelijk zegt de minister pas op 30 september 1997 tijdens een vragenuurtje in de Kamer zo'n onderzoek toe. Dat is dus twee jaar nadat de Kamer er voor de eerste keer op heeft aangedrongen. Heeft u geprobeerd het in de tussentijdse periode op de agenda te krijgen?

Mevrouw Van 't Riet: Nee.

De heer Van den Doel: Waarom heeft u genoeg genomen met het feit dat het twee jaar duurde voordat er een onderzoek kwam?

Mevrouw Van 't Riet: Het onderzoek van de GG&GD dateerde uit 1994. Toen dat rapport er was, namen wij aan dat het daarbij ging om hét onderzoek...

De heer Van den Doel: Wie zijn wij? U spreekt voor uzelf?

Mevrouw Van 't Riet: Ik spreek met name voor mijzelf. Dus ik moet zeggen, dat ik ervan uitging dat het onderzoek afdoende was en dat er dus helaas geen relatie aangetoond kon worden. That's it. Later begon je door de onrust in en de signalen uit de samenleving ook te twijfelen of het voldoende was. Het is een proces waar je in zit. Toen is ook op een nader onderzoek aangedrongen vanuit de Kamer en dat verzoek heeft de minister ingewilligd.

De heer Van den Doel: Dus voor u persoonlijk was het niet noodzakelijk dat de minister eerder dan op 30 september 1997 die toezegging deed?

Mevrouw Van 't Riet: Je moet het in de tijd zien. Op dat moment lag er een onderzoeksrapport. Dat onderzoek leek ons...

De heer Van den Doel: Dat was het onderzoek van 1994, een heel beperkt onderzoek, een telefonisch onderzoek, geen medisch onderzoek. Dat is natuurlijk toch nogal een verschil. Er zijn voortdurend signalen. De Kamer dringt er ook op aan en u zegt nu: er lag een rapport over een onderzoek uit 1994 en dat was voor mij op dat moment nog steeds voldoende.

Mevrouw Van 't Riet: Op dat moment was dat voldoende. Later ben ik gaan twijfelen en dacht ik: misschien is het toch beter nog een onderzoek te doen. Ik dacht dat overigens meer vanuit het perspectief dat mensen ongerust zijn en dat het, zelfs als een nader onderzoek niets zou opleveren, erom gaat dat mensen, zeker de betrokkenen, het gevoel krijgen dat er voldoende gedaan is om te kijken of er inderdaad wat aan de hand is.

De heer Van den Doel: Was dat laatste op 30 september 1997, toen de

minister dat onderzoek toezegde, of op een eerder moment?

Mevrouw **Van 't Riet**: Wat zegt u?

De heer **Van den Doel**: U zegt: ik ben me later gaan realiseren dat er onderzoek moest komen vanwege de signalen. Dat latere moment waarop u zelf vond dat er onderzoek moest komen, viel dat samen met de toezegging van de minister van 30 september 1997 of was dat een eerder moment?

Mevrouw **Van 't Riet**: Nee, dat was op een eerder moment. Want wij hebben het in het debat feitelijk gevraagd. Daarvoor was het moment er al, waarop wij dachten dat het zou moeten. Wij hebben met name ook aangedrongen op een meld- en registratiepunt.

De heer **Van den Doel**: Ja, maar daar is geen toezegging op gekomen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Wel in het debat uiteindelijk.

De heer **Van den Doel**: De uiteindelijke toezegging van de minister dat medisch onderzoek zal worden uitgevoerd, is pas op 30 september 1997 gedaan.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, dat klopt, maar wat wilt u daarmee zeggen?

De heer **Van den Doel**: Dat vond u op tijd?

Mevrouw **Van 't Riet**: Terugkijkend, zeg ik: het zou eerder plaatsgevonden moeten hebben, maar ik geef aan dat wij in de tijd waarin wij zaten het rapport van de GG&GD afdoende vonden. Dus was er geen aanleiding om een vervolgonderzoek aan te vragen. Anders hadden we het ook eerder aangekaart, uiteraard.

De heer **Van den Doel**: Een laatste vraag wat mij betreft, mevrouw Van 't Riet. Uiteindelijk is er een parlementaire enquête gekomen. Heeft u zelf namens uw fractie aangedrongen op onderzoek door de Kamer?

Mevrouw **Van 't Riet**: Door de jaren heen wel, ja.

De heer **Van den Doel**: Wanneer is dat precies geweest?

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik dacht in 1996.

De heer **Van den Doel**: In 1996 heeft u aangedrongen op onderzoek?

Mevrouw **Van 't Riet**: Het was meer een verzuchting die ik slaakte in de zin van: als dit allemaal niet lukt, dan zou er misschien een parlementair onderzoek aan de orde moeten zijn.

De heer **Van den Doel**: Toen eenmaal de parlementaire enquête aangekondigd werd, heeft u daar nogal sceptisch op gereageerd in de pers.

Mevrouw **Van 't Riet**: Toen de enquête aangekondigd was? U bent ontzettend slecht te verstaan.

De heer **Van den Doel**: Ik zeg: toen de enquête eenmaal aangekondigd werd, althans toen er sprake van was dat die er wellicht zou moeten komen, toen heeft u daar in de pers nogal negatief op gereageerd.

Mevrouw **Van 't Riet**: Wanneer was dat?

De heer **Van den Doel**: Dat is geweest naar aanleiding van een Nova-uitzending. Ik refereer even aan het voorgesprek met u. U heeft toen gezegd: in zo'n enquête blijven er wellicht nog veel vragen onbeantwoord. Daarmee stond u sceptisch tegenover dat instrument.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik herinner me dat in het voorgesprek. Wat ik daarmee bedoelde te zeggen, is: ook een enquête zal niet alle vragen kunnen beantwoorden, want er zullen altijd witte vlekken blijven. Wat ik daar niet mee heb willen zeggen, is: er moet geen enquête komen. Dat was inderdaad een beetje de discussie die we hadden en waarover ik later nog eens nagedacht heb. Mijn bedoeling was niet te zeggen "geen enquête", maar wel: de vragen worden misschien ook dan niet allemaal beantwoord. Dus, we moeten niet de illusie hebben dat je met een enquête alle vragen kunt beantwoorden. Dat betekent niet, dat je geen poging moet doen om het wel zover te krijgen.

De heer **Van den Doel**: U zegt: ik heb zelf op dat onderzoek aangedrongen. Werd u daarin ook gesteund door uw eigen fractie?

Mevrouw **Van 't Riet**: Daarin heerste dezelfde ambivalentie waarvan ik ook wel eens last had. Het is wel zo, dat mijn fractie mij nooit voor de voeten heeft gelopen als ik bepaalde vragen wilde stellen of in samenwerking met andere woordvoerders tot actie wilde komen.

De heer **Van den Doel**: Maar in het feit dat de Kamer zes jaar na dato uiteindelijk tot eigen onderzoek heeft besloten, spelen alle fracties een rol. Stond uw fractie daarbij vooraan of achteraan?

Mevrouw **Van 't Riet**: Bij het vragen om het onderzoek?

De heer **Van den Doel**: Ja.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik ben niet belemmerd geweest om zelf naar buiten te brengen dat ik voorstander was van een parlementair onderzoek. Het gaf wel discussie in de fractie, om eerlijk te zijn.

De heer **Van den Doel**: Precies. Nogmaals, ik refereer even aan het voorgesprek waarin u heeft gezegd, dat u niet de steun had in uw fractie om uiteindelijk tot onderzoek te komen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik blijf herhalen, dat men mij niet in de weg heeft willen lopen en dat de uitspraak die ik heb gedaan ook niet is verhinderd, maar dat er wel enig cynisme aanwezig was bij leden van mijn fractie.

De heer **Van den Doel**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, als u naar uw eigen inbreng kijkt met betrekking tot dit dossier de afgelopen vier jaar, zou u dan voor de commissie een keus kunnen maken of uw inbreng maximaal, optimaal, goed of te weinig is geweest?

Mevrouw **Van 't Riet**: Betrokken, zeer betrokken.

De **voorzitter**: Als ik u vraag om een keus te maken uit deze vier woorden: maximaal, optimaal, goed of te weinig.

Mevrouw **Van 't Riet**: Wat ik wil aangeven, is...

De **voorzitter**: Probeert u het met één woord aan te geven.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja, maar u maakt zelf een selectie, dus... Daar kan ik me niet direct in vinden.

De **voorzitter**: Dat is het voordeel van de commissie.

Mevrouw **Van 't Riet**: Terugkijkend kon het beter, maar op het moment zelf denk ik dat ik naar mijn vermogen optimaal heb gefunctioneerd.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Als nieuw Kamerlid trof ik in 1994 geen enkel dossier bij mijn fractie aan met betrekking tot de Bijlmerramp.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: Reeds tijdens het eerste debat met de minister in april 1995 heb ik meerdere witte vlekken aangegeven waarop geen antwoord kwam en waarop ook later geen antwoorden kwamen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: In het eerste debat is een toon neergezet tussen Kamer en minister die bepalend is geweest voor de verdere afhandeling van de ramp.

Mevrouw **Van 't Riet**: Dat zou je kunnen zeggen, ja.

De **voorzitter**: Met betrekking tot de compleetheid van de vrachtbrieven is meerdere malen om nadere informatie gevraagd. Antwoorden waren steeds onbevredigend.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: Ik meende dat de minister niet overal de ladingspapieren had laten opsporen.

Mevrouw **Van 't Riet**: Wel laten opsporen, maar het resultaat was niet afdoende.

De **voorzitter**: U was geïrriteerd door de houding van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Van 't Riet**: Niet altijd.

De **voorzitter**: Dat is inderdaad maar goed ook. Het GG&GD-rapport uit 1994 bleek achteraf zeer oppervlakkig te zijn,

hetgeen ik nú zeer betreur. Ik ging namelijk af op dat oordeel.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: Binnen de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat stonden de neuzen niet allemaal dezelfde kant op met betrekking tot de aanpak van dit dossier.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: De wijze waarop de heer Van Gijzel met de heer Plettenberg omging, had niet mijn instemming.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ik volgde hem daar niet helemaal in.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat was voor mij de coördinerend bewindspersoon. Daarom sprak ik haar aan.

Mevrouw **Van 't Riet**: Klopt.

De **voorzitter**: U bent van mening dat uw functioneren in dit dossier in de loop van deze periode optimaal is geweest.

Mevrouw **Van 't Riet**: Ja.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik verzoek de griffier mevrouw Van 't Riet uitgeleide te doen.

Sluiting 11.00 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 77

Woensdag 10 maart 1999



De heer W.P. Keur

W.P. Keur
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 11.02 uur

Verhoord wordt de heer W.P. Keur

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van den Doel, Augusteijn-Esser, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer W.P. Keur, geboren op 28 april 1950 te Rozenburg.

Mijnheer Keur, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Keur**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Keur, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. U kwam in 1994 in de Tweede Kamer en u nam het Bijlmerdossier dus over van een van uw voorgangers. Wat trof u aan?

De heer **Keur**: In 1994 trof ik aan een dossier met veel vragen. Het dossier was nog niet helemaal compleet.

De **voorzitter**: Meer vragen dan antwoorden?

De heer **Keur**: Er waren veel vragen. Het was mij niet ontgaan dat in de periode 1992-1994 en daarna in 1995

bij de behandeling in de Tweede Kamer, er enorm veel vragen leefden in de samenleving over de toedracht van de ramp.

De **voorzitter**: Bent u gelijk begonnen met het dossier door te nemen en tot u te nemen of gebeurde dat op het moment dat het eerste debat met de Kamer plaatsvond?

De heer **Keur**: Toen bekend werd wanneer het debat in de Kamer plaats zou vinden – dat zou ergens begin 1995 plaatsvinden – heb ik de winter 1994/1995 gebruikt om voor mijzelf een aantal feiten op een rijtje te zetten, omdat er zoveel verhalen de ronde deden.

De **voorzitter**: Zo veel verhalen de ronde deden, van wie?

De heer **Keur**: Je kon eigenlijk geen krant openslaan of een televisie bekijken of er werd wel iets gezegd over de getankte brandstof, het gewicht van de kist, het gevlogen rondje, het scheef hangen van de motoren. Het waren met name die feiten die ik voor mijzelf op een rijtje wilde hebben, voordat ik het debat in zou gaan in begin 1995 in de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: U bent zelf vliegenier. Had u het op een rijtje staan toen het debat in ging in februari 1995?

De heer **Keur**: Voor mijzelf had ik het op een rijtje staan, nadat ik een aantal acties had ondernomen richting Schiphol-Oost.

De **voorzitter**: Daar komt mevrouw Singh Varma op terug.

De heer **Keur**: Ik dacht dat ik het toen op een rijtje had.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Keur, u zei zojuist dat u het dossier heeft overgenomen en dat er heel veel vragen waren. Op 24 februari ontvangt de Kamer het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Een jaar later komt het kabinet met een standpunt. In die tussenperiode, in dat jaar zijn er natuurlijk heel veel vragen. U zei al dat er heel veel in de pers is verschenen. Was dat voor u geen aanleiding om in dat jaar vragen te stellen of te proberen in de Kamer iets te doen met alles wat in de pers verscheen en met alle vragen die er lagen?

De heer **Keur**: Ik heb ervoor gekozen om te wachten tot de behandeling in de Tweede Kamer zou plaatsvinden naar aanleiding van het aanbieden van het rapport van de Raad voor de Luchtvaart en de aanbevelingen. In de tijd daarvoor had ik er zelden behoefte aan om te kijken wat er waar was van alle geruchten over de feiten die ik zojuist heb genoemd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft zich toen verdiept in al die feiten.

De heer **Keur**: Dat kunt u wel stellen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op 26 april is er voor het eerst een algemeen overleg met de minister over de Bijlmercramp. Wat waren de belangrijkste punten voor u in dat overleg?

De heer **Keur**: In dat overleg kwam hoofdzakelijk de toedracht van de

ramp ter sprake en het gewicht van de lading...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar wat waren voor u de belangrijkste punten?

De heer **Keur**: Voor mij was belangrijk om naar voren te brengen die feiten die ik met mijn kennis en het onderzoek dat ik had gedaan, belangrijk vond om mee te werken in dat eerste debat.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Welke feiten waren dat? Wat heeft u eruit gehaald om mee aan de slag te gaan?

De heer **Keur**: Dat zijn er een aantal. Het heeft zich niet toegespitst op één feit, maar op het gewicht van de lading, het rondje dat gevlogen zou zijn boven Amsterdam, het scheef hangen van de motoren en het materiaal dat ik heb opgehaald op Schiphol om te kijken en te verifiëren of datgene waar was wat ik dacht dat waar zou kunnen zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op 26 april verwijt de minister in een AO de Kamerleden dat er welhaast een paranoïde situatie ontstaat. Zij heeft dat later teruggenomen, maar zij heeft dat gezegd. Heeft dat de toon van de discussie tussen de Kamer en de minister gezet?

De heer **Keur**: Ik begrijp waar u op doelt. Als ik mij goed herinner had ik in die periode... Wij praten nu toch over begin 1995?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja.

De heer **Keur**: In die periode had ik niet de indruk dat daar een toon mee werd gezet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het was alleen maar in die commissie de irritatie.

De heer **Keur**: In die commissie zagen sommige collega's van mij het anders dan ik het zag. Dat was wel duidelijk. En anders dan de minister het zag. Op dat moment was er echter nog niet een toon, zoals u misschien bedoelt, van irritatie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U had die irritatie niet.

De heer **Keur**: Ik kan mij niet herinneren of ik op dat moment daarover geïrriteerd was of niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zei zojuist dat u zelf onderzoek had gedaan om u het dossier eigen te maken. Wat voor onderzoek heeft u gedaan?

De heer **Keur**: Ik wilde graag weten of de geruchten waar waren als zou het vliegtuig veel te zwaar zijn geweest en dat daardoor het ongeluk zou zijn veroorzaakt. Daar heb ik onderzoek naar gedaan door de papieren door te spitten. Daar ik zelf niet alle kennis in huis had over het berekenen en bekijken van vrachtpapieren van een Boeing 747 heb ik daar mensen bij gehaald. Ik heb een collega-vliegenier geraadpleegd en ik heb iemand geraadpleegd van wet- en regelgeving. Toen ik het cargo manifest, de NOTOC en de airway bills zo goed en zo kwaad als dat ging – het was geen eenvoudige klus – doorgerekend had, kwam ik tot de conclusie dat het vliegtuig niet te zwaar was, maar zelfs iets ondergewicht had. Dat was voor mij toen een feit.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u dat in het AO meegedeeld aan de minister?

De heer **Keur**: Ik heb het verslag uiteraard nagelezen, maar dat is geen woordelijk verslag. Ik zal daar uiteraard kond van hebben gedaan, omdat het mijn bevinding was.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Tijdens een AO op 28 augustus 1995 zegt de minister toe dat zij bereid is om de vrachtbrieven ter inzage te geven. Zij zegt: alles is nagegaan en alles klopt exact. Achteraf bleek dat dus niet zo te zijn. Op 7 juni 1996 schrijft de minister weer naar de Kamer over de vracht en de lading. Op 28 augustus 1996 ontvangt u een stapeltje vrachtbrieven. U heeft net gezegd dat het niet gemakkelijk was om al die vrachtbrieven te lezen. Begreep u waar het over ging in die vrachtbrieven?

De heer **Keur**: In de beginfase, voor het debat in 1995, had ik moeite om te weten wat daar nu precies op staat. Vandaar dat ik mij heb gewend tot iemand waarvan ik dacht dat hij daar veel verstand van had en mij daarover heb laten voorlichten. Ik zeg

daarbij dat op dat moment de house airway bills niet aanwezig waren. Dat heb ik mij ook goed gerealiseerd. Dat was voor mij op dat moment echter niet relevant. Relevant was voor mij of er gevaarlijke stoffen in de kist zaten, of het overbeladen was en welk rondje er is gevlogen. Daar heb ik mij op toegespitst. Ik kwam tot de conclusie die ik u zojuist heb meegedeeld.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar op 28 augustus krijgt u nog een stapel papieren en daar staan een aantal ingewikkelde namen op, bijvoorbeeld DMMP. Wist u op dat moment wat DMMP betekende?

De heer **Keur**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u dat zo aangenomen? Wat heeft u met die papieren gedaan? U heeft in eerste instantie papieren met andere mensen doorgenomen. Heeft u dit ook met andere mensen doorgenomen?

De heer **Keur**: Nu praat u over een heel ander stadium.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja, ik heb het over de papieren die u op 28 augustus heeft gekregen. Daar stonden allerlei ingewikkelde namen op. De eerste keer toen u papieren kreeg, heeft u die met andere mensen doorgenomen. Heeft u de tweede keer dat u een stapeltje papieren kreeg, die ook doorgenomen?

De heer **Keur**: Dat hebben wij ook doorgenomen. Maar die DMMP gaf mij toen geen aanleiding... Overigens wist ik toen niet dat je daar sarin van kon maken; dat heb ik later pas begrepen. Dat was mij op dat moment niet duidelijk. Dat had ook te maken met het feit dat er veel verwarring ontstond over de vraag wat een geconsolideerde lading is en wat part-shipment, deelladingen, zijn. Het werd dus steeds ingewikkelder.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mag de Kamer eisen dat zij duidelijke en begrijpelijke informatie krijgt? U zei dat u niet wist wat DMMP betekende. Mag de Kamer eisen dat zij duidelijke informatie krijgt?

De heer **Keur**: Als je daarop terugkijkt, zeg je nu: als zoiets weer gebeurt en je krijgt zo'n lijst onder ogen, zou je bijna verschillende

experts moeten raadplegen die verstand hebben van de benaming van die middelen. Of de Kamer dat moet eisen? Ja, dat zou je, achteraf, kunnen zeggen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Waarom waren die vrachtbrieven zo belangrijk?

De heer Keur: In die tijd speelde een enorme discussie in Nederland. Men wilde graag weten of er – dat was het begin van de discussie – gevaarlijke stoffen in zaten, die nadelig konden zijn geweest voor de hulpverleners, nabestaanden en slachtoffers in de Bijlmer. Ik heb mij daarbij vastgehouden aan de gevaarlijke stoffen die op de NOTOC stonden. Dat is naar mijn beste weten ook een gebruikelijke procedure.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u in de periode dat u woordvoerder was voldoende en juiste informatie gekregen? Was u tevreden met de informatie die u kreeg? Vond u die voldoende?

De heer Keur: Op basis van de feiten die ik zelf had onderzocht, vond ik die correct en volledig.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hoe vindt u dat het kabinet is omgegaan met het krijgen van de vrachtpapieren? Heeft het kabinet alle sporen om de ladingspapieren boven water te krijgen, nagetrokken? Heeft zij alle wegen bewandeld om de papieren boven water te krijgen?

De heer Keur: Naar mijn beste weten wel. Ik was in een vroegtijdig stadium op de hoogte gesteld van het feit dat het cargo manifest, NOTOC en airway bills normale papieren zijn om op te vragen, maar ik wist ook in een vrij vroeg stadium dat het niet wettelijk verplicht is om house airway bills af te geven. Ik kon dus begrijpen dat er enige problemen ontstonden om die detailinformatie boven tafel te krijgen. Als u wilt weten of de regering, het kabinet, daar voldoende aan heeft gedaan, dan zult u dat aan minister Jorritsma moeten vragen. Ik dacht op dat moment, met de wetenschap die ik had over het verkrijgen van house airway bills, van wel.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U was dus tevreden.

De heer Keur: Met de informatie die ik kreeg.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het valt de enquêtecommissie op dat Kamerleden in dit dossier zich vaak laten leiden door wat er in de media verschijnt, zowel in de krant als op de televisie. Nu is het altijd goed dat signalen uit de samenleving – daar bedoel ik ook de media mee – worden meegenomen door de Kamerleden, maar in dit dossier was dat heel nadrukkelijk aanwezig. Kamerleden reageerden als er iets in de media kwam. Als dat een paar keer voor komt, is het dan niet tijd dat de Kamer de regie naar zich toe trekt en zelf het initiatief neemt?

De heer Keur: Zoals u het nu stelt, bekijkt u het met de kennis van nu?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Met de kennis van nu, maar iedere keer als er een NOVA-uitzending was en iedere keer als er iets in de pers kwam, stelde de Kamer vragen. Hoe heeft u daarop gereageerd? Had u niet het initiatief naar u toe kunnen trekken? Of heeft u het niet zo ervaren?

De heer Keur: Dat zou gekund hebben, ware het niet dat de opmerkingen die werden gemaakt in de media door mensen van binnen en buiten het parlement, voor mij op dat moment van een enorm suggestief gehalte waren, waar geen bewijzen bij lagen. Derhalve ging ik uit van mijn eigen onderzoek dat ik had gedaan en van de feiten. Ik heb mij aan de feiten vastgehouden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U vond dus dat u een andere mening had. U had zelf onderzoek gedaan. Was dat dan niet, juist omdat u een andere mening had en juist omdat u onderzoek had gedaan, het moment om te zeggen: ik neem zelf het initiatief en ik kom met mijn onderzoek?

De heer Keur: Ik dacht dat ik vaak genoeg had gezegd hoe de VVD-fractie, ik was daar woordvoerder van, daarover dacht. Dat was echter niet interessant.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Uw eigen onderzoek was niet interessant?

De heer Keur: Nee, dat had namelijk niets nieuws te melden. Er waren geen schokkende dingen bij. Dat was niet zo interessant om te horen. Het was in die tijd pas interessant als je iets kon zeggen dat echt buitensporig was of als het erop leek dat er gesjoemeld was of gerommeld. Dat was de tendens zoals die toen was.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wat bedoelt u hiermee?

De heer Keur: Ik bedoel daarmee te zeggen dat de feiten, zoals ik die had onderzocht, niet interessant waren. Ik beschouwde het als de waarheid, terwijl heel veel mensen binnen en buiten de Kamer andere ideeën hadden en andere suggesties deden, waarvan ik geen feiten in huis had.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Welke mensen in de Kamer die zich bezig hielden met suggesties enzovoort, waren dat?

De heer Keur: Het is niet onbekend dat de VVD-fractie en de fractie van de Partij van de Arbeid daar verschillend over dachten en daar ook verschillend over debatteerden. Ik vertel u daar geen nieuws mee.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Nee. Was dit niet de reden dat een soort ad hoc-benadering is ontstaan in dit dossier? U zegt dat mensen zich in de Kamer bezig hielden met allerlei suggesties, terwijl u andere informatie had. U zegt dat uw informatie niet interessant was. De anderen kwamen met andere informatie. Heeft dit niet geleid tot een soort ad hoc-beleid op dit dossier?

De heer Keur: Misschien wel, maar dat was in dat proces onontkoombaar. Als in Nederland iemand iets roept of iemand suggereert iets... Ik zal een voorbeeld noemen. Als ik tegen u zeg "er zat geen plutonium in, maar een kernbom", dan haalt dat de krant. Het is serieus genoeg om daarover te spreken. Wij zijn daar diep genoeg in gegaan. Ik kon met de beste wil van de wereld niet ontdekken waar collega-Kamerleden bewijzen bij konden voegen, die ik kon staven aan mijn kennis en onderzoek.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u een poging gewaagd om buiten de officiële AO's en dergelijke

met uw collega's hierover te praten om toch tot een vergelijk te komen of om te proberen gezamenlijk met dit dossier verder te gaan?

De heer **Keur**: Ik moet zeggen: ik heb wel eens betere gesprekken gehad met collega's over politieke problemen binnen de Tweede Kamer. Dit liep niet erg vlotjes.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft een andere mening in dit dossier dan uw collega's. Blijft mijn vraag: had u dan niet, omdat u een andere mening had, harder moeten trekken om uw mening naar voren te brengen?

De heer **Keur**: Ik heb op een duidelijke en eerlijke manier naar voren gebracht wat ik ervan vond, naar aanleiding van de feiten die ik had. Men was daar niet altijd gevoelig voor, omdat men heel andere dingen zag, die ik niet zag.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dank u wel.

De heer **Oudkerk**: Ik wil met u praten over de werkwijze van de Kamer, de vaste Kamercommissie en specifiek over uw eigen rol daarin. Wanneer kreeg u voor het eerst signalen van mensen die met de Bijlmerramp te maken hebben gehad met betrekking tot hun gezondheid?

De heer **Keur**: Dat verschilde. Ik heb dat zelf gezien, ook achteraf, als een proces waarbij je niet kunt zeggen: nu gebeurt het. Het leek wel een soort sneeuwbal die steeds een beetje groter werd. Ik heb zelf de indruk, als ik daaraan terugdenk, dat afgezien van de vragen die al gesteld waren voordat ik in de Kamer kwam, die gezondheidsklachten druppelsgewijs binnenkwamen. Dat is zich gaan versterken na 1996.

De heer **Oudkerk**: Heeft u over dat druppelsgewijs binnenkomen, ooit binnen uw fractie contact gezocht met uw collega die woordvoerder volksgezondheid was?

De heer **Keur**: Ja, daar heb ik wel eens over gesproken met de woordvoerder volksgezondheid.

De heer **Oudkerk**: Is er op grond van dat gesprek ook actie ondernomen door die woordvoerder, bijvoorbeeld

binnen de vaste Kamercommissie Volksgezondheid?

De heer **Keur**: Ik meen zelfs dat mijn collega Anneliese van der Stoep daar vragen over heeft gesteld, maar ik houd een slag om de arm.

De heer **Oudkerk**: In ieder geval was die periode dat die klachten druppelsgewijs binnen kwamen, voor u aanleiding om contact te zoeken met uw collega-woordvoerder volksgezondheid.

De heer **Keur**: Daar is een keer over gesproken met de woordvoerder volksgezondheid.

De heer **Oudkerk**: Is het zo dat je het Bijlmer-dossier naar uw inzicht zou kunnen indelen in een aantal periodes? Eerst een periode waarin voornamelijk werd gesproken over de toedracht van de vlucht. Vervolgens een periode, waarin voornamelijk werd gesproken over de lading. Pas in een later stadium werd met name door de vaste Kamercommissie, gesproken over de gezondheidsklachten.

De heer **Keur**: Met name de eerste twee aspecten die u nu noemt, hebben ongeveer 80% van de tijd gevraagd. De 20% over de volksgezondheid kwam inderdaad als derde.

De heer **Oudkerk**: Ik bedoel het ook chronologisch.

De heer **Keur**: Ja, ook chronologisch.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Keur, u heeft het net al aan mevrouw Varma gemeld, dat er niet altijd eensgezindheid was in de Kamer als het om dit dossier ging. Die verdeeldheid, met name tussen de heer Van Gijzel en u, had die iets te maken met het feit dat, zoals mevrouw Van 't Riet het in een vorig verhoor heeft genoemd, die beschouwd werd als een "Van Gijzel-dossier" of had dat te maken met inhoudelijke meningsverschillen?

De heer **Keur**: Wat zei mevrouw Van 't Riet?

De heer **Oudkerk**: Zij sprak over een Van Gijzel-dossier. Het was duidelijk dat de heer Van Gijzel in ieder geval het vaakst het initiatief nam om bijvoorbeeld interpellatiedabatten aan te vragen of Kamervragen te stellen. Was dat, politiek gezien, de

oorzaak voor het feit dat er verdeeldheid was of had u gewoon met de heer Van Gijzel en anderen inhoudelijke meningsverschillen?

De heer **Keur**: Dat is eigenlijk de kern van het probleem. In eerste instantie verschilden wij 100% van mening over de inhoud, de vracht, de lading, het gevlogen rondje, motoren. Later...

De heer **Oudkerk**: "Wij" zijn in dit geval de heer Van Gijzel en u, begrijp ik.

De heer **Keur**: Ik noem het maar de VVD-fractie en de PvdA-fractie.

De heer **Oudkerk**: De woordvoerders van die fracties.

De heer **Keur**: Ja. Later denk ik dat wij qua inhoud hetzelfde wilden. Ik bedoel met "inhoud" het meer aandacht geven en meer aandacht schenken aan de problemen in de Bijlmer. Maar op een of andere manier lukte dat niet. Dat zult u morgen ongetwijfeld aan de heer Van Gijzel vragen. Ik had het gevoel dat de fractie van de Partij van de Arbeid daar anders mee om wenste te gaan dan dan de VVD-fractie.

De heer **Oudkerk**: Dat roept natuurlijk de vraag op wat dat "anders" dan was. Ik kan u natuurlijk alleen maar vragen hoe de VVD-fractie daarmee om wenste te gaan.

De heer **Keur**: Dat heb ik ook nagezocht. De VVD-fractie heeft altijd onvoorwaardelijke steun gegeven in de Kamer als het ging om vragen aan de minister, welke dan ook, om aandacht te schenken aan de gezondheidsproblemen in de Bijlmer. Waar je in die periode mee geconfronteerd werd, waren enorm veel tegenstrijdigheden op dat gebied. Je werd geconfronteerd met rapporten uit het verleden. Je wachtte op de antwoorden van de regering. De tegenstrijdigheden tussen wat mensen verklaarden over het wel of niet ziek zijn, was ook zo groot dat wij met elkaar misschien niet goed wisten welke weg wij exact op moesten. Dat heeft in dat proces lang geduurd. Misschien wel te lang. Dat had niets te maken met persoonlijke verhoudingen, het was eigenlijk een politiek probleem.

De heer **Oudkerk**: Beschouwde u de afhandeling van het Bijlmer-dossier als een politieke zaak?

De heer **Keur**: Nee. Ik beschouwde de afhandeling van de Bijlmer, puur inhoudelijk, wat was er waar en wat was er niet waar. Ik had natuurlijk de pech dat ik het stuk heb gemist van 1992 tot 1995, de eerste behandeling in de Kamer. Er was al zo veel gebeurd en er was zo'n beeldvorming rond dit dossier, dat je haast niet meer bij machte was om iets recht te zetten, waarvan je dacht dat het recht was. Dat was haast onmogelijk. Zo heb ik het ook gevoeld. Ik heb mij ook wel eens een eenling gevoeld daarin. Ik dacht: hoe is het toch mogelijk dat mensen niet met je mee willen of kunnen denken, omdat de beeldvorming van dien aard is, dan men niets meer wil geloven of aannemen. Ik hoop dat ik zo een beetje de sfeer schets, waarin politieke besluitvorming tot stand moest komen. Ik zie achteraf ook dat dat te lang heeft geduurd door het enorme verschil van mening en door het enorme verschil van inzicht en door het enorme verschil van informatie die wij kregen. Iedere afweging die je maakte, leek wel fout. Als je een afweging maakte om de inhoud of om de Bijlmermensen... Je kon het haast niet goed doen, want de beeldvorming werkte tegen. Die was al zo sterk gezet. Dat vond ik het grootste probleem van dit dossier.

De heer **Oudkerk**: Mag ik u daar concreet iets over vragen? U heeft net tegen mevrouw Varma gezegd dat u zelf onderzoek heeft gedaan, met name voor het debat van april 1995, omtrent het rondje dat het vliegtuig heeft gevlogen, de gevaarlijke stoffen, de lading en het gewicht van het toestel. U heeft daar deskundigen voor geraadpleegd. Heeft u die kennis – u zei: voor mij was dat uiteindelijk belangrijk, omdat dat voor mij de feiten waren – in de vaste Kamercommissie gebruikt om uw collega's op te hoogte te stellen van die feiten of heeft u geprobeerd uw collega's te betrekken bij die bijeenkomsten met die deskundigen?

De heer **Keur**: U bent zelf Kamerlid, u weet dus hoe het hier werkt. Waar spreek je over? Je spreekt in de wandelgangen en in de restaurants over datgene waar je mee bezig bent. Je probeert je collega's ervan te overtuigen van de feiten die je hebt

aan te bieden en je probeert ze daar deelgenoot van te maken. Ik stel vast dat mij dat niet is gelukt. De expertise die ik had ingeroepen, heb ik voor mijzelf gebruikt. Ik heb anderen geprobeerd die expertise, niet in fysieke vorm, maar in de vorm van praten en debatteren, eigen te laten maken.

De heer **Oudkerk**: Begrijp ik het goed dat u zegt: ik had in het begin gewoon inhoudelijke meningsverschillen met de heer Van Gijzel en met anderen over een aantal dingen die dit dossier betrof; ik heb geprobeerd om mijn kennis en kunde, mijn expertise over te brengen op mijn collega's, maar dat is niet gelukt.

De heer **Keur**: Absoluut niet.

De heer **Oudkerk**: Dat het niet gelukt is, is een feit. Ik ga u toch die vraag stellen, met name omdat u heeft gezegd dat u zich een soort eenling voelde. Dit is misschien een vraag onder het motto: alles is politiek, maar politiek is niet alles.

De heer **Keur**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Dat was niet de vraag.

De heer **Keur**: Ik denk even met u mee.

De heer **Oudkerk**: Was het – die vraag komt natuurlijk toch naar boven – uiteindelijk een politieke invalshoek voor u, omdat de minister van Verkeer en Waterstaat een partijgenoot van u was, om politiek achter de minister te gaan staan en daarom een andere mening te hebben dan de overige Kamerleden en met name de heer Van Gijzel? Of had de politiek er in dit geval niets mee te maken?

De heer **Keur**: Absoluut niet.

De heer **Oudkerk**: Het is nooit bij u een overweging geweest dat u dacht: mevrouw Jorritsma is van mijn eigen partij, dus steun ik haar.

De heer **Keur**: Nee. Ik ben zelfs nog achterdochtig geweest.

De heer **Oudkerk**: Wanneer?

De heer **Keur**: Ik heb een onderzoek gedaan naar de feiten, zoals ik dacht dat je ze moest onderzoeken. Ik heb

dus in wezen mijn eigen minister gecontroleerd. Nu past dat prima in het bestel van de VVD. Ik heb dus absoluut niet dat gevoel. Overigens ben ik daar ook niet genoeg een politiek dier voor.

De heer **Oudkerk**: De verkiezingen zijn al achter de rug, mijnheer Keur.

De heer **Keur**: Het is dat u het zegt.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben als enquêtecommissie ontdekt, maar u heeft dat indertijd ook ontdekt, dat dit niet alleen maar een zaak was van het departement van Verkeer en Waterstaat. Er speelden zo veel verschillende dingen – de heer Van den Doel heeft dat zojuist ook ter sprake gebracht bij mevrouw Van 't Riet – zoals de verdwenen cockpit voice recorder en de mannen in witte pakken. Is bij u ooit naar boven gekomen om vragen te stellen, c.q. een debat aan te vragen met ministers die daarvoor verantwoordelijk waren?

De heer **Keur**: In dat proces dat gaande was – u noemde de cockpit voice recorder en een aantal andere zaken – kwamen die steeds op het bordje terecht van de minister van Verkeer en Waterstaat. Als u vraagt waarom, dan kan ik zeggen dat in dit periode het het meest voor de hand liggend leek dat je aan de minister van Verkeer en Waterstaat vroeg of zij wel hard genoeg gezocht had naar de cockpit voice recorder. Als u doelt op de gezondheidsproblemen, had, achteraf gezien, wellicht meer gevraagd moeten worden naar de minister van Volksgezondheid, als u dat bedoelt.

De heer **Oudkerk**: Dat bedoel ik, maar ik breid het uit met een aantal voorbeelden. Er waren een aantal spullen weg op de rampplek, dat heeft de heer Erhart hier verklaard, er waren mensen in vreemde witte pakken, er was een verdwenen cockpit voice recorder. Is bij u ooit de gedachte opgekomen dat er misschien juist door de minister van Justitie onderzoek zou moeten worden gedaan naar dat soort witte vlekken en niet door de minister van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Keur**: Dat hebben wij ons op dat moment misschien onvoldoende gerealiseerd.

De heer **Oudkerk**: Kwam dat omdat de minister van Verkeer en Waterstaat coördinerend minister was en dat je dus als Kamercommissie ervan uitging dat het dan wel verder zou worden gespeeld?

De heer **Keur**: Het had misschien ook te maken met het feit dat de commissie van Verkeer en Waterstaat zich zo indringend met die materie bezig hield en zo indringend met zichzelf bezig was om eruit te komen, dat andere ministeries een beetje – laat ik het maar wat zwart/wit zeggen – buiten schot zijn gebleven. Men was echt op zoek naar de waarheid via de minister van Verkeer en Waterstaat. Die werd natuurlijk zwaar onder vuur gelegd. Daar heeft men dus geprobeerd te zoeken naar de waarheid van het hele gebeuren en misschien wel te weinig bij andere ministeries. Als ik daar achteraf op terug kijk, zal ik dat niet ontkennen.

De heer **Oudkerk**: Ik kom nog even terug op uw eigen rol en met name de relatie die in de Kamer gaandeweg ontstond met de woordvoerder van de Partij van de Arbeid, de heer Van Gijzel. Wij hebben ervoor gekozen om niet allerlei fragmenten achter elkaar te zetten van debatten die u met hem heeft gevoerd. Ik leg u twee voorbeelden voor en heb daar vervolgens een vraag over. U heeft in april 1998 tegen de heer Van Gijzel gezegd: "U zegt tegen mij dat ik de suggestie wek, maar ik zeg juist dat u steeds de suggestie wekt dat er andere dingen zijn gebeurd, dan de dingen die wij al met elkaar hebben onderzocht. Dat is een bijdrage van u aan de beeldvorming die ik betreurt." U heeft, ik meen in datzelfde debat, ook de woorden "constructief" gebruikt voor uw opstelling en "destructief" voor de opstelling van de heer Van Gijzel. Kunt u dat toelichten?

De heer **Keur**: Ik heb dat vanmorgen op de radio gehoord en ik heb nagezocht waar het stond. U heeft mij de vorige keer ook mee geconfronteerd. Het stond in Trouw, in een artikel van de heer Vincent Dekker. Als ik terugkijk op de debatten die zijn gevoerd tussen verschillende Kamerleden, moet ik toegeven dat ik dat heb gezegd. Als ik daarop terugkijk, kan de enige reden geweest zijn dat ik vond, en eigenlijk nog vind, dat er een hoop suggestieve berichtgeving was over een aantal punten die wij al meerdere keren hadden

doorgesproken. Ik had het gevoel alsof wij in een rondje praatten. De irritatiegraad was daar bereikt. Toen heb ik dat gezegd.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent dus dat in de loop van de periode 1994-1998, waar u verantwoordelijk voor bent, er iets gegroeid is in die vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat wat uiteindelijk niet bevorderlijk is geweest voor de samenwerking om de witte vlekken, op welke wijze dan ook, boven tafel te krijgen.

De heer **Keur**: Er is geen relatie gegroeid, zoals u en ik die graag zien.

De heer **Oudkerk**: Ik heb nog één vraag voor u. De Kamer heeft al in 1995 aangedrongen op medisch onderzoek van slachtoffers. Dat is via Kamervragen gebeurd en dat is ook een aantal keren in debatten gewisseld. Op 22 juni 1995 heeft de Kamer de wens uitgesproken dat er een epidemiologisch onderzoek zou plaatsvinden naar de gezondheidsklachten van de mensen die met de Bijlmerramp te maken hebben gehad. Nu zegt de minister dat op 30 september 1997 uiteindelijk toe. Dat is dus een dikke twee jaar later. Was er voor u geen aanleiding om nadrukkelijker te proberen die toezegging eerder los te peuteren van de minister van Volksgezondheid?

De heer **Keur**: Achteraf had dat gemoeten. Ik was echter geen medicus. Ik schatte in dat de regering ons daarin goed voorlichtte. Het had echter wellicht eerder gemoeten. Het heeft te lang geduurd.

De heer **Oudkerk**: Bent u bij die inschatting van die voorlichting ook uitgegaan van het rapport van de GG en GD uit 1994?

De heer **Keur**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Keur, ook aan u stel ik de vraag of uw eigen positie in het debat tussen 1994 en 1998 maximaal, optimaal, goed of te weinig was.

De heer **Keur**: Maximaal.

De **voorzitter**: Dat is een duidelijk antwoord. Ik zal nu een samenvatting geven van het verhoor dat wij hebben

afgenomen. Ik wil u vragen of u kunt bevestigen wat ik voorlees. In 1994 trof u een dossier aan met nog veel open vragen. Is dat correct?

De heer **Keur**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U heeft gewacht met het stellen van vragen tot het Kamerdebat van 26 april 1995.

De heer **Keur**: Correct.

De **voorzitter**: U heeft ter voorbereiding van het debat zelf informatie ingewonnen over de lading, gevaarlijke stoffen, het extra rondje, scheef hangende motoren en het gewicht van het vliegtuig.

De heer **Keur**: Onder andere.

De **voorzitter**: Ik noemde een aantal zaken.

De heer **Keur**: Klopt.

De **voorzitter**: U heeft zelf de vrachtpapieren doorgespit. Conclusie: het vliegtuig was niet overbeladen, eerder onderbeladen en er was geen gevaarlijke lading.

De heer **Keur**: Klopt.

De **voorzitter**: U wist niet wat DMMP betekende toen u de ladingsbrieven op 28 augustus kreeg.

De heer **Keur**: Correct.

De **voorzitter**: De Kamer had achteraf gezien een begrijpelijke en duidelijke toelichting moeten eisen.

De heer **Keur**: Achteraf gezien wel, ja.

De **voorzitter**: De informatie van de minister was correct en volledig.

De heer **Keur**: Klopt.

De **voorzitter**: Naar uw mening heeft de minister alle wegen bewandeld om alle papieren boven water te krijgen.

De heer **Keur**: Voor zover mij bekend is, ja.

De **voorzitter**: De signalen vanuit de media waren vaak te suggestief. U hield het bij de feiten, zoals u die zelf had onderzocht.

De heer **Keur**: Correct.

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel heeft zich naar uw mening te veel laten leiden door suggesties. De andere leden lieten zich onvoldoende leiden door de feiten.

De heer **Keur**: Correct.

De **voorzitter**: Het contact met collega-commissieleden liep niet altijd vlotjes.

De heer **Keur**: Dat is prachtig uitgedrukt.

De **voorzitter**: De signalen van gezondheidsklachten waren als een sneeuwbal die langzaam steeds groter werd.

De heer **Keur**: Jazeker.

De **voorzitter**: U heeft hierover gesproken met uw collega uit de commissie VWS.

De heer **Keur**: Ik geef toe dat ik niet meer weet of zij er vragen over heeft gesteld. Ik meen mij te herinneren dat ik met mijn collega daarover heb gesproken. Ik kan dat voor u nagaan.

De **voorzitter**: Aan het begin stonden de fracties van de Partij van de Arbeid en de VVD op het punt van dit dossier lijnrecht tegenover elkaar.

De heer **Keur**: Ja.

De **voorzitter**: Later had u hetzelfde doel: iets doen aan de gezondheidsklachten in de Bijlmer.

De heer **Keur**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U noemt het een politiek probleem dat de gezondheidsklachten zo laat zijn opgepakt door de Kamer.

De heer **Keur**: Eigenlijk wel.

De **voorzitter**: De beeldvorming rond het dossier maakt het onmogelijk om de feiten boven tafel te krijgen. Je kon het haast niet goed doen.

De heer **Keur**: Absoluut.

De **voorzitter**: Het gezondheidsonderzoek is te laat van start gegaan.

De heer **Keur**: Correct.

De **voorzitter**: Uw inspanning in het dossier was maximaal.

De heer **Keur**: Het kon niet meer.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik verzoek de griffier de heer Keur uit te geleiden.

Sluiting 11.43 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 78

Woensdag 10 maart 1999



De heer P. Rosenmöller

P. Rosenmöller
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 11.50 uur

Verhoord wordt de heer P. Rosenmüller

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer P. Rosenmüller, geboren op 11 mei 1956 te Den Helder.

Mijnheer Rosenmüller, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Rosenmüller**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Rosenmüller, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst.

Mijnheer Rosenmüller, u kwam in 1989 in de Tweede Kamer en bent dus vanaf het begin betrokken geweest bij de afhandeling van de vliegcramp. Hoe werd de Tweede Kamer in de dagen direct na de ramp geïnformeerd over de vliegcramp?

De heer **Rosenmüller**: Ik ben inderdaad vanaf 1989 lid van de Tweede Kamer. Ik ben dus ook als Kamerlid betrokken geweest bij de afhandeling van de ramp, maar de taakverdeling van de toenmalige

GroenLinks-fractie was van dien aard dat mijn collega Peter Lankhorst de woordvoerder was op het terrein van verkeer en vervoer. Hij had dus in onze fractie de primaire verantwoordelijkheid voor de afhandeling. Maar in een kleine fractie ben je generalist, dus je weet overal wat van. De wijze waarop het kabinet toen opereerde was, naar ik mij kan herinneren, dat de Kamer dagelijks schriftelijk werd geïnformeerd over de afhandeling van de ramp in de vorm van brieven, te beginnen vanaf 6 oktober. Ik kan mij ook herinneren dat er een hoorzitting of briefing is geweest van het departement met de Kamer, maar ik ben daar zelf niet bij geweest.

De **voorzitter**: Dat wilde ik u juist vragen. U zei dat vlak na de ramp de Kamer middels schriftelijke informatie dagelijks is geïnformeerd over de voortgang van de rampbestrijding en de berging. Klopt dat?

De heer **Rosenmüller**: Dat klopt. Ik trof die informatie in het dossier aan toen ik het in 1994 van Lankhorst overnam. In dat dossier zaten drie soorten bescheiden. De briefwisseling van het kabinet met de Kamer. Verder een aantal sets schriftelijke vragen, onder andere van onze fractie en die van de Partij van de Arbeid. En natuurlijk een stel krantenknipsels, zoals u zich kunt voorstellen.

De **voorzitter**: Er vindt op 8 oktober een briefing plaats. Is u bekend wie daar bij was en wat daar gezegd is?

De heer **Rosenmüller**: Omdat ik er zelf niet bij was, weet ik niet precies wat daar gebeurd is. Ik houd het daarom liever bij wat ik uit eigen waarneming heb kunnen vaststellen.

De **voorzitter**: Hoe ervoer u de houding van de minister in die dagen? We hebben het dan over de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Maij-Weggen.

De heer **Rosenmüller**: Ik heb haar optreden voor het eerst van een kwalificatie voorzien in het algemeen overleg van 26 april 1995.

De **voorzitter**: Wat was die kwalificatie?

De heer **Rosenmüller**: Ik heb het proces van 4 oktober 1992 tot het moment van 26 april 1995 gekwalificeerd in die zin dat ik het idee kreeg dat er "zo snel mogelijk een deksel op de pot moest".

De **voorzitter**: Uw kwalificatie van die periode was: Er moet zo snel mogelijk een deksel op de pot?

De heer **Rosenmüller**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Mijnheer Rosenmüller, werd er in die tijd al gesproken over de lading en de cockpit voice recorder?

De heer **Rosenmüller**: Zeker. In die periode, ook voor het rapport van de Raad voor de Luchtvaart van een kabinetsstandpunt werd voorzien, was al sprake van vragen als: Hoe zat het met de cockpit voice recorder? Was deze er überhaupt wel? Waarom is er niets gevonden? Die hele discussie was tussen 1992 en 1995 opgestart.

De **voorzitter**: Mijnheer Rosenmüller, op 14 oktober 1992, dus 10 dagen na de ramp stuurt de minister van Binnenlandse Zaken een brief aan de Tweede Kamer over de afhandeling

van de rampbestrijding. Er heeft over deze brief nooit een overleg plaatsgevonden. Waarom niet?

De heer **Rosenmöller**: Ik ben die brief in het dossier tegengekomen. Ik heb nagezocht wat er in procedurele zin met deze brief – en overigens ook met de andere brieven – gebeurd is. De Kamer heeft in wijsheid besloten om op dat moment niet rond incidenten met het kabinet of verantwoordelijke bewindslieden te spreken op een deelterrein.

De **voorzitter**: De Kamer? Of heeft u het dan over de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat?

De heer **Rosenmöller**: Dat is de Kamer, maar u heeft gelijk. Dat is in de commissie via procedurevergaderingen gegaan, zoals u ongetwijfeld weet. Ik wil daarbij overigens refereren aan de passage in de brief van 14 oktober, waarin de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken schrijft dat het een voorlopige standpuntbepaling of een voorlopig overzicht betreft met betrekking tot de situatie. Ik denk dat dat op dat moment mede voor de Kamercommissie de reden is geweest om niet op dat deelterrein met de minister van Binnenlandse Zaken een debat aan te gaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Rosenmöller, we hadden het in die periode over rampenbestrijding, berging, nazorg, illegalenproblematiek, gezondheid et cetera. Had u zelf in die periode geen behoefte aan een debat met de minister?

De heer **Rosenmöller**: Ik heb u aangegeven hoe de taakverdeling in onze fractie was.

De **voorzitter**: En als fractie?

De heer **Rosenmöller**: Wij hebben ons gevoegd bij die procedure, gelet op wat zich dagelijks in de Kamer afspeelt. Je moet ontzettend uitkijken dat je niet op een deelterrein een discussie voert, zeker als de minister van Binnenlandse Zaken in het slot van die brief aangeeft dat er sprake zal zijn van een totale evaluatie, ook rondom de rampbestrijding. Het is dan discutabel of je tien dagen na de ramp rond die situatie met de minister een debat moet voeren over wat wel of niet goed is gegaan. Je kunt je de vraag stellen wat er op dat

moment uit zo'n debat komt. De inschatting was dat dit te weinig zou zijn om zo'n debat te rechtvaardigen. Wij hebben ons daarin gevoegd, zoals de hele Kamer heeft gedaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Rosenmöller, ik ga met u naar de periode dat u zelf woordvoerder was op dit punt. Dat was in 1994. U heeft het net gehad over een totale evaluatie. Bent u van mening dat het rapport van de Raad voor de Luchtvaart zo'n totale evaluatie was?

De heer **Rosenmöller**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb geconstateerd – en u ongetwijfeld met mij – dat het een jaar geduurd heeft voordat het rapport naar de Kamer is gestuurd. In die tussentijd is er heel veel gebeurd. Er zijn berichten in de media verschenen. Er zijn berichten uit de samenleving tot ons gekomen. Is er in de tussenliggende periode van dat jaar overleg geweest tussen woordvoerders op dit dossier?

De heer **Rosenmöller**: Niet formeel. Ik sluit informeel overleg niet uit, maar er staan mij geen heldere momenten voor de geest. Ik heb op dit dossier met Van Gijzel in de periode februari 1994 tot februari 1995 contact gehad. Het tastbare resultaat daarvan is dat wij op mijn initiatief – ik dacht in november 1994 – schriftelijke vragen hebben gesteld over de cockpit voice recorder en de lading. Dat is een tastbaar bewijs van het feit dat er ook in dat jaar contact is geweest tussen Kamerleden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toch spelen in dat tussenliggende jaar ook andere punten ten aanzien van de lading, de veiligheid en de gezondheid. Maar het eerste debat vindt pas plaats tweeënhalve jaar nadat de ramp heeft plaatsgevonden. Wat was de reden dat het zo stil is geweest in die tweeënhalve jaar?

De heer **Rosenmöller**: Het heeft anderhalf jaar geduurd voordat de Raad voor de Luchtvaart het uiteindelijke rapport gepresenteerd heeft aan het kabinet en het kabinet dit aan de Kamer heeft gestuurd. Verder heeft het een jaar geduurd voordat het kabinet een kabinetsstandpunt bepaald had over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart en meer in het bijzonder

de – ik dacht – 13 aanbevelingen daarin.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Vond u het een belangrijk dossier?

De heer **Rosenmöller**: Ik denk dat niemand het een onbelangrijk dossier vindt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was er voor u reden om bij de minister aan te dringen op spoed bij het naar de Kamer sturen van het rapport met de aanbevelingen die zij daarbij moest doen?

De heer **Rosenmöller**: Er zijn geen formele pogingen ondernomen om spoed te betrachten. Ik heb zelf ook geen informele pogingen ondernomen. Misschien was het beter geweest als ik met Van Gijzel als slotvraag bij de vragen die wij in november 1994 hebben gesteld, nog eens had aangedrongen op een zo spoedig mogelijke reactie van het kabinet op het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Dat is niet gebeurd. Als het wel gebeurd zou zijn, is de vraag of het kabinet zich daarvan iets zou hebben aangetrokken, maar dat is een bewijs uit het ongerijmde. Laat ik dus bij onszelf blijven. Het was inderdaad beter geweest als de Kamer in dat jaar formeel, bijvoorbeeld na een half jaar, gevraagd had: "Vrienden, hoe zit het nu? Wilt u zo snel mogelijk een kabinetsstandpunt over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart het licht doen zien?" Er zat namelijk een kabinetsformatie tussen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U stelde met uw collega Van Gijzel in november 1994 vragen over de cockpit voice recorder. U hebt volgens mijn informatie in december 1994 antwoord gekregen. Het duurde toen nog tot 26 april 1995 voor het eerste algemeen overleg plaatsvond over de Bijlmerramp. Dat ging toen over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart en de aanbevelingen. Wat waren voor u de belangrijkste punten uit het rapport?

De heer **Rosenmöller**: Op zich vond dat algemeen overleg dus snel plaats nadat het kabinetsstandpunt geformuleerd was, namelijk twee maanden daarvoor. Wij hebben de dag voor het algemeen overleg, zoals u weet, nog een hearing georganiseerd als Kamercommissie. Voor mij

waren de belangrijkste punten uit het rapport: de vraag naar de technische staat van het vliegtuig; de aard van de lading; uranium als contraballast; de vliegeroute; het wissen van de tapes door de politie; het niet vrijgeven van de geluidsopnames tussen de verkeersleiding en de bemanning, dus het privacyaspect; de relatie tussen lading en gezondheid. Zo zijn er nog vele opmerkingen te maken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Bracht het rapport voor u veel meer duidelijkheid?

De heer Rosenmöller: Het bracht wel meer duidelijkheid, alleen onvoldoende om het dossier te sluiten. Ik denk dat daar voor een deel de fricties tussen de Kamer en het kabinet zijn ontstaan. Ik heb zelf altijd de indruk gehad dat met het uitbrengen van het kabinetsstandpunt op het rapport van de Raad voor de Luchtvaart de zaak voor het kabinet over was, terwijl de zaak voor een belangrijk deel van de Kamer eigenlijk pas begon.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U hebt het over de frictie tussen de Kamer en het kabinet. Bent u van mening dat de opmerkingen die in het eerste belangrijke debat zijn gemaakt op 26 april 1995 de toon hebben gezet? De minister van Verkeer en Waterstaat heeft het in dat debat over een "paranoïde" situatie waar Kamerleden zich niet in moeten laten meeslepen, maar ze komt daar later op terug en zegt dat zij dat beter niet had kunnen zeggen. Heeft dat de toon gezet voor de discussie, ook in latere jaren?

De heer Rosenmöller: Ja, het heeft de toon gezet voor de discussie in de latere jaren. Het stond voor mij op een bepaalde manier ook voor een cultuur die ik zou willen typeren als afhoudend en wantrouwend naar critici. Ik vind dat onverstandig van het politiek bestuur.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Heeft dat uzelf wantrouwend gemaakt ten aanzien van het dossier?

De heer Rosenmöller: Het heeft mij eerlijk gezegd niet luier gemaakt. Je wordt door zo'n opmerking wel gestimuleerd.

Mevrouw Augusteijn-Esser: De minister zegt op 28 augustus dat zij de vrachtbrieven naar de Kamer zal sturen. Zij zegt dat alles is nagegaan en dat het "exact" klopt. Dat "exact" was iets minder exact dan het toen leek. Vervolgens komt er op 28 augustus een heel pakket stukken, een stapel vrachtbrieven naar u toe. U zegt dat de hele situatie u wantrouwend heeft gemaakt. Kunt u zeggen hoe wantrouwend u die stukken hebt bekeken en wat uw conclusie was?

De heer Rosenmöller: We hebben die stukken bekeken. Die hadden een hoog abracadabra-gehalte.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Waardoor was dat?

De heer Rosenmöller: Omdat ik gewoon niet begreep wat precies de portee van de lading was. Je bent op zoek naar de inhoud van de lading, de vracht. Verder zijn die vrachtbrieven vergezeld gegaan van een begeleidende brief van de minister. Dat was op 28 augustus 1996. De minister trekt in die brief de conclusie dat de vrachtbrieven sporen met het cargomanifest. Zij zegt vervolgens: Wat ons betreft is er dus geen reden voor verdere actie. Ik heb dat op dat moment ook voor waar gehouden. Ik kom daarmee op een voor mij buitengewoon relevant punt. Op het moment dat wij feitelijke informatie krijgen van het kabinet, hoort deze volledig en juist te zijn. Dat raakt de vertrouwensregel tussen Kamer en kabinet. Als die informatie niet volledig en juist is, kunnen wij de hoofdtaak van de politieke controle op het kabinet niet meer uitvoeren en verworden wij van een politiek controleorgaan tot een detectivebureau en dat zijn wij niet.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is er voor u aanleiding geweest om toch nog zelf nader onderzoek uit te voeren? Wij hebben net van uw toenmalige collega de heer Keur gehoord dat hij ook zelf nog over de gevaarlijke stoffen nadere informatie heeft ingewonnen. Ook mevrouw Van 't Riet heeft dat gezegd. Heeft u dat zelf ook gedaan? Of heeft u zich uitsluitend beperkt tot de brief van de minister?

De heer Rosenmöller: Wij hebben ons in hoofdzaak beperkt tot de brief van de minister van augustus 1996.

Daar kwam bij dat die brief geschreven werd in een periode dat de Kamer al gesproken had over het instellen van een werkgroep. Dat was een aantal maanden ervoor, in juni 1996. De Kamer had toen de bereidheid en de wens uitgesproken om met de Raad voor de Luchtvaart, de ECD, het OM en de politie te spreken. Voor mij was het gegeven uit de brief aanleiding om dat te betrekken bij de activiteiten van de werkgroep.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik zal u zeggen waarom ik dat vraag. Ik heb uit de verslagen van de debatten gelezen dat u zich ook in het eerste debat al hebt gebogen over met name de gezondheidsgevolgen van de ramp. U kreeg een stapel vrachtbrieven. Daar zat ook de NOTOC bij, dus de lijst van gevaarlijke stoffen. Hebt u zich op dat moment afgevraagd wat dat was?

De heer Rosenmöller: Wij wisten wel wat de NOTOC was.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar wist u welke gevaarlijke stoffen daarop stonden? U had daarop kunnen zien, zo heeft de minister later gezegd, dat daar DMMP op stond. Zei u dat iets?

De heer Rosenmöller: Ik vind dat het verkeer tussen het kabinet en de Kamer zo hoort te zijn dat de regering, als DMMP verontrustende lading is, met al haar expertise hoort aan te geven dat deze lading mogelijkerwijze verontrustend is en in de afhandeling van de ramp onderdeel van een legpuzzel kan zijn als het om lading/volksgezondheidsproblemen gaat.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Vindt u, met de wetenschap over wat de lading was, dat de brief van de minister voldoende was?

De heer Rosenmöller: Nee, dat is niet voldoende. De brief had vergezeld horen te gaan van een toelichting en een uitvoering. Het is merkwaardig dat we later via de NRC horen dat DMMP een mogelijke grondstof is voor Sarin en dat dan later door het kabinet gezegd wordt: Dat wisten ze allemaal in 1996 al!

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar er was voor u geen reden om op eigen

initiatief te zeggen: Wat is dit eigenlijk?

De heer **Rosenmöller**: Nee, omdat de relatie tussen de Kamer en de regering zo niet hoort te zijn. Ik heb zeer veel respect voor mijn collega Rob van Gijzel. Ik kon dat zelf ook niet of nauwelijks als fractievoorzitter van een 5-persoonsfractie op dat moment. Ik kon hem nooit "naar de kroon steken", waar het de inzet en activiteit betreft. Er was tussen ons wel contact. Ik vond het prima. Het was voor mij op een bepaalde manier de verzekering dat er in de commissie werk gemaakt werd van het naspeuren van die lading. Hij had die contacten, ik niet. Wij communiceerden daar af en toe over. Ik had vertrouwen in het werk dat hij deed. Dat is belangrijk geweest. Dat is, zoals we vandaag kunnen zeggen, ook gebleken. Vervolgens hebben wij ons ook meer – dat is een informele afspraak die dan gaat ontstaan – gericht op het vraagstuk van de volksgezondheid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u in latere jaren als woordvoerder, als u daarnaar vroeg bij het ministerie of in debatten, voldoende informatie gekregen over met name de lading?

De heer **Rosenmöller**: Nee, we moesten daar als Kamer, al dan niet op het spoor gezet door de media, voortdurend trekken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u dat ook voortdurend gedaan?

De heer **Rosenmöller**: De Kamer heeft sowieso alert gereageerd op elk moment dat er via de samenleving signalen kwamen dat het misschien wel eens anders zou kunnen zijn dan het tot op dat moment was. Daar is een alerte reactie op geweest. Op een aantal terreinen heeft de Kamer zelf via eigen activiteiten getracht daar een vinger achter te krijgen. Overigens met gebrekkig resultaat. Ik refereer aan de werkgroep die is ingesteld en die getracht heeft via de ECD en de Raad voor de Luchtvaart daar meer een vinger achter te krijgen. Je raakt daarmee meer een algemeen probleem dat ik ook in het voorgesprek aan de orde heb gesteld. Er is wat mij betreft op de departementen ook rond deze kwestie te veel een cultuur van: Hoe krijg je de Kamer met zo min mogelijk informatie zo tevreden mogelijk?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u zich tevreden laten stellen?

De heer **Rosenmöller**: Voor een deel hebben wij ons daarin tevreden laten stellen vanaf dat moment. Maar je merkt dat die cultuur uiteindelijk toch aan de verliezende hand is.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Rosenmöller, ik wil u nog een paar vragen stellen over de rol van de Kamer en de rol die uw fractie en u persoonlijk daarin hebben gespeeld. Ik begin met de beantwoording van een Kamervraag uit 1993, die u vast heeft aangetroffen in het dossier, toen u het in 1994 overnam van uw collega Lankhorst. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt in antwoord op de Kamervraag of de lading wel of niet gevaarlijk was voor de volksgezondheid, dat de lading geen volksgezondheidsrisico's met zich meebracht, maar dat er wel risico's waren voor de volksgezondheid in relatie tot de grootschalige vliegtuigbrand.

De heer **Rosenmöller**: Dat zou kunnen zijn.

De heer **Van den Doel**: Er staat letterlijk: Met uitzondering van de risico's die aan een grootschalige vliegtuigbrand verbonden zijn. Daar kan dus geen misverstand over zijn. De minister erkent als zodanig dat er risico's voor de volksgezondheid aan verbonden zijn. Dat is in september/oktober 1993. Vervolgens komen er ook in 1994 voortdurend klachten van de bewoners uit de Bijlmer. U heeft daar zelf al aan gerefereerd in eerdere antwoorden. Het was dus bij de Kamer bekend. Toch heeft het tot mei 1996 geduurd voordat eindelijk het onderwerp volksgezondheid prominent op de agenda van de Kamer is komen te staan. Wij proberen daar als commissie een verklaring voor te zoeken. Heeft u nooit binnen uw fractie bij de collega's die volksgezondheid deden, erop aangedrongen dat dit aspect ook de aandacht kreeg, niet in de commissie Verkeer en Waterstaat maar in de commissie Volksgezondheid?

De heer **Rosenmöller**: Die contacten zijn er zeker geweest met een van uw commissieleden, nl. met mevrouw Varma, die volksgezondheid deed in de fractie van GroenLinks in die periode. Daarmee had je al bijna de

halve fractie, want zo werkte het in die tijd bij ons. Die contacten zijn er geweest. Vervolgens heeft dat geleid tot activiteit. Aan de ene kant lag daar het reeds gememoreerde weinig bevredigende rapport van de GG&GD, waarvan wij weten hoe het tot stand is gekomen. Vervolgens is in het tweede overleg van 1995 aan de orde gesteld dat de Kamer de wens had om toch wel degelijk tot zo'n gezondheidsonderzoek te komen. De signalen vanuit het veld, vanuit de Bijlmer zelf namen toe met betrekking tot de gezondheidsklachten. Dat is voor de fractie van GroenLinks de reden geweest om voor de eerste keer in mei 1996 schriftelijke vragen te stellen aan de minister van Volksgezondheid, op basis van de contacten die wij daar in onze fractie over hadden, en om inderdaad te pleiten voor een breder opgezet algemeen gezondheidsonderzoek.

De heer **Van den Doel**: Dat is duidelijk. Het gaat mij juist om de tijdsperiode. Ik constateer dat het toch twee jaar geduurd heeft voordat het aspect volksgezondheid dat toen al een belangrijk element vormde, uiteindelijk op de agenda is komen te staan. Terwijl er voortdurend debatten waren met de minister van Verkeer en Waterstaat over allerlei andere aspecten, heeft het twee jaar geduurd voordat dit aspect, waarbij de minister van Volksgezondheid actief werd betrokken, aan de orde kwam.

De heer **Rosenmöller**: Ik zie dat een slag anders.

De heer **Van den Doel**: Het tijdsverschil is er. Dat is een feit.

De heer **Rosenmöller**: Het is maar vanaf welk moment je gaat rekenen. Ik reken vanaf het eerste moment dat de Kamer in overleg treedt met het kabinet over deze kwestie. Dat was op 26 april 1995. Ik constateer dan dat 1 jaar en 1 maand later de eerste schriftelijke vragen over het gezondheidsaspect worden gesteld, met het pleidooi om te komen tot een meer algemeen gezondheidsonderzoek. Ik plaats dat dan naast uw twee jaar. Daarom zeg ik dat ik het een slag genuanceerder zie in de tijd.

De heer **Van den Doel**: Met die nuancering van u erbij, wil ik dan toch een stapje verdergaan. Er wordt in dat overleg in 1995 al gevraagd om

onderzoek. Dat wordt gedaan via de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat wordt bij de minister van Volksgezondheid neergelegd. Tussen 1995 en de uiteindelijke toezegging van de minister van Volksgezondheid van 30 september 1997 zijn weer twee jaar verstreken. Daar heeft de Kamer ook genoeg mee genomen. Met andere woorden: Als we kijken naar de wensen van de Kamer om onderzoek te doen en aandacht te besteden aan de volksgezondheid, dan duurt het tot 30 september 1997 voordat de uiteindelijke toezegging van de minister van Volksgezondheid er komt. Was er voor u geen aanleiding om op een eerder moment hardere eisen op tafel te leggen en wensen te formuleren om tot zo'n toezegging van de minister te komen?

De heer **Rosenmöller**: Ja. U spreekt nu over de Kamer. U heeft daar gelijk in. Ik zit hier alleen als persoon en namens een fractie. Ik kom dan terug op het feit dat u terecht stelt dat pas op 30 september 1997 via de mondelinge vragen de toezegging komt tot de mogelijkheid van een inventariserend gezondheids-onderzoek. Ik moet het houden bij onze eigen activiteiten, die zijn opgestart. Het initiatief van onze fractie betreft vragen van mei 1996, juli 1996 en februari 1997, allemaal gericht aan de minister van Volksgezondheid met het pleidooi, de hartenkreet: "Minister, kom nu toch met dat gezondheidsonderzoek over de brug". We hebben het daarbij moeten laten. Vervolgens heeft de minister inderdaad op 30 september, nadat de druk voor haar te groot was geworden, die toezegging gedaan. En we hebben het er dan nog niet over hoe lang het geduurd heeft voordat die toezegging op een bepaalde manier is ingelost.

De heer **Van den Doel**: U heeft zich uiteindelijk geschikt in de antwoorden op die vragen.

De heer **Rosenmöller**: Dat is een lot dat ons vaker treft op het moment dat wij iets willen en de meerderheid in de Kamer niet.

De heer **Van den Doel**: Los van schriftelijke vragen, zijn er ook andere instrumenten om op een gegeven moment iets aan de minister te vragen. Kunt u concreet aangeven wanneer u zelf als fractie het initiatief

genomen heeft, los van de schriftelijke vragen, om te proberen een toezegging te krijgen van de minister tot het doen van onderzoek?

De heer **Rosenmöller**: Niet los van die schriftelijke vragen, maar consequent middels die schriftelijke vragen. Dat is de activiteit van de fractie van GroenLinks geweest. Wij hebben zelf een zwaarder instrument gekozen op het moment dat er op 1 april 1998 een brief ligt van de minister van Volksgezondheid, waarin de uitvoering van de toezegging van 30 september 1997 onvoldoende is. Dat heeft geleid tot een plenair debat op verzoek van de fractie van GroenLinks op 2 april. Wij hebben daar onze positie bepaald.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Rosenmöller, ik wil overgaan naar een ander aspect. U heeft in het begin van dit verhoor op een vraag van de voorzitter gezegd, toen het over de brief van 14 oktober 1992 ging, dat je moet oppassen dat je niet op deeltherreinen gaat discussiëren. Dat was de brief van de minister van Binnenlandse Zaken over de hele afwikkeling van de rampenbestrijding, de berging en het proces dat zich in Amsterdam heeft voltrokken.

De heer **Rosenmöller**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Als we kijken naar dit dossier, dan zien we dat er acht departementen bij betrokken zijn. Er liggen ontzettend veel vragen bij dit dossier die niet primair de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat betreffen. Maar als we terugkijken naar de geschiedenis van het dossier, dan blijkt dat de inzet van de Kamer en alle vragen via de commissie voor Verkeer en Waterstaat zijn gestart, ook als ze niet op het terrein van de minister van Verkeer en Waterstaat lagen. Is dat niet zo'n deelterrein waar de aandacht van de Kamer steeds heeft gelegen? Had dat niet veel meer verbreed moeten worden naar andere ministeries op een veel vroeger moment?

De heer **Rosenmöller**: Als ik zei dat je moet uitkijken, dan zei ik dat naar aanleiding van de brief van 14 oktober 1992 van de minister van Binnenlandse Zaken. U refereerde daar terecht aan. Ik zei dat je niet te veel op deelonderwerpen of

deeltherreinen moet debatteren. Dat had te maken met het feit dat het onderzoek lopende was en het kabinet nog een standpunt moest bepalen.

De heer **Van den Doel**: Maar die brief ging niet over de technische oorzaak van het ongeval. Die brief ging over een heel wezenlijk aspect, alles wat zich in Amsterdam had afgespeeld.

De heer **Rosenmöller**: Ik roep mijn eigen opmerking in herinnering dat de minister van Binnenlandse Zaken aan het eind van die brief zegt dat er nog een totale evaluatie komt. Daarom werd toen door de Kamercommissie en de fractie van GroenLinks gezegd: Kijk uit dat je dan niet over datgene wat zich binnen die tien dagen heeft afgespeeld, een groot debat voert.

De heer **Van den Doel**: Ik ga terug naar de vraag, de versmalling in de afgelopen jaren via de commissie van Verkeer en Waterstaat, terwijl er acht departementen bij betrokken waren.

De heer **Rosenmöller**: Dat is een probleem dat te maken heeft met de organisatie van de Kamer. Voor ons als fractie is het een minder groot probleem. Ik wens u niet toe dat u ooit de omvang zult hebben die wij hadden tussen 1994 en 1998, maar het heeft ook zijn voordelen.

De heer **Van den Doel**: U hoeft zich daar echt niet ongerust over te maken, mijnheer Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller**: Ik zal me daar niet ongerust over maken. In een wat kleinere fractie kun je optimaal communiceren en zijn de lijnen kort, waardoor je snel tot een fractiestandpunt kunt komen. Wat de organisatie van de Kamer betreft, weten wij hoe lastig het is om commissie-overstijgend te opereren. Dat is niet gebeurd.

De heer **Van den Doel**: Zou dat een les moeten zijn die de Kamer zeker hier zou moeten trekken?

De heer **Rosenmöller**: Ja. Ik denk dat wij daar inderdaad aanmerkelijk soepeler mee zouden moeten omgaan. Wat mij betreft was het veel beter geweest, zoals ik in een eerder stadium ten overstaan van uw commissie heb gezegd, als er in de

sfeer van een begeleidingscommissie vanuit de Kamer vroegtijdig, direct vanaf 1992, bijvoorbeeld via het onderzoek dat de Raad voor de Luchtvaart heeft verricht, door de Kamer zelf een bepaalde mate van afstandelijke toetsing had plaatsgevonden. Dat laat volstrekt onverlet de uiteindelijke parlementaire controle op het standpunt dat de regering moet gaan innemen en dat in 1995 is gekomen.

De voorzitter: Mijnheer Rosenmöller, wat vindt u ervan dat de parlementaire enquêtecommissie ook Kamerleden hoort?

De heer Rosenmöller: Ik vind dat eerlijk gezegd vrij voor de hand liggend.

De voorzitter: Waarom was u dan zo verbaasd dat u gehoord moest worden door deze commissie?

De heer Rosenmöller: Ik heb dacht ik het woord "verbaasd" zelf nooit in de mond genomen.

De voorzitter: U heeft in het voorgesprek gezegd dat u verbaasd was dat u door de commissie gehoord zou worden.

De heer Rosenmöller: Ik vind het een grote eer. Dat ziet u ook aan mij. Los daarvan, waren er twee redenen voor mijn verbazing. Waar leg je de scheidslijn? Wij waren toen de grootste van de kleine fracties. Nogmaals, het is een eer om daar dan bij betrokken te zijn. Verder was ik zelf woordvoerder vanaf 1994. Maar het was een aangename verrassing. Laat ik dit gesprek niet in een negatieve sfeer beëindigen.

De voorzitter: Nog steeds?

De heer Rosenmöller: Ik zit hier buitengewoon prettig.

De voorzitter: Mijnheer Rosenmöller, ook aan u de vraag over uw functioneren als woordvoerder in dit dossier de afgelopen periode? Maximaal, optimaal, goed of te weinig?

De heer Rosenmöller: Goed. Ik vind het al heel wat als je van jezelf zegt dat je goed bent.

De voorzitter: Mijnheer Rosenmöller, ik kom naar een samenvatting van

dit verhoor. Ik wil graag dat u bevestigt wat ik voorlees. De Kamer is in de eerste dagen na de ramp via brieven geïnformeerd; er vond geen debat plaats.

De heer Rosenmöller: Dat is juist.

De voorzitter: U kwalificeerde het optreden van de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens een overleg in 1995 als: "zo snel mogelijk de deksel op de pot".

De heer Rosenmöller: Dat is correct.

De voorzitter: De Kamercommissie heeft tot 1995 afgesproken vragen over en naar aanleiding van de Bijlmerramp op te sparen.

De heer Rosenmöller: Als commissie. Individuele leden hebben in de tussenliggende tijd schriftelijke vragen gesteld.

De voorzitter: U beschouwde het rapport van de Raad voor de Luchtvaart niet als een totale evaluatie van de ramp.

De heer Rosenmöller: Dat is correct.

De voorzitter: Het heeft tweeënhalf jaar geduurd voordat de Kamer sprak over de Bijlmerramp, anderhalf jaar vanwege het wachten op het rapport van de Raad voor de Luchtvaart en een jaar vanwege het opstellen van het kabinetsstandpunt.

De heer Rosenmöller: Dat is juist.

De voorzitter: U heeft niet op een eerder debat of een versnelling van een reactie op het rapport van de Raad voor de Luchtvaart aangedrongen.

De heer Rosenmöller: Dat is juist.

De voorzitter: U stelde wel vragen over de cockpit voice recorder.

De heer Rosenmöller: Dat is correct.

De voorzitter: Het rapport van de Raad voor de Luchtvaart was voor het kabinet het sluiten van het dossier. Voor de Kamer begon toen pas het dossier.

De heer Rosenmöller: Dat is correct.

De voorzitter: De reactie van de minister tijdens het eerste debat typeert een cultuur.

De heer Rosenmöller: Dat is correct.

De voorzitter: De ladingsbrieven zoals op 28 augustus 1996 verstrekt, waren voor u abracadabra.

De heer Rosenmöller: Zo heb ik het gezegd.

De voorzitter: De informatie van de minister moet volledig en juist zijn. Anders wordt de Kamer van een controlerend orgaan een detectivebureau.

De heer Rosenmöller: Dat is absoluut essentieel.

De voorzitter: De minister had in een toelichting aan moeten geven om welke gevaarlijke stoffen het ging, zoals DMMP.

De heer Rosenmöller: Ja.

De voorzitter: U ondersteunde de lijn die Van Gijzel uitzette in het Bijlmerdossier.

De heer Rosenmöller: Ja. Ik ondersteun om precies te zijn zijn zoektocht naar de lading. Dat is het punt waar het om gaat.

De voorzitter: Op ministeries heerst te veel de cultuur om de Kamer zo beperkt mogelijk te informeren.

De heer Rosenmöller: Ik heb gezegd: met zo min mogelijk informatie zo snel mogelijk tevreden te stellen.

De voorzitter: U heeft contact opgenomen met uw woordvoerder volksgezondheid. Dit heeft geleid tot vragen aan de minister van VWS in 1996. U vindt dat niet te laat.

De heer Rosenmöller: Het kan altijd eerder, maar ik ben blij dat we het gedaan hebben.

De voorzitter: U vindt dat niet te laat.

De heer Rosenmöller: Het had misschien eerder gekund, maar uiteindelijk ben ik tevreden met de wijze waarop we dat gedaan hebben.

De voorzitter: De behandeling van het Bijlmerdossier had in een eerder

stadium door de Kamer ook naar andere ministeries moeten worden doorgefiled.

De heer **Rosenmöller**: Ja.

De **voorzitter**: De Kamer heeft jarenlang moeten aandringen op een medisch onderzoek. Dat had eerder moeten gebeuren dan de toezeggingen in september 1997.

De heer **Rosenmöller**: Ja.

De **voorzitter**: We zijn daarmee aan het einde gekomen van dit verhoor.

Sluiting 12.20 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 79

Woensdag 10 maart 1999



De heer R. van Gijzel

R. van Gijzel
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer R. van Gijzel

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer R. van Gijzel, geboren op 29 juni 1954 te Eindhoven. Mijnheer Van Gijzel, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte, die luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Van Gijzel**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. U kwam in 1989 in de Tweede Kamer. U bent dus van het begin af aan betrokken geweest bij de afhandeling van de vliegcramp. Hoe werden de Tweede Kamer en u in de dagen na de ramp geïnformeerd wat er zich had afgespeeld?

De heer **Van Gijzel**: Er vond met een redelijke frequentie een schriftelijke rapportage plaats. U kunt die terugvinden. Dat gebeurde meteen de dag na de ramp en de dagen erna. Op donderdag 8 oktober is er een briefing geweest voor de vaste Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieube-

heer, op het departement van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Kunt u iets meer vertellen hoe die briefing verliep en wat daar werd medegedeeld?

De heer **Van Gijzel**: Wij waren er op uitnodiging van de minister.

De **voorzitter**: Welke minister?

De heer **Van Gijzel**: Minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat. Aanwezig waren met name mensen van de Rijksluchtvaartdienst en de LVB. De minister heeft ons begroet en zich toen onmiddellijk geëxcuseerd en de zaal verlaten.

De **voorzitter**: Hoe vond u die houding van de minister?

De heer **Van Gijzel**: Ik herinner mij dat ik daar nog een opmerking over maakte.

De **voorzitter**: Welke opmerking?

De heer **Van Gijzel**: Dat het wel een beetje opmerkelijk was dat de minister wegging, nadat zij ons ontvangen had. Zij wilde natuurlijk ook wel weten wat de ambtenaren tegen de Kamerleden zouden ontvangen. Dat leek mij tenminste.

De **voorzitter**: Zo leek het u; haar blijkaar niet.

De heer **Van Gijzel**: Nee, haar blijkaar niet.

De **voorzitter**: Welk argument had de minister om niet aanwezig te blijven bij de briefing?

De heer **Van Gijzel**: Ik meen dat de minister zei, dat het haar gelet op de onafhankelijkheid van het onderzoek beter leek dat zij de zaal verliet.

De **voorzitter**: Welke onderwerpen zijn in de briefing aan de orde geweest?

De heer **Van Gijzel**: Er zijn een aantal onderwerpen besproken, zoals de route die is gevlogen. Wij hebben beelden gezien van de uitgeplote radar. Wij hebben gesproken over de cockpit voice recorder.

De **voorzitter**: Wat is daarover gezegd in die briefing?

De heer **Van Gijzel**: Uiteindelijk is gezegd, dat wij er rekening mee moesten houden dat die niet aan boord was geweest.

De **voorzitter**: Door wie is dat gezegd?

De heer **Van Gijzel**: Door de heer Wolleswinkel. Een andere mogelijkheid was dat de CVR niet teruggevonden zou worden. Er is wat uitvoeriger over de berging en de manier waarop die plaatsvond gesproken. De mededeling kwam dat men voornemens was om op de plek zelf te schiften, maar dat liep ook al een paar dagen. De resten zouden worden afgevoerd naar verschillende plaatsen. De Kamer heeft toen gevraagd of er niet op een andere locatie geschift zou kunnen worden. Dat was niet mogelijk. Er is toen uitdrukkelijk op aangedrongen, de rest van de spullen op één plek te bergen, zodat die ook later nog toegankelijk zouden zijn.

De **voorzitter**: Kreeg de Kamer voldoende gelegenheid om haar vragen te stellen en werd daar ook voldoende naar geluisterd?

De heer **Van Gijssel**: Ja. Over die berging is meegedeeld, dat geprobeerd zou worden opslag op één plaats te realiseren. Ik vond het wel heel opmerkelijk toen mij later bleek, dat bijvoorbeeld de metalen delen, toch een van de meest gevoelige onderdelen bij een reconstructie, al redelijk snel zijn afgevoerd naar Sliedrecht en vervolgens daar verwerkt.

De **voorzitter**: Op 14 oktober 1992 stuurt de minister van Binnenlandse Zaken een brief aan de Tweede Kamer over de afhandeling van de rampenbestrijding. Over deze brief heeft de Kamer nooit overleg gevoerd. Waarom niet?

De heer **Van Gijssel**: Het was een brief aan de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken, weliswaar onder het nummer van het Bijlmermeerdossier. De minister meldt daarin een paar dingen, waarvan het belangrijkste is dat de rapportage voorlopig is en dat een evaluatie gaat plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de lokale autoriteiten, met bijstand van de minister van Binnenlandse Zaken. Over dat laatste zou zij – dat was toen nog minister Dales – de Kamer te zijner tijd rapporteren. Volgens mij is dat laatste niet meer gebeurd. In de brief staat heel uitdrukkelijk dat de evaluatie van de rampbestrijding primair ligt bij de lokale autoriteiten en dus bij de gemeenteraad van Amsterdam.

De **voorzitter**: Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was waarom er geen overleg heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de brief. Dat is toch gebruikelijk als de minister een brief naar de Kamer stuurt?

De heer **Van Gijssel**: Zeker, maar niet bij deze brief. Wij hebben in het begin zoveel brieven gehad, maar niet over elke brief heeft overleg plaatsgevonden.

De **voorzitter**: Had u geen behoefte aan overleg naar aanleiding van deze brief?

De heer **Van Gijssel**: Er werd in de brief een voorlopige opsomming gegeven. Voor Verkeer en Waterstaat

– maar het geldt voor de hele trits van brieven – is op een gegeven moment overwogen wanneer er overleg moest plaatsvinden. Daarvan is gezegd, dat eerst de integrale rapportage moest worden afgewacht.

De **voorzitter**: Was u daarmee akkoord?

De heer **Van Gijssel**: Ja. Er ontstaat natuurlijk iedere keer drang om eerder iets te horen van de minister. Die voelde ik ook wel en ik heb daar overleg over gehad. Dat is vaak wandelgangenwerk. De minister heeft gezegd, dat wij eerst maar de integrale rapportage moesten afwachten.

De **voorzitter**: Wandelgangenwerk tussen wie?

De heer **Van Gijssel**: Ik heb er met mevrouw Maij-Weggen een keer over gesproken.

De **voorzitter**: In de wandelgangen?

De heer **Van Gijssel**: Ja. Naar aanleiding van mededelingen van de Federal Aviation Authorities in Amerika was er zo'n moment. Zouden wij toch niet overleg moeten hebben? Zij zei dat wij het in een grotere context moesten zien. Wij hebben dat gewogen. Op zichzelf waren er goede argumenten voor.

De **voorzitter**: Wie hebben dat gewogen?

De heer **Van Gijssel**: De vaste Kamercommissie. U kunt dat in de verslagen van de procedurevergaderingen terug vinden. Daar staat op een gegeven moment: wij wachten de integrale rapportage af.

De **voorzitter**: Er was dus commissiebreed consensus dat er op dat moment geen overleg in de Kamer zou worden gevoerd met de minister? Afgewacht zou worden totdat de eerste evaluatie had plaatsgevonden?

De heer **Van Gijssel**: Ja, met dien verstande dat wij wel hebben gezegd, dat wij voorwaarden wilden scheppen om het onderzoek goed te laten verlopen. Wij behielden ons het recht voor om te interveniëren als daar vragen of twijfels over zouden ontstaan. Zolang daar geen aanleiding voor was, wachtten wij de integrale rapportage af.

De **voorzitter**: Blijkbaar was die er niet, want u heeft afgewacht totdat de integrale rapportage er was.

De heer **Van Gijssel**: Nou, er zijn intussen op een aantal punten wel wat vragen gesteld. Dat had vooral betrekking op dingen die onduidelijk waren en niet konden blijven hangen. Ik heb daar bijvoorbeeld in september/oktober 1993 vragen over gesteld.

De **voorzitter**: Maar geen aanleiding gezien om er een debat over te hebben?

De heer **Van Gijssel**: Op dat moment niet. Ik kan wel toelichten waarom. Ik heb in september 1993 vragen aan mevrouw Maij-Weggen en vervolgens aan de heer Alders gesteld over de gezondheidsklachten. De antwoorden van de heer Alders eindigen in een verwijzing naar de bijlage. De bijlage vermeldt dat er aanvullend onderzoek gaat plaatsvinden enerzijds naar de gevaren van uranium en anderzijds naar alle gezondheidsaspecten die samenhangen met de Bijlmerramp. Die onderzoeken lopen dan. Je mag ervan uitgaan, dat men ze serieus doet.

De **voorzitter**: Op 24 februari 1994 ontvangt de Kamer het rapport van de Raad voor de luchtvaart. Exact een jaar later, op 24 februari 1995, geeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar officiële standpunt over het rapport weer. In het tussenliggende jaar is er buiten de Tweede Kamer veel discussie over het rapport van de Raad voor de luchtvaart. Was er geen aanleiding om daarover eens met de minister te praten in de Kamer?

De heer **Van Gijssel**: In de wet is geregeld dat de minister formeel de bevoegdheid heeft om dat rapport een jaar onder zich te houden. Daar heeft de minister tot op het uur, misschien wel tot op de minuut – ik heb dat niet nagegaan – gebruik van gemaakt. Dat was op zichzelf curieus.

De **voorzitter**: Had u daar een gedachte bij?

De heer **Van Gijssel**: Ja die kun je wel hebben, maar die zijn niet relevant in dit geval. Ik vond ook dat het lang duurde. Ik heb, naar ik meen in het tweede deel van 1994, mij verstaan met de heer Lieben, hoofd bureau SG, waarom het zo lang moest duren

en of het niet sneller zou kunnen. De heer Lieben antwoordt mij in een brief van 29 september 1994, dat de minister alle tijd nodig heeft en dat het op z'n vroegst op het eind van het jaar kan plaatsvinden.

De voorzitter: Had in die periode het parlement voldoende aandacht voor de Bijlmerramp?

De heer Van Gijssel: Ja. In het eerste jaar, 1993, loopt het onderzoek. Dan is er nog niet zoveel verontrusting, nog niet zoveel aanleiding om vragen te stellen. Dat begint eind 1993 te lopen. De Kamer heeft zich vanaf die periode zeer intensief beziggehouden met alle aspecten van de Bijlmerramp die op dat moment naar voren kwamen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijnheer Van Gijssel, op 26 april 1995 was er voor het eerst een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat. Wat waren de belangrijkste punten voor u bij dat AO?

De heer Van Gijssel: Ik heb een opmerking gemaakt over de houding die ik aantrof in de luchtvaartwereld. Ik vond die in een aantal opzichten tamelijk arrogant. Ik moest constateren dat men weinig aandacht had voor de gevolgen van de ramp. Men heeft zich ook tijdens de rampvlucht eigenlijk nooit gerealiseerd dat beneden mensen woonden. Mijns inziens zijn er tamelijk grote risico's genomen die lastig te verantwoorden zijn: zo heeft men een toestel, dat twee motoren miste, over de binnenstad van Amsterdam laten vliegen. Ik heb ook nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de vrachtbrieven. Ook heb ik gevraagd of de minister een vergelijking kon maken tussen de beladingsinstructie en de vrachtbrieven. Ik heb haar gevraagd of alles aanwezig was. Ik heb gevraagd naar overbelading, wat het gevolg was van een persbericht van VROM waarin sprake was van 75.000 kg kerosine, terwijl dat 75.000 liter moest zijn; nogal verwarrend als men denkt aan het soortelijk gewicht van kerosine. Ook scheefhangende motoren, dat soort zaken speelden er, kortom, een heleboel elementen. Ook het onderhoud van de toestellen speelde een rol en het horen van de getuigen tijdens het vooronderzoek.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In hetzelfde AO verwijt de minister u

en uw collega's een zekere paranoia. Zij neemt dit later terug. Heeft dit in de discussie tussen parlement en regering de toon gezet?

De heer Van Gijssel: Ik vind dit lastig. Iemand, ook een minister, kan zich op een gegeven moment iets laten ontvallen en dat later corrigeren. Je moet professioneel genoeg zijn om dat te accepteren. Ik heb toen meteen gezegd dat ik dat geen adequate opmerking vond, dat de Kamerleden naar eer en geweten dingen aan de orde probeerden te stellen en dat die kwalificatie daarom niet terecht was. De minister heeft daar haar excuus voor aangeboden. In dat overleg merkte de minister overigens wel op dat volgens haar de waarheid nooit gevonden zou worden en dat een groot aantal dingen niet boven water zouden komen. Die houding vond ik eerder karakteristiek dan die ene opmerking waarvoor zij later haar excuus aanbood.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Voor die uitlating hebt u dus haar excuses geaccepteerd, maar u hebt zich gestoord aan de houding dat de waarheid misschien niet boven water zou komen?

De heer Van Gijssel: Dat is toch een typerende attitude. Zij gaf er ook een uitleg voor: dat zij het vervelend vond dat zij op dat moment minister was, dat zij als Kamerlid wilde dat alles boven water zou komen en dat zij dit als minister eigenlijk ook wilde, maar dat dit waarschijnlijk niet zou gebeuren.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In een AO van 28 augustus 1995 zei de minister dat zij alle vrachtpapieren naar de Kamer zou sturen. Zij zei dat alles was nagegaan en dat alles exact klopte. Dat was dus niet het geval.

De heer Van Gijssel: Sorry, maar dat kan niet 28 augustus zijn geweest. Dat moet het tweede AO zijn geweest, dus het vervolgoverleg in 1995. Uit mijn hoofd zeg ik: op 22 juni 1995. Helemaal aan het eind daarvan zei de minister, toen ik voor de derde maal had aangedrongen op een vergelijking tussen de beladingsinstructie en de vrachtpapieren, dat alle papieren voorhanden waren en in orde waren bevonden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik begrijp het misverstand al: op

28 augustus 1996 stuurde de minister de Kamer een hele stapel vrachtpapieren. In juni 1995 zei zij inderdaad dat alles was nagegaan en dat het klopte. Begreep u wat op de vrachtpapieren stond?

De heer Van Gijssel: Daarvoor, aan het begin van dat jaar, was ik al bij het Bureau vooronderzoek geweest. Het najaar daarvoor had ik mij al georiënteerd hoe vrachtpapieren precies zijn samengesteld. Ik had er dus een beetje kijk op en wist dat een totaal pakket aan vrachtpapieren eigenlijk nog groter zou moeten zijn geweest. Uiteindelijk is het nog veel meer gebleken; toen had ik al de indruk dat het ging om dozen vol! De minister stuurde ons wat toe en ik heb dat bekeken. De master airway bills voor de gevaarlijke stoffen zaten erin en wat shipper's declarations, maar er waren ook absoluut onleesbare zwarte kopieën bij.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kon u ze lezen?

De heer Van Gijssel: Niet alle kopieën waren leesbaar. Als u bedoelt of ik ze kon begrijpen, moet ik u zeggen dat dit niet in alle opzichten het geval was. Voor de vaste Kamercommissie was dit aanleiding om aan de hand van dat stuk drie gesprekken te voeren: een gesprek met de Raad voor de luchtvaart over de aard en inhoud van het pakket, een met de ECD over de eventuele aanwezigheid van strategische goederen in het pakket en een met het Openbaar Ministerie over eventuele fraude in het pakket.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Hebt u uit de papieren kunnen opmaken welke stoffen aan boord waren? Er stond bijvoorbeeld DMMP op. Wist u toen wat dat was?

De heer Van Gijssel: Er stonden natuurlijk veel meer chemische termen in. Wat belangrijk is, is dat de minister het pakket vergezeld deed gaan van een schrijven waarin zij stelde dat alles was gecontroleerd en in orde was bevonden, dat er dus niets mis mee was, maar dat het voor een second opinion naar de Raad voor de luchtvaart zou worden gestuurd. Later bleek overigens dat er wel iets mee mis was. De Kamer overwoog om dit eens door te nemen met de Raad voor de luchtvaart. Dat gesprek leidde ertoe dat de raad zei

dat hij niet geïnteresseerd was in de ladingdocumenten, omdat die geen enkele relatie met de oorzaak van de ramp hadden. De andere gesprekken, die met de ECD en met het OM, verliepen buitengewoon lastig.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Daar komen wij straks op. Nu gaat het mij erom of u begreep wat voor stoffen op de vrachtbrieven stonden. Kon u daar als Kamerlid iets mee?

De heer Van Gijssel: Nee, maar daarom wilden wij daarover met de Raad voor de luchtvaart verder praten. Destijds had de Raad het Dangerous Goods Management ingeschakeld om dit te beoordelen. Ook van die zijde wilden wij een second opinion, wij wilden dus weten tot welk oordeel men gekomen was. Ik vond het latere verwijt, dat de Kamer daar maar naar had moeten vragen, dan ook volstrekt onterecht; de Kamer heeft immers geprobeerd om nadere informatie te verkrijgen, zowel via de Raad voor de luchtvaart, als via de ECD, als via het OM, over drie relevante elementen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mag de Kamer eisen dat zij duidelijke en begrijpelijke informatie krijgt?

De heer Van Gijssel: Ja. Ik geloof dat dit communicatief schrijven heet.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Waarom waren de vrachtbrieven in dit dossier zo belangrijk?

De heer Van Gijssel: Dat heeft te maken met het feit dat wij redelijk snel, al in 1993, met gezondheidsklachten werden geconfronteerd. Men vroeg zich natuurlijk af wat er aan de hand was. Daar is uiteraard ook over gesproken. In de lading kon het niet zitten, die was namelijk gecontroleerd. Minister Maij-Weggen schreef ook aan de Kamer dat alle ladinglijsten waren gezien, dat er geen gevaar voor de volksgezondheid was, en later dat het uranium ook geen problemen kon opleveren. Dat was in feite ook de reactie van het AMC, waar de mensen naartoe gingen: de overheid heeft gezegd dat er geen gevaar voor de volksgezondheid is ontstaan, dus u kunt niets hebben. Als vervolgens blijkt, dat het met de lading misschien niet goed zat – en daar had ik aanwijzingen voor – dan is er alle reden om de relatie tot

eventuele gezondheidseffecten uit te zoeken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Vindt u dat u als woordvoerder voldoende en juiste informatie van de minister hebt gekregen?

De heer Van Gijssel: Zeker niet voldoende, maar dat zal de minister zelf beamen. Dat heeft zij in een aantal debatten volgens mij ook beaamd. De informatie is ook niet altijd juist geweest.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Vindt u dat het kabinet alles heeft gedaan om de ladingspapieren boven water te krijgen, alle sporen heeft nagetrokken en alle mogelijke wegen heeft bewandeld?

De heer Van Gijssel: Als u met "het kabinet" de minister van Verkeer en Waterstaat bedoelt, zeg ik: nee, dat is niet gebeurd. Overigens geldt die conclusie natuurlijk voor het hele kabinet. Op een gegeven moment, op 14 mei 1996, voerden wij in de Kamer een debat. Na afloop daarvan sprak ik met de heer Weck – de minister had daarvoor de heer Plettenberg opgeroepen om aangifte te doen – over de mogelijkheid om in het kader van die aangifte het rechtsbijstandverdrag met de Verenigde Staten te activeren. De heer Weck vond dat toen een goed idee. Een paar maanden later sprak ik hem daar wederom over. Hij had contact opgenomen met het OM dat dit strafrechtelijk onderzoek deed. Daar was nog niets uitgekomen. Bijna een jaar later sprak ik hem opnieuw. Hij deelde mij mee dat de Rijksluchtvaartdienst bij het OM had aangedrongen op activering van het rechtsbijstandverdrag, maar dat het OM had geweigerd.

De voorzitter: De heer Van Gijssel geeft nu informatie die ik graag even verder uitdiep. Het OM weigerde. Kan hij dat nader toelichten?

De heer Van Gijssel: De heer Weck heeft mij in het derde overleg dat ik met hem had meegedeeld, dat er een aantal keren overleg is geweest tussen de Rijksluchtvaartdienst en het openbaar ministerie over het strafrechtelijk onderzoek, ingesteld naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg. Dat strafrechtelijk onderzoek zou een grondslag kunnen zijn om met Amerika een

rechtshulpuitwisseling te laten plaatsvinden en op basis daarvan de stukken in Amerika te verkrijgen. De heer Weck heeft mij meegedeeld, dat het openbaar ministerie dat weigerde.

De voorzitter: Dat is een persoonlijke mededeling van de heer Weck?

De heer Van Gijssel: Van de heer Weck, de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

De voorzitter: Aan wie?

De heer Van Gijssel: Aan mij.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik ga verder met u over de afhandeling van dit dossier in het parlement. Kunt u aangeven hoe dit dossier in de Kamer werd behandeld? Was er een consequente lijn of was er een ad hoc situatie, waarin iedere keer als er vanuit de samenleving berichten kwamen gereageerd werd? Was er bij u en uw collega's een bepaalde lijn in dit dossier?

De heer Van Gijssel: Ik kan natuurlijk niet altijd namens mijn collega's spreken, maar ik heb u vanochtend ook vragen horen stellen over het reageren naar aanleiding van de media. Ik moet dat verre van mij werpen. Ik ben meermalen in de Bijlmer geweest. Ik heb daar met meerdere groepen gesproken. Ik heb mij meermalen op de hoogte laten stellen wat er aan de hand was. Ik ben zelf bij het bureau Vooronderzoek geweest om te kijken welke documenten er lagen. Toen ik tot de conclusie kwam, dat die volstrekt incompleet waren, heb ik de minister in een brief van 22 maart 1996 op de hoogte gesteld, met het verzoek mij alsnog opheldering te geven. Later, naar ik meen op 6 mei 1996, heb ik een brief van haar terug ontvangen dat zij diplomatieke kanalen zou bewandelen. Pas daarna komt de NOVA-uitzending. Weliswaar hebben de NOVA-uitzendingen een aantal keren mede geholpen om het geheel in de publiciteit te krijgen en dus ook bijgedragen tot handelen in de Kamer, maar dat stond niet los van alles dat daarvoor en daarna gebeurde.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt al aangegeven, dat u in een vroeg stadium hebt gewezen op gezondheidsproblemen. U had in

1993 vragen gesteld, niet alleen aan de minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook aan de heer Alders van VROM. Daar zijn antwoorden op gekomen. Hebt u de gezondheidsproblemen ook bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport neergelegd?

De heer **Van Gijzel**: Nee, niet in die vorm. U moet de context van dat moment zien. Er is gesproken over een breed bestaand idee, dat het om psychosomatische klachten ging. Wij hadden signalen over spontane abortussen en dat soort zaken. Ik heb dat besproken. Met minister Borst heb ik ter zijde in de Kamer wel eens besproken hoe dat moest worden beoordeeld. De conclusie was op dat moment dat er, begrijpelijk, forse psychotraumatische problemen waren, met mogelijkerwijs lichamelijke gevolgen, zoals spontane abortussen. De rapporten van de GG&GD en ook van de stadsdeelraad Zuid-Oost gaven geen ander inzicht. Ik heb er later bij een hoorzitting van de Raad voor de luchtvaart met de heer Janssen, de voorzitter van de stadsdeelraad, over gesproken. Ik ken hem goed. Ik heb hem gevraagd: Ronald hoe zit dat nou, wat is daar nou van waar? Hij had geen andere signalen dan dat er sprake was van psychosomatische problemen, want de lijst met gevaarlijke stoffen in de lading kon niet de oorzaak aangeven. Ook het uranium, waarvan de aanwezigheid eind 1993 bekend werd, kon het niet zijn. Het moest dus wel iets psychosomatisch zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hebt u er in uw fractie over gesproken met uw woordvoerder volksgezondheid?

De heer **Van Gijzel**: Ja, naast de vergaderingen, maar niet formeel, hebben wij er wel over van gedachten gewisseld. Het probleem is dat je een grond moet hebben. Je kunt de minister wel vragen even naar de Kamer te komen, om te vertellen wat er aan de hand is met gezondheidsproblemen, maar als je niks hebt over de lading, over verarmd uranium of over een cocktail, dan vraagt de minister waar ik nu eigenlijk onrust over maak. Die vraag is dan ook terecht. Als de Kamer geen echte harde gronden daarvoor heeft, gaat zij geen extra onrust tot stand brengen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wanneer hebt u vragen over de gezondheid gesteld? Wanneer heeft uw fractie zich tot de minister van Volksgezondheid gewend?

De heer **Van Gijzel**: Het is aardig dat u dat vraagt. U en ik hebben er samen een groot aantal keren over gesproken. U heeft daar vragen over gesteld. Overigens heeft de heer Stellingwerf dat nog eerder gedaan. Ik ben er zelf in '93 mee begonnen. Ik heb minister Maij-Weggen naar aanleiding van een bezoek aan de Klankbordgroep in Amsterdam Zuidoost op een zondagavond gesproken en haar meegedeeld dat er financiële en gezondheidsproblemen waren. Zij belde vaak op zondagavond. Ik heb haar mijn ervaring meegedeeld. Vervolgens ben ik op dinsdag teruggebeld door de heer Lieben. Ik heb hem de mededeling gegeven. Hij zou die doorgeven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe was de sfeer in de commissie voor Verkeer en Waterstaat? Was er sprake van eensgezindheid of was er verdeeldheid? Hoe werkte u samen?

De heer **Van Gijzel**: Daarin zitten natuurlijk verschillende politieke fracties, met verschillende opvattingen. Ik geloof dat het in dit geval allemaal naar eer en weten is gebeurd. Dat kan er overigens heel goed toe leiden dat je verschillende opvattingen hebt. Ik heb vanochtend de heer Keur gehoord. Die had een andere opvatting dan ik. Ik ga er echter van uit, dat hij die naar eer en geweten had. In dat opzicht was er geen probleem. Het gaat erom of je zakelijk met elkaar kunt blijven omgaan. Ik had wel een ander probleem, waarvoor ik iedere keer wegen heb geprobeerd te zoeken. Ik hoorde vanochtend de term Van Gijzel-dossier. Ik geloof dat ik er toch alles aan gedaan heb om de voorstellen zo breed mogelijk te maken. Ik heb mij verstaan met u, met de heer Rosenmöller, mevrouw Van 't Riet. Ik heb met mevrouw Van Rooy samen een debat aangevraagd. Ik heb zelfs voorstellen gedaan aan de vaste Kamercommissie om gezamenlijk vragen te stellen. De commissie zei op een gegeven moment, dat het vragenrecht aan het individuele lid is voorbehouden, dus dat ik het maar alleen moest doen. Op zichzelf kan dat een afweging zijn. Ik heb mijn best gedaan om een

draagvlak te creëren. Op een gegeven moment, toen er wat opspraak kwam over de heer Plettenberg, heb ik tegen de heer Plettenberg gezegd, dat het zaak was dat hij ook ging praten met mevrouw Van Rooy, mevrouw Van 't Riet en de heer Keur. Ik meen dat dit ook is gebeurd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U hebt geprobeerd draagvlak te creëren. Is u opgevallen of weet u dat uw collega's, juist omdat u zo'n prominente rol had in dit dossier, zich daaraan gestoord hebben?

De heer **Van Gijzel**: Ja, ik weet het van de heer Keur. Ik geloof niet dat dit bij andere collega's zo speelde.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dit dossier speelde zich voornamelijk af binnen Verkeer en Waterstaat. U hebt ook wel vragen gesteld bij VROM. Uiteindelijk zijn er vragen gesteld bij Volksgezondheid. Toch waren er nog andere ministeries bij betrokken. Hebt u niet vaak vragen gesteld aan het verkeerde loket? Er waren uiteindelijk acht ministeries bij het dossier betrokken.

De heer **Van Gijzel**: Ja, als het er al niet meer waren. Er waren er in ieder geval heel veel bij betrokken. Dat was ook meteen het probleem. Hoe krijg je dat goed bij elkaar? Er was natuurlijk een aanspreekpunt vanuit Verkeer en Waterstaat voor de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Moesten wij iets doen aan de gezondheidszorg bij VWS, dan was er, zoals ik net heb geschetst, in de context eigenlijk geen goed draagvlak voor.

Ik vind wel dat er aan de justitiële kant echt forse tekortkomingen zijn geweest. Ik heb er later nog wel eens over zitten nadenken. Die zijn in een belangrijke mate terug te voeren op de manier waarop onduidelijkheid is ontstaan of de oude Luchtvaart-rampenwet dan wel de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van toepassing was. Ik wil dat aan de hand van een voorbeeld schetsen. Als een auto een ongeluk veroorzaakt waarbij maar één persoon om het leven komt, doet de politie al een onderzoek naar zowel de technische zaken, zoals remmen, stuurinrichting, banden enz., als naar alcohol, verdovende middelen, of er iets in de kofferbak zit, of er stressomstandigheden zijn en of iemand toerekeningsvatbaar is. Het eerste is gebeurd, bij

de Raad voor de luchtvaart, de vooronderzoeker. Het tweede hoorde bij de oude Luchtvaartrampenwet voor een deel ook bij de vooronderzoeker. De minister zat echter een beetje te winkelen tussen beide wetten. Naar mijn inschatting moest de heer Wolleswinkel per se vooronderzoeker zijn, omdat er nog geen nieuwe voorzitter van de onafhankelijke raad was benoemd. Daar had men problemen mee. Er werd een beetje geschipperd tussen de twee wetten. Het was onduidelijk waar de justitiële aspecten thuishoorden. De heer Bloemen heeft hier terecht gezegd, dat zijn dienst twee opdrachten had rond de ladingspapieren, namelijk verzamelen voor het bureau Vooronderzoek en verzamelen voor het strafrechtelijk onderzoek. Hij zei daarbij, dat men het vermoeden van terreur had. Dat was op zichzelf terecht, maar daar hield het niet mee op. Zij hadden ook verzameld moeten worden voor de officier van justitie. De duidelijkheid dat er een verantwoordelijkheid op dat punt was voor justitie was er niet. Men heeft wel een paar incidentele onderzoeken gedaan, maar geen echt fundamenteel onderzoek, zoals dat eigenlijk zou horen bij een dergelijke ramp.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik wilde inderdaad vragen naar het justitiële onderzoek. Heeft u, naast de punten die u zojuist schetste, bij Justitie nog andere punten voorgesteld voor justitieel onderzoek?

De heer Van Gijzel: Uiteindelijk is bij Justitie in 1996 natuurlijk het strafrechtelijk onderzoek tot stand gekomen. Terugkijkend met de kennis die de enquête tot nu toe heeft opgeleverd, moet ik zeggen dat de basis voor de conclusies van de officier van justitie in het proces-verbaal voor een belangrijk deel inmiddels door het werk van de enquêtecommissie is ondergraven.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mevrouw Augusteijn zal hierover straks nog andere vragen stellen. Ik wil u nog twee vragen stellen. Is het waar dat de Raad voor de luchtvaart u ondeskundigheid heeft verweten en zelfs heeft gesproken van malversaties?

De heer Van Gijzel: Wat voor malversaties?

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mevrouw Van 't Riet heeft na haar verhoor aangegeven dat de Raad voor de luchtvaart u een aantal verwijten heeft gemaakt. Is het waar dat men u ondeskundigheid heeft verweten en is het u bekend dat men zelfs van malversaties heeft gesproken?

De heer Van Gijzel: Nee. Het volgende is gebeurd. Tijdens het eerste gesprek met de Raad voor de luchtvaart, ik meen op 10 december 1996, hield de heer Bodewes een inleiding. Daarbij zei hij ten eerste dat de Raad pas een antwoord wilde geven als de werkhypothese van de vaste Kamercommissie bekend was. De Kamer kent geen eenduidige werkhypothese. Ten tweede zei hij dat de vragen van de Kamercommissie niet deskundig waren. Het is dus waar dat een dergelijke opmerking is gemaakt. Hij zei dat het beter was als de Kamercommissie haar vragen ter toetsing voorlegde aan de Raad, voordat deze naar de minister werden doorgestuurd. Vervolgens maakte hij de opmerking dat de Raad eigenlijk niet geïnteresseerd was in de ladingspapieren; daarover kon hem dus beter niets gevraagd worden, omdat die niets met de oorzaaksvinding van de ramp te maken hadden. Het laatste wat hij zei was dat hij niet van plan was om er veel over te vertellen, omdat alles toch meteen naar de pers zou worden doorgelekt.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De Raad voor de luchtvaart zei op dat moment dus dat deze niet geïnteresseerd was in de ladingspapieren?

De heer Van Gijzel: Men zei dat men alles wat nodig was voor de oorzaaksvinding reeds in zijn bezit had. De rest was niet belangrijk. Ik vroeg de heer Bodewes of hij zijn opmerking over het lekken naar de pers kon uitleggen, of hij die kon onderbouwen dan wel dat hij meteen zijn excuses zou aanbieden. Hij was bereid noch het ene, noch het andere te doen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Was daarmee de sfeer tussen u en de Raad voor de luchtvaart geschetst?

De heer Van Gijzel: U zegt "u", maar de collega's van de Kamercommissie waren op dat moment zeer solidair. Ik was op dat moment de woordvoerder

die de heer Bodewes vroeg om een en ander hard te maken en heb toen de vergadering verlaten. Ik heb later gehoord dat mevrouw Van Rooy daarna tegen de heer Bodewes heeft gezegd dat er geen grond was voor verdere gedachtewisseling. Met mevrouw Van 't Riet heeft zij daarop ook de vergadering verlaten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Mijn laatste vraag betreft de BVD. Ik heb begrepen dat u een bezoek aan de BVD hebt gebracht. Wat was daarvoor de reden?

De heer Van Gijzel: De BVD is bij mij geweest. De reden daarvoor was dat ik eind 1994 werd gebeld door een medewerker en een ex-medewerker van El Al, die mij een aantal mededelingen wilden doen. De eerste was de heer Plettenberg. Met hem had ik, samen met collega Jan van Zijl, een gesprek; het leek mij namelijk beter dat gesprek niet alleen te voeren. Wij hoorden de heer Plettenberg aan en kwamen tot de conclusie dat hij een serieus verhaal had. Later heb ik er met onze oud-collega Enneüs Heerma, een bekende van de heer Plettenberg, over gesproken. Die was op de hoogte van diens klachten. Aan hem heb ik gevraagd of hij een referentie kon geven. Ook de heer Heerma achtte de heer Plettenberg betrouwbaar.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Welke informatie heeft de heer Plettenberg u gegeven?

De heer Van Gijzel: Ik heb niet alleen met de heer Plettenberg gesproken, maar ook met een andere medewerker van El Al.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wie was die andere medewerker?

De heer Van Gijzel: Dat ga ik niet in het openbaar zeggen, maar de naam van die persoon is bij de commissie bekend. Vervolgens heb ik gevraagd om een en ander op schrift te stellen; ik wilde alles wel zwart op wit hebben. Ik heb daar met mijn fractievoorzitter over gesproken. Het ging over wapentransporten, over fraude, over onderhoud, over de aparte status van El Al, in totaal over een vijftal punten. Bij de wapentransporten, over fraude en over de aparte status konden misschien ook strafrechtelijke

aspecten aan de orde zijn: wist de Staat der Nederlanden dit, lag hieraan misschien een verdrag ten grondslag? Wij moesten hier dus iets mee doen. Met de heer Wallage heb ik overwogen hoe wij daarmee om moesten gaan. Hij was destijds de voorzitter van de vaste Kamercommissie voor de Inlichtingen- en Veiligheidsdienst en heeft de minister van Binnenlandse Zaken op de hoogte gesteld. De BVD is toen, op mijn uitdrukkelijke verzoek, bij mij op bezoek geweest. Ik heb een aantal dingen verteld: over wapentransporten die vijf tot zeven keer per jaar plaatsvinden; ik heb de types en de nummers van toestellen genoemd die daarbij in het geding zijn; ik heb gezegd hoe de afhandelingsprocedure was en hoe een en ander herkenbaar zou kunnen zijn; ik heb verteld van de aparte status van El Al, dat de bemanning gewoon, zonder douane, in- en uitgaat, dat passagiers vaak via El Al-cargo naar binnen en naar buiten gaan; dat er tot dertig minuten voor vertrek nog vracht wordt aangeboden, die dus absoluut oncontroleerbaar is, en dat dit meerdere keren per week gebeurt. Verder heb ik verteld van de fraude met vrachtpapieren. De opsomming daarvan zal ik u besparen. Let wel: dit is allemaal informatie van de twee medewerkers van El Al. De BVD zou hiernaar onderzoek verrichten. Toen ik hiernaar in maart 1995 vroeg, werd mij medegedeeld dat er geen mededelingen worden gedaan over onderzoek van de BVD.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft de BVD wel onderzoek gedaan?

De heer Van Gijzel: Later, bij de commissie-Hoekstra, is mij gebleken dat de BVD onderzoek heeft gedaan. U vindt in de rapportage van de commissie-Hoekstra een brief waarin staat dat de BVD een onderzoek naar aanleiding van een verzoek van de heer Van Gijzel heeft gedaan en dat dit onderzoek vijf gesprekken behelsde: een over de aparte status van El Al op Schiphol, waarover een gesprek met de douane heeft plaatsgevonden; over de wapentransporten heeft men gesproken met het ministerie van Buitenlandse Zaken, met het ministerie van Financiën, met de Raad voor de luchtvaart en met de Mossad. Die laatste zei uitdrukkelijk dat er geen dingen gebeurden die het daglicht niet konden verdragen.

Daarmee was het onderzoek afgerond.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het is niet niets wat u hier nu zegt. Bij sommige zaken waarover u het hebt, is mogelijk sprake van strafbare feiten. Heeft u dit ook bij Justitie aangekaart?

De heer Van Gijzel: Nee, want ik wist niet of die wapentransporten in strijd waren met afspraken met de Staat der Nederlanden.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: En wat betreft die andere zaken? U deelde zojuist mee dat vracht een half uur van tevoren werd aangeboden en niet werd gecontroleerd.

De heer Van Gijzel: Ik wilde nagaan of over dergelijke zaken afspraken bestonden. Daarover heb ik geen duidelijkheid kunnen krijgen. Later heb ik mij daarover met de minister van Binnenlandse Zaken verstaan. Die zei dat hij hierover melding had gedaan aan de vaste Kamercommissie voor de Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. De leden die daarin namens het parlement zitting hebben, mogen geen mededelingen doen, dus de heer Wallage heeft mij daarover niets kunnen vertellen. Vervolgens heb ik, omdat ik het verhaal van de heer Plettenberg had gehoord, de informatie over fraude geverifieerd. Ik heb de minister van Verkeer en Waterstaat voor het officiële overleg van alle feiten op de hoogte gesteld. Ik heb haar over alle aspecten ingelicht, dus over het feit dat ik bij de BVD ben geweest en daar gesprekken heb gevoerd, over de vrachtpapieren, enzovoort. Ik heb haar gezegd dat ik bij het eerstkomende overleg op drie punten terug zou komen: op de vergelijking tussen de beladingsinstructie enerzijds en het totaal van de vrachtbrieven anderzijds, want daaruit zou eventuele fraude kunnen blijken; op het onderhoud van de toestellen, waarvan ik haar heb gezegd dat ik er in het eerstvolgende overleg een concreet voorbeeld van zou geven dat die niet in alle opzichten adequaat was; en op het horen van getuigen die werkzaam waren bij El Al op voor deze vlucht vitale onderdelen.

De voorzitter: Mijnheer Van Gijzel, wanneer hebt u die informatie aan de minister verstrekt?

De heer Van Gijzel: Ik denk dat ik die informatie begin april 1995 heb verstrekt. De heer Plettenberg is in 1994 bij mij geweest.

De voorzitter: Hoe is dit gebeurd?

De heer Van Gijzel: De informatie is mondeling aan de minister verstrekt.

De voorzitter: Waar? In de gang?

De heer Van Gijzel: Ik heb eerst de secretaresse van de minister gebeld voor een afspraak in het weekend. Dat is toen misgelopen. Daarna heb ik haar opnieuw gebeld. Doordat een AO was uitgesteld of korter had geduurd, hebben wij elkaar getroffen in het Kamerrestaurant.

De voorzitter: Hebben uw collega's op geen enkel moment kennis genomen van deze kennis die u had?

De heer Van Gijzel: Nee. Ik heb de minister ervan op de hoogte gesteld, zodat zij voorbereid het debat in zou kunnen gaan. De minister zei in dat debat, met de voorkennis die ik haar gegeven had, dat alles compleet, gecontroleerd en in orde bevonden was. Dat zei zij in het overleg van 22 juni 1995.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Mijnheer Van Gijzel, ik ga hier even op door met u. Ik wil graag weten hoe de minister tegenover u reageerde. Tegenover de Kamer reageerde zij in de brief.

De heer Van Gijzel: De minister zei – en ik geloof dat dit wel terecht is – dat zij over een aantal punten niet ging. Zij had problemen met anonieme bronnen, maar zij zou het nagaan.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u het idee dat dit is gebeurd, dat het is nagegaan?

De heer Van Gijzel: Dat kan ik niet beoordelen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u er nog wel eens naar gevraagd?

De heer Van Gijzel: Nee, want nadat zij de mededeling had gedaan dat alles compleet en in orde bevonden was, ontstond er bij mij twijfel, ook op staatsrechtelijke gronden. Als de minister mededeelt, nadat ik er drie keer naar gevraagd heb, dat het er gewoon allemaal is en in orde is,

vraag ik mij af of de heer Plettenberg geen rare dingen vertelt. Die twijfel heb ik oprecht gehad. Ik heb haar ook gevraagd of ik inzage kon krijgen. In dat najaar van 1995 heb ik mij opnieuw met de heer Plettenberg verstaan. Ik heb hem gevraagd nog eens precies uit te leggen hoe het met die fraude zit. Aan het eind van dat jaar heb ik gevraagd of ik naar het bureau Vooronderzoek mocht om de stukken te zien en of ik iemand mee mocht nemen. Daar kreeg ik toestemming voor. Ik heb vervolgens geschreven welke stukken ik precies wilde zien. Men heeft dat doorgegeven aan de Raad voor de luchtvaart. Ik heb de heer Plettenberg daar mee naartoe genomen, om de doodeenvoudige reden dat hij moest vertellen waar dan precies in de vrachtbrieven die fraude zat. Als hij dat zo goed wist, kon hij mij dat vertellen. Als ik dat daar had geconstateerd, kon ik vervolgens bekijken wat ermee moest worden gedaan.

Mevrouw Augusteijn-Esser: En die harde bewijzen kreeg u?

De heer Van Gijzel: Nee, want de vrachtpapieren waar het om ging, die van New York-Amsterdam-Tel Aviv, waren er helemaal niet bij het eerste bezoek.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U had dus eigenlijk geen harde bewijzen in handen?

De heer Van Gijzel: Geen harde bewijzen? Het was eigenlijk ernstiger dan ik dacht. De heer Plettenberg zei dat er fraude was gepleegd. Toen wij daar kwamen, moest hij mij laten zien hoe het precies zat. Toen bleek de Staat der Nederlanden helemaal geen papieren te hebben opgevraagd. Althans, dat moest ik daaruit afleiden. Vervolgens heb ik daarover gesproken met het bureau Vooronderzoek. Ik heb gezegd, dat ik bereid was nog een keer terug te komen. Het kon dan via El Al, via de ECD, via de Rijksluchtvaartdienst of de Rijkspolitie dienst luchtvaart alsnog die stukken te pakken kunnen krijgen. Veertien dagen later ben ik er opnieuw geweest. Toen lag er een dossiertje. Je moet hier oppassen om met je vingers aan te geven hoe dik zoiets is. Het ging over 6800 kg vracht. Dat was het ECD-dossier, dat naar aanleiding van het stukje house airway bill Amsterdam Zuidoost gevonden was.

Het was in Amerika opgevraagd. Dat suggereerde dat het de complete militaire zending betrof. Dat is nooit gecontroleerd, maar in ieder geval was dit in belangrijke mate een militaire zending.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Niettemin is door de heer Plettenberg op een zeker moment aangifte gedaan. Die aangifte is ook onderzocht door justitie. Ik neem aan dat u daar kennis van hebt genomen.

De heer Van Gijzel: Ja, daar heeft de vaste Kamercommissie vertrouwelijk kennis van genomen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Vertrouwelijke informatie?

De heer Van Gijzel: Ik dacht dat het proces-verbaal ons toen vertrouwelijk is toegezonden. Ik heb het in ieder geval bij de griffier op zijn kamer moeten inzien.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar u hebt ook gelezen of gehoord, dat het justitieel onderzoek uiteindelijk niets heeft opgeleverd?

De heer Van Gijzel: Ja, dat heb ik gelezen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Is daar nog over gesproken tussen u en de heer Plettenberg?

De heer Van Gijzel: Ik heb hem gevraagd om zijn reactie daarop op te schrijven. Los daarvan werd op een aantal punten in het justitieel onderzoek gesteld, dat een paar dingen niet verklaard konden worden. Vastgesteld was dat er dubbele vrachtbrieven waren, die men niet echt kon verklaren. Het dossier was niet compleet. Het zou veel administratieve rompslomp – "complicaties", werd er gezegd – met zich brengen om het compleet te krijgen. Er was een hele redenering bij, waarbij een van de belangrijkste bases voor de conclusie van de officier van justitie was, dat uit het journaal van de rijkspolitie van die avond bleken is, dat de heer Nix om even voor twaalf alle dossiers binnen bracht. Dus, zo zegt de officier van justitie in de conclusie van zijn strafrechtelijk onderzoek, kan de verklaring van de heer Plettenberg niet kloppen. El Al had om even voor twaalf alle vrachtdocumenten via

de heer Nix beschikbaar gesteld aan de Staat der Nederlanden.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hebt u ze ooit in originele vorm gezien?

De heer Van Gijzel: Nee, zelfs de vrachtbrieven Amsterdam-Tel Aviv niet. Die waren bij het bureau Vooronderzoek niet in originele vorm en zeker niet in roze vorm. Die waren gewoon gekopieerd. Wel in origineel waren er de tankbonnen en een aantal operationele papieren, volgens mij met uitzondering van het load-sheet, waar een kopie van was. De kleuren daarvan zal ik u verder besparen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik ga nog even met u door over de lading. Op een zeker moment, ik geloof in 1997, is er een gesprek geweest van de vaste Kamercommissie met onder anderen de heer De Rooij, over de lading en over het ontbrekende deel. Wat hebt u daar te horen gekregen?

De heer Van Gijzel: Daar ging iets aan vooraf. Wij hadden de stukken van de minister gekregen, het dossiertje. Wij wilden graag met de Raad voor de luchtvaart, de ECD en het openbaar ministerie spreken. Het openbaar ministerie weigerde dat gesprek.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Weet u ook waarom?

De heer Van Gijzel: Zolang het strafrechtelijk onderzoek liep, had het geen behoefte om een gesprek te voeren met de vaste Kamercommissie. Men heeft toen gezegd dat wij ons konden verstaan met de rijkspolitie. Daar is toen contact over geweest. In het voorjaar heb ik via de vaste Kamercommissie wel vijf of zes keer op die gesprekken aangedrongen. Er was iedere keer een complicatie vanuit de overheidsinstanties. Toen wij ons met de rijkspolitie verstonden, zei die dat zij ook niet wilde.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Vanuit welke overheidsinstanties?

De heer Van Gijzel: De Rijksluchtvaartdienst was onafhankelijk. Maar verder waren er de ECD en het openbaar ministerie als overheidsinstanties. Ook de rijkspolitie dienst luchtvaart weigerde aanvankelijk. De vaste Kamercommissie heeft toen

besloten om maar een brief naar de minister van Justitie te sturen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De hele vaste Kamercommissie? Men was toen wel eensgezind?

De heer **Van Gijzel**: Wij zijn wel vaker eensgezind geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wilde het even vastleggen.

De heer **Van Gijzel**: U moet niet te veel tegenstellingen creëren. Op een aantal punten kon het ook best goed lopen.

Op dit punt hebben wij gezamenlijk de minister van Justitie en de minister van EZ gevraagd de rijkspolitie en de ECD opdracht te geven om met ons een gesprek te voeren. Dat gesprek heeft september 1997 plaatsgevonden. Daar was de heer De Rooij, die de toch wel wonderbaarlijke mededeling deed, dat van de 6800 kg. waarvan ik de papieren ingezien had bij het bureau Vooronderzoek, en waarvan de ECD had bekeken wat er allemaal in zat, 5000 kg. nooit aan boord was geweest. Toen vroeg ik mij af waar het strafrechtelijk onderzoek dan op gebaseerd was. Het betekende toch dat de papieren niet in orde waren. Mogelijkerwijs was er aan de ene kant toch fraude geweest. Aan de andere kant wisten wij zo nog minder dan wij dachten. Voorzover mij bekend, staat dit gesprek gewoon op band.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is de aard van die 5000 kg. verder niet bekendgemaakt?

De heer **Van Gijzel**: Nee, hij heeft gewoon meegedeeld dat van de 6800 kg. die gedocumenteerd was, en waarvoor de ECD zijn best had gedaan om die uit Amerika te halen, simpelweg 5000 kg. nooit in het toestel gezeten had. Maar er waren wel documenten voor. Wat heeft er dan wel in gezeten? In een aansluitend gesprek, meteen daarop, hebben wij de ECD daarmee geconfronteerd. Ze vielen niet letterlijk, maar in ieder geval wel figuurlijk van hun stoel.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar heeft dat toe geleid?

De heer **Van Gijzel**: Dan ontstaat er tegelijkertijd iets anders. In dat opzicht kom ik tegemoet aan

mevrouw Singh Varma. Er was een NOVA-uitzending waarin melding werd gemaakt van fraude bij El Al in Keulen. Zij hadden vrachtpapieren in Israël boven tafel gekregen. De heer De Rooij was in het strafrechtelijk onderzoek onderzoeker in eigen zaak. Over die drie elementen die NOVA meldde kwam het vierde vanuit de commissie heen, namelijk de melding van de heer De Rooij aan ons dat die vracht er niet in gezeten heeft. Dat gezamenlijk leidt mij tot de conclusie, dat er eigenlijk een parlementair onderzoek zou moeten komen, dan wel dat er een van alle overheidsinstanties onafhankelijke commissie zou moeten worden ingesteld, die het hele traject van alle instanties die met het onderzoek belast waren nog eens controleert aan de ene kant. Aan de andere kant zou een heropening van het strafrechtelijk onderzoek, inclusief het verkrijgen van alle vrachtdocumenten, moeten plaatsvinden. Minister Jorritsma zegt dat eerste toe. Zij zegt dat zij over het tweede contact zal opnemen met de minister van Justitie. Dat heeft zij ook gedaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Later is door de commissie-Hoekstra opnieuw onderzoek naar de lading gedaan. Heeft die wel alles boven water gekregen en hebt u deze punten daar aan de orde gesteld?

De heer **Van Gijzel**: Nee, want de commissie-Hoekstra had niet de opdracht om de lading te achterhalen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt, maar die commissie heeft wel gekeken naar de wijze waarop met de verzameling papieren over de lading is omgegaan en dan had men dit soort dingen toch tegen moeten komen.

De heer **Van Gijzel**: Zeker. De heer Hoekstra heeft met betrekking tot het verzamelen over de eerste avond geen eenduidige conclusies opgeleverd. Het onderzoek stuitte onder andere op het feit dat men, in tegenstelling tot de enquêtecommissie, de heer Bloemen niet kon vinden. Er zaten een aantal vergelijkbare zaken bij die onduidelijkheid opleverden over de eerste avond. De meest opvallende conclusie van de commissie-Hoekstra was dat het verzamelen van de documenten heel versnipperd plaatsvond en dat de ECD had aangeboden om de

documenten bij US Customs op te vragen, maar dat daaraan geen behoefte bleek te zijn. Voorts heeft de heer Hoekstra bij de persconferentie met zoveel woorden meegedeeld dat hij graag de opdracht had gekregen om de vrachtdocumenten volledig te verzamelen, maar die opdracht had hij dus niet gekregen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Inderdaad, die opdracht had hij niet, maar hij had wel de opdracht om na te gaan op welke wijze de verzameling van de papieren had plaatsgevonden en waar de leemten daarin zaten.

De heer **Van Gijzel**: Van die leemten heeft hij een beeld gegeven. Dat beeld was niet echt positief.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt.

Ik stap af van de ladingpapieren. Ik wil nog even met u spreken over de gezondheidsklachten. In de Kamer is meermalen aangedrongen op een medisch onderzoek naar de klachten van de slachtoffers. Daarover hebt u in 1996 twee maal vragen gesteld. De gezondheidsklachten kwamen al heel vroeg aan de orde. Op 30 september 1997 zegde de minister een onderzoek toe. Hebt u getracht om die toezegging van de minister eerder te krijgen?

De heer **Van Gijzel**: Daarover heb ik zojuist al iets gezegd. Het geheel speelde zich af in een context waarin men zei dat er niets aan de hand kon zijn. Dat werd niet alleen aan de slachtoffers gezegd, maar ook aan ons. Niet alleen ik, maar ook mevrouw Varma heeft desondanks verzocht om een gezondheidskundig onderzoek. Als dan de mogelijkheid blijkt dat er toch iets is, komt men met de mededeling dat het te laat is om het goed uit te zoeken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u de indruk dat men wachtte op nadere informatie over de lading?

De heer **Van Gijzel**: Men heeft zich daar altijd op beroepen. Daarvan heb ik verschillende malen gezegd dat men de zaak ook van de andere kant kan benaderen: die van de klachten, niet alleen van die van de lading. Men stelde zich eenvoudigweg op het standpunt dat er niets aan de hand kon zijn en dat de lading volgens alle mededelingen in orde was. Hierover

ontstond langzamerhand wat meer twijfel, bijvoorbeeld na mijn bezoek aan het Bureau vooronderzoek, waarbij bleek dat de documenten er helemaal niet waren.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Laten wij eens kijken naar de feiten. In 1993 schrijft minister Maij-Weggen dat er wel degelijk bepaalde gezondheidsrisico's kunnen ontstaan bij een grootschalige vliegtuigbrand. U vraagt aan minister Alders naar de gezondheidsrisico's van verarmd uranium. Deze geeft in zijn antwoord duidelijk aan dat bij verbranding hiervan gezondheidsrisico's kunnen optreden.

De heer Van Gijzel: Ik vroeg naar de gezondheidsrisico's en minister Alders deelde mee dat er uranium bij de ramp betrokken was. Ik vroeg hem dus niet of er bij de ramp sprake was van uranium.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dat is waar, maar minister Alders heeft in zijn antwoorden tot tweemaal toe duidelijk aangegeven dat bij de verbranding van verarmd uranium sprake kan zijn van gezondheidsrisico's. Er was dus alle reden om te onderzoeken wat de invloed van een dergelijke ramp op de gezondheid van mensen kan zijn. Onze commissie is in dit dossier opgevallen dat er nooit een soort totaal discussie tussen meerdere bewindslieden heeft plaatsgevonden. Zelf hebben wij de papieren bij acht ministeries moeten opvragen. Heeft u ooit overwogen om hierover in de Kamer een groot debat te houden, dus met alle collega's, over meerdere ministeries?

De heer Van Gijzel: Zo'n moment is moeilijk te duiden. In het begin is sprake van een jaar waarin onderzoek plaatsvindt. Daarna komen er geluiden op over gezondheidskundige aspecten. Die worden genegeerd. Gaandeweg ontstaan steeds meer complicaties. Dat leidt ertoe dat de ministers van Binnenlandse Zaken, van Volksgezondheid, van Verkeer en Waterstaat en volgens mij nog een minister, naar de Kamer worden gehaald. Ik denk dat wij nu spreken over april 1998. Op dat moment is weliswaar sprake van een breder speelveld, maar dan is men het eigenlijk al eens over het nut van een parlementair onderzoek. In dit proces is er geen sprake geweest van een moment waarop breder naar de

zaak werd gekeken. Ik wil dit zeer benadrukken, omdat anders het geheel wellicht ten onrechte in een verkeerd daglicht komt te staan. Ik heb mij in de afgelopen jaren, met een paar collega's van de vaste Kamercommissie voor VenW op dit dossier vaak eenzaam gevoeld. Er was geen echt draagvlak voor een groot en breed debat.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U voelde zich niet gesteund door uw collega's?

De heer Van Gijzel: Ik heb er begrip voor dat zij er niet voetstoots van uitgingen dat alle verhalen waarmee Van Gijzel kwam, waar waren. In een dergelijke situatie probeer je de zaak bij elkaar te houden. Je probeert ervoor te zorgen dat je bezigheden voortgang vinden. Op zichzelf was dat al belangrijk genoeg. Een voorstel om hierover een groot debat te houden, zou in dat klimaat op zeer veel onbegrip zijn gestuit. Daarvoor was dus geen draagvlak. Het was al een probleem om binnen de vaste Kamercommissie voor VenW de voortgang te bewaken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Uzelf hebt in oktober 1998, dus relatief kort geleden, in een interview met het Algemeen Dagblad het volgende gezegd. Ik citeer u nu en ik zou graag weten of dit citaat juist is: keer op keer zijn de Tweede Kamer en het publiek uiterst moeizaam geïnformeerd over de gevolgen en de gevaren van de Bijlmerramp. Hiervoor was niet zozeer minister Jorritsma verantwoordelijk, die heeft haar best gedaan, maar de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken, Economische Zaken en het openbaar ministerie. Hebt u dit inderdaad opgemerkt?

De heer Van Gijzel: Ik weet niet of dit een nauwkeurig citaat is, dus of het tussen aanhalingstekens staat, maar de strekking komt mij bekend voor. Ik zal het toelichten: als je verhoudingsgewijs kijkt naar wat minister Jorritsma heeft gedaan en naar wat de anderen hebben gedaan, kun je zeggen dat minister Jorritsma echt haar best heeft gedaan. Misschien klinkt het gek, maar in dat opzicht heb ik het gevoelen dat de RLD en anderen telkens geprobeerd hebben om iets boven water te krijgen. Het was niet allemaal fantastisch en het klopte ook niet altijd, maar er is wel

aan getrokken. Ik geloof dat ik publiekelijk in een Kamerdebat in 1997 zelfs tegen de minister heb gezegd dat zij te veel naar zich toe trok en dat zij teveel naar de Raad voor de Luchtvaart en de RLD toeschoof.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Heeft de Kamer zelf voldoende naar verbreding gezocht of is teveel overgelaten aan de woordvoerders voor Verkeer en Waterstaat?

De heer Van Gijzel: Ik geloof dat er wel degelijk naar verbreding gezocht is. Kijkt u bijvoorbeeld naar het strafrechtelijk aspect: wij vragen het OM toch niet voor niets om een onderzoek te doen, wat ressorteert onder de minister van Justitie. Met mevrouw Oedayraj Singh Varma zijn vragen aan de minister van VWS over gezondheid gesteld. Ik geloof dat die verbreding echt heeft plaatsgevonden.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u beoordelen of u zelf voldoende hebt gezocht naar een verbreding naar collega's van andere disciplines, omdat u tegen zoveel verschillende zaken bent aangelopen?

De heer Van Gijzel: Nogmaals, op het laatst was dit niet meer zo'n probleem. Maar in de periode van 1992 tot 1996, een periode waarin je voor Ludlum wordt versleten en waarin je nog steeds "mannen in witte pakken" najaagt, bestond voor die verbreding niet zo veel draagvlak. U moet begrijpen dat dit de context was waarbinnen dit verhaal zich afspeelde. Met collega's in de Kamer die tegen mij zeggen "hee, Bijlmerboy, stel je weer eens vragen?", is er niet echt sprake van een sfeer die ruimte biedt voor verbreding.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Vindt u het goed dat ik deze Bijlmerboy een laatste vraag stel? Mijnheer Van Gijzel, wij hopen met deze enquête het boek van de Bijlmerramp definitief te sluiten. Ik denk dat dit voor iedereen de laatste kans is om met alle echte feiten naar voren te komen. Daarom wil ik u, hier en nu in deze zaal, vragen of u nog over informatie beschikt die voor deze commissie van belang kan zijn en of u die informatie aan ons wilt overhandigen.

De heer **Van Gijzel**: Ik heb u reeds meegedeeld, dat mij op 6 oktober 1993 door de op dat moment hoogste ambtenaar in Nederland op het gebied van ladinginspectie, de plaatsvervangend directeur van de Rijksverkeersinspectie, via collega Castricum naar aanleiding van de antwoorden van minister Maij-Weggen is gemeld: Rob moet doorvragen op de lading, want het klopt niet. Dat heb ik dus geprobeerd in de jaren daarna. Misschien krijgen wij dat nu wel rond. Het tweede dat ik u zou willen meegeven heb ik reeds gemeld, maar dat mag nu misschien ook hier publiekelijk. Mij is verteld, dat op de woensdag na de ramp er binnen de RLD overleg heeft plaatsgevonden, naar aanleiding van een melding van de Rijkspolitie in hangar 8 over het aantreffen van het verarmd uranium. In dat overleg heeft men besproken of men dit zou moeten doorgeven naar de rampplek, aan brandweer, politie en andere hulpverleners. Men is tot de conclusie gekomen dat men dat niet moest doen, "omdat daar gezeik van komt". Dat is mij meegedeeld. Ik heb gevraagd of er namen zijn. Ik heb twee namen gekregen van RLD'ers die daarbij betrokken zijn geweest. Die namen heb ik u verschaft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dank u wel. Wij zijn deze punten gedeeltelijk tegengekomen. Mijnheer Verkerk heeft hier uitgelegd, dat al in een vroeg stadium bekend was dat er verarmd uranium was en wat daar vervolgens mee gebeurd is. Mag ik nu aannemen dat dit de volledige, juiste informatie is die u heeft en die voor ons van belang is?

De heer **Van Gijzel**: Er is zoveel gebeurd. Misschien is voor u ook wel handig, dat ik een persoonlijk chronologisch verslag heb gemaakt, betrekking hebbend op mijn bevindingen over de lading, verarmd uranium, gezondheidsklachten, justitieel onderzoek en de witte pakken. In een uur kan toch niet alles aan de orde komen, maar ik heb er behoefte aan om verslag te doen van wat ik feitelijk gedaan heb. U kunt daarin, niet geïnterpreteerd maar feitelijk, mijn bevindingen terugvinden. Ik zal u dat dadelijk overhandigen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is erg prettig.

De **voorzitter**: Mevrouw Augusteijn heeft het over informatie gehad. U hebt in voorgesprekken te kennen gegeven, dat u uitsluitend dingen onder ede wilde verklaren die u niet buiten deze Kamer wilde verklaren. Heeft u alles wat u onder ede wilde verklaren vanmiddag aan de commissie kwijt gekund?

De heer **Van Gijzel**: Ja. Voor mij was heel belangrijk, dat ik een aantal bronnen had die op mijn vertrouwen moesten kunnen rekenen totdat ik eventueel hier onder ede zou staan.

De **voorzitter**: Was uw optreden in het dossier Bijlmerramp vanaf 1992 maximaal, optimaal, goed of te weinig?

De heer **Van Gijzel**: Ik heb u die vraag ook aan anderen horen stellen. Ik laat het oordeel daarover aan u over.

De **voorzitter**: Nee, ik vraag het aan ú.

De heer **Van Gijzel**: Ik geef over mijn eigen handelen geen kwalificaties in die zin of het goed of slecht is geweest. Ik wil verantwoording afleggen, maar ik ga er geen rapportcijfer voor uitdelen.

De **voorzitter**: Ik kom aan mijn samenvatting. Ik hoor graag of u die samenvatting kunt onderschrijven. Op 8 oktober 1992 was er een briefing bij Verkeer en Waterstaat. U sprak daar over de route die het vliegtuig gevolgd zou hebben, de cockpit voice recorder – u moest er rekening mee houden dat die waarschijnlijk niet teruggevonden zou worden – en over de berging. De Kamer drong aan op één stortplaats. Is dat correct?

De heer **Van Gijzel**: Dat is correct. Wij hebben ook gesproken over het afvallen van de motoren. Er is mij daar meegedeeld, dat de copiloot een gevechtsvlieger was en dat hij stellig eerst zou kijken – ik had nooit van die term gehoord – hoeveel combat power hij had. Dat betekent dat hij over zijn schouder kijkt of de motoren er nog aan hangen, zodat hij weet wat zijn gevechtspositie is. Men ging ervan uit, dat de crew wist dat in ieder geval de buitenmotor er af was.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, bedankt voor deze aanvulling. De commissie heeft zelf in een soortge-

lijk toestel gezeten, om te kijken of wel of niet zichtbaar was of die motor afgevallen was. Dat was correct. Op 14 oktober 1992 komt er een brief van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat aan Binnenlandse Zaken, dat de Tweede Kamer wacht op de evaluatie van de ramp door de lokale autoriteiten. Is dat correct? Wilde de volledige commissie voor Verkeer en Waterstaat wachten op een rapportage door Amsterdam?

De heer **Van Gijzel**: Ja.

De **voorzitter**: De aandacht van het departement van Verkeer en Waterstaat voor de ramp was in de beginperiode toereikend.

De heer **Van Gijzel**: Voor het onderdeel oorzaaksvinding zeker. Ik heb uitgelegd dat er geen goede grondslag was voor het justitieel onderzoek en dat er geen aandacht voor is geweest.

De **voorzitter**: Conclusies naar aanleiding van het rapport van de Raad voor de Luchtvaart: de houding van de luchtvaartwereld is arrogant, er blijven vragen bij de gevlogene route en ook bij de vracht van het toestel zijn vragen te stellen.

De heer **Van Gijzel**: Op z'n minst.

De **voorzitter**: U had een beetje kijk op vrachtpapieren.

De heer **Van Gijzel**: Ik had er niet op doorgestudeerd, maar ik had mij erin verdiept.

De **voorzitter**: Het pakket dat u kreeg op 28 augustus 1995 was incompleet en soms onleesbaar.

De heer **Van Gijzel**: Het was incompleet, soms onleesbaar en het correspondeerde niet met de stukken die de advocaat Van der Goen heeft verkregen via de privaatrechtelijke weg.

De **voorzitter**: U beschikte niet over de chemische kennis om de ladingpapieren goed te kunnen beoordelen.

De heer **Van Gijzel**: Nee.

De **voorzitter**: Het kabinet moet communicatief schrijven.

De heer **Van Gijzel**: Ik geloof dat de minister dat eens ooit heeft gezegd. Ik ben het ermee eens.

De **voorzitter**: De Kamer heeft onvoldoende informatie ontvangen.

De heer **Van Gijzel**: De Kamer heeft onvoldoende informatie ontvangen, die ook niet altijd juist bleek te zijn.

De **voorzitter**: De Kamer heeft onjuiste informatie ontvangen.

De heer **Van Gijzel**: Dat lijkt mij de omgekeerde redenering over hetzelfde. Het is correct.

De **voorzitter**: Ik wilde alleen vragen of u het kon beamen...

De heer **Van Gijzel**: Zeker.

De **voorzitter**: ...c.q. ontkennen. Het OM weigerde naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg het rechtshulpverdrag met de VS te activeren.

De heer **Van Gijzel**: Zeker, althans dat meldde de heer Weck mij.

De **voorzitter**: U heeft in 1993 geen contact gezocht met de minister van VWS.

De heer **Van Gijzel**: Nee.

De **voorzitter**: U heeft wel met uw PvdA-woordvoerder VWS gesproken.

De heer **Van Gijzel**: Ja.

De **voorzitter**: De samenwerking in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat was niet altijd optimaal.

De heer **Van Gijzel**: Ik vond het wel zakelijk, hoor.

De **voorzitter**: Zij was niet altijd optimaal?

De heer **Van Gijzel**: Ik heb daar geen echte aanwijzingen voor. Wij hadden verschillen van mening, maar dat mag in een parlement, geloof ik.

De **voorzitter**: Aan de justitiële kant van het onderzoek haperde volgens u nogal wat.

De heer **Van Gijzel**: Ja.

De **voorzitter**: Oorzaak hiervan was de verwarring omtrent de geldende wetgeving.

De heer **Van Gijzel**: Ja.

De **voorzitter**: De Raad voor de luchtvaart zei u niet geïnteresseerd te zijn in de lading.

De heer **Van Gijzel**: Ja, anders dan in het kader van de oorzaaksvinding.

De **voorzitter**: De Binnenlandse Veiligheidsdienst is bij u geweest. U sprak met ze onder andere over wapentransporten.

De heer **Van Gijzel**: Correct.

De **voorzitter**: U hebt nooit gehoord wat de uitslag was van dit onderzoek.

De heer **Van Gijzel**: Niet van hen; wel via de commissie-Hoekstra.

De **voorzitter**: U hebt de minister van Verkeer en Waterstaat in april 1995 over al deze aspecten geïnformeerd.

De heer **Van Gijzel**: Klopt.

De **voorzitter**: De minister hield in juni 1995 vol, dat alles klopte.

De heer **Van Gijzel**: Klopt.

De **voorzitter**: U hebt het BVOI bezocht samen met de heer Plettenberg.

De heer **Van Gijzel**: Klopt.

De **voorzitter**: Het BVOI had geen originele vrachtpapieren.

De heer **Van Gijzel**: Het had geen originele vrachtbrieven, maar wel originele operationele papieren. Dat zijn ook vrachtpapieren.

De **voorzitter**: In september 1997 spreekt u met de ECD. De heer De Rooij deelt mede, dat 5000 kg. lading niet aan boord was.

De heer **Van Gijzel**: Wij spraken met de rijkspolitie. De heer De Rooij deelde dat mee. Aanvullend spraken wij met de ECD.

De **voorzitter**: Naar aanleiding hiervan verzoekt u om heropening van het strafrechtelijk onderzoek en om een commissie.

De heer **Van Gijzel**: Plenair!

De **voorzitter**: Ook de Kamer heeft te lang gedacht, dat er geen klachten over gezondheid konden zijn.

De heer **Van Gijzel**: Ik weet niet of de Kamer dat gedacht heeft. In ieder geval was de informatie, dat er geen klachten konden zijn die samenhangen met de lading van het toestel.

De **voorzitter**: U voelde zich binnen de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat vaak eenzaam.

De heer **Van Gijzel**: Nee, met een aantal collega's binnen de vaste Kamercommissie voelden wij ons eenzaam. Ook zij hebben zich waarschijnlijk – ik heb mevrouw Van 't Riet vanochtend gehoord – ook wel eens eenzaam gevoeld op dit dossier. Dan ga je ook bij jezelf te rade. Ik voelde mij in die periode wel vaak op dit dossier eenzaam.

De **voorzitter**: Samen voelde u zich eenzaam.

De heer **Van Gijzel**: Ja. Dat geeft dan toch nog een warm gevoel.

De **voorzitter**: Mevrouw Jorritsma heeft toch wel redelijk haar best gedaan.

De heer **Van Gijzel**: In vergelijking met de anderen heeft mevrouw Jorritsma haar best gedaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, dank u wel. Wij zijn aan het einde van dit verhoor.

Sluiting 14.43 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 80

Woensdag 10 maart 1999



De heer E. van Thijn

E. van Thijn
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 14.50 uur

Verhoord wordt de heer E. van Thijn

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier en de heer Geveke, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer E. van Thijn, geboren op 6 augustus 1934 te Amsterdam. Mijnheer van Thijn, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte, luidende: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Van Thijn**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Thijn, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Op 4 oktober 1992 wordt u om 18.43 uur geïnformeerd door het hoofd Voorlichting mevrouw Van Oostveen, over het feit dat een vliegtuig is neergestort in de Bijlmermeer. Kort daarna krijgt u de bevestiging van hoofdcommissaris Nordholt. Volgens het logboek van het beleidscentrum besloot u na een telefoontje met de Nordholt eerst naar het hoofdbureau van politie te gaan. Maar u ging naar het beleidscentrum onder het stadhuis. De heer Van Thijn komt daar om 19.10 uur aan. Klopt dat?

De heer **Van Thijn**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Was u als eerder in het beleidscentrum geweest?

De heer **Van Thijn**: Jazeker, het is pal onder mijn kamer!

De **voorzitter**: De heer Nordholt heeft verklaard dat hij er voor de eerste keer kwam.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe verklaart u dat?

De heer **Van Thijn**: Nou, hij kwam meestal niet verder dan mijn kamer.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Thijn, was het beleidscentrum al lang in functie?

De heer **Van Thijn**: Neen, het was pas geoutilleerd en ingericht.

De **voorzitter**: U hebt in het voorgesprek gezegd dat het nog nooit eerder was gebruikt. Klopt dat?

De heer **Van Thijn**: Het was nooit eerder gebruikt, maar als verantwoordelijke voor de rampenbestrijding had ik er natuurlijk wel eens een kijkje genomen.

De **voorzitter**: Is het gebruikelijk dat, als zo'n beleidscentrum dermate adequaat wordt ingericht – en het is inderdaad volledig ingericht – er dan niet wordt geoefend hoe met dat beleidscentrum om te gaan?

De heer **Van Thijn**: Dit was een oefening, zou je kunnen zeggen! Het was pas in gebruik genomen. Wij waren natuurlijk geen van allen onervaren in het vak. Ik heb vele

malen als burgemeester van Amsterdam in crisis- en beleidscentra gezeten. Dat was meestal op het hoofdbureau. Dus om het nu in een andere zaal nog eens uit te proberen... Dat zou er misschien wel van gekomen zijn als wij meer tijd hadden gekregen.

De **voorzitter**: Hoe lang was het in gebruik genomen voordat de ramp op 4 oktober 1992 plaatsvond?

De heer **Van Thijn**: Ik denk enkele maanden. Maar wat heet in gebruik nemen? Alles was er.

De **voorzitter**: Wist iedereen ook waar zijn plaats was als hij daar binnenkwam?

De heer **Van Thijn**: Ja, natuurlijk. Wij wezen hen die plaatsen.

De **voorzitter**: U wees hen de plaatsen.

De heer **Van Thijn**: Ja. Wij waren ook het eerst aanwezig.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Thijn, er druppelen op 4 oktober 1992 mensen binnen in het beleidscentrum. Is er een logboek opgemaakt vanaf het begin dat het beleidscentrum in werking trad?

De heer **Van Thijn**: Er is gelogd. Ik heb zelf geen aantekeningen gemaakt. Daar was het veel te hectisch voor. Ik zat bijna constant aan de telefoon. Geleidelijk aan... alles moest op gang komen... het was toch wonderbaarlijk hoe snel iedereen aanwezig was en in actie was. Dat is echt een kwestie van minuten geweest. Het loggen heeft pas geleidelijk aan, in de loop van de

avond, de nacht en alle nachten die daarop volgden, zijn beslag gekregen.

De voorzitter: Mevrouw Sarucco heeft in haar openbare verhoor voor deze commissie gezegd dat met name het eerste uur – uren – het loggen nogal te wensen heeft overgelaten. Door de hectiek die er was.

De heer Van Thijn: Ja.

De voorzitter: Acht u dat een volgende keer weer waarschijnlijk of zegt u – nu wij zesentwintig jaar later bezig zijn deze ramp en alle gevolgen daarvan te proberen te reconstrueren – dat het toch zinvoller is om onmiddellijk met het loggen te beginnen?

De heer Van Thijn: Ja, in de eerste plaats zult u begrijpen dat ik die avond iets anders aan mijn hoofd had. In de tweede plaats heb ik begrepen dat er inmiddels moderne communicatieapparatuur is aangeschaft door mijn opvolger en dat alles wat er gebeurt, ook automatisch wordt geregistreerd.

De voorzitter: Kunt u ons in het kort vertellen hoe het eerste uur in het beleidscentrum verliep?

De heer Van Thijn: De eerste uren, ja. Binnen een uur was iedereen aanwezig, op één persoon na. Uiteraard werden wij onmiddellijk geconfronteerd met een chaotische situatie. Wij hadden ook nog niet alle verbindingen met de rampplek. Toch hebben wij ons beziggehouden met onderwerpen als de hulpverlening, de vraag of iedereen aanwezig is. Alle hulpverleningsdiensten hadden natuurlijk hun eigen rampen-scenario's en waren ook al heel snel op de plek aanwezig. Wat ons het meest heeft beziggehouden in die eerste uren was in de eerste plaats de vraag hoe reguleren wij de voorlichting. Het wemelde van de onbevestigde geruchten. Wij hebben dat heel snel naar ons toe getrokken. Vanaf dat moment hebben wij de pers vanaf het stadhuis geïnformeerd. In de tweede plaats waren wij bezig met het vaststellen van de omvang van de ramp. Het viel niet mee om daar onmiddellijk een beeld van te krijgen. Wij kregen inzicht in het feit dat er 80 appartementen door de ramp getroffen waren. Pas later bleek dat er nogal verschil was tussen de 30

appartementen die rechtstreeks door het vliegtuig getroffen waren en de 50 daar omheen die door de vuurzee werden getroffen. Dat beeld werd pas op die avond geleidelijk opgebouwd.

De voorzitter: Hoe verliep de informatievoorziening de eerste uren tussen de rampplek en het beleidscentrum?

De heer Van Thijn: Die verliep goed rechtstreeks van politie naar politie, van brandweer naar brandweer en van stadsdeelraad naar de beleidsstaf. Wij zijn daar zelf op een gegeven ogenblik ook persoonlijk naartoe gegaan om de laatste losse eindjes aan elkaar te knopen.

De voorzitter: Maar in het beleidscentrum werden u en de mensen die daar waren, hoofdzakelijk telefonisch op de hoogte gesteld van wat zich op de rampplek voordeed?

De heer Van Thijn: Ja, er waren nog geen camera's op dat moment.

De voorzitter: Amsterdam kent stadsdeelraden met vergaande bevoegdheden. Dat was ook in 1992 van toepassing. De vertegenwoordiger van de Stadsdeelraad Zuidoost wist bij het begin van deze ramp niet dat hij in het beleidscentrum aanwezig behoorde te zijn. Hij was op dat moment drie weken in functie.

De heer Van Thijn: Ja.

De voorzitter: Was hij in de introductieperiode ooit geweest op de taken die hij had als er zich een ramp zou voordoen?

De heer Van Thijn: Blijkbaar niet, inmiddels wel.

De voorzitter: Is daar nadien over gesproken?

De heer Van Thijn: Nadien, bij de evaluatie van het hele gebeuren, is daar aandacht aan besteed en is er ook een speciale bijeenkomst geweest met alle voorzitters van stadsdeelraden. Ik heb begrepen dat u hier nogal veel betekenis aan hecht, maar de functie van een voorzitter van een stadsdeelraad in het kader van de Rampenwet, waarin op basis van artikel 11 de burgemeester het bevel heeft, is niet veelomvattend.

De voorzitter: Heeft de afwezigheid van de vertegenwoordiger van de stadsdeelraad op die bewuste avond in het beleidscentrum de besluitvorming belemmerd?

De heer Van Thijn: Bij mijn weten niet. Wij hadden de stadsdeelraad vooral nodig voor de eerste opvang, het vinden van een plek. Dat is de sporthal geworden. Die contacten zijn rechtstreeks gelegd door wethouders die wij erop uit hebben gestuurd, en via de politie. Wij hebben uitstekend gewerkt met de stadsdeelsecretaris...

De voorzitter: Sorry, mijnheer Van Thijn, maar uit de logboeken hebben wij begrepen dat de wethouders zijn weggestuurd om de vertegenwoordiger van de stadsdeelraad op te zoeken.

De heer Van Thijn: Niet als enige taak. Het was om poolshoogte te nemen. Met name de wethouder voor volkshuisvesting speelde een cruciale rol om de operatie van Bouw- en woningtoezicht aan te sturen die ons inzicht moest geven in de omvang van de ramp.

De voorzitter: Mijnheer Van Thijn, het is niet zozeer de commissie die een speciale waarde hecht aan de afwezigheid van de vertegenwoordiger van de stadsdeelraad. Het logboek vermeldt echter tot vijf keer toe de afwezigheid van deze persoon. De commissie is dat tegengekomen in haar dossiers en dat is de reden waarom wij u daarover bevragen. Los van het waardeoordeel wat wij ervan vinden, is het frappant dat het tot vijf keer toe in het logboek voorkomt dat deze persoon op die avond afwezig was.

De heer Van Thijn: Ja.

De voorzitter: Vandaar.

De heer Van Thijn: Maar goed, er was toen nog geen mobiele telefoon. Wij konden hem niet bereiken. Natuurlijk was hij op de plek van de ramp. Ik kan mij ook voorstellen dat, als er iets in je stadsdeel gebeurt, je niet onmiddellijk uit je stadsdeel vertrekt, maar daar ter plekke wilt zijn. Het heeft de besluitvorming niet belemmerd. Vanaf dat moment is hij of een van zijn plaatsvervaarders drie weken lang bij ons geweest in het beleidscentrum.

De **voorzitter**: Ik geef graag het woord aan mevrouw Augusteijn om u te bevragen over uw relatie met de rijksoverheid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Van Thijn, was direct duidelijk dat de rampbestrijding uw verantwoordelijkheid was?

De heer **Van Thijn**: Dat was onmiddellijk duidelijk. Er was een vliegtuig neergestort binnen de gemeente Amsterdam. Je hoeft ook niet lang na te denken over de vraag of dit nu een ramp was of niet; het was evident dat daar de Rampenwet op van toepassing was en dan met name artikel 11.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Met welke bewindslieden hebt u daar contact over gehad?

De heer **Van Thijn**: Niet voor die beslissing. Je moet natuurlijk onmiddellijk je verantwoordelijkheid nemen en zorgen dat de hulpverlening op gang komt. Achteraf heb ik contact gehad, eerst met de hoogste ambtenaar van het directoraat-generaal openbare orde en veiligheid de heer Opstelten, en kort daarna met de minister van Binnenlandse Zaken die mij alle steun toezegde.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die u alle steun toezegde...

De heer **Van Thijn**: Alle steun, ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er gesproken over eventueel opschalen van de coördinatie van deze ramp naar het landelijke niveau?

De heer **Van Thijn**: Geen seconde. De minister was nogal kort van stof, zoals u zich zult herinneren. Zij zei: Ed, jij hebt de verantwoordelijkheid, wij staan achter je, jij beschikt over de professionele hulpdiensten en als je me nodig hebt, weet je me te vinden, maar wij zullen je niet voor de voeten lopen. Dat waren haar woorden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu is er in die eerste momenten, direct na de ramp, even gedacht dat het ging om een terroristische aanslag.

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op zeker moment werd duidelijk dat dat

niet het geval was. Van wie hebt u dat gehoord?

De heer **Van Thijn**: Dat hebben wij vrij snel gehoord in het beleidscentrum. Het kan zijn van de politie, het kan ook zijn van het openbaar ministerie dat daar ook aanwezig was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u toen contact gehad met het openbaar ministerie?

De heer **Van Thijn**: Die zat drie meter van mij vandaan!

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En die zeiden dat tegen u?

De heer **Van Thijn**: Ja, maar ook als het een terroristische aanslag zou zijn geweest, dan nog zou dat niets hebben veranderd aan mijn verantwoordelijkheid voor de berging.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Akkoord.

Mijnheer Van Thijn, heel veel later komt de commissie-Hoekstra met een onderzoeksrapport en met aanbevelingen. Eén van die aanbevelingen is om een dergelijke ramp en de hele afwikkeling daarvan – daarbij doen zich heel veel verschillende zaken voor – in handen te leggen van een nationale coördinatiestructuur. Zoudt u dat een juiste gang van zaken vinden?

De heer **Van Thijn**: Ik heb mij daar in dit geval over verbaasd. Je moet twee dingen onderscheiden – dat blijkt ook tijdens deze enquête – te weten de bergingswerkzaamheden zelf en de nasleep van de ramp.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ziet u dat als twee verschillende dingen?

De heer **Van Thijn**: Dat zie ik als twee verschillende dingen, in die zin dat de besluitvorming en de professionaliteit tijdens de berging – ik wil niet zeggen optimaal of maximaal – in ieder geval goed is geweest. De Rampenwet biedt ook een heel duidelijk bestuurlijk kader voor hoe je dat hiërarchisch kunt aansturen en hoe je onderlinge verkokering en allerlei eigen agenda's buiten de deur kunt houden. Dat moet ook tijdens zo'n bergingsoperatie. Wat de nasleep betreft; daar bent u nog steeds mee bezig. Ik zou dat niet graag hebben omgedraaid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U sprak net over rampenbestrijding. De gemeente beschikte in 1992 volgens onze informatie over een rampenplan.

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is er naar u idee ook gewerkt volgens dat rampenplan en hoe is dat dan gegaan?

De heer **Van Thijn**: Het rampenplan lag klaar toen wij het beleidscentrum binnenkwamen. Ik kende het natuurlijk, want ik had het zelf mede opgesteld. Het rampenplan zegt niet wat je moet besluiten; het is een soort checklist, een scenario dat je moet afwerken. Volgens dat scenario is iedereen gemobiliseerd. Vervolgens heeft de besluitvorming al naar gelang de omstandigheden, die natuurlijk niet in zo'n rampenplan staan, zijn eigen loop genomen. Het rampenplan heeft inderdaad een heel belangrijke functie vervuld.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kent het rampenplan ook een specifiek onderdeel voor vliegtuigongevallen?

De heer **Van Thijn**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom is dat niet het geval?

De heer **Van Thijn**: Het rampenplan is een globaal plan...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar het is wel specifiek geënt op de situatie in en rond Amsterdam – althans dat zijn de gemeentelijk rampen- en rampenbestrijdingsplannen – waar nu eenmaal de luchthaven Schiphol bij zit.

De heer **Van Thijn**: Ja, maar u kent inmiddels het verschil tussen een rampenplan en een rampenbestrijdingsplan. Een rampenplan is een scenario, een soort telefoongids, een checklist van instanties die allemaal moeten worden ingeschakeld. Een rampenbestrijdingsplan is gericht op een heel specifieke, traceerbare situatie. Amsterdam heeft een stuk of zes, zeven rampenbestrijdingsplannen voor chemische bedrijven. Zoals mevrouw Sarucco hier al uiteen heeft gezet, is het onmogelijk om een rampenbestrijdingsplan te ontwikkelen voor een vliegtuigongeval. Het kan op elke

plek in de stad neerkomen. Je zou dan enkele duizenden rampenbestrijdingsplannen moeten maken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Diezelfde commissie-Hoekstra – waar ik zo-even ook al over sprak – heeft aanbevolen dat het wel degelijk nuttig zou zijn om met name in de buurt van vliegvelden rampenbestrijdingsplannen op te stellen voor de diverse situaties. U hebt dat een losse flodder genoemd.

De heer Van Thijn: Neen, niet dát. Ik heb de centralisatie van de besluitvorming een losse flodder genoemd.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Aha, dus u hebt niet de vliegveldenrampenbestrijdingsplannen een losse flodder genoemd.

De heer Van Thijn: Neen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Zoudt u dat wel een zinvolle aanbeveling van de commissie-Hoekstra vinden?

De heer Van Thijn: Ik denk dat mijn opvolger in samenspraak met Schiphol natuurlijk naar een meer inhoudelijke voorbereiding heeft gekeken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik vraag u dit heel specifiek omdat wij niet alleen maar bezig zijn met het evalueren van de ramp, maar ook aanbevelingen willen doen voor de toekomst en lessen voor de toekomst willen trekken. U bent natuurlijk bij uitstek degene die hiermee te maken heeft gehad en die weet wat daar heeft gespeeld.

De heer Van Thijn: Ja, ik denk dat het heel moeilijk is, maar ik denk wel dat het moet. Ik weet dat daar overleg over is geweest. Ik weet niet in welk stadium dat nu is. Een echt rampenbestrijdingsplan voor vliegtuigongevallen in de wijde omgeving van Schiphol is niet te maken. Er is natuurlijk wel een beleidsscenario te ontwikkelen. Ik heb deze aanbeveling absoluut niet met enig *dédain* bejegend.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Het is heel goed dat wij dat dan nu in ieder geval hebben kunnen rechtzetten. Als u het goedvindt, stap ik nu over naar een ander onderwerp: de ladingpapieren en de bescherming van de hulpverleners die op 4 oktober

1992 belast waren met het blussen en met de berging. Het ging om een vrachtvliegtuig van El Al. Hebt u, op het moment dat u bezig was met de rampenbestrijding, al snel nagedacht over de lading van het vliegtuig?

De heer Van Thijn: Laat ik eerlijk zeggen: wij waren volstrekt bezeten, niet van de lading, maar van de slachtoffers.

Mevrouw Augusteijn-Esser: De lading, wat er in het toestel had gezeten, speelde daar nog niet zo'n rol in.

De heer Van Thijn: Natuurlijk speelde dat een rol, maar wij dachten: als daar iets over te melden valt, horen wij dat wel. Wij hoorden dat ook vrij snel. Wij kregen verschillende malen die avond het signaal door dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren.

Mevrouw Augusteijn-Esser: In een NOVA-uitzending van zeer onlangs hebt u op een vraag van een reporter geantwoord dat u in het eerste uur na de ramp allerlei boze vermoedens had, maar dat die officieel werden tegengesproken. Wat had u toen voor boze vermoedens?

De heer Van Thijn: Er speelt van alles door je hoofd, maar dat heeft weinig te maken met de functionaliteit van een burgemeester. Je denkt: er kan van alles aan de hand zijn. Ik dacht ook aan een terroristische aanslag. Op een gegeven ogenblik moet je werken met de feiten die ter beschikking worden gesteld. Ik heb meerdere malen op die avond, zelfs zwart op wit, voorgelegd gekregen dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren, c.q. geen stoffen die een gevaar opleverden voor de gezondheid.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u – wellicht uit uw herinnering puttend, maar ongetwijfeld hebt u ook het logboek nagekeken – ons aangeven wanneer u wist dat er geen gevaarlijke stoffen – althans die geen gevaar opleverden voor de volksgezondheid, want gevaarlijke stoffen waren er natuurlijk wel aan boord – aan boord van het vliegtuig zouden zijn?

De heer Van Thijn: Wij hebben officieel om 21.40 uur de mededeling geregistreerd in ons beleidscentrum. Daarvoor hadden wij al mondelinge

signalen gehad van onze brandweercommandant. Het werd officieel vanuit Brandweer Schiphol – de overlegcommissie, zo heb ik inmiddels begrepen – medegedeeld dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Bovendien kwam de president van de raad van bestuur van Schiphol persoonlijk zijn opwachting maken in het beleidscentrum. Dat zal tussen 22.00 uur en 22.30 uur geweest zijn.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Wij hebben het nu over mijnheer Smits?

De heer Van Thijn: Ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U zegt net dat u zwart op wit had wat er in dat vliegtuig zat. Hoe hebt u dat zwart op wit gekregen?

De heer Van Thijn: Hij had een document bij zich, dat hij mij ook liet zien.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Nu zegt de heer Smits tegen onze commissie dat hij geen ladingbrieven heeft meegenomen, dat hij u daar niet over heeft geïnformeerd. Kan het iemand anders zijn geweest?

De heer Van Thijn: Neen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Het moet mijnheer Smits zijn geweest?

De heer Van Thijn: Ik was niet afhankelijk van de informatie van de heer Smits, want wij hadden het al diverse malen die avond gehoord. Het kan ook zijn dat de papieren in ons beleidscentrum zijn gearriveerd per koerier. Dat is mogelijk, maar ik heb ze wel samen met de heer Smits bekeken. Wij hebben het samen bekeken.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kon u ook begrijpen wat er in zat?

De heer Van Thijn: Ik kon er weinig van begrijpen, maar voor mij was maar één ding relevant: geen gevaarlijke stoffen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Geen gevaarlijke stoffen.

De heer Van Thijn: Dát was relevant.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U hebt ook geen lijst gezien van gevaarlijke stoffen die wel aan boord zaten?

De heer **Van Thijn**: Ik heb een papier gezien waar allerlei dingen op stonden, de lading betreffende, maar ik heb op dat moment, in de hectiek, niet gekeken of dat – dat weet je nu achteraf allemaal – de NOTOC was of een cargo manifest. Ik weet dat allemaal niet. Voor mij was maar één ding relevant: geen gevaarlijke stoffen. Wij gingen dus gewoon verder met de hulpverlening.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die papieren die toen zijn meegenomen of zijn gebracht door een koerier, bevinden zich niet meer in het archief van de gemeente.

De heer **Van Thijn**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar zijn ze gebleven?

De heer **Van Thijn**: Die zijn door de brandweercommandant onmiddellijk doorgestuurd naar het operationele terrein.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Naar de commandowagen bedoelt u?

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus die zijn naar mijnheer Welten gegaan?

De heer **Van Thijn**: Neen, die zijn naar de heer Van Rooij gegaan, die op dat moment de operationele leiding had. De man heeft ook een chemische achtergrond. Ik weet niet wat er vervolgens mee is gebeurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt natuurlijk ook uitgebreid gesproken met brandweercommandant Ernst. Die heeft voor de commissie verklaard dat hij van Schiphol had vernomen dat er geen gevaarlijke lading aan boord was.

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was dat ook het bericht dat hij aan u doorgaf?

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar hij kreeg één keer ook een ander bericht door, van de rijkspolitie, dat er wél gevaarlijke lading aan boord was. Vervolgens is er volgens hem een hele discussie ontstaan in het beleidscentrum, dat hij wist van de

tegenstrijdige berichten maar dat hij wist dat het niet waar was. U voelde zich naar aanleiding van de berichten in NOVA van begin februari van dit jaar op het verkeerde been gezet. Vindt u dat u verkeerd bent geïnformeerd over de lading?

De heer **Van Thijn**: U moet twee dingen heel goed onderscheiden. In de eerste plaats wat er in beleidscentrum gebeurde. Ik heb geautoriseerde informatie gekregen. De heer Ernst heeft terecht alle informatie die hij kreeg, gedubbelcheckt. Het wemelde die avond van geruchten. Bij ons was vuistregel dat wij geen beleid op geruchten voeren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus dat gerucht kende u ook.

De heer **Van Thijn**: Tja, er waren zo waanzinnig veel geruchten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Nu was dit niet zomaar een geruchtje.

De heer **Van Thijn**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het was nogal een forse mededeling.

De heer **Van Thijn**: Ja, maar wij hebben heel ordelijk vergaderd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Kent u die mededeling?

De heer **Van Thijn**: Ik kende die mededeling niet, neen. De heer Ernst heeft officieel de mededeling gedaan zoals die geautoriseerd was doorgegeven. Hij heeft heel terecht geen ongeautoriseerde mededelingen aan ons doorgegeven. Dat is één kant van het verhaal. Waar u op reageert – die NOVA-uitzending – was naar aanleiding van een bericht dat u later, vele jaren later, hier in deze Kamer bekend heeft gemaakt dat wij op het verkeerde been waren gezet. Als dat zo is, ben ik daarover natuurlijk buitengewoon verontwaardigd. De twee dingen die u nu in één zin noemt, daar zit zesenhalf jaar tussen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben geprobeerd te achterhalen wat er met die mededeling is gebeurd en wat de portee van die mededeling was. Daarom wil ik ook graag van u weten of u daarmee bekend was. U hebt nu voor deze commissie

verklaard: ik wist daar in ieder geval niet van...

De heer **Van Thijn**: Ik wist daar niet van.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: ...ik heb doorgekregen: geen gevaarlijke lading.

De heer **Van Thijn**: Klopt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Van Thijn, er doet zich een vraag voor naar de bescherming van de hulpverleners bij de hulpverlening na de brand, bij het blussen en bij de bergingswerkzaamheden. Hoe die lading ook in elkaar zat, het was een grote brand. Minister Maij-Weggen heeft daar in 1993 al van gezegd dat er toch zekere risico's zitten aan een dergelijke grote brand. Er verbranden veel flats, er verbrandt een groot vliegtuig met een tot dan niet geheel bekende lading. Bent u van mening dat de mensen die daar werkten, voldoende beschermd waren?

De heer **Van Thijn**: Op basis van de informatie waarover wij beschikten, is het antwoord 'ja'.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Welke informatie is dat dan, behalve die mededeling?

De heer **Van Thijn**: De informatie dat er geen gevaarlijke of gezondheidsbedreigende stoffen aan boord waren. De brandweer had ook metingen verricht naar schadelijke effecten van de brand en het ongeval...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mag ik u erop wijzen dat de brandweer zijn metingen verrichte toen de brand al geblust was, om 21.30 uur.

De heer **Van Thijn**: Ja, dat klopt. Voor die tijd is men ook niet aan reddingswerkzaamheden begonnen. De operatie viel uiteen in ten eerste blussen. Daar denk je niet lang bij na. Het is wonderbaarlijk en professioneel hoe snel die brand onder controle was. Binnen twee uur was men de brand meester. Vervolgens hebben wij erg veel tijd moeten nemen tot ons verdriet voordat wij groen licht konden geven voor de reddingsoperatie. Daarbij speelden meerdere factoren een rol. Behalve de vraag of er schadelijke stoffen in het geding waren, speelde

instortingsgevaar, explosiegevaar... Al die dingen moesten eerst gecheckt worden voordat wij aan de bergingsoperatie konden beginnen. Toen dat allemaal was gecheckt en rondgemaakt en wij over alle inlichtingen beschikten, dachten wij op grond van de professionele informatie die wij hadden gekregen, dat er geen beschermende kleren nodig waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat was ook de reden dat men niet uitging van – zoals deskundigen dat ons hebben genoemd – het ‘worst case’ scenario, dat ervan uitgaat dat er zich bij de brandbestrijding en later bij de berging schadelijke stoffen kunnen vormen?

De heer **Van Thijn**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar heeft men niet aan gedacht?

De heer **Van Thijn**: Neen, dat is mij niet voorgelegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Een laatste vraag nog. In het vliegtuig bleek ook verarmd uranium als balansgewicht te zitten. Wanneer hoorde u daar voor het eerst van?

De heer **Van Thijn**: Om precies te zijn een jaar later, in oktober 1993.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U hebt uit de openbare verhoren in de weken hiervoor gehoord dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 8 oktober 1992 al op de hoogte was van dat feit.

De heer **Van Thijn**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik neem aan dat u dat graag had willen weten.

De heer **Van Thijn**: Ja natuurlijk! Ik ben daar...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ook de brandweer heeft u niet gemeld dat er verarmd uranium aan boord zou kunnen zitten?

De heer **Van Thijn**: Neen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is niet aan de orde geweest?

De heer **Van Thijn**: Dat is niet aan de orde geweest. Wij hebben ook geen informatie van buitenaf gekregen. Ik

ben daar onthutst over. Ik kan u wel zeggen dat wij, op het moment dat wij het hoorden – in oktober een jaar later – onmiddellijk een ‘expert meeting’ hebben belegd over dat onderwerp met onze milieudienst, de brandweercommandant en de GG&GD. Daarin hebben wij een scenario ontwikkeld om na te gaan wat de gevolgen daarvan zouden kunnen zijn. Toen is teruggerapporteerd dat van verarmd uranium geen schadelijke gevolgen zijn te verwachten. Dat is wat wij een jaar later gehoord hebben.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van Thijn, ik wil met u spreken over de berging en de nasleep; de tweedeling die u zo-even zelf al aangaf. Ik kan begrijpen dat er – zeker als wij spreken over de berging – zaken aan de orde komen die voor u emotioneel zijn. Toch moeten die vragen hier vanmiddag worden gesteld. Ik wil beginnen met een heel simpele vraag. Na de ramp heeft de Israëlische ambassadeur het aanbod gedaan om te helpen bij de bergingswerkzaamheden en om mensen vanuit Israël – specialisten – ter beschikking te stellen. U hebt die hulp toen afgewezen.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wat was daarvoor het hoofdargument?

De heer **Van Thijn**: Ik had daar twee redenen voor. Het aanbod werd al gedaan in de vroege ochtend na de ramp. De eerste reden was, dat alle spullen die werden aangeboden, ons ook al ter beschikking stonden. Dat heb ik wel gecheckt. De tweede reden was, dat ik geen afhankelijkheidsrelatie wilde opbouwen terwijl het ging om een vliegtuig van Israëlische herkomst. Ik voorzag – noem het bestuurlijke intuïtie – dat er nog wel eens belangentegenstellingen zouden kunnen gaan ontstaan.

De heer **Van den Doel**: Buiten de mensen die betrokken waren bij het onderzoek van de RLD en mensen als de Israëlische ambassadeur hebt u dus nooit toestemming gegeven aan mensen uit Israël om op de rampplaats activiteiten te verrichten?

De heer **Van Thijn**: De politie heeft op de avond zelf enkele Israëlische, waaronder de ambassadeur en de mensen die u gehoord hebt,

toestemming gegeven om het rampterrein te betreden. In de tweede plaats vermeldt ons logboek – en dat hebben wij ook besproken in het beleidscentrum – dat er drie ploegen, drie teams bij het begin van de bergingswerkzaamheden aan de slag zouden gaan. Dat was brandweer/politie Amsterdam, het RIT en een – zoals het daar vermeld staat – RLD/EI Al-team. In dat kader was bekend dat er Israëlische op de plek van de ramp aanwezig waren.

De heer **Van den Doel**: Dat is juist en dat was de commissie ook bekend. Ik ga nu over naar een heel ander aspect, een heel belangrijke beslissing die ook ruim zes jaar na dato deze commissie heeft beziggehouden. Ik doel dan op uw besluit om de berging te versnellen. Dat besluit was voornamelijk ingegeven, zo heb ik begrepen, door het hoge aantal slachtoffers dat werd verwacht. U wilde daarvoor zo snel mogelijk duidelijkheid verkrijgen. Misschien kunt u in het kort nog voor de commissie aangeven wat voor u het belangrijkste hoofdargument was om deze beslissing te nemen en wie u bij deze beslissing hebt geconsulteerd.

De heer **Van Thijn**: Dat was de moeilijkste beslissing in die dagen, omdat ik mij realiseerde dat er grote risico's aan die beslissing verbonden waren. Er was namelijk het risico dat niet alle slachtoffers uiteindelijk zouden worden geïdentificeerd. Wat wij in feite beslisten was, dat niet elke keer als er een menselijke rest werd gevonden bij de berging, de werkzaamheden gedurende geruime tijd zouden worden stilgelegd – zoals in de aanvang gebeurde – om het begin van identificatie mogelijk te maken. Wij hebben gezegd dat het beter ware om dat buiten het rampgebied – althans de “puinhoop”, als ik het zo mag zeggen – te doen. De overweging was dat, als wij in dát tempo zouden doorgaan – nog even afgedacht van de vraag of er 250 of meer of minder slachtoffers waren – wij weken en weken bezig zouden zijn geweest, zoals in Lockerbie, met het bergen en het identificeren. Gelet op de grote emoties in de sporthal, het feit dat er meer dan 1500 vermisten waren opgegeven, het feit dat grote gezondheidsproblemen dreigden als wij op deze manier door zouden gaan, heb ik besloten om op een versnelling aan te dringen en zelfs een uur X vast te stellen waarop

enerzijds het puin moest zijn geruimd en anderzijds alle vermisten door de recherche moesten zijn opgespoord, zodat wij in het weekend allen de duidelijkheid zouden hebben waar iedereen om zat te springen. Dat waren de overwegingen.

De heer **Van den Doel**: Wie waren uw adviseurs in dezen?

De heer **Van Thijn**: Ik kreeg hierover verschillende adviezen. Daarom is het zo goed dat er een beleidscentrum is en dat één persoon de knoop kan doorhakken. Ik herinner mij dat de brandweer op versnelling aandrong en dat de politie daar buitengewoon aarzelend over was. Uiteindelijk heb ik de knoop doorgehakt.

De heer **Van den Doel**: Hebt u overleg gehad, werd u geconsulteerd door of was u op de hoogte van het advies van de commandant van het Rampenidentificatieteam?

De heer **Van Thijn**: Daar is overleg mee geweest. Ik heb heel intensief contact gehad met de heer Van der Pols, die fabelachtig goed werk heeft verricht tijdens deze rampenperiode. Hij had grote problemen met die versnelling, maar heeft toch – achteraf toen al, maar ook tegenover uw commissie – moeten vaststellen dat men toch binnen de grenzen van de zorgvuldigheid heeft kunnen werken. Dat blijkt ook uit het feit dat alle slachtoffers uiteindelijk geïdentificeerd zijn. Ik ben mij er echter van bewust en daar draag ik ook de volle verantwoordelijkheid voor, dat ik die dag een groot risico heb genomen.

De heer **Van den Doel**: Was uw beslissing, los van de adviezen die u hebt ingewonnen, mede ingegeven door het feit dat er camera's waren opgesteld waarvan u beelden in het beleidscentrum kreeg, waardoor daar het beeld ontstond dat het allemaal te traag ging?

De heer **Van Thijn**: Gelukkig wel! Ik zou niet graag verantwoordelijkheid voor een operatie dragen waarvan ik mij in den blinde moet afvragen wat er aan de hand is. Ik kan u zeggen dat bij alle grootschalige politietoetredens in Amsterdam – ontruiming van kraakpanden en noemt u maar op – altijd ook met camera's en monitoren is gewerkt. Niet dat de burgemeester in beginsel ingrijpt in een operationele situatie, maar hij weet en voelt

wel onder wat voor omstandigheden er moet worden gewerkt. Het sprak voor mij vanzelf dat die camera's zo snel mogelijk werden aangerukt. Los daarvan ben ik ook drie maal per dag ter plekke aanwezig geweest.

De heer **Van den Doel**: De heer Nordholt en de heer Van der Pols hebben wij deze vraag ook voorgelegd. De heer Nordholt zei dat van hem die camera's niet hadden gehoeven. De heer Van der Pols was er nog wat stilliger in. Hij heeft gezegd dat het in feite negatief, averechts heeft gewerkt. Men kreeg een indruk die niet de juiste was. U deelt die mening niet, begrijp ik.

De heer **Van Thijn**: Uitvoerende diensten vinden het nooit leuk om op de vingers gekeken te worden. Ik ben niet bereid om zo'n zware verantwoordelijkheid te dragen als ik niet weet wat er aan de hand is. In de praktijk komt de scheiding van verantwoordelijkheden in goed overleg tot zijn recht.

De heer **Van den Doel**: Stond zo'n activiteit, het plaatsen van camera's, in het rampenplan? Was dat een standaard actie?

De heer **Van Thijn**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Dan nog iets over de consultatie over de versnelling van de berging. Wettelijk mag er na een vliegtuigongeval, in het kader van het luchtvaartonderzoek dat plaatsvindt, niets op de rampsituatie worden gewijzigd dan met instemming van de luchtvaartautoriteiten. Uiteraard ligt het opperbevel voor de rampenbestrijding bij de burgemeester – bij u dus – maar hebt u ten aanzien van dit aspect ook nog consultaties gepleegd met de RLD?

De heer **Van Thijn**: De RLD was ter plaatse aanwezig. Ik heb begrepen dat alle brokstukken van het vliegtuig op aanwijzing van de RLD in bepaalde containers...

De heer **Van den Doel**: Wat was hun mening over uw besluit om te versnellen?

De heer **Van Thijn**: Daarover is consultatie gepleegd met 'het veld'. Dat is een paar keer heen en weer gegaan. Ik neem aan dat ook de RLD te velde daar een mening over heeft geuit. Ik heb 'boven over' niks

gehoord. Ik had trouwens in het beleidscentrum zeer zelden rechtstreeks contact met de RLD, tot mijn verbazing

De heer **Van den Doel**: Ik vraag dit zo nadrukkelijk, omdat u natuurlijk weet dat veel dingen op de rampplek zoek zijn geraakt. Een van de belangrijkste dingen waar wij nog steeds naar zoeken, is de cockpit voice recorder.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Je kunt dit ook in verband brengen met de versnelling, waardoor zaken sneller moesten en minder zorgvuldig, waardoor ook zaken zoekgeraakt zijn.

De heer **Van Thijn**: Ik kan dat daar moeilijk mee in verband brengen. Het is nogal een opvallend voorwerp, heb ik begrepen. De brokstukken zijn systematisch geborgen. Vervolgens zijn de containers óf naar Schiphol gebracht, óf naar die vuilstortplaats in Nauerna, Noord-Holland. Daar kon worden doorgezocht. Door de Amsterdamse politie en mensen van de RLD is nog een speciale stofkamactie in de wijde omgeving uitgevoerd. Vijvers zijn drooggelegd, daken van huizen zijn afgestruind. Ik kan mij niet voorstellen dat de cockpit voice recorder kán zijn weggeraakt door de versnelling van de berging.

De heer **Van den Doel**: Nog een laatste punt over dit onderwerp. Wij hebben zojuist gesproken over de enorme lijst van vermisten, die voor u een van de redenen was om de berging te versnellen. Uiteindelijk was de trieste balans: 43 slachtoffers die zijn geïdentificeerd. Hebt u enige reden om aan te nemen dat er meer dan 43 slachtoffers bij deze ramp zijn gevallen?

De heer **Van Thijn**: Ik heb geen reden om dat aan te nemen. Zoals ook voorgangers in deze stoel met meer kennis en gezag hebben gezegd: je mag niets uitsluiten. Het getal 43 is echter de resultante van twee operaties. De eerste operatie was de identificatie van alle stoffelijke resten. De tweede operatie was de opsporing van meer dan 1500 vermisten in binnen- en buitenland, tot op de Antillen aan toe. Stuk voor stuk zijn de vermisten door 50 rechercheurs in 72 uur opgespoord.

De heer **Van den Doel**: Veel waardering ervoor dat dit uiteindelijk allemaal is gelukt binnen die korte tijd. U blijft bij die 43 slachtoffers. Dat is mijn hoofdvraag.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Om nog even duidelijkheid te krijgen en om ook dat goed duidelijk neer te kunnen zetten: mevrouw Sarucco en de heer Van der Pols hebben wij gevraagd of zij bekend waren met de stoffelijke resten die later, in 1993, op de begraafplaats St. Barbara ter aarde zijn besteld. Zij waren daar niet van op de hoogte. Kunt u hier bevestigen dat die stoffelijke resten die daar ter aarde zijn besteld, behoorden tot die 43 slachtoffers?

De heer **Van Thijn**: Ja, dat kan ik bevestigen. Ik heb dat een- en andermaal nagevraagd.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van Thijn, dan wil ik nu overstappen naar wat u de nasleep van de ramp noemde. Wij hebben begrepen dat er een nazorgplan was binnen de gemeente Amsterdam. Er was zelfs ook een stuurgroep nazorg die dat bewaakte als het ging over de kortetermijnafhandeling, de nasleep van de ramp. Op een gegeven moment hebt u in het voorgesprek gezegd dat geleidelijk aan alles weer volgens de dagelijkse gang van zaken ging. Toen men binnen het gemeentebestuur van Amsterdam weer over ging naar het normale ritme, waren er toen nog zaken met een open eind die bewaakt moesten blijven?

De heer **Van Thijn**: Ja, de nazorg heeft – hoe gek het ook klinkt – vanaf de eerste week onze aandacht gehad, omdat in de literatuur op dat punt altijd wordt gewaarschuwd voor de ramp na de ramp. Wij hebben het nazorgplan onder de vigeur van de Rampenwet zelf gemaakt, met adviezen van een van de beste deskundigen op het terrein van de posttraumatische stress, prof. Gersons. Bij mijn weten is die machinerie van de stuurgroep nazorg nog zeker een jaar in werking geweest en zijn er ook veel mensen in die periode geholpen. Alleen, je weet dat bij dit soort traumatische gebeurtenissen de klachten vaak jaren later kunnen opduiken.

De heer **Van den Doel**: Dan hebben wij het over psychische klachten. U zegt dat die stuurgroep tot zeker een jaar later in werking is geweest. In september 1993 – ongeveer een jaar na de ramp – zijn er kamervragen gesteld over de gezondheidsrisico's van deze ramp. Specifiek is gevraagd naar de lading. De minister heeft toen geantwoord dat er in relatie met de lading geen risico's waren voor de volksgezondheid. Wel zegt zij in die beantwoording dat er risico's waren die gepaard gaan met een grote vliegtuigbrand. Ze zegt letterlijk: geen volksgezondheidsrisico's in relatie tot de lading, wel volksgezondheidsrisico's in relatie tot de grote vliegtuigbrand.

De heer **Van Thijn**: Ja, natuurlijk.

De heer **Van den Doel**: Was dat, omdat toen ook de eerste klachten in het Amsterdamse naar boven kwamen, voor het gemeentebestuur en ook voor u geen aanleiding om wellicht nog onderzoek te plegen?

De heer **Van Thijn**: Ik denk dat dit antwoord van de minister gebaseerd is op de algemene wetenschap op dat terrein, dat posttraumatische stress na dit soort vreselijke gebeurtenissen nog jarenlang kan optreden. Er waren op dat moment – denk ik, maar de besluitvorming op dat moment staat mij niet geheel helder meer voor de geest – geen redenen om aan te nemen dat er meer specifieke klachten waren dan je in het algemeen kunt verwachten na zo'n gebeurtenis. Het is al erg genoeg. De RIAGG's hadden de opdracht om daarnaar te kijken. Er was ook een meldingspunt voor slachtoffers ingericht bij de GG&GD. Volgens mij heeft dat nog een tijdje gefunctioneerd.

De heer **Van den Doel**: De antwoorden op de kamervragen waren dus geen aanleiding om extra medisch onderzoek te doen. In diezelfde tijd speelde, iets later, het bericht van het verarmde uranium...

De heer **Van Thijn**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Dat kwam toen in de pers, er was veel ongerustheid in Amsterdam Zuidoost. De stadsdeelraad heeft toen snel ECN in Petten gebeld om aan de weet te komen wat verarmd uranium precies was. Ook die onrust was voor het

gemeentebestuur, voor het college van B&W, geen aanleiding om onderzoek te starten?

De heer **Van Thijn**: Jawel, ik heb dat zo-even verteld. Op 13 oktober 1993 is naar aanleiding van dit berichten een 'expert meeting' belegd van de hoogste ambtenaren op dat terrein. Die hebben een onderzoeksscenario opgesteld. Zij zullen ook wel naar Petten hebben gebeld. De antwoorden die wij daarop kregen waren, dat verarmd uranium geen extra gevaar voor de volksgezondheid oplevert. Wie ben ik om dat dan in twijfel te trekken!

De heer **Van den Doel**: U hebt dat nooit gecommuniceerd richting de stadsdeelraad? Die hebben zich gebaseerd op anderhalf A-viertje van de heer Keverling Buisman, dat ook een kopie uit een encyclopedie had kunnen zijn. Er stond alleen achtergrondinformatie in. Dat nam de ongerustheid van de bevolking daar niet weg.

De heer **Van Thijn**: Ik neem aan dat er ambtelijke contacten zijn geweest over het onderzoek dat door onze experts is ingesteld.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Van Thijn, ik ga iets verder met u in de tijd. U bent begin 1994 vertrokken uit Amsterdam en bent vervolgens minister van Binnenlandse Zaken geworden. Toen u vertrok uit Amsterdam, was toen het Bijlmerdossier gesloten voor zover het ging om activiteiten die verricht moesten worden, of lagen er op dat moment nog losse einden? Ik spreek nu dus over januari 1994.

De heer **Van Thijn**: Zo'n dossier is nooit gesloten.

De heer **Van den Doel**: Lagen er op dat moment nog zaken...

De heer **Van Thijn**: Er lag niets ter concrete afwikkeling, maar zo'n dossier is natuurlijk nooit gesloten.

De heer **Van den Doel**: U werd minister van Binnenlandse Zaken. Toen u aantrad, trof u op het ministerie van Binnenlandse Zaken een Bijlmerdossier aan?

De heer **Van Thijn**: Neen.

De heer **Van den Doel**: Daar was geen dossier over de Bijlmer.

De heer **Van Thijn**: Neen, ook niet bij de BVD, als u dat bedoelt. Het is mij tenminste niet onder ogen gekomen.

De heer **Van den Doel**: Toen u minister van Binnenlandse Zaken werd, was er voor u ook geen reden om met uw kennis als burgemeester alsnog bepaalde zaken op rijksniveau, of binnen de groep van ministers en collega's aan de orde te stellen?

De heer **Van Thijn**: Als ik een bezonken moment had kunnen hebben en over het leven had mogen nadenken, was ik misschien op het idee gekomen. Ik kwam echter in een nieuwe hectiek terecht waarvan u de afloop kent.

De heer **Van den Doel**: Dat weet ik mijnheer Van Thijn. Ik vraag het, omdat u in het voorgesprek – zo hebt u zich ook wel eens in de media geuit – hebt gezegd: ik vind ook dat de zaken op een te laag niveau zijn afgehandeld; men heeft te snel een streep getrokken; iedereen die erover doorzeurt is een zeurkous. Als u zegt "op een te laag niveau afgehandeld", dan neem ik aan dat u doelt op het lokale, Amsterdamse niveau.

De heer **Van Thijn**: Neen, ik doel op een te laag ambtelijk niveau door de rijksoverheid.

De heer **Van den Doel**: Dan hebt u het over de rijksoverheid.

De heer **Van Thijn**: Dan heb ik het over de rijksoverheid, ja.

De heer **Van den Doel**: Ik kom dan weer terug op de vraag die ik zo-even stelde. Toen u aantrad had u inderdaad een heleboel andere dingen aan uw hoofd en het was ook een hectische periode, maar desondanks lagen er blijkbaar toch nog zaken bij de ministeries die op hoger ambtelijk niveau de aandacht moesten hebben.

De heer **Van Thijn**: Ja, het zou goed zijn geweest als ik mij dat had gerealiseerd, maar dat is niet gebeurd.

De heer **Van den Doel**: Dank u voor uw antwoorden, mijnheer Van Thijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Thijn, voordat ik kom tot een samenvatting

van dit verhoor heb ik nog één vraag, omdat ik meende in een bijzin iets te horen waarop ik graag uw nadere toelichting verkrijg. Op een van de vragen van de heer Van den Doel zei u dat u in het beleidscentrum weinig contact had met de RLD en dat dat nogal opvallend was. Wilt u daar iets nader op ingaan?

De heer **Van Thijn**: Ik heb een paar keer gesproken met de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik heb één keer de directeur aan de lijn gehad om hem op mijn blote knieën nog eens te smeken om niet onmiddellijk het vliegverkeer weer te hervatten terwijl wij nog aan het ruimen waren. Dat was het. Als ik nu achteraf hoor wat er allemaal heeft gespeeld en hoe men ons buiten het informatiecircuit heeft gehouden, dan ben ik daar zeer verbaasd over.

De **voorzitter**: Heeft u zelf actief contact gezocht met de RLD?

De heer **Van Thijn**: Die ene keer over dat ene onderwerp, ja.

De **voorzitter**: Waar schrijft u het aan toe dat er blijkbaar miscommunicatie, c.q. geen communicatie was tussen u en de RLD?

De heer **Van Thijn**: Aan een zekere mentaliteit, dat als anderen bezig zijn met de bestrijding van een ramp, het hún ramp is en niet de onze.

De **voorzitter**: Dat noemt u een verschil in mentaliteit.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mijnheer Van Thijn, ik kom toe aan een samenvatting. Ik zou graag horen dat u de punten die ik noem, bevestigt. U was reeds eerder in het beleidscentrum geweest.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Het loggen kreeg pas in de loop van de avond zijn beslag.

De heer **Van Thijn**: Ja. Ik had daar helemaal geen bemoeienis mee natuurlijk. Ik kreeg om mij heen verslag.

De **voorzitter**: Maar u was ook voor dit verantwoordelijk.

De heer **Van Thijn**: Uiteraard ben ik overal verantwoordelijk voor, ja.

De **voorzitter**: Binnen een uur was iedereen aanwezig. De eerste uren waren chaotisch, de eerste activiteiten bestonden uit centraliseren van de voorlichting en zicht krijgen op de omvang van de ramp.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: De contacten met de rampplek verliepen goed.

De heer **Van Thijn**: Steeds beter, ja.

De **voorzitter**: Afwezigheid van een vertegenwoordiger van de stadsdeelraad in het beleidscentrum heeft de besluitvorming niet belemmerd.

De heer **Van Thijn**: Neen.

De **voorzitter**: Het was voor u onmiddellijk duidelijk dat u de verantwoordelijkheid had.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: U hebt zich verbaasd over de aanbeveling van de commissie-Hoekstra om een nationale coördinatiestructuur in het leven te roepen.

De heer **Van Thijn**: In een geval als dit, ja.

De **voorzitter**: U ziet een groot verschil tussen professionaliteit van de berging en de nasleep.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: U kende het rampenplan; u had er zelf aan meegewerkt.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Het rampenplan kende geen onderdeel voor vliegtuigongevallen.

De heer **Van Thijn**: Klopt, ja.

De **voorzitter**: U acht het zinvol om een beleidsscenario te ontwikkelen voor vliegtuigongevallen.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Prioriteit bij de berging waren de slachtoffers.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: U hebt meerdere malen zelfs zwart op wit gekregen dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord van het vliegtuig waren.

De heer **Van Thijn**: Klopt.

De **voorzitter**: U hebt een document ontvangen van de heer Smits, president-directeur van Schiphol, over de lading waarop stond: geen gevaarlijke stoffen.

De heer **Van Thijn**: Ik heb het document samen met hem bekeken. Ik weet niet meer of hij het heeft meegenomen of dat het al ter plekke aanwezig was.

De **voorzitter**: Het document dat u kreeg van de heer Smits, is doorgestuurd naar de heer Van Rooij van de brandweer.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: De heer Ernst heeft in het beleidscentrum een geautoriseerd bericht gegeven: geen gevaarlijke lading.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: U wist niets van tegenstrijdigheden in berichten over de lading.

De heer **Van Thijn**: Klopt.

De **voorzitter**: U is niet voorgelegd om uit te gaan van een 'worst case' scenario met betrekking tot de bescherming van de hulpverleners.

De heer **Van Thijn**: Dat is juist.

De **voorzitter**: U werd precies één jaar na de ramp, in oktober 1993, geconfronteerd met het begrip verarmd uranium.

De heer **Van Thijn**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Het aanbod van de Israëliëse ambassade om te helpen met de berging hebt u afgewezen.

De heer **Van Thijn**: Klopt.

De **voorzitter**: U besloot om de berging te versnellen, omdat het bergen anders weken zou duren; duidelijkheid was gewenst.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Met die beslissing hebt u een groot risico genomen.

De heer **Van Thijn**: Een risico, ja... ja.

De **voorzitter**: Aanwezigheid van camera's op de rampplek sprak vanzelf.

De heer **Van Thijn**: Vind ik wel, ja.

De **voorzitter**: U hebt 'boven over' niets gehoord van bezwaren van de RLD over de versnelling.

De heer **Van Thijn**: Neen.

De **voorzitter**: U hebt tot uw verbazing nauwelijks contact gehad met de RLD.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: U acht het onwaarschijnlijk dat de cockpit voice recorder verdwenen is door de versnelling van de berging.

De heer **Van Thijn**: Inderdaad.

De **voorzitter**: U hebt geen aanwijzing dat er meer dan 43 slachtoffers zouden zijn.

De heer **Van Thijn**: Klopt.

De **voorzitter**: Vier kisten die op St. Barbara zijn begraven, behoorden tot de 43 slachtoffers.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Er was een uitgebreid nazorgplan.

De heer **Van Thijn**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Na berichten over verarmd uranium hebt u een 'expert meeting' georganiseerd.

De heer **Van Thijn**: Ja.

De **voorzitter**: Toen ik als minister van Binnenlandse Zaken aantrad, trof ik geen Bijlmerdossier aan, ook niet bij de BVD.

De heer **Van Thijn**: Ik had er ook niet naar gevraagd.

De **voorzitter**: Maar u trof het niet aan.

De heer **Van Thijn**: Neen.

De **voorzitter**: Ofschoon ik vond dat te veel zaken op een laag ambtelijk niveau werden afgedaan, heb ik bij mijn aantreden als minister van Binnenlandse Zaken hierover geen contact gehad met collega's-ministers om deze zaken nader te bespreken.

De heer **Van Thijn**: Neen, maar wat er nu speelde, speelde toen helemaal nog niet natuurlijk. Dat is allemaal in de loop der jaren opgekomen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik verzoek de griffier de heer Van Thijn uit te geleiden.

Sluiting 15.48 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 81

Woensdag 10 maart 1999



De heer S. Patijn

S. Patijn
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op woensdag 10 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Woensdag 10 maart 1999

Aanvang 15.50 uur

Verhoord wordt de heer S. Patijn

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Geveke, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer S. Patijn, geboren op 13 augustus 1936 te Den Haag. Mijnheer Patijn, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Patijn**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: De enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Mijnheer Patijn, op welke wijze is het Bijlmerdossier indertijd aan u overgedragen?

De heer **Patijn**: Op het moment dat ik aantrad, op 1 juni 1994, waren er geen speciale gebeurtenissen die het noodzakelijk maakten dat er aan mij een apart dossier werd overgedragen. De confrontatie met het Bijlmerdossier kwam eigenlijk pas in de maanden en jaren daarna, tijdens welke verschillende gebeurtenissen, geruchten, elementen, mededelingen opdoken. Er was geen speciale aanleiding voor mij om een dossier over te nemen; het was er ook niet.

De **voorzitter**: Er waren geen specifieke losse eindjes in het dossier?

De heer **Patijn**: Wat mij werd gemeld, was dat er nog een aantal procedures liepen met betrekking tot vergunningen tot verblijf voor vreemdelingen die meenden daarop recht te hebben in relatie tot de Bijlmercramp. Die procedures behoorden tot de lopende zaken en vereisten van de nieuwe burgemeester geen actie.

De **voorzitter**: Wat was in de jaren na de ramp de betrokkenheid van uw college bij de afhandeling van de ramp?

De heer **Patijn**: Voor zover er sprake was van enige afwikkeling, had deze in de jaren 1994 en volgende voornamelijk betrekking op het beantwoorden van vragen rond de medische situatie. In de tweede plaats werd richting het toenmalige kabinet en de Tweede Kamer sterk aangedrongen op oplossingen inzake de lading en de oorzaak. De nieuwe geruchten gaven telkens grote onrust in de stad. Wij vonden het noodzakelijk om de opheldering, die wij niet zelf konden verschaffen, te laten verschaffen door het kabinet of de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: Liet u zich informeren over de verdere afhandeling?

De heer **Patijn**: Ik liet mij informeren. Ik heb ook een briefwisseling gehad met de voorzitter van de Raad voor de luchtvaartongevallen, de heer Bodewes. Er zijn uiteenzettingen gegeven in de raadscommissie. Wij hebben alle elementen die wij konden verstrekken, aangedragen. Waar

nodig werd de GGD ingeschakeld om informatie te verschaffen.

De **voorzitter**: Met wie in het Haagse had u de meeste contacten over de afhandeling van de ramp?

De heer **Patijn**: In partijgenootschappelijk verband heb ik nogal eens contact gehad met de heer Van Gijssel. Verder heb ik voornamelijk contact gehad met minister Jorritsma, maar dat verliep meer langs schriftelijke weg. Het was voor mij niet noodzakelijk om een speciaal onderhoud met mevrouw Jorritsma aan te vragen. Het contact stond vooral in het teken van de vraag: kunt u nu eens gegevens verschaffen over de precieze toedracht?

De **voorzitter**: Stond het bij het college en de raad van Amsterdam regelmatig op de agenda?

De heer **Patijn**: Nee, het was een zaak die op de agenda kwam als zich incidenten voordeden. Meestal ging het dan om publicaties in enigerlei persmedium. Daarmee ontstond een ceel van onrust, vragen en opmerkingen. Er kwamen brieven van advocaten die actie van het college van B en W vereisten.

De **voorzitter**: Vanuit de gemeenteraad zelf kwam er niet regelmatig...

De heer **Patijn**: De acties vanuit de gemeenteraad liepen vaak parallel aan de berichten die hierover in de pers verschenen. Daar kwamen vragen uit voort. Enfin, u kent het systeem.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Patijn, ik wil met u stilstaan bij de gezondheidsproblemen. Van de heer

Van Thijn hebben wij kunnen horen dat er vanuit de bevolking al in 1993 signalen kwamen van gezondheidsklachten. Deze werden versterkt toen informatie vrijkwam over het verarmd uranium. De heer Van Thijn heeft verklaard dat toen een expert meeting is gehouden, waarvan de uitkomst was dat er ten aanzien van het verarmd uranium geen reden was tot ongerustheid. Toch blijven die signalen bestaan, ook na 1993. In feite worden ze steeds sterker. Is er nooit een moment geweest binnen het college waarop men zei: wij moeten toch zelf het initiatief nemen en overgaan tot een medisch onderzoek?

De heer **Patijn**: Neen. Wij waren en zijn op dit gebied natuurlijk volstrekte leken. Wij moesten varen op de expertise die ons werd aangereikt, met name door de eigen GGD. De toenmalige directeur van de GGD heeft een onderzoek gedaan, waarbij hij met name heeft gekeken naar het causaal verband tussen de ramp en de klachten. Daar was geen systematiek in te ontdekken. Op zijn advies hebben wij nooit gemeend op basis van de toenmalige gegevens te moeten komen tot een zelfstandig onderzoek. Dat staat los van het feit dat wij het niet onze taak achtten om een bevolkingsonderzoek in te stellen.

De heer **Van den Doel**: Ik keer terug naar het onderzoek van de GGD. In de afgelopen weken hebt u gemerkt welke kanttekeningen daarbij zijn geplaatst qua grondigheid en veelzijdigheid. Er wordt steeds verwezen – u doet dat nu ook – naar het onderzoek van de GGD uit 1994. In 1995, 1996, 1997 worden de signalen sterker. U zag daarin geen reden om alsnog tot actie over te gaan. Hebt u misschien in Den Haag aan de deur geklopt?

De heer **Patijn**: Dat is het punt. Wat doe je als je zo'n situatie aantreft en je bemerkt die onrust? In een onderzoek is door medici geconcludeerd dat er geen causaal verband is. Dan ga je kijken of er in 1992 situaties zijn geweest waaruit je moet afleiden dat er wel een causaal verband zou kunnen zijn, omdat je weet wat er is gebeurd, welke lading in het vliegtuig zat en wat de ramp, met alle verbranding, voor consequenties heeft gehad voor het behoud van die lading. In al onze contacten zijn wij er

voortdurend op uit geweest, opheldering te krijgen over wat er precies gebeurd was en welke lading er precies bij betrokken was. Dan zou je gericht kunnen zoeken naar een verband met de medische klachten. Zomaar in het wilde weg gaan zoeken naar medische klachten die tot niets te herleiden zijn, omdat de oorzaak diffuus is, dat vonden wij niet zinvol. Wij hebben daarin de directeur van de GGD in zijn rapport van 1994 gevolgd.

De heer **Van den Doel**: Met andere woorden, u hebt wel regelmatig contact gehad met mevrouw Jorritsma en de heer Van Gijzel, maar het college heeft nooit contact gezocht met de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport om te kijken of zij niet iets moest doen.

De heer **Patijn**: Daarover werd natuurlijk ook gesproken met het ministerie van VWS, als het toen al zo heette. Het staat mij niet meer helemaal bij, maar één ding is zeker. Er was voor ons geen aanleiding om een algeheel bevolkingsonderzoek te beginnen. Daar werd ook niet op aangedrongen. Degenen die er het meest bij betrokken waren, waren onze hulpverleners. Dat was onze Dienst bouw- en woningtoezicht. Dat was onze politie. Ook vanuit deze diensten was het op het punt van medische klachten buitengewoon rustig. Er was geen verontrustende situatie binnen onze eigen diensten die eindeloos op het rampterrein aanwezig waren geweest. Op grond daarvan konden wij niet zeggen dat er iets grondig mis was.

De heer **Van den Doel**: Toen u aantrad, was er geen specifiek Bijlmerdossier. Wat nog liep, waren een aantal procedures over vergunningen tot verblijf. Wij willen hier zoveel mogelijk vragen die in de afgelopen jaren zijn gerezen, trachten te beantwoorden, of ze nu groot of klein zijn. Kunt u bevestigen dat de illegalenproblematiek die ten tijde van de Bijlmerramp gold, en de hele afhandeling daarvan, is afgerond?

De heer **Patijn**: Ik heb dat vanmorgen voor u nagevraagd. Er zijn in totaal 1500 procedures gevoerd tot en met de Raad van State en andere rechters. Alle 1500 procedures zijn door de gemeente Amsterdam gewonnen. De

laatste zaak heeft gespeeld in mei 1996.

De heer **Van den Doel**: Dat is een helder antwoord. De commissie probeert ook lessen voor de toekomst te trekken, aanbevelingen te doen. Wij hebben geconstateerd dat indertijd op beleidsniveau weinig was geoefend met het rampenplan. In het beleidscentrum was zelfs in het geheel niet geoefend. De commissie-Hoekstra heeft de aanbeveling gedaan dat gemeenten met een vliegveld in de buurt, zich in hun rampenbestrijdingsplan meer op dergelijke ongevallen prepareren. Kunt u in het kort weergeven welke lessen qua rampenbestrijding de gemeente Amsterdam heeft getrokken?

De heer **Patijn**: Wij hebben de aanbevelingen van het COT verwerkt in het nieuwe rampenplan van 1995. Ik ga daar niet helemaal op in; het zijn een hoop detailzaken. Ik stel daar wel een specifieke vraag bij. Kun je in een stad als Amsterdam of in Amstelveen of in Aalsmeer op grond van de nabijheid van Schiphol scenario's bedenken die ertoe leiden dat je 20, 30, 40, 50 rampenbestrijdingsplannen gereed maakt? Dat lijkt mij onmogelijk. Er is een aanzienlijk verschil of een Boeing neerstort in de Slotterplas of tegen een flat naast de Slotterplas. Er is een aanzienlijk verschil of een Boeing neerstort in het IJsselmeer of in de wijk IJburg als deze gerealiseerd is. Je kunt dat nooit voorspellen. Iets anders is de situatie op het vliegveld zelf, maar daar praten wij hier niet over. Ik denk dat je in wezen hetzelfde doet, of het nu een vliegtuig is dat neerstort of een centrale die ontploft of een chemisch bedrijf dat uit elkaar spat. Je bestrijdt de ramp, je bergt de slachtoffers, je zorgt voor nazorg en je zorgt voor een centrale leiding. Ik zie niet in dat je een scenario kunt bedenken waarin je voor vliegtuigongevallen centrale rampenplannen maakt die verschillen van wat je anders zou doen.

De heer **Van den Doel**: Er is wel een leerstuk als het gaat om vrachtvliegtuigen. Wij hebben gezien hoe moeizaam de tocht is naar de waarheid over de lading en alles wat daarmee te maken heeft. Een van de lessen moet zijn dat, als zich ooit weer een ongeluk met een vrachtvliegtuig voordoet, de hulpverleningsdiensten en het beleidscentrum zo

snel mogelijk op de hoogte worden gesteld van de inhoud van het vliegtuig. Zijn daar wel procedures voor?

De heer **Patijn**: Ik hoop dat uw aanbevelingen ertoe leiden dat de rijksdiensten die hiervoor verantwoordelijk zijn, hun werk in de toekomst beter doen. Heel simpel. Zij moeten ons op de hoogte stellen van de lading. Wij zijn wat dit betreft volstrekt afhankelijk van datgene wat anderen ons aanleveren. Ik ga geen eigen RLD opzetten, ik ga geen eigen Amsterdamse ladingmeester op Schiphol aanstellen om de lading te controleren. Ik ben verantwoordelijk voor de gemeente Amsterdam. Degenen die hun werk moeten doen op Schiphol of inzake ladingen, moeten hun werk doen en de juiste mededelingen verstrekken. Als dat niet gebeurt, heb ik pech. Dat is reuze jammer, maar ik ga niet plaatsvervangend voor de rijksoverheid optreden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Patijn, u hebt op 26 februari 1999 een brief geschreven aan al het personeel van de brandweer en aan de enquêtecommissie over het vele goede werk dat door hulpverleners is verricht in de eerste uren na de ramp. De enquêtecommissie onderschrijft dit en spreekt haar respect uit voor het werk dat in de eerste dagen is verzet, maar de enquêtecommissie is er ook niet zomaar gekomen. Het gaat ons om het verkrijgen van duidelijkheid over de vraag wie op de rampplek op de hoogte was van mogelijke gevaarlijke lading. U hebt met de heren Ernst en Kuiper gesproken. Ging het daarbij ook om de door mij net genoemde vraag?

De heer **Patijn**: U stelt een specifieke vraag over de gevaarlijke lading, maar de brief ging over iets heel anders. Mijn brief van 26 februari aan u heeft betrekking op het feit dat ik, nadat de laatste getuige vanuit Amsterdam van de groep Welten, Sarucco, Ernst, Te Boekhorst en anderen was gehoord, op de ambtswoning van de burgemeester een bijeenkomst heb belegd. Daarbij waren een arts en een psycholoog aanwezig. Mij is gebleken dat deze mensen, die allen wekenlang dag en nacht in touw zijn geweest, vanaf 4 oktober tot eind oktober, mensen die lijken hebben moeten bergen, mensen die plundersaars hebben moeten arresteren die enkele uren na

de ramp aanwezig waren, zich hier in de beklagdenbank voelden zitten. Zij kwamen hier natuurlijk niet om alsnog een bos bloemen uitgereikt te krijgen, maar zij hadden dit ook niet verwacht. Er was grote verontwaardiging, waar wij zeer uitvoerig over hebben gepraat. Het was een vorm van samspraak die bitter nodig was. De mensen waren over het werk van de enquêtecommissie – ik ben ervan overtuigd dat het van uw kant onbedoeld was – zeer verbitterd. Daar heb ik u over geschreven. Dan de vraag over de gevaarlijke lading. Uiteraard is daarover gepraat. De mededelingen die hier door de heer Ernst en anderen zijn gedaan, zijn door hen aan mij achteraf verteld. Ik heb er geen voorkennis van gehad. Ik heb ook geen invloed op hun getuigenis uitgeoefend. Achteraf hebben zij mij op de hoogte gesteld.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is duidelijk. De reden van uw brief is ook duidelijk, maar wij moeten natuurlijk ook ons werk doen. De enquêtecommissie is er niet zomaar.

De heer **Patijn**: Dat heb ik ook nooit in twijfel willen trekken, mevrouw Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Welk overleg ging vooraf aan de brief die u op 5 februari hebt geschreven? De heer Ernst en u hebben een brief aan het brandweerpersoneel geschreven.

De heer **Patijn**: Met name de onderzaking van een van de getuigen door de commissie, ik meen door mevrouw Augusteijn, waarbij met zoveel nadruk over de gevaarlijke lading werd gesproken, heeft in Amsterdam bij de hulpverleners, bij de brandweer en de politie, tot grote onrust geleid. Er dreigde een massale werkstaking onder het mom "wij willen nu wel eens haring of kuit over wat er is gebeurd". Het leek mij buitengewoon noodzakelijk om zo snel mogelijk helderheid te verkrijgen. Wij hebben daarop het volgende gedaan. Wij hebben al ons personeel, alsmede het personeel van omliggende brandweer- en politiekorpsen, op de hoogte gesteld van het feit dat wij bereid zijn, een medisch onderzoek te laten instellen. De reden daarvoor was de ongerustheid die was ontstaan door het verhoor van een van de getuigen, dat in Amsterdam als een bom insloeg.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is bij het overleg dat u met de heer Ernst heeft gehad in het kader van het opstellen van deze brief door hem ook gesproken over de verwarrende gegevens die hij op de avond van de ramp kreeg?

De heer **Patijn**: Dat was niet aan de orde. Uitsluitend was aan de orde datgene wat hier over tafel was gegaan tijdens de verhoren van de enquêtecommissie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hebt u gekeken naar het verhoor van de heer Ernst?

De heer **Patijn**: Zeker, en ik heb na afloop ook met hem gesproken. Hij heeft u later ook banden opgestuurd en u op de hoogte gesteld van de gegevens die hij had.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat is nu de situatie bij de brandweer?

De heer **Patijn**: Het feit dat het gemeentebestuur van Amsterdam heeft besloten, voor het gemeentepersoneel, alsmede voor de politie en de omliggende korpsen, een medisch onderzoek op te dragen aan een arbodienst en daarvoor een protocol te laten opstellen, waarbij de wethouder volksgezondheid als trekker zal functioneren, heeft geleid tot tevredenheid. Het protocol wordt in samenwerking met het ministerie van VWS opgesteld, omdat het bevolkingsonderzoek door haar zal worden gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Naar aanleiding van de enquête gaan de hulpverleners in Amsterdam wellicht een schadevergoeding ontvangen en mogelijk andere vormen van hulp. Waarom hebt u tot deze actie besloten?

De heer **Patijn**: Over een schadevergoeding is nooit gesproken. Wij hebben alleen gesproken over een medisch onderzoek. In het verleden is door alle tussentijdse berichten over de lading nooit enige onrust ontstaan, omdat het causaal verband niet kon worden aangetoond. Voor onze diensten was dat voldoende. Als u zegt dat het zo is, vinden wij het best. De indringendheid van de verhoren alhier hebben echter met zich meegebracht dat een opstand ontstond. Dan kun je twee dingen

doen. Je kunt zeggen: het is allemaal onzin, wacht nu maar rustig het eindrapport van de commissie af, je zult zien dat het allemaal meevalt. Wij hebben die weg niet gekozen. Wij hebben gemeend, aan de onrust onder het personeel tegemoet te moeten komen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heeft u nooit signalen van de hulpverleners ontvangen?

De heer Patijn: Mevrouw, er zijn een aantal mensen bij de brandweer en de politie met klachten. Nimmer is echter aangetoond dat deze terug te leiden zijn tot de Bijlmerramp. Sommige klachten dateren van vóór de ramp, andere van na de ramp. Het is heel moeilijk om na te gaan of er een causaal verband is.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U zegt dat er geen causaal verband is, maar er waren wel een heleboel klachten bij hulpverleners voor wie gezamenlijk gold dat zij bij de Bijlmerramp hulp hadden verleend. Er waren erg veel klachten. De enquêtecommissie heeft hoorzittingen gehouden in de Bijlmer met hulpverleners en bewoners. Ons verbaasde het aantal klachten. De mensen zeiden dat zij nooit gehoord werden.

De heer Patijn: Wij hebben medische dossiers van ons personeel bij de brandweer en de politie. Wij hebben 700 professionele brandweerlieden in dienst. Waarschijnlijk hebben zij allen daar gewerkt, in shifts. Het aantal klachten bedraagt uit mijn hoofd gezegd minder dan 30. Niemand heeft zijn vinger opgestoken en gezegd: het komt allemaal door de Bijlmerramp. Bij de politie is dat hetzelfde. Er is na 1992 geen ziektepatroon in onze diensten ontstaan dat bij ons een lampje heeft doen branden. Op een hoorzitting komen natuurlijk heel weinig mensen om te zeggen: mevrouw Varma, ik kom u vertellen dat ik geen klachten heb. U treft altijd mensen aan die wél klachten hebben. Dat brengt het aantal significant hoger. Bij een hoorzitting over een autoweg komen ook altijd de mensen die er bezwaar tegen hebben, nooit mensen die het ermee eens zijn.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebben geen klachten bereikt van de hulpverleners uit Amsterdam?

De heer Patijn: Er was geen significante serie eenduidige klachten, die door de begeleidende medici van onze diensten aan mij zijn gemeld in de zin van "let op, er is bij ons korps iets aan de hand". Sinds 1994 is mij dat niet overkomen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: In 1998 is bij het AMC wel een inventariserend onderzoek begonnen. Veel hulpverleners hebben zich daar gemeld. Men heeft ook op onze hoorzitting gereageerd. Enfin, er komt nu een onderzoek onder de hulpverleners. Gaat u ook maatregelen treffen voor bewoners?

De heer Patijn: Het bevolkingsonderzoek wordt door VWS verzorgd. Daar gaan wij niet over.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik wil het nog even met u over de nazorg hebben. Er komt nu toch een onderzoek. Er is veel ongerustheid bij de bewoners en hulpverleners. Komt er ook een nazorgplan?

De heer Patijn: Er komt een medisch onderzoek, waarvoor een protocol wordt opgesteld. Ik denk dat de heer Oudkerk u veel beter kan vertellen hoe dat in elkaar zit. Al degenen die zich daarvoor aanmelden, zullen volgens hetzelfde protocol worden onderzocht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Bewoners en hulpverleners.

De heer Patijn: Ja. Het protocol wordt samen met VWS opgesteld. Voor de bewoners van de Bijlmer en voor de hulpverleners van de gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten is straks hetzelfde protocol van kracht.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De gemeente Amsterdam heeft eerst een aanbod voor de hulpverleners gedaan via de KLM Arboservices.

De heer Patijn: Dat klopt. Voor de brandweer en de politie, die samen de grootste groep vormen, is KLM Arboservices de huisarbodienst.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Kunt u aangeven wat het aanbod inhoudt?

De heer Patijn: Nee, mevrouw, dat kan ik niet. Het protocol wordt op het ogenblik opgesteld. In de finale

afweging hangt het waarschijnlijk ook af van de conclusies die u gaat trekken.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De minister heeft gezegd dat er ook een onderzoek komt onder de bewoners, in ieder geval de mensen die er ten tijde van de ramp woonden. Gaat u dat samen doen?

De heer Patijn: Ik heb hier een notitie van 4 maart aan het college van B en W, waarin precies wordt uitgelegd hoe het in elkaar zit. Het lijkt mij goed om die notitie hier achter te laten.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U hebt om een onderzoek via KLM Arboservices gevraagd. De minister biedt nu een onderzoek aan voor de bewoners. Gaat dat samen gebeuren?

De heer Patijn: Ik citeer: Het ministerie van VWS heeft besloten om het medisch onderzoek "Getroffen burgers Bijlmermeer" hetzelfde te laten zijn als het medisch onderzoek voor de hulpverleners. Het ministerie vraagt of de organisatie en realisatie van het onderzoek in handen van de gemeente Amsterdam of een stadsdeel kan worden gesteld. Het is VWS die de opdracht verleent. Ik overhandig u de tekst graag. Dan weet u precies waar het om gaat. Als u het uitvoeriger wilt hebben, dan wijs ik u op andere protocollen, die wij u kunnen toesturen. Het zal een identiek onderzoek zijn, volgens dezelfde maatstaven, voor de bewoners en de hulpverleners.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Ik ben blij dat dat onderzoek er komt. Waar moeten de mensen zich melden?

De heer Patijn: Mevrouw, wij zijn nog bezig het allemaal uit te zoeken. Wat dat betreft lijkt het op de eerste uren na de ramp. Net zoals ik als burgemeester de illegalen ga onderzoeken. Ik heb een stuk grond, ik ga een fabriek bouwen, maar weet nog niet via welk procédé ik welk product ga maken. Ik zie het wel. Wethouder Ter Horst kan u zo nodig mededelingen doen over technische gegevens. Als u dat wenst, zal ik onze dienst vragen u deze toe te sturen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Heel graag. In ieder geval ben ik blij dat het onderzoek er is en dat het

gezamenlijk met VWS gebeurt. Dat is winst.

De voorzitter: Mijnheer Patijn, er is een aantal zaken aan de orde geweest waarop ik nog even wil ingaan. In de eerste plaats geef ik duidelijk aan dat deze commissie groot respect heeft voor alle mensen die op 4 oktober en de weken daarna zich maximaal hebben ingezet om hulp te verlenen bij deze ramp. Laat dat duidelijk zijn. De commissie heeft veel respect voor datgene wat gepresteerd is. Wij moeten echter niet ontkennen dat zesenhalf jaar na dato een parlementaire enquêtecommissie is ingesteld. Dat is niet voor niets. Dat zegt niets over de wijze waarop deze mensen destijds gewerkt hebben. Het gaat er wel om dat verantwoordelijkheden, besluiten, feiten, waarheidsvinding en lessen voor de toekomst noodzakelijk worden geacht om – laten wij het niet hopen – bij een eventueel volgende ramp niet na zesenhalf jaar weer een parlementaire enquête te hoeven houden. Dat is de opdracht van deze commissie. Ik onderstreep dat wij geen enkel oordeel vellen over, nee, groot respect hebben voor alle mensen die zich toen maximaal hebben ingezet om op de rampplek zelf actief te werken. In de tweede plaats kom ik terug op een tweetal brieven. Allereerst de brief die is opgesteld naar aanleiding van de bijeenkomst ten stadhuize in reactie op de openbare verhoren alhier. Deze brief hebt u laten uitgaan naar het personeel van de gemeente Amsterdam. De heer Ernst heeft hier verklaard dat hij zeker wist dat datgene wat op de tape stond die mevrouw Augusteijn heeft voorgelezen, niet waar was. Waarom dan toch die brief van de heer Ernst en u, als u zeker wist dat de inhoud van de tape onjuist was?

De heer Patijn: De heer Ernst heeft mij dat niet gezegd toen wij samen aan deze brief zaten te werken.

De voorzitter: De heer Ernst licht zijn burgemeester niet in als hij zeker weet dat datgene wat mevrouw Augusteijn heeft verklaard, niet correct is?

De heer Patijn: Daar ging het niet over.

De voorzitter: Wilt u antwoord geven op mijn vraag? U bent door de heer Ernst niet ingelicht...

De heer Patijn: De datum waarop de heer Ernst is verhoord heb ik niet paraat. Datgene wat hij over de lading wist, heb ik vernomen op het moment dat hij hier aan het woord kwam. Dat is het eerste moment waarop ik daarvan hoorde. Deze brief is van 5 februari. Ik weet niet wanneer de heer Ernst verhoord is.

De voorzitter: Twee dagen later.

De heer Patijn: De mededeling die hij bij die gelegenheid over de lading deed, heeft hij mij, toen wij de brief op 4 of 5 februari opstelden, niet gedaan.

De voorzitter: Er zitten dus twee dagen tussen. De heer Ernst was voor onze commissie vastbesloten. Hij wist zeker dat datgene wat hier gezegd was, niet correct was. Hij wist dat er geen sprake was van gevaarlijke lading.

De heer Patijn: De heer Diepenbrock hebt u vóór de heer Ernst verhoord.

De voorzitter: Nee, daarna.

De heer Patijn: Dan kan ik de opmerking niet maken dat de heer Ernst reageerde op een opmerking van de heer Diepenbrock. De heren zitten samen in drie commissies, dus de opmerking van de heer Diepenbrock dat hij de heer Ernst niet kende, was nogal raadselachtig. De heer Ernst heeft mij niet ingelicht over zijn wetenschap. Ik heb geen aanleiding gezien om te vragen waarom hij dat niet heeft gedaan, omdat het mij verder niet zo verschrikkelijk interesseerde. Ik was vooral geïnteresseerd in de situatie die eerst bij de brandweer en vervolgens bij de politie uit de hand dreigde te lopen. De mededeling van de heer Ernst had niet afgedaan aan hetgeen zich hier eerder tijdens de verhoren had afgespeeld.

De voorzitter: De heer Ernst zei hier nadrukkelijk dat hij zeker wist dat de informatie die door mevrouw Augusteijn aan de hand van de NOTOC is voorgelezen, onjuist was. Twee dagen later gaat er een brief uit naar het personeel van de gemeente Amsterdam, waarin wordt aangegeven dat, als de informatie correct is, het gemeentebestuur zeer bevreesd is, meedenkt en meehelpt met het oplossen van de problemen. Dan is er

blijkbaar onvoldoende gecommuniceerd tussen u en de heer Ernst.

De heer Patijn: Dat klopt. Ik denk dat u daar gelijk in heeft. Hij had mij daarover moeten informeren.

De voorzitter: U hebt een brief naar de enquêtecommissie geschreven. Waarom hebt u die openbaar gemaakt?

De heer Patijn: De brief van 26 februari is gericht aan alle betrokkenen die gehoord waren. Ik heb mijn raadscommissie daarvan op de hoogte gesteld. Niet alleen bij de betrokkenen, maar ook bij anderen leefden deze vragen. Ik kon dat alleen maar pareren door alle betrokkenen een afschrift van mijn brief aan u te sturen. Ik dacht dat u zowel besloten als openbare stukken ontving.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Patijn, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik vraag u, datgene wat ik voorlees te bevestigen. Er was geen overdracht van het dossier. Daar was ook geen aanleiding voor.

De heer Patijn: Dat is juist.

De voorzitter: De gemeenteraad had betrokkenheid ten aanzien van de gezondheid, toedracht en lading vaak naar aanleiding van perspublicaties.

De heer Patijn: Dat klopt.

De voorzitter: U hebt geen contact gezocht met de minister van VWS inzake de gezondheidsaspecten.

De heer Patijn: Niet anders dan incidenteel bij geruchten of incidenten die in de pers naar voren kwamen.

De voorzitter: U bent geen voorstander van het schrijven van rampenbestrijdingsplannen specifiek voor het neerstorten van vliegtuigen.

De heer Patijn: Wel voor Schiphol, niet voor daarbuiten.

De voorzitter: Het feit dat een causaal verband lijkt te bestaan tussen gezondheidsklachten en de Bijlerramp was voor u aanleiding voor het aanbod van onderzoek.

De heer Patijn: Dat klopt.

De **voorzitter**: Uit het ziektepatroon bij de verschillende diensten bleek niet dat significante zaken aan de orde waren.

De heer **Patijn**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er wordt meegewerkt aan een onderzoeksprotocol door KLM Arboservices.

De heer **Patijn**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent niet door de heer Ernst geïnformeerd over het feit dat hij hier zou verklaren dat er geen gevaarlijke en giftige stoffen aan boord van het toestel waren.

De heer **Patijn**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Dan is daarmee een einde gekomen aan dit verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Patijn uit te geleiden.

Sluiting 16.29 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 82

Donderdag 11 maart 1999



De heer E.M.H. Hirsch Ballin

E.M.H. Hirsch Ballin
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 11 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 11 maart 1999

Aanvang 09.35 uur

Verhoord wordt de heer E.M.H. Hirsch Ballin

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van de heer E.M.H. Hirsch Ballin, geboren op 15 december 1950, te Amsterdam. Mijnheer Hirsch Ballin, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. Deze luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Hirsch Ballin**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mijnheer Hirsch Ballin, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. De commissie hecht er waarde aan om aan het begin van de verhoren van de komende twee dagen vast te stellen dat het vooral gaat om het vastleggen van feiten met de eindverantwoordelijken die bij de vliegcramp betrokken zijn geweest. Zoals bij alle andere verhoren gaat het vooral om de waarheidsvinding op basis van de feiten die de commissie nog wil vastleggen, voordat zij aan haar eindrapport toekomt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Hirsch Ballin, wat was uw reactie toen u van de Bijlmercramp hoorde, en wat was uw verantwoordelijkheid?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik hoorde van de ramp op een moment dat mij is bijgebleven. Ik kwam juist terug van de viering van de Probasa Dé met de Surinaamse gemeenschap in Tilburg. Het was ongeveer kwart over zeven toen mijn vrouw het mij kwam vertellen. Ik zat op de werkkamer. Wij hoorden de berichten in de media. Kort daarna belde de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding, de heer Suyver, mij over het neerstorten van een El Al-toestel. Dat is een gebeurtenis die onmiddellijk pijnlijke herinneringen oproept aan eerdere rampen en ongelukken die zich hebben voorgedaan met El Al-toestellen. Het was niet onmiddellijk duidelijk dat het ging om een vrachtvliegtuig. Bij een vrachtvliegtuig zijn ook altijd persoonlijke slachtoffers betrokken, en hier zeer veel door het neerstorten op een woonwijk. De gedachte die dan onmiddellijk opkomt, is dat het zou kunnen gaan om een terroristische aanslag. Dan weet je dat er voor jou als minister van Justitie dubbel en dwars een taak ligt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat heeft u gedaan, toen u dacht dat het terrorisme of sabotage kon zijn?

De heer **Hirsch Ballin**: In het eerste gesprek dat ik had met de heer Suyver heb ik al gevraagd of dat aan de hand was, maar dat moest op dat moment nog nader worden beoordeeld. Het ging om een vrachtvliegtuig, dat was vrijwel onmiddellijk duidelijk. Een terroristische

aanslag werd in de loop van de avond al praktisch uitgesloten geacht. Zo is het ook gebleven. Er waren de volgende ochtend ook geen aanwijzingen in een andere richting. Het ging om motoren die afgefallen waren. Dat wijst er ook op dat het niet gaat om het opblazen van een toestel, maar om iets anders. Ik moet eraan toevoegen dat de vermoedens die door sommigen zijn geuit dat het toch om iets terroristisch zou kunnen gaan, in de week daarop door de politie zijn onderzocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zei dat het geen terrorisme, geen sabotage en geen aanslag was. U had daar een taak in. Door wie heeft u dit laten onderzoeken?

De heer **Hirsch Ballin**: Uiteraard op de allereerste plaats door de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding, die mij dit ook meldde. Heel kort daarna verwittigde mijn collega van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Maij, mij dat deze ramp had plaatsgevonden. Zij was daar heel snel in. Dat begreep ik, omdat rekening moest worden gehouden met de mogelijkheid van iets dat Justitie rechtstreeks zou betrekken. Het telefoongesprek met mevrouw Maij werd vrij kort daarna gevolgd door een tweede telefoongesprek, waarin zij zei...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Daar kom ik zo op. Het gaat mij erom wie dat onderzoek heeft gedaan naar geen terrorisme, geen sabotage. U zegt dat u dat op korte termijn heeft gehoord. Binnen een paar dagen was dat duidelijk. Wie heeft dat onderzoek gedaan? Op welke gronden zijn zij tot die conclusie gekomen?

De heer **Hirsch Ballin**: Zoals ik al zei, werd op de avond van de ramp zelf al als haast zeker aangenomen dat het niet om iets terroristisch ging. Er is die avond beraad geweest op het ministerie van Binnenlandse Zaken. Het ministerie van Binnenlandse Zaken achtte zich eerstverantwoordelijk bij de behandeling van de ramp. Dat lag voor de hand, want volgens de Rampenwet is op nationaal niveau de minister van Binnenlandse Zaken verantwoordelijk.

Op het ministerie van Binnenlandse Zaken bevindt zich het LCC, dat in dat soort situaties meldingen ontvangt en doorgeeft en als centrum in het berichtenverkeer functioneert. Het LCC is die avond op sterkte geweest. Van daaruit is de zogenaamde grote evaluatiedriehoek in werking gezet. Ik geef de aanduidingen van toen en niet de huidige functie-aanduidingen. Deze bestond toen uit de directeur-generaal openbare orde en veiligheid, het hoofd van de Binnenlandse veiligheidsdienst en de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding. De eerste twee zijn van Binnenlandse Zaken, de laatste is van Justitie. Zij zijn die avond al tot de beoordeling gekomen dat het niet om iets terroristisch zou gaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Die groep mensen van de Binnenlandse veiligheidsdienst en Binnenlandse Zaken heeft op die avond een bijeenkomst gehad en onderzocht of het niet om een terroristische actie ging?

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, zo kunt u het samenvatten. Op het ministerie van Binnenlandse Zaken waren in ieder geval aanwezig de directeur-generaal, de heer Opstelten, en de secretaris-generaal, de heer Van Aartsen. Ik weet niet of het hoofd van de Binnenlandse veiligheidsdienst daar lijfelijk aanwezig was, maar er is in ieder geval met hem over gesproken. Er waren geen aanwezigingen in andere richtingen. Integendeel. Er waren aanwezigingen, zoals het afvallen van de motor van het vliegtuig, die het onaannemelijk maakten dat het om iets terroristisch ging. Er zijn ook geen claims geweest van terroristische organisaties.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is op Binnenlandse Zaken gebeurd, omdat het ging om de Rampenwet, en niet op Justitie, terwijl een onderzoek naar terrorisme

en sabotage wel met Justitie te maken had.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja. Als het om iets van terroristische aard zou gaan, was de minister van Justitie de eerstverantwoordelijke geweest. Nu dat niet zo was, lag eenduidig volgens de wetgeving de eerste, coördinerende verantwoordelijkheid bij de minister van Binnenlandse Zaken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zag u op de een of andere manier aanleiding om de leden van het kabinet bij elkaar te roepen in de ministerraad?

De heer **Hirsch Ballin**: De minister-president roept de ministerraad bij elkaar. De minister van Justitie doet dat niet. Was er aanleiding om als ministerraad bijeen te komen? Het bijeenroepen van de ministerraad neemt veel tijd, zeker op dat moment van de dag en de week, maar ook op andere momenten van de week gaat er veel tijd heen voor een extra ingelaste vergadering, naar mijn ervaring heeft geleerd. Dat is niet gebeurd. De minister van Binnenlandse Zaken heeft telefonisch contact gehad met de overige meest betrokkenen. Naar ik meen, maar ik spreek nu over iets wat niet op het beleidsterrein van Justitie was, is reeds die avond door haar geconcludeerd dat de directe behandeling van de ramp primair door de burgemeester moest worden gedaan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er is dus geen ministerraad geweest. Hoe en door wie is de beslissing genomen wie de aansprakelijke ministers waren en wat die aansprakelijkheid inhield? Ik begrijp dat het die avond telefonisch is gegaan.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat volgt eigenlijk uit de wetgeving, dus in die zin was er geen aparte beslissing nodig. De gang van zaken was dat de minister van Verkeer en Waterstaat binnen ons kabinet als een der eersten werd geïnformeerd, misschien als eerste. Ieder van de overigens betrokken ambtgenoten werd vanuit haar of zijn departement geïnformeerd. Ik heb al aangegeven dat ik, kort nadat de berichten in de media waren gekomen, werd gebeld door de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding. De minister van Verkeer en Waterstaat nam met

mij contact op. Dat kon ik goed begrijpen in verband met de mogelijkheid, die je niet bij voorbaat mag uitsluiten, dat het om iets terroristisch zou kunnen gaan. Vrij kort daarna belde de minister van Verkeer en Waterstaat mij opnieuw. Zij had inmiddels contact gehad met onze collega van Binnenlandse Zaken, mevrouw Dales. Zij was inmiddels volledig verwittigd door haar medewerkers, zoals naderhand is bevestigd, en meldde uitdrukkelijk dat zij ervan uitging dat zij verantwoordelijk was voor de behandeling van dit onderwerp, en niet de minister van Justitie. Zij had mevrouw Maij gevraagd om die boodschap aan mij over te brengen. Om alle onduidelijkheid te voorkomen heb ik nog contact gehad met mevrouw Dales. Dat was de wens van de collega's, maar ook overigens was dat natuurlijk de beste gang van zaken. Zij zei uitdrukkelijk dat dit een ramp was en dat dit dus behoorde tot haar werkterrein en verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U werd meegedeeld dat de minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Dales, de leiding had, omdat het om een ramp ging. De andere verantwoordelijke minister was de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Maij-Weggen. Lag de verdeling zo?

De heer **Hirsch Ballin**: Juist.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik kom nu op een ander thema: de problemen bij de rijkspolitie en de koninklijke marechaussee op Schiphol als gevolg van de reorganisatie, waaronder de afsplitsing van de dienst Luchtvaart. Waren die problemen u bekend?

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, die waren mij bekend. Het was ook te verwachten dat een zo ingrijpende reorganisatie de mensen om wie het ging, zou raken. De politietaak op Schiphol was sinds jaar en dag door de rijkspolitie met veel toewijding verricht. Er was wel een aanzienlijke complicatie bij, namelijk dat de directe politietaak, in de zin van controle in het belang van wat wij de "security" zijn gaan noemen, door steeds wisselende ploegen uit het land moest worden vervuld. Er moesten steeds weer andere mensen van de rijkspolitie uit de landsdistricten worden opgeroepen. Dat werkte niet langer zo en was

in het nieuwe politiebestedel zeker niet vol te houden. Dat was de rechtstreekse aanleiding om de taakverdeling te bezien tussen de rijkspolitie en in de toekomstige verhoudingen het korps landelijke politiediensten en de koninklijke marechaussee. Dat heeft toen geleid tot overleg en een besluit om het grootste deel van de taken van de rijkspolitie op Schiphol over te dragen aan de koninklijke marechaussee, met de mogelijkheid voor de medewerkers om over te gaan, als zij dat wilden.

Als je je verplaatst in de mensen om wie het gaat, kostte dit begrijpelijkerwijs moeite. In die periode zijn spanningen ontstaan die de algemene inspecteur van het korps rijkspolitie, generaal De Wijs, tot de conclusie brachten dat het beter was als tijdelijk iemand anders de leiding van de dienst Luchtvaart op Schiphol zou hebben. In september is door hem besloten om de taken van kolonel Maurer tijdelijk over te dragen aan kolonel Pinckaers, en dat is zo gebleven tot november. Ik ben daarover onmiddellijk geïnformeerd door de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding en dat had mijn instemming.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U heeft geschetst hoe de situatie was en welke problemen er waren. Was op de avond van de ramp duidelijk wie de leiding had en verantwoordelijk was voor het werk op Schiphol?

De heer Hirsch Ballin: Ja, hiërarchisch is daar nooit onduidelijkheid over. Ik denk dat de onduidelijkheid waar u op doelt, is ontstaan in de herinnering van sommige mensen. De heer Suyver, de directeur-generaal politie en criminaliteitsbestrijding, heeft mij die avond geïnformeerd dat generaal De Wijs, kolonel Pinckaers en kolonel Doornhein op hun post waren. Ook kolonel Maurer was aanwezig, meldde hij mij.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Weet u zeker of hij aanwezig was? Hij weet het eigenlijk zelf niet zeker.

De heer Hirsch Ballin: Uiteraard geef ik hier weer wat mij toen door de directeur-generaal is gemeld. Ik heb daar een aantekening van gemaakt, dus ik heb er geen twijfel over dat wat ik u vertel, de juiste weergave is van wat mij toen is gezegd.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Wie had de uiteindelijke verantwoordelijkheid op die avond? Iemand die onder die top moest werken, de heer Houtman, die ook bij de dienst Luchtvaart werkte, zei in het openbaar verhoor dat hij niet wist wie die avond de leiding had en dat daarover onduidelijkheid was. Kunt u aangeven wie op die avond verantwoordelijk was?

De heer Hirsch Ballin: De rijkspolitie is een hiërarchisch opgebouwde organisatie. Met de leiding van de dienst Luchtvaart was toen belast kolonel Pinckaers, dus hij was die avond de verantwoordelijke man. Dat kan niet anders zijn, want dat wordt niet plotseling veranderd.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Het was niet de heer Maurer, maar de heer Pinckaers?

De heer Hirsch Ballin: Nee, het was niet kolonel Maurer.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Weet u zeker of de heer Pinckaers aanwezig was?

De heer Hirsch Ballin: Ik ben uiteraard precies in mijn antwoorden op uw vragen. Ik weet zeker dat mij die avond is meegedeeld dat kolonel Pinckaers naast de andere rijkspolitie-officieren die ik noemde, op zijn post was. Waar die post zich bevond en waar hij zich fysiek bevond, heb ik uiteraard niet kunnen waarnemen, maar misschien hebt u daar op een andere wijze inzicht in gekregen.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: U heeft heel duidelijk de problemen geschetst. Wist u dat op diezelfde avond bepaalde taken van de luchtvaartpolitie niet helemaal zijn uitgevoerd, misschien door de problemen die er waren?

De heer Hirsch Ballin: U stelt eigenlijk twee vragen. Wist ik dat bepaalde taken niet zouden zijn uitgevoerd? Nee.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Of niet helemaal.

De heer Hirsch Ballin: Nee, absoluut niet. Integendeel. In de dagen en weken die daarop volgden, is steeds melding gemaakt van de voortgang van het onderzoek. Het onderzoek waar de rijkspolitie bemoeienis mee

had in de dagen die daarop volgden, was niet alleen dat waar uw commissie nu nader onderzoek naar doet, maar ook de identificatie van de slachtoffers van de ramp. Dat was een zware en belangrijke taak, ook uit het oogpunt van de mensen om wie het gaat: nabestaanden en mensen die in onzekerheid verkeerden. Dat was een ander onderdeel van de rijkspolitie. Ik heb daar ook contacten over gehad, vrij intens.

Er is na de ramp op basis van de onderzoeken, uitgevoerd door de dienst Luchtvaart en de gemeentepolitie van Amsterdam gezamenlijk, een conclusie getrokken door het openbaar ministerie in Haarlem. Daarvan is ook mededeling gedaan aan de pers. Het openbaar ministerie heeft op geen enkele manier blijk gegeven van ontevredenheid over de manier waarop het hierbij is ondersteund door de politie.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Werd u voldoende ingelicht over de problemen bij de politie op Schiphol? Was u op de hoogte van alle problemen die er waren?

De heer Hirsch Ballin: Het is per definitie voor iedereen onmogelijk om te zeggen dat hij of zij op de hoogte is van alle problemen die er zijn, want je bent uiteraard op de hoogte van problemen, of van dingen die goed zijn, die op de een of andere manier kenbaar worden. Als u de vraag stelt: weet u zeker dat u op de hoogte was van alle problemen...

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: Was u voldoende op de hoogte?

De heer Hirsch Ballin: Ik was geïnformeerd over de problemen die er waren in de leiding van de dienst Luchtvaart en van de conclusie die daar mijns inziens terecht aan was verbonden door de algemene inspecteur, namelijk het tijdelijk vervangen van de leiding van de dienst Luchtvaart.

Mevrouw Oedayraj Singh Varma: De dienst Luchtvaart van de rijkspolitie was verantwoordelijk voor het verzamelen van de vrachtpapieren op die avond. Er moest onderzoek gedaan worden. Heeft men u gemeld of de politie de vrachtpapieren heeft verzameld en compleet heeft gekregen en dat deze zijn afgegeven en vervolgens opgeborgen? Is u

gemeld dat de vrachtpapieren in orde waren en compleet?

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, dat is mij niet gemeld. De volgende vraag is natuurlijk of dat mij had moeten worden gemeld.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja, want de vrachtpapieren waren bijzonder belangrijk voor het onderzoek.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja zeker. De vrachtpapieren zijn voor uw commissie een centraal punt in het onderzoek. Zij zijn om drie redenen mogelijk van belang, maar een daarvan ligt in een andere sfeer. Zij kunnen een rol spelen bij het vaststellen van de oorzaak van het ongeval. Daarnaast is vooronderzoek gedaan door de Rijksluchtvaartdienst. De dienst Luchtvaart van de rijkspolitie had daarbij een ondersteunende rol. Er is iemand van de dienst Luchtvaart van de rijkspolitie toegevoegd aan het team van de heer Wolleswinkel, maar Justitie was in dat onderzoek noch wettelijk noch feitelijk leidinggevende. Een tweede reden kan de beoordeling zijn van zaken die een rol kunnen hebben gespeeld bij een terroristische aanslag. Als er een terroristische aanslag in het spel zou zijn geweest, is het denkbaar dat de vracht iets heeft bevat, explosieven of zo. Ik gaf u al aan dat daarvan geen sprake was in de beoordeling van de oorzaak van de ramp. De conclusie was dat niet hoefde te worden getwijfeld aan een technische oorzaak als de eigenlijke verklaring van de ramp en aan het feit dat er geen explosieven waren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar goed...

De heer **Hirsch Ballin**: Met uw goedvinden maak ik dit eerst af. Het derde punt is uiteraard dat de lading gevolgen kan hebben bij de bergingswerkzaamheden. De dienst Luchtvaart was daar mogelijk in een hulpverlenende rol, maar niet in een opsporende rol bij betrokken. Er zijn in die periode geen meldingen geweest dat er op dit punt iets is misgegaan. Dat is pas veel later, ver na mijn ambtsperiode, gebeurd. U heeft daar inmiddels over gesproken met de mensen die dat hebben beoordeeld, de brandweercommandanten ter plaatse. Dat is een heel

belangrijke kwestie voor de persoonlijke risico's en de hantering van de ramp, maar niet voor de opsporing en vervolging van strafbare feiten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er is dus geen mededeling gedaan over het compleet krijgen van de vrachtpapieren, maar u zegt dat het ook niet uw verantwoordelijkheid was.

De heer **Hirsch Ballin**: Vandaar dat ik deze drie relevanties... Zij zijn alle drie uitermate relevant of kunnen dat zijn, zeker als er een andere oorzaak van de ramp was geweest. Dat is een antwoord op uw vraag of men mij dat op dat moment had horen te melden. Gezien de toenmalige verhoudingen en gezien de beoordeling die toen is gemaakt van de situatie op de plaats van de ramp kan ik geen verwijten maken aan degenen die daar toen mee belast waren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik wil twee conclusies trekken. De ministerraad is op de avond van de ramp niet bij elkaar gekomen. Er is wel telefonisch contact geweest. De verantwoordelijkheden waren duidelijk: eerst minister Dales en dan minister Maij-Weggen. Er is die avond een beraad dan wel een bijeenkomst gehouden van een aantal diensten op Binnenlandse Zaken, waarbij het hoofd van de BVD hetzij lijfelijk aanwezig was, hetzij dat er telefonisch contact met hem is geweest. Verder is er met andere diensten van Binnenlandse Zaken en van uw dienst gesproken.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, dat is een goede weergave. Uiteraard was het altijd denkbaar dat men door nader onderzoek tot de conclusie zou komen dat er wel strafbare feiten of terroristische aanslagen aan de orde waren. Dan was de verdeling van de verantwoordelijkheden alsnog anders komen te liggen. Ik voeg eraan toe dat zich ook onmiddellijk een verantwoordelijkheid voor mij als minister van Justitie aftekende in verband met de rol van het Rampen Identificatie Team. Dat is vrijwel onmiddellijk aan de slag gegaan en behoorde tot het korps rijkspolitie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U wist van de problemen bij de dienst rijkspolitie op Schiphol? Kolonel Pinckaers had daar de leiding over de

afdeling luchtvaartonderzoek van de dienst rijkspolitie.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat is in september uitdrukkelijk besloten. Aan mij is meegedeeld dat hij...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hij had ook die avond de leiding?

De heer **Hirsch Ballin**: Hij had dus ook die avond de verantwoordelijkheid. De operationele leiding lag op dat moment uiteraard bij andere officieren van het korps. Maar de eindverantwoordelijkheid lag bij degene die belast is met de leiding van de dienst Luchtvaart van het korps rijkspolitie. Dat was toen de heer Pinckaers.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik heb naar aanleiding van het verhoor van mevrouw Singh Varma twee vragen. Baarde het u geen zorgen dat er, juist op het moment van de ramp op Schiphol zoveel onduidelijkheid bestond over het vervullen van functies?

De heer **Hirsch Ballin**: U zegt: op Schiphol. De plaats van de ramp was uiteraard bij Amsterdam. Ik wil dat voorop stellen. De plaats die op die avond en in de dagen daarna met recht en reden de primaire aandacht kreeg van alle instanties, was de plaats van de ramp, waar de slachtoffers waren gevallen en waar mensen in onzekerheid verkeerden over de vraag of hun dierbaren tot de slachtoffers behoorden. Er moest zo snel mogelijk op een zorgvuldige manier worden uitgezocht en gemeld om wie het ging. Daar waren ook de risico's rondom een ramp. Op Schiphol zelf was geen onduidelijkheid op het punt van de bevoegdheden. Er waren wel spanningen binnen de dienst Luchtvaart van het korps rijkspolitie. Daar was ook in voorzien, doordat de inspecteur-generaal had besloten iemand anders tijdelijk, niet definitief, te belasten met de leiding van die dienst.

De **voorzitter**: Mijnheer Hirsch Ballin, deze commissie moet feiten boven tafel brengen, dat heb ik u aan het begin van het verhoor gezegd. De heer Pinckaers was niet aanwezig op Schiphol. U zegt op de vraag van mevrouw Singh Varma: voor zover

mij bekend, was hij er wel. Mijn vraag is of u naderhand op de hoogte bent gebracht van het feit dat hij niet aanwezig was. De heer Maurer weet niet of hij die avond op Schiphol aanwezig is geweest. De heer Bloemen, de eerste luitenant, had de feitelijke leiding, zonder enige controle en terugkoppeling. Dat zijn de feiten over het functioneren van de rijkspolitie op die avond. Was dat geen aanleiding tot zorg? De aandacht ging uiteraard naar de ramp in Amsterdam, maar gegevens over het bewijsmateriaal, de stoffen waaraan mensen blootgesteld zijn en de oorzaak, moesten toch van Schiphol komen.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat is zonder enige twijfel juist. Ik geef u de feiten van mijn informatievoorziening op die avond en in de weken en maanden daarna. Ik heb een aantekening van wat mij die avond is gemeld. Wat dat betreft, is er dus aan mijn kant geen onduidelijkheid. De directeur-generaal heeft mij gezegd dat de heren Pinckaers, Maurer, De Wijs en Doornhein op hun post waren. Ik heb al eerder aangegeven dat ik daar niet met zekerheid uit kan afleiden op welke plaats zij zich die avond fysiek bevonden. Wat u mij nu vertelt, had uiteraard ook eerder door de dienst aan mij gemeld kunnen worden.

De **voorzitter**: De heer Bloemen moest de leiding nemen, want de top was er die avond niet.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik kan uit uw mededeling afleiden dat in ieder geval "op hun post" niet juist was of niet de betekenis had dat zij daadwerkelijk aanwezig waren. Ik geloof niet dat het nu aan mij is om een oordeel te geven over het verschil tussen wat ik die avond heb afgeleid uit de berichten aan mij en wat uw onderzoek inmiddels aan het licht heeft gebracht.

De **voorzitter**: Nee, maar nogmaals: wij verzamelen de feiten.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat is helder.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik wil nog even met u doorpraten over de vrachtpapieren en het al dan niet herstarten van strafrecht-

lijk onderzoek. Als u de verhoren heeft gevolgd, weet u dat wij te maken hebben met een aantal gaten in de herinnering van sommige mensen op de avond van de ramp. Mensen zijn tijd kwijt. Mensen zijn herinneringen kwijt. Dat kan voorkomen.

Als het om de vrachtpapieren gaat, weten wij in ieder geval één ding zeker: om een uur of half een is er een envelop met een inhoud, waarvan wij niet precies weten hoe groot deze was, ingeleverd bij het bureau vooronderzoek. De heer De Rooij heeft hier onder ede verklaard dat daar roze papieren in zaten. Ik wil hierover even met u doorpraten. U zei net tegen mevrouw Singh Varma: er is mij niet gemeld dat die vrachtpapieren compleet waren.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik kan het ook anders zeggen en ik geloof ook dat ik het anders zei. Er is mij niet gemeld dat ze incompleet waren. Er is mij niets gemeld dat wees op twijfel aan de uitvoering van het onderzoek op dat moment, voor zover dat behoort tot de justitiële verantwoordelijkheid.

De heer **Oudkerk**: U heeft daar niet met de DG over gesproken?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik heb met de directeur-generaal regelmatig contact gehad, ook hierover. Het is misschien goed te weten waar onze aandacht zich op richtte. Deze richtte zich in die week en in de weken die daarop volgden, allereerst op de identificatie van de slachtoffers. Daar waren mensen van het Rampen Identificatie Team van de rijkspolitie mee bezig. Ik ben op de woensdag na de ramp naar de plaats van de ramp gegaan en vervolgens met de heer Van der Pols naar hangar 11, naar ik meen, waar de identificatie plaats vond. Ik heb veel contacten gehad over de informatie, ook in verband met mijn verantwoordelijkheid voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken. In al deze contacten hebben de kwestie van de justitiële verantwoordelijkheid voor de vaststelling van de oorzaak van de ramp en de kwestie van de lading geen aanleiding gegeven tot iets wat Justitie weer in de voorste gelederen zou brengen, want op eventuele onvolledigheden van meldingen kun je niet bouwen.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik begrijp dat u in de week

daarna voornamelijk bezig bent geweest met en uw aandacht heeft gericht op de rampen-identificatie.

De heer **Hirsch Ballin**: En de informatie daarover.

De heer **Oudkerk**: Dat was niet mijn vraag. Ik wil terug naar die vrachtpapieren. U zei net in antwoord op vragen van mevrouw Singh Varma dat er drie redenen waren om zekerheid te krijgen over de vrachtpapieren. De eerste reden was of ze iets te maken hebben met de oorzaak van het ongeval. De tweede was of er sprake was van een terroristische aanslag. De derde reden was of het consequenties heeft voor de bergingswerkzaamheden. Aangezien dat laatste niets te maken heeft met strafbare feiten, heeft men zich geconcentreerd op de eerste twee. Uiteindelijk is de conclusie getrokken dat het in orde was. Zeg ik het zo goed?

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, ik geloof niet dat "het werd in orde bevonden" een goede weergave is. De vraag was of er aanleiding was om vanuit mijn verantwoordelijkheid nadere vragen te stellen over de vrachtpapieren, gezien wat er gemeld was en de vragen die er waren opgekomen. Ik ben tot mei 1994 minister van Justitie geweest. Van dat derde punt onderschat ik het belang absoluut niet. Als uw vraag aan mij nu is of er voor mij een aanleiding was om geïnformeerd te worden of zelf navraag te doen, antwoord ik dat er geen aanwijzingen waren dat er iets terroristisch aan de hand was. Bij mijn weten is er ook naderhand niets opgekomen dat in die richting wijst. Er is door de verantwoordelijke officier van justitie in Haarlem onmiddellijk na de ramp een onderzoek ingesteld naar mogelijke strafbare feiten. In die fase van het onderzoek was de conclusie dat er geen sprake was van opzet of schuld aan een luchtvaartongeval. Ook anderszins is niet van strafbare feiten gebleken. Ik heb ook uit mededelingen die naderhand zijn gedaan, begrepen dat naar het oordeel van de coördinerend officier die met luchtvaartangelegenheden bezig was – dat was de heer Toeter, maar dat is later overgenomen door de heer Van de Rivière – het onderzoek geen strafbare feiten had opgeleverd die aanleiding gaven tot rechtshulpverzoeken. Ook voor hem was er

geen reden te veronderstellen dat een nadere studie van de lading nieuwe inzichten zou geven over de oorzaak van het ongeval. Er waren ook geen verdenkingen van strafbare feiten over het aanbieden van de lading. Dat was de beoordeling van het openbaar ministerie indertijd.

De heer **Oudkerk**: Nu staat of valt de conclusie dat de lading geen rol heeft gespeeld bij de oorzaak van het ongeval of bij een aantal andere zaken met de compleetheid van die vrachtbrieven. Ik neem aan dat u dat met mij eens bent.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat is ook zo. Dat was ook de lijn van het justitiële onderzoek.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik onderbreek u even. Zou de officier van justitie zich er dan niet expliciet van moet overtuigen dat de vrachtpapieren en de operationele papieren origineel en volledig waren, voordat er door hem conclusies werden getrokken?

De heer **Hirsch Ballin**: De officier van justitie heeft, naar mij is meegedeeld, een afspraak gemaakt met het bureau vooronderzoek dat mocht...

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik zo direct op. Ik wil graag antwoord op mijn vraag. Is het niet expliciet noodzakelijk dat een officier van justitie weet dat de vrachtbrieven origineel en volledig zijn om conclusies te trekken over de mogelijke gevolgen van de lading?

De heer **Hirsch Ballin**: Om "zekerheid" te hebben is het antwoord op die vraag "ja". Als daaruit wordt afgeleid verwijtbaarheid in de richting van de officier van justitie van toen, zou ik dat niet onmiddellijk in mijn antwoord "ja" begrepen willen hebben.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, wij proberen de feiten op tafel te krijgen en eventuele conclusies trekken wij in ons eindrapport. Dat is op dit moment niet aan de orde.

De heer **Hirsch Ballin**: Met uw goedvinden zou ik dat "ja" willen preciseren. Dat lijkt mij ook verstandig om misverstanden te voorkomen. Om zekerheid te verkrijgen op het punt dat u aanduidt, is het antwoord

op uw vraag "ja". Of een officier van justitie op dat moment aan de politiemensen die hem terzijde staan, uitdrukkelijk moet vragen "weet u zeker dat de lading voldoende is gedocumenteerd om deze conclusie nu met zekerheid te trekken"? Dat hangt mede af van de inschatting van andere factoren en van aanwijzingen in een andere richting. Ik kan dat niet beoordelen. Dat is iets dat de officier van justitie die toen "in charge" was, moet hebben beoordeeld.

De heer **Oudkerk**: Was de officier van justitie Van de Rivière op de hoogte van de zaken die wij zojuist besproken hebben, dat de heer Maurer en Pinckaers om uiteenlopende redenen niet op Schiphol aanwezig waren, dat de heer Bloemen de eindverantwoordelijk had en dat er op dat moment onduidelijke verantwoordelijkheden waren wat betreft het al dan niet verzamelen van operationele papieren dan wel van vrachtpapieren. Het gaat dan om die avond en de herinnering van toen. Of heeft dat pas in een later stadium gespeeld, toen u geen minister meer was?

De heer **Hirsch Ballin**: In ieder geval zijn er pas toen of later aanwijzingen gekomen dat er op dit punt in de communicatie iets kon zijn misgegaan. Of er een causaal verband was met de vervanging van de heer Maurer door de heer Pinckaers kan ik niet beoordelen. U had het trouwens over de officier van justitie Van de Rivière, maar de heer Toeter was destijds de verantwoordelijke officier van justitie. Die feitelijke correctie moet ik even aanbrengen.

De heer **Oudkerk**: Wist hij van de situatie op Schiphol?

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, hij was op de hoogte van de vervanging van kolonel Maurer door kolonel Pinckaers. Ik zeg dat zo stellig, omdat er geen twijfel over kan bestaan dat hij daarvan op de hoogte was. Het was algemeen bekend in de top van Justitie.

De heer **Oudkerk**: Er was op dat moment, tussen 4 en 16 oktober, toen het strafrechtelijk onderzoek onder leiding van de heer Toeter werd beëindigd, geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er gesjoemeld was met de vrachtpapieren, dat zij niet volledig waren

of dat er andere zaken waren die een strafrechtelijk onderzoek rechtvaardigden?

De heer **Hirsch Ballin**: Voor zover mij bekend niet. Of de officier van justitie dat precies zo ziet, kunt u het beste aan hem zelf vragen. Ik weet dat de heer Toeter met de heer Wolleswinkel de afspraak heeft gemaakt dat hij geïnformeerd zou worden, mocht naderhand alsnog blijken dat er strafbare feiten zijn gepleegd.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik zo direct nog op terug. Mijnheer Hirsch Ballin, er is toen evenmin een strafrechtelijk onderzoek gestart naar de cockpit voice recorder. In 1998 is er – maar dat was buiten uw verantwoordelijkheid – door het OM wel een feitenonderzoek gestart naar de verdwenen cockpit voice recorder. In 1999 is er zelfs een specifiek onderzoek naar de verdwenen cockpit voice recorder gestart. Toch was hij in 1992 ook al weg. Kunt u mij uitleggen waarom er in 1992 geen strafrechtelijk onderzoek is gestart naar de verdwenen cockpit voice recorder? Die cockpit voice recorder is belangrijk om te weten hoe het in de cockpit is gegaan en of er eventueel mededelingen zijn gedaan die deze enquêtecommissie, maar ook u in die periode, verder hadden kunnen helpen.

De heer **Hirsch Ballin**: U spreekt van een strafrechtelijk onderzoek, maar...

De heer **Oudkerk**: Voor mijn part een "fact finding"-onderzoek. In ieder geval een onderzoek naar iets wat verdwenen is, wat toch heel raar is.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik gaf aan hoe de behandeling... Ik aarzel een beetje over het woord "behandeling", omdat het natuurlijk altijd primair om mensen en slachtoffers en hun leed en verdriet gaat. Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp is ter hand genomen zoals het moest volgens de Luchtvaartwet.

De heer **Oudkerk**: Geen twijfel over mogelijk.

De heer **Hirsch Ballin**: Wat betreft de situatie op de plaats van de ramp heeft van meet af aan de verantwoordelijkheid... Dat is ook meegedeeld aan de Kamer. De brieven aan de Kamer zijn ondertekend door de

minister van Binnenlandse Zaken en door de minister van Verkeer en Waterstaat; sommige brieven door de ene collega en andere door de andere. Er was dus absoluut geen onduidelijkheid over de verantwoordelijkheden, bij het inzicht dat er toen was in de oorzaken en het verloop van de gebeurtenissen. Justitie heeft absoluut niet de behoefte gehad om zich te onttrekken aan enige verantwoordelijkheid. Dat geldt niet alleen voor mijn eigen aandeel daarin, maar ook voor mijn naaste medewerkers van toen. Daar waar wij geroepen waren, primair in relatie tot de slachtoffers, hebben wij ons ingezet met alle kracht en energie die wij hadden. Wat betreft de strafrechtelijke onderzoeken is het openbaar ministerie niet geroepen, wanneer er geen aanleiding is om rekening te houden met een strafbaar feit.

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik, want anders bent u 48 uur per dag bezig. Er storten helaas meer vliegtuigen neer. Waar ter wereld zij ook neerstorten, of het in diepe moerassen is of op de bodem van de oceaan, de cockpit voice recorder wordt bijna altijd gevonden. Het ding is nu weg. Was dat voor u, in uw verantwoordelijkheid als minister van Justitie, niet aanleiding om te zeggen: ik ga in ieder geval een vooronderzoek doen om te kijken of hier sprake is van strafrechtelijke feiten?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik zou dat hebben gedaan als er op dat moment aanleiding was om te vermoeden dat er iets strafbaars aan de hand was met het niet teruggevonden worden van de cockpit voice recorder. Er is door de rijkspolitie, door de contacten die deze onderhield, en door het korps gemeentepolitie in Amsterdam en omliggende korpsen veel werk gemaakt van het volgen van aanwijzingen over de cockpit voice recorder. Dat is mij naderhand gebleken uit logboeken. Er is door de vooronderzoeker een beloning uitgelooft. Dat bericht is verspreid door de CRI. Bij de inzichten die in die periode bestonden, was er geen aanleiding om dit op te vatten als iets dat in de strafrechtelijke sfeer lag. Dat had ook te maken met de verklaringen voor het ontbreken van de cockpit voice recorder die werden gegeven door degenen die met het onderzoek bezig waren. Of die verklaringen kloppen of niet is iets

wat u nu beter kunt beoordelen dan ik toen.

De heer **Oudkerk**: In die periode heeft een brandweerman, de heer Vervoort, gemeld, en niet op één plek, dat hij meende dat hij de cockpit voice recorder, die op televisie is getoond, in zijn handen had gehad. Die is daarna nooit meer verschenen. Dat specifieke moment is voor u geen aanleiding geweest om te zeggen: nu maak ik er werk van?

De heer **Hirsch Ballin**: Het spoor van de melding van die brandweerman is bij mijn weten nagetrokken.

De heer **Oudkerk**: Dat is in zoverre nagetrokken dat er een telefoontje is geweest tussen de heer Vervoort en de heer Beumkes, van een uur. Vervolgens is een foto opgestuurd die geen gelijkenis vertoonde met de foto die op televisie was vertoond van welke recorder dan ook, in dit geval de cockpit voice recorder. Het vervolgetraject is voor de heer Vervoort onbevredigend geweest. Hij heeft een brief gestuurd dat deze foto niets te maken had met wat hij in handen had gehad. Daarna is door BVOI geen contact meer opgenomen, maar dat zijn andere verantwoordelijkheden. Het gaat nu om de justitiële verantwoordelijkheid. Het ding is weg. Het kan van eminent belang zijn voor het opsporen van wat er met deze rampvlucht is geweest. Ik constateer dat u zegt dat er in die periode geen aanleiding is geweest om een strafrechtelijk onderzoek naar de verdwenen cockpit voice recorder in te stellen.

De heer **Hirsch Ballin**: Een strafrechtelijk onderzoek zou hebben betekend dat er een aanwijzing was dat er diefstal of verduistering van de cockpit voice recorder had plaatsgevonden.

De heer **Oudkerk**: Maar dat ding krijgt toch geen vleugels?

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, dat zeg ik absoluut niet. Ik geloof ook niet dat dit een goede weergave is van wat ik net zei.

De heer **Oudkerk**: Laten wij ons bij de feiten houden. Het ding is weg. Ik zeg niet dat het is meegenomen of dat er sprake is van een strafbaar feit, maar het zou kunnen zijn dat.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja zeker. Op grond van de informatie die mij toen bekend was, want ik houd mij ook graag aan de feiten, was er absoluut geen reden om te betwijfelen dat er daadwerkelijk naar de cockpit voice recorder werd gezocht en dat dit niet als een bagatel werd opgevat. Als er op dat moment berichten waren geweest dat het onderzoek eigenlijk niets voorstelde en dat er een verkeerde foto werd getoond, had dat uiteraard niet alleen mij, maar iedereen met verantwoordelijkheidsgevoel bij Justitie, aanleiding gegeven om iets te doen. De dingen die u nu zegt, zijn toen niet gemeld. U vraagt naar een strafrechtelijk onderzoek, omdat de cockpit voice recorder teruggevonden hoort te kunnen worden en vrijwel altijd teruggevonden wordt. Een aanwijzing dat het niet terugvinden daarvan niet kwam door het verkeerd opruimen van afval of schroot of wat dan ook, maar door diefstal, verduistering of een ander strafbaar feit, heeft ons in die periode niet bereikt.

De heer **Oudkerk**: U zegt: het feit dat die verkeerde foto naar de heer Vervoort is gestuurd en andere zaken, namelijk dat er daarna geen melding meer is geweest, heeft ons niet bereikt. U hebt tien minuten geleden gememoreerd dat er afspraken waren met de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel, dat dingen over en weer gemeld zouden worden. Dat lijkt mij ook een gezonde situatie. Ik constateer dat dit gewoon niet gemeld is.

De heer **Hirsch Ballin**: Zo is dat.

De heer **Oudkerk**: Door de heer Wolleswinkel is dit niet gemeld aan iemand van Justitie.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik houd mij uiteraard aan de feiten die mij bekend zijn. Voor zover mij bekend is dit door de heer Wolleswinkel niet aan de officier van justitie, de heer Toeter, gemeld. Als u daar zekerheid over wilt hebben, zou u dat uiteraard aan het openbaar ministerie zelf moeten vragen.

De heer **Oudkerk**: Ik constateer ook dat de heer Vrakking zes jaar later, naar aanleiding van berichten dat de cockpit voice recorder misschien bij iemand thuis is, uiteindelijk wel een strafrechtelijk onderzoek instelt. Dat

valt buiten uw verantwoordelijkheid, maar ik constateer dat feit.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat geeft aan dat op het moment dat het openbaar ministerie dit soort meldingen krijgt, een officier van justitie wel reden ziet om in actie te komen.

De heer **Oudkerk**: In 1993 zijn er voor het eerst, maar niet voor het laatst, mededelingen van getuigen die menen mannen in vreemde witte pakken te hebben gezien op de rampplek. Wij hebben het dan niet over mensen van de GG&GD of mensen in uniformkleding, maar over vreemde witte pakken, met imkershelmen en noem maar op. Dat heeft ook in de krant gestaan, want daarover is een bericht in Trouw verschenen. Nu maak ik zelf even de combinatie tussen vreemde witte pakken en de verdwenen cockpit voice recorder. Er valt niets te bewijzen, maar is dat moment misschien een aanleiding voor u geweest om hetzij fact finding hetzij strafrechtelijk onderzoek te doen naar de combinatie van al die factoren?

De heer **Hirsch Ballin**: U legt een verbinding tussen de eerste berichten over mensen in witte pakken en het verdwijnen van de cockpit voice recorder.

De heer **Oudkerk**: Dat weet ik niet, dat is juist het vervelende. Wij proberen dat als enquêtecommissie te onderzoeken. Mijn vraag is of de combinatie van de berichtgeving over mannen in vreemde witte pakken en uw wetenschap dat de cockpit voice recorder nooit gevonden was, voor u aanleiding was om in de herfst van 1993 te zeggen: nu pak ik het wel aan.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik heb het uiteraard niet over mijn waarnemingen van later, als gewezen minister, als geïnteresseerd lid van de samenleving of als parlementariër, maar in mijn waarneming van wat er op dat moment bekend was, was er geen reden voor Justitie om te twijfelen aan de behoorlijkheid van de uitvoering van het onderzoek naar de oorzaken van de vliegcrash, waartoe uiteraard ook behoorde het achterhalen, zo enigszins mogelijk, van de cockpit voice recorder. Er was evenmin reden voor Justitie om te twijfelen aan het behoorlijk uitvoeren en bewaken van de bergingswerkzaamheden die in

Amsterdam plaatsvonden. Dat was geen justitiële verantwoordelijkheid, maar het kan altijd zijn dat Justitie alsnog tot een verantwoordelijkheid moet komen, omdat er aanwijzingen zijn voor iets strafbaars, bijvoorbeeld dat er niet zorgvuldig zou zijn omgegaan met het afschermen van het rampterrein tegen indringers, al dan niet in witte pakken, of dat er niet behoorlijk puin zou zijn geruimd en dat daardoor materiaal zou zijn verdwenen.

Het enige punt waarover zekere twijfel is opgekomen, dat aanleiding heeft gegeven tot Kamervragen die ik destijds samen met mijn toenmalige collega van Binnenlandse Zaken, de heer Van Thijn, heb beantwoord, was het tempo van de uitvoering bij het achterhalen van de stoffelijke resten van de slachtoffers. Hier dus niet.

De heer **Oudkerk**: Voor de mannen in vreemde witte pakken geldt eigenlijk hetzelfde verhaal als voor de verdwenen cockpit voice recorder, namelijk dat in 1998 weliswaar niet een strafrechtelijk onderzoek, maar wel een feitenonderzoek is gedaan door de heer Vrakking om te kijken welke getuigen die hadden gezien. Ik constateer dat er voor de minister van Justitie in de periode 1992-1994, toen u aftrad, geen aanleiding is geweest om over de besproken onderwerpen te zeggen: ik stel een strafrechtelijk onderzoek in. Dat geldt voor de verdwenen cockpit voice recorder, voor de mensen in witte pakken en voor eventueel ontbrekende of onvolledige gegevens over dan wel andersoortige misstanden bij de lading.

De heer **Hirsch Ballin**: U beperkt uw vraag tot de periode tot mei 1994.

De heer **Oudkerk**: Omdat deze onder uw verantwoordelijkheid viel.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat lijkt mij terecht. Ik zit hier niet om een oordeel uit te spreken over veronderstelde verantwoordelijkheden in andere periodes. In die periode waren er geen feiten die de politieke of ambtelijke leiding van het ministerie van Justitie aanleiding hebben gegeven tot het bevragen van het openbaar ministerie in Haarlem of het zijn werk wel goed deed. Dat kan uiteraard altijd gebeuren, maar er was geen aanleiding voor. Daarvoor zijn twee verklaringen. De ene is dat de berichten die aanleiding

hebben gegeven tot nader onderzoek en tot het werk van uw commissie, er toen nog niet dan wel heel wat vager of voorzichtiger waren of meer in twijfel werden getrokken. De tweede aanleiding om dat zo te zien en te beoordelen is heel duidelijk. Er was op dat moment bij de verdeling van taken, vanuit Justitie bezien, geen aanleiding om de kwaliteit van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp en de behandeling van de ramp in twijfel te trekken. Deze vielen onder de verantwoordelijkheid van respectievelijk Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken. Er was ook geen reden om de nakoming van de afspraak in twijfel te trekken dat het aan de heer Toeter, de officier van justitie luchtvaartonderzoeken, zou worden gemeld, mocht alsnog iets blijken.

De heer **Oudkerk**: Ik zit nog met twee probleempjes. Het eerste probleem is dat de heren Houtman en De Rooij, beiden van de politie, in die periode waren toegevoegd aan het bureau vooronderzoek. U heeft net gezegd dat er goede afspraken waren tussen het OM en de vooronderzoeker. Mochten er zaken zijn waarbij Justitie om de hoek moest komen, dan zou dat gemeld worden.

De heren Houtman en De Rooij zaten er met de neus bovenop bij het bureau vooronderzoek. Zij hebben al deze zaken meegemaakt. Zij hebben ongetwijfeld ook van de heer Erhart gehoord dat hij op de maandag na de ramp een flasher en een stuurwiel in een mandje had gedaan. Een flasher is een soort anti-raketding en een stuurwiel spreekt voor zich. Toen hij terugkwam, was het mandje weg. Die mandjes krijgen geen vleugels. Ook hier is er geen zekerheid dat het is meegenomen door derden. Ik begrijp niet dat de heren Houtman en De Rooij, die er met hun neus bovenop zaten, niet bijvoorbeeld via de DG hebben gezegd: wordt het niet eens tijd dat Justitie zich actief opstelt.

De heer **Hirsch Ballin**: U vertelt mij nu dingen die absoluut nieuw voor mij zijn. Ik heb geleerd dat je er altijd rekening mee moet houden dat er dingen hadden kunnen worden gemeld, die niet worden gemeld. Dat was ook de verklaring dat ik mijn antwoord zo precies formuleerde: op grond van de feiten die toen aan ons bekend waren.

De heer **Oudkerk**: Die toen aan u gemeld zijn.

De heer **Hirsch Ballin**: Precies.

De heer **Oudkerk**: Dit is dus niet gemeld, dat is een feit.

De heer **Hirsch Ballin**: Zo is dat.

De heer **Oudkerk**: Dan kom ik bij het tweede probleem, waarop ik graag een toelichting wil hebben. U zei een half uur geleden dat er goede afspraken waren tussen de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel, en het OM.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik zei afspraken, niet goede afspraken.

De heer **Oudkerk**: Neemt u mij niet kwalijk. Er waren afspraken. U corrigeert mij terecht. Er waren afspraken tussen de vooronderzoeker en het OM over het onderzoek naar de oorzaak van de ramp en alles wat daar mee te maken zou kunnen hebben. U heeft in het voorgesprek iets intrigerends gezegd waar ik graag een toelichting op hoor. U heeft gezegd: ik heb vorige week, toen ik mij oriënteerde op dit onderwerp, gehoord dat door de heer Wolleswinkel met de officier van justitie in Haarlem is afgesproken – en nu komt het – dat er niet gelijktijdig een strafrechtelijk onderzoek zou zijn en dat, als uit het door de RLD uit te voeren onderzoek strafbare feiten zouden blijken, de officier van justitie zou worden geïnformeerd. Dat laatste lijkt mij helder, maar dat eerste niet. Ik moet toch niet concluderen dat er een afspraak was dat het strafrecht moest wachten, zolang de heer Wolleswinkel zijn werk deed?

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, in die zin heb ik dat zeker niet gezegd. Dat is ook niet de strekking van mijn woorden.

De heer **Oudkerk**: Wat was dan precies de afspraak tussen Wolleswinkel en de officier van justitie?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik denk dat dit ook bekend is uit de stukken over de herziening van de wetgeving op het gebied van onderzoeken naar de luchtvaart.

De heer **Oudkerk**: Dat is ons bekend.

De heer **Hirsch Ballin**: Soms rijst de vraag waar de prioriteit ligt en welke instantie daar primair mee moet worden belast.

De heer **Oudkerk**: Daar maak je afspraken over.

De heer **Hirsch Ballin**: Daar maak je afspraken over.

De heer **Oudkerk**: Dat is ook wettelijk verplicht.

De heer **Hirsch Ballin**: Om elke onduidelijkheid weg te nemen, is dat inmiddels ook nader wettelijk geregeld. Op dat moment was nog de Luchtvaartrampenwet van toepassing. Inmiddels is de Luchtvaartongevallenwet in werking getreden. Een van de dingen die aan de orde waren bij de voorbereiding en het opstellen van de Luchtvaartongevallenwet, was het preciezer ordenen van de competenties. Er zijn situaties denkbaar waarin er voor beide instanties, in gelijke mate en tegelijkertijd, aanleiding is om een onderzoek in te stellen. Of de officier van justitie, als er geen bureau Vooronderzoek zou zijn, zich geroepen zou hebben gevoeld om het voortouw te nemen, kan achteraf uiteraard moeilijk worden vastgesteld. Ik neem echter aan van wel. Als een land de dingen zo organiseert dat die diensten bij Verkeer en Waterstaat er niet zouden zijn, wordt de rol van het openbaar ministerie en van een dienst als de dienst Luchtvaart van de rijkspolitie/KLPD vanzelf groter. In die zin is het van belang om hier aan te geven dat het bureau – ook al zei de wet dat op dat moment nog niet uitdrukkelijk – dat er het beste voor is toegerust en de meeste expertise heeft, het voortouw moet nemen, als er een aanleiding is voor een onderzoek. Ik heb aangegeven dat de afspraak is gemaakt of bevestigd dat het bureau Vooronderzoek van de RLD het voortouw zou blijven.

De heer **Oudkerk**: Deze commissie is ook ingesteld om lessen te trekken voor de toekomst. U zegt ook in het voorgesprek: er zijn pas naderhand dingen bekend geworden waarvan je nu zou zeggen: het OM had er goed aangedaan niet te volstaan met de afspraak met de heer Wolleswinkel dat hij het OM zou informeren op het moment dat er sprake is van strafbare feiten.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, dat zie ik zo.

De heer **Oudkerk**: Wat had er dan moeten gebeuren?

De heer **Hirsch Ballin**: Als de dingen die door uw onderzoek en door de berichten van de afgelopen jaren aan het licht zijn gekomen, toen ter tafel waren geweest, dan was er, denk ik, voor de officier van justitie in Haarlem alle reden geweest om te zeggen: hier moet Justitie niet als het ware op de reservebank zitten, zij moet er rechtstreeks bij betrokken zijn. Ik verplaats mij even in zijn rol en ook met terugwerkende kracht in mijn eigen rol als minister van Justitie. Dat is een oordeel. Vandaar dat ik ook de feiten, de informatie en de aanwijzingen zoals die ons toen zijn geworden, uitdrukkelijk onderscheid van wat later is gebleken. Dat is ook de reden dat ik zeg: wat er toen aan de leiding van Justitie, mij inluis, duidelijk is geworden, is anders dan wat nu blijkt. U voegt daar nu nog dingen aan toe die wat ik in het voorgesprek zei, nog duidelijker maken. Ik zei u toen dat, als de dingen die u naar voren brengt toen duidelijk zouden zijn geweest, er voor de heer Toeter alle reden was geweest om die afspraak niet zo te maken.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, even voor de duidelijkheid en voor de feitelijke weergave van hoe het toen was: er waren toen mensen die dingen wisten, maar die zijn niet aan u gemeld.

De heer **Hirsch Ballin**: Ja, uiteraard waren er mensen die dingen wisten en...

De heer **Oudkerk**: Is de afspraak tussen de heer Wolleswinkel en het OM aan de minister van Justitie, aan u dus, voorgelegd?

De heer **Hirsch Ballin**: Die is niet aan mij voorgelegd. Ik ben daarvan op de hoogte komen door het werk van uw commissie. Die afspraak is in ieder geval niet – ik zeg dit uitdrukkelijk – aan de minister van Justitie voorgelegd. Ik neem aan dat, als er een punt van aarzeling was geweest bij de heer Toeter en bij de procureur-generaal, het besproken zou zijn met de leiding van Justitie.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, wat mij interesseert is dat u

een paar keer zegt: "met de feiten die nu bekend zijn, zou...". Is in uw periode op het ministerie van Justitie de gang van zaken rondom de ramp en wat er niet en wel gedaan is, geëvalueerd?

De heer **Hirsch Ballin**: Het ministerie van Justitie heeft – dat weet ik als gewezen ambtenaar van Justitie – de praktijk om na gebeurtenissen van deze aard en omvang een onderzoek uit te voeren door een evaluatie of iets wat daarop neerkomt. Daarin wordt vastgelegd hoe de dingen zijn gegaan. Er wordt dan beoordeeld of er aanleiding is om de gang van zaken te wijzigen. Ik ben als ambtenaar betrokken geweest bij de behandeling van terroristische acties. Het centrum ligt daarbij bij Justitie. Er wordt dan bezien hoe het gegaan is in relatie tot de andere departementen. Wij hadden die rol bij deze aangelegenheid niet. Er was dus voor het ministerie ook geen aanleiding om een systematische evaluatie uit te voeren. Of het LCC dat wel heeft gedaan, kan ik u niet zeggen. Dat valt onder Binnenlandse Zaken. Ik heb daar verder geen rechtstreekse kennis van.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik wil overgaan op het laatste onderwerp: de beveiliging op de luchthaven Schiphol. Ik verzoek u, in verband met de tijd, te proberen, kort te antwoorden. Ik besef dat dit onbevredigend kan zijn, maar wij hebben niet de mogelijkheid om iets wat al zeseneuhalf jaar speelt in een uur en een kwartier in zijn geheel de revue te laten passeren. Mijnheer Hirsch Ballin, op het tijdstip van de ramp, oktober 1992, had een aantal Israëliëse staatsburgers, werkzaam als beveiligingspersoneel voor El Al op Schiphol, een verblijfsvergunning in Nederland. Dat is correct?

De heer **Hirsch Ballin**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Was er sprake van een bijzondere procedure om ze die verblijfsvergunning te geven?

De heer **Hirsch Ballin**: Wat bedoelt u met een bijzondere procedure?

De heer **Oudkerk**: Dat is precies wat ik u vraag. Werd de procedure gehanteerd die normaal gevolgd wordt bij de verstrekking van een al dan niet tijdelijke verblijfsvergunning

of waren aan deze procedure bijzonderheden verbonden?

De heer **Hirsch Ballin**: Er zijn nooit bijzondere procedures aan mij voorgelegd. Dat behoorde ook niet tot de competentieverdeling. Ik ging er echter vanuit dat er bijzondere voorzieningen waren getroffen voor de beveiliging van El Al. Ik beschikte al over die kennis op het moment dat ik minister van Justitie werd, omdat ik die kennis al had voordat ik dat ambt vervulde.

De heer **Oudkerk**: Daar gaat het niet om. Dat is absoluut juist.

De heer **Hirsch Ballin**: Ten behoeve van die beveiliging waren er ook mensen van El Al in Nederland aanwezig. Die mensen moesten dus een verblijfsvergunning hebben en een wapenvergunning als het de bedoeling was dat ze een wapen zouden dragen. Dat was, zonder dat dit keer op keer uitdrukkelijk werd voorgelegd, een van de dingen die iedereen duidelijk was die een beetje bekend was met de beveiliging tegen terroristische acties.

De heer **Oudkerk**: Maar met de wetenschap die u toen had, merkte u niets bijzonders op? Er werd volgens de normale procedure een verblijfsvergunning verleend?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik ga ervan uit dat er verblijfsvergunningen werden verleend. Het verlenen van een verblijfsvergunning is niet iets wat op het bureau van de minister van Justitie komt. Er was geen enkele reden om de verblijfsvergunning niet te eisen of te weigeren. Er was voor mij alleen een reden voor zorg geweest als ik op een gegeven moment had opgemerkt dat, ondanks het verhoogde risico voor El Al, de vliegtuigen op dezelfde manier als elk ander vliegtuig werden afgehandeld.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Hirsch Ballin, ik vraag u dat, omdat wij op 8 maart 1999 van de heer Kok een notitie hebben gekregen over de positie van El Al op Schiphol, opgesteld door de secretarissen-generaal van zeven departementen, waaronder het departement van Justitie. Dit is natuurlijk kennis van nu. Maar ik lees u daar toch een zin uit voor: "Begin jaren tachtig werden voor het eerst verblijfsvergunningen verstrekt die afwijkende voorwaarden

behelsden in verband met de constant verhoogde dreiging." Wat zijn die afwijkende voorwaarden? Was u daarmee bekend?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik ben niet de steller van die brief noch de opsteller.

De heer **Oudkerk**: Nee, het gaat ook niet om de verantwoordelijkheid voor die brief. Ik heb u net voorgelezen waar die brief vandaan komt en wie verantwoordelijk zijn voor de opstelling ervan. Het gaat om het feit dat ons gemeld wordt. Het enige wat ik van u wil weten, is of u in uw periode, in uw beleving en in uw beste herinnering, wist van bijzondere procedures of nadere voorwaarden.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik probeer mij nu voor te stellen wat er bedoeld zou kunnen zijn met "bijzondere voorwaarden". Die hebben misschien betrekking op de duur van het verblijf of het verrichten van werkzaamheden in Nederland. Ik denk dat het voor de hand ligt dat er bijzondere voorwaarden zijn op het punt van het verrichten van werkzaamheden in Nederland, omdat zij dat deden en doen buiten het gewone Nederlandse arbeidsbestel om. Ik gaf u al aan dat ik, als ambtenaar, enige bemoeienis heb gehad met de voorkoming van en het optreden tegen terroristische activiteiten. Het was voor mij, zowel in mijn vroegere als in mijn toenmalige rol, absoluut duidelijk dat er een dwingende reden was om El Al extra beveiliging toe te staan. Dat gebeurt niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen.

De heer **Oudkerk**: Daaraan twijfelen wij niet. Het gaat alleen om die eventuele nadere voorwaarden en wat daarover was afgesproken. Ik constateer dat u noch in geschrift noch mondeling op de hoogte bent gesteld of op de hoogte was dat er eventueel andere voorwaarden waren dan de "normale".

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, ik ben echter zo vrij om daarbij aan te tekenen, dat... Als u zegt "noch was u daarvan op de hoogte gesteld" dan geeft dat gemakkelijk aanleiding tot de interpretatie: u had daarvan op de hoogte gesteld moeten worden.

De heer **Oudkerk**: Nee, nee, dat is niet mijn conclusie. Mijnheer Hirsch Ballin, wat was nu

precies de status van dat beveiligingspersoneel? Kunt u dat in uw eigen woorden omschrijven?

De heer **Hirsch Ballin**: In mijn eigen woorden is dat het meewerken aan het effectief en doeltreffend verrichten van de beveiligingstaak voor de burgerluchtvaart op Schiphol. Dat is een verantwoordelijkheid van de minister van Justitie, waarin hij toen werd ondersteund door de rijkspolitie en nu door de Koninklijke Marechaussee. Dat is een verplichting die wij ook hebben op grond van internationale verdragen. Wij moeten beschikbaar zijn als bijzondere voorzieningen nodig zijn. De minister van Justitie heeft de bevoegdheid om bijzondere maatregelen bij bijzondere risico's te treffen. Daartoe behoort, naar mijn toenmalige en huidige inzicht, dat aan luchtvaartmaatschappijen, El Al maar soms ook Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die bijzondere risico's lopen, de mogelijkheid wordt geboden om bijzondere voorzieningen te treffen, bijvoorbeeld omdat medewerkers van El Al en van Israël bepaalde inschattingen door hun talenkennis en dergelijke beter kunnen maken dan het Nederlandse personeel.

De heer **Oudkerk**: Ik weet dat het vervelend is, maar ik moet u vragen om te proberen iets korter te zijn in uw beantwoording. Wordt de achtergrond van deze mensen getoetst?

De heer **Hirsch Ballin**: U bedoelt dat door Nederlandse instanties de achtergrond van mensen wordt getoetst? Ik moet aannemen...

De heer **Oudkerk**: Ik vraag dat, omdat ze gerechtigd zijn vuurwapens te dragen. Dat krijg je op Nederlands grondgebied niet bij iedereen voor elkaar. Vandaar mijn vraag.

De heer **Hirsch Ballin**: U neemt mij de woorden uit de mond. Ik moet aannemen dat, gegeven hun bijzondere taak en de dingen die ze doen, beoordeeld wordt of ze echt degene zijn voor wie...

De heer **Oudkerk**: U neemt dat aan of weet u dat zeker?

De heer **Hirsch Ballin**: "Zeker weten" is een vraag die ik niet kan beantwoorden, als er geen absolute

zekerheid is dat er geen informatie wordt onthouden en dat er niets verzwegen wordt. Ik had geen aanleiding om iets anders aan te nemen.

De heer **Oudkerk**: Maar u was daarvoor als minister van Justitie verantwoordelijk. Het lijkt mij prettig, althans dat zou ik vinden, om het zeker te weten. Het gaat hier niet om niets.

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, ik zeg dus: er was geen aanleiding om iets anders aan te nemen en er is wel reden om ervan uit te gaan dat de competente diensten die daarover moeten beslissen, niet blindelings dit soort belangrijke stukken ondertekenen.

De heer **Oudkerk**: Zijn de vergunningen, de wapenvergunningen, gebonden aan aantallen of aan personen?

De heer **Hirsch Ballin**: Wapenvergunningen worden aan personen gegeven. Dat is het systeem van de wet.

De heer **Oudkerk**: Is het u bekend dat, in de periode dat u verantwoordelijkheid droeg als minister van Justitie, El Al afwijkende procedures mocht hebben bij de afwikkeling van vracht.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik weet niet wat u precies bedoelt met "afwijkende procedures", maar het antwoord is hoe dan ook "nee", behalve dat het voor iedereen die op dit terrein werkzaam is, duidelijk is dat de controle op de doorvoer, op transporten die uit een ander land komen, op een lichtere manier gebeurt dan bij vervoer dat zijn origine heeft in Nederland.

De heer **Oudkerk**: Was de situatie van El Al op Schiphol in de periode dat u verantwoordelijk was, voldoende onder controle van de Nederlandse autoriteiten?

De heer **Hirsch Ballin**: Naar de regels en de bedoelingen in ieder geval wel. Ik spreek nu alleen voor het deel justitie, want douane valt niet onder justitie, zoals u weet. Wat betreft het justitiedeel zijn er in het verre verleden afspraken over gemaakt, die later zijn herzien. De eerste aanleidingen om bijzondere

voorzieningen te treffen dateren van eind jaren zestig, begin jaren zeventig. Naar ik meen is er begin jaren tachtig een zekere herziening en aanscherping van de procedures geweest. Of die procedures in de praktijk zo zijn uitgevoerd als was afgesproken en voorgeschreven, is een kwestie van feitenonderzoek van controlerende aard. Ik heb in mijn tijd geen meldingen gekregen dat het anders was.

De heer **Oudkerk**: Voor mijn goed begrip, liggen die procedures ergens schriftelijk vast?

De heer **Hirsch Ballin**: De procedures voor wapenvergunningen en voor verblijfsvergunningen liggen vast. Er is een traditie bij Justitie van het vastleggen van dingen in correspondentie en in nota's.

De heer **Oudkerk**: In de traditie van Justitie worden deze altijd genoteerd, zegt u. Liggen deze eventuele bijzondere andere afspraken vast?

De heer **Hirsch Ballin**: Ik heb geen stukken opgevraagd aan de hand waarvan ik kan controleren of in de tijd dat die afspraken zijn gemaakt – dat was ver voor mijn periode – deze naar behoren schriftelijk zijn vastgelegd. Ik kan alleen zeggen dat ik geen aanleiding heb gehad om daaraan te twijfelen.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben dat wel opgevraagd. Wij kunnen niet zeggen dat het nergens vastligt, maar die informatie is tot op heden nog niet tot ons gekomen. Mijnheer Hirsch Ballin, zijn er in uw periode als minister van Justitie instructies gegeven aan personeel dat onder verantwoordelijkheid van Justitie op Schiphol werkt, om geen mededelingen te doen aangaande El Al?

De heer **Hirsch Ballin**: Nee, zo'n algemeen gestelde instructie ken ik niet.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag dat omdat wij een aantal luchtverkeersbeveiligers hebben gehad, die onder ede hebben verklaard: El Al, daar praatte je niet over. Begrijp ik het goed dat dit meer een cultuur was?

De heer **Hirsch Ballin**: Dat sluit ik niet uit. Het is wel zo dat alles wat te maken heeft met veiligheid en risico's

van terroristische aanslagen, met een bijzondere vertrouwelijkheid is omgeven. Dat mag worden gezien als een aanwijzing aan de betrokkenen. De procedures die gevolgd worden bij het beveiligen van de toestellen, zijn op zichzelf reeds een aangelegenheid die geheim moet blijven, omdat kennis van deze procedures ertoe kan leiden dat men ze omzeilt. Als de strekking van de mededeling "El Al, daar praatte je niet over" is dat er geheimhoudingsplicht geldt voor de beveiliging, dan is daar niets mee mis. Als de strekking van de mededeling is, wat ik niet kan uitsluiten, dat er niet wordt gepraat over dingen die niet deugen, dan is het uiteraard niet in orde en niet goed te praten.

De voorzitter: Mijnheer Hirsch Ballin, ik heb nog een tweetal vragen, voordat ik aan de samenvatting toekom. De eerste vraag betreft het hoge ambtelijk niveau op de avond van de ramp zelf. Was de heer Hoekstra daar ook bij aanwezig?

De heer Hirsch Ballin: Voor zover ik weet niet. Ik heb hem daar nooit op bevestigd. Mij is ook niet gebleken dat hij door iemand daarop bevestigd is. Dat is het enige wat ik kan zeggen.

De voorzitter: De tweede vraag is heel essentieel voor ons feitenonderzoek. Is het niet expliciet noodzakelijk dat de officier van justitie weet dat de papieren van het toestel wel of niet compleet zijn?

De heer Hirsch Ballin: Ik heb de neiging om die vraag met "ja" te beantwoorden. Als ik daar "ja" op zeg, zit er natuurlijk een oordeel in over vakkundigheid en deugdelijkheid van het onderzoek dat door de officier van justitie in Haarlem is gedaan. Ik ben niet zo snel om een veroordeling over de kwaliteit van het werk van een officier van justitie uit te spreken, als ik niet het dossier heb gezien en heb kunnen vaststellen of hij ook dat "ja" had moeten geven.

De voorzitter: Mijnheer Hirsch Ballin, in mei 1994 treedt u terug als minister van Justitie. Uw opvolger, mevrouw Sorgdrager, treedt in augustus/september van dat jaar in functie. Hoe heeft u het dossier over de Bijlmerramp overgedragen?

De heer Hirsch Ballin: Ik heb hoe dan ook geen dossier overgedragen aan mevrouw Sorgdrager, want ik

ben als minister van Justitie opgevolgd door de heer Kosto. Minister Kosto is door mevrouw Sorgdrager opgevolgd.

De voorzitter: U heeft het dus overgedragen aan de heer Kosto?

De heer Hirsch Ballin: Ik heb overgedragen aan de heer Kosto. Er zijn op dat moment uiteraard een aantal lopende aangelegenheden die onmiddellijk politieke aandacht vereisen. Daarover was tussen mij en de heer Kosto praktisch niets te bespreken, omdat wij viereenhalf jaar lang samen hadden opgetrokken en goed op de hoogte waren van elkaars werk in de leiding van Justitie.

De voorzitter: Ik kom tot een samenvatting. Ik zou graag willen dat u de stellingen die ik poneer, bevestigt. Reeds op de avond van de ramp werd vrijwel zeker dat er geen sprake kon zijn van een terroristische actie.

De heer Hirsch Ballin: Ja, met de aantekening dat dit uitdrukkelijk de volgende ochtend tussen mij en de directeur-generaal aan de orde is geweest. Als er op dat moment andere aanwijzingen waren gekomen...

De voorzitter: Ik zeg "vrijwel zeker" en dat impliceert dat daarover de volgende ochtend nog nader beraad is geweest. Ik vraag u om dit gewoon te bevestigen.

De heer Hirsch Ballin: Ik plaats deze nuance bij "vrijwel zeker".

De voorzitter: Uit telefonisch contact op de avond zelf werd duidelijk dat op ministersniveau mevrouw Dales van Binnenlandse Zaken het voortouw nam en de minister van Verkeer en Waterstaat actief zou worden ingeschakeld.

De heer Hirsch Ballin: Ja.

De voorzitter: Bij Binnenlandse Zaken is beraad op hoog ambtelijk niveau gehouden op die avond, waarbij hetzij lijfelijk, hetzij op andere wijze, contact is geweest met het hoofd van de BVD.

De heer Hirsch Ballin: Ja.

De voorzitter: Om zeker te weten wat er aan boord van het vliegtuig was, dient het OM over volledige papieren te beschikken.

De heer Hirsch Ballin: Wilt u dat even herhalen?

De voorzitter: Om zeker te weten wat er aan boord van het vliegtuig was, dient het openbaar ministerie over volledige papieren te beschikken.

De heer Hirsch Ballin: Voor "zekerheid" is dat nodig.

De voorzitter: De problemen bij de rijkspolitie, dienst Luchtvaart, waren mij bekend.

De heer Hirsch Ballin: Ja.

De voorzitter: Mij was meegedeeld dat generaal De Wijs, kolonel Pinckaers en Doornhein, die avond aanwezig waren op Schiphol.

De heer Hirsch Ballin: Dat is mij die avond meegedeeld. Excuus voor mijn ietwat vertraagde reactie op "de problemen bij de rijkspolitie waren mij bekend". Mij was bekend dat er een probleem was in de leiding van de dienst Luchtvaart en dat daarin was voorzien met een vervanging van de dagelijkse leiding.

De voorzitter: Kolonel Pinckaers had de eindverantwoording?

De heer Hirsch Ballin: Ja.

De voorzitter: Mij is niet bekend dat kolonel Pinckaers er niet was en dat daardoor de heer Bloemen de leiding had.

De heer Hirsch Ballin: Dat is juist.

De voorzitter: Mij is niets medegedeeld over de vrachtbrieven. Deze waren ook niet mijn verantwoording.

De heer Hirsch Ballin: Zoals de beoordeling van de oorzaak van de ramp en van mogelijke strafbare feiten toen lag, is het antwoord op deze vraag "ja". Met nadere latere kennis ligt dat anders.

De voorzitter: Er was onvoldoende aanleiding om een strafrechtelijk onderzoek in te stellen naar de vermiste cockpit voice recorder.

De heer **Hirsch Ballin**: Strafrechtelijk onderzoek in de zin van onderzoek naar een strafbaar feit gepleegd ten aanzien van de cockpit voice recorder: "ja". Er is onderzoek geweest door de politie naar de cockpit voice recorder.

De **voorzitter**: Wij hebben het hier over strafrechtelijk onderzoek.

De heer **Hirsch Ballin**: In de strikte zin van strafrechtelijk is het antwoord op die vraag "ja", maar het soort onderzoek dat er is gedaan, kan ook een strafrechtelijke relevantie hebben.

De **voorzitter**: De heer Wolleswinkel heeft geen melding gedaan aan het openbaar ministerie over de mogelijke vondst van de cockpit voice recorder en de manier waarop de onderzoeker daarna bij de vinder, de heer Vervoort, navraag heeft gedaan.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik kan niet met zekerheid zeggen wat zich heeft afgespeeld tussen de heer Wolleswinkel en het openbaar ministerie.

De **voorzitter**: U onderstreept dus mijn stelling. Er was ook geen aanleiding voor een strafrechtelijk onderzoek naar de vreemde witte pakken in combinatie met de cockpit voice recorder.

De heer **Hirsch Ballin**: Met de aantekening die gelijk is aan die bij de eerdere vraag.

De **voorzitter**: Er heeft binnen het ministerie van Justitie geen evaluatie plaatsvonden van de ramp.

De heer **Hirsch Ballin**: Dat is juist, met deze aantekening...

De **voorzitter**: Ik moet het kort houden. Als u de stelling wilt beamen, heel graag.

De heer **Hirsch Ballin**: U verhoort mij onder ede. Ik ben daarom zo precies als ik kan zijn in mijn antwoorden.

De **voorzitter**: U bent niet op de hoogte van bijzondere voorwaarden bij het verlenen van tijdelijke verblijfsvergunningen voor beveiligingspersoneel bij Eindhoven op Schiphol. Het was ook niet noodzakelijk om daarvan op de hoogte te zijn.

De heer **Hirsch Ballin**: Zo is dat, ...

De **voorzitter**: Wapenvergunningen worden aan personen verstrekt.

De heer **Hirsch Ballin**: Met de aantekening, als ik het vorige antwoord nog even mag afmaken: als het gaat om de voorwaarden die ik net in het verhoor omschreef.

De **voorzitter**: Speciale afspraken over beveiliging, veiligheid of afwikkeling liggen naar uw weten niet vast. U hebt ze niet opgevraagd.

De heer **Hirsch Ballin**: Ik heb ze niet opgevraagd. Ik heb ook geen reden om aan te nemen dat zij niet vastliggen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Hiermee is een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Hirsch Ballin uit te geleiden.

Sluiting 10.52 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 83

Donderdag 11 maart 1999



Mevrouw J.R.H. Maij-Weggen

J.R.H. Maij-Weggen
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 11 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 11 maart 1999

Aanvang 11.00 uur

Verhoord wordt mevrouw J.R.H. Maij-Weggen

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Oudkerk, Oedayraj Singh Varma, Augusteijn-Esser en Van den Doel, alsmede de heer Roovers, griffier, en mevrouw Van Traa, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van mevrouw J.R.H. Maij-Weggen, geboren op 29 december 1943 te Emmen. Mevrouw Maij-Weggen, ik verzoek u, te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig.

De **voorzitter**: Mevrouw Maij-Weggen, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. De commissie is met name deze twee dagen belast met het boven water brengen van de feiten over de mensen die tijdens en kort na de ramp de meeste verantwoordelijkheid droegen. De commissie heeft inmiddels ontzettend veel informatie ingewonnen en ter beschikking gekregen. Het gaat er nu om dat wij de feiten op een rij krijgen, zodat wij uiteindelijk de Tweede Kamer op een adequate manier kunnen voorzien van een rapportage betreffende het verloop van de ramp op 4 oktober alsmede de wijze waarop is

omgegaan met de diverse verantwoordelijkheden. Ik verzoek u daaraan medewerking te verlenen. Ik geef het woord aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Maij-Weggen, u heeft tijdens een voorgesprek gezegd dat u op de avond van de ramp rond kwart voor zeven over het ongeval werd gebeld door de heer Wolleswinkel. Is dat juist?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is juist.

De heer **Van den Doel**: Is het gebruikelijk dat u, als er zoiets gebeurt, wordt gebeld door de heer Wolleswinkel of ligt het meer voor de hand dat wellicht uw secretaris-generaal, de directeur Voorlichting of de heer Weck u had gebeld?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Voorzitter, ik weet niet wat gebruikelijk is, want iets dergelijks was ons nooit eerder overkomen, maar het was heel goed dat de heer Wolleswinkel mij belde, omdat hij degene was die ook direct betrokken raakte bij de ramp. Ik heb begrepen dat hij de heer Weck niet onmiddellijk kon bereiken en dan vind ik het heel verstandig dat hij onmiddellijk de minister belt. Ik was hem daar erkentelijk voor.

De heer **Van den Doel**: Vervolgens bent u naar Den Haag gegaan.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Welke acties heeft u als minister ondernomen op het moment waarop de heer Wolleswinkel u informeerde?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wat ons te doen stond, was voor ons niet helemaal onbekend, omdat wij kort daarvoor de Luchtvaartrampenwet hadden omgezet in de Luchtvaartongevallenwet. Het beeld was duidelijk en ik wist dat met onmiddellijke ingang het vooronderzoek moest starten. Dus ik wist dat dat iets was waarop ik moest toezien. Het was goed om te horen dat met name in Hoofddorp de heer Wolleswinkel onmiddellijk was gestart met de voorbereiding van het vooronderzoek. Zo is het mij ook door de heer Weck meegedeeld.

De heer **Van den Doel**: Nogmaals, mevrouw Maij, welke acties heeft u als minister ondernomen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Gecontroleerd of datgene wat moest gebeuren ook zou gebeuren en gebeurde. Dat was het met onmiddellijke ingang starten van het vooronderzoek in Hoofddorp. Verder heeft de heer Weck die avond zijn mensen opgeroepen om een kleine groep op het ministerie in te richten die stand by kon zijn.

De heer **Van den Doel**: U heeft contact gehad met de heer Weck. Waarover heeft hij u precies geïnformeerd?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De heer Weck heeft mij nog eens uitgelegd wat onze taken waren. Dat concentreerde zich natuurlijk op het inrichten van het vooronderzoek. De heer Weck heeft mij ook gemeld dat hij ook een klein team zou vormen op het ministerie. Dat was ook heel goed. Dat heeft hij mij gemeld.

De heer **Van den Doel**: Meer niet. Heeft hij u niets verteld over de lading of andere zaken die speelden?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Op dat moment nog niet, want ik spreek nu over de gesprekken van de eerste periode na de ramp. Naderhand is mij...

De heer **Van den Doel**: Neen, laten wij even bij die zondagavond blijven. Dat is misschien voor de chronologie het beste. Heeft u nog met andere ministers contact opgenomen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Zeker, ik heb, nadat ik geïnformeerd was door de heer Wolleswinkel, onmiddellijk met de premier gebeld. Ik heb hem gemeld wat ik wist van hetgeen de heer Willeswinkel mij had verteld. Naar ik meen, had de heer Weck toen nog niet gebeld. Toen heb ik de heer Hirsch Ballin gebeld.

De heer **Van den Doel**: Ik kom even terug op het telefoongesprek met de heer Lubbers. U heeft hem verteld waar uw ministerie mee bezig was? Was dat het of zijn er nog andere zaken uitgewisseld?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik kan mij dat niet goed herinneren. Het belangrijkste is geweest, de mededeling van wat er was gebeurd. Uiteraard, als er zo iets verschrikkelijks gebeurt, is een van de eerste dingen die je als vakminister doet, het inlichten van de premier.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat de heer Lubbers al op de hoogte was?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik dacht het wel.

De heer **Van den Doel**: U heeft met uw collega Hirsch Ballin gebeld.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja. Ik heb met de heer Hirsch Ballin gebeld, omdat je bij een ongeluk met een El Al-toestel bijna direct denkt aan een terroristische aanslag of aan sabotage. Om die reden heb ik de heer Hirsch Ballin geïnformeerd, zodat hij, voor zover hij zelf al niet geïnformeerd was, ook zijn diensten daarop kon instellen. Daarna ben ik gebeld door mevrouw Dales. Voor zover ik mij dat herinner, is dat allemaal gebeurd in het eerste halfuur na de ramp. Mevrouw Dales

heeft mij toen meegedeeld dat zij coördinerend was wat betreft het gehele omgaan met de ramp. Dat is ook conform de Rampenwet. Zij heeft mij ook gemeld dat zij ook coördinerend was wat betreft de veiligheidsaspecten, dus die veiligheidsaspecten die samenhangen met een eventuele terroristische aanval dan wel sabotage. Daarna heb ik de heer Hirsch Ballin nog even opgebeld om te zeggen dat mevrouw Dales mij dat had gemeld, zodat hij dat verder kort kon sluiten met mevrouw Dales.

De heer **Van den Doel**: Was na het gesprek met mevrouw Dales voor u duidelijk waar uw verantwoordelijkheden die avond exact lagen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, de coördinerende verantwoordelijkheden lagen bij mevrouw Dales. Mevrouw Dales heeft mij later – ik kan mij niet herinneren of dat diezelfde avond of de volgende ochtend was – nog meegedeeld dat zij veel taken zou delegeren aan de heer Van Thijn, de burgemeester van Amsterdam.

De heer **Van den Doel**: Maar goed, dat is wat mevrouw Dales delegeert vanuit haar verantwoordelijkheid. Datgene wat op rijksniveau moest gebeuren tussen enerzijds het ministerie van Verkeer en Waterstaat en anderzijds het ministerie van Binnenlandse Zaken was voor u duidelijk op die zondagavond?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Het was voor mij duidelijk dat mevrouw Dales coördinerend was en het was voor mij ook duidelijk dat zij de veiligheidsaspecten die samenhangen met mogelijke sabotage-acties of terroristische aanvallen coördineerde. Overigens is al heel snel vastgesteld – ik herinner mij dat ook van de mededeling van de heer Wolleswinkel – dat het ongeluk niet in die richting wees.

De heer **Van den Doel**: Daar kom ik wellicht later nog op terug. Ik vraag u zo nadrukkelijk naar de duidelijkheid over die verantwoordelijkheden tussen de ministeries, omdat u naar aanleiding van het voorgesprek een uitgebreide brief hebt geschreven. Daarin merkte u op, dat u blij was dat mevrouw Dales als minister van Binnenlandse Zaken op 14 oktober met een brief naar de Kamer kwam, omdat daarin nog eens expliciet die

verantwoordelijkheden werden uitgelegd.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, dat komt door de rol die Verkeer en Waterstaat wettelijk had te spelen. Verkeer en Waterstaat was met enige dominantie aanwezig op de plaats van het ongeval. Daardoor werd misschien bij sommige mensen de indruk gewekt dat Verkeer en Waterstaat het voortouw had vanuit de regeringsverantwoordelijkheid met betrekking tot de ramp. Dat was evenwel mevrouw Dales. Ik was blij dat zij die brief schreef, hoewel zijzelf ook wel duidelijk maakte dat zij de coördinerende rol had.

De heer **Van den Doel**: Was u blij vanwege een bevestiging naar de buitenwacht of ook vanwege de duidelijkheid met betrekking tot de verantwoordelijkheden in het kabinet?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Op zichzelf was dat wel duidelijk, maar ik had de indruk dat de buitenwacht misschien dacht dat Verkeer en Waterstaat het voortouw had en dat was natuurlijk niet zo. Ik was blij dat mevrouw Dales dat nog eens heel goed op een rijtje zette in haar brief van, naar ik mij meen te herinneren, 14 oktober.

De heer **Van den Doel**: Ik kom nog even terug op de gesprekken met de heer Weck en het feit dat er een crisisteam werd geformeerd, enerzijds in Hoofddorp door de heer Wolleswinkel en anderzijds op uw ministerie. Bent u die avond nog bij het crisisteam op uw ministerie geweest?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik ben er heel kort geweest, maar op dat moment was het crisisteam nog niet echt in actie. De mensen werden nog opgeroepen. Dat betekent dat ik daar niet echt veel kon doen. Ik heb begrepen dat de heer Weck nog steeds bezig was om mensen op te roepen.

De heer **Van den Doel**: Uit welke personen bestond het crisisteam?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik dacht dat het vier of vijf mensen waren.

De heer **Van den Doel**: Ik bedoel niet de aantallen, maar welke functionarissen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat zou ik nog een keer moeten nakijken. Dat heb ik op dit moment niet meer voor de geest.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag dat omdat de heer Weck de hele avond thuis vanaf zijn privé-adres heeft geopereerd.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Hij woont tien minuten van het ministerie, dus als hij het praktischer vond om vanuit zijn thuisadres te bellen, dan was dat op zichzelf helemaal geen probleem. Ik moest er anderhalf uur over doen.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag dat ook omdat de directeur Voorlichting, de heer De Waard, de voorlichter van de Luchtverkeersbeveiliging, de heer Knook, heeft gebeld en aan hem heeft gevraagd om ook de voorlichting namens het ministerie over te nemen. De heer Knook heeft de hele avond vanaf zijn privé-adres thuis gewerkt. Wie vormden het crisisteam en wie gaf er die avond op het ministerie van Verkeer en Waterstaat leiding aan dat proces betreffende uw verantwoordelijkheden? Was dat een ieder die dat thuis per telefoon deed of was er daadwerkelijk een team dat optrad en duidelijk wist wat gedaan moest worden?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Op het moment van zo'n ramp tijdens zo'n avond, als alle mensen nog moeten worden opgeroepen, moet er naar beste weten gehandeld worden.

De heer **Van den Doel**: Even terug naar mijn hoofdvraag. Was er een crisisteam? U wist niet meer waar dat crisisteam uit bestond.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik weet op dit moment niet waaruit dat crisisteam bestond. Ik zou dat even na moeten kijken. Ik kan dat trouwens wel doen, want ik heb dat in het dossier.

De heer **Van den Doel**: Als ik kijk naar de feiten, dan is de directeur Voorlichting een heel belangrijk...

Mevrouw **Maij-Weggen**: De directeur Voorlichting was die avond wel op het ministerie.

De heer **Van den Doel**: Maar men heeft de heer Knook wel verzocht om de voorlichting ter hand te nemen? De heer Weck, directeur-generaal van

de RLD, heeft die avond thuis per telefoon de zaken geregeld. U bent even langs het ministerie geweest, maar daar was men de zaak nog aan het opstarten. Vervolgens bent u ook naar uw appartement geweest. Ik vraag mij dus af wie er die avond leiding heeft gegeven aan dat proces.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Mijnheer Van den Doel, met alle respect, maar ik denk dat u niet helemaal een goed beeld schetst. Er waren twee teams aan het...

De heer **Van den Doel**: Misschien kunt u dan antwoord geven op de vraag, wie leiding gaf aan dat proces.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Er waren twee teams onder leiding van de heer Weck. Dat kan ook via de telefoon. De heer Weck belde de mensen die op het ministerie moesten zijn, bij elkaar. De heer Wolleswinkel heeft alle mensen opgeroepen die op het bureau Vooronderzoek moesten zijn. Die avond zijn de teams gevormd. Op een zondagavond is ook niet iedereen altijd onmiddellijk beschikbaar, maar ik had absoluut niet de indruk dat er niet adequaat werd geprobeerd om zo snel mogelijk iedereen in werking te stellen.

De heer De Waard heeft in eerste instantie aan de voorlichter van de LVB gevraagd of hij de directe informatie wilde geven. Hij was ook het best geïnformeerd over de directe zaken. De heer De Waard heeft zo snel mogelijk die taak overgenomen, nadat ook hij was geïnformeerd over het een en ander met betrekking tot de eerste afhandeling. Verder is alle voorlichting gedaan door de heer De Waard.

De heer **Van den Doel**: De heer Knook was wel die zondagavond om acht uur telefonisch in het NOS-journaal. Als eerste deed hij mededelingen namens u en uw ministerie over het verloop van de ramp.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, ik ga ervan uit dat hij dat goed heeft gedaan, omdat hij op dat moment ook door de heer De Waard was gemachtigd om de eerste informatie te geven. Hij was namelijk de voorlichter van de LVB en stond dus ook het dichtst bij het proces. Dat was ook wel correct.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Maij, wij spraken zojuist over de verantwoordelijkheden van het ministerie van Binnenlandse Zaken enerzijds en het ministerie van Verkeer en Waterstaat anderzijds. Wat u betreft was dat die zondagavond duidelijk. Is er om die coördinatie goed vorm te geven door u een vertegenwoordiger gestuurd naar het Landelijk coördinatiecentrum op Binnenlandse Zaken?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb van de heer Weck begrepen dat dat op dat moment niet nodig was.

De heer **Van den Doel**: Is het niet gebruikelijk dat, als er zo'n ramp plaatsvindt en het LCC wordt geactiveerd, de meest betrokken ministeries daar een vertegenwoordiger naartoe sturen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb begrepen dat noch vanuit de kring van Verkeer en Waterstaat noch vanuit de kring van Binnenlandse Zaken daar vraag naar was.

De heer **Van den Doel**: Dat was dus niet procedureel geregeld? Mag ik dat zo vaststellen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wij waren beschikbaar op afroep.

De heer **Van den Doel**: Zo'n ramp die heel ingrijpend is, waar wij nu zes jaar na dato nog over spreken, daarvan mag ik aannemen dat, toen u de volgende ochtend de ministerstaf bij elkaar had, die prominent op de agenda stond en is besproken.

Mevrouw **Maij-Weggen**: De agenda was van tevoren opgemaakt; meestal gebeurt dat op vrijdag. De ramp vond plaats op zondagavond. Ik kan u verzekeren dat er maar heel kort over de ministerstafagenda zelf is gesproken. Onlangs is mij nog eens bevestigd, dat er juist heel intensief is gesproken over de Bijlmerramp, omdat iedereen dat natuurlijk ook nog op zijn netvlies had. Ik weet dat iedereen heel geschokt en geëmotioneerd was. De echte ministerstaf is maar heel kort geweest. Ik wilde zo snel mogelijk naar Hoofddorp. Daarom is de ministerstaf ook om acht uur gehouden.

De heer **Van den Doel**: Mag ik hieruit afleiden dat er maandag in de ministerstaf niet over de Bijlmerramp

is gesproken, omdat de agenda op vrijdag was vastgesteld?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Nee, dat is niet correct, mijnheer Van den Doel. Er is die ochtend uitgebreid over de Bijlmerramp gesproken. De agenda is naar mijn beste weten nauwelijks gevolgd. Wij hebben alleen de hoofdzaken nog snel afgewerkt, maar er is uitgebreid over de Bijlmerramp gesproken, vooral in termen van hoe geëmotioneerd iedereen er over was. Men had ook grote zorgen over wat er in de Bijlmer gebeurde enzovoorts.

De heer **Van den Doel**: Waarom vinden wij dat niet terug in het verslag van de ministerstaf?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Omdat dat gedeelte van het gesprek – naar ik heb gehoord was dat het grootste gedeelte van de ministerstaf – informeel was.

De heer **Van den Doel**: Deze ramp, waarbij sprake is van een grote verantwoordelijkheid van uw ministerie, wordt in de ministerstaf op maandagmorgen informeel besproken. Het enige wat op de agenda staat...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Met "informeel" bedoel ik dat op dat punt niet de agenda werd gevolgd. Ik vind niet dat u dat in een kwaad daglicht mag stellen, want iedereen was op die morgen zeer betrokken bij datgene wat vanuit het ministerie moest gebeuren; dat kan ik u verzekeren. Men was ook zeer betrokken bij hetgeen in de Bijlmer was gebeurd.

De heer **Van den Doel**: Maar goed, het gaat hier om de feiten. Het enige wat wij hebben geconstateerd, is dat er in het verslag van de ministerstaf bij het kopje "Bijlmerramp" stond, dat de algemene politieke beschouwingen in verband met de Bijlmer-ramp waren verschoven.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik zeg u dat er uitgebreid over gesproken is en dat u uit een klein verslagje niet mag concluderen dat er niet over gesproken is. Dan doet u echt geen recht aan de waarheid. Ik zit hier juist om de waarheid te vertellen.

De heer **Van den Doel**: Ik ga daar met nadruk op in, omdat u in het voorgesprek heeft gezegd – maar

goed, de herinneringen kunnen vervagen en wellicht denkt u daar nu anders over – dat dit daar niet aan de orde is geweest...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat heb ik niet gezegd in het voorgesprek.

De heer **Van den Doel**: Nee, niet uitgebreid, in de zin dat het uitgebreid met iedereen is besproken, omdat u naar Hoofddorp zou gaan...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Juist.

De heer **Van den Doel**: ...later bleek dat Schiphol te zijn, omdat juist daar die uitgebreide briefing aan de orde zou zijn.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is ook zo. In Hoofddorp zouden wij uitgebreid worden gebriefd. Daar zijn wij ook zo snel mogelijk naartoe gegaan. Dat neemt niet weg dat ik ook tijdens die ministerstaf – zo is mij gemeld – een aantal telefoongesprekken heb gevoerd. Dus het was een ministerstaf die in feite nogal ongeregeld was; juist omdat er zoveel werd gesproken over de Bijlmerramp. Als de heer Lieben van het bureau secretaris-generaal alleen die puntjes heeft genoteerd die op de agenda stonden, mag u daar geen verkeerde gevolgtrekkingen aan verbinden.

De heer **Van den Doel**: Was er, gezien hetgeen er was gebeurd, voor u aanleiding om de minister-president te vragen om de minister-raad eerder bijeen te roepen dan de geplande gebruikelijke wekelijkse vrijdag?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Als dat had moeten gebeuren, had dat eerder door mevrouw Dales moeten worden gedaan, maar ik heb mij regelmatig verstaan met de andere collega-ministers. Wat mij betreft was er geen dringende aanleiding om een extra ministerraad bijeen te roepen. Overigens zien de mensen van de ministerraad elkaar niet alleen op vrijdag, maar ook regelmatig tussen-door bij onderraden.

De heer **Van den Doel**: Mag ik dan aannemen dat u als minister van Verkeer en Waterstaat in de ministerraad van 9 oktober – dat is de eerste reguliere ministerraad na de ramp – uitgebreid verslag heeft gedaan van de ramp en dat voorts dit onderwerp uitgebreid aan de orde is geweest?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb geen notulen van de ministerraden in bezit en heb ze dus ook niet meegenomen. Ik kan daar geen antwoord op geven. Ik denk dat tijdens de ministerraad hetzelfde is gebeurd als tijdens de ministerstaf, namelijk dat er van tevoren toch wel over die ramp is gesproken. Ik weet dat eigenlijk ook wel zeker.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben in ieder geval andere informatie, maar ik zal daar op dit moment niet verder op ingaan. Het heeft in ieder geval de commissie verbaasd dat er in die ministerraad niet uitgebreid over de Bijlmerramp is gesproken. Terugkijkend op de afwikkelingen van de ramp, speelde de communicatie naar buiten door de verschillende ministeries een belangrijke rol. Dat geldt ook voor de communicatie door uw ministerie. U heeft zelf heel kort na de ramp een aantal uitspraken gedaan. Ik noem een paar uitspraken en ik hoor graag van u waarop die uitspraken waren gebaseerd. Vrij kort na de ramp heeft u gezegd dat het rampenplan goed heeft gefunctioneerd. U heeft ook gezegd dat de Luchtverkeersbeveiliging adequaat en professioneel is opgetreden. U heeft later naar de Kamer een brief gestuurd waarin staat dat de Economische Controlendienst de op Schiphol ingeladen lading vooraf had gecontroleerd. Op basis waarvan heeft u die uitspraken gedaan?

Mevrouw **Maij-Weggen**: U citeert mij een beetje "recht door de bocht". Ik heb inderdaad een opmerking gemaakt over het rampenplan, naar ik meen, zelfs twee keer. Ik herinner mij dat mevrouw Dales tegen mij had gezegd dat het naar omstandigheden allemaal goed liep in Amsterdam. Die eerste persconferentie was vooral bedoeld om steun te geven aan de mensen die daar dat hele moeilijke werk moesten doen.

De heer **Van den Doel**: Maar waarop baseert u die uitspraak? Wij hebben van de heren Welten en Nordholt gehoord dat het rampenplan niet uit de kast is geweest.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat functioneert ook het beste als het in je hoofd zit, zeg ik er meteen bij.

De heer **Van den Doel**: Reeds de andere morgen zegt u, als minister

van Verkeer en Waterstaat, dat het rampenplan goed heeft gefunctioneerd.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Die opmerking ontleen ik aan een opmerking van mevrouw Dales op dat vlak. Mevrouw Dales was daar zelf ook van overtuigd. Zij heeft dat trouwens, misschien niet in dezelfde termen, min of meer geschreven in haar brief van 14 oktober. Maar de opmerking was niet bedoeld als een evaluatie van het rampenplan. De opmerking was bedoeld als morele ondersteuning van de mensen die het werk moesten doen op de plaats van de ramp.

De heer **Van den Doel**: Waarop heeft u uw uitspraken over de Luchtverkeersbeveiliging gebaseerd?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Die heb ik gebaseerd op de gesprekken die ik daarvoor met de betrokken mensen heb gehad, dus voor de persconferentie. Ik heb u verteld dat ik uitgebreid ben gebriefd. Er was direct na die eerste ochtend al een, laat ik het zo uitdrukken, harde aanval in de richting van de mensen van de Luchtverkeersbegeleiding, dus de mensen in de toren. Er werd hen van alles verweten en de mensen waren zeer geëmotioneerd. Wat ook heel begrijpelijk is, als je een vliegtuig voor je ogen neer ziet storten. Ik vond het nodig om hen een steun in de rug te geven en hen een beetje in bescherming te nemen. Die opmerkingen waren dus vooral politiek psychologisch bedoeld.

De heer **Van den Doel**: Heeft u met die uitspraak het onderzoek niet voor de voeten gelopen? De Luchtverkeersbeveiliging heeft natuurlijk een heel cruciale rol gespeeld bij deze ramp en is dus zelf onderdeel van verder onderzoek. U spreekt op de ochtend na de ramp in feite een oordeel uit over het functioneren van die dienst.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb geen oordeel uitgesproken, maar hen een steun in de rug gegeven. Dat was de betekenis van mijn woorden.

De heer **Van den Doel**: Maar "professioneel en adequaat optreden" is toch een oordeel?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb het onderzoek niet voor de voeten

gelopen, want noch de heer Wolleswinkel noch de Raad voor de luchtvaart is daarna beschroomd geweest om de rol van de Luchtverkeersbegeleiding te onderzoeken. Men heeft uiteindelijk ook vastgesteld dat er adequaat en professioneel is gewerkt, maar dat er desondanks ook een paar punten verbeterd konden worden. Ik denk dat dat heel verstandig is geweest.

De heer **Van den Doel**: U zegt dat u geen oordeel heeft uitgesproken, maar "professioneel en adequaat" is toch een oordeel?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb u al gezegd dat dat was bedoeld als een morele en mentale ondersteuning van de mensen die op dat moment werden aangevallen en die toch al met het verschrikkelijke gevoel zaten dat er iets heel ergs was gebeurd. Als je dan ook nog op de eerste ochtend na de ramp de volle laag krijgt, dan denk ik dat het ook wel gepast is dat de minister de mensen een beetje in bescherming neemt.

De heer **Van den Doel**: Dan kom ik te spreken over de brief die u naar de Kamer heeft gestuurd. Zoals bekend, is de lading een heel belangrijk onderdeel in dit dossier. U heeft een brief naar de Kamer gestuurd waarin staat dat de Economische Controledienst de lading, die in Amsterdam was ingeladen, vooraf had gecontroleerd. Op basis waarvan heeft u die brief geschreven?

Mevrouw **Maij-Weggen**: U doelt nu op een brief die in mijn demissionaire tijd naar de Kamer is gestuurd. Daarbij ging het eigenlijk om twee brieven, de brief van mevrouw Paulis en de brief van de heer Carel Boer. De brief van de heer Boer had ik via de Tweede Kamer gekregen. In die brief ging het overigens niet om dit punt. In die brief ging het om het punt...

De heer **Van den Doel**: Ik heb het over de brief van 16 juni 1994 aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies. Dat was een kopie van een brief die voor de heer Carel Boer bestemd was. Ik moet naar eer en geweten zeggen dat daarbij een suffe fout is gemaakt, in die zin, dat men daarin heeft geschreven dat de ECD vooraf had gecontroleerd. Dat was des te suffer,

omdat in de beantwoording op de vragen in 1993, dus driekwart jaar daarvoor, het goede antwoord was gegeven. Omdat ik er een hekel aan heb om fouten te maken, heb ik daar later nog eens naar gekeken; mevrouw Jorritsma heeft dat gecorrigeerd. Zij heeft toen trouwens ook geschreven dat het goede antwoord al eerder was gegeven. Daaruit blijkt dat het een suffe fout was en het niet de bedoeling was dat er moedwillig verkeerde informatie werd gegeven. Het was enkele dagen na de Europese verkiezingen. Het is bekend dat ik het ministerschap heb gecombineerd met het lijsttrekkerschap. Ik was zonder enige twijfel behoorlijk vermoeid, dus ik was misschien niet zo alert en geconcentreerd als ik normaal was. Die fout is er ook bij mij tussendoor geslipt. Het was een fout, maar het was niet bedoeld als moedwillige foute informatie aan de Kamer. Het was een suffe fout van de ambtenaren. Ik was niet alert genoeg om dat foutje uit die brief te halen.

De heer **Van den Doel**: Ik blijf nog even bij de lading. Heeft u kort na de ramp, totdat u naar het Europees Parlement bent vertrokken, contact gehad met uw collega van Economische Zaken die verantwoordelijk was voor de strategische goederen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, u moet zich goed voorstellen dat ook de kwestie die gelopen is met de ECD, kort na de ramp, ik geloof twee of drie weken na de ramp toen er een snipper werd gevonden van een vrachtbrief, viel onder het toezicht van de Raad voor de luchtvaart. Die is ook in dat kader afgehandeld. Ik geloof de heer Stol, die toen voorzitter was van de Raad voor de luchtvaart, heeft mij daarover naar mijn beste weten geïnformeerd, maar dat proces is gelopen via het bureau Vooronderzoek en via de Raad voor de luchtvaart. Ik was ook gehouden om een zekere afstand te bewaren ten opzichte van het werk van het bureau Vooronderzoek en het werk van de onafhankelijke Raad voor de luchtvaart omdat iedere politieke beïnvloeding van dat proces, niet mag, zoals u wellicht weet. Ik heb 20 brieven naar de Kamer gestuurd en het is vaak heel moeilijk geweest om de Kamer zoveel mogelijk informatie te geven en tegelijk niet in de sfeer van politieke beïnvloeding terecht te komen.

De heer **Van den Doel**: Mijn collega Oudkerk komt hier straks op terug, maar zegt u hiermee in feite expliciet dat de lading onderdeel was van het vooronderzoek?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Het punt dat toen tevoorschijn kwam, viel naar het oordeel van de Raad voor de luchtvaart en het bureau Vooronderzoek absoluut onder hun bevoegdheid. Men heeft dat dus op dat niveau afgehandeld en ik ben er over geïnformeerd, overigens ook niet meer dan dat; het was niet de bedoeling dat ik er invloed op uitoefende.

De heer **Van den Doel**: Ik heb een aantal voorbeelden genoemd van zaken die enigszins geleid hebben tot de wat verwarrende beeldvorming in de afwikkeling van de Bijlmerramp door uw ministerie.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wat bedoelt u met verwarrend?

De heer **Van den Doel**: Ik heb een aantal voorbeelden genoemd over uitspraken die u gedaan heeft. Ik kom nu op een studie die uzelf intern in het ministerie heeft laten verrichten.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, die is u op mijn verzoek toegestuurd.

De heer **Van den Doel**: Over de berichtgeving over de Bijlmerramp. Een van de conclusies daarin is: onduidelijke en onjuiste mededelingen tijdens deze bijeenkomsten – dat waren bijeenkomsten tussen delen van Verkeer en Waterstaat met de pers – leiden tot misvattingen en speculaties die nog lang in de media naëbben. Er staat verder: bovendien vormen ze voor een deel van de pers reden tot een wantrouwende opstelling in de communicatie met VenW.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Met alle respect, u geeft nu wel een heel erg eenzijdig beeld van de inhoud van rapport.

De heer **Van den Doel**: Ik lees de conclusie voor. Als u daar niet tevreden mee bent, zal ik u de algehele eindconclusie voorlezen. Ik citeer uit het rapport van uw ministerie: "Op grond van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat Verkeer en Waterstaat en de media beide hebben

bijgedragen aan het ontstaan van onduidelijkheden en misverstanden over de toedracht van de ramp. Over de gehele linie genomen lijkt (mis)informatie van de zijde van Verkeer en Waterstaat van grotere invloed te zijn geweest op de beeld- en meningsvorming in de media dan de (mis)informatie vanuit de pers." Dat is nogal een forse eindconclusie. Mijn vraag is waar dat toe heeft geleid. Wat heeft u met deze eindconclusie in september 1993 gedaan?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Laat ik in de eerste plaats zeggen dat de persconferenties en de briefings die werden gehouden, allen plaatsvonden onder toezicht van de Raad voor de luchtvaart.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Maij, neemt u mij niet kwalijk dat ik u onderbreek. Ik heb een eindconclusie opgelezen inzake een rapport van uw ministerie. Wat heeft u met die eindconclusie gedaan?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De toenmalige directeur, de heer Peter Kramer, heeft ongetwijfeld verbeteringen aangebracht in de coördinatie van de berichtgeving van de kant van het ministerie in vergelijkbare zaken en ook in het algemeen. Wat de voorlichting op mijn ministerie betreft zijn er aan het begin van mijn ministerschap in het algemeen heel veel problemen geweest. Dat heeft geleid tot het heengaan van de directeur Voorlichting en dat heeft geleid tot het aanstellen van een interimdirecteur die vooral bevoegd was in de periode van het ongeval en de eerste periode daarna. Daarna is de heer Kramer aangesteld. Ik heb het gevoel gehad dat de heer De Waard al heel veel problemen heeft opgelost en dat de heer Kramer nog veel meer problemen heeft opgelost. Vanaf dat moment is de voorlichting op mijn ministerie ook veel beter gelopen.

De heer **Van den Doel**: Maar wij mogen toch constateren dat ook na september 1993 de beeldvorming ten aanzien van de Bijlmerramp en het omgaan met dit dossier vanuit Verkeer en Waterstaat regelmatig niet die helderheid heeft geboden die men had moeten bieden?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De mensen die voorlichting hebben gegeven – dat geldt zowel voor de heer De

Waard als de mensen daarna – hebben steeds hun uiterste best gedaan om correcte voorlichting te geven. U heeft ook zelf vastgesteld – dat rapport heb ik u laten toesturen – dat er ook van onze kant best fouten zijn gemaakt. Desalniettemin heeft men zijn uiterste best gedaan om het zo goed mogelijk bij te sturen. Dat is voor de meeste kranten ook best wel gelukt. Voor sommige niet, omdat er een soort chronisch wantrouwen was. Het was lastig om daarmee om te gaan. De heer Kramer heeft met zijn team heus wel geprobeerd om eventuele misstanden in goede banen te leiden.

De heer **Van den Doel**: U noemt steeds mijnheer Kramer.

Mevrouw **Maij-Weggen**: En de heer De Waard in zijn tijd.

De heer **Van den Doel**: Ik sprak u aan als minister. Was de inzet van u meer openheid, transparantie en actief optreden vanuit Verkeer en Waterstaat?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Als ik u meld dat ik 20 brieven naar de Kamer heb gestuurd, ondanks de beperkingen die mij werden opgelegd door het onafhankelijk onderzoek, dat er vele briefings zijn geweest naar de pers, dat ikzelf een absolute open instelling had, heb en overigens altijd heb, dan denk ik dat het daaraan niet ligt. Als je 20 brieven stuurt of veel persbriefings houdt, dan heb je kans dat er wel eens iets niet helemaal klopt of dat iets door voortschrijdend inzicht wordt ingehaald. Dan moet je er ook op kunnen hopen dat als het gecorrigeerd wordt, die correctie ook wordt geaccepteerd. En die werd niet altijd geaccepteerd, door de meeste journalisten overigens wel.

De heer **Van den Doel**: U weet ook dat het niet altijd gaat om de kwantiteit van de brieven, maar juist om wat er in staat en om de openheid, de informatie die verstrekt wordt.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Over die brieven die zijn verstuurd, behoudens de allerlaatste brief van 16 juni die u noemt, heb ik nooit veel op- of aanmerkingen gehad. Het ging veel meer om de persbriefings en om de incidentele contacten die er met de pers waren. Die zijn door de heer De Waard al heel snel en later door de

heer Kramer ook op mijn verzoek in goede banen, in betere banen geleid, voorzover je dat lukt. Wij hebben ons best gedaan.

De **voorzitter**: Ik heb aangaande dit deel van het verhoor nog een concrete vraag. Wie heeft op de avond van 4 oktober leiding gegeven namens uw ministerstaf?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De term "namens mijn ministerstaf" is mijns inziens niet helemaal aan de orde, maar ik denk de heer Weck en de heer Wolleswinkel. Absoluut.

De **voorzitter**: Beiden in dezelfde hoedanigheid?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, de heer Weck was directeur-generaal en ging met name over de kleine crisisgroep op het ministerie. De heer Wolleswinkel had in feite een veel belangrijker taak, omdat hij als vooronderzoeker de mensen bij elkaar moest roepen die het vooronderzoek zouden gaan verrichten. Dat was niet alleen een team uit Nederland, dat was ook een team uit Israël, uit Engeland en uit de Verenigde Staten.

De **voorzitter**: De leiding van het crisisteam op uw ministerie had de heer Weck?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Absoluut.

De **voorzitter**: Over het wettelijk aspect, het rapport van de Raad voor de luchtvaart en het functioneren van de Rijksluchtvaartdienst geef ik het woord aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Maij, ten tijde van de ramp bevindt u zich eigenlijk in een wat ingewikkelde situatie als het gaat om het wettelijk kader. In 1992 was de Luchtvaart-rampenwet van kracht, maar de nieuwe Luchtvaartongevallenwet was al door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen maar trad pas in werking op 1 januari 1993, zeg maar drie maanden na de ramp. U besluit het onderzoek naar de Bijlmerramp uit te voeren in de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet. Is dat correct?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Kunt u in uw eigen woorden aangeven welke concrete

consequenties dat had voor het vooronderzoek als je het vergelijkt met die oude wet?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Een van de belangrijke consequenties was dat de minister op afstand moest gaan staan en het onderzoek moest overlaten aan het bureau Vooronderzoek als een team, inclusief de internationale ploegen die daarin werden opgenomen, en aan de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart. Dat was een van de belangrijkste aspecten voor mij, omdat volgens de Luchtvaartrampenwet de minister wat meer bevoegdheden heeft.

De heer **Oudkerk**: Minister op afstand betekent dat de minister niet moet interfereren in dat onderzoek, anders gezegd, dat het vooronderzoek onafhankelijk moet zijn.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies.

De heer **Oudkerk**: Klopt het ook dat in het kader van de nieuwe wet het tuchtrecht werd afgeschaft, maar dat de strafrechtelijke aansprakelijkheid in verband met luchtvaartongevallen werd aangescherpt?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik dacht het wel, ja, dat dit inderdaad het geval is, ja.

De heer **Oudkerk**: U handelt dus in de geest van de nieuwe wet en dat betekent dat het onderzoek onafhankelijk moet geschieden met de minister op afstand?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, wat een hele kunst was, omdat de Kamer toch regelmatig geïnformeerd werd. Ik geloof dat ik tot het eind van 1992 10 brieven naar de Kamer heb gestuurd. Dus dat was op het scherpst van de snede. En toch niet gezondigd tegen die regel.

De heer **Oudkerk**: Over die kunst zullen wij het straks nog even hebben, mevrouw Maij. Wanneer is de heer Wolleswinkel aangesteld als vooronderzoeker?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De heer Wolleswinkel was volgens de vigerende wetgeving feitelijk aangewezen als zodanig en hij is kort daarna, na overleg met de onafhankelijke Raad voor de luchtvaart, definitief aangewezen.

De heer **Oudkerk**: Door wie wordt zo iemand nu aangewezen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Op dat moment, omdat je niet juridisch in strijd mag handelen met de vigerende wetgeving...

De heer **Oudkerk**: De vigerende wetgeving is die oude wetgeving?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, dat was de Luchtvaartrampenwet, op dat moment werd de aanwijzing door mij gedaan, maar na goed overleg met alle betrokkenen en na instemming van de onafhankelijke Raad voor de luchtvaart.

De heer **Oudkerk**: U heeft dat gedaan op die zondagavond?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Toen is het feitelijk gebeurd en kort daarna is het bevestigd, ja.

De heer **Oudkerk**: Is nog overwogen door anderen of door u om nog iemand anders dan de heer Wolleswinkel te belasten met het vooronderzoek?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Alle adviezen die ik kreeg – dat zijn toch ook adviezen waarop je als minister op dat moment afgaat – gaven unaniem aan dat de heer Wolleswinkel de beste man was op die plaats. Hij was, om het zo uit te drukken, de beste chirurg aan het bed.

De heer **Oudkerk**: De beste chirurg aan het bed.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, ik kan alleen maar naar waarheid hier zeggen dat alle adviezen zo waren.

De heer **Oudkerk**: U heeft hem uiteindelijk aangesteld. U bent verantwoordelijk minister op dat moment. U handelt in de geest van de nieuwe wet maar u mag niet in aanvaring komen met de oude wet. Dat is een lastige situatie. Was u het zelf helemaal eens met de benoeming van de heer Wolleswinkel, gezien het feit dat er mogelijk sprake was van een "dubbele petten"-probleem?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, ik heb die benoeming gesteund. Ik heb er zeker over nagedacht. Ik heb ook in het voorgesprek gezegd dat de heer Wolleswinkel niet een heel gemakke-

lijk mens is. Voor zover ik aarzelingen had – ik zeg u dat heel eerlijk – lagen die vooral op het vlak van zijn omgang met publiciteit en misschien ook met de politiek. Dat vond ik absoluut niet doorslaggevend. Als je een chirurg aan het bed nodig hebt, zijn dat soort overwegingen ook niet de belangrijkste. Het belangrijkste was dat hij naar ieders oordeel zakelijk verreweg het meest deskundig was. Wat betreft het verhaal van de dubbele petten, kan ik u verzekeren dat de heer Wolleswinkel onafhankelijk optrad. Als er iemand is die onafhankelijk op kan treden, is dat ook wel de heer Wolleswinkel. Ik zeg dat er maar meteen bij.

De heer **Oudkerk**: Dat hebben wij ook wel eens gemerkt, mevrouw Maij.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies. Maar er was ook een formele onafhankelijkheid, in die zin dat hij weliswaar directeur was van de Luchtvaartinspectie maar dat de Boeiing van EI Al niet onder zijn beheer stond. Hij stond dus volledig open tegenover dat toestel en tegenover EI Al. De taak van de heer Wolleswinkel was om alle vliegtuigen die in Nederland geproduceerd worden en die in Nederland geregistreerd staan, te controleren, van groot tot klein.

De heer **Oudkerk**: Toch moet ook volgens het Verdrag van Chicago het vooronderzoek, dus het onderzoek naar de oorzaak van de ramp, zo onafhankelijk mogelijk plaatsvinden.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Nu was de heer Wolleswinkel directeur van de Luchtvaartinspectie. Zonder onmiddellijk te zeggen dat dit niet met elkaar spoort, is het toch zo dat het iemand is die in ieder geval, hetzij zijdelings, hetzij direct, hetzij op andere wijze te maken zou kunnen krijgen met de ramp. Heeft dat nog door u hoofd gespeeld op dat moment?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik ken de heer Wolleswinkel als iemand die geen moment zou schromen om ook zijn eigen dienst te kritiseren als hij dat nodig vond. Op het moment waarop hij benoemd werd, was hij natuurlijk onafhankelijk vooronder-

zoeker en niet anders dan dat. Zo heeft hij zijn taak ook altijd getrouw opgevat, zelfs zeer getrouw, kan ik u zeggen.

De heer **Oudkerk**: Voor u was er geen enkele twijfel aan de onafhankelijkheid ten opzichte van RLD, Luchtvaartinspectie, Luchtverkeersbeveiliging, ten opzichte van alles wat mogelijk met de ramp te maken had?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik had geen reden om aan de onafhankelijkheid van de heer Wolleswinkel te twifelen, neen, formeel niet, maar ook niet zijn karakter enigszins kennende.

De heer **Oudkerk**: U had besloten om in de geest van de nieuwe wet te werken. Die geest betekent minister op afstand, geen aansturing dus van de heer Wolleswinkel.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Geen aansturing van de minister.

De heer **Oudkerk**: Naar mijnheer Wolleswinkel, neem mij niet kwalijk. Minister op afstand betekent: ik laat de heer Wolleswinkel zijn werk doen, dat moet onafhankelijk gebeuren, en ik ga als minister niet interveniëren in hoe hij dat doet?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, zeker niet. Ik zou ook in de verste verte niet de technische kennis hebben om hem op dat punt te verbeteren. Er zijn ook voortgangsgesprekken geweest tussen de heer Stol, later de heer Bodewes, en mij. En dan werk je als minister op het scherpst van de snede; je vermijdt dus te allen tijde om aanwijzingen of instructies te geven. Je stelt wel vragen en je hoopt dan dat men begrijpt dat je dat misschien belangrijk vindt, maar je vermijdt te allen tijde om instructies of aanwijzingen te geven. Trouwens, als het daar maar een beetje op leek, dan was de heer Wolleswinkel de eerste om dat nog even fijntjes te zeggen.

De heer **Oudkerk**: In het kader van de nieuwe wet staat de minister op afstand, vermijdt die het om instructies of aanwijzingen te geven en laat die de heer Wolleswinkel zijn werk doen zoals hij meent dat hij dat moet doen; hij doet dat overigens niet in zijn eentje.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies.

De heer **Oudkerk**: Buiten dat u zegt geen aansturing, geen bemoeienis, geen instructies, geen aanwijzingen, heeft u een minuut of tien geleden...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Geen bemoeienis zou ik niet durven zeggen, want als je 20 brieven naar de Tweede Kamer stuurt in zo'n heel proces, heb je toch wel enige bemoeienis gehad.

De heer **Oudkerk**: Neem mij niet kwalijk, ik bedoel bemoeienis in de zin dat u Wolleswinkel vertelt wat hij wel en niet moet doen.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, absoluut niet. Ik zou die kennis niet in huis hebben.

De heer **Oudkerk**: U heeft gezegd dat u een open instelling had en dat u die altijd zult hebben.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dat gevoegd bij het feit dat u zegt dat u te allen tijde instructies of aanwijzingen wilde voorkomen, vraag ik u waarom u de heer Wolleswinkel dan op 7 december 1992 verbiedt om een persbriefting te geven naar aanleiding van het ongeval.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik kan mij niet herinneren dat ik hem dat echt verboden heb, want ik had de bevoegdheid niet om hem dat te verbieden. Er is wel een gesprek over geweest. Als ik mij dat goed herinner, had dat twee redenen, ik geloof zelfs meer. In de eerste plaats hadden wij net het ongeluk gehad in Hoofddorp. Wij hebben eigenlijk in die periode drie grote ongelukken gehad, het ongeluk in Hoofddorp, het ongeluk in Faro en het ongeluk in de Bijlmer. Het is een verschrikkelijke tijd geweest, kan ik u wel zeggen...

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering voor enkele momenten.

(De vergadering wordt enige minuten geschorst.)

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering en wij gaan door met het verhoor van mevrouw Maij-Weggen. Het woord is aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Maij, ik begrijp dat het u emotioneert. Ik wil toch proberen om de vraag die ik

gesteld heb, te herhalen, omdat het ook van belang is in het wettelijk kader. Ik zal het weer oppakken. U vertelde net over het feit dat u vond dat u op afstand moest staan in het kader van de nieuwe wet. U zei ook dat dit hartstikke moeilijk was, omdat u wel met de Kamer moest communiceren. U vertelde ook dat er overleg heeft plaatsgevonden tussen de heer Wolleswinkel als vooronderzoeker en u. Dat lijkt mij ook vanzelfsprekend. U zei ook: geen instructies en aanwijzingen, want het vooronderzoek moet zo onafhankelijk mogelijk plaatsvinden. U heeft een kwartier geleden gezegd in het kader van de vragen van de heer Van den Doel over de "miscommunicatie" tussen de pers en het ministerie, dat u altijd een open instelling heeft gehad en nog heeft. Die twee dingen bij elkaar voegend, vroeg ik u waarom u tegen de heer Wolleswinkel heeft gezegd de persbriefing op 7 december 1992 naar aanleiding van de ramp niet door te laten gaan.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Er waren toen drie redenen. Dat was omdat ik een persbriefing over dit onderwerp, na de emoties rond het ongeluk bij Hoofddorp... ik had daar liever wat tijd tussen zitten. De tweede reden was dat er nog onduidelijkheid was over de vraag of de band afgespeeld kon worden op die persbriefing, of dat juridisch mocht. Er waren – en die kwamen wel bij ons op het ministerie terecht – aanwijzingen dat er niet door alle onderdelen van de onderzoeksgroep op dezelfde manier over werd gedacht. Nog een reden was een principepunt van mij, namelijk dat ik steeds vond dat de Kamer eerst geïnformeerd moest worden en dat er pas daarna persbriefings moesten worden gehouden. Het waren drie overwegingen waarom ik er met de heer Wolleswinkel over heb gesproken. Dat vond hij eigenlijk een beetje ongepast, maar ik vond dat ik drie goede redenen had om daar toch even met hem over te spreken. Ik functioneerde toen overigens nog onder de Luchtvaartrampenwet, dus mijn ruimte was feitelijk, juridische iets groter dan onder de Luchtvaartongevallenwet, die eind januari in werking trad. Ik excuseer mij overigens, voorzitter, voor mijn emoties.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Maij, u heeft de heer Wolleswinkel drie voor

u belangrijke redenen aangegeven waarom hij op 7 december die persbriefing niet moest geven. Een ervan was dat het nog onduidelijk was of de band die hij tijdens de persbriefing had willen laten horen, wel naar buiten mocht.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Het was in elk geval voor mij niet volstrekt duidelijk en ik kreeg signalen dat er nog vraagtekens bij waren.

De heer **Oudkerk**: Duidelijk. In het voorgesprek heeft u gezegd dat de heer Wolleswinkel geen gemakkelijke man is. Dat heeft u hier ook herhaald.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik was overigens wel op de heer Wolleswinkel gesteld. Er mag hier niet de indruk worden gewekt dat ik een hekel had aan de heer Wolleswinkel.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben dat al gewisseld, dus ik wil daar nu niet verder op ingaan. De heer Wolleswinkel heeft u op 7 december 1992 daarover onmiddellijk een brief gestuurd, over het feit dat u niet heeft toegestaan die briefing te geven over het ongeval.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, als ik mij goed herinner, heeft hij in die brief nog eens zijn ergernis over bepaalde media geuit. Dat zat hem heel hoog. Hij was een trouw Trouw-lezer, en dat was de krant die hem eigenlijk het meest aanviel, dus dat was moeilijk voor hem.

De heer **Oudkerk**: Dat is misschien iets voor een ander moment, mevrouw Maij. De heer Wolleswinkel schrijft u dus een brief waarvan de strekking erop neerkomt dat hij het ongewoon vindt om een persoonlijke brief aan u te sturen maar dat hij dit na lang nadenken toch heeft gedaan; hij vraagt u daarin overtuigd te zijn van zijn constructieve bedoelingen. Over het niet toestaan van die persbriefing zegt hij: "Dit is wat mij betreft de druppel die de emmer doet overlopen. Puntsgewijze zal ik uitleggen waarom." Een van die punten is – ik citeer –: "Het is in strijd met de letter en de geest van de Luchtvaartongevallenwet dat de minister aan de vooronderzoeker instructies geeft. Niet alleen wordt de vooronderzoeker daardoor in een onmogelijke positie geplaatst, ook de minister maakt zich onnodig kwetsbaar. In de eerste plaats omdat

niet gehandeld wordt conform de eerder aan de Kamer bekend gestelde werkafspraken en in de tweede plaats omdat daarmee de onafhankelijkheid van het vooronderzoek die toch al niet onomstreden is, ernstig wordt aangetast." Hij geeft een aantal andere redenen aan. Hij neemt het ook op voor de RLD. Op een gegeven moment stelt hij in de brief: "Wat mij betreft is er zo langzamerhand sprake van een onwerkbaar situatie. Teneinde een en ander weer in goede banen te leiden, stel ik in concreto het volgende voor. Vanaf heden..."

Mevrouw **Maij-Weggen**: U mag die gehele brief voorlezen, maar dat kunt u zich besparen. De heer Wolleswinkel viel wel eens vaker uit en heel soms schreef hij het op. Of dat altijd verstandig was...

De heer **Oudkerk**: Er is ook niets tegen het opschrijven, maar ik wil voor de duidelijkheid en voor het op een rij hebben van de feiten aangaande de onafhankelijkheid en het werk van de heer Wolleswinkel, toch graag even verder citeren. Hij zegt in de brief: "Vanaf heden wordt er ten aanzien van ongevalsonderzoek gewerkt volgens de letter en de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet. Dat betekent dat de vooronderzoeker zijn werk verricht onder verantwoordelijkheid van de onafhankelijke Raad voor de luchtvaart. Dat geldt ook voor de voorlichting over het vooronderzoek." Verder zegt hij: "De reeds weken geleden geconcipeerde brief aan de Kamer over het zogenaamde herenakkoord zal alsnog worden verzonden. Ik hoop dat deze brief je overtuigd heeft van de noodzaak om enerzijds meer afstand te nemen van het vooronderzoek en anderzijds meer ruimte te geven voor positieve publiciteit. Als de huidige praktijk onverhoopt zou voortduren, zal ik mij genoodzaakt zien mij terug te trekken als vooronderzoeker." Die brief komt geheel voor rekening van de heer Wolleswinkel. En inderdaad, hij stuurt meer brieven. Mijn vraag is natuurlijk wat uw reactie naar hem toe is geweest.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Nou, de heer Wolleswinkel viel wel eens vaker uit. Soms terecht en soms ook niet terecht. Ik denk dat deze brief op onderdelen ook niet helemaal correct was, maar ik heb de brief gekregen zoals die geschreven is. Als je boze

brieven schrijft en je ze een jaar later nog eens naleest, dan denk je vaak: dat had ik eigenlijk zo niet mogen schrijven. Dus zo heb ik de brief ook weggelegd. De heer Wolleswinkel kennende, heb ik die verder wel serieus genomen maar ook niet op alle fronten.

De heer **Oudkerk**: Op welke fronten dan wel? Hij zegt namelijk: als u niet doet wat ik zeg, dan leg ik mijn opdracht neer. Of was het gewoon een uitroep en gaat hij de volgende ochtend gewoon weer verder?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, nou, niet helemaal. Hij meende het waarschijnlijk echt wel op dat moment, maar de heer Wolleswinkel kon zich ook wel op deze manier uiten.

De heer **Oudkerk**: Bent u naar aanleiding van deze brief meer op afstand gaan staan?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik ben er nog steeds van overtuigd dat de punten die ik toen tegen hem gezegd en die ik met hem heb gewisseld, namelijk dat er eerst een brief naar de Kamer moest en dat er goed gelet moest worden op de juridische houdbaarheid van het openbaar maken van materiaal uit het vooronderzoek en op de gevoeligheid van dat moment rond een van de drie andere rampen, terechte opmerkingen waren. In de eerste periode zijn er, geloof ik, 10 brieven naar de Kamer gegaan. Ik heb er heel erg aan gehecht om heel open te zijn naar de buitenwacht over het ongeval. Ik heb er ook heel erg aan gehecht om de Kamer steeds te informeren. Er is ook veel informeel overleg met de individuele Kamerleden geweest. De heer Wolleswinkel was eigenlijk van mening dat het allemaal veel geslotener moest gebeuren. Daar verschilden wij van mening over.

De heer **Oudkerk**: De heer Wolleswinkel heeft op een constructieve wijze een en ander aan u gemeld. Wat opvalt, is dat er een memo aan de brief geniet is waar boven staat "Beste Hanja" en daar onder "Jan-Willem". Laatstgenoemde is de heer Weck, naar wij onlangs hebben mogen vernemen. De heer Weck stelt: "Hoewel Henk Wolleswinkel bijgaande brief op eigen initiatief en op titel van vooronderzoeker geschreven heeft, vroeg hij mij deze

aan jou door te geleiden. Ik doe dat omdat ik het in hoofdlijnen met zijn betoog eens ben, vooral waar het de negatieve situatie rond de voorlichting met betrekking tot het ongeval betreft." Is dat nog aanleiding voor u geweest om met de heer Weck van gedachten te wisselen om vanaf dat moment de koers te wijzigen en andere zaken te doen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Er is naar aanleiding van deze brief absoluut met de heer Weck gesproken. De voorlichting is ook een permanent punt van zorg geweest omdat er met de beste bedoelingen briefings werden gegeven en persconferenties werden gegeven. Niet door mij, want ik heb dat niet meer gedaan, omdat juist dat toeviel aan de Raad voor de luchtvaart en de vooronderzoeker. Het was voor ons heel moeilijk om steeds weer te moeten zien dat weliswaar de meerderheid van de media correct informeerde en haar bronnen nog eens goed checkte, maar dat dit met enkele niet gebeurde en daar was bijna geen kruid tegen gewassen. Dat was natuurlijk toch het probleem van de heer Wolleswinkel. Die had er moeilijkheden mee dat dit steeds gebeurde. Ik heb hem al geschetst als trouw Trouw-lezer. Dat ben ik trouwens zelf ook en nog steeds. Desalniettemin was die moeilijkheid er wel. Als men probeerde zaken recht te zetten of rechtgezet te krijgen, werkte dat op de een of andere manier niet. Dat maakte ons wel vrij machteloos. Dat machteloze gevoel was er vooral bij de heer Wolleswinkel, omdat hij die briefings vrijwel allemaal leidde. Hij meende dat trouwens echt.

De heer **Oudkerk**: Er is ook in die periode in december, noch in oktober bij u enige twijfel geweest aan de onafhankelijkheid van de heer Wolleswinkel als vooronderzoeker?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, er is wat mij betreft geen twijfel geweest aan de onafhankelijkheid van de heer Wolleswinkel als vooronderzoeker.

De heer **Oudkerk**: En u heeft naar de geest en later ook naar de letter van de nieuwe wet gewerkt en daarbij de onafhankelijkheid van uw verantwoordelijkheid als minister voldoende gewaarborgd?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb zelf het gevoel gehad dat ik dat maximaal heb gedaan, waarbij ik wel de instelling had om de Kamer en de buitenwacht zoveel mogelijk te informeren, terwijl er van de kant van de vooronderzoeker eigenlijk liever een gesloten onderzoek van werd gemaakt, maar ik heb daar niet voor gekozen. Openheid maakt overigens ook kwetsbaar en dat hebben wij dus ook wel gemerkt.

De heer **Oudkerk**: Uiteindelijk wordt onder meer op basis van het vooronderzoek van de heer Wolleswinkel het rapport van de Raad voor de luchtvaart op 24 februari 1994 door u naar de Tweede Kamer gestuurd. U heeft daar geen kabinetsstandpunt aan toegevoegd. Waarom niet?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dan kon op dat moment nog niet. Het is de bedoeling dat je dergelijke aanbevelingen eerst aan een x-aantal instanties stuurt voor advies. Ik heb overigens toen gevraagd aan de heer Biesheuvel of er nog een debat kon plaatsvinden in mijn ambtsperiode.

De heer **Oudkerk**: De heer Biesheuvel als voorzitter van de vaste Kamercommissie...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, hij was voorzitter van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. Ik hechtte er eigenlijk zelf heel erg aan, ook na mijn betrokkenheid bij het hele ongeval, zelf tot een vorm van afronding te komen, althans voor mijn eigen gevoel. De heer Biesheuvel heeft mij toen duidelijk gemaakt dat het er niet erg in zat dat de zaken nog werden behandeld in mijn mandaatsperiode als minister. Enfin, ik heb dat proces verder gevolgd en ik heb vlak voordat ik wegging, ik meen, zelfs twee dagen voordat ik wegging, toch nog een voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd, die inhield een eerste reactie op de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart. Verder heb ik het in handen gelegd van mijn opvolgster. Ik heb het ook nadrukkelijk voortgangsrapportage genoemd omdat het nog niet helemaal afgerond was. Ik heb daarmee het gevoel gehad dat ik het werk zo goed mogelijk had overgedragen aan mijn opvolgster.

De heer **Oudkerk**: Nu waren er in die tijd diverse krantenberichten maar ook andere berichten die gingen over andere zaken dan alleen maar de oorzaak van het ongeval, waarover het rapport van de Raad voor de Luchtvaart met zijn aanbevelingen toch voornamelijk ging. Ik noem de lading, het verarmd uranium etc. Is dat voor u in uw periode aanleiding geweest om nader onderzoek toe te voegen aan het rapport van de Raad voor de luchtvaart?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat mocht ook zeker niet mijn eigen initiatief zijn. Ik moest mij dus op die afstand houden.

De heer **Oudkerk**: Ja, afstand van het vooronderzoek, maar ik heb het nu over die andere zaken. Het gedoe over de lading, de cockpit voice recorder, het verarmd uranium, gezondheidsklachten...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wat dat betreft is er in oktober 1993 een hoorzitting gehouden door de Raad voor de luchtvaart. Daar zijn bijvoorbeeld ook de mensen van de LVB gehoord. Ik heb dat nog eens nagelezen. Ik geloof dat ze meer dan 50 vragen hebben gekregen die ook gingen over dit soort zaken. Na die hoorzitting heb ik nog een gesprek gehad met de heer Bodewes, de toenmalige voorzitter van de Raad voor de luchtvaart. Ik weet niet hoe dat precies gegaan is, want, nogmaals, ik schroomde zeer om instructies of aanwijzingen te geven, maar daarin is wel gewisseld dat het plezierig zou zijn als nog wat van die additionele punten die zoveel aandacht hadden gehad, ook in de media, meegenomen zouden worden door de Raad voor de luchtvaart. Als ik het mij goed herinner, heeft de Raad voor de luchtvaart drie van die punten nadrukkelijk meegenomen. Dat was de kwestie van de scheefhangende motor die eigenlijk door bleef gaan in de discussie...

De heer **Oudkerk**: Als eventuele veroorzaker van het ongeval.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies. Het andere punt was, dacht ik, de waarschuwing van de kustwacht die, naar ik meen, weer van mensen van de politie afkomstig was. Verder, geloof ik, de kwestie van het uranium.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dat met name omdat de heer Van Gijzel hier gisteren onder ede heeft verklaard, dat op 6 oktober 1993 door de op dat moment hoogste ambtenaar in Nederland op het gebied van de ladinginspectie, de plaatsvervangend-directeur van de Rijksverkeersinspectie via zijn collega Castricum naar aanleiding van antwoorden van minister Maij-Weggen is gemeld: Rob, je moet doorvragen over de lading, want het klopt niet. Ik neem aan dat de plaatsvervangend-directeur van de Rijksverkeersinspectie u dat ook gemeld heeft.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik moet de heer Van Gijzel, zeker als hij onder ede spreekt, natuurlijk geloven op zijn woord en u ook, maar ik moet hierbij de volgende kanttekening plaatsen. Ik zou de heer Theo Luyks onmiddellijk gebeld hebben, maar ik heb helaas gehoord dat hij overleden is. Het was trouwens een uitstekende man. Ik kon dat dus niet checken daar. De contacten met de heer Van Gijzel maar ook met de heer Castricum, zeker ook met de heer Frits Castricum, waren zodanig in mijn periode, dat als ze zoiets hoorden ik mij niet kan voorstellen dat ze mij daar niet terstond over zouden hebben opgebeld.

De heer **Oudkerk**: Ja, de heren Castricum en Van Gijzel, maar het gaat mij nu even over iemand die valt onder uw verantwoordelijkheid, de plaatsvervangend-directeur van de Rijksverkeersinspectie. Die loopt dus niet naar zijn eigen minister maar wel naar Rob van Gijzel?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat lijkt mij ook heel vreemd omdat ik de heer Theo Luyks ken als een buitengewoon loyaal en degelijk ambtenaar.

De heer **Oudkerk**: Temeer, omdat u de Kamer had geantwoord op Kamervragen, dat er met betrekking tot de lading op dat moment geen enkele reden was om te veronderstellen dat er iets mis mee was. U heeft er geen verklaring voor?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen. Ik heb er absoluut geen bericht over gehad en ik weet eigenlijk bijna zeker – dat moet de heer Van Gijzel mij vergeven – dat de heer Theo Luyks zoiets onmiddellijk aan mij gemeld zou hebben. Zo was de heer Luyks absoluut. Ik zag hem ook regelmatig.

De heer **Oudkerk**: Wij kunnen dat niet meer nagaan.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wij kunnen dat niet mee nagaan en ik weet eigenlijk bijna zeker – ik kon de heer Castricum helaas niet bereiken omdat hij deze week in Straatsburg is – dat ook de Castricum dat aan mij gemeld had. Dus ik weet niet wat ik van dat verhaal moet denken.

De heer **Oudkerk**: Wij zullen het zo goed mogelijk nagaan. Ik heb nog een aantal vragen over de RLD. In maart 1993 heeft het bureau Berenschot opdracht gekregen tot een evaluatieonderzoek, getiteld "Wat kan de RLD leren van het eigen optreden bij het ongeval met de El Al-Boeiing?".

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Door wie is de opdracht gegeven tot dat onderzoek?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Door de heer Weck.

De heer **Oudkerk**: Wat is er naar aanleiding van de uitkomsten van dat onderzoek voor actie ondernomen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Bij mijn beste weten, was het bedoeld als een onderzoek naar de operationele diensten op Verkeer en Waterstaat ten tijde van de ramp. Naar mijn beste weten, is daar gevolg aan gegeven door nog eens te kijken of de checklists gefunctioneerd hadden.

De heer **Oudkerk**: Een aantal conclusies van het bureau Berenschot betrof onder andere de arrogantie van de RLD, de stroeve communicatie tussen minister en RLD en onvolgende samenspel tussen minister, Voorlichting en directeur-generaal RLD. Ik neem aan dat wanneer dit soort zaken door een onafhankelijke derde in een rapport wordt beschreven, er actie wordt ondernomen om dat te verbeteren.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb u al gezegd dat vanaf het begin, toen wij merkten dat de voorlichting niet in alle media het resultaat had wat die eigenlijk zou moeten hebben, namelijk een goede voorlichting, daarop actie is ondernomen door de heer De Waard en later door de heer Kramer. Dat punt is dus goed opgepakt.

De heer **Oudkerk**: En de arrogantie van de RLD?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, dat is een kwalificatie waar iedereen het zijne over kan denken. Ik heb ook in het voorgesprek gezegd dat de RLD een wat elitaire organisatie is, omdat die bestaat uit mensen met een heel hoogwaardige kennis, ook mensen die een bepaald gebied beheren. Ik geloof dat de heer Van Gijzel het heeft vergeleken met artsen uit de jaren vijftig. Tot troost van de heer Van Gijzel kan ik zeggen, omdat ik dat gebied ken, dat dat nog een graadje erger was.

De heer **Oudkerk**: Die artsen of de RLD?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De artsen. Ik kan u zeggen dat dat in de jaren vijftig nog een graadje erger was. Het is aangenaam om tegenover iemand van een andere generatie te zitten.

De heer **Oudkerk**: Nu gaat het niet over arrogantie of elitair of welke kwalificatie je er ook aan ophangt, het idee bestond dat de RLD nogal een gesloten club was, een bolwerk dat het maar lastig vond dat er zaken naar buiten zouden komen die niet goed uitkwamen. Is er door u verantwoordelijkheid genomen om aan die cultuur iets te doen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Absoluut, een lichte ergernis over die cultuur was mij al bevangen in het eerste jaar van mijn ministerschap. Dat is precies de reden waarom wij een nieuwe directeur-generaal van buiten hebben gehaald, namelijk de heer Jan-Willem Weck, die plaatsvervangend secretaris-generaal op het ministerie van Economische Zaken was. De heer Smits, de toenmalige secretaris-generaal, die ook van Economische Zaken kwam, heeft hem vooral aanbevolen, omdat de heer Weck, afgezien van het feit dat hij een gedegen en loyaal ambtenaar is, een man is met een open instelling en die zakelijkheid goed paart met gevoeligheid voor politieke en menselijke aspecten. U heeft de heer Weck hier ook meegemaakt. Ik kan u melden dat de heer Weck nog zeer aangeslagen is over alles wat toen gebeurd is. Ik bedoel niet dit hier, maar, zoals ik al heb gezegd, wij hebben toen drie ongelukken aan de orde gehad en de heer Weck was daar zeer bij betrokken.

De heer **Oudkerk**: Waarvan akte. Wist u van het bestaan van de banden van de telefoongesprekken van de LVB die begin februari hier door de enquêtecommissie zijn onthuld?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen. Ik heb dat een aantal weken geleden van de plaatsvervangend secretaris-generaal, mevrouw Van Beek, gehoord.

De heer **Oudkerk**: Wat is een aantal weken geleden? Wanneer hoorde u ervan?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik zou de datum even na moeten kijken.

De heer **Oudkerk**: Maar u heeft het van mevrouw Van Beek gehoord.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb het gehoord in, ik dacht, begin februari, maar ik kan u de precieze datum geven. Veertien dagen later heb ik de transcripten van de banden gekregen.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dat omdat mevrouw Netelenbos, de huidige minister van Verkeer en Waterstaat, ons in het voorgesprek gezegd heeft, dat zij haar voormalige collega's mevrouw Jorritsma en mevrouw Maij op 18 januari reeds had ingelicht.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, dat heeft zij gedaan via mevrouw Van Beek.

De heer **Oudkerk**: Maar er zit wel een gap van twee weken tussen die ik niet snap.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dan moet ik even terugrekenen. Wanneer is mijn voorgesprek geweest? Dat was, geloof ik, de 15de.

De heer **Oudkerk**: Ik weet het niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dan was het veertien dagen daarvoor dat ik het bericht kreeg en de vrijdag daarvoor heb ik de transcripten gekregen; op mijn verzoek, omdat ik voor dat verhoor daarover wilde beschikken.

De heer **Oudkerk**: U heeft de verhoren gevolgd, dus u weet ongetwijfeld dat de heer Knook, ambtenaar van de LVB, hier heeft

aangegeven dat hij de berichtgeving over de gevaarlijke lading heeft doorgegeven aan de heer Weck. De heer Weck heeft hier onder ede verklaard dat hij dat niet heeft doorgekregen van de heer Knook.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik denk dat de heer Knook zich vergist, want ik ken de heer Weck als iemand die absoluut betrouwbaar is.

De heer **Oudkerk**: Nu kunnen mensen zich altijd vergissen, dat is zeer menselijk, maar dit is natuurlijk niet niks. Hoe is het mogelijk dat informatie over gevaarlijke stoffen, al dan niet voorgelezen van de verkeerde NOTOC, u op de avond van de ramp niet bereikt?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik denk dat heel snel duidelijk is geworden dat het om een enorme misinformatie ging en dat dit de reden is geweest waarom het verder niet is doorgegeven aan anderen.

De heer **Oudkerk**: Bij wie zou dat op dat moment duidelijk moeten zijn geworden?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat weet ik niet. Ik heb de informatie in elk geval niet ontvangen. De heer Weck heeft die ook niet ontvangen. Achteraf heb ik begrepen, dat het een enorme misinformatie is geweest. Dan ben ik ook praktisch en denk ik: wat je in elk geval in zo'n proces op die zondagavond niet verder moet dragen, is gigantische misinformatie. Het had misschien wel goed geweest als men achteraf nog een keer had gemeld dat deze enorme misinformatie even heeft gecirculeerd, omdat wij nu hebben gezien dat deze band later te voorschijn is gekomen en een overigens voor mijn gevoel terecht schokeffect teweeg heeft gebracht.

De heer **Oudkerk**: In ieder geval is ruim zes jaar deze band en deze informatie al dan niet mis, onder de pet gehouden van op z'n minst drie heren en mogelijk meer. De heren beweren dat ze dit aan de heer Weck hebben verteld. U zegt hier: dan moet de heer Knook...

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb het de heer Weck ook persoonlijk gevraagd.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben het hem ook gevraagd. Hij zei dat hij niet geïnformeerd was.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Precies. De heer Weck hoeft niet onder ede te staan; hij liegt niet. Ik geloof absoluut de heer Weck.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Maij, ik wil nog even met u verder spreken over de lading omdat die al die jaren een steeds belangrijker rol is gaan spelen. Zondagavond heeft u nog geen informatie gehad over de lading. Maandagmorgen is u voor het eerst iets gemeld over de lading.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik aarzel dat te zeggen, want het beeld zit in mijn hoofd... Maar ik kan dat niet bevestigen krijgen. Je belt dan een aantal mensen op met de vraag hoe het precies is gegaan. U heeft ook zelf gemerkt hoe dat kennelijk in de herinnering van veel mensen niet meer goed functioneert. Het beeld is bij mij blijven zitten van: er zijn geen bijzonderheden met de lading, geen extra bijzonderheden met de lading. Dat weet ook Amsterdam. Ik weet heel zeker en dat is mij ook nu bevestigd, dat dat op de maandagochtend voorafgaand aan de briefing, nog een keer uitdrukkelijk aan mij gemeld is.

De heer **Van den Doel**: Door wie?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Door de heer Wolleswinkel.

De heer **Van den Doel**: Door de heer Wolleswinkel.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Van den Doel**: De heer Knook, voorlichter, zat naast u op de persconferentie. Hij had kennis van andere informatie die hij naar zijn zeggen heeft doorgegeven aan de heer Weck. Heeft de heer Knook u die morgen geen mededelingen gedaan over de lading?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik kan mij dat niet herinneren. Er is eigenlijk alleen maar even over de lading gesproken door de heer Wolleswinkel. Het beeld van die ochtend en ook de avond ervoor was: er zijn geen extra bijzonderheden bij de lading.

Dat is ook gecheckt en daarbij is dus de naam van de heer Van der Maat genoemd, die ik ken als een uitermate deskundige man op dat terrein. Daarna is er eigenlijk over die lading helemaal niet meer gesproken.

De heer **Van den Doel**: Wat verstaat u onder geen extra bijzonderheden?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Geen extra bijzonderheden wat betreft de rampafhandeling in Amsterdam. Geen extra bijzonderheden wat betreft het oordeel, dat overigens nog definitief moest worden gemaakt, wat betreft het oordeel van de RLD over de vraag of...

De heer **Van den Doel**: Dus geen bijzonderheden ten aanzien van de lading in relatie...

Mevrouw **Maij-Weggen**: ...of er wellicht een oorzaak was in de lading met betrekking tot het ongeluk.

De heer **Van den Doel**: Ook geen bijzonderheden voor de hulpverleners op de plaats van de ramp?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is mij toen meegedeeld.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben hiervoor ook al even over de lading gesproken. Nogmaals, daarover is de afgelopen jaren veel over te doen geweest. Zag u het in de periode dat u daarvoor verantwoordelijk was als uw verantwoordelijkheid om de volledige informatie over de lading naar boven te krijgen?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De discussie over de lading spitte zich natuurlijk toe op Verkeer en Waterstaat: was het een oorzaak van de ramp? Dit viel onder het gezag van de vooronderzoeker en het gezag van de onafhankelijke Raad voor de luchtvaart.

De heer **Van den Doel**: Bracht de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat ook niet een beperking met zich, namelijk dat de lading voor Verkeer en Waterstaat alleen maar interessant was voor zover deze een mogelijke relatie had met de oorzaak van het ongeval?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Toen er onrust ontstond door twee artikelen in oktober 1993... Dat was geloof ik destijds de aanleiding. Een artikel

werd daarbij gepubliceerd met de kop – ik zeg het nu wat vrij – : El Al-Boeing vliegende chemiefabriek. In een bijkomend artikel stond een specificatie van wat er in het vliegtuig had gezeten. In dat artikel schreef men zelfs over mosterdgas en blauwzuurgas. Ik heb genoeg kennis van chemie om te weten dat dat in elk geval twee hele gevaarlijke gassen zijn, die terstond dodelijk zijn. Toen die twee artikelen werden geschreven, is er in de pers het nodige over te doen geweest. Toen heeft de heer Van Gijzel heel terecht daarover vragen gesteld. Die heb ik met spoed beantwoord, ook om een verkeerde indruk die kon worden gewekt door deze berichtgeving, weg te nemen. U moet zich voorstellen dat die berichtgeving werd gegeven, vrij kort voor de eerste herdenking van de Bijlmerramp, dus de mensen waren op dat moment heel gevoelig. Ik heb toen gezegd dat die vraag zo snel mogelijk beantwoord moest worden. Toen heb ik inderdaad gevraagd of de ladinglijsten naar de Kamer konden worden gestuurd. Daar hebben de vooronderzoeker en de Raad voor de luchtvaart toen mee ingestemd. Toen is de lijst van de zogenaamde gevaarlijke stoffen, dus de NOTOC, naar de Kamer gestuurd. Wij hebben daar een kleine beschrijving bij gegeven van wat dat inhield.

De heer **Van den Doel**: Mag ik het zo vertalen dat totdat er onder andere door de door u genoemde krantenartikelen ongerustheid over ontstond, het accent lag bij de onafhankelijk optredende vooronderzoeker om die lading puur in relatie tot een eventuele oorzaak van het ongeval te bekijken?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Nee, dat is niet juist. De eerste acties met betrekking tot de lading, zo is mij later ook gemeld, waren absoluut gericht op het zo snel mogelijk informeren van Amsterdam over die lading. De additionele actie was natuurlijk de actie van de RLD. De RLD had ook de laadbrieven nodig om te kijken of die lading iets te maken had met het ongeval, in de zin van oorzaak. Er was natuurlijk ook nog de strafrechtelijke kant, maar dat is een derde oorzaak die heel snel is buitengesloten, omdat al heel snel duidelijk was dat er geen sprake was van een terroristische aanval of sabotage.

De heer **Van den Doel**: Hoe verklaart u dan dat de heer Beumkes hier tijdens zijn verhoor uitdrukkelijk over de lading heeft verteld dat die ladingpapieren, die vrachtbrieven, interessant waren voor BVOI om te kijken of er een relatie was tussen de gevaarlijke stoffen en de lading enerzijds en de oorzaak van het ongeval anderzijds? Niet meer en niet minder.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat was ook hun eerste taak, maar er was natuurlijk toch ook deze bijkomende zaak. Naar mijn beste weten, is het zo geregeld dat conform annex 18 van ICAO de eigenaar van het vliegtuig, in dit geval El Al, gehouden is om zo snel mogelijk de ladingpapieren te geven ten dienste van die twee punten: ten dienste van de rampafhandeling en ten dienste van het onderzoek. Het ene traject liep langs de CvO. Dat is mij later medegedeeld, dus ik heb dat uit latere mededelingen. Het andere traject liep langs de RLD. Als het ene traject niet goed zou lopen, zou de RLD natuurlijk hand- en spandiensten moeten verlenen, omdat dat traject het meest urgent was.

De heer **Van den Doel**: Heeft u, toen er in september 1993 over de lading Kamervragen werden gesteld, na laten gaan of de informatie over de lading compleet was?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Het ging over de zogenaamde gevaarlijke lading in het toestel. Ik heb na laten gaan...

De heer **Van den Doel**: Dat kun je alleen maar weten als je een totaal inzicht met betrekking tot de lading hebt.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb via het bureau Vooronderzoek en de Raad voor de luchtvaart na laten gaan of de relevante vrachtpapieren zo snel mogelijk konden worden overgelegd. Overigens, zij waren al eerder overgelegd aan Amsterdam. Dat was in het voorjaar al gebeurd. Dus ze waren ook bekend en bij mijn weten waren er twee rapporten van Omegam uitgekomen die uitvoerig zijn ingegaan op de lading. In die zin had de Raad voor de luchtvaart of El Al de papieren al eerder overgelegd. De papieren die op dat moment het meest relevant waren, hebben wij overgelegd.

De heer **Van den Doel**: Ja, de meest relevante papieren, maar u maakt zelf melding van het feit dat u de papieren hebt overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Dat was in april 1993. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat meldt in een soort chronologie van de geschiedenis van deze Bijlmerramp dat de volledige ladinglijst ter beschikking is gesteld aan de Milieudienst van de gemeente Amsterdam.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Als dat toen zo is gevraagd, zal dat zeker zijn gebeurd, want er is nooit een reden geweest om de ladinglijsten achter te houden.

De heer **Van den Doel**: Als u weet waar deze commissie mee bezig is geweest om alle informatie van de lading boven tafel te krijgen, dan was de melding van de volledige ladinglijst in 1993 toch een onjuiste?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik kan alleen maar zeggen dat deze gegevens zijn gekomen van het bureau Vooronderzoek van de vooronderzoeker en van de Raad voor de luchtvaart. Ik heb die naar beste weten overgenomen. Ik heb ook nooit anders begrepen, dan dat die ladinglijst beschikbaar was. Dat geldt zowel voor het cargo-manifest als voor de NOTOC. Er is mij nooit iets anders gemeld.

De heer **Van den Doel**: U bent toch verantwoordelijk voor uw antwoorden op Kamervragen? Niet het bureau Vooronderzoek?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, maar het onderzoek vond wel plaats onder gezag van de Raad voor de luchtvaart en dus moest ik de informatie van de Raad voor de luchtvaart krijgen. Dat was de informatie die ik kreeg.

De heer **Van den Doel**: De verantwoordelijkheid blijft bij de minister.

Minister **Maij-Weggen**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Ik constateer alleen dat de ladinglijsten op dat moment niet compleet waren en er derhalve ook geen conclusie kon worden getrokken over de informatie met betrekking tot de gevaarlijke stoffen.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat hangt ervan af wat u bekijkt. Ik ga er in elk

geval van uit, dat het cargo-manifest en de NOTOC die ook volgens de ICAO-regels ter beschikking moeten zijn, er waren. Als later is gebleken dat er onderliggende documenten niet waren, dan is dat iets waar ik zelf ook met toenemende verbazing van heb kennisgenomen. Dat was evenwel in de tijd dat ik geen minister meer was.

De heer **Van den Doel**: Had men in 1993 niet moeten uitzoeken of de papieren, waarover men beschikte, ook klopten?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb destijds gevraagd om met grote spoed de lijst met de gevaarlijke stoffen over te leggen. Daarover ging op dat moment de publieke discussie. Dat was ook de grootste zorg van de heer Van Gijzel. Ik heb ook begrepen dat de heer Van Gijzel tevreden was met het antwoord. Op twee punten na. Daarover heeft de heer Van Gijzel nog contact gehad met het ministerie en die zijn toen ook opgehelderd.

De heer **Van den Doel**: Ik mag dus constateren dat de informatie over de lading en de zoektocht naar de lading zich beperkt heeft tot de gevaarlijke stoffen in die lading.

Minister **Maij-Weggen**: Op dat moment was dat de vraag en dat antwoord is gegeven.

De heer **Van den Doel**: Die zijn afgeleid van de NOTOC en het cargo-manifest die voorhanden waren?

Minister **Maij-Weggen**: Ik heb de gegevens ontvangen vanuit de Raad voor de luchtvaart. Daar komen de gegevens vandaan. Ik moet erop vertrouwen dat die raad zijn werk goed doet.

De heer **Van den Doel**: Een ander aspect is de aanwezigheid van het verarmd uranium in het vliegtuig. De RLD, de mensen die bezig waren met het onderzoek waren daar op 7 oktober 1992 van op de hoogte. Wanneer bent u op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van het verarmd uranium?

Minister **Maij-Weggen**: Ik heb dat vastgesteld rond de beantwoording van de tweede vraag van de heer Van Gijzel, gericht aan de heer Alders. Ik heb geprobeerd dat na te gaan, maar

ik heb er geen nota's over kunnen vinden. Dus het moet zijn geweest in het voortraject van de beantwoording van die vragen. Wij hebben nogal flink meegeholpen om de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Het moet dus in die periode zijn geweest. Ik heb toen begrepen dat er uranium in het toestel zat. Toen heb ik daarop ook kritisch gereageerd tegenover de heer Wolleswinkel. Die kritiek heeft hij, geloof ik, toen wel geaccepteerd. Tegenover de heer Wolleswinkel, omdat ik het toch niet goed vond dat dit niet eerder was meegedeeld. De heer Weck heeft het overigens ook in die periode gehoord. Ik zeg dat maar meteen zodat niet de indruk wordt gewekt dat de heer Weck dat eerder had geweten en het niet aan mij zou hebben verteld. Dat is niet zo. Ik ben er heel kritisch over geweest, omdat het begrip "uranium" wellicht in de oren van deze technisch opgeleide mensen die redelijk wat kennis hebben van natuurwetenschappen, niet veel meer is dan wat stukken zwaar metaal. Maar iedereen die wat langer meeloopt in de politiek – ik ben 10 jaar milieuwoordvoerder geweest in het Europees Parlement – weet dat het begrip "uranium" veel verontrusting teweeg kan brengen, omdat veel mensen die geen natuurwetenschappelijke kennis hebben dat automatisch associëren met kernwapens en kerncentrales.

De heer Van den Doel: Het feit dat de heer Wolleswinkel het ruim een jaar voor zichzelf gehouden heeft en niet zijn baas de heer Weck en noch de minister heeft ingelicht, was dat voor u reden om maatregelen te nemen tegen de heer Wolleswinkel?

Mevrouw Maij-Weggen: Men heeft mij toen uitgelegd wat de reden was. De reden was dat men geen enkel gevaar zag in die stof en dat men het dus niet echt nodig vond om dat verder te melden aan de top van het ministerie of aan de minister.

De heer Van den Doel: Was de heer Wolleswinkel deskundig op het gebied van verarmd uranium?

Mevrouw Maij-Weggen: Ik denk dat de heer Wolleswinkel net als de meeste mensen bij die dienst, een redelijke opleiding hadden op het gebied van vliegtuigwetenschappen en wellicht ook van natuurkunde. Maar de heren vonden dat het een vrij ongevaarlijke stof was. Dat was

intussen nog eens bevestigd door een klein onderzoek dat bij ECN was gebeurd.

De heer Van den Doel: Wist de heer Wolleswinkel dat verarmd uranium bij 600 tot 700 graden kan verbranden?

Mevrouw Maij-Weggen: Die vraag heb ik aan hem niet gesteld. Ik heb hem gezegd dat ik vond dat uranium een stof is die een dermate reactie teweeg kan brengen bij de publieke opinie dat je daar altijd open, eerlijk en straight over moet zijn. Dus in die zin heb ik dat politiek anders ingeschat vergeleken met de meer technische benadering van de mensen die met het vooronderzoek bezig waren en de mensen die ook gewoon in de hal hebben gewerkt. Het is mij toen ook gemeld dat de mensen daar eigenlijk niet veel aandacht aan hebben besteed en ook niet speciale kledingvoorschriften hebben gevolgd. Ik wil hier wel met nadruk zeggen dat ik absoluut geloof in de goeder trouw van de mensen; ik denk dat ze echt van mening waren dat het absoluut geen kwaad kon. Ik denk overigens dat ze door veel onderzoeken bevestigd worden.

De heer Van den Doel: Dat moet ik tegenspreken. Als u het ECN-rapport van september 1998 bekijkt, dan kunt u daarin lezen wat de consequenties voor de volksgezondheid kunnen zijn wanneer verarmd uranium, verbrand of verstoofd, wordt geïnhaald.

Mevrouw Maij-Weggen: In 1993 kon ik geen rapporten lezen van 1998.

De heer Van den Doel: U zegt nu in feite dat u al terugkijkend, het ermee eens bent, dat men toen die beslissing heeft genomen.

Mevrouw Maij-Weggen: Neen, absoluut niet. Ik vind nog steeds dat men het mij wel had moeten melden.

De heer Van den Doel: U kon zich voorstellen dat de heer Wolleswinkel die afweging heeft gemaakt.

Mevrouw Maij-Weggen: Ja, ik vond dat dus een afweging die te veel gebaseerd was op technische kennis en te weinig op politiek invoelingsvermogen.

De heer Van den Doel: Hij had dus onvoldoende deskundigheid om

daarover een afweging te kunnen maken. Hij had zich goed door derden moeten laten adviseren. U denkt dat het zo had moeten gebeuren.

Mevrouw Maij-Weggen: Dat was ongetwijfeld beter geweest. Die afweging is zo gemaakt. Overigens, dit is het punt dat ik daarna in de wisselwerking met de voorzitter van de Raad voor de luchtvaart nog eens heb aangekaart en daarover is nog een nader onderzoek geweest. Ik zeg nog eens met nadruk dat ik geenszins de afweging die toen is gemaakt, goedspreek.

De heer Van den Doel: De heer Van Gijzel vroeg naar de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Hij legde de relatie met de gezondheid van de mensen in Amsterdam. U heeft die vragen beantwoord. Is in het kader van de beantwoording van deze vragen overleg geweest met Volksgezondheid?

Mevrouw Maij-Weggen: Er is met Amsterdam overleg geweest. Er is ook nog een brief aan de burgemeester over geschreven. De burgemeester heeft de goede beantwoording van die vraag later nog schriftelijk bevestigd. Dus er zijn vooral contacten met Amsterdam geweest, omdat daar de gezondheidsaspecten van de mensen heel nadrukkelijk werden gevolgd.

De heer Van den Doel: Zag u geen aanleiding om het ministerie van Volksgezondheid erbij te betrekken?

Mevrouw Maij-Weggen: Neen, wij vonden het verstandig om contact op te nemen met Amsterdam, om hun informatie te vragen. Die hebben wij weergegeven in de vraag. In die vraag hebben wij ook nog eens gemeld dat wij dat nadrukkelijk zouden navragen. Dat hebben wij gedaan. De heer Van Thijn heeft daarover ook een brief geschreven die volstrekt in lijn is met het antwoord dat ik heb gegeven.

De heer Van den Doel: Ik dank u voor de beantwoording.

De voorzitter: Mevrouw Maij-Weggen, voordat ik kom tot een samenvatting, heb ik nog een tweetal vragen die met name te maken hebben met de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid van u als minister. U bent een jaar na dato op

de hoogte gesteld van het verarmd uranium. Is dat correct?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja. Ik weet niet of het precies een jaar is, maar het was waarschijnlijk eind oktober, begin november.

De **voorzitter**: Ik kom dan weer terug op die bestuurlijke eindverantwoordelijkheid. Mijn tweede punt is dat u ook niet bent geïnformeerd over de mededeling van de LVB betreffende de gevaarlijke lading.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Bedoelt u die misinformatie?

De **voorzitter**: Ja. Dat zijn toch twee cruciale momenten waarvan u als minister op de hoogte behoort te zijn?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik aarzel nog steeds of het verstandig is om gigantische misinformatie door te melden aan de top. Ik denk dat als blijkt dat die informatie niet correct is, dat...

De **voorzitter**: Maar u wist op dat moment niet dat het misinformatie was.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is gebleken. Ik dacht dat dit in die kring vrij snel bleek. In die zin is het niet aan mij gemeld. Ik weet ook niet of je geweldige misinformatie moet melden. Ik had het wel beter gevonden als men het achteraf nog eens had gezegd. Dan hadden wij niet zes jaar na dato voor die verrassing gestaan.

De **voorzitter**: Het feit, dat het misinformatie was, was op dat moment niet aan de orde. Dat is pas in een later stadium duidelijk geworden.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik dacht dat het vrij snel duidelijk was dat het ging om misinformatie, althans zo heb ik het begrepen.

De **voorzitter**: Neen.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is ook de enige reden waarom ik er niet hard over ben.

De **voorzitter**: Die misinformatie was op dat moment bij de LVB zeker niet bekend. In een later stadium is dat bij

andere instanties pas bekend geworden. Dan mijn tweede vraag.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Mag ik er nog iets over zeggen?

De **voorzitter**: Neen, ik wil graag...

Mevrouw **Maij-Weggen**: De heer Van der Maat heeft die maandagmorgen natuurlijk de goede lijst bekeken en daarover ben ik geïnformeerd.

De **voorzitter**: Daarover is met de heer Van der Maat gesproken. Dat was de dag na de ramp, toen de brand was geblust en de mensen in de Bijlmer heel actief hadden gewerkt. Mevrouw Maij-Weggen, ik stel u een open vraag. Waarom is er door u over het uranium geen contact gezocht met het ministerie van VROM? Waarom is er geen contact opgenomen met het ministerie van WVC over de gezondheidsklachten? Waarom is er over de mate van compleetheid van de lading, de cockpit voice recorder en de witte pakken geen contact geweest met het ministerie van Justitie? Waarom is er voorts geen contact geweest met het ministerie van Binnenlandse Zaken over de veiligheid van El Al enzo voorts? U was toch coördinerend minister?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, ik was geen coördinerend minister. Dat was de minister van Binnenlandse Zaken.

De **voorzitter**: Lag het niet in de lijn dat u de hoofdrol speelde in dit dossier?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, die indruk mag niet worden gewekt. Ik wil niet zeggen dat wij niet een dominante rol speelden vanwege onze rol bij het vooronderzoek, maar wij waren niet coördinerend.

De **voorzitter**: Maar u heeft zo ontzettend veel brieven naar de Kamer gestuurd, de meeste van alle departementen. U was zo nauw bij de ramp betrokken. Hoewel op dat moment formeel de minister van Binnenlandse Zaken de eindverantwoordelijkheid had, had alles wat zich rondom die ramp afspeelde, toch met Verkeer en Waterstaat te maken. De commissie vraagt zich af hoe het in die periode toch mogelijk was dat die verkokering – laten wij

het woord maar gewoon noemen, want dat hebben anderen, niet zijnde leden van deze commissie, hier gezegd – niet kon worden doorbroken om integraal dit probleem aan te pakken. Waarom heeft u geen initiatieven genomen om met VROM, Justitie en BiZa heel nadrukkelijk over deze aspecten te praten?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Er is met VROM zeker overleg geweest, onder andere naar aanleiding van de vragen van de heer Van Gijssel.

De **voorzitter**: De heer Alders wist pas september 1993 dat er verarmd uranium in het toestel had gezeten.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Toen wist ik het ook pas.

De **voorzitter**: Precies. Dat is dus voor mij de vraag.

Mevrouw **Maij-Weggen**: In oktober, misschien was het zelfs begin november. Dus toen is er ook overleg geweest. De antwoorden op die vragen zijn ook in het overleg op ambtelijk niveau gemaakt. Er is dus wel degelijk overleg geweest met VROM. Wat betreft de gezondheidsaspecten hebben wij ons, als dat nodig was, steeds verstaan met Amsterdam. Amsterdam had namelijk gedelegeerde taken op dat vlak.

De **voorzitter**: U vond dat er vanuit uw verantwoordelijkheid geen aanleiding was om met andere ministeries over deze onderwerpen direct te communiceren? U vond dat met name een taak van BiZa?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, er was, behalve de punten die ik u zojuist noemde, vanuit onze kennis op dat moment daartoe geen aanleiding. Als je achteraf lessen wilt leren uit het geheel, dan denk ik dat er over de coördinatie zeker lessen zijn te leren.

De **voorzitter**: De afhandeling van luchtvaartongevallen is toch een zaak van Verkeer en Waterstaat?

Mevrouw **Maij-Weggen**: De luchtvaartongevallen voor zover die in de Luchtvaartongevallenwet staan beschreven.

De **voorzitter**: Oké, dank u wel. Ik kom tot een samenvatting. Ik

verzoek u, datgene wat ik voorlees, te beamen.

Over de verantwoordelijkheden met betrekking tot de coördinatie op de avond van de ramp was ten aanzien van de bewindslieden snel duidelijkheid.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, dat is correct.

De **voorzitter**: De samenstelling van het crisisteam op het departement is en was u niet volledig bekend.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Nee, dat is niet zo. De samenstelling van het crisisteam is mij bekend. Ik kan het zo uit mijn dossier halen. Ik kan het alleen op dit moment niet uit mijn hoofd vertellen.

De **voorzitter**: U kunt de namen op dit moment niet meer reproduceren?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, maar de heer De Waard behoorde daarbij. De heer Weck behoorde daarbij en de heer Heuer. Die namen komen nu wel langzaam te voorschijn.

De **voorzitter**: Het komt weer op in uw herinnering, merk ik.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Het komt nu wel op in mijn herinnering. Het waren een stuk of zes mensen.

De **voorzitter**: Het was niet nodig om vanuit Verkeer en Waterstaat een afvaardiging naar het LCC te sturen.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wij waren op afroep beschikbaar. Het werd ons niet gevraagd.

De **voorzitter**: Het was op dat moment niet nodig?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Wij waren op afroep beschikbaar en...

De **voorzitter**: In de ministerstaf op 5 oktober is informeel over de ramp gesproken. Er heeft hierover geen verslaglegging plaatsgevonden.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Er heeft geen verslaglegging plaatsgevonden, maar er is wel degelijk over gesproken.

De **voorzitter**: In de ministerraad op 9 oktober is zeker over de Bijlmer-ramp gesproken. Wat er is besproken,

kunt u zich niet meer herinneren, dus in de ministerraad.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, ik kan mij daar nu nog wel iets van herinneren. Er is zeker ook gesproken over wat er die zondag daarop gebeurde, namelijk de herdenkingsdienst. Daar moet over gesproken zijn. Er is dus wel over gesproken, maar ik heb geen notulen van de ministerraad. Ik heb ze ook niet opgevraagd bij het ministerie.

De **voorzitter**: De leiding van het crisisteam op 4 oktober lag bij de heer Weck die vanaf zijn huis echt de leiding gaf.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik zie dat iets genuanceerder.

De **voorzitter**: Wat ik u voorlees, is dat correct?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen, de heer Wolleswinkel gaf leiding in Hoofddorp en de heer Weck...

De **voorzitter**: Laten wij verdergaan met de samenvatting. Ik wil graag een bevestiging. De leiding lag in handen van de heer Weck. Op die avond is hij thuisgebleven en gaf hij vanuit zijn huisadres leiding aan het crisisteam. Is dat correct?

Mevrouw **Maij-Weggen**: Hij heeft vanuit zijn huisadres de mensen verzameld die nodig waren, ja.

De **voorzitter**: Ondanks beperkingen die u waren opgelegd door de onafhankelijkheid van het onderzoek zijn er verbeteringen gekomen door met name de heer De Waard.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, de heer De Waard heeft zijn best gedaan. De heer Kramer daarna.

De **voorzitter**: Verkeer en Waterstaat heeft in haar externe communicatie met betrekking tot de Bijlmer-ramp bijgedragen aan het ontstaan van onduidelijkheden en misverstanden over de toedracht van de ramp.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, niet als enige, maar ik sluit niet uit dat ook wij misschien niet altijd even duidelijk genoeg zijn geweest, ja.

De **voorzitter**: De benoeming van de heer Wolleswinkel als vooronder-

zoeker werd door u volledig ondersteund.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Zeker.

De **voorzitter**: U handelde in de geest van de nieuwe Luchtvaart-ongevallenwet, met name met betrekking tot de onafhankelijke positie van de vooronderzoeker.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik heb mijn best gedaan.

De **voorzitter**: U had voldoende aanleiding om de heer Wolleswinkel te verbieden een persbriefing te laten geven.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik had drie goede redenen om dat nog eens met hem te bespreken.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van het Berenschot-rapport met betrekking tot het functioneren van de RLD heeft u stappen genomen ter verbetering, met name door de aanstelling van de heer Weck.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Neen. Als ik mij goed herinner, was dat rapport van Berenschot uit 1993. De heer Weck is, naar ik meen, al in 1991 aangesteld. Het rapport van Berenschot is uitgekomen op 8 maart 1993 en de heer Weck was toen allang directeur-generaal. Bij mijn aantreden als minister is mij al vrij snel duidelijk geworden dat enige verfrissing bij de RLD gezond zou kunnen werken. Op grond daarvan hebben wij een directeur van buiten gehaald. Wij hebben trouwens hetzelfde gedaan bij de LVB. Ook de LVB-directeur is om die reden van buiten gehaald.

De **voorzitter**: Met betrekking tot de verschillen in de verklaringen van de heren Knook en Weck vertrouwt u de heer Weck.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Absoluut.

De **voorzitter**: In september 1993 werd u voor het eerst op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van verarmd uranium. Ook de heer Weck wist dit niet eerder.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik denk dat het oktober is geweest, ver in de tweede helft. Misschien zelfs wel begin november.

De **voorzitter**: U heeft de heer Wolleswinkel hierover kritisch onderhouden.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat mag u wel zeggen.

De **voorzitter**: U wist niet van de band met telefoongesprekken van de LVB.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Het zou u zeer verwonderen als de plaatsvervangend directeur van de Rijksverkeersinspectie u niet geïnformeerd zou hebben dat de lading niet klopte en de heer Van Gijzel wel.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Absoluut. Het verbaast mij ook dat de heren Castricum en Van Gijzel dat niet tegen mij hebben gezegd.

De **voorzitter**: De aanleiding voor de brief van 7 december 1992 van de heer Wolleswinkel heeft de onafhankelijkheid van hem niet veranderd.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ik denk het niet.

De **voorzitter**: De belangstelling vanuit Verkeer en Waterstaat naar de lading ging met name over de gevaarlijke stoffen in de lading.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Die vraag begrijp ik niet goed op dat punt.

De **voorzitter**: Het is een conclusie.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Dan begrijp ik het nog niet. Kunt u het nog een keer helemaal formuleren?

De **voorzitter**: De belangstelling vanuit Verkeer en Waterstaat naar de lading ging alleen uit naar de gevaarlijke stoffen in de lading.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ging voornamelijk uit naar de gevaarlijke stoffen, ja.

De **voorzitter**: In april 1993 is de volledige ladinglijst ter beschikking gesteld aan de gemeente Amsterdam. Later is gebleken dat de ladinglijst niet compleet was.

Mevrouw **Maij-Weggen**: Ja, ik heb begrepen dat dat door EI AI is gebeurd.

De **voorzitter**: Dan is daarmee een einde gekomen aan dit openbaar verhoor. Ik verzoek de griffier mevrouw Maij-Weggen uit te geleiden.

Sluiting 12.47 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 84

Donderdag 11 maart 1999



De heer J.G.M. Alders

J.G.M. Alders
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 11 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 11 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt de heer J.G.M. Alders

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Oudkerk, Oedayraj Singh Varma, Augusteijn-Esser en Van den Doel, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer J.G.M. Alders, geboren op 17 december 1952 te Nijmegen. Mijnheer Alders, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Alders**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Alders, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam met als doel: waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. En de commissie is met name deze week, waarin zij de eindverantwoordelijken van de verschillende departementen hoort, geïnteresseerd in de feiten, zoals die zich op de dag van de ramp en in de weken en de maanden daarna hebben voltrokken. Mijnheer Alders, mijn eerste vraag is: bent u op de avond van de ramp betrokken geweest?

De heer **Alders**: Nee, ik heb het gehoord via de radio en heb toen op enig moment contact gezocht met het ministerie en gezegd waar ik bereikbaar was. Maar ik ben die avond verder niet betrokken geweest.

De **voorzitter**: Wanneer bent u dat wel?

De heer **Alders**: Persoonlijk ben ik niet zozeer direct bij de ramp betrokken geweest. Mijn herinnering zegt mij dat wij op maandagochtend in de staf heel kort daarover gesproken hebben. Er was ook weinig directe aanleiding om te veronderstellen dat er een directe betrokkenheid van het ministerie van VROM op dat moment zou zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Alders, ik wil graag gelijk met u naar de avond van 4 oktober 1992, toen er een enorme brand ontstond naar aanleiding van het vliegtuig dat in de Bijlmer neerstortte en er een inferno aanwezig was. Wij hebben vorige week van deskundigen gehoord dat met name in de fase nadat het daadwerkelijke vuur gedoofd is, er een bepaalde smeulfase in een brand aanwezig is en dat de mogelijkheid dan aanwezig is dat er bepaalde stoffen, zoals dioxides, vrijkomen. Is dat kennis die in principe bij uw departement voorhanden had moeten zijn?

De heer **Alders**: Ik denk dat het antwoord "ja" is.

De **voorzitter**: Als die kennis voorhanden is, waarom komt een meetwagen die uitgerust is met de meest moderne apparatuur om metingen te doen met betrekking tot het vrijkomen van emissies van stoffen, dan niet in werking? Ik heb het dan over de RIVM-meetwagen.

De heer **Alders**: Die avond is er wel via het centrum op het ministerie van Volksgezondheid gealarmeerd. Dat betekent dat ook de milieu-inspecteur

gealarmeerd is, dat er contact is geweest met het RIVM en dat de meetwagen die avond stand-by is geweest. Daaruit volgt al dat de wagen eigenlijk een tweedelijns-functie heeft. Er worden metingen verricht door de gemeentelijke diensten, in dit geval de brandweer. Indien die metingen of overige gegevens aanleiding zouden geven om meer gedetailleerde, meer gespecificeerde metingen te doen, dan zou deze wagen kunnen worden ingezet. Dat is zeker bij een ramp ook weer niet iets waartoe iemand anders kan besluiten dan degene die leiding geeft aan de crisisbeheersing daar. Alleen maar op afroep zou die wagen zijn ingezet. Er is geen zelfstandige positie om dat te doen.

De **voorzitter**: Nu is bekend dat de eerste metingen verrichting zijn rond het tijdstip van half tien 's avonds, nadat het vuur gedoofd was. De dagen daarna is met name de actieve berging in gang gezet. Maar ook die smeulfase heeft nog heel lang geduurd. Kunt u zich voorstellen dat het aanwezig hebben van een dergelijke meetwagen een duidelijke meerwaarde had gehad voor de risico's waaraan mensen ook in de dagen daarna werden blootgesteld, dus dat je een meerwaarde had gehad in datgene wat je kon verwachten?

De heer **Alders**: Ik kan dat niet beoordelen. Ik kan slechts vaststellen dat, nadat de brandweer Amsterdam – de chemische meetploeg – metingen had verricht, er geen uitkomsten van die metingen waren die aanleiding gaven om te veronderstellen dat er nog allerlei stoffen zouden zijn die meer gedetailleerde, meer gespecificeerde metingen met

zich zouden brengen. Dat geldt zowel voor toxische stoffen als voor radioactiviteit. Er was dus daarin gelegen geen aanleiding om tot gespecialiseerde metingen te komen. In die zin is er één spelregel bij een ramp: degene die leiding geeft aan de operatie bepaalt wat er gebeurt en niemand anders. Het kan niet zo zijn dat bijvoorbeeld de minister zegt: ik vind dat de milieuwagen op de locatie moet komen. Dat wordt gewoon bepaald in de volgorde waarin de ramp wordt afgewikkeld.

De voorzitter: Mijnheer Alders, wij hebben het dan over de mensen die direct actief op de ramp plek hulpverlening hebben geboden. Maar bij de ramp komen ook andere stoffen vrij die op langere termijn ook milieuhygiënische effecten kunnen hebben op de volksgezondheid van mensen in de omgeving. De metingen door de brandweer van Amsterdam, konden die, voor zover u bekend, met dezelfde precisie worden gedaan als de RIVM-meetwagen van uw departement had kunnen doen?

De heer Alders: Niet met dezelfde precisie.

De voorzitter: Weet u hoe de metingen vanuit de brandweer Amsterdam zijn gebeurd?

De heer Alders: Dat heb ik gelezen, zo kan ik erop antwoorden. Dat zijn de metingen die bij een brand plaatsvinden. Als die metingen aanleiding geven voor opvallende uitslagen of als er andere gegevens zijn, dan kan er aanleiding zijn om tot meer gespecialiseerde metingen te komen. Dat is de volgorde. Achteraf kun je misschien construeren, met een hoeveelheid kennis, dat het anders had gemoeten. Maar in de volgorde waarin het op dat moment heeft plaatsgevonden, is het logisch dat er op een bepaald moment die avond, nadat de brandweer metingen had verricht en nadat het crisiscentrum beschikte over de ladinglijst van dat moment, geen aanleiding was om te veronderstellen dat er meer gespecialiseerde metingen moesten plaatsvinden. Dat is de enige situatie die te beoordelen is.

De voorzitter: Mijnheer Alders, kun je milieuhygiënische risico's voor de volksgezondheid meten met Drägerbuisjes?

De heer Alders: Uiteindelijk blijkt dat vaak niet zo te zijn. Je moet werken met de kennis die er is. Je hebt een uitslag van metingen. Dan volgt er een soort interpretatiefase waarin je zegt: nu moeten er bepaalde maatregelen worden genomen. Dat heeft al iets te maken met het feit dat de brandweer in normale situaties de metingen verricht om te bepalen of er directe risico's zijn, of er volgrisco's zijn die iets te maken hebben met al of niet aantrekken van beschermende kleding en die iets te maken hebben met de vraag of er vervolgacties zouden moeten plaatsvinden. Als ik zie wat er de jaren daarna gedaan is om die regelingen te verfijnen, zijn dergelijke vragen wat eenvoudiger te beantwoorden. Maar op dat moment, in 1992, bestaat het fenomeen van de meetwagen nog maar betrekkelijk kort en is de afstemming van de procedure zeker niet datgene wat die vandaag de dag is.

De voorzitter: Ik kan mij voorstellen dat de brandweer een indicatieve meting doet om te weten: waar stel ik mijn mensen aan bloot als zij daadwerkelijk óf met bluswater in aanraking komen óf vuur gaan bestrijden óf een berging gaan starten. Maar voor de milieuhygiënische risico's voor de volksgezondheid in totaliteit en de omgeving is de brandweer toch niet in eerste instantie verantwoordelijk? Daarvoor is toch het ministerie van VROM c.q. daarvoor zijn de onder u ressorterende ambtenaren verantwoordelijk?

De heer Alders: Zeker.

De voorzitter: Er hebben dus geen metingen plaatsgevonden de dag daarna om die risico's in te schatten.

De heer Alders: Nee, omdat inmiddels de inspecteur milieuhygiëne Noord-Holland op de hoogte is a) van de uitkomsten van de metingen van de brandweer en b) van de ladinglijst. En ook daarin zijn geen indicaties te vinden die doen veronderstellen dat een dergelijke situatie zich zou voordoen.

De voorzitter: Dat is, voor zover u bekend, aan de orde geweest vlak na de ramp?

De heer Alders: Als je kijkt naar het logboek op dit punt, zie je dat op dezelfde dag of de volgende dag die gegevens beschikbaar zijn bij de

milieu-inspecteur en dat daarin ook geen aanleiding is om te veronderstellen dat wij te maken krijgen met ver gaande milieu-effecten die mogelijk zelfs weer gevolgen kunnen hebben voor de volksgezondheid.

De voorzitter: Wij komen daar straks nog op terug. Het woord is aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Mijnheer Alders, ik heb een vraag die aansluit bij datgene wat u door de voorzitter werd gevraagd. Mag ik aannemen dat wanneer tegenwoordig een dergelijke ramp plaatsvindt – ik wil niet zeggen precies zo'n ramp; de hemel verhoede dat – het een soort automatisme is dat in bepaalde omstandigheden de RIVM-meetwagen wel uitrukt? Is dat een les die geleerd is?

De heer Alders: Het automatisme is er nog niet. Het is een facilitaire dienst. Er wordt een aanbod gedaan aan degenen die de bevoegdheden uitoefenen. Er ligt op dit moment een ver gaand introductieprogramma over wat de milieudienst, de meetwagen en alles wat er achter zit, kan betekenen voor degenen die de crisisbeheersing moeten doen, aanvullend op datgene wat zij zelf moeten doen. Daar is een uitgebreid pakket voor: een CD-Rom waarop je dit allemaal uitvoerig kunt volgen. Maar er is geen regelgeving op dit punt.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik wil met u een aantal zaken doornemen die gebeurd zijn, met name ten aanzien van het verarmd uranium, de balansgewichten die in het vliegtuig aanwezig waren. Wanneer heeft u voor het eerst gehoord dat het toestel verarmd uranium bevatte?

De heer Alders: In de periode van de beantwoording van de vragen van de heer Van Gijssel.

Mevrouw Augusteijn-Esser: 1993?

De heer Alders: 1993.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Zeg maar: een jaar na de ramp?

De heer Alders: Ja.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Het is gebleken dat uw ambtenaren, althans

een aantal van uw ambtenaren, op 8 oktober 1992, dus vier dagen na de ramp, al op de hoogte waren van dat feit. Dat waren onder anderen mevrouw Middelkoop, mijnheer Breas en de heer Ververgaert. Het was ook bij andere ministeries bekend. Wij hebben net van mevrouw Maij gehoord dat ook de heer Wolleswinkel op de hoogte was. Hebt u daar inmiddels ook van vernomen?

De heer **Alders**: Ja, inmiddels ben ik daarvan op de hoogte.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toen u er in 1993 van hoorde, hebt u toen ook gelijk gehoord dat uw ministerie het wel wist?

De heer **Alders**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wanneer hebt u dat gehoord?

De heer **Alders**: Dat heb ik gehoord in mijn voorbereiding op dit gesprek.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus pas in 1999 hoorde u dat uw ministerie in 1992 op de hoogte was. U was daarentegen in 1993 op de hoogte.

De heer **Alders**: Ja. U kunt kijken naar de antwoorden. Ik heb toen een rapport laten maken door de milieu-inspectie. In de inleiding van de antwoorden vindt u een verwijzing naar publicaties van rond die tijd, onder andere via de stadsdeelraad. U vindt daarin de enige opmerking die mij mogelijkwijze verder te denken had moeten geven, namelijk de mededeling dat er ten tijde van het afvoeren van het radioactieve materiaal, het verarmd uranium, naar COVRA in februari 1993 contact was geweest met het toezicht kernenergie over dat afvoeren. Ik heb daaraan niet ontleend dat er al een moment eerder was waarop ambtenaren van het ministerie van VROM – althans van de inspectie, behorend tot het ministerie van VROM – daarvan op de hoogte waren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u weet het nu inmiddels wel. Wat is uw reactie daarop? Daar ben ik echt benieuwd naar.

De heer **Alders**: Mijn reactie is dat dat een grote inschattingsfout is geweest van de betrokken ambtenaar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Een grote inschattingsfout op uw ministerie?

De heer **Alders**: Op het ministerie. Misschien niet zozeer van de mensen die de melding hebben gekregen. Maar het is doorgesproken met de leiding van de inspectie. Ik vind het een inschattingsfout omdat het mijn opvatting is dat die gegevens op dat moment, dus tijdens de reddings- en de bergingsoperatie, bekend hadden moeten zijn bij het crisiscentrum casu quo de burgemeester. De wet is op dat onderdeel heel erg duidelijk. Ik was niet zozeer geschokt door het feit dat men op het punt van het verarmd uranium iets achter heeft gehouden dat zo gevaarlijk was dat het om dié reden bekend had moeten zijn. Maar het simpele feit dat er sprake was van verarmd uranium, wat een maatschappelijke associatie geeft die veel verder reikt, had op dat moment besproken moeten worden met het crisiscentrum.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Heeft u enig idee waarom dit eigenlijk niet gebeurd is?

De heer **Alders**: De mensen die toezicht hielden op het onderdeel kregen de melding via de KLM – de heer Geleyns, een stralingsdeskundige van de KLM – dat op last van de RLD berging van dat materiaal plaatsvond in de hangar. Daar is overleg over geweest, over de vraag hoe dat behandeld zou worden. Daar heeft men zelf niet aan ontleend dat er geen contact zou zijn geweest met het crisiscentrum. Die vraag is daar überhaupt niet aan de orde geweest. Men heeft dat behandeld in de zin van de vraag: is hier nu iets ernstigs aan de hand, zijn hier ernstige risico's aan de orde? Naar de mening van de deskundigen van het toezicht kernenergie was daar geen sprake van en ging het over materiaal dat gerangschikt moest worden onder de categorie verwaarloosbaar risico.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar u zegt zelf in de beantwoording van de vragen van de heer Van Gijzel in 1993 dat er rekening moet worden gehouden met de toxicologische kant van de zaak bij verbranding van uranium. Had u die kennis op dat moment pas? Of bleek dat kennis te zijn die daarvoor al bestond?

De heer **Alders**: Nee, dat staat in de beantwoording. Daar staat overigens ook bij dat wij daarover vervolgvragen hadden gesteld aan het RIVM. Uit alle onderzoeken blijkt dat, ook als je kijkt naar de andere aspecten, het oordeel van de stralingsdeskundigen nog steeds overeind blijft, namelijk dat wij te maken hebben met verwaarloosbare risico's.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is niet wat u antwoordt op de vragen. Tot twee maal toe geeft u aan dat er wel degelijk gevaar voor de volksgezondheid kan ontstaan bij verbranding van het uranium.

De heer **Alders**: Nee, wat er staat is dat er soms verschillen van mening zijn tussen deskundigen. Er wordt bij voorbeeld op gewezen dat er Amerikaanse deskundigen zijn die anders aankijken tegen blootstelling van lage straling. En er wordt op gewezen dat er mogelijkwijze risico's kunnen zijn. Er wordt ook gezegd in het rapport dat wij op dat moment het RIVM hebben gevraagd om daaraan aandacht te besteden. Die rapporten, die overigens in dezelfde periode beschikbaar komen, geven op beide vragen het antwoord dat er een verwaarloosbaar risico is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Alders, als er informatie had moeten komen over dat verarmd uranium, dan had die volgens mij van uw departement moeten komen. Is dat juist?

De heer **Alders**: Nee, dat is niet juist.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Is VROM niet verantwoordelijk voor de vergunningverlening, het toezicht op en de handhaving van de Kernenergiewet?

De heer **Alders**: Dat is correct. Maar wij hebben hier wel een heel bijzondere situatie. Er zijn een aantal uitzonderingen op. Zo is een vliegtuig dat een buitenlandse stationering heeft en dus niet tot een Nederlandse maatschappij behoort, niet vergunningplichtig. Daar begint al het eerste probleem. Het feit dat het verarmd uranium erin zit, is vergunningplichtig in Israël maar niet in Nederland.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar het ligt op een gegeven moment op Nederlandse bodem.

De heer **Alders**: Nu komt het probleem. Dan ontstaat er dus een situatie waarin er een ramp heeft plaatsgevonden. Dan is het op Nederlandse bodem. Dat is op dat moment, met de wetgeving van dat moment, een situatie die wij nooit voorzien hadden. Dat was aanleiding om de hele aanpak van de Kernenergiewet en het rampen-onderdeel daarvan te wijzigen. Stel dat er al een verantwoordelijkheid was op dat moment. Als er een melding had moeten plaatsvinden, had die moeten plaatsvinden conform de toen geldende wetgeving aan de burgemeester. Dus degene die daarvan op de hoogte was en die wist dat er radioactief materiaal, verarmd uranium, was, moest dat melden aan de burgemeester. Dat is niet gebeurd, zo heb ik nu ook geconstateerd. Dus er komt een melding binnen bij de inspectie. De inspectie heeft dan te maken met degene die het in zijn bezit heeft en geeft instructies aan degene die het in zijn bezit heeft, in dit geval dus aan de heer Geleyns van de KLM die ook als deskundige te boek gaat, en zegt dan: u moet het op de volgende manier doen. In die zin heeft de inspectie uitvoering gegeven aan haar wettelijke taak.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik wil u nu een fragment laten zien uit het verhoor van de heer Verkerk, de hoofdinspecteur milieuhygiëne op uw departement. Ik vraag de regie om de band te starten.

(Hierna volgt een weergave van een video-opname.)

De heer Van den Doel: Maar naast straling, mijnheer Verkerk, dat weet u toch ook, kan er ook sprake zijn van chemische toxiciteit, als we het hebben over verarmd uranium. Er zijn toch ook, behalve straling, andere negatieve aspecten aan. Die heeft men blijkbaar bij uw dienst niet in beschouwing genomen?

De heer Verkerk: Die zijn op dat moment door de dienst en door de betreffende mensen die dat ook niet hoefden te weten... in beschouwing genomen. Men is benaderd, men is betrokken op basis van het toezicht van de Kernenergiewet, waarbij men daar naar de radioactiviteit heeft gekeken en dat weer teruggemeld heeft aan de KLM, om vervolgens via de RLD erachter te komen waar het verarmde uranium bleef.

De heer Van den Doel: Begrijp ik het goed dat uw mensen puur gekeken hebben naar hun eigen verantwoordelijkheden en naar de verantwoordelijkheden van het departement in het kader van de Kernenergiewet? Dat heeft te maken met straling: hoe moet je die zaken, als je dat vindt, afvoeren. Op die beperking hebben zij zich toegelegd en eventuele nevenaspecten hebben zij niet in beschouwing genomen?

De heer Verkerk: Dat klopt, omdat dit een onderdeel is van een afdeling waarbij je mag aannemen dat het bij de rampbestrijdingsafhandeling verder mogelijk onder ogen zou komen.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Alders, ik hoor de heer Verkerk hier zeggen: men is benaderd, men is betrokken op basis van het toezicht van de Kernenergiewet, waarbij men daar naar de radioactiviteit heeft gekeken en dat weer teruggemeld heeft aan de KLM, om vervolgens via de RLD erachter te komen waar het verarmde uranium bleef. Maar hoe liepen in de praktijk deze contacten, met name op die avond? Want men had dus wel degelijk een taak, als ik het goed begrepen heb.

De heer **Alders**: Een taak in de zin van het geven van instructies aan degene die het radioactieve materiaal, het verarmd uranium in dit geval, in zijn bezit heeft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar het ging dus niet alleen maar over de radiologische aspecten. De chemisch-toxische aspecten vallen toch ook onder de verantwoordelijkheid van uw departement?

De heer **Alders**: Nee. Als u naar de Kernenergiewet kijkt, ziet u daarin twee functies. Daar vindt u zowel de inspectie van de milieuhygiëne als de geneeskundige inspecteur. Dat geeft de wet aan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik zal u zeggen wat onze informatie is. Daar blijkt uit dat alle radioactieve stoffen boven de 100 gram onder de Kernenergiewet vallen.

De heer **Alders**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Die wet maakt eigenlijk helemaal geen onderscheid tussen chemische en radiologische aspecten van uranium. Dus de toxicologische gevolgen van het verbranden van uranium vallen daar in feite ook onder. Die vallen dus ook onder de verantwoordelijkheid van uw ministerie.

De heer **Alders**: Ik ontken niet dat die verantwoordelijkheid er is. Ik heb proberen aan te geven hoe die verantwoordelijkheid in zo'n geval plaatsvindt. Er zijn dus mensen die het materiaal voorhanden hebben. Die krijgen van het toezicht kernenergie op: hoe om te gaan met het materiaal. Dat betrof dus in de richting van de heer Geleyns twee lijnen die worden uitgezet. Eén: hoe moet u omgaan met het materiaal dat al in de hangar is? En twee: de opdracht om zo snel mogelijk helderheid te krijgen over de hoeveelheid en waar het zich zou kunnen bevinden. U ziet dan ook dat de activiteiten de dagen daarna erop gericht zijn om op dat punt helderheid te krijgen, zowel in directe zin – waar is het materiaal – als over de hoeveelheid. Dat is dan de uitoefening van de taak zoals die er is. Er zijn geen mensen bij de inspectie die dan per se naar de plaats van handeling toe gaan om de werkzaamheden over te nemen. De werkzaamheden worden uitgeoefend door degenen die dan het materiaal voorhanden hebben. In dit geval was dat de stralingsdeskundige van de KLM, die was ingehuurd door de RLD om die werkzaamheden te verrichten. Anders hebt u het idee: er is verarmd uranium, er start een autootje, er gaan ambtenaren van een ministerie ergens naar toe. Het gaat over toezicht in de vergunningensfeer. Overigens is hier de specifieke situatie: het is niet vergunningplichtig. En tot mijn spijt moet ik zeggen dat het toen wetstechnisch heel onduidelijk was: hoe om te gaan met zo'n situatie? Als u terugkijkt naar het nationale plan voor de kern-ongevallenbestrijding is dat op dat moment in discussie. Het probeert juist helderheid te creëren over hoe in zo'n situatie wordt omgegaan. Dan was hier het unieke ook nog dat wij te maken hadden met een bedrijf dat zeer goed wist – in de persoon van de stralingsdeskundige van de KLM – hoe met het materiaal om te gaan. Dat laat onverlet uw andere vraag of zij breder informatie hadden moeten

verstrekken. Ik kan dat moeilijk overzien op dit moment. Ik heb nagegaan wat zij op die avond hebben gedaan. Zij hebben dus inderdaad die zaak beoordeeld als een verwaarloosbaar risico en die ook op die manier behandeld.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar, mijnheer Alders, daar stonden mensen op die rampplek. Zij stonden daar te blussen, zij stonden daar later te ruimen, te bergen. En al die tijd weet men het niet, wordt het niet gemeld. Wie zouden dat dan wel hebben moeten doen?

De heer **Alders**: Ik heb u al gezegd: degenen die de melding aan ons deden...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar uw ambtenaren wisten het.

De heer **Alders**: Ik probeer even te antwoorden. Degenen die wisten dat het materiaal er was, hadden de plicht om het te melden aan de burgemeester. U vroeg net aan mij: wat vindt u ervan dat het u niet gemeld is? Dat vind ik met name op dat punt ernstig, want dan had de burgemeester geïnformeerd kunnen worden – inclusief alle andere informatie – zodat hij als degene die leiding gaf aan de bergingsoperatie op grond van die informatie zijn besluit had kunnen nemen. Want hij, in zijn functie als burgemeester, was de enige die dat besluit kon nemen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op een zeker moment kwamen dus de brokstukken in de hangar terecht. Later is daar nog weer verarmd uranium aangetroffen. Tot vandaag de dag ligt er daar zelfs nog uraniumoxide op de balken, op 60 cm en 2 meter hoog. Hebt u nadat u het wist, onverwijld maatregelen laten nemen om de besmettingskansen zo klein mogelijk te maken?

De heer **Alders**: Nee, wat ik, toen ik het wist, heb nagegaan is: is het materiaal zoals het voorhanden was op een adequate wijze afgevoerd? Het antwoord daarop is: ja. Mij was op dat moment geen enkele informatie bekend die aanleiding zou moeten geven dat er nog aanvullende werkzaamheden in die hangar zouden moeten plaatsvinden. Overigens, opnieuw zeg ik u: met al het materiaal op dat moment op tafel luidden de rapporten in alle gevallen dat wij te

maken hadden met verwaarloosbare risico's.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat wist u op basis van een rapport op enig moment. Maar toen daar nog gewerkt werd, was dat niet gelijk bekend.

De heer **Alders**: Nee, dat is waar.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dan vraag je je dus toch af: waarom gaat u niet uit van, zeg maar, het slechtste geval dat dat wel zou kunnen gebeuren? Moet je dan geen extra beschermende maatregelen nemen voor de mensen die daar werken, zolang je nog niet precies weet wat het risico is?

De heer **Alders**: Ik kan u slechts antwoord geven vanaf het moment dat ik geïnformeerd ben. Die informatie betrof niet alleen de aanwezigheid, maar ook de beoordeling daarvan in de breedte die ik net heb aangegeven. Het RIVM-rapport ging niet alleen over de vraag over de straling. Dat ging over alle risico's die in het geding waren. En het rapport kwam tot de conclusie dat zelfs bij de geringe risico's die er aanwezig waren, dat niet aangemerkt zou moeten worden als volksgezondheidsrisico's die ernstige aandacht behoeften. Dus er wordt ook daar gesproken – in alle adviezen die ik daarover kreeg – in termen van een verwaarloosbaar risico. Tegen die achtergrond is de vraag aan de orde: leidt dat nu ineens tot verhoogde activiteit? Het antwoord is: nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Alders, ik wil met u een sprongetje maken naar 1999. Wij hebben net een brief gekregen van één van uw opvolgers, minister Pronk, op basis van het onderzoek dat deze commissie zelf heeft laten verrichten in de hangar. Mijnheer Pronk geeft duidelijk aan: alvorens de hangar af te breken, willen wij geen enkel risico lopen en willen wij zorgen dat die hangar adequaat wordt schoongemaakt. Dat adequaat schoonmaken, hebt u dat in uw periode als minister ook bekeken?

De heer **Alders**: Nee.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waarom niet?

De heer **Alders**: Daar heb ik net op geantwoord. Omdat in al het materiaal dat mij voorhanden was over de risico-analyses nergens ook maar één aanknopingspunt aanwezig was om te veronderstellen dat hier sprake was van zodanige risico's dat het nodig was om aanvullende maatregelen te nemen. Alle adviseurs die ik daarover had, hebben mij die adviezen op dat moment gegeven. Er is nergens enig aanknopingspunt voor te vinden. En daar heeft u het antwoord. Ik kan niet beoordelen waarom mijn opvolger-opvolger op grond van de kennis van vandaag tot een ander oordeel komt. Ik kan slechts beoordelen wat toen voorlag. En daar was geen aanleiding toe.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De deskundige de heer Keverling Buisman zegt op een zeker moment tegen ons: bezemen in de hangar, met alle stof dat daar lag en dus ook het uraniumoxide, is onverantwoord, dat kun je zo niet laten doen zonder beschermende kleding. De heer Pronk geeft aan dat hij eerst die hangar goed zal laten schoonmaken. De heer Keverling Buisman zegt ook: om geen enkel risico te lopen, moet je zelfs soppen.

De heer **Alders**: Ja.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt: er is geen risico. Wat vindt u dan van het feit dat men nu die risico's wel onder ogen ziet en deze beschermende maatregelen neemt en dat er in 1993 en 1994 verder geen aandacht aan wordt besteed?

De heer **Alders**: Nogmaals, als ik ook die rapporten lees... Om elk risico te vermijden, moet dat op die manier gebeuren. Daarmee is niet het omgekeerde gezegd. En dat impliceert uw vraag een beetje. Uw vraag impliceert dan dat er in het andere geval sprake zou zijn van ernstige volksgezondheidsrisico's. En dat is daarmee niet gezegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat ben ik niet met u eens. Ik wil u een laatste vraag stellen. Mijnheer Alders, u hebt over de vragen van de heer Van Gijssel over het verarmd uranium – die hij eerst op een andere plek had gesteld – op een zeker moment gezegd: die vragen moet je eigenlijk maar aan mij stellen en niet aan mijn collega, mevrouw Maij-Weggen. Waarom zei u dat toen?

De heer **Alders**: Dat heb ik zeker zo niet gezegd. Wat ik mij herinner, is dat de heer Van Gijzel het idee had dat met de beantwoording van de eerdere vragen niet het complete beeld op tafel lag. Daar heeft hij met mij over gesproken. Toen heb ik tegen hem gezegd dat ik best bereid zou zijn om de milieu-inspecteur te vragen, een rapport op te stellen. Dat is het enige wat ik gezegd heb. Want ik kon dat a) niet weten...

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dus de reden voor het feit dat u tegen de heer Van Gijzel zei "stel die vragen ook aan mij" was om u, zeg maar, een platform te geven om een rapport op te laten stellen?

De heer **Alders**: Ja, want tot dat moment, zo moet u met mij vaststellen want dat zult u ook gezien hebben, was er van een betrokkenheid van het ministerie van VROM bij de afwikkeling van de ramp als zodanig geen sprake.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dank u, mijnheer Alders.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Alders, ik kom met u te spreken over de vragen van de heer Van Gijzel. U schrijft in antwoord op de vragen van de heer Van Gijzel op 6 november 1993 dat nog 222 kilo uranium zoek is. Wat heeft u gedaan om het uranium op te sporen?

De heer **Alders**: Zoals ik net al gezegd heb, is er van het begin af aan opdracht gegeven aan degenen die het materiaal voorhanden hadden, die daarvoor verantwoordelijk waren, om daar onderzoek naar te doen. Dat is ook op verschillende plaatsen gebeurd. Het materiaal dat gebracht was van de plek van de ramp naar de stortplaats is een aantal keren gecontroleerd. De afgevoerde grond is op een aantal plaatsen gecontroleerd, door het te doorzoeken et cetera. Dus langs die weg is geprobeerd om meer materiaal beschikbaar te krijgen, wat overigens niet eenvoudig is omdat het moeilijk met metingen vast te stellen is. Dus er moesten nogal wat werkzaamheden verricht worden, zoals het omwoelen van het gestorte materiaal in Nauerna, voordat het afgedekt werd. Later is ook het zand, de grond die afgevoerd is, gecontroleerd. Die is gezeefd. Dat soort werkzaamheden zijn er verricht. Op enig moment is

geconcludeerd dat door verschillende zaken, het vastklinken aan ander materiaal dat gestort was dan wel verstoffing, het materiaal niet meer terug te vinden zou zijn. En dat was dan weer gerelateerd – zo moet u het dan iedere keer zien – aan de kennis die er op dat moment bestaat dat het overigens te maken zou hebben met een verwaarloosbaar risico. Dat bepaalde natuurlijk de intensiteit waarmee dit soort werkzaamheden verricht wordt. Maar zij zijn wel in die volgorde verricht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er is dus wel bij uw ministerie op zoek gegaan naar die zoekgeraakte 222 kilo?

De heer **Alders**: Opnieuw: het ministerie heeft dus degenen die het voorhanden hadden en die dus verantwoordelijk waren erop gewezen dat zij de plicht hadden om die werkzaamheden uit te voeren. En in die zin is die functie dus uitgeoefend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En uw ministerie heeft daar contact over gehouden?

De heer **Alders**: Dat contact is er lange tijd geweest voor zover ik in de logboeken kan nagaan, totdat op enig moment inderdaad de conclusie is dat de werkzaamheden die verricht zijn – het zeven van de grond, het doorzoeken van het materiaal dat is gestort op de stortplaats, voordat het afgedekt werd want daarna was dat absoluut onmogelijk – niet meer leiden tot een ander resultaat. Om het zo te zeggen: als er 5 cm zand overheen ligt, is het al niet meer te meten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u contact opgenomen met uw collega op VWS over de risico's voor de volksgezondheid van het zoekgeraakte uranium?

De heer **Alders**: Bij de beantwoording van de vragen van de heer Van Gijzel is er contact geweest tussen de milieu-inspectie en het ministerie van VWS over de hoofdlijn van de beantwoording, over de opdracht die was verstrekt aan het RIVM. Dat is het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne en dus de poort naar beide ministeries toe. En dat heeft ertoe geleid dat in dát contact gezegd is dat VWS het niet nodig

achtte om mede paraaf te geven aan de antwoorden op die vragen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus in 1993 heeft u contact opgenomen met VWS bij het beantwoorden van die vragen. En VWS heeft aan u laten weten dat zij het niet nodig achtten om mee te paraferen bij de beantwoording van de vragen.

De heer **Alders**: "Aan u" is in dit geval: aan de ambtenaren die die contacten hebben gehad. Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u bij de beantwoording van die vragen rekening gehouden – u zegt dat u VWS heeft benaderd – met een mogelijke verspreiding van het verarmd uranium door bijvoorbeeld verstoffing?

De heer **Alders**: Ja, dat zit in de beantwoording van die vragen. Dat was ook één van de vragen die wij ook aan het RIVM hebben gesteld. Dan blijkt uit het materiaal dat dan voorhanden wordt gelegd, dat niet geheel uitgesloten zou kunnen worden dat dat gebeurd zou zijn. Maar, wordt er dan overigens aan toegevoegd, het effect van de hitte van de inferno zou dan feitelijk geweest kunnen zijn dat de verspreiding over een vrij groot gebied zou hebben plaatsgevonden, met als gevolg ook verdunning daarvan. Derhalve moesten de risico's daarvan weer worden gekarakteriseerd als verwaarloosbaar. Dat komt later terug. Later wordt de vraag gesteld: stel nu eens voor dat zich dat niet op die manier heeft voorgedaan? Dan komt de worst-case. Dan is de pakking, de dichtheid van de stof dus groter. En ook daaraan wordt de conclusie verbonden: zelfs in dat geval blijft het effect daarvan beneden wat wij als normen in onze maatschappij op jaarbasis hanteren. Dus die gegevens zitten in die studies.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is duidelijk. U zegt – ik citeer dan – in de antwoorden: in elk geval is niet aan te geven welke schade is opgetreden, omdat niet bekend is welke dosis eventueel is ingeademd en door wie. U zegt dat u contact heeft opgenomen met VWS over het beantwoorden van de vragen. Zij hebben daar niet aan meegewerkt. Men heeft althans niet meegeparafeerd. Had u, gelet op de zin

die ik geciteerd heb, niet verder moeten aandringen bij VWS?

De heer **Alders**: Nee, zij zijn daarmee wel degelijk verder gegaan dan niet meewerken. Men heeft, nadat men heeft kennis genomen van de antwoorden via een medewerker van de inspectie en nadat er vragen waren gesteld door het RIVM over beide onderdelen, gezegd: dat is uitstekend, dan hoeven wij niet meer mede paraaf te verlenen aan de antwoorden. Dat is een actievere betrokkenheid dan "wij hoeven niet betrokken te zijn", zo zou ik willen zeggen. En dan komt het punt dat de vragen en wat er staat ook gekoppeld moeten worden aan de twee rapporten van het RIVM die op dat moment beschikbaar komen. In die samenhang was er ook weinig aanleiding voor mij om te zeggen: ik ga nu eens naar mijn collega van Volksgezondheid, want die moet ik langzamerhand iets voor gaan leggen. Ik moet heel eerlijk zeggen: het materiaal dat ik aangeboden heb gekregen, de twee rapporten van het RIVM en dus niet alleen van het eigen ministerie, gaf daartoe geen aanleiding. En dat wordt dan gecombineerd met de andere gegevens die wij ook beschikbaar hadden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft in de antwoorden op de vragen gezegd dat er 222 kilo zoek is. U heeft de mensen die daarmee bezig waren gevraagd om te kijken of een onderzoek te plegen. Maar dat was niet het ministerie van VROM. Heeft uw ministerie, heeft u zelf geen aanleiding gezien – u bent de uitvoerder van de Kernenergiewet – om vanuit uw ministerie onderzoek te doen?

De heer **Alders**: Het is de kennis van dat moment. Tegelijkertijd met de beantwoording van de vragen is het rapport van de stadsdeelraad Zuid-Oost, de eindrapportage uranium, beschikbaar. Dus ik weet op dat moment ook wat er aan overige werkzaamheden verricht is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u weet ondertussen ook hoe dat rapport tot stand is gekomen.

De heer **Alders**: Jawel, ondertussen. Maar ik moet dat scheiden. Dat kan niet anders. Ik kijk naar wat ik op dat moment langs verschillende wegen

aan materiaal krijg, ook over de zoektochten, en wat er nog mogelijk is. Inmiddels is er op dat tijdstip geen sprake van dat over het materiaal op de stortplaats een dun laagje ligt: inmiddels is er een afdekkingslaag overheen gebracht. Dan komt de vraag terug: is er enige aanwijzing om alle afdekkingslagen eraf te halen en daarin te gaan spitten? Ik moet eerlijk zeggen dat ik in al het materiaal en alle adviezen die ik gekregen heb, geen enkele aanleiding kon vinden om dat te gaan doen. Als ik kijk naar de overige werkzaamheden, moet ik vaststellen dat bijvoorbeeld 2.500 ton grond die was afgevoerd is doorgespit. Dat leverde uiteindelijk een hoeveelheid materiaal op van 3 kilogram. Het soortelijk gewicht van verarmd uranium, daarom wordt het gebruikt, is zodanig hoog dat de hele vermiste hoeveelheid ongeveer 14 kubussen van een decimeter is. Dus wij zoeken, om het zo maar eens te zeggen, in de hoeveelheden materiaal die wij hebben naar een speld in de hooiberg. Als dat allemaal gebeurt is en de risicoanalyses die voorliggen een verwaarloosbaar risico inhouden, dan leidt dat niet tot activiteiten, anders dan het bespreken met betrokkenen – de RLD, de KLM et cetera – wat er is gebeurd. Daar komt die rapportage over. En die leidt dan tot de conclusie dat het weinig zinvol is om daar vervolgvacaties op te ontplooiën, omdat het risico overigens nu als verwaarloosbaar werd aangeduid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zegt dat u heel veel adviezen heeft ingewonnen, u heeft die adviezen bekeken. Het gaat om het zoeken naar een speld in de hooiberg. Het is een verwaarloosbaar risico. Dus op die basis heeft u besloten om niet op zoek te gaan naar het zoek geraakte uranium?

De heer **Alders**: Als u "u" zegt, is dat voortdurend: ook het ministerie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik bedoel het ministerie. U was verantwoordelijk op dat moment.

De heer **Alders**: Zeker. Ik neem die verantwoordelijkheid ook in volle omvang. Dat is het probleem niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik bedoel het ministerie. U gaat op basis van al die adviezen niet op zoek naar

het uranium. Maar behalve voor het uranium en het puin geldt een algemene verantwoordelijkheid van het ministerie van VROM voor de milieu-effecten, ook in dit dossier. Er zijn tal van zaken en tal van momenten geweest waarover vragen zijn gesteld in de samenleving die hiermee te maken hadden. Ik noem een aantal zaken: de bodemverontreiniging door kerosine, asbest in het puin van de flat, verontreinigd stof in de omringende flats. Hoe heeft u invulling gegeven aan deze zaken? Die hebben ook te maken met milieu en milieu-effecten.

De heer **Alders**: Dat is gebeurd, zo heb ik vastgesteld, doordat wij een aantal keren betrokken zijn geweest door het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de beantwoording van vragen die op dat punt leefden. Dat is een aantal keren intensief gebeurd. Er is natuurlijk ook verschillende keren contact geweest tussen de milieu-inspecteur – die een tweedelijnsfunctie, dus een toezichtsfunctie heeft – en de Milieudienst Amsterdam, die dus de werkzaamheden zou moeten uitvoeren. Die contacten waren er ook met de provincie, waar het gaat over de eerste verantwoordelijkheid in verband met de stortplaats. Dus ik kan niet iets vinden waaruit blijkt dat de milieu-inspecteur ter plekke is geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus er zijn alleen maar contacten geweest. Er is niet bijgedragen aan onderzoek. Er is geen ondersteuning aangeboden. Of is dat wel zo geweest, dus behalve de contacten?

De heer **Alders**: Er is op een aantal punten – bijvoorbeeld als het gaat over "welke stortplaats wordt gehanteerd?" – tussen de eerstverantwoordelijken, de milieudienst van de provincie én de milieu-inspecteur, overleg gepleegd, omdat er natuurlijk altijd een grensvlak is. Wat mag op welke stortplaats en hoe ga je daarmee om? Dat is een formeel contact dat op dat punt plaatsvindt. Dus dergelijke zaken zijn er zeker. Er heeft ook een beoordeling plaatsgevonden op grond van bijvoorbeeld de vraag: hoe moet het bodemonderzoek beoordeeld worden? Wat voor een actie moet daarop volgen? Later, toen er strafrechtelijke vragen zijn gesteld en de officier een onderzoek heeft ingesteld, heeft de inspecteur zelfs een beoordeling uitgesproken

op verzoek van de officier van justitie over het verrichte bodemonderzoek en de wijze waarop dat gebeurd is en over de beoordelingsvraag: mag op die grond weer gebouwd worden, ja of nee? Dus in die zin is er dan een rol. Dat is typisch de tweedelijnsfunctie die de milieu-inspectie vervult. Maar de eerstelijnsfunctie hoort dus gewoon waar die thuishoort, bij de milieudienst van de gemeente Amsterdam, de milieudienst van de provincie Noord-Holland in dit geval.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan concludeer ik dat wat de andere zaken betreft – bodemverontreiniging, asbest in de flats, verontreinigde stoffen in de omringende flats – alleen maar vanuit de tweede lijn is gekeken en niet vanuit de eerste lijn. De eerste lijn hoorde bij Amsterdam. Wat het zoek geraakte uranium betreft; u bent niet op zoek gegaan want het risico was verwaarloosbaar?

De heer **Alders**: Men heeft dus opdracht gegeven om op zoek te gaan. Toen op een bepaald moment bleek dat het niet meer terug te vinden was, heeft men daaraan een conclusie verbonden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dank u.

De **voorzitter**: Mijnheer Alders, tot op de dag van vandaag missen wij nog ongeveer 150 kilogram verarmd uranium. En dat is niet iets vloeibaars of in stofvorm. U weet hoe het in toestel zat: in flinke brokken. Moeten wij ons zorgen maken dat er ergens in Nederland misschien nog steeds 150 kilogram verarmd uranium in een bepaalde concentratie ligt?

De heer **Alders**: Ik moet u antwoord geven inclusief wat ik inmiddels gelezen heb in de rapporten van 1998. Anders kan ik het niet. Als ik die rapporten lees, die dus later de evaluatierapporten inhouden van zowel ECN als RIVM, dan is het antwoord op uw vraag: neen. Waarom? Verarmd uranium komt in onze bodem gewoon voor. Er is dus altijd sprake van een zekere achtergrondstraling. U moet het dus daarmee vergelijken. U moet dus de vraag beantwoorden uit al die rapporten: levert dit nu een verhoogd beeld op ten opzichte van wat je van nature aanwezig moet achten en wat ook van nature in Nederland, gelet op

de samenstelling van onze bodem, aanwezig is? Tegen die achtergrond moet je dan zeggen dat er geen aanleiding is, wederom op basis van dat materiaal, om dat te doen, gelet op de operatie die uitgevoerd is. Dat is één: de plek zelf die verwijderd is, die gestort is op een daartoe ingerichte plaats. Het materiaal is afgevoerd en het is zeer wel denkbaar dat het verarmd uranium zich bijvoorbeeld vastgeklonken heeft aan, noem eens wat, een hek van een balkon, een verwarmingsinstallatie en dergelijke. Het kan dus op die plaatsen terechtgekomen zijn en dus liggen bij het gestorte materiaal.

De **voorzitter**: Of het kan afgevoerd zijn naar een metaalverwerkingsbedrijf dat daar vervolgens mee aan de slag gegaan is. Vervolgens kan het via België afgevoerd zijn naar Spanje en kan het nu verwerkt zitten in auto's.

De heer **Alders**: Ik heb u dat horen zeggen. Dat wist ik niet. Toen ik u dat hoorde zeggen, heb ik dat ook nog even voor mezelf nagegaan. Het antwoord dat ik daarop gekregen heb, is dat inderdaad wel de vraag is beoordeeld over het materiaal dat toen afgevoerd is naar die maatschappij waarvan mij nu even de afkorting niet te binnen schieten. Toen is ook de verzekering afgegeven – ik kan dat zelfs nog opzoeken – dat er geen sprake van was dat bij het materiaal dat toen verhandeld is, het verarmde uranium zou zijn. Dat is op dat moment aangegeven.

De **voorzitter**: De heer Wolleswinkel heeft daarover hier uitspraken gedaan.

De heer **Alders**: U heeft het, dacht ik, de heer Verkerk, hoofdinspecteur, voorgehouden. Naar dat gesprek van uw commissie heb ik zitten kijken, op video. Toen dacht ik: hé, ik zal die vraag eens stellen, want dat wist ik niet.

De **voorzitter**: U zegt op mijn vraag: wij hoeven ons in principe op dit moment geen zorgen te maken dat er nog steeds 150 kilogram verarmd uranium na 1992 niet meer is teruggevonden. De mogelijke gezondheidsrisico's dientengevolge die tussen 1992 en nu en latere jaren zullen ontstaan, zijn verwaarloosbaar?

De heer **Alders**: Alle rapporten die daarover zijn van de mensen die je moet hanteren als je adviseur, het RIVM en de inspectie, komen – in meer fasen, ook evaluerend, terugkijkend – tot die conclusie. En ik moet mij daarop baseren.

De **voorzitter**: Vindt u dat wij de afgelopen 6,5 jaar – u, de verantwoordelijken, ministeries, ambtenaren – een maximale inspanning hebben gepleegd om iets wat je kwijt bent terug te vinden?

De heer **Alders**: Ik kijk naar de werkzaamheden die er verricht zijn, wederom tegen de achtergrond van de beoordeling dat het over verwaarloosbare risico's ging. Op de stortplaats is opnieuw bekeken: wat was er gestort, kan daar nog materiaal gevonden worden? Er is 2.500 ton zand eigenlijk handmatig doorgeakkerd. Als je daarnaar kijkt, moet je zeggen dat er een adequate reactie op gegeven is.

De **voorzitter**: En alleen maar constateren dat het triest is dat wij het niet teruggevonden hebben?

De heer **Alders**: Ja, zeker.

De **voorzitter**: Mijnheer Alders, er is al die jaren continu gezegd door de diverse ministers dat deze ramp geen schade opleverde voor de volksgezondheid en het milieu. Hoe kijkt u nu, achteraf, ook na wat er in de afgelopen weken in de openbare verhooren is gezegd, terug op die houding?

De heer **Alders**: Ik vind dat één van de allermoeilijkste punten. Ik zal daar heel eerlijk in zijn. Je zit een beetje tussen twee zaken in. Aan de ene kant heb ik ook zelf nu in het gesprek dat ik met u voer voortdurend gezegd wat de adviezen waren die mij op dit punt bereikten. Die gaven, ook als je die nu opnieuw op je laat inwerken, geen aanleiding om dat te veronderstellen. Aan de andere kant stel ik vast dat in de loop van de tijd – zeker na de periode van de beantwoording van de vragen, want op dat moment speelt dat niet – vragen zijn blijven bestaan en klachten naar voren worden gebracht. Ja, dan blijf je jezelf in de loop van de tijd afvragen of wij daar op een adequate wijze op gereageerd hebben.

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Alders**: Dat kan niet anders. Maar dat is dus inderdaad redenerend nu, vanuit de mensen die met het probleem geconfronteerd worden. En daarvan moet je je voortdurend afvragen of wij dat op een adequate wijze gedaan hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer Alders, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik wil graag dat u mijn samenvatting wilt bevestigen. De automatische inzet van de RIVM-meetwagen bij grootschalige ongevallen c.q. rampen is nog niet wettelijk geregeld.

De heer **Alders**: Correct.

De **voorzitter**: Een RIVM-meetwagen kan preciezer metingen verrichten dan de brandweer.

De heer **Alders**: Correct.

De **voorzitter**: Meten met Dräger-buisjes is erg grof.

De heer **Alders**: Ja.

De **voorzitter**: Een jaar na de ramp was u voor het eerst op de hoogte van verarmd uranium.

De heer **Alders**: Correct.

De **voorzitter**: Dat uw ambtenaren wel op de hoogte waren vanaf 8 oktober 1992 en dit niet is doorgesproken met u was een grote misvatting.

De heer **Alders**: Was een verkeerde inschatting, niet zozeer vakmatig dan wel vanuit de maatschappelijke betekenis.

De **voorzitter**: Er was geen enkele aanleiding om met betrekking tot de ontsmetting van hangar 8 specifieke adviezen af te geven.

De heer **Alders**: Op dat moment met het toen voorliggende materiaal, correct.

De **voorzitter**: De rapporten van RIVM en ECN gaven geen aanleiding om met VWS actief over de mogelijke gezondheidsrisico's te overleggen.

De heer **Alders**: Anders dan ik geantwoord heb.

De **voorzitter**: U heeft in 1993 contact gehad met VWS over uranium.

De heer **Alders**: Dat is de aanvulling, correct!

De **voorzitter**: De risico's van verspreiding zijn volgens u verwaarloosbaar.

De heer **Alders**: Ja.

De **voorzitter**: U zag daarom geen aanleiding om VWS intensief erbij te betrekken.

De heer **Alders**: Anders dan... Neen.

De **voorzitter**: U zag geen aanleiding, zelf onderzoek te verrichten.

De heer **Alders**: Ja.

De **voorzitter**: Diepgaand zoeken had geen zin. Je zou het toch niet vinden.

De heer **Alders**: Diepgaander dan het onderzoek dat al plaatsgevonden heeft.

De **voorzitter**: Op het gebied van bodemverontreiniging door kerosine, asbest in het puin van de flat en verontreinigde stoffen in de omringende flats heeft mijn ministerie in tweede lijn gereageerd.

De heer **Alders**: Conform de taak, ja.

De **voorzitter**: De eerstelijns-bevoegdheid lag elders.

De heer **Alders**: Ja.

De **voorzitter**: U vraagt zich achteraf af of er ten aanzien van de volksgezondheid en het milieu wel adequaat gereageerd is door de ministeries.

De heer **Alders**: Geredeneerd vanuit de positie van de betrokkenen.

De **voorzitter**: Achteraf.

De heer **Alders**: Ja.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan is hiermee een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Alders uitgeleide te doen.

Sluiting 14.20 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 85

Donderdag 11 maart 1999



De heer R.F.M. Lubbers

R.F.M. Lubbers
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 11 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 11 maart 1999

Aanvang 14.30 uur

Verhoord wordt de heer R.F.M. Lubbers

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de heer F.M. Lubbers, geboren op 7 mei 1939 te Rotterdam. Mijnheer Lubbers, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de eed. De door u af te leggen eed luidt: ik zweer dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Lubbers**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Lubbers, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Met name deze twee dagen wil de commissie via degenen die destijds en nu eindverantwoordelijkheid hebben gedragen of dragen, met name de feiten boven water zien te krijgen over hoe men is omgegaan met de informatie die beschikbaar was of beschikbaar had moeten zijn. Dat probeert de commissie deze twee dagen bij de bewindslieden en bestuurders duidelijk te krijgen. Ik geef het woord aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mijnheer Lubbers, er zijn de afgelopen jaren heel veel verhalen ontstaan, met name over

datgene wat er op de avond van de ramp rondom uw persoon of rondom uw ministerie gebeurd is. Daarom wil ik vrij secuur met u nagaan met wie u op die avond contact hebt gehad. Allereerst vraag ik met welke leden van het kabinet u contact hebt gehad.

De heer **Lubbers**: Ik heb contact gehad met mevrouw Maij-Weggen, mevrouw Dales en vice-premier Kok. Ik denk dat dat de leden van het kabinet waren met wie ik contact heb gehad.

De heer **Oudkerk**: Was dat lijfelijk contact of telefonisch contact?

De heer **Lubbers**: Het was telefonisch contact.

De heer **Oudkerk**: Waar was u op de avond van de ramp?

De heer **Lubbers**: Ik was vanaf ongeveer 20.00 uur weer thuis; ik was bij vrienden toen ik van de ramp hoorde, ik ben toen naar huis gegaan en ik was vanaf ongeveer 20.00 uur alleen thuis, waar ik intensief telefonisch verkeer onderhield met de ministers en enkele anderen, over wie wij misschien nog komen te spreken.

De heer **Oudkerk**: Wanneer bent u na de ramp voor het eerst in Den Haag geweest?

De heer **Lubbers**: Ik denk dat ik de maandagochtend na de ramp tussen 07.30 uur en 08.00 uur in Den Haag was.

De heer **Oudkerk**: Dat betekent dat er om 23.45 uur die avond niet in uw aanwezigheid overleg met derden geweest heeft kunnen zijn; u was daar in ieder geval niet.

De heer **Lubbers**: Dat klopt; ik was er niet.

De heer **Oudkerk**: Heeft dat overleg ook niet bij u thuis plaatsgevonden?

De heer **Lubbers**: Ook niet.

De heer **Oudkerk**: Heeft het ook niet op een andere plek plaatsgevonden?

De heer **Lubbers**: Nee. Ik was thuis; dat is helder.

De heer **Oudkerk**: Heeft er die avond contact plaatsgevonden op het niveau van secretarissen-generaal?

De heer **Lubbers**: Dat sluit ik niet uit; dat weet ik niet. Niet met mijn eigen secretaris-generaal; die heb ik maandagochtend 09.00 uur gesproken voor de ministerstaf, zoals wij dat noemen. Daarvoor heb ik, zoals vrij gebruikelijk, contact gehad met de heer Hoekstra, maar niet de voorafgaande avond. Ik weet niet in hoeverre secretarissen-generaal elkaar gebeld hebben. Mevrouw Dales speelde, zoals u weet, een hoofdrol omdat wij in het telefonisch contact met elkaar vrij snel vaststelden dat het een ramp betrof die natuurlijk begon in Amsterdam, waar men al volop aan de slag was; vervolgens moet je echter de afweging maken of er aspecten aan de ramp verbonden waren die het rechtvaardigen om de ramp "naar Den Haag te halen". Na de ramp in Tsjernobyl was er bijvoorbeeld een nationaal team in Den Haag aanwezig. Ik sluit zeker niet uit dat de secretaris-generaal van mevrouw Dales, dus van Binnenlandse Zaken – de heer Van Aartsen – contacten heeft gehad met andere secretarissen-generaal. Ik weet niet of er tussen

SG's onderlinge contacten zijn geweest.

De heer **Oudkerk**: Maar de heer Hoekstra, uw secretaris-generaal, had u dat ongetwijfeld de volgende ochtend verteld als hij daarbij was geweest.

De heer **Lubbers**: Zeker. Dat heeft hij niet gedaan en ik neem dus aan dat er tussen hen geen contact is geweest, in ieder geval niets controversieels.

De heer **Oudkerk**: Is er volgens uw beste herinnering – of volgens datgene wat derden u verteld hebben – die avond of de volgende ochtend contact geweest tussen bewindslieden en de heer Docters van Leeuwen?

De heer **Lubbers**: Ik neem eigenlijk aan van wel.

De heer **Oudkerk**: Waarom neemt u dat aan?

De heer **Lubbers**: Dat zal ik toelichten. Toen mevrouw Maij met mij sprak – zondagavond dus – sloot zij in haar eerste gesprek met mij niet uit dat het iets terroristisch zou kunnen zijn. Zij berichtte mij dat zij daarover ook contact had opgenomen met de toenmalige minister van Justitie, de heer Hirsch Ballin. In mijn gesprek met mevrouw Dales en bij de vaststelling dat de behandeling van de ramp daar zou plaatsvinden waar de ramp begonnen was – dus onder verantwoordelijkheid van de burgemeester van Amsterdam – is tussen mevrouw Dales en mij zeker ook de vraag kort aan de orde geweest wat wij moesten met het gerucht of het idee dat er iets terroristisch aan de hand zou kunnen zijn. U moet weten dat onder Binnenlandse Zaken, om het zomaar eens te zeggen, niet alleen de rampen zitten, maar ook de Binnenlandse Veiligheidsdienst. Het was bekend dat de relaties met Israël – het betrof hier een vliegtuig van El Al – behartigd werden door de heer Docters van Leeuwen. Ik kan mij dus heel goed voorstellen dat er die avond over dat aspect, al was het maar in de sfeer van een gerucht, contact is geweest met de adviseur van de minister, Docters van Leeuwen, directeur van de BVD, al of niet rechtstreeks of via zijn secretaris-generaal, de heer Van Aartsen. Ik ben er die dagen in ieder

geval van uitgegaan dat, voor zover er op dat punt een reëel vermoeden of een reële zorg zou zijn, dit via de heer Docters van Leeuwen naar voren zou komen.

De heer **Oudkerk**: Maar dat is u in die hoedanigheid niet gemeld.

De heer **Lubbers**: Nee. Dat is mij niet gemeld.

De heer **Oudkerk**: U hebt het slechts uit de krant of uit de verhalen.

De heer **Lubbers**: Inderdaad.

De heer **Oudkerk**: Hebt u de heer Hoekstra, uw SG, daar nog naar gevraagd?

De heer **Lubbers**: Ik heb hem daar niet expliciet naar gevraagd. Ik ben er vrij zeker van dat hij, als dit bij hem had geleefd, dat zou hebben gemeld. Het is goed om daar volledigheidshalve iets aan toe te voegen. Toen ik maandagochtend de koningin vergezeld naar de plaats van de ramp en daar met verschillende mensen sprak – we hebben elkaar eerst ontmoet, volgens mij op een politiebureau in Amsterdam-Zuid, en vanaf daar zijn wij doorgegaan – was de hypothese van een eventuele terroristische actie er eigenlijk niet of niet meer. Tijdens de eerste telefoontjes van de vorige avond was die hypothese er dus nog wel, maar de volgende ochtend al niet meer. U weet dat het toen ging om de afschuwelijke ramp zelf en de ellende ter plekke. Kort daarna kwam de discussie over het aantal slachtoffers.

De heer **Oudkerk**: In de jaren daarna bleven er allerlei verhalen over het bijeen zijn van de BVD, Mossad en/of andere veiligheids- of inlichtingendiensten. Uit datgene wat u nu verklaart, begrijp ik dat u daar in ieder geval niets van bekend was.

De heer **Lubbers**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Als dat wel was gebeurd, had u dat dan als premier en minister van Algemene Zaken moeten weten?

De heer **Lubbers**: Ja. Dat vind ik wel, in dubbele zin. Als er wel iets was geweest, had de heer Docters van Leeuwen dat behoren te melden aan de coördinator van de veiligheidsdiensten; dat was de heer Hoekstra,

mijn secretaris-generaal. Hij had dat ook zeker behoren te melden aan zijn minister; ik neem aan dat mevrouw Dales mij daar dan iets van zou hebben verteld. Op de vraag of ik het had moeten weten als er iets was geweest, is mijn antwoord dus ronduit "ja, uiteraard". Wat die geruchten betreft, ik houd het erop en ik acht het waarschijnlijk – dat kunt u echter beter bij de mensen zelf navragen – dat de voornaamste adviseurs van minister Dales, die in de situatie van zo'n ramp immers de belangrijkste minister was, die zondagavond zeker contact gehad zullen hebben. Ik denk daarbij aan de reeds genoemde heren Van Aartsen en Docters van Leeuwen en volgens mij ook aan de heer Opstelten, die naar ik vermoed en naar ik mij vaag meen te herinneren, toen ook in contact stond met de burgemeester van Amsterdam. Dat kunt u ook rustig vragen. Dat waren de belangrijkste adviseurs van minister Dales.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat u, als er iets was geweest, dat sowieso van minister Dales zou hebben gehoord.

De heer **Lubbers**: Ja.

De heer **Oudkerk**: En anders wel van de heer Hoekstra, uw SG.

De heer **Lubbers**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Hebt u op die avond, om welke reden dan ook, contact gehad met de ambassadeur van Israël?

De heer **Lubbers**: Geen enkel contact, toen niet en later niet.

De heer **Oudkerk**: Toen niet en later niet.

De heer **Lubbers**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Hebt u op de avond van de ramp met andere Israëlische autoriteiten contact gehad?

De heer **Lubbers**: Ook niet.

De heer **Oudkerk**: Hebt u – of heeft de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken – in de eerste week na de ramp contact gehad met Israëlische overheidsinstanties?

De heer **Lubbers**: Nee. Die avond was de minister van Buitenlandse

Zaken niet in het land. Dat betekent formeel dat ik toen minister van Buitenlandse Zaken ad interim was. Ik ben door geen enkele medewerker van Buitenlandse Zaken benaderd. Ter voorbereiding van dit gesprek heb ik de afgelopen weken natuurlijk even contact gezocht met de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken, de heer Van den Broek. Ook naar zijn stellige herinnering was er niets. Hij heeft mij gevraagd om dat nog eens te checken bij de secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken. Dat alles – afgezien van mijn eigen herinnering dat er niets was – leverde absoluut niets op.

De heer **Oudkerk**: Is u op enigerlei wijze melding gemaakt van – of hebt u zelf toestemming gegeven voor – het op het rampterrein komen van buitenlandse autoriteiten?

De heer **Lubbers**: Nee. Gelet op de tragiek, stond ik die avond, toen ik met de koningin telefoneerde, voor de afweging of zij er niet snel heen moest en of ik haar zou moeten begeleiden. Dat was vrij ongebruikelijk. Ik geloof dat dit de enige keer in die twaalf jaar is geweest dat ik als minister-president de koningin naar een rampplek heb begeleid. In het algemeen is het ofwel de koningin of de meest betrokken minister, in dit geval mevrouw Dales. In dit geval vonden wij het, gelet op de enorme tragiek, echter noodzakelijk om er snel en gezamenlijk heen te gaan. Ik moet vaststellen dat ik die ochtend absoluut niet betrokken ben geweest bij enigerlei afweging over wie wel of niet op de plaats van de ramp mochten komen.

De heer **Oudkerk**: Is het ondenkbaar... Ik moet mij herstellen: is het onmogelijk dat de Nederlandse autoriteiten, gemachtigd door u, op de avond van de ramp of de ochtend daarna, mannen in vreemde witte pakken hebben toegelaten tot het rampterrein?

De heer **Lubbers**: Inderdaad. Ik gebruik eenvoudigheidshalve uw woorden: dat is ondenkbaar. Er is natuurlijk veel te bedenken, maar dit is absoluut buiten de orde.

De heer **Oudkerk**: Is er op het punt van de coördinatie en de eindverantwoordelijkheid voor de afwikkeling van de ramp – in het kader van de Rampenwet berustten

die in eerste instantie bij de heer Van Thijn als burgemeester van Amsterdam – die week sprake van geweest om de ramp op een bepaald moment toch naar het rijksniveau “op te schalen”, zoals dat met een lelijk woord heet?

De heer **Lubbers**: Nee, daar is geen sprake van geweest. Die avond was er nog sprake van een zekere afweging. We kunnen dat vandaag de dag teruglezen, met name in de publieke uitlatingen van mevrouw Dales, de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, volgens mij reeds op dezelfde avond, maar in ieder geval op de volgende ochtend bij onze gezamenlijke persconferentie. Toen de koningin ter plekke was geweest en was teruggegaan naar Den Haag, is er immers een persconferentie geweest. Ik heb daar als minister-president als eerste gesproken; ik heb daar mijn deelneming betuigd en gesproken over het enorme verdriet. Toen nam mevrouw Dales het woord; zij sloot zich daarbij aan en zij voegde daar als tweede vaststelling aan toe dat zij haar respect uitsprak voor de mensen die aan de slag waren met de behandeling van de ramp en de coördinatie, waaruit bleek dat het een goede beslissing was geweest om dat in de handen van Amsterdam te laten. Deze of soortgelijke woorden heeft zij gesproken; dat kunt u nalezen. Dat geeft al aan dat daar in het begin bewust voor gekozen is en dat er geen twijfel is gaan rijzen. Als er in het begin verwarring kwam, was dat over het aantal slachtoffers. Dat kwam ineens enorm centraal te staan: hoe is het mogelijk dat wij niet weten hoeveel mensen omgekomen zijn? Dat is echter naar mijn beste herinnering voor niemand aanleiding geweest om te zeggen dat Den Haag zich daar meer mee moest gaan bemoeien. Ook dat werd gezien als iets wat het beste ter plekke kon worden vastgesteld.

De heer **Oudkerk**: U weet dat de heer Van Thijn, de burgemeester van Amsterdam, op een gegeven moment de beslissing heeft genomen om de berging te versnellen. Zijn leden van uw kabinet bij die beslissing betrokken geweest?

De heer **Lubbers**: Ik kan dat niet uitsluiten; ik ben er in ieder geval niet bij betrokken geweest en geen collega – dus geen minister van het

toenmalige kabinet – heeft zich tot mij gewend met een kritisch vraagteken daarbij. Ik heb daar later natuurlijk over gelezen; dat doen wij nu allemaal, maar ik kan mij dit van dat moment niet herinneren. Ik denk dat dat een beslissing is geweest van degene die de afwegingen maakte, burgemeester Van Thijn in Amsterdam.

De heer **Oudkerk**: Hebt u zich gerealiseerd dat door de versnelling van de berging het risico bestond dat bepaalde informatie, die mogelijk zou leiden tot het antwoord op de vraag wat de oorzaak van de ramp was en op een heleboel andere vragen, verloren zou gaan?

De heer **Lubbers**: Ik kan dat niet uitsluiten. Veel burgers, maar ook ik als minister-president waren daar natuurlijk mee bezig: hoe heeft dit afschuwelijke ongeluk in ‘s hemelsnaam kunnen ontstaan? Wat was er mis? We hebben het kort gehad over een terroristische mogelijkheid; die mogelijkheid hebben we weggestreept. Was het dan pure pech of was er iets mis met het vliegtuig? Dat leefde toen. Er waren toen al berichten in de kranten over de motoren die naar beneden waren gekomen. Dat vind je niet normaal; dan denk je dat er iets wezenlijks mis was met dat vliegtuig. Er werd dus veel gesproken over de oorzaken van het ongeluk; er was geen terroristische oorzaak, maar wellicht had het vliegtuig gebreken of was er sprake van slecht onderhoud van het vliegtuig. Ik moet daar echter aan toevoegen dat ik die dagen niet gezegd heb: ik bel burgemeester Van Thijn en zeg hem dat hij de plaats van de ramp niet te snel moet gaan schoonmaken, omdat anders misschien indicaties voor dat onderzoek verdwijnen. Dat heb ik zelf zeker niet gedaan en ik heb al gezegd dat anderen over dat punt geen contact met mij hebben opgenomen.

De heer **Oudkerk**: In die weken speelden ook de algemene politieke beschouwingen van dat jaar. Kunt u ons vertellen op welk moment de Bijlmerramp voor het eerst geagendeerd werd in de ministerraad?

De heer **Lubbers**: De ramp gebeurde op zondagavond; er was die maandag geen behoefte om een spoed-ministerraad bijeen te roepen. Ik roep ook in herinnering dat ik die

avond contact had gehad met de vice-premier, de heer Kok, die absoluut op hetzelfde spoor zat: een goede behandeling in Amsterdam, een goede burgemeester, een bekende politiechef, een goede brandweer en er is altijd een functie voor de commissaris van de koningin. Kortom: onze gemeenschappelijke waarneming was dat het overduidelijk was dat wij hiervoor geen ministerraad hoefden te houden. Dat betekende dat er de vrijdag daarop een ministerraad was; daarin werd hierover gesproken. De ramp had zich toen, om het zo maar te zeggen, voltrokken en was zo goed mogelijk behandeld, zoals gisteren is gebleken uit het relaas van de burgemeester; het ging in die ministerraad dus voornamelijk om de vraag hoe wij met de herdenkingsplechtigheid zouden omgaan: wie zijn er, hoe gaan wij ermee om et cetera. Het ging dus om de eerste ministerraad, de vrijdag na de ramp.

De heer **Oudkerk**: Kunt u ons vertellen of daar, behalve de vraag wie naar de herdenking zouden gaan, nog andere punten met betrekking tot de ramp besproken zijn? Of is men daarna overgegaan naar het volgende onderwerp?

De heer **Lubbers**: Ik denk dat er weinig andere punten met betrekking tot de ramp besproken zijn. Er waren wel andere punten, zoals men kan zien in de brieven die naar de Kamer zijn gegaan. Ik herinner mij dat het eerste gesprek dat ik zelf buiten de ministerraad had, een gesprek was met de ministers Alders en Maij. Dat ging eigenlijk over het vervolg van het ongeluk voor het gebruiken van Schiphol. Die problematiek gaat om andere redenen tot op de dag van vandaag door. Minister Dales heeft de Kamer een brief gestuurd. Als een brief onder de verantwoordelijkheid van meer ministers valt en als het ergens een beetje spannend is, wordt er in het algemeen overleg gevoerd. Als er dan iets hangt van een mogelijk geschil, komt dat ook in de ministerraad aan de orde. Dat was in dit geval niet zo. Er was absolute overeenstemming tussen de ministers en ieder deed op zijn eigen terrein wat hij moest doen. Er was dus geen reden voor een aparte agendering voor de ministerraad.

De heer **Oudkerk**: Ik vroeg dat, omdat zo'n ramp natuurlijk veel zaken

met zich brengt die, uit de losse pols opgeteld, betrekking hebben op zes departementen: Verkeer en Waterstaat vanwege de oorzaak van de ramp en Binnenlandse Zaken en Justitie, omdat toen al bekend was dat de cockpit voice recorder er niet was en omdat toen al andere zaken bekend waren die mogelijk een inbreng van Justitie vergden; bovendien was het in feite een grote milieuramp omdat er allerlei stoffen vrijkwamen; Buitenlandse Zaken was betrokken vanwege de relatie met Israël en het toenmalige WVC – nu VWS – was hierbij betrokken in verband met de acute, eventueel optredende gezondheidsschade. Heeft dat u als toenmalige leider van het kabinet er niet toe gebracht om te zeggen: "Dames en heren, we steken even de koppen bij elkaar om te zien of wij het allemaal goed op een rij hebben"?

De heer **Lubbers**: Ook niet omdat er een vaste systematiek is. Er gebeurt een vliegtuigongeval en dan is er een vaste procedure die aangeeft wie gewaarschuwd moeten worden. Dat is die avond ook gedaan; dat was ik natuurlijk niet alleen, want dat was een rijtje van mensen. Dan ga je controleren of die mensen op de hoogte zijn, of zij beslissen wat zij moeten beslissen en of daar moeilijkheden bij zijn. Ik heb kort beschreven wie dat op dat moment waren. Dan gaan die diensten werken, in de eerste plaats natuurlijk op de plaats des onheils zelf, in het Amsterdamse en in de regio. U hebt echter gelijk: op sommige punten is er natuurlijk een relatie met diensten van departementen. Die doen hun werk. Als een van hen vindt dat een ander het niet goed doet of als er een conflict is omdat de een iets anders wil dan de ander, komen de mensen samen en ga je afwegen om tot beslissingen te komen. U hebt gelijk: als het nationaal behandeld was, zouden alle checkpoints – loopt dit en loopt dat? – via de normale agenda de revue gepasseerd hebben. Dat zal nu ongetwijfeld in Amsterdam gebeurd zijn. Er was geen reden om als een soort groep in Den Haag te kijken of datgene wat de burgemeester daar met zijn mensen zat te doen, goed gedaan werd. Ook als ik terugkijk, denk ik dus niet dat dat iets extra's, iets goeds, zou hebben opgeleverd. We hebben het nu nadrukkelijk over de eerste uren en de eerste week na de ramp. Ik spreek

natuurlijk niet over alle onderzoeken daarna; dat is een ander hoofdstuk.

De heer **Oudkerk**: Ik concludeer dat dit procedureel gezien – begrijp mijn woorden niet verkeerd – geen nationale ramp was.

De heer **Lubbers**: Procedureel gezien was dit geen ramp die wij nationaal zijn gaan coördineren; dat klopt, ja.

De heer **Oudkerk**: Toch hadden de heer Van Thijn en iedereen die daar bezig was, de handen vol aan de berging, het nagaan hoeveel slachtoffers er waren en het identificeren van de slachtoffers. Je zou ook kunnen zeggen dat hij een aantal van de zojuist door mij voorgelezen taken had die bij sommige departementen thuishoren – is het schadelijk voor het milieu of is het schadelijk voor de gezondheid? – terwijl hij daar op dat moment geen tijd voor had. Hebben de ministers – of heeft u als coördinator en minister-president – niet toch overwogen om een aantal taken naar het nationale niveau op te krikken, omdat je niet alles tegelijk kunt doen?

De heer **Lubbers**: Dat is naar mijn weten niet overwogen. Ik zal de term "naar mijn weten" toelichten. U roept het beeld op – dat kan de waarheid geweest zijn – van een zwaar belaste burgemeester, die op bepaalde terreinen hulp van elders goed kan gebruiken. Als ik die gedachtegang volg, loopt dat in de systematiek van de regering weer via de minister van Buitenlandse Zaken. Daarmee bedoel ik niet alleen haar als persoon, maar ook haar medewerkers, degenen die haar gezegd hebben dat het in Amsterdam prima leek te gaan. Als er dan toch problemen gaan komen of als er te weinig medewerking van een departement is... Ik kende mevrouw Dales als een goede, stevige bewindsvrouw; zij was niet te verlegen om met haar vuist op tafel te slaan en te zeggen: zo kan het niet; die assistentie moet er komen. Zij was zeker ook niet te verlegen om de telefoon te pakken en te zeggen: Ruud, dat gaat niet goed; we moeten iets doen. Integendeel; vanaf de eerste avond vertoonde haar handelwijze het volgende beeld: laat nu niet iedereen zich hiermee bemoeien; ik neem de leiding en ik geef de burgemeester de ruimte die hij ook rechtens heeft. Volgens de wet begint de competentie immers bij de

burgemeester; die competentie kan natuurlijk van hem worden afgenomen, maar begint daar. Het was dus eigenlijk heel normaal en de minister stond daarvoor. Ook terugdenkend, denk ik dat dit een goede lijn geweest is. In het kader van de vaststelling van feiten is volgens mij echter belangrijk of er toen tekorten zichtbaar waren en of de burgemeester met een probleem zat en op dat punt geholpen kon worden. Als dat zo was, was dat via de minister van Binnenlandse Zaken op tafel gekomen in Den Haag en dan waren we iets gaan doen.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag u dat mede gelet op het feit dat mevrouw Maij, die hier vanochtend is gehoord, ons naar aanleiding van het voorverhoor enkele brieven heeft gestuurd om dat voorverhoor van commentaar te voorzien. In een van die brieven heeft zij geschreven: "Er wordt ook nu nog vaak de indruk gewekt door anderen dat V&W allerlei coördinerende taken en verantwoordelijkheden had. Dat was dus echt niet zo. Tegelijk was er dus wel degelijk sprake van coördinatie vanuit de toenmalige regering. Wel waren veel taken gedelegeerd aan de heer Van Thijn". Zij doelde daarmee op de eerste twee weken. Ik kan dat niet helemaal rijmen met wat u nu hebt gezegd. Wat is concreet de "coördinatie vanuit de toenmalige regering" geweest?

De heer **Lubbers**: De regering heeft de rampencoördinatie op dat moment daar gelaten. Dat neemt niet weg dat bewindslieden, ieder op het eigen terrein, bepaalde verantwoordelijkheden kunnen behouden. Het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval ligt bijvoorbeeld op het terrein van Verkeer en Waterstaat, bij de minister. Zij is vanochtend bij u geweest en u weet hoe gecompliceerd dat was door al die verschillende organen die daarmee bezig waren. Dat laat ik nu echter even ter zijde. Als je op zoek bent naar iemand die uiteindelijk in de gaten moet houden of dat onderzoek, het onderzoek dus naar de oorzaak van het ongeval, ordelijk gebeurt, is dat natuurlijk de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat nu als minister-president van het toenmalige kabinet, terwijl mevrouw Maij in een van haar laatste zinnen vanoch-

tend heeft gezegd dat dat de minister van Binnenlandse Zaken moest zijn.

De heer **Lubbers**: Als u het hebt over de coördinatie van wat er moest gebeuren, gaat het om de minister van Binnenlandse Zaken.

De heer **Oudkerk**: Formeel is dat juist, maar zij gaf dit antwoord op vragen van onze voorzitter en naar aanleiding van contacten tussen alle mogelijke ministeries. Zij zei duidelijk dat niet haar ministerie of niet zij als verantwoordelijk minister, maar het ministerie van Binnenlandse Zaken coördineerde. Dat moge formeel zo zijn, maar tegelijkertijd gingen met name vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat alle mogelijke antwoorden op vragen naar de Tweede Kamer en werden vanuit dat ministerie ook spontaan brieven naar de Tweede Kamer gestuurd; die antwoorden en brieven hadden soms veel te maken met zaken waarvan de competentie en zelfs de kennis eigenlijk bij andere ministeries lagen.

De heer **Lubbers**: Daarmee komen we op een belangrijk punt van het vervolg en van wat er na de ramp allemaal is gebeurd. Dat kunnen we nu allemaal nalezen. De overgrote meerderheid van de vragen ging naar de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik moet zeggen "ministers", want er zijn opeenvolgende ministers geweest. Veel van die vragen hadden te maken met het ter plekke omgaan met het ongeluk, nadat de ramp had plaatsgevonden. Er zit inderdaad iets bijzonders in de systematiek. Dat begint natuurlijk in de Kamer, want die stelde die vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Het gaat daar om mensen die zich daarop specialiseren, maar het blijft erg bij dat departement alleen. Ik kan dit voor de indringende vragen ook naar mezelf vertalen. Laat ik me beperken tot de vragen van de heer Van Gijssel, die dit onderwerp kennelijk zeer belangrijk vond; ik vind het opvallend dat ik me van de tijd waarin ik minister-president was, geen moment kan herinneren waarop ik van een van de politieke mensen – bijvoorbeeld zijn toenmalige fractievoorzitter, de heer Wöltgens, of de toenmalige vice-premier, die toen de eerste politieke man van zijn partij was – heb gehoord dat er een probleem was, dat vragen niet goed beantwoord werden, dat er irritaties gingen groeien en dat dit zo niet kon.

Als ik dat wel had gehoord, zou dit ter tafel zijn gebracht. Het boeit mij dat in die tijd één of enkele Kamerleden hier kennelijk zeer actief mee bezig waren en kritische vragen stelden, maar dat dit toch niet tot het niveau kwam dat zij in het wekelijkse politieke overleg van de PvdA tegen hun eerste politieke man – de vice-premier – of hun fractievoorzitter zeiden dat dit zo niet kon. Ik weet niet of dat ook na mijn periode zo is doorgestaan, maar in mijn periode was dit in ieder geval zo. Terugkijkend op die hele geschiedenis, vind ik dat eigenlijk heel bijzonder.

De heer **Oudkerk**: U hebt op 6 oktober 1992 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal onder meer de volgende woorden uitgesproken: "De Nederlandse samenleving weet zich verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, hun vrienden en kennissen. Dat is vandaag zo; laat het ook morgen en overmorgen zo zijn". De goede intentie van die woorden wordt door mij op geen enkele wijze in twijfel getrokken, maar waaruit bestond concreet die verbondenheid van het kabinet met de familieleden, vrienden en kennissen van de slachtoffers in de weken en maanden na de ramp?

De heer **Lubbers**: Het ging bij die woorden, die ik – misschien iets anders, maar ongeveer vergelijkbaar – ook de ochtend na de ramp heb uitgesproken, allereerst om een vorm van deelneming met wat er gebeurd was. Dat was ellendig: een vliegtuigongeval en het omkomen van zoveel mensen vanwege dat vliegtuig. Dat was dus een vorm van betrokkenheid bij je medemensen; het was voorspelbaar dat dat ook nog lang zou doorgaan: ieder jaar gebeurt die ramp als het ware opnieuw en worden de families en vrienden van de nabestaanden getroffen. Daar sloeg dat in de eerste plaats op. In de tweede plaats was er de vraag hoe je vervolgens moest omgaan met de nawerking van de ramp in de zin van de grote ongerustheid, niet alleen over de vraag hoe de ramp had kunnen gebeuren. Mensen die dit was overkomen – dan denk ik met name aan familieleden – hadden het recht om te weten wat de oorzaak van het ongeval was. Er is dus serieus gewerkt en gezocht naar de oorzaak van het ongeval. Ik denk dat het goed is dat ook ik zeg dat het natuurlijk toch heel pijnlijk is dat, nog afgezien

van eventueel gemaakte fouten, later bleek dat dit type vliegtuig gebreken vertoonde, waardoor er een stevig risico was. Uiteindelijk is Boeing die vliegtuigen allemaal gaan ombouwen, omdat zij kennelijk gevaarlijk waren; er zijn ook ongelukken op de ramp gevolgd. In de tweede plaats ging het dus om het ernstig nemen van de oorzaak van het ongeval; er is serieus onderzocht hoe dit mogelijk was. Dat had die terroristische lijn kunnen zijn, maar ook de vraag of dat vliegtuig niet goed was onderhouden of als zodanig niet goed was. Dan komen we op het derde onderdeel: als enige tijd daarna blijkt dat er klachten zijn in termen van gezondheid, verdienen die klachten naar mijn oordeel een uiterst serieuze behandeling. Het is op zichzelf natuurlijk pijnlijk te noemen dat er – door een opeenstapeling van de mate van inzicht in wat er precies in het toestel zat, het moment waarop dat inzicht beschikbaar kwam en de interpretatie van wat dat voor de volksgezondheid kon betekenen – zo langzamerhand een geschiedenis van jaren is die tot deze enquête heeft geleid. Ook ik vind dat pijnlijk, ja.

De heer **Oudkerk**: Afgezien van het feit dat u dat pijnlijk vindt, hebben wij de afgelopen weken veel mensen verhoord die soms en misschien wel heel vaak zeiden dat iets formeel gezien niet hun verantwoordelijkheid was. Als je de wetsteksten daarop nakijkt, hebben zij daar vaak nog formeel gelijk in ook. Als iedereen dat zegt, ontstaan er soms echter leemtes. Zou uw rol als minister-president van het toenmalige kabinet met de kennis die u nu hebt – dus niet met de kennis van 1992, 1993 en 1994 – in coördinerende zin een andere zijn geweest?

De heer **Lubbers**: Terugdenkend aan het moment van de ramp – u hebt zelf de eerste week of de eerste twee weken erna apart onderscheiden – is het antwoord volmondig “nee”. Als u vraagt of dat blijvend zo is, moet ik het volgende vaststellen: als een jaar later via Kamervragen gegevens op tafel komen die de indruk geven dat de eerdere informatie vrij onvolledig was en op bepaalde plaatsen misschien zelfs niet helemaal juist, begint er bij mij met terugwerkende kracht – daar hebt u het over – iets te “tikkelen”. Daar heb ik al iets van gezegd: hoe komt het eigenlijk dat wij als kabinet en als kabinetsleden daar

een jaar later zo mee omgingen? Daar moet ik, om dit fair neer te zetten, iets aan toevoegen over de systematiek. Op dat moment heeft de controlefunctie van de Kamer de zaak in beweging gezet; hulde aan de Kamer! Dat betekent echter ook dat het parlement de ministers is gaan controleren: “Doen zij dat eigenlijk wel goed?” Daar sloeg mijn opmerking op: wij moeten dan in alle fairheid ook vaststellen dat ik nooit door enig Kamerlid of enige fractievoorzitter ben opgebeld – dat was niet zo ongebruikelijk, want ik bemoeide mij met van alles; de mensen wisten dat en belden mij dus ook over van alles – met de klacht dat men met een kluitje in het riet werd gestuurd en dat daar iets aan moest worden gedaan omdat dat buitengewoon onbevredigend was. Dat is nooit gebeurd. Welk beeld levert dat voor mij op? Misschien hadden wij een te licht bewustzijnsniveau van het verdriet dat op den duur kon worden aangericht als de zaak niet volstrekt helder kon worden neergezet. De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen dat dit in de functie om de regering te controleren kennelijk niet zo belangrijk gevonden werd dat er werd gezegd: dat gaat zo niet; we schieten de minister-president eens aan. U weet dat dat vaak gebeurde, maar dat gebeurde in dit geval niet. Dan voel ik er niet veel voor om nu met terugwerkende kracht te zeggen dat ik mijzelf op die stoel had moeten zetten omdat er een wisseling van Kamervragen en antwoorden was en dat ik die had moeten lezen omdat er misschien iets niet klopte. Bij alle verlangen om mee te voelen met de slachtoffers, de nabestaanden van de slachtoffers en de mensen die nu in de zorgen zitten over de volksgezondheid of hun eigen gezondheid, gaat dat mij iets te ver. Ik probeer u dus informatie te geven en een inschatting van hoe ik dit zie. Dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van den Doel.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Lubbers, het betrof hier een ramp met een vliegtuig uit Israël van een maatschappij die 100% staatseigendom is. Nederland heeft al jarenlang bijzondere bilaterale betrekkingen met Israël. Zou u kunnen beschrijven hoe u die verhouding tussen Nederland en Israël ziet?

De heer **Lubbers**: Sinds jaar en dag en vooral sinds het begin van de zeventiger jaren – de tijd van de oorlog daar en van de olieboycot – bestaat in Nederland de volgende houding: als wij Israël ergens ter wille kunnen zijn, doen wij dat. Dat is een constante lijn. Ten tweede: wat betekent dat nu voor El Al, de vliegtuigen en Schiphol? Naar mijn oordeel betekent dat niet dat er een speciale status was. Er was misschien een extra plicht om terrorisme voor te zijn en er waren misschien systematieken om de beveiliging zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen, maar er was geen speciale voorkeursbehandeling. Dat is mijn tweede opmerking. Mijn derde opmerking is dat – een beetje plat uitgedrukt – een brutaal mens de halve wereld heeft. Ik sluit niet uit dat functionarissen van El Al, Schiphol gebruikend, de suggestie wisten te wekken dat zij meer rechten dan anderen hadden en daarom gewoon ergens naar binnen wandelden, zich niet aan een voorschrift hielden en ergens slordig mee omgingen, want “wij zijn El Al, de maatschappij van Israël”. De ruimte die gegeven wordt aan mensen die brutaal zijn, is natuurlijk de verantwoordelijkheid van de mensen die die ruimte geven. Dat is mijn antwoord.

De heer **Van den Doel**: U zegt dat El Al, gelet op de bijzondere betrekkingen tussen Nederland en Israël, een speciale status had. Was die bijzondere positie van El Al op Schiphol naar uw mening voor iedereen duidelijk?

De heer **Lubbers**: Nee, dat geloof ik niet. Ik heb natuurlijk wel gelezen dat er is gezegd dat iedereen wist dat El Al iets speciaals was. Ik heb mij natuurlijk op dit gesprek voorbereid en ik heb gevraagd of daar enig papier van is en of er iets geregeld is waarin ik dat kan zien. Het antwoord was “nee” en dat heeft mij niet verbaasd. Dan komen we immers in de sfeer van ministerraden en kabinetsbesluiten; dan is er een systematiek op basis waarvan men bepaalde dingen mag doen en dan moet de regering daarvan weten, want die moet daar verantwoording over kunnen afleggen. Dat is echter niet het geval; volgens mij niet, maar na mij komt de heer Kok. Hij is nu minister-president en hij weet dit waarschijnlijk veel beter dan ik, want

hij heeft dat natuurlijk allemaal laten uitzoeken. Ik verwijs dus naar hem.

De heer **Van den Doel**: Mag ik hieruit afleiden dat u zegt dat EI Al een speciale status had en dat dit bekend was bij degenen die daarbij betrokken waren, maar dat dit in feite nergens was vastgelegd?

De heer **Lubbers**: Nee, nu formuleert u het verkeerd. Ik zeg dat er in dit land en ook bij mij een grote sympathie voor Israël was. Daaruit leid ik af: geef EI Al in geval van twijfel maar een beetje ruimte. Er was – naar ik denk te weten – een reële aanleiding om ten aanzien van EI Al extra voorzichtig te zijn met het oog op terroristische mogelijkheden. Dan hebben we het hele verhaal gehad. Als in bepaalde situaties op Schiphol meer ruimte aan EI Al is gegeven, is dat gedaan door functionarissen die aardig wilden zijn, maar dat was niet op basis van enigerlei afspraak en zeker niet op basis van enigerlei instructie.

De heer **Van den Doel**: U zegt dus in feite: op het uitvoerende niveau, op Schiphol zelf, hebben onderlinge afspraken geleid tot die ruimere positie.

De heer **Lubbers**: Dat zou kunnen; dat wil ik niet uitsluiten, omdat ik probeer om uw vraag eerlijk te beantwoorden. U mag echter niet zeggen dat er een speciale status voor EI Al was. Ik zou het eerder omkeren: er was geen speciale status voor EI Al, maar EI Al werd in concrete gevallen misschien wel ruimhartig behandeld.

De heer **Van den Doel**: Mag ik dan zeggen dat er een speciale behandeling was, gelet op de specifieke, noodzakelijke beveiligingssituatie?

De heer **Lubbers**: Als u daar een antwoord op wilt hebben, moet ik dat gaan bestuderen om vast te stellen of er door het gedrag van employés op Schiphol – van welke diensten dan ook – de facto een speciale status van EI Al gegroeid was. Dan moeten we gewoon naar de feiten kijken die u volgens mij nu al beter kent dan ik.

De heer **Van den Doel**: Wij hebben als commissie de minister van Algemene Zaken gevraagd om ons daar meer inzicht in te geven. Hij heeft ons daarover een notitie

geschreven. De conclusie op basis van die notitie is in feite dat vanaf 1989 in ieder geval helder is dat EI Al binnen de grenzen van de door de Nederlandse overheid gestelde kaders heeft geopereerd, maar in dezelfde notitie staat dat dit voor de periode 1970-1989 in ieder geval niet uit de stukken kan worden opgemaakt. Dat komt overeen met datgene wat u zojuist hebt weergegeven.

De heer **Lubbers**: Ja. Exact vijf minuten voordat ik bij u binnenkwam, kreeg ik een kopie van de brief die hij u gestuurd heeft. Ik heb die brief dus kunnen lezen en bij eerste lezing dacht ik: dat staat er correct.

De heer **Van den Doel**: Ik wil toch nog even verder ingaan op die positie van EI Al. Is het feit dat het een Israëliisch toestel betrof, van invloed geweest op de houding van de Nederlandse regering bij de afwikkeling van deze ramp?

De heer **Lubbers**: Als u bedoelt dat men er toen, ten tijde van de ramp, wat makkelijk mee omging, is het antwoord "nee". Ik heb toen zelf opgemerkt, ook ten overstaan van de pers, dat tot op de bodem moest worden uitgezocht of er iets mis was met het onderhoud van het toestel. Er werd dus niet een beetje "lichtjes" over gedaan; absoluut niet. Ten aanzien van de veel latere vervolgfase van de informatieverschaffing over de vracht en de inhoud bestaat nu veel ergernis: waarom heeft dat allemaal zo lang moeten duren en is het nu eigenlijk allemaal wel duidelijk? Ik kan u niets aanreiken wat aangeeft dat mensen gedacht hebben dat zij hier een beetje makkelijk mee konden omgaan omdat het om onze vrienden uit Israël ging. Nee, ik heb juist een groeiende irritatie daarover gemerkt: hoe kan het in 's hemelsnaam dat die simpele dingen niet gewoon helder en tijdig op tafel kunnen komen?

De heer **Van den Doel**: Ik wil daar straks op terugkomen, maar ik blijf nu nog even bij dat onderzoek. Ik heb het niet over de vraag van de heer Oudkerk over mensen in vreemde witte pakken, maar acht u het, ook gelet op die speciale band met Israël, mogelijk dat functionarissen van Israëliische veiligheidsdiensten de eerste uren na de ramp en de daarop volgende dagen actief zijn geweest

op de rampplek zonder medeweten van de Nederlandse autoriteiten?

De heer **Lubbers**: Dat zou u de burgemeester moeten vragen. Ik heb al gezegd dat een brutaal mens de halve wereld heeft en ik ben daarom in dit leven voorzichtig geworden. Mensen kunnen daar brutaal heen gegaan zijn en kunnen daar zijn binnengedrongen door net te doen alsof zij erbij hoorden. U hoort mij dus niet zeggen dat dat ondenkbaar is. Sterker nog: ik heb er wel zorgen over gehad of dat soort dingen of andere "Unfug" gebeurd is, maar ik heb daar zelf geen enkele aanwijzing voor en ik ga ook niet op de stoel zitten van de mensen die de zaak daar toen effectief coördineerden en de verantwoordelijkheid droegen.

De heer **Van den Doel**: Ik kom nu wat verder in de tijd. Vanaf 1992 begonnen er ontzettend veel vragen te rijzen, ook in de samenleving en de pers. Daar hebben we het al even over gehad. De lading was nog steeds onbekend, er waren veel vraagtekens gerezen en er werden in de pers veel suggesties gewekt. Hebt u er ooit bij stilgestaan of de eventuele inzet van Nederlandse veiligheidsdiensten op dit punt meer klaarheid zou kunnen scheppen?

De heer **Lubbers**: Nee. Ik heb dat in ieder geval niet gedaan; uw vraag is immers aan mij persoonlijk gericht. Zoals dezer dagen is gebleken, ging die irritatie in de loop der tijd groeien en gingen meer mensen zich hiermee bemoeien, maar toen was ik al weg uit de politiek. Die vraag heeft zich dus eigenlijk niet in mijn tijd gesteld.

De heer **Van den Doel**: Ik stel die vraag toch, omdat ik – als dat mag – een relatie wil leggen met een brief die u als "de burger Lubbers" aan de enquêtecommissie hebt gestuurd over een zending DMMP. Iedereen weet dat dat een grondstof is die gebruikt kan worden om zenuwgas te maken. In die brief geeft u niet alleen aan dat een firma in Amerika in 1992 een vervangende lading DMMP naar Israël heeft verscheept omdat er een lading bij de ramp vernietigd was, maar ook dat in 1991 en 1992 ladingen DMMP naar Israël zijn verstuurd. Kunt u toelichten waarom u die melding aan ons hebt gedaan?

De heer **Lubbers**: Ja. Vorig jaar werd ik, inderdaad als burger, geconfron-

teerd met het gegeven dat er onzekerheid was over de lading die vervoerd werd van Amsterdam naar Tel Aviv. Er was voortdurend het idee dat men dat niet precies wist: er was lading van de VS naar Schiphol, maar die was voor een deel uitgeladen; men wist eigenlijk niet precies wat er verder was gegaan. In die tijd bereikte mij van een van de media de vraag of ik iets wist van dit speciale spul; dat spul was immers verstuurd door een bedrijf in de VS dat enkele jaren geleden – dus ruimschoots na de ramp – is overgenomen door een bedrijf waarin ik een functie vervul. Dat was voor mij natuurlijk aanleiding om dat uit te zoeken. Ik heb dat op papier gekregen en het leek mij nuttig om dat de voorzitter toe te sturen, omdat daaruit blijkt dat je in rede moet aannemen dat in ieder geval dit kleine deel van de lading tussen Schiphol en Tel Aviv in het vliegtuig zat. Als later om een herlevering wordt gevraagd, moet je immers in rede aannemen dat dat in het ramptoestel zat. Ik heb de brief dus om twee redenen gestuurd: in de eerste plaats om het u te laten weten – als ik dat weet, moet ook u dat weten – en in de tweede plaats omdat, gelet op de onzekerheid over wat er in het vliegtuig van Schiphol naar Tel Aviv zat, deze methode misschien bruikbaar is. Men kan immers navragen welke bedrijven om herlevering is verzocht; dat moet niet al te moeilijk zijn en langs die weg kan vrij simpel worden vastgesteld wat er van Schiphol naar Tel Aviv vervoerd werd. Dat is de reden waarom ik dat gemeld heb.

De heer Van den Doel: Wij zijn u daar ook zeer dankbaar voor. Was de door u aan ons toegestuurde informatie de kennis van 1999 of had u die kennis ook al in 1992 en 1993?

De heer Lubbers: Het is de kennis van het najaar 1998; toen – en dus niet in 1992 of 1993 – heb ik die kennis verworven. In 1992 of 1993 beschikte ik niet over die kennis; voor een goed begrip wijs ik erop dat dat ook helemaal niet kon. Het bedrijf dat geleverd heeft, is later immers overgenomen door een ander Amerikaans bedrijf en daarvan kreeg ik deze informatie. Dat was toen dus allemaal nog niet bekend; het was een kwestie van terugzoeken in de archieven en in de documenten van dat bedrijf.

De heer Van den Doel: Ik kom terug op de specifieke positie van El Al en de relatie tussen Nederland en Israël. Het kabinet en ook deze commissie zijn op zoek geweest naar de volledige informatie over de lading. Kunt u, gelet op de speciale band tussen Nederland en Israël, verklaren waarom El Al en ook de Israëlische overheid tot twee weken geleden de volledige informatie niet ter beschikking hebben gesteld, terwijl die zaak op zoveel niveaus – op politiek niveau en op diplomatiek niveau – onder de aandacht is gebracht? Hebt u daar een verklaring voor?

De heer Lubbers: Nee, dat is onbegrijpelijk. Het is teleurstellend en onbegrijpelijk en ik heb er geen verklaring voor.

De heer Van den Doel: Het is misschien nog onbegrijpelijker als ik u vertel dat de firma in Amerika die de informatie over de laatste 20 ton had, die informatie al een aantal jaren geleden aan de Israëlische autoriteiten ter beschikking heeft gesteld.

De heer Lubbers: Dat is een onderstreping van de kwalificatie die ik zojuist hebt gegeven: onbegrijpelijk.

De heer Van den Doel: Gelet op de band met Israël, kunt u dus niet verklaren waarom deze informatie niet eerder ter beschikking is gesteld.

De heer Lubbers: Laat ik een wat crue formulering gebruiken. Met betrekking tot mensen die misschien naar de rampplek zijn gegaan, heb ik al gezegd dat een brutaal mens de halve wereld heeft. Als ik dit nu volg – dat doe ik dus niet meer als minister-president – dan zeg ik: hoe is het toch mogelijk dat mensen zich permitteren om de Nederlandse autoriteiten na zo'n ernstig ongeluk niet zorgvuldig in te lichten? Als ik van hen hoor dat zij Nederland wel hebben ingelicht en als dat later weer anders blijkt te zijn, vind ik dat buitengewoon teleurstellend. Ik vind dat buitengewoon teleurstellend. Als vriend van Israël zeg ik dat zonder enige reserve: het is buitengewoon teleurstellend. Hoe het ook komt, komt het; er zal wel sprake zijn van allerlei misverstanden, verschillende boekhoudingen en weet ik wat allemaal, maar als u een verklaring vraagt voor het feit dat de autoriteiten

ginds, gelet op het aangerichte verdriet, niet simpelweg gezegd hebben "dat kan niet; we komen helder met de papieren op tafel", waarna je dan andere dingen kunt gaan doen, heb ik die verklaring niet. Ik ben daar wel buitengewoon – wat zal ik zeggen? – boos over; teleurgesteld en boos.

De heer Van den Doel: Tot slot heb ik een paar vragen over uw coördinerende rol als minister-president. Na de Bijlmerramp rezen in de samenleving steeds meer vragen die tot op de dag van vandaag aandacht vragen. Zijn al die vragen voor u ooit aanleiding geweest om die na 9 oktober 1992 ook een keer in de ministerraad te bespreken?

De heer Lubbers: Nee. In de tijd waarin ik nog minister-president was – dus tot augustus 1994 – is dat geen aanleiding geweest om dat te doen. Ik zeg dat zo nadrukkelijk omdat het onbevredigend gevoel dat er ergens iets niet kan kloppen, geleidelijk is gaan groeien. Ik heb al gezegd dat ik mij, terugkijkend, afvraag hoe het eigenlijk mogelijk is dat er ondanks het toenemende aantal Kamervragen, vooral van de heer Van Gijzel, maar niet alleen van hem, geen moment gekomen is waarop op het niveau van de eerste politieke mensen – daartoe reken ik ook mezelf – gezegd is dat het antwoord heel onbevredigend was. In de systematiek van een coalitie is de Kamer natuurlijk loyaal als het coalitiegenoten betreft, maar kan zij toch kritisch zijn in haar vragen. Er is niet voor niets allerlei politiek overleg en daarom ben ik eigenlijk verbaasd dat deze ramp en met name de onbevredigende aspecten waar u mij nu in het bijzonder naar vraagt – gebrekkige vrachtinformatie enzovoort – toen nooit op de agenda zijn gekomen. Dat is niet gebeurd en ik houd het er dus op dat – door de repetitie en het steeds weer opnieuw opkomende bericht dat er ergens iets niet klopte en dat er nog eens werd doorgezocht – pas in de loop van de tijd een niveau van aandacht is gegroeid dat in feite tot deze enquête heeft geleid.

De heer Van den Doel: Zou de hieruit te trekken les dan moeten zijn dat er bij zo'n nationale ramp, die weliswaar grotendeels op decentraal niveau wordt aangepakt en afgewikkeld, desondanks op rijksniveau toch een stukje coördinatie moet zijn in de

afwikkeling en de nasleep van zo'n drama als er zoveel vragen bij verschillende departementen leven?

De heer **Lubbers**: Toen er vermoedens gingen ontstaan dat bepaalde gegevens niet klopten, kwam dit punt aan de orde. Ik vind echter dat wij dat nadrukkelijk moeten onderscheiden van de beslissingen die genomen moesten worden voor een zo goed mogelijke behandeling van de ramp. Men kan de mensen die toen met name in het Amsterdamse hun uiterste best deden om dat goed te doen, in rede niet vragen of zij toen wel voldoende bedachten of er iets niet klopte met de vrachtpapieren en waarom zij daarover niet op de deur hebben geklopt. Ook voor de ministers was dit op dat moment naar mijn vaste overtuiging niet het punt. Dit punt ging geleidelijk groeien. Ik zal één voorbeeld geven. Het verarmd uranium kwam een jaar na dato op papier. Intussen weten we dat er onderzoeken zijn gedaan. Eigenlijk hoort daarbij niet alleen de plicht om dat goed te onderzoeken, maar ook om de consequenties en de uitkomsten van de onderzoeken te publiceren en, als de uitkomsten je niet bevallen, eventueel te besluiten tot een contra-expertise. Ik heb het gevoel – de verantwoordelijkheid voor alle betrokkenen drukt ook op mij – dat er op dit punt nog steeds ongerustheid is, terwijl we nu al vijf jaar weten dat er verarmd uranium aan boord was; kennelijk is het niet mogelijk gebleken om in openheid – die dingen moeten in openheid gebeuren – voorlichting te geven: "Dit was er aan boord; we hebben laten uitzoeken onder welke omstandigheden het misschien gevaarlijk kan zijn; die mensen hebben iets vastgesteld en desnoods voeren we nog een contra-expertise uit". Dan is er helderheid voor de burgerij. Het is nu vijf jaar later en nog steeds heb je, als je de term "verarmd uranium" laat vallen, het gevoel – ik zeg het eerlijkheidshalve zelf ook maar – dat dit goed moet worden uitgezocht. Dat had natuurlijk goed uitgezocht moeten worden en dat moet ook goed gepubliceerd worden. Ook als er vastgesteld is dat iets niet gevaarlijk is, moet dat gepubliceerd worden, want anders blijf je met de onrust in je lijf zitten over wat daar gebeurd is.

De heer **Van den Doel**: Ik keer even terug naar het verhoor van gisteren

van de heer Van Thijn. Hij heeft gezegd dat de zaken eigenlijk op een te laag niveau zijn afgehandeld. Hij zei daarmee in feite dat alle vragen die bij de ministeries werden neergelegd, op een te laag ambtelijk niveau zijn blijven hangen en niet direct tot acties en activiteiten hebben geleid. Daaruit zou je kunnen concluderen dat de belangstelling en interesse van de ministeries en van de bewindslieden op de ministeries voor de afloop en de afwikkeling van die ramp niet aanwezig of in mindere mate aanwezig is geweest.

De heer **Lubbers**: Ik billijk uw vraag, maar omdat u die relateert aan een uitlating van de burgemeester van Amsterdam, de eerste coördinator van alles, plaats ik er toch een kanttekening bij. Het is van tweeën één: er is een tekort aan informatieverschaffing geweest – u hebt het een beetje te makkelijk over een te laag niveau – en dat is waargenomen door degenen die die informatie voor welk doel dan ook nodig hadden ofwel dat is niet door hen waargenomen. Als dat wel is waargenomen, is dat een aanwijzing dat er inderdaad in belangrijke mate stoornissen waren. Ik keer echter terug naar het begin van mijn betoog. We zijn nu natuurlijk vijf, zes jaar verder. Hoe komt het dan toch dat er toen geen klachten naar Den Haag kwamen – te beginnen bij mevrouw Dales en via mevrouw Dales bij mij – met de strekking dat Amsterdam niet goed genoeg werd bediend? Daar is geen sprake van geweest. Er zit dus toch iets merkwaardigs in. Ik kan mij de teleurstelling wel voorstellen en ik kan mij voorstellen dat je zoveel jaren later zegt dat je eigenlijk meer had willen weten. Ik denk echter dat ik in alle objectiviteit kan vaststellen dat op dat moment en ook het jaar daarna... Het pikante gegeven is natuurlijk dat de burgemeester zelf later minister van Binnenlandse Zaken is geworden en het anderhalf jaar later dus allemaal nog eens zag en terug kreeg. Moeten we dan zes jaar later constateren dat hij onvoldoende met gegevens werd bediend en dat het kennelijk op een laag niveau werd behandeld? Dan had de vlam toch al één of twee jaar na de ramp in de pan moeten slaan? Hij had toen immers al kunnen zeggen: "Wat maak ik nu mee? Verarmd uranium? Dat had ik toen moeten horen! Vracht die niet klopt? Dat had ik toen moeten horen!" Ik zeg

in alle bescheidenheid dat die vlam nu pas in de pan is geslagen doordat de parlementaire enquête is ingesteld.

De heer **Van den Doel**: Die vraag hebben wij gisteren natuurlijk ook aan de heer Van Thijn gesteld: "Wat hebt u gedaan toen u aantrad als minister van Binnenlandse Zaken? Trof u een Bijlmer-dossier aan?" Dat trof hij niet aan. Alle losse eindjes die er nog waren, heeft de heer Van Thijn verklaard met het feit dat in die maanden – dat kunt u zich wellicht herinneren – andere zaken voor hem aan de orde waren.

De heer **Lubbers**: Dat begrijp ik volledig en laten we ook proberen om fairheid in acht te nemen. De burgemeester van Amsterdam heeft met zijn mensen – hij deed het natuurlijk niet alleen, maar met zijn brandweer, zijn politie en alle hulpverleners – naar mijn oordeel ter plekke een fantastische job gedaan. Hij werd absoluut nog eens extra zwaar belast door de onzekerheid over wie er eigenlijk omgekomen waren. U herinnert zich die beelden nog; we wisten niet hoeveel mensen het waren et cetera. Ik vind dat daar, naar alle maatstaven gemeten, een zo goed mogelijke rampbestrijding heeft plaatsgevonden door alle betrokkenen. Ik heb veel meer de neiging om daarvoor te staan; als er een probleem is, ligt dat probleem veel later in de tijd, namelijk in de tijd waarin er klachten over de gezondheid kwamen en waarin er informatie kwam over dingen die niet klopten; mensen kregen daardoor letterlijk de ziekte in hun lijf, maar we vonden niet het goede antwoord om daaraan tegemoet te komen door de gegevens, kritisch getoetst en met een gezondheidsanalyse erbij, veel sneller op tafel en in de openbaarheid te krijgen. Naar mijn overtuiging zit het probleem daar en niet bij de voortreffelijke inzet en de dienstverlening ten tijde van de ramp in het Amsterdamse.

De heer **Van den Doel**: Dat was ook mijn vraag niet en dat hebt u mij ook niet horen zeggen. Ik kom bij mijn laatste vraag. De gemeente Amsterdam heeft haar eigen optreden bij de rampenbestrijding laten evalueren. Daar is een rapport over verschenen. Minister Dales heeft de Kamer op 14 oktober 1992 een eerste rapportage over de rampenbestrijding

gegeven. Zij heeft in die rapportage gezegd dat het nog te vroeg was om conclusies te trekken en dat zij de evaluatie van Amsterdam afwachtte voordat zij de Kamer een definitief rapport zou zenden. Die brief is er nooit gekomen en er is in de Kamer nooit een debat gevoerd over de rampenbestrijding in de Bijlmermeer. Mijn slotvraag is: hebt u als minister-president ooit een reden gezien om "de Bijlmermeer" binnen het kabinet te evalueren?

De heer **Lubbers**: Nee. U hebt het eigenlijk al beschreven: het is gebeurd en het is voorzien van een voorlopig oordeel van mevrouw Dales; zij wachtte de definitieve rapportage af. Toen kwam zij te overlijden en kwam het er niet meer van. Als ik het mij goed herinner, ging het ook nog in de zomer en vlak voor het Kamerreces, toen ik nog net minister-president was, zo door: van de laatste brief werd, zoals dat heet, goede nota genomen, maar die werd verder niet meer op de agenda gezet. Dat was de situatie. Ik denk dat "het kabinet" in zo'n fase niet zegt: minister-president, ik ga de rapportage over de vraag of het in Amsterdam goed gelopen is en het oordeel van de minister van Binnenlandse Zaken op de agenda zetten. Toen Van Thijn minister van Binnenlandse Zaken werd, heb ik ook niet de behoefte gehad om te zeggen: "Dat is prachtig, maar een van de eerste dingen die wij gaan doen, is dit op de agenda zetten, want wij willen daar nog eens goed over doorpraten omdat er geen eindrapportage heeft plaatsgevonden". De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik daartoe geen initiatief heb genomen.

De heer **Van den Doel**: Ik bedoel het uiteraard in brede zin; ik beperk het niet tot Binnenlandse Zaken, maar heb bij die evaluatie ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het oog, evenals het ministerie van VROM, dat door het verarmd uranium inmiddels hierbij betrokken was, het ministerie van VWS, gelet op de gezondheidsklachten, en het ministerie Justitie, gelet op het strafrechtelijk onderzoek. Die evaluatie heeft echter niet plaatsgevonden.

De heer **Lubbers**: In die fase niet, nee.

De **voorzitter**: Mijnheer Lubbers, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor en ik vraag u of u mijn opmerkingen wilt steunen. Op 4 oktober hebt u op ministers-niveau telefonisch contact gehad met mevrouw Dales, mevrouw Maij-Weggen en de heer Kok. Is dat correct?

De heer **Lubbers**: Correct.

De **voorzitter**: U weet niet of er op 4 oktober overleg met de heer Docters van Leeuwen heeft plaatsgevonden, maar dat vindt u wel logisch.

De heer **Lubbers**: Ja.

De **voorzitter**: U weet niet of mevrouw Dales contact heeft gezocht met de BVD. Als hierbij inlichtingendiensten waren betrokken, had u dat moeten weten.

De heer **Lubbers**: Ja.

De **voorzitter**: U hebt geen contact gehad met de Israëliische ambassadeur of andere Israëliische autoriteiten.

De heer **Lubbers**: Correct.

De **voorzitter**: Er zijn geen mannen in witte pakken door middel van bemiddeling van de minister-president tot het rampterrein toegelaten.

De heer **Lubbers**: Ook correct.

De **voorzitter**: U denkt dat er met betrekking tot de versnelde berging geen contact met de betrokken ministers is geweest.

De heer **Lubbers**: Ik heb het niet verstaan.

De **voorzitter**: U denkt dat er met betrekking tot de besluitvorming over de versnelde berging geen contact met de betrokken ministers is geweest.

De heer **Lubbers**: Ik denk dat, ja.

De **voorzitter**: Er was geen aanleiding om binnen de minister-raad specifiek over de ramp te praten. Vanuit Amsterdam kwamen er geen signalen die om bijstand van het kabinet vroegen.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: U vindt het pijnlijk dat we nu, na zes en half jaar, nog steeds geen goed antwoord hebben op de gezondheidsklachten en/of andere zaken.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: U bent in uw zittingsperiode niet op de hoogte gebracht van politieke twijfels over de behandeling van dit onderwerp.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: El Al heeft een bijzondere positie, die deels kan voortkomen uit de doortastende invulling die El Al daar zelf aan heeft gegeven. Op de werkvloer kan de goede relatie geleid hebben tot een ruimhartige behandeling.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: U hebt niet overwogen om veiligheidsdiensten in te zetten.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: U vindt het onbegrijpelijk – en u bent daar teleurgesteld over – dat de juiste papieren niet aan Nederland zijn overgedragen.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: Door de toenemende interesse voor de ramp kwam er een moment waarop je achteraf zegt dat er beter gecoördineerd had moeten worden.

De heer **Lubbers**: Daar heb ik enige moeite mee, omdat ik dan zou moeten preciseren wat je achteraf beter zou moeten coördineren.

De **voorzitter**: Er is geen evaluatie geweest van het optreden en het functioneren van het kabinet ten aanzien van de Bijlmerramp als geheel.

De heer **Lubbers**: Klopt.

De **voorzitter**: De Bijlmerramp heeft in uw herinnering na 9 oktober 1992 niet meer op de agenda van de ministerraad gestaan.

De heer **Lubbers**: Ik kijk even precies naar de datum: dat was dus na een week.

De **voorzitter**: Precies.

De heer **Lubbers**: Op dat punt moet ik even voorzichtig zijn. Er kan een kwestie geweest zijn die vroeg in de ministerraad... Maar zeker niet als plenair onderwerp in zijn algemeenheid.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan is hiermee een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier, de heer Lubbers uitgeleide te doen.

Sluiting 15.34 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 86

Donderdag 11 maart 1999



De heer W. Kok

W. Kok
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op donderdag 11 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Donderdag 11 maart 1999

Aanvang 15.38 uur

Verhoord wordt de heer W. Kok

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Aan de orde is het verhoor van de heer W. Kok, geboren op 29 september 1938, te Bergambacht. Mijnheer Kok, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

De heer **Kok**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Kok, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. De commissie wil deze twee dagen de eindverantwoordelijken horen teneinde de Kamer straks een verantwoord rapport te kunnen overhandigen. De Kamer zal er dan haar oordeel over uitspreken. Wij willen met u praten over de periode waarin u vice-premier en minister van Financiën was en de periode waarin u minister-president bent. Kunt u de commissie zeggen welke contacten u hebt gehad op de avond van de ramp?

De heer **Kok**: Ik heb in de loop van de avond contact gehad met de toenmalige premier. Of hij mij belde of ik hem, weet ik niet meer. Hij heeft mij toen kort geïnformeerd over een

aantal contacten die hij had gehad met een tweetal andere collega-bewindslieden: de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij hebben onze ontzetting tegenover elkaar te kennen gegeven en vervolgens is er wat betreft mijn zakelijke betrokkenheid bij de ramp geen activiteit geweest.

De **voorzitter**: Heeft er op de avond van 4 oktober 1992 geheim beraad plaatsgevonden?

De heer **Kok**: Van echt geheim beraad zul je nooit weet hebben natuurlijk.

De **voorzitter**: Ik bedoel beraad waarbij u betrokken was.

De heer **Kok**: Er heeft geen beraad plaatsgevonden dat aanvankelijk geheim werd gehouden en later bekend werd.

De **voorzitter**: Heeft er direct of daarna beraad plaatsgevonden over een eventuele terroristische aanslag?

De heer **Kok**: Nee. Ik heb wel begrepen van collega Lubbers dat vrij snel bij collega Maij de gedachte was opgekomen dat er misschien een terroristische aanslag in het geding was. Daarover heeft zij ook nog contact gehad met de heer Hirsch Ballin; de eventualiteit van een aanslag heeft dus wel gespeeld, maar heeft bij mijn weten niet tot enigerlei vorm van vergadering of gesprek geleid, in ieder geval niet waarbij ik aanwezig was.

De **voorzitter**: U heeft vanaf 1992 tot en met de dag van vandaag deel uitgemaakt van het kabinet. Kunt u de

commissie zeggen hoe vaak de Bijlmercramp onderwerp van gesprek is geweest in het kabinet?

De heer **Kok**: Dat is alles met elkaar niet meer dan een keer of vijf.

De **voorzitter**: Waar ging het hoofdzakelijk over?

De heer **Kok**: De eerste vrijdag na de ramp is er nogal uitgebreid over gesproken. Ik heb dat nog eens goed nagelezen en het ging overwegend over de regeling van de aanwezigheid bij de herdenkingsplechtigheid, het al of niet halfstok vlaggen op zondag e.d. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft kort informatie gegeven over wat haar bekend was over de toedracht. Dat was uiteraard heel weinig. Een jaar daarna ging het over de aanwezigheid van de herdenking van de Bijlmercramp. Daarna zien wij zo af en toe een aanleiding om erover te spreken. Ik herinner mij nog dat mevrouw Jorritsma in haar hoedanigheid van minister van Verkeer en Waterstaat nogal ontzet was over het feit dat een particuliere pleitbezorger van slachtoffers en nabestaanden kans had gezien om van Israël meer informatie boven water te krijgen dan tot dan via de diplomatieke kanalen was gelukt. In die vergadering heeft zij minister Van Mierlo nog eens aangespoord om er ook langs officiële weg richting Israël werk van te maken. Van Mierlo heeft het materiaal ook opgevraagd. Ik herinner mij dat ook nog een keer in de ministerraad aandacht is gevraagd voor een ontwerp-brief over (delen van) de lading die in samenspraak tussen enkele departementen was opgesteld.

De **voorzitter**: Zijn de vragen over de lading echt ooit integraal doorgesproken in het kabinet?

De heer **Kok**: Ik gaf u al aan dat in het kabinet heel weinig gesprekken over de Bijlmerramp hebben plaatsgevonden. Dit geeft wellicht aanleiding in het kort iets te zeggen over de manier van werken. Het is niet zo dat in het kabinet spontaan van alles opkomt. In het algemeen komen in het kabinet wetsvoorstellen aan de orde en verder belangrijke voornemens en onderwerpen waarmee een bewindspersoon naar zijn mening niet in zijn eentje verder kan. Er kunnen ook afstemmingsproblemen aan de orde worden gesteld. Als een of meerdere bewindslieden over een zo belangrijk onderwerp als dit een probleem hebben waar zij of hun topmedewerkers niet uitkomen, dan wordt dat gemeld aan de minister-raad. Het is van belang te constateren dat in de afgelopen periode een dergelijk initiatief door de desbetreffende bewindslieden niet is genomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mijnheer Kok, ik wil met u allereerst praten over de afgelopen 6,5 jaar en dan met name over de periode na 1994 toen u minister-president was. In de afgelopen 6,5 jaar ging het over verantwoordelijkheden van een heleboel ministeries. Ik geef een heel korte opsomming: een internationale en diplomatieke zoektocht (Buitenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat); de ECD was bezig de ladingpapieren te achterhalen (Verkeer en Waterstaat en EZ); volksgezondheid (VWS en ook weer Verkeer en Waterstaat); justitieel onderzoek en milieuhygiënische aspecten (Justitie en VROM). In totaal heeft de enquêtecommissie bij acht ministeries aangeklopt om gegevens te verzamelen. Is het feit alleen al dat er zoveel ministeries bij betrokken waren geen aanleiding geweest om dat eens inhoudelijk aan de orde te stellen in de ministerraad?

De heer **Kok**: Terugkijkend op de gang van zaken in de afgelopen jaren en kennis dragend van de feiten en de lacunes daartussen, waar uw commissie zich mee bezighoudt, ligt die vraag erg voor de hand. Maar de vraag of gebrek aan afstemming – nodig met het oog op een goede informatievoorziening aan de Kamer – respectievelijk de vraag of de

resultaten van een onderzoek door een minister onderwerp van discussie moeten zijn in de ministerraad, is in de eerste plaats afhankelijk van initiatieven van de bewindslieden zelve. Met alles wat wij nu weten, is het interessant om vast te stellen dat de bewindslieden niet van mening waren dat het zo slecht boterde tussen de departementen dat het hogerop moest worden gezocht, te weten het coördinerende niveau van de raad.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uw voorganger, de heer Lubbers, heeft zo-even ook gezegd dat er door de ministeries niet voor gepleit is het onderwerp op de agenda van de ministerraad te krijgen. Geldt dat ook voor de periode waarin u minister-president bent geweest?

De heer **Kok**: Ja, mijn commentaar betrof de hele periode, dus ook de periode 1994-1998. Als een bewindspersoon vastloopt, als het gaat om het beantwoorden van belangrijke vragen vanuit de Kamer of als het gaat om de vraag hoe om te gaan met bepaalde bevindingen en er is sprake van afstemmingsproblemen met andere departementen (daarbij dreigt dan een zoektocht te ontstaan naar het antwoord op de vraag wie de eigenaar is van welk probleem), hangt het af van de bewindspersoon of hij de minister-president vraagt er samen eens naar te kijken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het ministerie van VWS wordt pas vrij laat betrokken bij het geheel. In 1996 werden vragen gesteld, drie jaar na september 1993, toen de vragen nog aan Verkeer en Waterstaat waren gericht. In 1996 wordt het ministerie van VWS erbij betrokken terwijl de ladingpapieren, waarbij ook gezondheidsaspecten in het geding zijn, pas in 1998 aan de orde komen bij VWS. Dan worden ze namelijk naar het ministerie van VWS gestuurd. Heeft u nooit het bericht bereikt van ministers dat zij het gevoel hadden dat zij in het dossier vastliepen?

De heer **Kok**: Nee, als dat zou zijn gebeurd, had ik er ongetwijfeld met collega's over gepraat. Dat is een deel van het dagelijkse werk van de minister-president. Als je er in kleine kring van bewindslieden (samen met medewerkers) niet uitkomt, kan het een onderwerp worden voor de

ministerraad. Overigens heb ik de indruk – maar ik beschik over veel minder detailinformatie dan de collega-vakministers – dat er in de jaren die u noemt en zeker vanaf 1996 een zeer frequent informatieverkeer tussen de departementen heeft plaatsgevonden. Er werd dus niet altijd los van of naast elkaar heengewerkt; er is heel veel gecommuniceerd. Maar blijkbaar niet altijd met goed resultaat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toch wil ik u het volgende voorleggen. Op 8 oktober 1997 vindt er een interpellatie plaats naar aanleiding van een uitzending van NOVA. In die uitzending geven Duitse EI Al-medewerkers te kennen dat EI Al er een dubbele boekhouding op nahoudt. Dat gaat dan weer over die ladingpapieren. De heer Van Gijzel vraagt dan om "een van staatsinstellingen onafhankelijke commissie onder directe verantwoordelijkheid van de regering in te stellen met de opdracht om alles in het werk te stellen de ontbrekende documenten alsnog te krijgen". Het lijkt eigenlijk op een soort van hartenkreet uit de Kamer: wij komen er niet uit en wij willen nu een kabinetbrede inspanning, niet alleen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Kent u die hartenkreet?

De heer **Kok**: Ik moet natuurlijk alles kennen wat in de Kamer is gezegd. De door u verwoorde wens is aan mij niet voorgelegd. Ik hoorde net een belangrijk deel van het verhoor van de heer Lubbers en ik moet u zeggen dat ook in mijn periode als minister-president mij nimmer op het niveau van fractievoorzitters, formeel of informeel, is meegedeeld dat er zo langzamerhand sprake is van een onhoudbare situatie of dat men het gevoel heeft van het kastje naar de muur te worden gestuurd, dat men nooit het gevoel krijgt eindelijk eens volledig geïnformeerd te worden. De algemene beschouwingen en andere algemene politieke gedachte-wisselingen zijn nooit benut om aan te geven dat een departements-overstijgende aanpak en beantwoording nodig was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U leest ook kranten, u hoort veel van uw ministers en u verneemt natuurlijk ook van debatten in de Kamer. Er zijn in de loop der jaren veel vragen gesteld. Er is dus niet helemaal niets

gebeurd. Maar de wens van de Kamer heeft u nooit bereikt?

De heer **Kok**: Ik zal niet herhalen wat ik zo-even heb gezegd. Mijn antwoord is niet louter formeel. Natuurlijk is er met de kennis van thans alle aanleiding om met grote bezorgdheid terug te kijken op ontwikkelingen die uit de samenleving of door middel van de media opkwamen of soms ook door Kamerleden werden geïnitieerd. Daaruit bleek een behoefte aan almaar meer compacte en gebundelde informatie. Ik heb niet een harnas aan gehad dat heeft verhinderd dat dat soort signalen mij heeft bereikt. Hierover wil ik twee dingen zeggen. De eerste is dat er geen momenten zijn geweest waarop een of meer bewindslieden in gezamenlijkheid vaststelden dat zij er niet uitkwamen en dat het dus breder moest worden besproken in de ministerraad. De tweede is dat de vraag vanuit de Kamer wat het kabinet er vanuit zijn gezamenlijke verantwoordelijkheid aan dacht te gaan doen, achterwege is gebleven. Beide opmerkingen laten echter onverlet dat er, terugkijkend op de achterliggende periode, veel reden voor zorg is, ook bij mij.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar die bezorgdheid heeft niet geleid tot het oppakken van een coördinerende rol in het geheel. De heer Van Gijzel is vanaf 1992 zeer betrokken geweest bij dit dossier en heeft zich zeer ingespannen om allerlei informatie boven water te krijgen. Dat bericht moet u toch ook hebben bereikt, want de heer Van Gijzel is lid van de partij waarvan u ook lid bent. Ik kan mij voorstellen dat hij u ook weleens heeft aangeschoten.

De heer **Kok**: Dat de heer Van Gijzel lid is van de partij waarvan ik ook lid ben, is in ons staatsrecht niet direct een reden om te veronderstellen dat hij zijn informatie exclusief aan mij voorlegt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U zegt dat u weinig berichten hebben bereikt uit de Kamer of van ministers dat men vastliep, terwijl er allerlei berichten kwamen uit de samenleving en ook van Kamerleden die uiteindelijk tot de instelling van deze enquêtecommissie hebben geleid. De heer Lubbers noemde dat vanmiddag "pijnlijk". Was er echt niet een moment waarop u dacht: nu moet ik

die coördinatie krachtig oppakken want wij moeten alles boven water krijgen?

De heer **Kok**: U moet even oppassen met het begrip "coördinatie". Algemene Zaken – en daar ben ik heel tevreden over als minister-president – is een klein maar fijn departement, maar niet een departement dat zo'n beetje boven alles uittoert en in staat is om het geheel te doorschouwen. Het departement is buitengewoon klein, kent een Rijksvoorlichtingsdienst en een zeer beperkt aantal raadsadviseurs die zich hoofdzakelijk bezighouden met het voorbereiden van ministerraden en besluitvorming. In die hoedanigheid proberen wij ook de eenheid van regeringsbeleid te waarborgen. Als het gaat om belangrijke onderdelen van de uitvoering van beleid is Algemene Zaken qua menskracht en documentatie absoluut niet in staat om dunnetjes over te doen wat departementen doen of niet voldoende doen. De gedachte dat Algemene Zaken dat even zou kunnen coördineren, is niet in overeenstemming met de realiteit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Uw voorganger, de heer Lubbers, heeft zo-even in het openbare verhoor zijn bevreemding geuit over het feit dat na 1994, toen de zaak begon te spelen, nooit in de ministerraad is gesproken over coördinatie op rijksniveau, terwijl de gegevens telkens weer niet bleken te kloppen of niet boven water kwamen. Hij vond het dus erg vreemd dat nooit is gesproken over coördinatie op rijksniveau. Bent u dat met hem eens?

De heer **Kok**: Ik heb niet de aanvechting om dezelfde woorden als de heer Lubbers te gebruiken. Ik stel vast dat de verantwoordelijke bewindslieden en hun medewerkers geen aanleiding zagen om het probleem op hoger niveau – een aan de ministerraad voorafgaand bewindsliedenoverleg of de ministerraad zelf – te tillen. Dat is een constatering, waarbij ik het ook uit een oogpunt van beleefdheid tegenover mijn collega's zou willen laten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik zou liever willen horen wat u zelf vindt.

De heer **Kok**: De heer Lubbers heeft iets meer vrijheid omdat hij in 1994

de periode waarin hij minister-president was, afsloot. Ik vind dat ik vanuit mijn verantwoordelijkheid wat prudenter moet omgaan met de wijze waarop mijn collega's zich voor hun doen en laten willen verantwoorden tijdens hun verhoren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik stelde de vraag specifiek aan u omdat na 1994 het hele dossier zo duidelijk aan de orde is geweest. Wie had volgens u als eerste de coördinatie in zijn portefeuille?

De heer **Kok**: Waar doelt u precies op?

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik heb u voorgelezen welke ministeries betrokken zijn geweest bij de ramp, maar het meest betrokken ministerie is natuurlijk dat van Verkeer en Waterstaat. Maar de vragen waren niet altijd aan het goede adres gericht, omdat uiteindelijk bij VWS, EZ en soms ook bij Buitenlandse Zaken antwoorden lagen. Maar sommige Kamerleden hebben al gewezen op een zekere verkokering, waardoor het uiteindelijk schortte aan volledige informatie. Daarom ook is deze enquêtecommissie er en vandaar dat ik aan u vraag: waar lag volgens u die coördinatie wel?

De heer **Kok**: Misschien vindt u het goed dat ik afstand neem van uw constatering dat het schortte aan volledige informatie. Als u tot die bevinding komt, zal zij wellicht nog worden onderbouwd. Als ik antwoord, wil ik niet impliciet de suggestie wekken daarmee in te stemmen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is een gegeven, mijnheer Kok.

De heer **Kok**: U gebruikte die woorden in uw vraag en daar neem ik even afstand van. Nu de vraag zelf. Als vanuit de Kamer met een hoge frequentie vragen aan Verkeer en Waterstaat worden gesteld maar het betreft onderwerpen waarop dit departement slechts ten dele kan antwoorden, dan is een niet in alle opzichten terecht aangesproken ministerie niet verplicht de vragen te beantwoorden die ook door andere bewindslieden kunnen worden beantwoord. Er heeft in de afgelopen jaren zeer frequent en zeer terdege overleg plaatsgevonden tussen een aantal betrokken departementen,

zeker als het gaat om de relatie tussen de samenstelling van de lading en de gezondheid. De coördinatie berustte bij degene die voor een afzonderlijk onderwerp de eerste verantwoordelijkheid droeg. Degene die als eerste de vraag krijgt, is de eerst aangewezen om contacten met anderen te leggen en voor een samenhangend antwoord te zorgen. Als een Kamerlid of een Kamercommissie vragen stelt aan een bewindspersoon die componenten bevatten die zeer nadrukkelijk tot het werkkterrein van een ander departement behoren, dan is het aan de vragenontvangende bewindspersoon om daarover het interdepartementale overleg te openen en tot een antwoord op de vragen te komen waarin de bewindslieden zich kunnen vinden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zoudt u mij kunnen zeggen hoe het dan mogelijk is dat er pas op 14 april 1998 ladingpapieren, van groot belang voor de volksgezondheid, vanuit het departement van Verkeer en Waterstaat naar het departement van VWS gaan? Is er dan sprake van afstemming en coördinatie?

De heer **Kok**: Ik kan u daarop geen antwoord geven. Ik ken die details onvoldoende. Het lijkt mij correct mijn collega's gelegenheid te geven daarop te antwoorden.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Kok. Ik wil beginnen met enkele vragen over de nationale veiligheid en de rol van de inlichtingendiensten, waaronder de BVD. De afgelopen jaren hebben in de media diverse berichten en theorieën gecirculeerd en de commissie wil graag weten wat daarvan wel en niet waar is. Aan de heer Lubbers zijn enkele vragen gesteld over de rol van deze diensten op de avond van de ramp. Mijn vragen aan u hebben betrekking op de nasleep van de ramp. Is u bekend of de inlichtingendiensten, waaronder de BVD, actief betrokken zijn geweest bij de nasleep van de Bijlmerramp?

De heer **Kok**: Voorzover ik weet niet.

De heer **Van den Doel**: Vorig jaar verschenen voor het eerst berichten in de pers – maar de informatie was natuurlijk allang bekend – over de aanwezigheid van een aantal grondstoffen in de lading die gebruikt kunnen worden voor het maken van

zenuwgas. Is dat voor het kabinet aanleiding geweest, alsnog de inlichtingendiensten in te schakelen?

De heer **Kok**: Ik dacht van niet. Mij is daarvan niets bekend. Als het wel zou zijn gebeurd, zou mij daarvan via de coördinatiefunctie van de secretaris-generaal van Algemene Zaken zeker mededeling zijn gedaan.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Kok, ik wil het nu even met u hebben over de relatie tussen Nederland en Israël en de positie van El Al. Ik heb dezelfde vragen aan de heer Lubbers gesteld. Het betreft een vliegtuig van een Israëlische maatschappij die staats eigendom is. Tegelijkertijd heeft Nederland goede en intensieve betrekkingen met Israël. Hoe ziet u als minister-president die band tussen Nederland en Israël?

De heer **Kok**: Die band is door de tientallen jaren heen bijzonder geworden. Gerelateerd aan het onderwerp dat wij thans bespreken – en dit is ook terug te vinden in de notitie van het SG-beraad die ik begin deze week de voorzitter van de commissie heb doen toekomen – is het van belang te weten dat rond 1970 vanwege het risico van terroristische aanslagen en bedreigingen aanleiding ontstond, bepaalde voorzieningen te treffen om mensen en vliegtuigen van EL Al extra te beveiligen. Vanaf dat moment is sprake van een bijzondere positie van El Al waar het gaat om de beveiliging. Iets anders is – en ik heb mij hierin de afgelopen weken enigszins verdiept omdat hierover de nodige vragen zijn gerezen en uitspraken zijn gedaan – of binnen dat kader sprake is van een voorkeursbehandeling als het gaat om de controle van vracht. Naar mijn vaste overtuiging is er van een dergelijke voorkeursbehandeling geen sprake. Er is echter helaas wel sprake van de bijzondere noodzaak om personeelsleden en vliegtuigen van El Al op een bijzondere wijze te beschermen. Daarvoor zijn evenals op andere luchthavens op Schiphol voorzieningen getroffen.

De heer **Van den Doel**: Uit uw antwoord concludeer ik dat de speciale positie van El Al uitsluitend betrekking heeft op de veiligheid.

De heer **Kok**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Gisteren hebben wij de heer Van Gijssel verhoord. Hij heeft hier een aantal opmerkingen gemaakt die hij naar zijn zeggen ook bij de Binnenlandse veiligheidsdienst heeft neergelegd. Eén van die opmerkingen betrof de aparte status van El Al. Hij zegt dat El Al, ook als het gaat om passagiers die aan boord gaan van vrachtvliegtuigen, eigenlijk niet gecontroleerd wordt, ook niet door de douane. Naar zijn mening had El Al op dat punt een bijzondere positie. Spreekt u dit nu tegen? Is dat in feite onmogelijk?

De heer **Kok**: Ik heb het volledige verhoor van de heer Van Gijssel niet gezien. Ik vind het moeilijk om hier uitspraken tegen te spreken. Ik vind het wel belangrijk dat ik zeg hoe ik de situatie zie op grond van de mij bekende feiten. Ik hecht eraan, een strikt onderscheid te maken tussen de veiligheidsvoorzieningen die gelden voor de vliegtuigen en de bemanningen enerzijds en het niet bestaan van een aan El Al toegestane vrije ruimte anderzijds.

Ik heb het verhoor van de heer Lubbers wel kunnen horen toen ik zat te wachten tot ik hier mocht verschijnen. Hij geeft aan dat er wellicht in de loop van de tijd een soort situatie kon ontstaan, kon worden gecreëerd. In zijn woorden kon er werkende weg een situatie ontstaan waarin men het een beetje gewoon begon te vinden dat El Al, medewerkers van El Al of veiligheidsmensen van El Al zich een bepaalde ruimte toe-eigenden die was niet geformaliseerd, niet was toegekend. Mijn informatie is gebaseerd op een – voor alle zekerheid – grondig onderzoek naar hoe het de afgelopen tientallen jaren gegaan is op het punt van de bijzondere beveiligingsvoorzieningen. Is het nu zo dat vervolgens daarbinnen ook een uitzonderingspositie is toegekend aan El Al waar men in afwijking van andere luchtvaartmaatschappijen gebruik van kan maken? Het antwoord daarop is op grond van mijn bevindingen – die altijd naast de bevindingen van anderen gelegd moeten worden, zo gaat het in het leven – nee. Die bijzondere vrije ruimte is er niet en dus ook geen uitzonderingsbehandeling daarbinnen.

De heer **Van den Doel**: U heeft ons een notitie toegestuurd over de positie van El Al op Schiphol,

waarvoor onze dank. U heeft het aan de commissie overgelaten in hoeverre zij daarmee in de openbaarheid wil treden. De commissie neemt de vrijheid om u naar aanleiding van die notitie een aantal vragen te stellen.

In de nota staat dat vanaf 1989 kan worden gesteld dat El Al binnen de grenzen van de door de Nederlandse overheid gestelde kaders opereert. Mijn vraag is gebaseerd op de volgende zinsnede, namelijk dat er sedert juli 1998 gesprekken plaatsvonden tussen vertegenwoordigers van het ministerie van Justitie, van de koninklijke marechaussee en van El Al teneinde de transparantie en de onderlinge verhouding tussen de koninklijke marechaussee en El Al te verbeteren en om onduidelijkheden weg te nemen. Hoe is vastgesteld dat El Al vanaf 1989 binnen de door de Nederlandse overheid gestelde kaders opereert?

De heer **Kok**: De SG's van zes of zeven departementen hebben dit vastgesteld. Zij hebben op verzoek van het kabinet hier nader naar gekeken. Daarbij zijn de benodigde diensten en instanties betrokken. Ik heb dat overleg uiteraard persoonlijk niet kunnen bijwonen. Hun bevindingen heb ik echter op enig moment zorgvuldig bekeken. Gelet op de eenstemmigheid en op de grondigheid heb ik, na raadpleging van de betrokken collega's in het kabinet, gemeend dat ik de ruimte had om de commissie het stuk op deze wijze voor te leggen. U vraagt mij nu de constatering die betrekking heeft op de periode na 1989 nader toe te lichten, maar dan moet ik helaas passen. Ik hoop dat u daar begrip voor hebt.

De heer **Van den Doel**: Ik kom terug op de relatie Nederland-Israël en op de positie van El Al. Heeft het feit dat het een Israëliisch toestel betrof naar uw mening invloed gehad op de houding van de Nederlandse regering bij de afwikkeling van deze ramp?

De heer **Kok**: Naar mijn stellige overtuiging niet.

De heer **Van den Doel**: U weet van de moeizame tocht van de verschillende ministers en ook van deze commissie om de informatie inzake de lading boven tafel te krijgen. Wij hebben deze vraag ook aan de heer Lubbers gesteld, maar de vraag om

informatie kwam met name naar boven in de periode 1994-1998. Hoe verklaart u het – gezien de speciale relatie tussen Nederland en Israël – dat wij er pas 14 dagen geleden in geslaagd zijn om de laatste belangrijke informatie over de lading naar boven te krijgen? De minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Verkeer en Waterstaat en uzelf hebben op verschillende manieren gepoogd, de informatie bij de Israëliische overheid te krijgen.

De heer **Kok**: De conclusie die ik hieraan verbind, is dat men het in Israël kennelijk pas zodanig serieus is gaan nemen dat men het materiaal ook beschikbaar wilde stellen toen men van mening was dat het ook bloedserieus was. Dat zegt veel over een gebrek aan serieusheid waarmee het Nederlandse kabinet en leden van het Nederlandse kabinet zijn bejegend. Dat zegt ook veel over de overtuigingskracht waarmee de enquêtecommissie vervolgens wel heeft kunnen opereren. Om het zacht uit te drukken, zit het mij allerm minst lekker dat het in het normale verkeer tussen staten en tussen autoriteiten niet mogelijk is gebleken om informatie boven tafel te krijgen die voor de afwikkeling en voor het krijgen van verder inzicht in alles wat hieraan verbonden is, zo essentieel was.

De heer **Van den Doel**: Het is gebleken dat het Amerikaanse bedrijf waar de informatie over de laatste 20 ton lag, onderdeel is van een Israëliisch bedrijf en dat die informatie al ruim een jaar bij de Israëliische overheid bekend was.

De heer **Kok**: Dat maakt het des te merkwaardiger als het om nonchalance zou zijn gegaan en des te pijnlijker en des te verontrustender als het om het opzettelijk niet ter beschikking stellen zou zijn gegaan.

De **voorzitter**: Wanneer de Binnenlandse veiligheidsdienst meldingen binnen krijgt van verschillen tussen de papieren lading en de werkelijke lading van het toestel – waarbij het om wapens kan gaan – welke actie moet dan worden ondernomen?

De heer **Kok**: Mag ik een verhelderende vraag stellen? Heeft dit betrekking op een deel van de mededelingen van de heer Van Gijzel?

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Kok**: Ik heb onmiddellijk, vandaag, na de mededelingen die daarover zijn gedaan via Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties laten nagaan of er vanuit de BVD nadere contacten zijn geweest over de door de heer Van Gijzel naar voren gebrachte kwestie. Die contacten hebben plaatsgevonden en de bevindingen daarvan zijn, dacht ik, terug te vinden in een van de bijlagen bij het rapport-Hoekstra. Mijn excuses, dit is kennelijk een zijpad. U heeft iets anders voor ogen.

De **voorzitter**: Ik bedoel het meer in het algemeen. Indien de BVD melding krijgt dat er verschillen zijn tussen de papieren lading en de werkelijke lading, waarbij het om wapens gaat, welke actie moet dan worden ondernomen?

De heer **Kok**: Ik zou menen dat daarover in elk geval, zoals dat behoort, overleg moet plaatsvinden. De BVD heeft een zeker eigen werkterrein, waarbij eigen afwegingen gemaakt moeten worden. Men zal dit doen in goed overleg met de verantwoordelijk minister, in het verleden de minister van Binnenlandse Zaken en thans de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Als het gaat om een activiteit van significante betekenis, meen ik dat dit in het interdepartementaal overleg tussen degenen die verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheidsdiensten aan de orde moet komen.

De **voorzitter**: Ik ga over tot de periode 1992-1994, toen u vice-premier en minister van Financiën was. Het gaat dan met name over onderzoek, lading en papieren. Waaruit bestaat de controle bij in- en uitvoer en ook bij transit? Het verbaast ons dat Nederland geen enkel zicht heeft op de goederen die worden binnengevloren maar niet worden uitgeladen en na enkele uren weer worden doorgevoerd. Er is geen inzicht in de risico's waaraan wij mogelijk worden blootgesteld. Heeft de douane zicht op de in- en uitvoer en met name op de transit?

De heer **Kok**: Als u mij toestaat, wil ik graag bevorderen dat via het departement van Financiën, omdat het vooral een activiteit van de douane betreft, daarover zeer snel

schriftelijke informatie wordt gegeven. Ik heb in mijn periode als minister van Financiën geen betrokkenheid bij dat aspect van het Bijlmerdossier gehad. Er is hier een raakvlak met de Economische controledienst en de beoordeling van schadelijke stoffen. Maar de specifieke vraag naar de rol, de verantwoordelijkheid en de kennis van zaken van de douane-autoriteiten wil ik, als u dat goed vindt, ten spoedigste schriftelijk laten beantwoorden.

De voorzitter: U bent in de periode 1992-1994 nooit direct betrokken geweest bij dit onderdeel van de afhandeling van de ramp doordat de douane door Verkeer en Waterstaat gevraagd is, medewerking te verlenen? U heeft ook nooit zelf op grond van uw verantwoordelijkheid als minister van Financiën de douane op het spoor gezet om exact te checken welke vracht er in Amsterdam is uitgeladen?

De heer Kok: Dat is nooit aan mij als minister voorgelegd. Het kan zijn dat dit wel aan de staatssecretaris is gedaan. Ik meen dat de douane onder hem viel.

De voorzitter: Kunt u dat voor de commissie nagaan?

De heer Kok: Ja.

De voorzitter: Dank u wel. Het punt van de afstemming en de coördinatie is al een keer aan de orde geweest. Ik heb er behoefte aan, hierop terug te komen. De commissie stuitte bij het verzamelen van de gegevens op dossiers – die direct of indirect met de Bijlmerramp te maken hadden – bij acht verschillende ministeries. U heeft daar een bemiddelende rol in gespeeld. Op ons verzoek heeft u een coördinator aangewezen die ons behulpzaam is geweest. De vraag is of het efficiënt optreden van nu na 6,5 jaar, niet versneld had kunnen worden. Ik zeg dit niet omdat het over technische zaken gaat, maar omdat wij te maken hebben met een emotioneel probleem. Er zijn enige honderden mensen die 6,5 jaar na dato nog steeds niet weten of hun gezondheidsproblemen zijn opgetreden naar aanleiding van deze ramp. Dit zijn niet alleen de mensen die in de Bijlmer hebben gewoond, maar ook degenen die actief hulp hebben

verleend. Een goede afstemming had het proces kunnen versnellen. Is het geen les voor de toekomst dat hier met een andere manier mee omgegaan moet worden?

De heer Kok: Als u mij toestaat, wil ik hier enkele opmerkingen over maken. U heeft gezegd dat ik een coördinator heb aangewezen. Dat dateert van afgelopen zomer. Al voordat de commissie definitief werd ingesteld, werd mij gevraagd of ik als minister van Algemene Zaken kon aangeven of alle informatie die door of namens de diverse departementen aan de Tweede Kamer was verstrekt, correct en volledig was. Ik heb daarop geantwoord dat ik daar in de verste verte niet toe in staat was. Ik heb geen schaduwdoossiers. Wij hebben, in tegenstelling tot andere landen – daar mogen wij gelukkig of minder gelukkig mee zijn, dat is een kwestie van smaak – geen superminister. De minister-president staat niet boven de andere ministers. Hij heeft een beperktere verantwoordelijkheid in ons staatkundig bestel. Ik ben absoluut niet in staat om op enig moment te overzien of al die departementen het goed hebben gedaan. Om die reden heb ik toen met instemming van de ministerraad gezegd: laat de afstemming van de informatieverzorging aan de Kamer en ook de beoordeling van de vraag of het allemaal voldoende en goed is geweest, over aan het departement dat het meest bij het geheel is betrokken, namelijk Verkeer en Waterstaat.

Ook een emotioneel probleem vraagt zoveel mogelijk om een rationele analyse. Het emotionele probleem is dat mensen – en ik betreur dat zeer – door de gang der dingen in de achterliggende periode te lang en te vaak in onzekerheid zijn gekomen en gebleven over de beantwoording van de vraag waar de verbanden tussen hetgeen er mogelijk is gebeurd en hun gezondheidssituatie uit bestaan. Dat alleen al geeft aanleiding om, als wij spreken over lessen voor de toekomst, in het verlengde van hetgeen het kabinet u begin september heeft geschreven, grondig na te denken over de vraag hoe je met behoud van de departementale verantwoordelijkheid in de eigen lijn – die niet vervangen kan worden door nieuwe coördinatiestructuren die daar geheel aan voorbij gaan – meer kunt doen om in een zo bijzondere situatie als deze tot een beter en

effectiever gezamenlijk optreden te komen. Dit geeft het huidige kabinet en geeft toekomstige kabinetten alle aanleiding om met behoud van de kernafspraken ten aanzien van de coördinatie te kijken op welke wijze lering getrokken kan worden uit de opgedane ervaring.

De voorzitter: Mijnheer Kok, ik kom tot een samenvatting van het verhoor. Ik verzoek u, aan te geven of u mijn samenvatting kunt onderstrepen. U heeft op de rampavond alleen met de heer Lubbers contact gehad.

De heer Kok: Zakelijk, ja.

De voorzitter: Er is in de ministerraad vijfmaal over de ramp gesproken, onder andere eenmaal over de afvaardiging naar de herdenking van de ramp. Plusminus een jaar na de ramp is er opnieuw in de ministerraad over gesproken. Eenmaal is er gesproken over het feit dat via de private lijn meer informatie over de lading naar voren kwam dan via de diplomatieke lijn. Er is geen initiatief genomen door ministers om de ramp te agenderen voor de ministerraad. Dit is hun eigen verantwoordelijkheid. Is dit correct?

De heer Kok: Ik hoop dat het aantal van vijf klopt. U hebt de notulen van de ministerraad mogen inzien.

De voorzitter: Dat klopt exact.

De heer Kok: Dan klopt het. Het hadden er ook zes kunnen zijn geweest. Ik zou de formulering: het is niet aan de orde gesteld, want het is hun eigen verantwoordelijkheid, willen omdraaien. Het is op enig moment de verantwoordelijkheid van een bewindspersoon om, als men voor informatieverzorging aan de Kamer wordt geplaatst of als men overigens voor belangrijke onderwerpen die het beleid betreffen, wordt geplaatst en men loopt vast, ook in het interdepartementale verkeer, in de afstemming met collega's die bij zo'n onderwerp hun handtekening, hun paraaf moeten zetten – om de zekerheid te hebben dat je het goed doet – de minister-president op te bellen of een briefje te schrijven met de mededeling dat hierover gesproken moet worden of te zeggen dat dit een onderwerp voor de raad moet zijn. Ik zeg er voor de volledigheid bij dat daarmee in materiële zin

de kous niet mee af is. Ik pleit de minister-president – ik heb het niet over de heer Lubbers, die zijn eigen periode had – vanaf 1994 helemaal niet vrij met dit formele verhaal. Dit is veel te formeel en te kil om te kunnen en willen volhouden. Het is wel zo dat, in de manier waarop in een kabinet gewerkt wordt, dit de wijze is waarlangs onderwerpen voor bewindslidenoverleg of voor kabinetsvergaderingen worden voorgelegd.

De voorzitter: Er waren geen signalen dat de vakministers er niet uitkwamen. Er waren ook geen andere politieke signalen.

De heer Kok: Signalen? Er zijn geen initiatieven geweest. Wat zijn signalen?

De voorzitter: Het gaat erom of de ministerraad wel of niet meerdere malen over dit onderwerp had moeten spreken. In uw verhoor heeft u gezegd dat er geen signalen waren dat de vakministers er niet uitkwamen en dat er dus geen reden was om daar in de ministerraad wel integraal over te praten. Er waren ook geen andere politieke signalen die daar om vroegen.

De heer Kok: Het woord "signalen" is mij te vaag. Ik blijf het liefst bij de woorden die ik zelf heb gebruikt: er zijn geen voorstellen gedaan.

De voorzitter: Terugkijkend is er eerder reden geweest voor bezorgdheid.

De heer Kok: Zeker, en dat is zacht uitgedrukt.

De voorzitter: Er is niet één coördinerend ministerie voor de gehele problematiek. Dit is afhankelijk van de vraag.

De heer Kok: Het is niet zo dat wanneer er vragen aan een departement, een minister of een staatssecretaris worden gesteld, alleen het feit van het stellen van die vragen aan dat adres, de noodzaak van interdepartementale afstemming om vervolgens te antwoorden, wegneemt.

De voorzitter: Voor zover bekend, zijn inlichtingen- en veiligheidsdiensten niet ingezet, ook niet in relatie tot berichten over Sarin.

De heer Kok: Bij mijn weten niet.

De voorzitter: De speciale positie van El Al beperkt zich tot de veiligheid.

De heer Kok: De bijzondere positie beperkt zich tot de beveiliging. Van een bijzondere behandeling daarbinnen die hen speelruimte geeft, afwijkend van andere luchtvaartmaatschappijen, is geen sprake.

De voorzitter: Zo ver was ik nog niet. Er is geen bijzondere vrije ruimte voor El Al. Dit is vanaf 1989 vastgesteld. Vanaf 1998 – dus negen jaar later – is over dit onderwerp overleg gestart. Klopt dat?

De heer Kok: Ja, maar er is geen enkel verband tussen 1989 en 1998. Het overleg van 1998 heeft bij mijn weten betrekking – ik heb hier een vertrouwelijke notitie van het hoofd van de koninklijke marechaussee over gezien – op de vraag hoe het staat met de verantwoordelijkheidsverdeling op Schiphol tussen de koninklijke marechaussee, die verantwoordelijk is voor het geheel van de veiligheid, en wapendragende veiligheidsfunctionarissen, die daar overigens een autorisatie voor hebben. Vanuit de leiding van de marechaussee gaat het over de vraag: men is geautoriseerd om een wapen te dragen, te bezitten, maar hoe is de verantwoordelijkheidsverdeling bij een eventueel gebruik van dat wapen? Daarover is men in 1998 volgens mijn informatie op Schiphol gesprekken gaan voeren.

De voorzitter: Met betrekking tot het verkrijgen van de benodigde informatie over de lading heeft Israël het normale diplomatieke verkeer op dit punt niet serieus genomen.

De heer Kok: Men is het pas serieus gaan nemen toen men ook de indruk had dat het bloedserieus was.

De voorzitter: U kwalificeert dit als pijnlijk en verontrustend.

De heer Kok: Ja. Het is verontrustend als het op nonchalance gebaseerd is en pijnlijk als het op bewust miskennen van de betekenis van de verzoeken is gebaseerd.

De voorzitter: U bent in uw periode als minister van Financiën vanuit die

hoedanigheid niet betrokken geweest bij de Bijlmerramp.

De heer Kok: Ik ben daar niet bij betrokken geweest.

De voorzitter: Dan is hiermee een eind gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier de heer Kok uitgeleide te doen.

Sluiting 16.28 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 87

Vrijdag 12 maart 1999



Mevrouw W. Sorgdrager

W. Sorgdrager
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 12 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 12 maart 1999

Aanvang 09.30 uur

Verhoord wordt mevrouw W. Sorgdrager

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Geveke, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van mevrouw W. Sorgdrager, geboren op 6 april 1948 te Den Haag.

Mevrouw Sorgdrager, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. De commissie hoort deze week de eindverantwoordelijken die met dit dossier zich de afgelopen 6,5 jaar hebben beziggehouden. De feiten wil de commissie uiteindelijk inderdaad rapporteren. Gezien het grote aantal vragen dat wij vandaag aan de desbetreffende bewindslieden willen stellen en de tijd die wij hebben, verzoek ik u op voorhand om de antwoorden zo kort mogelijk te houden.

Mevrouw Sorgdrager, toen u aantrad als minister, is er toen een dossier

over de Bijlmercramp aan u overgedragen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De **voorzitter**: Was er een dossier?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik neem aan van wel.

De **voorzitter**: Wanneer bent u voor het eerst met dat dossier in aanraking gekomen?

Mevrouw **Sorgdrager**: In 1996.

De **voorzitter**: Op welke manier?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat kwam doordat ik een brief kreeg van de heer Van Gijzel, het Kamerlid Van Gijzel, die mij meldde dat er een persoon was die aangifte wilde doen bij de politie en daar in feite de kans niet voor kreeg, althans geen gehoor vond voor zijn verhaal. Toen heb ik meteen gezorgd dat die aangifte opgenomen werd.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, ik wilde graag met u door naar de inschakeling van het openbaar ministerie en dan gaat het over de oorzaak, de lading en fraude. Het openbaar ministerie heeft in Nederland een onafhankelijke positie. Toch kan de minister van Justitie het OM een opdracht geven. Is dat correct?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: In wat voor situaties is dat?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat is net in de nieuwe Wet op de reorganisatie van het OM geregeld, op de manier

waarop het eigenlijk vroeger ook al was in de praktijk. Dat zijn in de eerste plaats algemene opdrachten over beleid; dat is niet bijzonder. Wat bijzonder is, dat zijn de aanwijzingen die de minister kan geven in concrete strafzaken. Dat kan variëren van het doorzetten van een opsporingsonderzoek, het inzetten van een opsporingsonderzoek, het doorzetten van een vervolging, het stoppen van een vervolging, kortom, in feite allerlei aanwijzingen van zowel technische opsporingsaard, alsook beleidsmatige aard in een strafzaak.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, heeft u tijdens uw ministerschap het OM opdracht gegeven om onderzoek te doen dat te maken had met de vliegcramp?

Mevrouw **Sorgdrager**: Niet in de zin zoals u net zegt, van een aanwijzing. Dat is een officiële opdracht. In de praktijk gaat het vaak zo, dat aan een hoofdofficier gevraagd wordt: wil je dat of dat onderzoek doorzetten?

De **voorzitter**: Heeft u dat gedaan?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb dat laten doen.

De **voorzitter**: Waarover?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb, maar dat gaat over een ander geval in 1998, toen de eerste resultaten werden gemeld over het onderzoek naar de mannen in de witte pakken, laten vragen aan het OM om meer onderzoek te doen naar deze mannen in witte pakken.

De **voorzitter**: Zijn er nog meer situaties geweest, waarin u verzocht

heeft om c.q. aangedrongen heeft op het inschakelen van het OM?

Mevrouw **Sorgdrager**: In feite is het wel zo dat, als je verzoekt om toch een aangifte op te nemen van iemand, je dat ook wel als een opdracht van de minister aan het OM, aan de politie via het OM, kunt beschouwen.

De **voorzitter**: In welke situaties heeft dat nog meer plaatsgevonden?

Mevrouw **Sorgdrager**: Met de Bijlmer bedoelt u?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, op het ogenblik kan ik mij niet een situatie voor de geest halen.

De **voorzitter**: De fraude van El Al, naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu ja, daarom zeg ik: de aangifte van de heer Plettenberg, het opnemen daarvan, dat is een actie van mij geweest; laten we het zo maar noemen.

De **voorzitter**: Daar is bewust een actie uwerzijds uitgegaan.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, u kijkt een beetje ongelovig, maar u weet toch dat er een brief is gekomen van de heer Van Gijzel, waarin stond dat de heer Plettenberg zijn aangifte niet kwijt kon.

De **voorzitter**: Ik kijk niet ongelovig. Ik wil alleen graag van u een bevestiging hebben van de feiten die de commissie verzameld heeft in de afgelopen vier maanden.

Mevrouw **Sorgdrager**: Naar aanleiding van die brief heb ik dus actie ondernomen.

De **voorzitter**: Ik zal anders kijken. Mevrouw Sorgdrager, in 1992 heeft er een strafrechtelijk onderzoek plaatsgevonden naar de ongevals-oorzaak. Dat vond plaats tijdens het bewind van uw voorganger. Was er voor u enige aanleiding om het strafrechtelijk onderzoek naar de oorzaak te heropenen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, u heeft mij gevraagd, kort te antwoorden. Ik kan er ook wel iets omheen vertellen.

De **voorzitter**: Op 9 mei 1996 is er een uitzending van NOVA en daarin komt aan het woord een zekere heer Plettenberg. Hij spreekt daar over een ordner die hij had ingezien bij El Al, waarin hij onregelmatigheden had aangetroffen. Is deze uitzending aanleiding voor u geweest het OM opdracht te geven een nieuw onderzoek uit te zetten?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De **voorzitter**: Waarom niet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Kijk, het is niet zo dat een minister meteen reageert op dit soort dingen. Ik denk dat er aanleiding is geweest voor mijnheer Plettenberg om naar de politie te gaan met zijn aangifte en dat het ook terecht is dat hij dat gedaan heeft. Waarbij ik denk: als iemand met zo'n verhaal komt, dan moet die aangifte opgenomen worden. Dus, ik heb op dat moment niet gedacht: hier gaat iets verkeerd. Als deze meneer dat denkt en dat vermoeden heeft en het is niet zomaar iemand die niet weet waar het over gaat; het is natuurlijk wel iemand die op Schiphol werkzaam was...

De **voorzitter**: U heeft er wel kennis van genomen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb die uitzending niet gezien.

De **voorzitter**: Maar u heeft wel kennis genomen van de aangifte van de heer Plettenberg?

Mevrouw **Sorgdrager**: Later.

De **voorzitter**: Vond u dit een gevoelig dossier?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: Als ik "gevoelig" noem, wat is dan uw interpretatie daarvan?

Mevrouw **Sorgdrager**: Een gevoelig dossier, dat betekent voor mij dat je wat meer aandacht daaraan besteedt dan aan gewone strafzaken.

De **voorzitter**: Maar deze aangifte was voor u geen aanleiding om daar alerter op te zijn en daar eventueel actie op te ondernemen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb actie ondernomen door te verzoeken die aangifte op te nemen en daar is vervolgens een onderzoek uit voortgekomen. Dan ga ik mij niet vervolgens steeds met het openbaar ministerie bemoeien om te kijken of men dat wel goed doet. Dat is ook mijn taak niet.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, het Kamerlid Van Gijzel is met de heer Plettenberg op bezoek geweest bij het BVOL. Ik neem aan dat u dat inmiddels bekend is. Na het bekijken van de ladingspapieren – het staat in het verslag van het debat van 14 mei 1996 – vroeg hij zich af of er sprake zou zijn van malversaties. Hij heeft toen de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd of dat het geval was. Heeft de minister van Verkeer en Waterstaat hier met u contact over gehad – want malversaties zijn toch strafbare feiten?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, dat weet ik niet meer. Ik weet niet meer of zij daar mij speciaal over heeft gebeld of gezegd – nee, dat weet ik niet meer.

De **voorzitter**: Maar ondanks het feit dat u op een eerdere vraag heeft gezegd: ook voor mij was dit een gevoelig dossier, was er op dat moment voor u geen aanleiding om, toen u daar kennis van nam, daar met de minister van Verkeer en Waterstaat over te spreken, noch kunt u zich herinneren of zij dat met u gedaan heeft?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, er is iets anders. Als de heer Van Gijzel denkt dat er kwestie is van malversaties, dan was het misschien niet gek geweest, als hij ook met mij contact had opgenomen.

De **voorzitter**: Dat was mogelijk geweest. Was voor u op dat moment de minister van Verkeer en Waterstaat de coördinerende minister?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja. Justitie heeft altijd een secundaire rol gespeeld, in die zin dat men natuurlijk daarbij betrokken is geweest in het begin, maar de vracht en alles, de gezondheidsproblemen enz., dat ligt

allemaal niet op het terrein van Justitie.

De **voorzitter**: Luchtvaartongevallen vallen onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat en derhalve zijn zij de eerstverantwoordelijke coördinator?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, het hangt een beetje van het soort ongeval af, natuurlijk. Als je vermoedt dat er sprake is van terroristische acties, dan is de rol van Justitie natuurlijk anders. Maar in dit geval lag de coördinatie bij Verkeer en Waterstaat. Ik geloof ook niet dat in het begin Justitie bijvoorbeeld brieven heeft ondertekend naar de Kamer. Ik ben ook nooit bij een Kamerdebat geweest, als het over de Bijlmerramp ging.

De **voorzitter**: Vond u dat vreemd?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, omdat het in het algemeen ook niet ging over justitie-aangelegenheden.

De **voorzitter**: Justitie was duidelijk passief, maar reageerde, als er vanuit Verkeer en Waterstaat duidelijk signalen kwamen dat er mogelijk sprake was van strafbare feiten?

Mevrouw **Sorgdrager**: Justitie reageert op signalen, als er eventueel aanleiding is te denken dat er een strafbaar feit is. Niet alleen van Verkeer en Waterstaat, maar als een ander komt met vermoedens van strafbare feiten, dan reageert Justitie ook.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, is het correct dat er een aparte officier van justitie bij het parket Haarlem is voor luchtvaartongevallen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Daar is een coördinerend luchtvaartofficier en die gaat niet alleen over ongevallen.

De **voorzitter**: Een coördinerend luchtvaartofficier. Heeft u daar regelmatig contact mee gehad met betrekking tot de voorgaande punten die ik zo-even genoemd heb?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De **voorzitter**: Vindt u dat niet vreemd? Dat hij niet aan de bel trok bij u, in de zin van: minister, er is weer iets aan de hand met het

Bijlmerdossier, is het niet zinvol om daar actie op te ondernemen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, hij heeft dat niet gedaan en ik heb dat ook niet gedaan. Dat hoort ook toch bij de afstand tussen minister van Justitie en openbaar ministerie. Als men daar z'n werk doet en daar zijn dingen die bijvoorbeeld belemmerend zouden zijn in het werk of anderszins, dan is het wat anders. Maar u moet zich niet voorstellen dat er dikwijls contact is tussen officieren van justitie en de minister. Een officier van justitie heeft in de eerste plaats contact met zijn procureur-generaal en dan pas komt de minister in het geding.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Singh Varma.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mevrouw Sorgdrager, op 14 mei 1996 zegt de minister van Verkeer en Waterstaat in de Kamer dat zij "verdomd weinig voelt voor een nader onderzoek naar de lading", omdat zij geen reden heeft om aan te nemen dat er gemalverseerd is door El Al. Heeft de minister van Verkeer en Waterstaat daar vooraf of daarna contact met u over gehad?

Mevrouw **Sorgdrager**: Vooraf in elk geval niet, en daarna... Dat weet ik echt niet meer, of zij ooit een paar woorden daarover tegen mij gezegd heeft.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u of zij contact heeft gehad met het openbaar ministerie hierover?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat verwacht ik niet, want meestal zijn er geen contacten tussen een andere minister en het openbaar ministerie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat loopt via u?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat loopt in principe via Justitie. Het gaat wel eens een keer mis, maar het hoort via de minister van Justitie te lopen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik ga verder over hetzelfde AO. De minister van Verkeer en Waterstaat spoort in hetzelfde debat op 14 mei 1996 de heer Plettenberg aan om aangifte van valsheid in geschrifte te doen. In juli 1996 doet hij dat, maar het kost hem wel enige moeite om dat te doen. Wat heeft u gedaan, toen

u hoorde van het moeizame aangiftetraject van de heer Plettenberg?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb volgens mij dat net ook al op een vraag van de voorzitter geantwoord. Ik wist pas van dat moeizame traject op het moment dat ik een brief kreeg van de heer Van Gijzel. Toen heb ik meteen gereageerd en gezegd: die aangifte moet opgenomen worden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u vertellen wat de conclusies waren van het onderzoek naar de aangifte van de heer Plettenberg?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat heeft geen resultaat opgeleverd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom heeft het bijna negen maanden geduurd, voordat u de Kamer informeert over deze conclusie?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik informeer de Kamer op het moment dat ik bericht krijg van de officier van justitie dat het onderzoek is afgesloten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En dat heeft ongeveer negen maanden geduurd. Negentien maanden nadat het onderzoek was afgesloten, kreeg u bericht?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja... Nee, niet nadat het onderzoek was afgesloten. Als het onderzoek is afgesloten, krijg ik daar bericht over en dan informeer ik de Kamer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het onderzoek was op 25 november 1996 afgesloten en u schrijft de Kamer op 20 augustus 1997 een brief.

Mevrouw **Sorgdrager**: Heb ik daar niet iets eerder over gezegd?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Nee.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dan is dat een slechte zaak. De heer Plettenberg heeft wel bericht gehad, dacht ik.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Plettenberg heeft bericht gekregen, maar op 30 juli 1997. Dat heeft ook heel lang geduurd.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, dat heeft lang geduurd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft tijdens het onderzoek naar de aangifte van de heer Plettenberg geen aanleiding gezien voor een diepgravend onderzoek naar de lading?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, het probleem is altijd dit. Men wil graag dingen weten – dat begrijp ik –, maar je moet niet denken dat het strafrecht daar het geëigende middel voor is. Met het strafrecht worden strafbare feiten onderzocht en als er een vermoeden is van een strafbaar feit, dan gaat men daar op af. Maar als je precies wilt weten wat nu die lading was, dan is daar het strafrecht niet het geëigende middel voor.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Was dat de reden waarom u geen rechtshulpverzoek indiende bij de Verenigde Staten en/of Israël?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, want ik kan alleen een rechtshulpverzoek doen op het moment dat sprake is van het vermoeden van een strafbaar feit.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Van Gijzel heeft hier verklaard: de heer Weck zei tegen mij dat de minister van Justitie geen rechtshulpverzoek daaromtrent wilde doen uitgaan naar de Verenigde Staten. Dat was omdat er geen vermoeden was van een strafbaar feit?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt. Wat anderen daarvan zeggen, weet ik niet. Voor mij is belangrijk dat de officier van justitie op een gegeven moment zegt: ik heb niet voldoende verdenking van een strafbaar feit om strafrechtelijke middelen in te zetten. Voor mij is dat dan een gegeven. Dat gebeurt dan ook niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Van Gijzel zegt ook tegen ons dat het hem in het voorjaar van 1997 niet mogelijk blijkt een gesprek te voeren met het openbaar ministerie of met de ECD over een diepgravend onderzoek. Waarom was geen gesprek mogelijk met het openbaar ministerie?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik weet niet dat de heer Van Gijzel heeft gepro-

beerd om met het openbaar ministerie een gesprek te voeren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat wist u niet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat wist ik niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op 9 oktober 1997 vraagt alweer de minister van Verkeer en Waterstaat aan u om het openbaar ministerie te verzoeken het strafrechtelijk onderzoek naar mogelijke fraude door El Al te heropenen. Dit had te maken met een uitzending van Nova op 4 oktober 1997, waarin Duitse El Al-medewerkers verklaarden over een dubbele boekhouding van vrachtpapieren bij El Al. Kunt u zeggen wat u het openbaar ministerie precies verzocht heeft?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb gevraagd om het onderzoek te heropenen. Men heeft toen alle mogelijkheden nagelopen om verder te zoeken. Dat bleek op niets uit te lopen. Dat werd mede veroorzaakt doordat Nova de bronnen wilde beschermen. Die Duitse medewerkers van El Al hadden namelijk anoniem verklaringen afgelegd en wilden zich verder ook niet bekend maken. En dan wordt het een beetje moeilijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Daardoor kon er geen onderzoek plaatsvinden?

Mevrouw **Sorgdrager**: Niet naar die bronnen. Daar kom je dan niet verder mee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat heeft het OM dan gedaan? Het kon geen onderzoek plegen, maar heeft het daarover wel een notitie of nota geschreven?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja. De officier van justitie is uitvoerig nagegaan op wat voor een strafbare feiten er nog in het geding zouden kunnen zijn die onderzocht zouden kunnen worden. Hij heeft uiteindelijk geconcludeerd dat hem, strafrechtelijk gezien, geen mogelijkheden meer openstonden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het frappante hierin is dat u ook weer na negen maanden de Kamer informeert over de notitie van het openbaar ministerie. Er zit negen maanden tussen de datum waarop

het openbaar ministerie de notitie schrijft en het moment waarop u de Kamer daarover inlicht.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat is merkwaardig. Het staat mij niet voor de geest dat daar zoveel tijd tussen heeft gezeten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De conclusie van het onderzoek is dat er geen aanleiding is om het strafrechtelijk onderzoek te heropenen, ook omdat u van Nova geen medewerking kreeg of de namen niet kreeg. Ik wil met u een aantal andere mogelijke strafbare feiten langslopen: het door de gezagvoerder mogelijk opzettelijk in gevaar brengen van de veiligheid; het mogelijk vervalsen van vrachtpapieren; het laten verrichten van onderzoek naar fraude met ladingpapieren door een medewerker van de Luchtvaartpolitie die indertijd ook betrokken was bij deze ladingpapieren. Ik noem dit omdat ik een theorie met u wil bespreken. In de afgelopen zeseneenhalf jaar zijn allerlei theorieën ontstaan over de Bijlmerramp. Eén van die theorieën, ik noemde dat al, is dat de piloot opzettelijk levens in gevaar heeft gebracht. Als je dat goed wilt onderzoeken, heb je de cockpit voice recorder nodig. Was het verdwijnen van de cockpit voice recorder voor u geen aanleiding voor een strafrechtelijk onderzoek?

Mevrouw **Sorgdrager**: Niet in 1996 of later. Als je een cockpit voice recorder wilt vinden, moet je dat onderzoek meteen doen en niet nog eens na een aantal jaren, tenzij je op dat moment nadere aanwijzingen krijgt waardoor je zegt: nu heeft het zin om eventueel nog nader onderzoek te doen. Dat is natuurlijk met al deze dingen zo. Als je vier of zes jaar na de ramp strafrechtelijk onderzoek wilt gaan doen, is dat natuurlijk ontzettend moeilijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik begrijp dat het natuurlijk veel beter is om direct na de ramp op zoek te gaan naar de cockpit voice recorder, maar die was niet gevonden. Gedurende de zeseneenhalf jaar duikt iedere keer het verhaal van de cockpit voice recorder op de een of andere manier weer op. In zijn boek "Going down, going down" komt Vincent Dekker met het verhaal over die gezagvoerder, namelijk dat het beter was om op het IJsselmeer te landen dan wat er

gebeurd is. De luchtvaartofficier zegt dan: het is niet mogelijk om de gedachteloop van de cockpitbemanning te reconstrueren, zeker niet nu de cockpit voice recorder niet gevonden is. Dan blijft dat verhaal weer hardnekkig opduiken. Was dat geen aanleiding om op zoek te gaan naar de cockpit voice recorder?

Mevrouw **Sorgdrager**: Maar als je geen aanknopingspunten hebt, anders dan destijds, dan heeft het ook niet zoveel zin om een nieuw strafrechtelijk onderzoek in te stellen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u wel eens met uw collega van Verkeer en Waterstaat gepraat over de cockpit voice recorder en de zoektocht daarnaar?

Mevrouw **Sorgdrager**: Niet echt op een officiële manier.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In 1998 ziet het openbaar ministerie op een gegeven moment wel reden om op zoek te gaan naar de cockpit voice recorder, toen het op zoek ging naar de mannen in vreemde witte pakken. Toen is het ook op zoek gegaan naar de cockpit voice recorder. Toen kon dat wel.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat heb ik begrepen. Dat is, geloof ik, onlangs gebeurd. Kennelijk had men toen weer een extra aanwijzing. Dan komt men wel in actie. Maar u moet niet verwachten dat het openbaar ministerie steeds in actie komt als iemand ergens met een verhaal komt. Men moet natuurlijk wel iets concreets hebben.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat begrijp ik ook wel. Maar het verbaast mij dat in dit dossier heel veel dingen blijven liggen, terwijl de verhalen en theorieën bij de buitenwacht steeds hardnekkiger worden. Aan de ene kant is er stilstand, aan de andere kant zijn er de verhalen. Maar goed, in 1998 heeft men gezocht naar de cockpit voice recorder. Doordat de enquêtecommissie gestart is, is het openbaar ministerie een maand geleden wel gestart met een strafrechtelijk onderzoek in verband met de cockpit voice recorder. Ik wil met u praten over een ander punt; ik blijf nog enige tijd met u doorgaan. Ik kom terug op de conclusie van het onderzoek naar

aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg. Er was geen aanwijzing van strafbaar handelen. De behandelende officier acht verder onderzoek via het horen van getuigen niet zinvol. Deelde u die conclusie van de behandelende officier?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb die conclusie aanvaard. Ware dat niet zo geweest, dan had ik hem wel gezegd dat hij het wel moest doen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Behalve het vaststellen van vervalsing via getuigenverklaringen, is er ook een andere methode denkbaar: een diepgravend onderzoek naar de lading. Drie mensen, de heren Houtman, Moes en Van der Lugt, hebben voor de commissie verklaard dat er wel andere methodes denkbaar waren. De heer Houtman heeft gezegd: geef mij een budget en reismogelijkheden, dan zoek ik het uit. Weet u waarom hij die reismogelijkheden en dat budget niet heeft gekregen om uit te zoeken wat er aan de hand is?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee. Ik weet ook niet waarom hij dat zo verklaart. Als een officier van justitie op een gegeven moment de hele zaak bekeken heeft – dat is uiteindelijk toch degene die de leiding heeft over het onderzoek en daar in eerste instantie verantwoordelijk voor is – en dat niet ziet, dan ben ik niet iemand die dat nog eens een keer gaat overdoen en daar nog iets anders van gaat vinden. Zo is ook de functie van de minister van Justitie niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De officier zegt dat hij niet verder kan. Andere mensen zeggen ook dat die weg niet verder kon worden gevolgd, maar dat er wel andere mogelijkheden waren om alles boven water te krijgen. Dat gaat om drie mensen. Zij noemen verschillende methodes. Eén van die methodes was: geef mij een budget en reismogelijkheden. Wat hij bedoelde, was: ik ga naar Amerika, ik ga langs al die wegen die er zijn en ik zoek het helemaal uit. Dat is niet doorgegaan.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, dat kan zijn. Maar het is ook geen strafrechtelijk onderzoek wat hij dan bedoelt. Als je iemand een reisbudget geeft en hij gaat in Amerika allerlei instanties af, dan doet hij dat niet met strafvorder-

lijke middelen. Dan is het ook niet iets van Justitie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Omdat het geen strafrechtelijk onderzoek is, is het geen zaak van Justitie?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, u moet dat ook niet verwarren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat verwar ik ook niet. Ik wil het alleen duidelijk hebben. Omdat het geen strafrechtelijk onderzoek was, vond u dat het niet tot uw verantwoording hoorde.

Mevrouw **Sorgdrager**: U moet het niet zo strak zien, want een enkele keer gebeurt er wel eens onderzoek dat niet helemaal strafrechtelijk is maar dat er een beetje tegenaan zit of wat dan ook. Als iemand zegt andere wegen te hebben om achter de waarheid, de papieren of wat dan ook te komen, dan moet je daar niet via het strafrecht mee aan het werk gaan. Dan zou ik zeggen: laat dat onderzoek in een ander kader plaatsvinden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat bedoel ik ook. Als het niet via het strafrecht gaat, kan het via een ander kader.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat zou kunnen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zag in uw functie geen mogelijkheden om dat "andere kader" een duwtje te geven?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee. Dat moet een minister van Justitie ook niet doen, want dan ga je verantwoordelijkheden verwarren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft er ook niet met een collega die er wel over zou kunnen gaan, bijvoorbeeld de minister van Economische Zaken via de ECD of de minister van Verkeer en Waterstaat, overleg over gehad: het kan niet via het strafrecht, maar er zijn andere mogelijkheden; hoe pakken wij dat aan?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, ik heb daar geen overleg over gehad. Men wist natuurlijk wel dat er, strafrechtelijk gezien, geen mogelijkheden meer waren. Als was gevraagd om een

reisbudget, hadden ze dat ook niet van Justitie gekregen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik blijf bij de papieren, want die zijn natuurlijk heel erg belangrijk. Volgens de tot nu toe bekende ladingspapieren, de papieren die wij bestudeerd hebben, zat er geen plutonium in het vliegtuig. Heeft de Luchtvaartpolitie – dan heb ik het over de heren De Rooij en Houtman – ooit een voorstel gedaan over onderzoek naar de aanwezigheid van plutonium?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik weet daar niks van.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U weet daar niks van. In Trouw van vorige week – leest u Trouw...

Mevrouw **Sorgdrager**: Niet elke dag.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Vorige week heeft in Trouw een heel artikel gestaan over wat de heren De Rooij en Houtman in hetzelfde gesprek als waarin zij vroegen om een budget en reismogelijkheden, hebben gezegd, namelijk dat het mogelijk was dat zij naar dat deel van de lading op zoek zouden kunnen gaan, als dat er zou zijn geweest. Dat was namelijk ook één van de theorieën. Daar is niets mee gedaan, maar u weet daar niets van.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik weet daar niks van.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed. Ik blijf bij de ladingspapieren. De heer Van de Rivière, de luchtvaartofficier, heeft in zijn nota gezegd dat een diepgravend onderzoek naar de ladingspapieren een "fishing expedition" zou zijn. Hij ziet praktische problemen bij het uitvoeren van zo'n onderzoek. U schrijft op 26-6-1998 een brief naar de Kamer en daarin zegt u iets anders: het verkrijgen van meer inzicht in de precieze samenstelling van de lading van het neergestorte vliegtuig kan niet langs de lijn van verdenking van strafbare feiten. Mijnheer Van de Rivière zegt dat niet. Hij zegt dat het onderzoek te moeilijk is en te arbeidsintensief. Hoe moet ik die twee verklaringen met elkaar rijmen? U zegt dat het niet via strafbare feiten kan en hij zegt dat het te arbeidsintensief is.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik ben de minister en ik licht de Kamer in over wat ik daarvan vind. Ik vind arbeidsintensief niet zo'n goed argument in deze kwestie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U was het niet met hem eens?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb gekeken naar de strafrechtelijke mogelijkheden. Ik vond dat hij gelijk had door te stellen dat die er niet waren. Maar als er wel iets was geweest, dan vind ik niet dat je in zo'n kwestie moet zeggen: het kost te veel capaciteit. Dat vind ik niet passend.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er zaten volgens u geen strafrechtelijke kanten aan. Er was wel commotie in het land. Ik noem een aantal punten en ik vraag u of u dat niet ziet als mogelijk strafrechtelijk onderzoek. Als wij van de lading hadden geweten, hadden wij kunnen weten of de lading een militair karakter had, of er een overtreding was van de Wet wapens en munitie en of het Uitvoerbesluit strategische goederen misschien niet in acht was genomen. Dit zijn drie zaken die volgens mij toch enigszins met strafrecht te maken hebben, of zie ik dat verkeerd?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, als u die wetten noemt, dan kan het strafrecht daarbij in het geding zijn. Het is zo dat als er wapens worden doorgevoerd, via Schiphol, dat gemeld moet worden aan de autoriteiten en dat men dan een zogenaamd consent krijgt om die wapens door te voeren. Het is eigenlijk min of meer verplicht om dat consent te geven, volgens internationale afspraken. Wanneer men dat niet gedaan zou hebben, dan is dat op zich niet een gigantisch strafbaar feit – niet een strafbaar feit waarvan ik nu zeg: dat is het eerste wat in het oog springt bij deze ramp.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Weet u waarom ik daar zo over doorzeur: er was zoveel onduidelijkheid over die papieren. We hadden die papieren niet, het kostte erg veel moeite om die papieren te krijgen, er was zoveel onduidelijkheid, er waren allerlei verhalen. Er speelden ook de drie punten die ik genoemd heb, die waren heel hardnekkig. Dat bleef die 6,5 jaar doorzingen. Dan begrijp ik niet dat er toch niet een diepgravend

der onderzoek is gekomen naar die papieren. Dat is de achtergrond.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat begrijp ik ook wel en ik begrijp ook dat dit heel onbevredigend is. Wat ik heel raar vind, is dat als de enquêtecommissie op een gegeven moment aan het werk is, ineens wel papieren boven water komen, terwijl er op alle mogelijke manieren is geprobeerd achter die papieren te komen en nu ineens komt het boven water. Daar ben ik ook niet blij mee natuurlijk.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Bij uw ministerie speelde de zoektocht naar papieren, maar er zaten ook andere ministers met die papieren in hun maag. De minister van Verkeer en Waterstaat zat met die papieren in haar maag. De Kamer constateert keer op keer problemen met die papieren. Bovendien zat de minister van Volksgezondheid ook met die papieren in haar maag, vanwege de commotie over de gezondheidsklachten. Was er dan geen aanleiding, als die twee andere ministers niet met u erover gepraat hebben, dat u met die twee andere ministers om de tafel bent gaan zitten of het initiatief hebt genomen: laten we nu eens een keer met z'n drieën – we zitten alle drie met die papieren – kijken wat we gezamenlijk kunnen doen? Was dat geen aanleiding voor u?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, dat was het niet. U kunt nu zich afvragen waarom het geen aanleiding was geweest, maar ik vond steeds dat niet de minister van Justitie hier degene was die het voortouw moest nemen. Ik heb alles gedaan op het gebied van het strafrecht wat in mijn vermogen lag. Dat heb ik ook willen doen. Ik heb zelfs nog meer gedaan dan dat, maar op een gegeven moment loopt het strafrecht dood. Dat weet men ook. Ik denk ook dat als je komt met een andere benadering, het zelfs misschien wel kansrijker was geweest om die papieren boven tafel te krijgen. Het hangt er een beetje van af waar ze uiteindelijk gevonden worden. Als het bij autoriteiten ligt, heb je weer een andere invalshoek dan wanneer het bij een verlader ligt of hoe dan ook. Dat maakt natuurlijk wel verschil.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft vanuit het strafrecht uitgelegd dat u die weg niet zag, maar wat ik

probeer aan te geven, is die hele commotie, die hele 6,5 jaar: de kranten schrijven erover, de mensen schrijven brieven naar de Kamer, de Kamer blijft iedere keer praten over die papieren, er zijn nog meer ministeries die daarmee te maken hebben – en toch komt er vanuit het kabinet geen gezamenlijk initiatief. Heeft dat te maken met de verkokering, met ieder op z'n stekje, in de zin van: het is niet mijn verantwoordelijkheid?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, onbewust misschien; dat zou kunnen. Bij mij speelt dat niet, maar ik heb natuurlijk wel gezegd: ik kom niet verder met het strafrecht. Ik heb natuurlijk toch altijd – dat heb ik al eerder gezegd – een beetje op de achterhand gezeten in deze zaak.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dan wil ik het met u hebben over het onderzoek van de heer De Rooij naar zichzelf. Ik heb, voordat ik daarop kom, een vraag aan u. Is het verenigbaar met het strafrechtelijk onderzoek dat het openbaar ministerie zijn eigen handelen onderzoekt?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, dat hangt er van af. Het openbaar ministerie is de enige organisatie die het monopolie heeft op dat gebied, dus als er ergens in het land iets mis is met iemand van openbaar ministerie of politie, dan zal het door het openbaar ministerie worden onderzocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben de heer De Rooij gevraagd of hij strafrechtelijk onderzoek heeft gedaan naar iets waarbij hij zelf op 4 oktober betrokken was. Hij zei letterlijk: "Als u het in ontvangst nemen van papieren als betrokken zijn beschouwt, dan heb ik inderdaad onderzoek gedaan naar mijn eigen handelen." Waarom heeft het openbaar ministerie iemand onderzoek laten doen naar zichzelf?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik denk dat u iets verder moet gaan, terug naar wat de heer De Rooij daarover gezegd heeft. De heer De Rooij was degene die als liaison gefunctioneerd heeft en die de papieren heeft aangenomen van degene die ze heeft opgehaald; vervolgens heeft hij de brieven doorgegeven aan de RLD. Hij heeft daar verder niets mee gedaan. Dat is dus geen strafrechtelijk relevante

handeling. Ik vind dat als iemand vervolgens onderzoek moet gaan doen naar een strafbaar feit ten aanzien van de papieren die hij ooit eens een keer als liaison heeft getransporteerd van de ene plek naar de andere, je dat niet kunt kwalificeren als onderzoek doen naar zichzelf.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U zegt: hij heeft slechts de papieren in ontvangst genomen en dat was niet een belangrijk punt. Hij kon dus wel gewoon dit onderzoek doen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik vind van wel. Bovendien speelde daar in die tijd absoluut niet de vraag, strafrechtelijk gezien, naar iets wat met die papieren mis zou zijn. Als er al sprake was van een strafrechtelijk onderzoek in die tijd, dan was dat naar de oorzaak van het ongeval. De papieren waren toen geen onderwerp van strafrechtelijk onderzoek.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hij heeft volgens onze informatie niet alleen de papieren in ontvangst genomen; hij heeft ze ook bekeken en daar een oordeel over gegeven.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb gelezen dat hij heeft gezien, dat er een roze papier in zat of zo iets. Hij heeft strafrechtelijk helemaal niets gedaan met die papieren; dat kan hij ook nooit gezegd hebben volgens mij.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De roze papieren horen in het vliegtuig te zitten.

Mevrouw **Sorgdrager**: O.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u het Bijlmerdossier zuiver vanuit strafrechtelijke optiek bekeken?

Mevrouw **Sorgdrager**: In beginsel wel, maar ik zeg "in beginsel", omdat we, als het gaat – ik neem aan dat u er straks nog wat over vraagt – om die mannen in die witte pakken, natuurlijk niet echt strafrechtelijk bezig zijn geweest. Dus, het is breder dan alleen maar het strafrecht geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Van de Rivière heeft een notitie geschreven op 17 juni 1998, over een aantal punten in dit dossier die zonder strafrechtelijk belang zijn.

Ik noem de punten voor u op: het gaat om de precieze aard en omvang van de lading, meer in het bijzonder militaire goederen en gevaarlijke stoffen, mannen in witte pakken op de rampplek, het niet beschikbaar zijn van de cockpit voice recorder, verarmd uranium in de vliegtuigconstructie, berging van wrakstukken en puin, afhandeling van wrakstukken en puin. Vindt u dat deze punten zonder strafrechtelijk belang zijn?

Mevrouw **Sorgdrager**: Die kunnen strafrechtelijk van belang zijn, dat hoeft niet.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: En als ze niet van strafrechtelijk belang zijn, zijn er wel justitiële aspecten. Wat is het verschil tussen die twee?

Mevrouw **Sorgdrager**: Als er verboden spullen in zouden zitten. Ik zou op dit moment niet precies weten wat dat dan zou kunnen zijn, tenzij u het hebt over die strategische goederen, maar daar hebben we het over gehad. Voorts wanneer er sprake is van bijvoorbeeld diefstal of iets dergelijks, ten aanzien van een van die onderwerpen. Als het gaat over vervalsingen. Er kunnen wel strafrechtelijke aspecten aan zitten, maar het hoeft natuurlijk niet. Als je achter de lading wilt komen, dan is dat op zich niet een strafrechtelijke wens; dan is dat een veel algemenere vraag. Als je het over de berging van brokstukken hebt en dergelijke, dan is het niet in eerste instantie een strafrechtelijk probleem.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mevrouw **Sorgdrager**, we hebben het de hele tijd gehad over de papieren en het strafrecht. U heeft dat dossier onder zich gehad, de Bijlmeramp; er zijn zaken geweest rond de papieren. Die papieren waren voor andere ministeries van erg groot belang; die waren voor de gemeenschap en voor de Kamer van groot belang. Mag ik concluderen dat u het alleen vanuit uw ministerie heeft bekeken en daarom geen aanleiding heeft gezien om met uw andere collega's te overleggen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb het inderdaad vanuit mijn verantwoordelijkheid bekeken. Ik heb natuurlijk gemeld: vanuit het strafrecht is daar verder niets mee te doen. Ik heb niet zelf het initiatief genomen om met

anderen daarover te overleggen. Dat klopt.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, over de mannen in de witte pakken, het functioneren van de dienst luchtvaart en de beveiliging van El Al op Schiphol, in relatie tot wapenvergunningen, geef ik het woord over aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, u zei het net zelf al: we hebben nog wat vragen over de witte pakken. Ik wil het graag zo secuur mogelijk met u doornemen. Minister Jorritsma voert in de herfst van 1997 een debat met de Tweede Kamer en naar aanleiding van het debat vraagt ze aan u of u het openbaar ministerie een onderzoek wilt laten instellen naar de mannen in witte pakken. Dat wordt geen strafrechtelijk onderzoek, maar met een lelijk woord een factfindingonderzoek, het zoeken naar feiten, het vinden van feiten. Waarom geen strafrechtelijk onderzoek?

Mevrouw **Sorgdrager**: Omdat er geen aanleiding was te veronderstellen dat daar sprake was van een strafbaar feit.

De heer **Oudkerk**: Het rondlopen in vreemde witte pakken is op zich geen strafbaar feit. Ik denk dat we dat wel met z'n tweeën eens zijn. Maar er was ook nog wat weggeraakt op de rampplek: een cockpit voice recorder, een boodschappenmandje waarin de heer Erhart een stuurwiel had gedaan, de dag na de ramp, en een flasher (een soort anti-raketapparaat), en dat was, toen hij even weg was geweest en weer terugkwam, ook weg. Was die combinatie van aan de ene kant getuigen die zeiden: we hebben mannen in vreemde witte pakken gezien, en aan de andere kant het feit dat dat stuurwiel en die flasher en die cockpit voice recorder weg waren – dat laatste gebeurt toch eigenlijk nooit bij een vliegramp: tot in diepe zeeën en in diepe moerassen vind je die cockpit voice recorder altijd wel terug. Was die combinatie van feiten geen aanleiding om een strafrechtelijk onderzoek in te stellen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Waarom niet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Omdat er onvoldoende aanleiding was te

veronderstellen dat er een strafbaar feit was gepleegd. Kijk, als iets niet vindbaar is, als iets weg is of wat ook, dan is dat niet meteen een strafbaar feit; dat hoeft helemaal niet. Bovendien was er een keer een onderzoek gedaan naar die cockpit voice recorder, en op grond van de bestaande gegevens was het ook niet zinvol om nog een keer die strafrechtelijke invalshoek te kiezen.

De heer **Oudkerk**: Ik begrijp uw invalshoek dat als er iets weg is, bij u thuis of bij mij thuis, je niet meteen een strafrechtelijk onderzoek laat doen, maar het gaat me om de combinatie van die factoren.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, ik vind van niet en ik denk ook dat, als je dat zou gaan doen, je dan ook het strafrecht aan het misbruiken bent.

De heer **Oudkerk**: Daarom heeft u uiteindelijk gekozen voor een factfinding-, een feiten-vinden-onderzoek.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wat wordt er precies door Justitie verstaan onder zo'n factfindingonderzoek?

Mevrouw **Sorgdrager**: Het verzamelen van feiten, om het maar even op z'n Nederlands te zeggen.

De heer **Oudkerk**: Punt uit?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, nu is het een beetje lastig. Mij werd gevraagd door mijn collega van Verkeer en Waterstaat om zo'n onderzoek in te stellen en ik heb begrepen dat zij daar ook in de Kamer over gesproken had. In principe kun je daar iedere instantie voor gebruiken die daarvoor geëigend is. Ik zeg het een beetje vaag.

De heer **Oudkerk**: Hoe bedoelt u het dan?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik bedoel te zeggen dat het niet alleen maar voor de hand ligt om daar de rijksrecherche voor in te schakelen. Men heeft nog wel eens de neiging om als er iets mis is waar geen speciale instantie voor is, de rijksrecherche dat te laten onderzoeken. Ik vind dat niet zo erg in dit geval, omdat ik ook graag mijn bijdrage wilde geven aan het boven water brengen van dingen

die verborgen bleven. Dus, ik heb daarvoor de rijksrecherche inderdaad ingezet. Maar iedereen moet zich realiseren dat, als de rijksrecherche zoiets doet, men geen enkele bevoegdheid heeft, méér dan wat voor onderzoeksinstantie dan ook. Dat maakt het een beetje lastig en ook een beetje onbevredigend, als de rijksrecherche niet veel anders kan doen dan getuigen horen – dat doet men natuurlijk wel op een professionele manier, maar men kan geen enkele strafvorderlijke bevoegdheid gebruiken.

De heer **Oudkerk**: Is dat – u gebruikte net zelf het woord misbruik – een beetje misbruik van de rijksrecherche, factfindingonderzoek?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, dat vind ik niet. Alleen is de vraag wel hoe vaak en hoeveel je dit moet doen en in wat voor gevallen. Kijk, ik vond in dit geval het niet zo'n probleem, omdat het toch wel een beetje tegen het politieke aan lag en omdat de gewone politie er ook al mee te maken had gehad. Maar ik vind wel – maar dat is een beetje algemeen gezegd – dat we moeten oppassen niet meteen altijd naar de rijksrecherche te grijpen, als er een misstand is die onderzocht moet worden. En met het misbruik van het strafrecht bedoel ik dat je niet, als er geen concrete aanwijzingen zijn voor een strafbaar feit, strafrechtelijke bevoegdheden mag gaan gebruiken. Dat heet met een mooi woord: détournement de pouvoir. Je misbruikt je bevoegdheden.

De heer **Oudkerk**: Oké, het wordt uiteindelijk onder uw verantwoordelijkheid en met uw toestemming een factfindingonderzoek. Er wordt dus gezocht naar de feiten. Nu heeft de minister van Verkeer en Waterstaat – u zei het net zelf al – in de Kamer toegezegd: ik vraag of er zo'n onderzoek komt. U heeft uiteindelijk erin toegestemd dat er zo'n onderzoek komt. Is er op enigerlei wijze nog bemoeienis geweest van u of van uw collega mevrouw Jorritsma met het onderzoek door de rijksrecherche?

Mevrouw **Sorgdrager**: Toen een eerste resultaat binnenkwam, heb ik dat bekeken. Een minister bekijkt natuurlijk niet een heel onderzoek, maar bekijkt globaal wat er gebeurd is en toetst marginaal of dat

voldoende is. Ik vond dat niet en heb toen laten zeggen: onderzoeken.

De heer **Oudkerk**: U kreeg de voorlopige resultaten?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb dat toen als voorlopige resultaten beschouwd. Ik vond dat men door moest gaan met het onderzoek.

De heer **Oudkerk**: Werd het als eindresultaat aan u aangeboden?

Mevrouw **Sorgdrager**: Het werd aangeboden als een resultaat. Ik ben er niet helemaal achter of men dat zelf een eindresultaat vond, of dat men vond dat men alvast iets moest rapporteren. Ik vond het op dat moment in elk geval niet een eindresultaat.

De heer **Oudkerk**: Hebben wij het over hetzelfde als ik tegen u zeg dat het eerste onderzoekje een week duurde? Het is toch niet dat onderzoek?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja. Het is, dacht ik, van begin april 1998.

De heer **Oudkerk**: Ze doen een week een onderzoekje, ze bieden dat aan u aan en u zegt dan: dat is mij te weinig. Dat zijn de feiten?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Oké. Nu heeft dat factfindingonderzoek mede dankzij uw interventie uit vier onderdelen bestaan. Die ga ik niet allemaal met u doornemen. Uiteindelijk antwoordt u de Kamer over de bevindingen van dat factfindingonderzoek. Ik wil enkele citaten uit die brief letterlijk voorlezen. U schrijft dan aan de Kamer: "Er is een getuige geweest die heeft verklaard dat zich direct na het voltrekken van de ramp twee personen, van wie hij de indruk heeft dat het Israëliërs waren, beschermende pakken droegen. Er zijn verder geen aanwijzingen gevonden dat zich Israëliërs in witte pakken of beschermende kleding op het rampterrein hebben bevonden". Verder schrijft u dat er een getuige is die een beschrijving "reproduceert" – een tekening heeft gemaakt – over personen in duidelijk afwijkende kledij. Dan gaat het natuurlijk om afwijkende kledij ten opzichte van heel veel mensen die daar in witte pakken rondliepen, van de GGD, van

het SIGMA-team, van het LOTT, van het Rode Kruis en ook nog allerlei andere hulpverleners. Maar, zo schrijft u, de verklaring van die persoon die die beschrijving "reproduceert" over die persoon in duidelijk afwijkende kledij, wordt niet gestaafd door andere getuigen. Klopt het inderdaad dat met de term "reproduceren", zoals u die in de brief aan de Kamer gebruikt, wordt bedoeld op een tekening die is gefabriceerd?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee. Het is een beetje een lelijk woord, maar dat is typisch jargon. Een getuige reproduceert een verklaring. Het is afschuwelijk Nederlands; ik geef het toe.

De heer **Oudkerk**: Hij geeft gewoon een verklaring af.

Mevrouw **Sorgdrager**: Hij geeft een verklaring af over iemand in een afwijkend pak. Dat is dus niet iets tekenen, of zo.

De heer **Oudkerk**: Met andere woorden: Jan, Piet of Klaas geeft een verklaring af en dat heet in het jargon: ze reproduceren iets.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, produceren of reproduceren. Het is een beetje slordig gebruik van het Nederlands.

De heer **Oudkerk**: Het is in ieder geval een lelijk woord. U zegt dat een getuige heeft verklaard dat hij die twee personen heeft gezien van wie hij vermoedt dat het Israëliërs zijn. U zegt ook dat een persoon een beschrijving heeft gereproduceerd die niet wordt gestaafd door andere getuigen. De staf van de enquêtecommissie heeft heel secuur de resultaten van het factfindingonderzoek beschouwd, nog een keer omgedraaid en nog een keer beschouwd. De staf komt ook na tien keer kijken in het dossier tot de conclusie, dat er in ieder geval negen waarnemingen van mensen zijn geweest die zeggen: ik heb mensen in vreemde witte pakken gezien. Dan heb ik het dus echt over vreemde witte pakken, dus imkers, Michelinmannelen, mannen met vreemde helmen op. Ik heb het dus niet over de gewone GGD-, Rode Kruis- en andere mensen. De heer Caron heeft voor deze commissie verklaard dat dat voor hem feiten zijn, en wij hebben het over een feitenonderzoek.

Daar komt nog bij dat er een live-verslag is van een radioreporter, hier ook aanwezig, die spreekt over mannen in grote asbestpakken. Hoe vallen die uitkomsten, het gewoon kijken naar de feiten, te rijmen met uw eigen conclusies richting Kamer?

Mevrouw **Sorgdrager**: Een van de eerste vragen in het onderzoek was: zijn daar Israëliërs geweest in afwijkende pakken of hoe dan ook?

De heer **Oudkerk**: Maar hoe herken je of iemand in een afwijkend wit pak uit Italië, Israël of Nederland komt?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat weet ik niet, maar dat was iets waar men kennelijk nieuwsgierig naar was. Ik vind dan dat je moet kijken of je daar achter kunt komen of niet. De rijksrecherche heeft aan El Al een aantal vragen gesteld, onder andere de vraag: zijn er ook functionarissen van El Al op het terrein van de ramp geweest. Het antwoord was: ja. El Al schrijft terug: daar zijn mensen van ons geweest. Maar die droegen geen beschermende kleding, zo zegt El Al erbij. Dan is er een getuige die verklaart dat hij Engels sprekende mensen heeft gezien met witte pakken of beschermende kleding van wie hij de indruk had dat het Israëliërs waren. Ik weet niet hoe hij dat weet, maar dat kan zijn. Die verklaring wordt verder nergens ondersteund. Dat is dus een antwoord op die eerste vraag over die Israëliërs. Vervolgens gaat het om de vraag: wat voor een mensen zijn er nu geweest in witte pakken. Dat is namelijk steeds het probleem.

De heer **Oudkerk**: Vreemde witte pakken.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, vreemde witte pakken...

De heer **Oudkerk**: Daar gaat het om, mevrouw Sorgdrager. Er zijn wel 400 mensen in witte pakken geweest; daarmee waren wij snel klaar geweest. Het gaat om vreemde witte pakken, van de uniformdracht van de vele hulpverleners afwijkende kleding.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja. Er zijn verschillende verklaringen van mensen die mensen in witte pakken hebben gezien; zo staat dat ook in de brief. De witte pakken die men gezien heeft, zijn zeer gevarieerd. U zei het

zelf al: Michelin-mannetjes, wollige kleding, helmen, imkerhelmen, puntmutsen. Kortom, daar kun je echt niets mee. Eén getuige, zo staat in de brief, heeft het over een afwijkend pak. Dat is degene die "reproduceert". Ik ben ook maar eens in de dossiers gedoken. U moet het mij maar niet kwalijk nemen, maar dat afwijkende pak was een rood pak. Daarom is in die brief die ene verklaring over dat afwijkende pak opgenomen. Die verklaring wordt door geen enkele andere verklaring ondersteund, dus dat zegt verder ook niet zoveel. Het had volgens mij niet zoveel zin om die verschillende verklaringen over afwijkende witte pakken allemaal op te nemen, omdat het zo uiteenlopend was dat je er verder ook niks mee kunt.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag daar even op door, want het is geen strafrechtelijk onderzoek. U zegt: op een gegeven moment loopt die weg van het strafrecht dood en de combinatie tussen verdwenen spullen en de vreemde witte pakken was geen aanleiding om er een strafrechtelijk onderzoek van te maken, dus wij maakten er een feitenonderzoek van. De heer Caron, de onderzoeker, en ook de heer Vrakking hebben hier gezegd: aan die feiten twijfelen wij niet. Als iemand iemand met een puntmuts ziet, een imker of wat dan ook, dan is dat voor de onderzoeker een feit. Het is dan een getuige die zegt: ik heb dat gezien. Punt uit. Laat ik het heel eenvoudig maken. Waarom meldt u, als u feitenonderzoek laat doen, niet gewoon die feiten aan de Tweede Kamer?

Mevrouw **Sorgdrager**: Omdat ik de Tweede Kamer niet wil overstelpen met informatie, maar alleen die informatie wil geven waarvan ik denk dat de Kamer er iets mee kan. Volgens mij kon de Kamer niets met verschillende verklaringen over heel verschillende mensen die daar waren gezien. Daarom heb ik dat niet gemeld.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, is het niet aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal ter beoordeling op welke wijze zij die feiten wil wegen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik denk dat het in eerste instantie aan de minister is om te bepalen op welke manier hij of zij een resultaat van een onderzoek

aan de Kamer meedeelt. Als de Kamer daar meer over wil weten, kan zij dat vragen en krijgen.

De heer **Oudkerk**: U heeft zonder meer gelijk, dat de minister de bestuurder is en dus overweegt wat hij of zij vanuit zijn of haar bestuurlijke verantwoordelijkheid aan de Kamer stuurt. Dat zijn bestuurlijke afwegingen. Maar het gaat hier om een gewoon huis-tuin-en-keukenfeitenonderzoek. Het is niks bijzonders. U zei net zelf: je kunt het ook door een ander bureau laten uitvoeren, want de rijksrecherche kon verder toch niks. Als je een feitenonderzoek laat uitvoeren, hoort daar dan de bestuurlijke saus overheen waarbij je zegt: een aantal feiten meld ik de Kamer niet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb in de brief gezet dat er verschillende verklaringen zijn over mensen in witte pakken. Volgens mij vertel ik dan in het kort dat de verklaringen verschillen over mensen in witte pakken. Even serieus, maar ik...

De heer **Oudkerk**: Ik ben bloedserieus.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik hoef toch niet in een brief aan de Kamer te zeggen of er mensen in Michelinpakken, met puntmutsen of wat dan ook zijn gezien? Het heeft toch geen zin om zoiets te melden?

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, u heeft net tegen de heer Meijer en mevrouw Varma gezegd dat u dit een uiterst gevoelig dossier vond. Klopt dat?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Dan neem ik aan dat u de gevoeligheid van dat dossier ook meeweegt in datgene wat u in uw verantwoordelijkheid als minister aan de Kamer zult melden, niet alleen in wat u aan de Kamer meldt maar ook in hoe u als minister in het dossier opereert. Zou het in het kader van het feit dat u dit een gevoelig dossier vond, niet voor de hand hebben gelegen om de Kamer gewoon de feiten te melden en vervolgens af te wachten of de Kamer met die feiten iets zou kunnen? Het gaat dus met name om de gevoeligheid en de ministeriële en bestuurlijke afweging: moet ik op zo'n gevoelig dossier niet nog net iets

secuurder reageren dan ik normaal doe?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat is een kwestie van opvatting. Ik vind dat ik dat op een goede manier heb meegedeeld aan de Kamer. Als u zegt dat het een beetje geserreerd is, dan zeg ik: dat is waar. Ik heb niet uitvoerig alles wat uit het onderzoek is gekomen, aan de Kamer meegedeeld. Maar dat is alleen omdat ik vond dat de Kamer op die manier voldoende was geïnformeerd. Had de Kamer meer willen weten, dan had zij dat kunnen vragen. Dan had ik altijd antwoord gegeven. Nu bent u in een enquêtecommissie bezig en dan gaat het natuurlijk heel anders. Dan wordt gewoon alle informatie die er is, aan de enquêtecommissie overhandigd.

De heer **Oudkerk**: Aha. Ik herhaal uw woorden: bij een enquêtecommissie wordt alle informatie overhandigd. Maar als er geen enquêtecommissie is, dan...

Mevrouw **Sorgdrager**: ...maak ik een selectie. Dat doet iedere minister altijd.

De heer **Oudkerk**: Ik ben het met u eens dat je als minister die selectie moet maken; daar is geen twijfel over mogelijk. Maar als de rijksrecherche, een privaat onderzoeksbureau of weet ik veel wie in deze wereld feiten onderzoekt en als de Kamer in staat moet zijn en wil worden gesteld om de regering te controleren, dan is die Kamer toch afhankelijk van één ding: dat zij erop kan vertrouwen dat een bewindspersoon altijd de feiten naar de Kamer stuurt? Anders verworpt de Kamer, zoals de heer Rosenmöller zei, van een controleapparaat tot een detectivebureau.

Mevrouw **Sorgdrager**: U bent zelf nu bezig als een detectivebureau.

De heer **Oudkerk**: Dank u wel.

Mevrouw **Sorgdrager**: Er wordt naar een breed factfindingonderzoek gevraagd naar mannen in witte pakken, vreemde witte pakken, enzovoorts. Daar komt iets uit. Ik denk dan dat het goed is dat de Kamer daarover informatie krijgt waar zij iets mee kan. Ik heb gemeend de brief zo te moeten schrijven dat ik iets zeg over: (a) de Israëliërs, (b) verschillende verklaringen over witte pakken en (c) één verklaring over een

echt afwijkend pak. Volgens mij is dat de informatie die ik de Kamer toen moest geven. Het gebeurt wel vaker dat de Kamer dan aan mij vraagt: mogen wij even nog meer stukken zien? Dat kan altijd. Ik begin echter niet altijd meteen met allerlei stukken te sturen.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, ik vraag het u nog een keer, juist vanwege de gevoeligheid van het dossier. Ik zal het over een andere boeg gooien; laat ik opnieuw beginnen. De heer Vrakking geeft u op een gegeven moment de eindrapportage. De heer Vrakking heeft in zijn verhoor overigens aangegeven dat hij het eerst naar het college van procureurs-generaal heeft gestuurd en uiteindelijk naar het ministerie. Hij zegt daar duidelijk bij: ik ben niet verantwoordelijk voor de conclusies van de minister. Ik denk dat dat staatsrechtelijk ook volkomen juist is.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt, ja. Ik wel voor die van hem trouwens.

De heer **Oudkerk**: Ja, dat is staatsrechtelijk ook juist. Heeft de behandelend ambtenaar – ik neem aan dat er een behandelend ambtenaar op het ministerie is die daarnaar kijkt – nog een toets uitgevoerd op de conclusies van het openbaar ministerie in dezen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik neem aan van wel. Dat gebeurt altijd. Maar dat wil niet zeggen dat de ambtenaar het hele onderzoek overdoet.

De heer **Oudkerk**: Dat bedoel ik ook niet.

Mevrouw **Sorgdrager**: Er wordt wel marginaal getoetst of die overeenkomen met de conclusies van het onderzoek zelf. Ik vind, eerlijk gezegd, dat de heer Vrakking daar op een heel goede manier conclusies uit getrokken heeft.

De heer **Oudkerk**: Kan ik het zo samenvatten dat u de conclusies van de heer Vrakking overneemt en dat als zodanig naar de Tweede Kamer stuurt? Klopt dat?

Mevrouw **Sorgdrager**: Het komt erop neer dat we dat hebben gedaan, ja. Maar dat is dus niet automatisch, zoals we al eerder in dit verhoor hebben gemerkt. Maar wanneer dat

er goed uitziet, dan geef ik dat liefst maar zo sec mogelijk door.

De heer **Oudkerk**: Nu is uw ministeriële verantwoordelijkheid – ik kom terug op die gevoeligheid – een andere dan die van het OM. Heeft u, ondanks of dankzij dat het er goed uitzag, op dat moment niet overwogen: misschien moet ik er nog wat bij zetten of misschien moet ik het op een andere manier aan de Kamer presenteren, juist vanwege die gevoeligheid?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, ik denk dat je juist in zo'n gevoelig dossier moet oppassen met allerlei dingen erin te zetten die weer een hoop verwachtingen wekken, die ook niet bewaarheid kunnen worden. Ik vind juist dat je in zo'n dossier zo sec mogelijk te werk moet gaan.

De heer **Oudkerk**: Nu is het hele verhaal van de mannen in vreemde witte pakken in ieder geval zodanig dat de enquêtecommissie uit het onderzoek van de rijksrecherche haalt, dat er negen getuigen zijn die mensen in vreemde pakken hebben gezien, elf getuigen die naar buitenlanders verwijzen en twee getuigen die zowel vreemde witte pakken, als buitenlanders melden, dus een combinatie van die twee in één persoon verenigd. Nu kunnen er, als je dat bij elkaar optelt, eigenlijk maar twee mogelijkheden zijn en die leg ik u graag voor. Ofwel de getuigen die mensen in vreemde witte pakken hebben gezien, puntmutsen, imkers etc., hebben het waarschijnlijk niet helemaal goed gezien, óf er is een andere mogelijkheid: die mannen of mensen zijn er wel degelijk geweest en hebben daar iets gedaan waarvan we niet weten wat ze daar gedaan hebben. Ze hadden in ieder geval geen toestemming van Nederlandse autoriteiten om op dat terrein aanwezig te zijn. De vraag is dan: met welk motief zijn ze daar geweest? Hoe moet nu uw onderzoek in het licht van deze twee conclusies gezien worden?

Mevrouw **Sorgdrager**: Het is altijd moeilijk om zoveel jaren nadat iets plaatsgevonden heeft, een goede getuigenis nog te kunnen reproduceren. Men heeft iets op het netvlies – dat is een heel normaal verschijnsel; dat heb je altijd met getuigenissen – en dat is op een gegeven moment het beeld dat men zelf voor ogen heeft.

Maar het bestaat niet volgens mij dat er én mensen hebben rondgelopen met puntmutsen én mensen met imkerhelmen én Michelin-mannetjes én mensen met een dikke wollen kleding én mensen met een brandweerhelm én mensen met helmen zoals op de bouw gebruikelijk zijn. Kortom, al die varianten worden in de verklaringen genoemd. Dat kan niet. Dat geloof ik niet.

De heer **Oudkerk**: U gelooft het niet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Dat is iets anders dan dat het niet kan.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu ja, het lijkt mij onwaarschijnlijk.

De heer **Oudkerk**: De heer Vrakking heeft daar ook iets aardigs over gezegd, als ik hem mag citeren: wij hebben in een donkere kamer gezocht naar een zwarte kat die er niet was.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat heb ik hem horen zeggen.

De heer **Oudkerk**: Is dat een beetje wat u er ook van vindt?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, het is een manier van uitdrukken van hem, heel beeldend.

De heer **Oudkerk**: Kiest u dan uw eigen uitdrukking.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik denk het volgende. Er zijn zoveel theorieën langzamerhand gevormd over wat daar allemaal is geweest en het aantal complottendenkers in deze kwestie is langzamerhand behoorlijk gegroeid, zodat iedereen zo wel zijn theorieën heeft over wat daar allemaal gebeurd is. Als je daar dan onderzoek gaat doen en je vindt dingen zoals al die varianten in witte kleding – ja, dan krijg ik ook een idee van: vervorming van herinneringen. Ik denk ook dat de veronderstellingen die geuit worden over wat daar allemaal plaats heeft gevonden... Ik bedoel, iedereen heeft langzamerhand al gelezen dat er Israëliërs in witte pakken geheimzinnig op de plek des onheils de cockpit voice recorder hebben meegenomen, om maar eens wat te noemen. Het zou best kunnen, maar het blijkt nergens uit en dat is een beetje het probleem waar we

mee zitten. Ik wil dus niet zeggen dat je zoekt naar iets wat er niet is en dan nog in het donker, maar wel dat je gewoon niet meer de gegevens boven tafel krijgt zoals het werkelijk is geweest, doordat de herinnering van de mensen niet meer is wat het is; dat kan gewoon niet meer.

De heer **Oudkerk**: Nu heb ik daar nog twee problemen mee. Het eerste is...

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb er wel meer dan twee.

De heer **Oudkerk**: Ja, in het algemeen hebben wij meer dan twee problemen, maar nu als het om de mannen in de vreemde witten pakken gaat. Even aannemende dat getuigenissen na vijf of zes jaar vervagen, dat het heel moeilijk is om je dingen goed te herinneren en dat je dus niet precies weet, wellicht, wat je gezien hebt. De verslaggever van Radio Noord-Holland heeft het echter drie uur na de ramp live op de radio gebracht wat hij zag: een man of een mens in een vreemd wit pak, of meerderen zelfs. Dan kun je toch niet spreken van herinneringen die vervagen na zoveel jaar?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, ik neem ook heus wel aan dat hij dat gezien heeft, maar er wordt ook verder niet omschreven hoe die er precies uitzag.

De heer **Oudkerk**: Wij zijn in het bezit van het transcript van dat live-verslag. Dat komt uiteindelijk wel in ons eindrapport terecht. Maar het gaat mij meer om het feit dat u zegt: herinneringen vervagen na vijf, zes jaar en dat is ook mede de reden geweest dat ik al die verklaringen – u heeft ze zelf allemaal achter elkaar genoemd – niet heb opgenomen in de berichtgeving aan de Tweede Kamer.

Mevrouw **Sorgdrager**: Precies, dat zeg ik ook. Daarmee wil ik niet zeggen dat er alleen maar herinneringen zijn van nu, maar dat er ook heus wel... Inderdaad, dat live-gesprek. Dat is trouwens het enige ongeveer wat er is uit die tijd, behalve een videobeeld van een paar mannen. Maar al die mensen die nu verschillend verklaren over allerlei soorten pakken die ze gezien hebben: dat kan niet anders dan dat dat vervormde herinneringen zijn.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, wij hebben inmiddels een bevestiging als enquêtecommissie van de aanwezigheid van mannen in witte pakken met puntmutsen. Dus die puntmutsen, die mannen met puntmutsen, waren er in ieder geval wel. Mag ik daar een reactie van u op?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, dan is dat één verklaring die kennelijk wel goed is overgekomen. Hebt u ook verklaringen van de Michelin-mannetjes en de anderen?

De heer **Oudkerk**: Wij hebben een verklaring van de heer Vrakking, onder ede verklaard, dat je van twaalf hoog niet zo goed dat soort mensen kunt zien. Wij hebben geteld hoeveel verdiepingen de Bijlmerflats hebben. Ongetwijfeld is het zo dat je van twaalf hoog het wat moeilijk kunt zien, maar de brandweerlieden stonden niet op twaalf hoog, want het flatgebouw telt geen twaalf verdiepingen, dus ook bij de heer Vrakking kunnen beelden nog wel eens vervagen. Nee, het gaat mij om de feiten, mevrouw Sorgdrager. De feiten worden gemeld door getuigen en ik wil het nog een keer aan u vragen. Het is een gevoelig dossier, u heeft zelf het woord genoemd. Waarom niet aan de Kamer gewoon, zonder dat u daar inderdaad iets mee kon op dat moment – dat geeft u ook heel duidelijk aan –, de feiten gemeld? Ik vraag u dat, omdat uiteindelijk nu blijkt – achteraf weet je alles – dat juist het niet melden van die feiten – ik geloof dat Het Parool op een gegeven moment achter alle processen-verbaal kwam en toen zei: hé, dat is allemaal niet gemeld – weer extra onrust geeft op dat gevoelige dossier. Is dat nog bij u in overweging geweest?

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, want ik denk dat als ik het wel gemeld had, er ook onrust was geweest.

De heer **Oudkerk**: Als u het wel gemeld had, was er wellicht – maar dat weet je niet; het is achteraf – een Kamerdebat over geweest. Maar ik heb een andere vraag erover. Was er, ondanks of dankzij de getuigenissen, voor u geen enkele aanleiding om te zeggen: nu ga ik iets verder zoeken – enerzijds allerlei verdwenen spullen, anderzijds getuigenissen van mannen in vreemde witte pakken? Was er aldus na het factfindingonderzoek

geen enkele aanleiding om te zeggen: ik ga nu, al dan niet strafrechtelijk – misschien zijn er justitieel nog andere mogelijkheden –, verder zoeken?

Mevrouw **Sorgdrager**: Op dat moment niet. Ik heb begrepen dat de rijksrecherche eigenlijk alle mensen die ook maar enigszins in aanmerking kwamen, volgens de onderzoekers, heeft gehoord. Dan zie ik niet meer wat de rijksrecherche in het kader van factfinding dan op dat moment nog weer extra moet gaan doen.

De heer **Oudkerk**: Mee eens, in het kader van factfinding. Die feiten zijn op een gegeven moment gevonden. Dan heb je een combinatie van factoren, inderdaad zes jaar later: verdwenen spullen en mannen in vreemde witte pakken. Dat zijn dan getuigenissen; dat staat ook op papier. Op dat moment zou u besloten kunnen hebben – maar ik begrijp dat dat geen overweging is geweest – om toch het strafrechtelijk onderzoek naar bijvoorbeeld de cockpit voice recorder te starten of naar dat stuurwiel of...

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, daar had ik geen aanleiding voor op dat moment.

De heer **Oudkerk**: Kunt u mij verklaren wat er dan nieuw is, behalve de enquêtecommissie die is ingesteld, aan de verdwenen cockpit voice recorder dat er nu door het OM wel een strafrechtelijk onderzoek plaatsvindt naar die verdwenen cockpit voice recorder?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat weet ik niet; dat is van na mijn tijd.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, ik kom nog even terug op wat u zei over het gevoelige dossier. U zei net, in antwoord op vragen van collega Varma, dat u het een slechte zaak vond dat u blijkbaar pas negen maanden later de Kamer had geïnformeerd over wat ik maar even het Plettenberg-dossier noem.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, ik begrijp dat eerlijk gezegd ook niet, hoor. Het kan best zijn dat het ministerie gewoon zelf te laat die berichten heeft gekregen en dat opgevraagd heeft. Dat weet ik echt niet meer. Ik vind het bijna ondenkbaar dat het op het ministerie heeft gelegen en dat wij in Den Haag zo lang hebben

gewacht met het aan de Kamer te sturen. Dat weet ik gewoon niet precies; dat zou ik moeten nagaan.

De heer **Oudkerk**: Graag, wat mij betreft. Het ging mij echter niet over het onderwerp zelf, want ik wilde er een aantal noemen. Je hebt het Plettenbergdossier, je hebt mijnheer Houtman die zegt "geef mij een budget, dan zoek ik die ladingspapieren wel even uit", je hebt een onderzoek van de heer De Rooij, niet naar zichzelf maar naar onder meer het functioneren van de rijkspolitiedienst op die avond.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nee, daar heeft hij toch geen onderzoek naar gedaan? Hij heeft een strafrechtelijk onderzoek gedaan naar eventueel valsheid in geschrifte bij die papieren, niet naar het functioneren van de rijkspolitie op dat moment.

De heer **Oudkerk**: Ik denk niet dat wij er een discussie van moeten maken, maar de rijkspolitie had die avond de opdracht om de papieren te verzamelen. Ik neem aan dat je, als je een strafrechtelijk onderzoek doet, ook kijkt naar de mensen die iets moeten verzamelen wat in ieder geval in een envelop terecht moet komen. Dat is even een zijsporg. Collega Varma heeft het al gehad over de roze papieren. Wij hebben het net zelf gehad over de witte pakken. Het was een gevoelig dossier. Zou u, nu u terugkijkt, al dat soort zaken op een andere wijze hebben aangepakt?

Mevrouw **Sorgdrager**: Wat mij een beetje dwarszit, is de tijd die er zit tussen het moment waarop het onderzoek klaar is en het moment waarop het naar de Kamer gaat. Ik kan dat niet verklaren, dat begrijp ik niet. Het bevalt mij ook niet. Ik zou wel even willen weten hoe dat zat. Maar om nu te zeggen: je zou strafrechtelijk meer hebben moeten doen, daar meer onderzoek naar hebben moeten doen, er meer achteraan hebben moeten zitten dan ik heb gedaan... Dat vind ik eigenlijk niet. Ik vind dat ik er voor een minister behoorlijk achteraan heb gezeten. Het is niet helemaal normaal dat je als minister opdracht moet geven om een aangifte op te nemen, dat je als minister bij een onderzoek moet zeggen "dit is niet volledig en ga maar verder zoeken", dat je als minister erop moet aandringen om

een onderzoek te heropenen. Dat zijn dingen die natuurlijk te maken hebben met de gevoeligheid van een dossier, met extra alertheid en aandacht van mijn kant op dit dossier.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, had u vanwege de gevoeligheid van dit dossier een speciale ambtenaar op dit dossier gezet?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik zet geen ambtenaren op dossiers.

De heer **Oudkerk**: Het is een lelijke uitdrukking...

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat doe ik als minister niet zelf. Dat gebeurt in het apparaat.

De heer **Oudkerk**: Dat is ook gebeurd?

Mevrouw **Sorgdrager**: Mensen van mij hebben zich speciaal met dit onderzoek beziggehouden.

De heer **Oudkerk**: Vanaf 19..?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat weet ik niet precies, want ambtenaren wisselen ook nog wel eens. Ik weet niet precies wie er vanaf 1992 met dit dossier belast is geweest.

De heer **Oudkerk**: Heeft u er met uw secretaris-generaal regelmatig over overlegd?

Mevrouw **Sorgdrager**: Jazeker, want de telefoontjes die naar de politie en het OM zijn gegaan, waren niet van mij maar van hem. Ik heb hem gevraagd om te bellen.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, ik heb nog een enkele vraag over het functioneren van de Dienst luchtvaart van de rijkspolitie en over de beveiliging van El Al. Gezien de tijd, verzoek ik u om daar kort op te antwoorden. Wij hebben op deze plek ook de heer Maurer verhoord, in 1992 hoofd van de Dienst luchtvaart van de rijkspolitie. Hij schetste een nogal onthutsend beeld van het functioneren van die dienst op dat moment. Bent u bij uw aantreden, twee jaar later, nog geconfronteerd met berichten over het functioneren van deze dienst?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb wel te maken gehad met de positie van de

heer Maurer, maar dat ging meer over zijn positie en hoe het verder moest in relatie tot de marechaussee.

De heer **Oudkerk**: Dat is de enige keer dat u daarmee te maken had?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, want er was natuurlijk toch een andere situatie ingetreden. De marechaussee had een groot deel van de taken overgenomen. De luchtvaartpolitie had nog een heel specifieke taak over. Het was eigenlijk al uit elkaar.

De heer **Oudkerk**: De minister van Justitie is op een gegeven moment korpsbeheerder van het Korps landelijke politiediensten. Heeft u vanuit die nieuwe positie nog iets gedaan aan het functioneren van de luchtvaartpolitie, anders dan het voorbeeld dat u net over de heer Maurer noemde?

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat is in de loop van de tijd steeds beter gegaan. Er is ook vanuit het departement duidelijk toezicht geweest op die situatie op Schiphol.

De heer **Oudkerk**: Op welke wijze?

Mevrouw **Sorgdrager**: Er is een speciale ambtenaar die zich al heel lang bezighoudt met de beveiliging van de burgerluchtvaart en die ook speciaal met de diensten daar te maken heeft. Hij heeft veel gedaan om die verhoudingen goed te krijgen, het functioneren van die luchtvaartpolitie goed te krijgen.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Sorgdrager, wij hebben gisteren ook de heren Lubbers, Kok en Hirsch Ballin gevraagd naar de beveiliging van El Al, de positie van El Al op Schiphol en de al dan niet afgegeven wapenvergunningen. Bent u tijdens uw ministerschap tussen 1994 en 1998 ooit geconfronteerd met een bijzondere positie van El Al op de luchthaven Schiphol?

Mevrouw **Sorgdrager**: In het kader van gesprekken over de Bijlmerramp wist ik wel dat El Al een wat andere positie innam dan andere luchtvaartmaatschappijen.

De heer **Oudkerk**: Hoe was in uw opinie die andere positie gekwalificeerd?

Mevrouw **Sorgdrager**: El Al is de enige luchtvaartmaatschappij waar functionarissen rondlopen die een wapen mogen dragen. Dat is dus anders dan anders.

De heer **Oudkerk**: Dat was de enige echt andere situatie, of was er meer?

Mevrouw **Sorgdrager**: Verder, en daar ga ik verder niet op in, zijn er aparte beveiligingsmaatregelen, ook van Nederlandse zijde, rond El Al-vluchten.

De heer **Oudkerk**: U gaat daar verder niet op in, omdat...?

Mevrouw **Sorgdrager**: ...dit niet openbaar mag worden.

De heer **Oudkerk**: De heer Lubbers zei gisteren in woorden die altijd redelijk onnavolgbaar zijn, maar ik zal het toch proberen: brutalen hebben de halve wereld.

Mevrouw **Sorgdrager**: Daar heeft hij ongetwijfeld gelijk in.

De heer **Oudkerk**: Dat is ongetwijfeld waar, maar daar ging het niet zozeer om. Het ging meer om een situatie die op Schiphol gegroeid zou zijn bij zaken die formeel niet vastgelegd zijn, bijvoorbeeld tot welke grens je mag gaan. Heeft u er ooit signalen van gehad dat de positie van El Al wat verder ging dan eigenlijk de bedoeling was?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb nooit een signaal gehad – dat had ik dan van de marechaussee moeten hebben – dat daar problemen over waren.

De heer **Oudkerk**: Een aantal ambtenaren heeft hier het volgende onder ede verklaard. Ik citeer dan de heer Croon van de Luchtverkeersbeveiliging: "Het is zo dat ons jarenlang – en dan bedoel ik de ambtenaren, de functionarissen – is ingeprent door de Rijksluchtvaartdienst, door Binnenlandse Zaken maar uiteraard ook door de eigen organisatie dat ten aanzien van El Al-vluchten geen mededelingen door functionarissen mochten worden gedaan". Dat klinkt als een aanwijzing.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik kan zijn gedachten niet lezen, maar ik neem aan dat hij bedoelt dat je geen mededelingen doet over de mate van

beveiliging en de manier waarop de beveiliging plaatsvindt. Dat is ook goed, want dat moet ook niet.

De heer **Oudkerk**: Het gaat niet om andere zaken, althans naar uw inzicht?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik heb daar in elk geval nooit een aanwijzing voor gehad.

De heer **Oudkerk**: Wat is precies de positie, de status, van het beveiligingspersoneel van El Al op de luchthaven? Hebben zij een diplomatieke status of een andere status?

Mevrouw **Sorgdrager**: Zij hebben een machtiging tot voorlopig verblijf, zoals bijvoorbeeld ook ambassadepersoneel die krijgt. Volgens mij hebben zij geen diplomatieke status.

De heer **Oudkerk**: Wordt er getoetst op de achtergrond van deze mensen?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Op welke wijze?

Mevrouw **Sorgdrager**: De marechaussee doet dat namens de BVD.

De heer **Oudkerk**: Worden de wapenvergunningen op persoon of in aantal afgegeven?

Mevrouw **Sorgdrager**: Op persoon.

De heer **Oudkerk**: Weet u hoeveel wapenvergunningen op persoon in uw periode zijn afgegeven op Schiphol?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja, dat weet ik nu. Dat wist ik toen niet. Ik weet dat van het hoofd van de politie – door hem moet dat gebeuren, met instemming van Justitie – vijf mensen een vergunning hebben gekregen om op Schiphol een wapen te dragen. In Den Haag zijn er, dacht ik, zes mensen die van het hoofd van de politie in Den Haag een vergunning hebben gekregen om een wapen te dragen.

De heer **Oudkerk**: Ik dank u voor de beantwoording.

De **voorzitter**: Mevrouw Sorgdrager, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor en ik zou graag willen hebben dat u mijn conclusies wilt bevestigen.

Er is geen dossier overgedragen bij uw aantreden.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Pas in 1996 komt u in aanraking met het Bijlmerdossier.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft het openbaar ministerie verzocht onderzoek te doen naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg én voor de mannen in de witte pakken.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Het dossier-Plettenberg was voor u een gevoelig dossier.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu ja, het Bijlmerdossier.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat was voor u coördinerend minister.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: Toen de heer Van Gijzel malversaties vermoedde, had hij ook naar u kunnen gaan.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: U weet niet meer of u contact heeft gehad met de minister van Verkeer en Waterstaat over mogelijke malversaties.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik weet dat niet zeker meer.

De **voorzitter**: U vindt het een slechte zaak dat het zo lang duurde, voordat u de Kamer informeerde over de resultaten naar aanleiding van het onderzoek van de heer Plettenberg.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt, maar ik wil wel graag daarbij aangetekend zien dat ik even wil weten waarom dat zo is. Als ik zeg dat ik het een slechte zaak vind, dan kan ik mezelf de schuld geven – wat ik uiteindelijk natuurlijk altijd als verantwoordelijke minister ook ben –, maar ik wil even weten waar het dan zo lang is opgehouden.

De **voorzitter**: U zag tijdens het onderzoek van de heer Plettenberg geen aanleiding voor diepgravend onderzoek.

Mevrouw **Sorgdrager**: Voor dieper gravend onderzoek.

De **voorzitter**: Er staat u niet bij dat het negen maanden duurde, voordat u de Tweede Kamer informeert over de heropening van het strafrechtelijk onderzoek.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat hebben we toch al gehad?

De **voorzitter**: U gaat dat nog na, om te kijken waar de verantwoordelijkheid lag?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja. Ik wil dus weten, wanneer die onderzoeken zijn afgesloten, waar het gelegen heeft en hoe lang het dan geduurd heeft totdat de Kamer werd geïnformeerd.

De **voorzitter**: U zag in 1996 of later geen reden om strafrechtelijk onderzoek te doen naar de cockpit voice recorder.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U aanvaardde de conclusie van de officier van justitie dat diepgaand onderzoek naar de lading niet zinvol was.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dieper gaand.

De **voorzitter**: U heeft geen contact gehad met de ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat over een dieper gaand onderzoek.

Mevrouw **Sorgdrager**: Althans niet in die zin, dat we daar speciaal voor bij elkaar gaan zitten en te kijken wat we dan zouden kunnen doen. Allicht is erover gesproken.

De **voorzitter**: Bij dieper gaand onderzoek naar de lading achtte u het arbeidsintensieve karakter geen goed argument.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er was voor u geen aanleiding om met Verkeer en Waterstaat en Volksgezondheid (VWS) gezamenlijk te kijken naar de lading.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Achteraf was zo'n actie wel kansrijk geweest.

Mevrouw **Sorgdrager**: Heb ik dat gezegd?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Sorgdrager**: Daar geloof ik helemaal niets van.

De **voorzitter**: We zullen het verslag erop nagaan waar dat staat, mevrouw Sorgdrager. Maar vindt u dat?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik denk dat een andere actie dan een strafrechtelijke misschien meer kans had gehad, maar dat had niet het gevolg hoeven zijn van een bij elkaar gaan zitten van de drie ministers.

De **voorzitter**: Het hangt ervan af of het verenigbaar is met het strafrecht of het openbaar ministerie zichzelf onderzoekt. Wij hebben het dan over de heer De Rooij.

Mevrouw **Sorgdrager**: Kijk, als het openbaar ministerie zichzelf onderzoekt, dan is het dat het openbaar ministerie een officier van justitie onderzoekt of een ander lid van het OM. Het gaat hier om een onderzoek door een politiemann naar een strafbaar feit, waar in het begin op een niet strafrechtelijk relevante manier een politiemann bij betrokken is geweest.

De **voorzitter**: U vindt niet dat de heer De Rooij zichzelf heeft onderzocht?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ik vind niet dat de heer De Rooij zijn eigen werkzaamheden heeft moeten onderzoeken.

De **voorzitter**: Dat zei ik. Er was geen aanleiding voor een strafrechtelijk onderzoek naar de mannen in de witte pakken, ook niet nadat het factfindingonderzoek had plaatsgevonden.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Reproduceren betekent het afgeven, afleggen van een verklaring.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: Er waren zoveel beschrijvingen van vreemde pakken – daar kun je niets mee.

Mevrouw **Sorgdrager**: Klopt.

De **voorzitter**: U dacht ook: de Tweede Kamer kan daar ook niets mee.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U vindt dat u de Kamer goed heeft geïnformeerd over de mannen in de witte pakken?

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: De gevoeligheid van het dossier was geen aanleiding om de Kamer anders te informeren.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft, voor een minister, hier behoorlijk achteraan gezeten.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: In de loop van de tijd is het steeds beter gegaan met de luchtvaartpolitie.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: U wist dat EI Al een wat bijzondere positie had op Schiphol.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: Dat ging over beveiliging.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: U heeft nooit signalen gehad dat de positie van EI Al te ver was doorgegroeid.

Mevrouw **Sorgdrager**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Beveiligingspersoneel had geen diplomatieke status.

Mevrouw **Sorgdrager**: Nu, dat weet ik niet zeker. Ik denk het niet.

De **voorzitter**: Vergunningen worden op personen afgegeven.

Mevrouw **Sorgdrager**: Ja.

De **voorzitter**: Vijf mensen beschikten over een vergunning.

Mevrouw **Sorgdrager**: Op Schiphol, ja. En die andere zes hadden het niet en daar is niet op doorgevraagd, maar het was wel zo dat ze zo nu en dan op Schiphol waren, wat dus

eigenlijk niet kon en toen zijn die vergunningen uitgebreid tot Schiphol.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Daarmee is een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier mevrouw Sorgdrager uit te geleiden. Ik schors de vergadering.

Sluiting 10.59 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 88

Vrijdag 12 maart 1999



Mevrouw E. Borst-Eilers

E. Borst-Eilers
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 12 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 12 maart 1999

Aanvang 11.05 uur

Verhoord wordt mevrouw E. Borst-Eilers

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer. Aan de orde is het verhoor van mevrouw E. Borst-Eilers, geboren op 22 maart 1932 te Amsterdam. Mevrouw Borst-Eilers, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. Deze luidt: ik belof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat belof ik.

De **voorzitter**: Mevrouw Borst, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van de vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. De commissie hoort deze week degenen die eindverantwoordelijkheid hebben gedragen bij dit dossier. Zij probeert hiermee de cirkel rond te krijgen om de Tweede Kamer op een verantwoorde manier te rapporteren, hoe het is gegaan met de waarheidsvinding en de lessen voor de toekomst met betrekking tot de afwikkeling van de ramp. Wij hebben veel vragen voor u, terwijl de tijd beperkt is. Ik verzoek u dan ook op voorhand, uw antwoorden zo kort mogelijk te geven opdat de commis-

sie u zoveel mogelijk kan vragen over uw betrokkenheid bij dit dossier.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik zal mijn best doen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mevrouw Borst, in 1994 treedt u aan als minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Is er toen een dossier aan u overgedragen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, mijn voorgangers, de heer Simons en mevrouw D'Ancona, hebben geen dossier aan mij overgedragen. Zij hebben ook mondeling niets over dit onderwerp aan mij overgedragen.

De **voorzitter**: En de heer Ritzen heeft nog tijdelijk waargenomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Ritzen is nog tijdelijk minister van Volksgezondheid geweest, maar ook hij heeft niets overgedragen.

De **voorzitter**: Wanneer wordt u voor het eerst geïnformeerd over het dossier en over de gezondheidsklachten die mogelijk verband houden met de Bijlmercramp?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat was eigenlijk naar aanleiding van Kamervragen van de heer Stellingwerf van september 1994, ongeveer een maand na mijn aantreden. Dat waren vragen aan minister Jorritsma; die heeft ze ook beantwoord, maar wel in overleg met mij. Ze waren, geloof ik, ook aan de minister van VROM gesteld, maar ik was daarbij een overlegpartner. Ik heb de antwoorden dus in concept gezien en ik heb ze begin oktober voor akkoord geparafeerd. Bij die antwoorden, die sowieso al ook gingen over mogelijke

schade aan de gezondheid, waren twee bijlagen gevoegd, die ik toen voor het eerst zag. Het was een kort rapportje van ECN, van de heer Keeverling Buisman, en een eveneens kort rapportje van de GG&GD-Amsterdam van 31 augustus 1994. Maar als u mij vraagt wanneer ik met de gezondheidsklachten geconfronteerd werd, moet ik zeggen dat ik daar natuurlijk al mee bekend was, omdat ik voordat ik minister werd, een dag per week in het AMC werkte en daar collega's sprak die erg bezig waren met dit onderwerp.

De **voorzitter**: Daar werd u, gewoon in collegiaal verband, ook geïnformeerd over de wijze waarop het AMC met dit dossier bezig was?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, ik wist dat de GG&GD of de gemeente Amsterdam een nazorgplan gemaakt had en ik wist dat prof. Gersons een onderzoek aan het doen was, betaald door wat later mijn ministerie werd. Ik was dus van dat soort dingen op de hoogte. Ik had voornamelijk met prof. Gersons contact; in die tijd was men toch heel erg gefocust op de psycho-sociale aspecten, op de post-traumatische stress.

De **voorzitter**: Mevrouw Borst, ik heb voor me een interne notitie van 22 mei 1996, waarop ik graag uw commentaar zou horen. Het is een notitie van de heer Siemons, de hoofdinspecteur, aan u. Het zijn vijf regels, dus ik lees die even letterlijk voor: "Naar aanleiding van ons telefoonsprek van zondag 19 mei jl. heb ik de gegevens van de GG&GD opgevraagd. De GG&GD-Amsterdam heeft volgens de brief van 31 augustus 1994 geen aanleiding, te veronder-

stellen dat er lichamelijke klachten zijn die een relatie hebben met de Bijlmervliegramp. Ik acht de pragmatische aanpak van de GG&GD voldoende om de conclusie te rechtvaardigen dat nader onderzoek niet nodig is."

Mevrouw **Borst-Eilers**: Die notitie herinner ik me. Ik heb haar in ieder geval in mijn dossier teruggevonden; eerlijk gezegd herinnerde ik me die notitie niet meer zo uit het hoofd. Mevrouw Singh Varma zou Kamervragen stellen en ik heb toen aan de heer Siemons, toen geneeskundig hoofdinspecteur, gevraagd hoe de situatie op dat moment eigenlijk was en wat de opvatting van de Amsterdamse GG&GD over de noodzaak, de wenselijkheid en zelfs de mogelijkheid van een lichamenlijk groeps-onderzoek was. Hij stuurde mij dat berichtje terug en hij verkeerde kennelijk in de veronderstelling dat hij mij als eerste dat rapportje van de GG&GD stuurde, maar ik had het al twee jaar eerder van de beleidsdirectie onder ogen gekregen, bij de beantwoording van die vragen.

De **voorzitter**: Hij ging ervan uit dat u niet op de hoogte was van het dossier? U had er daarvoor geen contact met hem over gehad?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Wel over de problematiek van de Bijlmer. Hij was in die jaren geneeskundig hoofdinspecteur. Zijn chef, de algemene hoofdinspecteur, was de heer Verhoeff, met wie ik eerlijk gezegd meer contacten had, ook over dit onderwerp. Maar de heer Siemons dacht blijkbaar dat ik ook informatie wilde van de GG&GD. Dat was ook zo, maar het was de bedoeling om na te gaan hoe de GG&GD er op dat moment over dacht. Hij stuurde mij toen het rapportje uit 1994. Wel, als hij mij dat stuurde, dacht hij kennelijk dat ik dat nog niet in mijn bezit had, maar dat was wél zo.

De **voorzitter**: Over de conclusie van de heer Siemons in de laatste zin, dat hij nader onderzoek niet nodig acht, geef ik graag het woord aan de heer Oudkerk.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Borst, nog even voor de duidelijkheid. Begrijp ik het goed dat u in 1994 het rapportje van de GG&GD met daarbij gevoegd het rapportje van de heer

Keverling Buisman over verarmd uranium voor het eerst zag?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, in september 1994.

De heer **Oudkerk**: Gezien of ook echt bestudeerd? Daar zit natuurlijk verschil tussen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Het is kort, het telt 2½ bladzijde, dus ik heb het wel even gelezen. Ik heb toen ook gezien wat ik ook al uit Amsterdam wist, namelijk dat men op dat moment twee conclusies had getrokken. De eerste was: de mensen hebben klachten, ook ernstige, en zij voelen zich ziek, maar het patroon van de lichamelijke klachten is zodanig dat wij eigenlijk geen enkel aanknopingspunt voor een gericht onderzoek zien. Men zei dat er wel sprake was van veel mensen met post-traumatische stress, maar dat is weer even een ander verhaal. Er komen daarbij ook lichamelijke klachten voor, zoals u uitgebreid met de heer Gersons besproken heeft. De tweede conclusie was dat de blootstelling aan uranium niet zodanig was geweest dat er stralingsgevaar of chemisch gevaar was opgetreden voor degenen die eraan blootgesteld waren.

De heer **Oudkerk**: Op dat laatste kom ik straks nog even terug. Bent u ofwel in 1994 ofwel in 1996, toen die Kamervragen werden gesteld, hetzij door de heer Siemons, hetzij door anderen geïnformeerd over de opzet, de uitvoering en de conclusies met betrekking tot het rapportje van de GG&GD waarover wij het nu hebben?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik kende het sinds september 1994 en ik wist ook de opzet. Ook die is onlangs uitgebreid in deze zaal besproken. Maar het was naar mijn mening ook weer niet zo beperkt. Er was met een beperkt aantal mensen gesproken en vervolgens met een beperkt aantal huisartsen, in kleine groepjes van vijf of zes. Maar vervolgens heeft men ook nog bij de Amsterdamse huisartsenvereniging geïnformeerd, en bij de bedrijfsartsen die het gemeentepersoneel – brandweer, politie enz. – in de verzorging hadden. Al die groepen zeiden dat er geen aanknopingspunt voor een gericht nader onderzoek was.

De heer **Oudkerk**: U vond de opzet van het onderzoek van de GG&GD in 1994 en in 1996 in ieder geval afdoende voor het nog steeds rechtvaardigen van die conclusies, even afgezien van de omvang van dat onderzoek?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Er zijn in 1996 voor het eerst Kamervragen gesteld met een verzoek aan mij om ervoor te zorgen dat er een gericht groeps-onderzoek zou worden ingesteld naar lichamelijke klachten. Er zijn nog een paar keer vragen gesteld in 1996 en in 1997; steeds hebben mijn ambtenaren toen actief contact opgenomen met de GG&GD in Amsterdam. Het was niet zo dat wij telkens het rapportje uit de kast haalden omdat er weer Kamervragen waren. Het wordt wel in al die antwoorden genoemd, maar er is ook steeds aan de GG&GD gevraagd, met name aan dr. Van Wijnen, de "milieudokter" bij die dienst, of hij nadere inzichten had die aanleiding zouden zijn om de situatie anders te beoordelen dan in 1994. Zijn antwoord aan mijn medewerker was steeds: Nee, wij staan nog steeds achter onze conclusies; wij vinden het klachtenpatroon nog steeds te divers om enig aanknopingspunt voor onderzoek te hebben.

De heer **Oudkerk**: Ook daarop kom ik zo dadelijk nog terug. U heeft in het voorgesprek gezegd dat het rapport van de GG&GD in die zin heel belangrijk was dat het in zekere zin de toon heeft gezet in de medische wereld. Kunt u dit toelichten?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. In dat rapport werden, ondanks het beperkte karakter ervan, zeer heldere conclusies ten aanzien van het uranium getrokken, conclusies die overigens in 1998 met veel dieper gaande studies ook getrokken zijn. En eigenlijk is de conclusie dat het klachtenpatroon zo divers is dat er geen aanknopingspunten voor gericht lichamenlijk onderzoek zijn en dat er dus ook geen aanleiding toe is, ook weer getrokken na de tweede fase van het grote, diepgaande onderzoek van het AMC. Het is terugkijken, maar de conclusies waren in ieder geval heel solide. Ik heb wel gemerkt dat men in Amsterdam steeds zei dat de GG&GD er ook een keer naar gekeken heeft en dat die toch ook geen aanleiding tot onderzoek zag. Het merendeel van de

mensen in de Bijlmer met klachten waren en zijn onder behandeling bij de huisarts of bij specialisten, veelal van het AMC. In kringen van het AMC, in de medische staf hoorde je steeds: de mensen hebben inderdaad serieuze klachten en wij proberen goed voor hen te zorgen, maar wij zien geen enkele "Bijlmerziekte" uit het klachtenpatroon naar voren komen.

De heer **Oudkerk**: U zei het zojuist zelf al, in 1996 worden er voor het eerst aan u persoonlijk als minister van Volksgezondheid Kamervragen gesteld. Op 22 mei de eerste keer, op 4 juli 1996 de tweede keer en op 14 februari 1997 de derde keer. En u zei ook al dat u bij de beantwoording van die vragen steeds weer naar het onderzoek van de GG&GD uit 1994 verwees. U maakte er overigens de kanttekening bij dat uw ambtenaren voor het beantwoorden van die vragen getelefoneerd hebben met de GG&GD in Amsterdam, met de heer Van Wijnen, om te vragen of hij nog steeds achter de conclusies uit het onderzoek stond.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Precies.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben verleden week de heer Plokker gehoord, als vervanger van zijn collega Verhoeff, omdat die wegens ziekte hier niet aanwezig kon zijn. Wij hebben hem er een aantal vragen over gesteld en ik vraag de regie, de band te starten.

(Hierna volgt de weergave van een video-opname.)

De heer Oudkerk: De klachten waaraan mevrouw Singh Varma refereerde in haar vragen betroffen gezondheidsklachten die zich met name manifesteerden in 1995, 1996 en 1997. Stel ik ben huisarts en er komt een patiënt bij mij op 22 mei 1996 met vermoedingsklachten, op 4 juli 1996 met haaruitval en op 14 februari 1997 met potentiële klachten. (Dit zijn allemaal klachten die geïnventariseerd zijn bij de GG&GD.) Ik zeg tegen die patiënt: ik hoef u verder niet te onderzoeken, want ik heb u in 1994 al onderzocht. Wat zegt u dan als inspecteur voor de volksgezondheid?

De heer Plokker: U legt een individueel geval aan mij voor. Het klinkt mij wat weinig doeltreffend.

De heer Oudkerk: In hoeverre is een verwijzing naar een onderzoek uit augustus 1994 bij de beantwoording van Kamervragen uit mei 1996, juli 1996 en februari 1997 over gezondheidsklachten uit 1995, 1996 en 1997 in uw ogen adequaat?

De heer Plokker: U geeft daarmee het jaar van de omslag aan. In 1996 is een verandering opgetreden, door wat voor reden dan ook. In 1994 kon je nog zeggen: wij kennen geen mensen die daar klachten over hebben. In 1996 werd duidelijk dat die patiënten bestonden en toen is voor het eerst overwogen om nader te bekijken wat wij ermee zouden moeten. De vraag doet zich dan voor: wat gaan wij verder doen? De individuele patiënt die u noemde, kan naar de dokter gaan, kan niet tevreden zijn met de reactie van de huisarts en kan vervolgens naar een specialist gaan om te worden nagekeken.

De heer Oudkerk: Wij zullen het nog hebben over hoe het verder gaat en is gegaan. Mag ik concluderen dat in antwoord op vragen van mijn collega Singh Varma steeds is verwezen naar een onderzoek uit 1994, terwijl de vragen van mijn collega specifiek gingen over gezondheidsklachten die in 1995, 1996 en 1997 waren ontstaan?

De heer Plokker: U geeft aan waar het omslagpunt ligt. Ik ben het volstrekt met u eens.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Borst, ik zal het niet met u hebben over de kwalificatie "weinig doeltreffend", die de heer Plokker loslaat op de huisartsgeneeskundige handelwijze, maar wel over het omslagpunt en enkele andere zaken. De heer Plokker zegt dat er in 1996 een omslagpunt was. Zou u in uw woorden kunnen zeggen wat precies de omslag was?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik denk dat je onderscheid moet maken in de personen bij wie zich die omslag heeft voltrokken. In 1996 worden er voor het eerst echt Kamervragen aan mij gesteld met het verzoek om te bevorderen dat er een gericht onderzoek plaatsvindt. Ik zie de hele periode van 1994 tot 1997, wanneer ik zelf zeg dat er echt iets moet

gebeuren omdat er andere omstandigheden zijn, als een periode van moeilijke afweging voor iedereen; voor die artsen uit Amsterdam, maar ook voor mijzelf. Je laveert eigenlijk constant tussen je gevoel en je verstand. Ook voordat mevrouw Varma vragen stelde, wist ik natuurlijk dat er mensen met klachten rondliepen. Die mensen hadden een onbevredigd gevoel, maar – het is misschien toch heel goed om dat nog even te zeggen – zij werden wel allemaal individueel behandeld. Zij hadden doktoren die probeerden om goed voor hen te zorgen, hun huisdokter of een specialist. Maar er was ook een groepsproces. Ik denk dat wij hiervan inderdaad iets moeten leren. Men voelde zich als groep ziek en men las voortdurend in de krant over geheimen omtrent de lading. Er waren allemaal theorieën over de vreselijke dingen die zich in het vliegtuig zouden hebben kunnen bevinden, dingen die misschien de klachten zouden hebben veroorzaakt. Die mensen kregen tegenstrijdige boodschappen: uit de media kregen zij te horen dat zij vergiftigd waren en hun eigen dokter zei dat zij wel ziek waren, maar dat hij hun klachten voor een deel met stress verklaarde en dat hij het voor het overige echt niet wist, dat hij echt geen aanleiding zag voor de diagnose van aandoening door een gif, welk gif dat ook zou mogen zijn. De mensen hebben het dus vreselijk moeilijk gehad. En zeker toen mevrouw Varma die indringende vragen ging stellen, had ik natuurlijk zelf ook steeds het gevoel dat ik zo graag iets wilde doen. Maar ja, behalve gevoel heb je natuurlijk ook verstand, en je hebt ook nog adviseurs. Mijn belangrijkste gesprekspartner was in eerste instantie natuurlijk altijd hoofdinspecteur Verhoeff, die op zijn beurt weer contact had met mensen uit het AMC. Er kwam van die kant steeds weer iets wat ik eigenlijk zelf ook wel wist, namelijk dat het feit dat een deel van de lading nog onbekend was en dat het klachtenpatroon van de betrokkenen zo divers was, dat je ook geen aangrijpingspunt had om te weten waarnaar je zou moeten zoeken, steeds leidde tot de verstandelijke conclusie – maar daarmee was het nog niet zo'n prettige conclusie – dat het toch niet goed zou zijn om een onderzoek te doen, dat het zelfs meer kwaad dan goed zou doen. Ik meen dat de heer Plokker dit ook gezegd heeft. En ja, voor mij kwam de

omslag iets later. Misschien bedoelde hij wel de omslag in de Kamer, want de Kamer is natuurlijk pas in 1996 die concrete vragen gaan stellen.

De heer **Oudkerk**: Ik ga even naar de feiten van dat moment. U verwijst bij het beantwoorden van Kamervragen, twee keer in 1996 en een keer in 1997, steeds naar een onderzoek van de GG&GD, met daaraan vastgeniet de conclusies van de heer Keverling Buisman. Inmiddels weet u dat dit geen onderzoek van ECN genoemd mag worden. Hij heeft zelf gezegd dat hij het gevoelen had dat zijn rapport nogal eens misbruikt is, maar daar gaat het mij nu niet om. U zegt nu ook dat in die periode uw ambtenaren wel degelijk bij de GG&GD in Amsterdam naar de stand van zaken hebben geïnformeerd, dat zij hebben gevraagd of er ten opzichte van de situatie in 1994 nog veranderingen waren opgetreden. Waarom is dat niet specifiek en zelfs uitgebreid in de antwoorden op de Kamervragen terechtgekomen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik denk dat u daarmee een punt heeft. Dat zou natuurlijk gekund hebben. Mijn ambtenaren zeiden wel dat de mensen van de GG&GD die zij gesproken hadden, niet van nieuwe signalen spraken. Ik geloof dat ik in ieder geval in mondeling contact met de Kamer ook wel gezegd heb dat de situatie anders zou zijn, maar het was natuurlijk niet zo dat de heer Van Wijnen toen zei dat er onlangs nog opnieuw actief onderzoek was gedaan en dat er opnieuw was geconstateerd dat het beeld nog hetzelfde was. Nee, het was zo: wij hebben nog steeds geen signalen dat er specifieke ziektepatronen uit dat deel van de Amsterdamse bevolking naar voren komen.

De heer **Oudkerk**: Nu moeten wij ons bij de opdracht die wij van de Tweede Kamer gekregen hebben, bij de feiten houden. Wij hebben vele dossiers doorgeploegd, waaronder een dossier van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Tot de datum september 1997 hebben wij geen enkel document gevonden waarin schriftelijk is vastgelegd dat er door uw ambtenaren, in dit geval bij de heer Van Wijnen of bij anderen, geïnformeerd is naar de gezondheidsklachten, naar veranderingen in de situatie op dat punt. U zegt nu zelf dat

ik hiermee een punt heb en dat dit wellicht in het antwoord op die Kamervragen terecht had moeten komen. Als je de antwoorden op de Kamervragen leest, krijg je de indruk dat u tegen de mensen die zich in 1995, 1996 en 1997 ziek voelden – ik zeg het nu even heel zwart-wit – zegt: Maak je geen zorgen, want wij hebben jullie in 1994 al onderzocht. Als er inderdaad contact was geweest – en u zegt dit nu, dus ik neem aan dat het er geweest is – waarom heeft u dat dan niet bij de antwoorden op de Kamervragen gevoegd, juist om bij mensen die in 1995, 1996 en 1997 steeds meer klachten kregen, de indruk te vermijden dat hun klachten door een verwijzing naar een rapport uit 1994 niet serieus werden genomen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Wij hebben steeds in gedachten gehouden dat het goed zou zijn om bij het beantwoorden van die Kamervragen terug te grijpen naar een document, waarbij de GG&GD nooit aanleiding had gezien om het te actualiseren. Zo'n zin hadden wij natuurlijk wel aan die antwoorden kunnen toevoegen. Ik heb overigens ook in mijn eigen dossier niets over die contacten kunnen vinden en ik heb de betreffende medewerker, de heer Houben, in de periode waarin ik mij op dit gesprek voorbereidde, daarover mondeling ondervraagd. Ik vroeg: is het nu telkens een kwestie geweest van een rapportje uit de kast trekken en dat was het dan, of heb je ook nog eens verder gekeken? Dat had hij dus inderdaad gedaan. Maar het is allemaal in de mondelinge sfeer gebeven, telefonisch.

De heer **Oudkerk**: Maar wat niet in de mondelinge sfeer blijft, dat zijn de antwoorden op de Kamervragen. En u zegt nu dat dit gewoon aan de antwoorden op die vragen had kunnen worden toegevoegd.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat had toegevoegd kunnen worden. In een situatie waarin je telkens moet constateren dat het niet verstandig en zelfs niet verantwoord is om een gericht lichamelijk onderzoek te doen dat uiteindelijk alleen maar teleurstelling zal opleveren, heeft iedereen, ook ik zelf, natuurlijk een sterke behoefte om rust te brengen, om de onrust bij de bevolking te verminderen. Wel, het is duidelijk dat wij daar niet in geslaagd zijn. Telkens weer verwijzen

naar de GG&GD die er in 1994 goed naar gekeken heeft en ook conclusies heeft getrokken, lijkt dan een goed instrument om te proberen, rust te brengen voor de mensen die daar zo'n behoefte aan hebben. Maar eigenlijk is het toch in al die jaren ook een van de hoofdlijnen geweest: als je onderzoek had gedaan, wat zou je dan hebben moeten nakijken? Als ik dat vroeg...

De heer **Oudkerk**: Ik onderbreek u even, want daar komen wij nog op.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Maar het ontbreken van een deel van de lading, "het geheim van de lading", zoals ik het voor mijzelf ben gaan noemen, zweefde maar steeds boven het dossier. En als je onderzoek laat verrichten waaruit blijkt dat er niets aan de hand is, dan zeggen de mensen toch: Ja, maar die geheime lading, Israël is erbij betrokken, oorlogvoering enz. U kent het verhaal.

De heer **Oudkerk**: Of de mensen zeggen gewoon dat zij zich ziek voelen of dat zij ziek zijn.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat zijn zij ook.

De heer **Oudkerk**: Maar zonder dat zij die zaken eraan toevoegen. Ik blijf nog even bij het rapport van de GG&GD en de daaraan geniete notitie van de heer Keverling Buisman. Was u er toen van op de hoogte dat hij op een achternamiddag iets genoteerd had over de gevaren van verarmd uranium zonder dat hij op enigerlei wijze een relatie had gelegd met wat er bij de ramp gebeurd was?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, dat wist ik toen niet. Ik heb dat rapportje van de GG&GD natuurlijk meer gelezen als iets uit mijn sector, maar de notitie van de heer Keverling Buisman heb ik eigenlijk voor kennisgeving aangenomen, zonder mij erin te verdiepen hoe hij precies aan die wijsheid was gekomen. Er was in het rapport van de GG&GD ook al sprake van uranium, dus men had daarover ook al andere deskundigen geraadpleegd, zo heb ik toen begrepen; men had zich onder andere met het RIVM in verbinding gesteld. De conclusie ten aanzien van het uranium kwam mij ook logisch voor. Ik wil hiermee niet zeggen dat ik ook maar enigszins deskundig zou zijn op

dat terrein, maar er bestaat stralingsgevaar en chemisch gevaar, en de blootstelling daaraan leek toch buitengewoon gering te zijn.

De heer **Oudkerk**: Bij het rapport van de GG&GD leek het effect van de "Droste-verpleegster" zich voor te doen: de conclusies van de heer Keverling Buisman werden weer overgenomen in het onderzoek van de GG&GD en ik begrijp nu uit uw woorden dat u op dat moment in ieder geval niet de kennis droeg die u nu wel heeft.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Borst, het is u ongetwijfeld bekend dat zich heel veel ministeries hebben beziggehouden met de nasleep van de Bijlmerramp. Dit maakt het allemaal niet gemakkelijker. Over de relatie tussen het ministerie van Volksgezondheid en andere ministeries wil ik u een aantal vragen stellen.

De eerste is een dossiervraag, want u was op het bedoelde moment nog geen minister in Volksgezondheid, maar u heeft het waarschijnlijk wel in uw dossier gevonden. Er zijn op 17 september 1993 en op 24 september 1993 door mijn collega Van Gijzel Kamervragen gesteld, resp. aan mevrouw Maij-Weggen en aan de heer Alders. Was het ministerie van VVC, zoals het toen nog heette, betrokken bij de beantwoording van die vragen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, het was er volgens het dossier niet bij betrokken. Ook bij mondelinge navraag bleek dit te kloppen.

De heer **Oudkerk**: Nu schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat: "Bij de bestrijding van de ramp konden de betrokken diensten in redelijkheid aannemen dat er geen volksgezondheidsrisico's waren, met uitzondering van de risico's die aan een grootschalige vliegtuigbrand verbonden zijn." Is er bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voldoende kennis om de gezondheidsrisico's van een grootschalige vliegtuigbrand afdoende te kunnen inschatten om de Kamer terdege te kunnen informeren?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dit is vooral een vraag voor de minister van Verkeer en Waterstaat zelf, denk ik.

Het is misschien voor sommige mensen vreemd dat er zoveel ministeries vragen over volksgezondheid beantwoorden, maar bij de ministeries van VROM, van Verkeer en Waterstaat, van Sociale Zaken en van Landbouw vormt volksgezondheid een onderdeel van het beleids-terrein. Bij het ontwikkelen van zulk beleid, bijvoorbeeld de regels voor de verkeersveiligheid, is mijn ministerie altijd betrokken, maar als de regels er eenmaal zijn, worden ze gewoon op het betrokken ministerie gehandhaafd. Het handhaven van de stralingsrichtlijn berust bijvoorbeeld volledig bij VROM; daar zijn wij dan ook niet meer bij betrokken. Het beleid staat vast, VROM is er voor het milieu en dat ministerie zorgt ook voor de handhaving.

De heer **Oudkerk**: U zei het zelf al, het geheim van de lading speelde voor u een grote rol. Het kwam in ieder geval ter sprake bij alle problemen die u tegenkwam. Nu stuurt uw collega Jorritsma, minister van Verkeer en Waterstaat, op 28 augustus 1996 op verzoek van de Tweede Kamer papieren over de lading naar die Kamer. Was u tot op dat moment door uw collega geïnformeerd over de lading, over die papieren en over de ontbrekende lading?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb gedurende het hele jaar 1996 geregeld contact gehad met mevrouw Jorritsma over de lading, en haar ambtenaren met mijn ambtenaren. Het verhaal van de lading, het belang van volledige informatie daarover, ook voor het publiek, kwam in dat jaar heel duidelijk naar voren. Er is toen ook een keer in de ministerraad over gesproken, toen minister Van Mierlo een demarche tegenover de premier van Israël zou ondernemen. Op dat moment hebben wij echter geen afschriften van die papieren gekregen.

De heer **Oudkerk**: Wanneer heeft u die dan gekregen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik moet daar even een toelichting op geven, maar ik zal proberen om het kort te houden. Wij waren niet geïnteresseerd in die "NOTOC's", die globale lijstjes. In 1993 had de inspecteur voor de milieuhygiëne al namens minister Alders zo'n NOTOC aan het

RIVM voorgelegd met de vraag of men iets zou kunnen zeggen over de gezondheidsrisico's van deze lading. Het RIVM heeft de zaak toen teruggestuurd – ik heb dit allemaal in het dossier gevonden, want ik was er nog niet bij betrokken, ik was nog geen minister – met de mededeling dat men aan zo'n lijstje niets had, omdat er alleen maar op te zien was dat er "gevaarlijke vloeistoffen" aan boord waren. Men had echt een lijst nodig op het niveau van de stoffen zelf.

Mevrouw Jorritsma is op jacht gegaan naar de lading. Dat heb ik vooral in 1996 zelf ervaren, in nauw contact met haar. Maar wat zij te voorschijn kon brengen, dat waren nog steeds niet die gedetailleerde stukken die house airway bills heten, geloof ik. Pas in 1998 kreeg zij die, althans van het niet gevaarlijke deel van de lading. En van het gevaarlijke deel waren ze er weer wel al eerder, maar juist over het ongevaarlijke deel gingen al die geruchten: het heet wel ongevaarlijk, maar pas op, er heeft vast ook wel iets in gezeten. Welnu, in 1998 krijg ik gedetailleerde papieren en die heb ik op dat moment ook broodnodig, zou ik bijna zeggen, want inmiddels heb ik...

De heer **Oudkerk**: U zegt: die lading was zeker in 1996, toen het omslagpunt kwam – ik blijf het maar even zo noemen – uiterst belangrijk. Ik begrijp dat het om welke redenen dan ook tot 1998 heeft geduurd, voordat u vanuit uw verantwoordelijkheid als minister van volksgezondheid aan de slag kon met de ladingpapieren, hoewel toen ook nog 34 ton ontbrak.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wat heeft u vanuit uw verantwoordelijkheid juist vanwege dat omslagpunt en vanwege het feit dat steeds meer mensen zich kwamen melden met allerlei gezondheidsklachten zelf ondernomen om daar vaart achter te zetten?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Wat ik persoonlijk ondernomen heb, is in ieder geval niet het werk van mevrouw Jorritsma overnemen, want zo werken wij niet met elkaar, maar wel herhaaldelijk met belangstelling vragen hoe het ermee stond en of er iets kwam dat bruikbaar zou zijn om een nadere inschatting te kunnen maken van gezondheidsrisico's. Ik

zag haar daar druk mee bezig. Zoals de heer Van Gijzel het hier van de week zei: zij deed haar best om die papieren te veroveren.

De heer **Oudkerk**: Aan de ene kant was dat nodig om een compleet beeld te krijgen van wat er in het vliegtuig zat, maar aan de andere kant lag het eigenlijke belang bij u, want waarom zou je iets willen weten als het verder geen gevolgen zou hebben voor de volksgezondheid?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De heer **Oudkerk**: U heeft dus belangstellend geïnformeerd. Zijn er geen gezamenlijke acties, hetzij door u en mevrouw Jorritsma, hetzij met derden erbij, hetzij in het kabinet, hetzij met de minister-president erbij ingezet om duidelijk te maken: nu is het basta, nu wordt het echt te veel, wij moeten die papieren nu hebben?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Geen gezamenlijke acties met mij. Wel was mevrouw Jorritsma regelmatig met het ministerie van Buitenlandse Zaken in 1996 daarover in contact om via codeberichten, contacten en uiteindelijk via minister Van Mierlo – zij zal dit vanmiddag zelf goed kunnen vertellen – druk uit te oefenen op de mensen in Israël.

De heer **Oudkerk**: Had u niet geweldig de pest in? Het was uw verantwoordelijkheid dat de gezondheid van die burgers iets met de lading te maken zou kunnen hebben. Er kwamen steeds meer klachten, steeds meer signalen en u zat als misschien wel de belangrijkste te wachten op al die papieren. Wat is voor u de reden geweest dat u dit niet op een gegeven moment, wanneer dan ook, geagendeerd heeft voor bijvoorbeeld de ministerraad?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik had er voldoende bilateraal contact met mevrouw Jorritsma over.

De heer **Oudkerk**: Maar dat leidde niet tot het verkrijgen van de ladingspapieren.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Het is één keer voor de ministerraad geagendeerd. Maar behalve in de ministerraad ontmoetten wij elkaar iedere vrijdag rond de ministerraad. Als wij bijvoorbeeld samen aan de lunch zaten, ging het gesprek in dat jaar

nogal eens over die lading en het grote probleem: heeft men in Israël echt niks of is men daar slordig of weigert men ons die papieren te geven; het kan toch niet zo zijn dat die papieren in rook zijn opgegaan, ook in Israël?

De heer **Oudkerk**: Nou helpen lunchgesprekken vaak niet om ladingspapieren naar boven te krijgen. Welke concrete actie is van uw kant - aan mevrouw Jorritsma zullen wij het vanmiddag vragen – ondernomen in de zin van: nu heb ik er genoeg van, ik moet die papieren gewoon hebben, want ik loop vast?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb in die geest wel gesproken, maar ik heb geen actie ondernomen. Ik vind het ook niet de taak van de minister van volksgezondheid om achter ladingspapieren aan te gaan.

De heer **Oudkerk**: Vindt u het uw taak als minister van volksgezondheid vanuit uw verantwoordelijkheid voor het welzijn en de volksgezondheid van de burgers in Nederland om ervoor te zorgen dat u die feitelijke informatie krijgt waarmee u uw verantwoordelijkheid ook kunt uitoefenen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik vind dat het mijn verantwoordelijkheid is om er bij collega's die de verantwoordelijkheid hebben om dergelijke papieren op te sporen op aan te dringen, maar ik vond het niet mijn verantwoordelijkheid om te zeggen: Annemarie, ga opzij want ik ga zelf wel achter die papieren aan. Zo werkt het niet.

De heer **Oudkerk**: Dat suggereer ik ook niet. Wat ik suggereer, is een gezamenlijke, kabinetsbrede krachtsinspanning – ik geloof dat dit in de Kamer in een later stadium gevraagd is – om de ladingspapieren boven tafel te krijgen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Iedere keer dat mevrouw Jorritsma of de heer Van Mierlo contact had met mensen van buiten Nederland, in de VS of in Israël, die ons misschien konden helpen, sprak zij of hij namens het kabinet. Het voegt er denk ik niets aan toe of je met z'n tweeën op pad gaat.

De heer **Oudkerk**: Het gaat er niet om of u persoonlijk mee moest met de heer Van Mierlo om te zorgen dat

het dan wel misschien zou lukken. Het gaat meer om het nadenken over acties die uiteindelijk die papieren boven tafel konden krijgen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: U had het net over mijn ongeduld. U weet dat ik in september 1997 gezegd heb: die weg van de lading leidt tot niks. Dat dacht ik toen; later viel het toch een beetje mee. Ik heb daarbij ook gezegd: ik vind dat wij verplicht zijn aan de mensen in de Bijlmer om alles te doen wat wij kunnen om te proberen het antwoord te geven op de vraag of er een relatie is tussen de Bijlmer-ramp en hun klachten, hoe dat ligt en of dit consequenties heeft voor behandeling. Vervolgens heb ik gezegd, nadat Verhoeff en ik dat idee samen hadden ontwikkeld eind september: laten wij eens van de andere kant beginnen en laten wij de klachten die de GG&GD inmiddels drie jaar geleden geïnventariseerd heeft nog eens inventariseren.

De heer **Oudkerk**: Daar komt mijn collega Van den Doel straks op terug. Hoe wist u dat de ladingsbrieven die in 1996 bekend waren – toen ontbrak er nog het een en ander zoals u weet – niet voldoende waren om informatie te hebben over de eventuele volksgezondheidsrisico's?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik wist het van mevrouw Jorritsma, maar ook door het volgen van het toen vrij intensieve contact tussen haar en de Tweede Kamer, waarin onder meer gezegd is: er bestaan nog andere papieren dan deze; dit zijn korte lijstjes met groepsaanduidingen, zoals poisonous liquids en dat soort kreten; er bestaan ook dingen als master airway bills en house airway bills. Daaruit blijkt – ik heb dit in 1998 met eigen ogen gezien toen ik ze kreeg – welke stoffen, moleculen als het ware, getransporteerd zijn. Toen kon ik het RIVM opdracht geven om met toxicologische deskundigheid te bekijken of deze stoffen tot ziekten zouden kunnen leiden. Het RIVM heeft niks aan dat soort verzamelkreten, zoals het RIVM al in 1993 aan minister Alders had gerapporteerd.

De heer **Oudkerk**: Over het RIVM gesproken: op 2 april 1998 vindt een Kamerdebat met u plaats in verband met gezondheidsklachten die in verband zouden kunnen worden gebracht met de Bijlmer-ramp. Het was naar aanleiding van een rapport

van Biospectron. U schrijft daarover een brief mede namens de ministers van Binnenlandse Zaken en van Verkeer en Waterstaat naar de Kamer. Heeft over het opstellen van die brief ook overleg plaatsgevonden met het ministerie van VROM? Het ging om verarmd uranium.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Naar mijn herinnering niet, maar ik weet dat niet zeker.

De heer **Oudkerk**: Waarom niet? Daar zit toch de kennis, mag je verwachten, van de mogelijke gezondheidsrisico's van verarmd uranium?

Minister **Borst-Eilers**: Er lag natuurlijk een relatie met VROM via het RIVM. U weet dat het RIVM voor beide ministeries werkt. Het onderzoek ging over uranium en zirkonium in de ontlasting van hulpverleners bij de Bijlmerramp. Het RIVM heeft daar een expertise op losgelaten. Vanuit het RIVM was daarover overleg met het ministerie van VROM. Via die lijn is er wel een connectie geweest, maar ik heb er naar mijn herinnering niet rechtstreeks met mevrouw De Boer over overleg gevoerd.

De heer **Oudkerk**: U zegt terecht: het RIVM dient eigenlijk twee ministeries, dat van VROM en dat van VWS. Was u er op 2 april 1998 van op de hoogte dat het RIVM al in 1993 een rapport had gemaakt over de gezondheidsaspecten en gezondheidseffecten van verarmd uranium?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, daar was ik niet van op de hoogte. Ik raakte daarvan pas op de hoogte toen het RIVM dat uitgebreide toxicologische rapport opstelde naar aanleiding van de gedetailleerde vrachtbrieven. Dat rapport betrof een onderzoek naar de stoffen in het vliegtuig waarvan bekend is dat zij gezondheidsklachten kunnen geven. Bij de bijlage vond ik een brief uit 1993. Die zag ik toen voor het eerst. Ik hoorde daar toen ook voor het eerst van.

De heer **Oudkerk**: Al jaren wordt, al dan niet naar waarheid, gesproken over gezondheidsrisico's van verarmd uranium, zowel de stralingsrisico's als de risico's wanneer verarmd uranium verbrandt. Dat rapport wordt door het RIVM in 1993 gemaakt, ligt ergens in een kast en

komt in 1998 te voorschijn. In de vijf jaar daarvoor wordt natuurlijk niet helemaal niet over verarmd uranium gesproken. Moet ik het mij zo voorstellen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Althans bij VWS. Bij VROM lag het natuurlijk anders, want het rapport is uitgebracht aan de minister van VROM.

De heer **Oudkerk**: Is het dan niet zo dat, als er zaken zijn die gaan over gezondheidsklachten die mogelijk iets met verarmd uranium te maken hebben, hetzij u hetzij uw ambtenaren aan VROM vragen: heeft u nog iets voor ons wat ons kan helpen bij de beantwoording van de vele vragen die er zijn?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, zo is het niet gegaan. Met betrekking tot het verarmd uranium hebben wij wel met het RIVM contact gehad. U moet zich goed realiseren dat, wat mijn ministerie en mijzelf betreft, het geval van gevaren van verarmd uranium al afgesloten was en wel kort nadat ik aangetreden was als minister.

De heer **Oudkerk**: Afgesloten in de zin van?

Mevrouw **Borst-Eilers**: In de zin van: de blootstelling aan de uraniumdeeltjes is niet zodanig geweest dat er veel van te verwachten is. Uiteindelijk is naar ik meen de conclusie van het RIVM, maar dan spreek ik over 1998: één extra geval van kanker op honderd miljoen mensen. Verder is er nog de chemische schade, het inademen. Ook daarvan was de conclusie – zo werd ik geïnformeerd in 1994; en dat leek mij ook heel aannemelijk – dat de blootstelling zo gering is geweest dat geen gezondheidsschade is te verwachten. Ik weet dat minister Alders in het begin steeds een slag om de arm heeft gehouden. Veel wetenschappers hebben dat ook steeds gedaan. Ik denk dat dit in zekere zin verwarrend is geweest. Als je een deskundige onder ede vraagt of het absoluut is uitgesloten dat er toen toch iemand aan te veel uranium is blootgesteld, kan hij niet zeggen: dat is juist. Iedere keer lees je: geen gezondheidsschade, maar 100% zekerheid kunnen wij niet geven voor iedereen die daar toen was.

De **voorzitter**: De heer Van den Doel zal verder gaan, maar ik verzoek u uw antwoorden nog meer te bekorten.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik doe mijn best.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Borst, ik wil met u kleine stapjes maken in de periode tussen de zomer van 1995 vindt een overleg plaats door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het rapport van de Raad voor de luchtvaart. Het eerste debat vond in april 1995 plaats en het vervolgdebat vond in juni 1995 plaats. De gezondheidsklachten spelen dan al een aantal jaren een rol. In 1995 is dat aanleiding voor de Kamer om tijdens een debat te vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat om standaard naar rampen een epidemiologisch onderzoek in te stellen. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt: dat is niet mijn terrein, dat kan ik alleen maar doorgeven aan mijn collega van volksgezondheid. Zij schrijft op 21 juli 1995 een brief aan u persoonlijk om dat verzoek van de vaste commissie door te geven. Wat is uw actie op die brief geweest?

Mevrouw **Borst-Eilers**: U weet misschien inmiddels het antwoord al. Die brief is tot voor kort nooit door mij gezien. Wij hebben het nagezocht in ons archief – wij kennen het systeem van het inschrijven van binnengekomen brieven – en wij hebben moeten constateren dat die brief nooit op ons ministerie is gearriveerd. Er was een afschrift aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en wij hebben aan dat ministerie gevraagd te duiken in het archief. Van die kant is gezegd: dat afschrift is bij ons nooit binnengekomen.

De heer **Van den Doel**: De postbesteding is in Nederland gelukkig goed geregeld. Het gaat om een brief, door de minister van Verkeer en Waterstaat persoonlijk ondertekend, aan de minister van volksgezondheid. Ik zou zeggen: daar kan toch niks fout mee gaan?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat zou ik ook zeggen.

De heer **Van den Doel**: Maar die brief heeft u nooit bereikt?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Die heeft mij nooit bereikt en heeft ook mijn ambtenaren nooit bereikt. Die brief heeft mijn postkamer nooit bereikt.

De heer **Van den Doel**: Er is een verslag gemaakt van het algemeen overleg waarin die wens van de Kamer is vastgelegd en waarin staat dat de minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat zij een en ander aan haar collega van volksgezondheid zal vragen. Ik mag toch aannemen dat uw ambtenaren die weten dat volksgezondheidsaspecten bij de Bijlmerramp een rol speelden dat soort debatten volgen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat hebben wij dan in dit geval niet gedaan. Ik heb gevraagd: hebben jullie dat altijd gedaan? Daarop zeiden zij: soms wel en soms niet. Dat was afhankelijk van wat naar hun verwachting dergelijke debatten voor VWS voor belang zouden hebben. In dit geval is het niet gebeurd. Overigens, als die brief toen op mijn bureau gekomen was, zou ik de Kamer onmiddellijk hebben laten weten dat ik het met de Kamer eens was dat bij rampen voortaan epidemiologisch onderzoek moet worden gedaan. U weet waarschijnlijk uit de verhoren van allerlei deskundigen dat je daarmee moet beginnen direct na het plaatshebben van een ramp. Het verzoek, zo is mij uit informatie van mevrouw Jorritsma gebleken, betrof niet de Bijlmerramp, maar was een les voor de toekomst. Zij was er in dat debat ook stellig van overtuigd dat het zo bedoeld was. Ik denk dat dit ook de reden is dat de Kamer mij nooit gerappelleerd heeft. Als de Kamer nog iets voor de Bijlmerramp zou willen regelen op dat punt en zij van mij niets hoort, is het gebruikelijk dat ik naar de Kamer word geroepen met de vraag: gebeurt er nog wat?

De heer **Van den Doel**: Ik constateer dat de brief nooit bij u aangekomen is en dat geen actie is ondernomen, maar dat u nu zegt dat, als u die brief gekregen had, u er positief op had gereageerd.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja zeker. Een van de lessen voor de toekomst – ik heb er inmiddels een stuk of vier verzameld – is dat je bij een ramp waarbij er maar enigszins sprake kan zijn van gezondheidseffecten vanaf het begin epidemiologisch onderzoek doet. Dit betekent dat je meteen

vaststelt hoeveel mensen allerlei klachten hebben en dat je dat zorgvuldig volgt. Als er klachten als gevolg van een ramp zijn, zie je dat in statistieken vanzelf te voorschijn komen. Hadden wij dat maar gedaan indertijd.

De heer **Van den Doel**: Inderdaad. Ik ga een stapje verder en kom tot 30 september 1997 bij het vragennummer in de Tweede Kamer. U werden vragen gesteld naar aanleiding van een artikel in Trouw dat ging over verarmd uranium. Bronnen uit Amerika gaven in feite aan dat verarmd uranium al bij veel lagere temperaturen dan o.a. de notitie van Keverling Buisman aangaf, kan verbranden. U zegde tijdens dat vragennummer een inventariserend onderzoek toe naar de gezondheidsklachten van de mensen in de Bijlmermeer. Welk advies heeft u hierover destijds van uw inspectie gekregen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik wist dat er vragen over gesteld zouden worden. De vragen worden op dinsdag gesteld en ik hoor dat meestal al in het weekend. Ik heb met hoofdinspecteur Verhoeff gesproken en ik heb gezegd: ik wil er nog een keer met jou over spreken en ik wil dat je je in Amsterdam opnieuw oriënteert of er zo langzamerhand geen aanleiding is, ook door de groeiende onrust – wij komen nooit achter de precieze lading, dus vergeet dat maar even – om iets te doen. Hij heeft advies ingewonnen bij twee mensen van de GG&GD en prof. Savelkoul in Utrecht en iedereen zei: je moet het niet doen, want het doet meer kwaad dan goed. Verhoeff en ik hebben voor dat vragennummer bij elkaar gezeten en ik heb gezegd: ik vind dat er toch iets moet gebeuren. Hij heeft mij op dezelfde dag nog een memo gestuurd, waarin hij stelde: als je toch iets wil of moet, beperk het dan tot inventariserend onderzoek. Dat was zoals wij besproken hadden, dus: probeer eens omgekeerd te gaan werken, redeneer eens van de klachten en misschien de patronen daarin terug naar de lading in plaats van almaar op de lading te blijven wachten.

De heer **Van den Doel**: Heeft u dat advies overgenomen van hem?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. De heer Verhoeff en ik waren het eens, maar men was het in Amsterdam toen nog

niet met ons eens, hoewel er in het AMC inmiddels een aantal mensen waren die tegen de heer Verhoeff gezegd hadden: wij vinden dat wij het misschien maar eens langs die weg moeten proberen, want wij kunnen niet jaar in jaar uit op de dringende verzoeken van de bevolking alleen maar nee blijven zeggen.

De heer **Van den Doel**: Welke opdracht heeft de heer Verhoeff na die toezegging van 30 september gekregen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb de heer Verhoeff opdracht gegeven om ervoor te zorgen dat zo'n onderzoek plaatsvond. Ik heb die taak dus bij hem neergelegd. Hij heeft gelukkig bij een aantal onderzoekers van het AMC direct daarvoor gehoor gevonden. Op dat moment is men daar begonnen met het opstellen van de onderzoeksopzet. Die opzet heeft veel versies gekend.

De heer **Van den Doel**: Daar komen wij direct aan toe. Ik wil kleine stapjes nemen. U heeft zo-even uit de antwoorden van de heer Plokker kunnen opmaken – u hebt het zelf trouwens beaamd – dat er in 1996 een omslagpunt was. Waarom moest het vragennummer op 30 september 1997 onder druk van de Kamer voor u de aanleiding zijn om onderzoek te starten? Waarom niet eerder, ook gezien het omslagpunt dat op uw eigen ministerie was geconstateerd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb de heer Plokker horen zeggen dat hij vond dat er in 1996 een omslagpunt was. De inspectie die tot mij sprak bij monde van de heer Verhoeff huldigde in 1996 nog steeds het standpunt dat een gericht lichamelijk onderzoek meer kwaad dan goed zou doen, omdat men niet wist waar men zoeken moest en omdat de klachten niet tot een bepaald patroon leidden. Mijn interpretatie van de woorden van de heer Plokker is dat hij bedoelt dat er in de Kamer in 1996 een omslagpunt kwam. Wij waren nog niet zover om daar ja op te zeggen.

De heer **Van den Doel**: Kortom het omslagpunt bij VWS lag niet in 1996?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat lag naar mijn stellige overtuiging in september 1997.

De heer **Van den Doel**: Ik ga weer een klein stapje verder en kom bij 16 oktober 1997. De heer Gersons stuurde op die datum naar aanleiding van de actie van de heer Verhoeff om het inventariserend onderzoek verder uit te werken een notitie, waarin hij adviseert via een polikliniek de klachten te gaan inventariseren en kort lichamenlijk onderzoek te doen. Bent u over zijn advies geïnformeerd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Verhoeff heeft mij op de hoogte gehouden van het steeds maar ontwikkelen van die onderzoeksplannen. Ik heb begrepen dat de heer Gersons gericht was op een onderzoek dat ook bloedonderzoek zou inhouden. In de onderzoeksgroep in het AMC dachten sommigen daar anders over en dat waren de mensen die verstand hebben van epidemiologie, statistiek en bevolkingsonderzoek. Zij hebben tegen de heer Gersons gezegd: wij kunnen wel bloed afnemen, maar wij hebben geen idee wat wij in dat bloed moeten nakijken.

De heer **Van den Doel**: Het ging iets verder. De klachten van de mensen in de Bijlmermeer waren dat zij alleen maar vragenlijsten hebben moeten invullen en telefonisch op vragen hebben moeten antwoorden, maar dat er nooit echt serieus onderzoek is gedaan. De notitie van prof. Gersons biedt in ieder geval een opening om de mensen zelf aan een kort onderzoek te onderwerpen. Dat advies is niet overgenomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Opnieuw wil ik zeggen dat alle mensen die klachten hadden, althans 87% daarvan, onder behandeling waren bij een dokter. Er was dus geen sprake van dat die mensen niet goed lichamenlijk onderzocht en begeleid werden. Dit ging om een soort lichamenlijk onderzoek dat de oorzaak van de klachten moest opsporen in de zin van: wij zijn blootgesteld aan iets giftigs. Het AMC heeft een heel goede naam, ook internationaal, op het gebied van dit soort bevolkingsonderzoeken met grote groepen patiënten. Ik had er het volste vertrouwen in dat die groep wetenschappers tenslotte met een verantwoorde opzet zou komen. Als je het dossier doorleest, zie je echter hoe binnen die groep de meningen verschillen over het antwoord op de vraag: hoever moeten wij gaan?

Uiteindelijk is het een inventarisatie van klachten geworden.

De heer **Van den Doel**: Dat ben ik met u eens. Wij hebben nu die wetenschap, maar toen het advies van prof. Gersons kwam in september 1997 wist niemand welke mensen welke klachten hadden en bij wie zij onder behandeling waren. Dat is later door die inventarisatie naar boven gekomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Op het moment dat uw hoofdinspecteur zei dat dit zou worden gedaan, omdat alle betrokkenen al onder behandeling waren, had hij die kennis niet. Wat waren dan de hoofdargumenten om het advies van prof. Gersons af te wijzen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Op dat moment wist men niet waar men gericht naar zou moeten zoeken via bijvoorbeeld bloedonderzoek. Men heeft gezegd: wij doen het in drie fasen. De eerste fase was het inventariseren van de klachten via de huisartsen en te bezien of er dan al een bepaald patroon zou uitkomen. Zo nee, dan mochten de mensen in de tweede fase bellen met hun klachten. Dat hebben ruim 800 mensen gedaan en uiteindelijk zijn er nog zo'n 200 bij gekomen. Die klachten worden – ik kom dan bij dr. IJzermans en zijn medewerkers – geanalyseerd en vervolgens wordt bekeken of daarin een patroon kan worden herkend. Half januari kwam het verslag van die tweede fase. De conclusie was dat er nog steeds geen aanleiding was voor gericht lichamenlijk onderzoek. De derde fase zou zijn: van de mensen van wie wij via de melding en de schriftelijke enquête de echte overtuiging hebben dat zij serieuze lichamenlijke klachten hebben die op een bepaalde ziekte zouden kunnen duiden, gaan wij de dossiers nog eens goed doorploegen. Het is absoluut niet uitgesloten dat wij een deel van die mensen zullen verzoeken, bij ons te komen om hen aan een lichamenlijk onderzoek te onderwerpen. Die derde fase is nog niet afgesloten.

De heer **Van den Doel**: U hebt net heel uitgebreid het AMC-onderzoek toegelicht. Ik wil nog verder ingaan op het voorstel van het AMC. Op 5 maart 1998 wordt voorgesteld om via

inventarisatie onder de huisartsen een eerste indicatie te verkrijgen op basis waarvan beslissingen kunnen worden genomen over de wenselijkheid van een vervolgonderzoek. Dat is de eerste fase. Vond u dat conform de toezegging die u aan de Kamer gedaan had?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik had de Kamer een inventariserend onderzoek toegezegd, niet meer en niet minder. Ik had zelf de conclusie getrokken dat het moest gebeuren.

De heer **Van den Doel**: Had de Kamer begrepen dat dit inventariserend onderzoek zich zou beperken tot een inventarisatie onder huisartsen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, een inventariserend onderzoek betekent dat je ook bij de mensen zelf terecht komt.

De heer **Van den Doel**: Was op 5 maart al duidelijk dat u in de derde fase terecht zou komen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik doe als minister geen wetenschappelijk onderzoek. Ik stel geen protocollen daarvoor op. Ik laat aan de wetenschappers – ik zei al dat het een gerenommeerd instituut betrof – over een zodanige opzet te kiezen dat de kans op een goed antwoord op de vraag of er een verband is tussen lading en klachten zo groot mogelijk is. Ik bemoei mij er niet mee hoe zij dat doen.

De heer **Van den Doel**: Ik vraag met zoveel nadruk of het in lijn was met de toezegging die u aan de Kamer heeft gedaan, omdat uw directeur gezondheidsbeleid in een notitie aan de heer Verhoeff op 19 maart 1998 stelt: "Het voorgestelde onderzoek is een eerste inventariserend onderzoek. Dit is in strijd met de toezegging van de minister aan de Tweede Kamer. De minister heeft toegezegd een inventariserend onderzoek te doen onder bewoners, hulpverleners en vrijwilligers naar hun lichamenlijke klachten die men in verband brengt met de Bijlmerramp. Naar mijn mening is door die toezegging ook duidelijk stellingname genomen over de wenselijkheid van een onderzoek".

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, maar dat was de tweede fase van het onderzoek. De deskundigen van het

AMC vonden dat het in drie fasen moest.

De heer **Van den Doel**: Hij spreekt hier over de eerste fase en hij zegt: dat is in feite in strijd met de toezegging die de minister aan de Kamer heeft gedaan.

Mevrouw **Borst-Eilers**: De directeur gezondheidsbeleid en ik waren het er niet over eens en de heer Verhoeff en ik waren het er wel over eens dat het AMC daarvoor een goede, zorgvuldige opzet had gekozen. Dat kan gebeuren.

De heer **Van den Doel**: Het is duidelijk dat u het advies van de heer Verhoeff opgevolgd heeft en dat u vond dat de eerste fase de tegemoetkoming was aan uw toezegging aan de Kamer.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. Als het via de huisartsen gelukt was om een patroon te ontdekken, zouden wij sneller hebben kunnen werken. Die kans moest je even meenemen, vonden zij. Dat heb ik voor kennisgeving aangenomen. Het leek mij niet onverstandig.

De heer **Van den Doel**: Ik kan mij voorstellen dat u zegt: ik bemoei mij niet met het onderzoek van het AMC. Ik kom daar later nog op terug, maar in maart 1998 was het AMC nog lang niet zover dat het al de fasen 2 en 3 in beeld had. Als het aan het AMC gelegen had, had het zich beperkt tot fase 1.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik kan dat niet bevestigen, want ik heb niet de notulen van de vergaderingen van die projectgroep nagelezen, maar in het voorjaar vond ik dat ik, ondanks mijn respect voor al die wetenschappers, wat druk moest zetten op de snelheid van beginnen. Ik heb geloof ik op 2 april tegen de Kamer gezegd: dat onderzoek gaat nu zeer binnenkort van start. Ik weet dat het een kleine schok in het AMC teweeggebracht heeft. Men was bezig met het nog steeds perfect maken, maar ik wist ook dat men wilde beginnen met een inventarisatie bij huisartsen. Ik dacht: begin daar dan in hemelsnaam alvast mee.

De heer **Van den Doel**: Op 2 april 1998 is door de Kamer een motie aangenomen waarin de regering wordt gevraagd, op zo kort mogelijke

termijn een uitgewerkt medisch onderzoeksprogramma aan de Kamer voor te leggen. Hoe geeft u uitvoering aan deze motie?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De uiteindelijke opzet van het AMC-onderzoek is naar de Kamer gegaan. Van de eerste fase heeft men, als ik mij goed herinner, apart kennis genomen.

De heer **Van den Doel**: Daarmee geeft u in feite toe dat er een verschil was met wat u op 30 september 1997 in relatie tot de aangenomen motie had toegezegd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, maar ik begreep van de heer Verhoeff dat in de tweede fase de patiënten zelf aan bod zouden komen.

De heer **Van den Doel**: En u ziet de tweede fase van het onderzoek van het AMC als het uitvoeren van die motie?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De tweede en de derde fase, ja.

De heer **Van den Doel**: Op 7 april, een paar dagen later, is er weer een ordedebat in de Kamer. Er wordt daarbij gevraagd of de bewoners ook daadwerkelijk onderzocht zullen worden. U zegt toe dat er alsnog nader overleg zal plaatsvinden tussen de inspectie gezondheidszorg en het AMC. Heeft dat overleg plaatsgevonden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Er was eigenlijk voortdurend overleg.

De heer **Van den Doel**: Maar heeft er specifiek naar aanleiding van deze toezegging aan de Kamer overleg plaatsgevonden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Die vraag kan ik niet beantwoorden, dat zou de heer Verhoeff zelf moeten doen. Maar hij had in ieder geval voortdurend overleg als lid van de adviesgroep.

De heer **Van den Doel**: Maar in april 1998 was er nog steeds geen besluit genomen om lichamelijk medisch onderzoek te doen, terwijl dat in dat ordedebat van 7 april wel gevraagd was. Het is toch essentieel om te weten wat er gebeurd is.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Er is in ieder geval constant contact geweest en dat is zo gebleven. En het AMC –

nogmaals, een gerenommeerde groep – heeft geconstateerd dat het het beste in drie fasen zou kunnen. En in die derde fase zou individueel lichamelijk onderzoek best aan de orde kunnen komen bij de mensen wier klachten dat rechtvaardigen.

De heer **Van den Doel**: Dan gaat uiteindelijk in mei 1998 het onderzoek van het AMC van start, ruim acht maanden na uw toezegging aan de Kamer. Kunt u uitleggen waarom het zo lang geduurd heeft?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb gezien dat men steeds maar nieuwe versies van het protocol aan het maken was, dat men worstelde met de toch wel heel moeilijke opdracht. En hoewel ik veel liever zou hebben gezien dat men er sneller aan begonnen was, weet ik dat het niet abnormaal is dat het zeven of acht maanden duurt voordat men de opzet van zo'n moeilijk onderzoek helemaal rond heeft.

De heer **Van den Doel**: Maar de eerste fase was inventariserend onderzoek. Nogmaals, er was veel druk van de Kamer en de heer Plokker zegt dat er in 1996 een omslagpunt was. De Kamer is dan helemaal gericht op die gezondheidsklachten. Uiteindelijk doet u op 30 september 1997 een toezegging en dan nog geeft u het AMC in feite de vrijheid om er acht maanden over te doen om te starten. Vindt u niet dat dit erg lang heeft geduurd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik vond het verantwoord om het aan het AMC over te laten om een opzet te kiezen. Beter een goed wetenschappelijk onderzoek dat wat later start dan een slecht onderzoek waarbij je later spijt krijgt van de opzet. En ik heb in het voorjaar druk op de ketel gezet.

De heer **Van den Doel**: Maar de enige oorzaak van die vertraging was dus in feite de tijd die het AMC nodig had?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, en er was nog een ander element, namelijk dat de heer Verhoeff begrepen had dat de commissie-Hoekstra wellicht nog inhoudelijke gegevens over de lading te voorschijn zou toveren. Maar in het voorjaar van 1998 zei mevrouw Jorritsma tegen mij: reken er maar niet op dat die nog nieuwe gegevens over de lading zelf naar buiten zal

kunnen brengen. Ik dacht toen: nu, dan hoeven wij er ook niet meer op te wachten, dan gaan wij gewoon maar eens beginnen.

De heer **Van den Doel**: De heer Verhoeff had dat ook duidelijk verkeerd begrepen, want de opdracht aan de commissie-Hoekstra was niet...

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat wist hij. Hij kende de opdracht, maar hij had van de heer Hoekstra zelf begrepen, zo heeft hij mij verteld, dat het niet uitgesloten was dat er ook met die opdracht nog een weg gevonden zou worden om gegevens te verkrijgen.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Borst, bent u, toen het onderzoek van het AMC in mei 1998 van start was gegaan, geregeld geïnformeerd over de voortgang en over specifieke nieuwe situaties die zich voordeden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik ben geïnformeerd over de tijdstippen waarop men de eerste en de tweede rapportage naar buiten zou brengen. De heer Verhoeff zat in de adviesgroep; ik had duidelijk wat meer afstand geschapen tussen mijzelf en die onderzoekers. Daar sta ik ook nog steeds achter. Ik kreeg af en toe van de heer Verhoeff wat inlichtingen en verder wist ik, wanneer de rapportages zouden verschijnen.

De heer **Van den Doel**: Ik ga nog even terug naar het voorjaar van 1998, toen het onderzoek van het AMC van start ging. Toen hebben de hoogleraren De Wolff en De Goeij, beiden lid van de Gezondheidsraad, een voorstel gedaan aan die zelfde raad om bewoners en hulpverleners die een verband legden tussen bij de brand vrijgekomen uranium en hun gezondheidsklachten, met een eenvoudige test te laten onderzoeken. De heer De Wolff heeft in een openbaar verhoor gezegd dat hij de heer Verhoeff ook over dat voorstel ingelicht had. Is het ooit met u besproken?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, dat is nooit met mij besproken.

De heer **Van den Doel**: Had het met u besproken moeten worden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Er zijn ook dingen die de heer Verhoeff zelf mag afhandelen. De voorzitter van de

Gezondheidsraad, die ook met deze vragen geconfronteerd is geweest, heeft mij er ook niet van in kennis gesteld. Maar ik hoef ook niet alles te weten.

De heer **Van den Doel**: Nu weten wij dat er bij uranium twee aspecten van belang zijn: straling en chemische toxiciteit. Prof. De Wolff is verbonden aan het AMC, hij is medisch toxicoloog en hij had er bij de opzet van het onderzoek op aangedrongen, er ook de toxiciteit bij te betrekken. Waarom is er in de afgelopen zes en een half jaar geen medisch toxicoloog bij het onderzoek betrokken?

Mevrouw **Borst-Eilers**: U vraagt nu toch weer naar mijn mening over wat de onderzoekers van het AMC al dan niet gedaan hebben. Dat is op een te grote afstand van mij om er antwoord op te kunnen geven. Ik wil er wel een oordeel over geven, namelijk dat er bij een inventariserend onderzoek in de eerste en de tweede fase, alleen bestaande uit mondelinge en schriftelijke contacten, ook helemaal geen bloed- of urine-onderzoek past naar stoffen als uranium.

De heer **Van den Doel**: Maar u kende de klachten van al die mensen, u kende ook de relatie met het verarmde uranium, die al dan niet terecht gelegd werd. Er was veel commotie, er waren veel artikelen in de pers over verschenen. Het was voor u zelfs een reden om in het vragenuurtje op 30 september om op basis van de nieuwe verhalen over uranium een onderzoek toe te zeggen. Vervolgens doet prof. De Wolff, een toxicoloog, verbonden aan het AMC, het voorstel om dat aspect erbij te betrekken, maar dat wordt in feite terzijde gelegd. Eigenlijk wordt er pas aandacht aan besteed in het rapport van het RIVM dat eind oktober 1998 verschijnt. Nogmaals, waarom is dat aspect er niet bij betrokken, wat waren de hoofdredenen daarvoor?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Als je kiest voor een inventariserend onderzoek, namelijk inventarisatie van klachten, dan is dat iets heel anders dan een gericht onderzoek naar sporen van uranium in het lichaam van de betrokkenen.

De heer **Van den Doel**: Maar dat had dan toch bij die tweede en derde fase betrokken kunnen worden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De onderzoekers van het AMC zijn samen tot de conclusie gekomen – en dat is uiteindelijk ook van hogerhand in het AMC goedgekeurd – dat het onderzoek zou worden uitgevoerd zoals het is gebeurd. En het aanvankelijke idee dat prof. De Wolff daar misschien een bijdrage aan zou moeten leveren, is later door de onderzoekers verlaten. Dat zijn de feiten.

De heer **Van den Doel**: Ten slotte wat mij betreft nog een heel andere vraag, al heeft die wel met verarmd uranium te maken. Het gaat over de stofmonsters uit hangar 8. De commissie heeft een onderzoek in die hangar laten instellen naar wat daar nog aan verarmd uranium was overgebleven. U bent daar vertrouwelijk over geïnformeerd, maar de brief en de rapportage van de commissie heeft u uiteindelijk toch openbaar gemaakt, terwijl uw beleid er toch op gericht was, onrust te voorkomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Welke brief bedoelt u?

De heer **Van den Doel**: De brief die onze commissie naar u toegestuurd had waarin onze bevindingen naar aanleiding van het onderzoek naar verarmd uranium in hangar 8 waren vermeld.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb toen contact gezocht met de heer Pronk. Het schoonmaken van die hangar ligt op zijn terrein en ik heb hem toen gevraagd, kennis te nemen van uw opvattingen daarover.

De heer **Van den Doel**: Maar uw ministerie heeft de inhoud van de brief die de enquêtecommissie u gestuurd had, op een gegeven moment openbaar gemaakt in een persbericht.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Maar niet als eerste. Wij hebben het niet gedaan om uw brief openbaar te maken, maar omdat wij de inhoud van die brief in de krant hadden gelezen. Toen heeft de afdeling Voorlichting van mijn ministerie besloten om er verder ook maar niet meer geheimzinnig over te doen. Is daar geen overleg met u over geweest?

De heer **Van den Doel**: Nee. Nogmaals, wij hebben u een

vertrouwelijke brief gestuurd en het was de bedoeling dat die vertrouwelijk zou blijven. Wij waren verrast door het persbericht van uw ministerie dat die brief alsnog naar buiten kwam. Het is nu duidelijk. U heeft gereageerd op berichten in de krant.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. Helaas wordt er in Den Haag nogal eens gelekt. Dan vind ik het in het algemeen ook maar beter om te zeggen hoe het echt is.

De heer **Oudkerk**: Even hoe het nu echt is, mevrouw Borst. U heeft net verklaard dat de heer Van Hoogstraten u gezegd heeft dat er een misvatting was bij de heer Verhoeff alsof de commissie-Hoekstra ook nog zou kijken naar de inhoud van de lading.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik moet u even corrigeren. De heer Verhoeff heeft nooit gezegd: de commissie-Hoekstra zou kijken naar de inhoud van de lading. Hij heeft gezegd: de commissie-Hoekstra acht het niet onwaarschijnlijk dat zij in haar speurtocht naar de procedures nog een nieuwe ingang vindt om achter meer papieren te komen.

De heer **Oudkerk**: Akkoord. U zet allerlei krabbeltjes bij een interne brief. De heer Van Hoogstraten zegt: dat zit er niet in, volgens mij moet je daar niet op wachten. U hebt het net in uw eigen woorden gezegd. Al dat overleg tussen u, de heer Verhoeff en de heer Van Hoogstraten heeft plaats op 5, 10 en 11 februari 1998. Op 23 februari 1998, meer dan tien dagen later, stuurt u desondanks een brief naar de Tweede Kamer waarin u zegt: "Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is voornemens een onafhankelijke commissie in te stellen, de commissie-Hoekstra". (...) "Ik heb dan ook besloten het door mij toegezegde onderzoek te doen aanvangen nadat de resultaten uit het onderzoek van Verkeer en Waterstaat beschikbaar zijn". Dat is toch in tegenspraak met wat u ons net vertelde?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb u zopas verteld dat mevrouw Jorritsma in het voorjaar van 1998, ik denk eind maart, heeft gezegd: ik ben er inmiddels achter dat echt nieuwe gegevens over de lading er niet meer uitkomen.

De heer **Oudkerk**: Dat was mijn vraag niet. Het gaat niet om uw contacten met mevrouw Jorritsma. Het gaat om het feit – dat hebben wij hier zwart op wit – dat de heer Van Hoogstraten zegt: dat is niet de opdracht van de commissie-Hoekstra. Desondanks zegt u tegen de Kamer dat u wacht op het onderzoek van de heer Hoekstra. Ik begrijp dat niet.

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Verhoeff was nog steeds van mening dat het onderzoek van de commissie-Hoekstra extra gegevens kon opleveren. Het AMC had steeds gezegd: hoe meer wij over de lading weten, hoe beter wij onze vragen kunnen richten aan de huisartsen; misschien weten wij dan waar wij naar vragen moeten. De heren Van Hoogstraten en Verhoeff waren het daarover niet met elkaar eens. Ik was het eens met de heer Verhoeff dat wachten op de resultaten van het onderzoek van de commissie-Hoekstra goed was. Toen kwam mevrouw Jorritsma naar mij toe en zei: forget it, er komt niets uit op het gebied van de gegevens over de lading. U plaatste die twee dingen op hetzelfde moment maar er zit tijd tussen. Ik was het dus eerst eens met de heer Verhoeff, maar op grond van informatie van mevrouw Jorritsma switchte ik en zei ik: niet meer wachten op de resultaten van de commissie-Hoekstra.

De heer **Oudkerk**: Dus u switchte op grond van de informatie van mevrouw Jorritsma en niet op grond van de informatie van de heer Van Hoogstraten die gewoon gekeken heeft naar de opdracht van de commissie-Hoekstra.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Die kende ik ook. Ik heb al gezegd: de opdracht was niet de lading te zoeken, maar de procedure betreffende informatie over de vrachtbrieven te bekijken. Het is niet onredelijk dat zo'n commissie, al zoekend naar de procedure, opeens stuit op iets wat nog niet gedaan is en denkt: misschien is het een idee om ladingpapieren te achterhalen. Ik vond dat niet gek.

De heer **Oudkerk**: Hoop is er altijd. Dat zal ik niet ontkennen, maar u zat inmiddels ook met de erfenis van maanden wachten op het AMC, terwijl steeds meer mensen zich kwamen melden met allerlei ongerustheid. Je kan wachten totdat

een commissie dingen boven tafel krijgt, maar je kan ook zeggen: ik wacht daar niet op, ik begin gewoon. U heeft toen die overweging niet gemaakt. Die heeft u pas gemaakt nadat mevrouw Jorritsma u daarover iets verteld had.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. Het AMC zei: wij moeten vragen stellen aan huisartsen en hoe gericht die vragen kunnen zijn hoe beter, en informatie over de lading is daarbij van groot belang.

De heer **Oudkerk**: Op 2 oktober 1998 informeert prof. Weening u over twee gevallen van auto-immuunziekte die wellicht een relatie zouden kunnen hebben met de Bijlmerramp. Ik heb de heer Weening ten aanzien van die ziekte gevraagd: maakt het wat uit als je de diagnose pas na jaren stelt? Is zo'n ziekte dan nog net zo goed behandelbaar als wanneer je de diagnose eerder zou stellen? Het antwoord wil ik u even laten horen.

(Het navolgende is een weergave van een video-opname.)

De heer Weening: Over het algemeen is de eerste reactie op behandeling goed, maar hoe langer bijvoorbeeld een ontsteking in de nieren of in de longen speelt hoe groter de kans op blijvende schade. Met name treedt dan verlittekening op in de ontstoken gebieden en dat komt niet meer goed. Dus dan verlies je een deel van de functie.

De heer Oudkerk: En dat komt niet meer goed?

De heer Weening: Dat komt niet meer goed.

De heer Oudkerk: U schrijft met andere woorden hetzelfde aan de inspecteur: omdat deze auto-immuunziekten vaak sluimerend beginnen en lang onopgemerkt of ongediagnosticeerd kunnen blijven, kan weefsel-schade optreden die bij vroege diagnostiek wellicht kan worden beperkt.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

De heer **Oudkerk**: Heel kort door de bocht vat ik dit samen als: hoe eerder je dit ontdekt, hoe meer kans je hebt dat je er nog wat aan kan doen en hoe minder kans er is dat er

onherstelbare orgaanschade optreedt. Onderschrijft u deze uitspraak van prof. Weening?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. Mijn medische kennis is inmiddels fors verouderd, maar dit weet ik nog wel. Dat is zo.

De heer **Oudkerk**: Hij schrijft op 2 oktober deze brief aan de inspecteur. Welke actie onderneemt u op grond van die brief?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik vraag aan mijn hoofdinspecteur om daaraan gevolg te geven en een brief te sturen aan alle huisartsen. Ik vraag hem eigenlijk: wat vind je daarvan? Zo erg overtuigd was ik niet dat het op grond van twee gevallen al verantwoord was. Hoofdinspecteur Verhoeff zei: ik vind dit op grond van twee gevallen heel veel onrust creëren; als dit echt iets is, zullen ze in het kader van het onderzoek nog meer gevallen vinden; laten wij dat even afwachten; als het bij die twee blijft, is het niet verantwoord, als het er meer worden wel. Hij koos dus voor oplettend afwachten of er meer gevallen zouden komen. Ik was dat wel met hem eens. Ik had ook aarzelingen of je op grond van twee gevallen alle huisartsen brieven moest sturen.

De heer **Oudkerk**: Prof. Weening adviseerde in zijn brief om bij individuen die afkomstig zijn uit het rampgebied en die systematisch klachten hebben die bij auto-immuunziekten horen – dus niet bij iedereen – onder meer bloedonderzoek te laten verrichten om op die manier mogelijk auto-immuunziekten a) op te sporen en b) tijdig te diagnosticeren, zodat er geen onherstelbare schade optreedt. Wat heeft u met dat advies van prof. Weening gedaan?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Verhoeff en ik zijn tot de conclusie gekomen dat je op grond van twee gevallen eigenlijk nog niks moest doen. Ik heb trouwens de dag na 2 oktober prof. Weening zelf opgebeld. Ik kreeg opeens het gevoel van: ze hebben iets gevonden, misschien kunnen wij eindelijk gericht gaan zoeken. Dat was even een gevoel van opwindings. Vandaar dat ik er behoefte aan had, hem zelf te spreken. Hij heeft toen tegen mij gezegd: er is een heel dikke kans dat die twee gevallen helemaal geen

relatie met de Bijlmerramp hebben. Zelfs na vier gevallen maakte hij nog steeds dat voorhoud. Nu zijn het er inmiddels twaalf. Ik hoorde gisteren van hem dat er nog weer twee bij zijn gekomen.

De heer **Oudkerk**: Daar komen wij direct op. U heeft ook besloten de vaste kamercommissie voor volksgezondheid drie dagen later vertrouwelijk in te lichten. Waarom vertrouwelijk?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Vanwege het geen onrust willen veroorzaken.

De heer **Oudkerk**: U schrijft in uw brief aan de vaste kamercommissie dat in het AMC-onderzoek expliciet aandacht zal worden besteed aan auto-immuunziekten. Door de heer Weening worden in februari – u memoreerde het net al – nog twee gevallen van auto-immuunziekten ontdekt; niet zozeer nieuw, als wel dat hij in zijn bestand opeens ziet dat dit er ook twee zijn. Hij heeft dit uitgebreid beschreven. Wanneer wordt de inspecteur daarover door de heer Weening geïnformeerd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Weening zegt dat hij de heer Verhoeff en ook de heer Plokker, die meeluis-terde, daarover in januari heeft geïnformeerd. Ik weet alleen – dat zijn de feiten zoals ik ze ken – dat in februari, de vierentwintigste of zo, de heer Plokker mij daarover informeerde.

De heer **Oudkerk**: Nu zit ik met het volgende probleem. De heer Weening zegt op basis van zijn medische expertise: hoe eerder je deze mensen opspoor, des te meer kans heeft hun behandeling. U geeft op 5 oktober ook zelf aan dat u de zaak serieus neemt, want anders stuurt u niet zo snel een brief aan de Tweede Kamer. De heer Weening en overigens ook de heer IJzermans informeren de inspectie midden januari, maar u hoort het eind februari. Dat is dus weer zo'n "gap", zij het dat het in dit geval gelukkig niet om een paar maanden gaat. Toch duurt het een aantal weken voordat u er als verantwoordelijk minister over geïnformeerd wordt. Heeft u daar een verklaring voor?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee. Ik vond het heel spannend, dat verhaal over die auto-immuunziekten. Ik zou het

dan ook graag zo snel mogelijk hebben gehoord. Ik wist trouwens vanaf eind januari uit een interview van IJzermans in Medisch Contact dat het meer dan twee gevallen waren.

De heer **Oudkerk**: Daar kom ik zo nog op. Nu hoort u op 25 februari 1999 van die twee extra gevallen. Vervolgens schrijft u een brief aan de enquêtecommissie, ook vertrouwelijk. U kiest ervoor om de vaste Kamercommissie niet te informeren. Was daar geen andere reden voor dan dat de enquêtecommissie nu bezig is?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, dat was de enige reden.

De heer **Oudkerk**: Nu komt er op 20 januari een tussenrapportage van het inmiddels beroemde onderzoek van het AMC in de publiciteit. Ik neem aan dat u daar kennis van hebt genomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Jazeker.

De heer **Oudkerk**: Ik zal niet die hele rapportage met u doornemen, maar op blz. 30 is een tabel opgenomen waarin in de categorie endocriene auto-immuunziekten 34 meldingen zijn opgenomen, terwijl even verderop in een schema 16 systemische aandoeningen genoemd worden. Ik noem ze even: SLE, vasculitis, sarcoidose en de Ziekte van Reynaud. Op 20 januari zijn er in de tussenrapportage van het AMC dus al 16 gevallen van auto-immuunziekten aangegeven die – ik blijf er voorzichtig mee – mogelijk een relatie met de Bijlmerramp hebben. Er is echter nog niets van bewezen. Waarom is er toen door het ministerie geen nadere actie overwogen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb toen zelf actie ondernomen, ik heb op 19 januari het volgende gezegd. Ik ken nu die tweede rapportage, ik ken het verhaal over de auto-immuunziekten en ik heb heel sterk het gevoel dat men iets op het spoor is. Bovendien zie ik dat er mensen in de Bijlmer teleurgesteld zijn omdat het oordeel van het AMC alweer is dat er geen aanleiding tot lichamelijk onderzoek is. Op 19 januari heb ik dan ook gezegd dat ik een onderzoek onder de getroffen bewoners van de Bijlmer zou financieren – het geldt ook voor de hulpverleners, maar dat wordt inmiddels door anderen gefinancierd – omdat ik vind dat wij nu op een punt zijn aangekomen waarop wij wel

degelijk lichamenlijk onderzoek kunnen doen, omdat wij nu weten waar wij naar moeten zoeken. En hoe eerder je bepaalde dingen opspoort, des te beter.

De heer **Oudkerk**: Nu zei ik zojuist niet voor niets dat het AMC 16 systeemaandoeningen opschrijft, maar daarmee is nog niet gezegd dat het inderdaad dat soort aandoeningen zijn. Er is niet duidelijk wanneer ze zijn ontstaan en of er een relatie is met het feit dat deze mensen betrokken zijn geweest bij de Bijlmerramp. Is deze rapportage voor u geen aanleiding geweest om als de wiedeweerga het AMC te bellen om dat onderzoek bij de huisartsen te versnellen, omdat u zou willen weten hoe de vork in de steel zit?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Men is mij eigenlijk voor geweest, want men heeft mij eigenlijk heel snel daarna al laten weten dat men in het dossieronderzoek voorrang zal geven aan het onderzoeken van de dossiers van al die mensen met de ziekten die u zojuist noemde.

De heer **Oudkerk**: Wij weten dat de heren IJzermans en Weening dat op verzoek van de enquêtecommissie ook gedaan hebben. Er inmiddels – u zei het zelf al – is het voorkomen van in ieder geval nog twaalf plus twee auto-immuunziekten bevestigd via dossieronderzoek. U zegt dat u het pas gehoord hebt; wanneer bent u er precies over geïnformeerd?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb het verhoor van de heer Weening gevolgd en ik hoorde van de heer Verhoeff, die mij nu zo ongeveer per geval informeert, dat hij het steeds te horen krijgt, als er weer nieuwe gevallen ontdekt worden. Ik heb deze week de heer Weening zelfs een keer 's avonds opgebeld en ik hoorde toen dat er weer twee gevallen bekend zijn. Ik ben er bijna van overtuigd dat wij nu iets op het spoor zijn, want de verhouding tussen het aantal mannen en het aantal vrouwen is zo buitengewoon merkwaardig.

De heer **Oudkerk**: Het is inderdaad opvallend dat het normaal veel meer voorkomt bij vrouwen dan bij mannen en dat bij het onderzoek juist het omgekeerde is gebleken. De heer Weening noemde het aantal gevallen ook opvallend hoog.

Mevrouw **Borst-Eilers**: En het zijn allen mensen die op de avond zelf of daarna blootgesteld zijn aan allerlei stoffen.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Borst, u bent verantwoordelijk voor het welzijn van de burgers en voor de volksgezondheid. De heer Weening is een autoriteit op het gebied van auto-immuunziekten en hij heeft gezegd: hoe eerder je erbij bent, des te beter het is. Dat is niet omdat het te genezen zou zijn, maar omdat je wellicht onherstelbare schade zou kunnen voorkomen. Nu is terugkijken altijd makkelijk, maar ik zou het u toch willen vragen: vindt u het met de wetenschap van nu nog steeds terecht dat u in het kader van uw verantwoordelijkheid voor de volksgezondheid in 1996, 1997 en in 1998 andere overwegingen hebt gehad om dat onderzoek niet verder te laten gaan dan wat er op dat moment gebeurde?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb al gezegd dat het telkens weer een worsteling was tussen gevoel en verstand, maar ik vind toch dat het, toen er nog geen enkele aanwijzing was, in welke richting wij moesten zoeken, verantwoord was om zo'n onderzoek niet in te stellen, omdat het één grote teleurstelling zou worden. Nu wij wel menen te weten waarnaar wij moeten zoeken, ligt de zaak totaal anders.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat het één grote teleurstelling zou worden. Dat zijn uw woorden. Voor wie geldt dat?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Voor de mensen om wie het gaat, de mensen in de Bijlmer. Het zou een heel ongericht lichamenlijk onderzoek geweest zijn, met de kans dat men helemaal niet gezocht zou hebben naar tekenen van die auto-immuunziekten, want waarom zou men daarnaar gezocht hebben? En dan komt er een geruststellend resultaat, terwijl intussen het geheim van de lading nog boven Nederland hangt. De mensen zouden daar naar mijn stellige overtuiging niets mee zijn opgeschoten. Zij zouden dan even blij zijn gemaakt, maar daarna zou er teleurstelling zijn. Mijn les voor de toekomst is dat er bij zo'n ramp vanaf de eerste dag een epidemiologisch onderzoek gestart moet worden. Volg die klachten van het begin af aan, dan zie je wat er gebeurt. En de tweede

les voor de toekomst: de papieren over de lading direct na de ramp verzamelen en het publiek erover informeren.

De heer **Oudkerk**: Of wij die lessen voor de toekomst van u overnemen, zal nog uit het eindrapport blijken, mevrouw Borst.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik wilde ze even kwijt!

De heer **Oudkerk**: Dat begrijp ik. Nu zit mij – laat ik het gewoon maar ronduit zeggen – toch iets niet lekker. Enerzijds is er de verklaring van de heer Weening, anderzijds heeft u het steeds over de geheime lading. Nooit zullen wij kunnen bewijzen dat de fysieke lading hetzelfde is als de lading op papier. Heeft u in dat licht nooit overwogen om de omgekeerde weg te bewandelen, namelijk toch maar een groot onderzoek ertegen aangoeien om er aldus achter te komen of er bepaalde stoffen in de lading hebben gezeten die mogelijk een relatie met de volksgezondheid hebben? Het ging immers uiteindelijk – u heeft het een aantal keren in dit verhoor gezegd – om de volksgezondheid, om de ziekten van de betrokken bewoners van de Bijlmer. Toch heeft u steeds de lijn gevolgd: nee, nu nog niet. Nu volgt u de lijn: nu wel. Wat was het omslagpunt? Waarom nu wel en op al die andere momenten – de Kamervragen van mijn collega Singh Varma, het voorstel van Gersons, door de heer Van den Doel genoemd, een motie uit 1998, de vier krantenberichten – niet?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Er zijn voor mij twee omslagpunten geweest. Het ene was in september 1997, toen ik zei dat wij omgekeerd moesten gaan werken, namelijk terugwerken van de klachten naar de lading, althans naar de blootstelling aan allerlei stoffen, dus inventariseren van de klachten om toxiciteit op het spoor te komen. En het andere was in januari, toen ik dacht dat er wel een basis was om actief mensen op te roepen om bloedmonsters af te nemen en die te onderzoeken, omdat wij nu weten waar wij naar moeten zoeken.

De heer **Oudkerk**: Om even bij de feiten te blijven, het eerste omslagpunt was het vragenuur of het ordedebat in de Tweede Kamer, waarbij u eigenlijk door de Kamer tot die omslag werd gebracht, als ik het

zo mag zeggen. En het tweede was in januari 1999, toen u zei: Hebbes, dit zou het kunnen zijn.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Het zou kunnen, maar...

De heer **Oudkerk**: U bent als bestuurder uiteindelijk verantwoordelijk voor de volksgezondheid. Is mijn constatering juist dat, als het Kamerdebat op 30 september 1997 niet had plaatsgevonden, het omslagpunt bij u pas twee maanden geleden bereikt zou zijn?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat kan ik niet naar waarheid beantwoorden, omdat de situatie zich niet heeft voorgedaan. Wat ik wel weet, is dat in 1997 – het was toen rond de lading vrij stil, althans wat naar mij toekwam aan informatie – het idee bij mij begon te groeien: die weg van de lading loopt dood. Ik ging mij met Verhoeff afvragen: kunnen wij niet een andere weg bewandelen? Wij waren het vragenuurtje aan het voorbereiden en zeiden samen: waarom keren wij het niet totaal om? Ga opnieuw klachten inventariseren en probeer er zo uit te komen.

De heer **Oudkerk**: Als dat eerder gebeurd zou zijn, zou dan ten aanzien van sommige ziektes die mogelijk een relatie met de Bijlmerramp hebben niet het absolute feit daar zijn geweest dat ze minder onherstelbare schade hadden berokkend?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat kan, maar ik durf deze vraag nu niet te beantwoorden. Het kan ja en het kan nee zijn. Het hangt er helemaal mee samen of alle mensen die een auto-immuunziekte hebben deze dankzij die ramp hebben opgelopen. Ik wil dat oordeel opschorten tot wij meer weten.

De heer **Oudkerk**: U legt steeds een relatie – terecht, althans deels terecht – tussen de ontbrekende lading en de gezondheidsproblemen. Dat is in feite ook het leggen van een relatie tussen twee ministeries, namelijk het ministerie van de lading, in dit geval het ministerie van mevrouw Jorritsma, en het ministerie van de gevolgen die deels door die lading zouden kunnen zijn ontstaan, maar ook door andere dingen die bij de brand in de lucht zijn gevlogen. De heer Kok zei gistermiddag: er heeft in de afgelopen jaren zeer frequent en

zeer terdege overleg plaatsgevonden tussen een aantal betrokken departementen, zeker als het gaat om de relatie tussen de samenstelling van de lading en de gezondheid. Ik twijfel niet aan de woorden "zeer frequent en zeer terdege" van de heer Kok. Waarom kunnen wij dit dan in alle papieren die wij van beide ministeries hebben gekregen niet terugvinden en waarom zijn sommige brieven die door het ene ministerie worden verzonden zelfs niet op het andere ministerie aangekomen? Heeft u daar een verklaring voor?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Het laatste is naar mijn stellige overtuiging één keer gebeurd. De frequentie van de schriftelijke contacten tussen VWS en V&W hebben ik meegenomen. Dat was in 1994 2 keer, in 1995 1 keer, in 1996 alles mondeling en niets schriftelijk, in 1997 5 keer en in 1998 32 keer. Er is dus wel degelijk tussen die beide ministeries steeds contact geweest. In 1996 was het jaar van de lading en toen was het contact mondeling, zowel ambtelijk als op ministersniveau.

De heer **Oudkerk**: U was mij net voor. Wij hebben ook geteld en wij kwamen in 1998 tot zelfs iets meer dan 32 keer. Maar het valt op: 1 keer, 2 keer, 5 keer, onderling en in 1998 gebeurt het opeens. Opnieuw stel ik u de vraag: had u vanuit uw verantwoordelijkheid als minister van volksgezondheid niet actiever kunnen en/of moeten zijn – met name kunnen zijn, want moeten zijn beoordeelt de commissie in het eindrapport – als het gaat om het boven tafel krijgen van de oorzaken van de gezondheidsklachten en de mogelijke behandeling daarvan?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Als ik terugkijk, kan ik geen andere route ontdekken dan die welke ik bewandeld heb. Maar als u het heeft over coördinatie vind ik dat je – ook weer een les voor de toekomst – ook bij een Amsterdamse ramp zodra je zegt "ja maar het trekt ook een beetje naar het kabinetsniveau toe" één ministerie moet aanwijzen voor coördinatie en dat je er dan ook voor moet zorgen dat alle departementen alle informatie altijd uitwisselen, ook als ze denken "dat is voor die niet zo belangrijk". Op die manier voorkom je dat er gaten vallen. Ik denk dat dit een betere methode is dan wij nu gevolgd hebben.

De heer **Oudkerk**: Wat was volgens u het coördinerende ministerie de afgelopen vijf jaar?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb teruggekeken in het dossier en gezien dat uitdrukkelijk was afgesproken dat mevrouw Dales coördinerend minister zou zijn voorzover het in Den Haag speelde. U weet dat Amsterdam heeft gezegd: dit is onze ramp; wij zullen ook op gezondheidsgebied voor de getroffen en zorgen; wij doen de nazorg; u hoeft zich er niet mee te bemoeien. Ik moet natuurlijk wel in de gaten houden of ze het goed doen. Het was dus Binnenlandse Zaken oorspronkelijk. Maar toen ik aantrad, is de coördinatie meer gezocht bij Verkeer en Waterstaat. Dat had natuurlijk alles te maken met het feit dat de vragen vooral op dat terrein lagen.

De heer **Oudkerk**: Formeel is het zo dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de gevolgen en overigens ook de oorzaak van het ongeluk het coördinerende ministerie was en niet dat van Binnenlandse Zaken. Ik heb een laatste vraag. Er wordt aan een onderzoeksprotocol gewerkt, heeft u net gezegd, in samenwerking met de burgemeester van Amsterdam en de instanties aldaar. Hoelang gaat het duren voordat het onderzoeksprotocol zover is dat de mensen daadwerkelijk onderzocht worden?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb begrepen dat men begin april de zaak klaar hoopt te hebben. Ik zal daar stevig achterheen zitten. Ik heb al een protocol gezien. Het is allemaal wat minder ingewikkeld dan bij het inventariserend onderzoek. De financiering is rond. Ik betaal trouwens ook de behandeling van die honderd PTSS-patiënten die prof. Gersons ontdekt heeft.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Borst, is er naar aanleiding van de woorden van de heer Weening, namelijk dat auto-immuunziekten o.a. veroorzaakt kunnen worden door kwik, goud, bacteriële toxines en ook uranium, een toxicoloog aan het onderzoeksprotocol gehangen?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, maar ik kan helaas niet verklaren wie dat is. Ik heb van de heer Plokker begrepen dat ook toxicologische expertise wordt ingeschakeld. Ik zal nog even checken

of dat inderdaad zo is, maar ik dacht het wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Borst, ik kom aan een samenvatting van dit uitgelopen openbaar verhoor. Ik vraag of u kunt bevestigen wat ik u voor ga lezen.

Er is in 1994 bij uw aantreden als minister geen dossier overgedragen en er heeft ook geen mondelinge overdracht plaatsgevonden.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Correct.

De **voorzitter**: De inventarisatie van de GG&GD is tot september 1997 de basis voor uw beleid ten aanzien van de gezondheidsklachten die een relatie kunnen hebben met de Bijlmerramp.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Aangevuld met mondelinge mededelingen van Van Wijnen aan mijn ambtenaren.

De **voorzitter**: U was op de hoogte van de beperkte opzet en uitvoering van het GG&GD-onderzoek.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U wist niet dat het GG&GD-rapport zich baseerde op Keverling Buisman die in zijn notitie geen relatie legt met de ramp.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Klopt.

De **voorzitter**: Op Kamervragen uit 1996 en 1997, waarbij wordt gerefereerd aan gezondheidsklachten uit 1995, 1996 en 1997, verwijst u naar het GG&GD-onderzoek uit 1994. U heeft wel steeds contact opgenomen met de GG&GD Amsterdam, maar in de Kamerstukken heeft u daarover niets gemeld.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: In 1996 is er een omslagpunt. Mensen voelden zich collectief ziek. U schrijft dit toe aan de onduidelijkheid over de lading en de onrust in de media.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt, maar met de aantekening dat het zo kan zijn dat de ziekteverschijnselen zich toen pas begonnen te openbaren en ook nog deels door de blootstelling veroorzaakt waren.

De **voorzitter**: Wanneer op 28 augustus 1996 de Kamer de

ladingsbrieven krijgt toegestuurd, wordt u daarover niet geïnformeerd door uw collega van Verkeer en Waterstaat. U ontvangt deze informatie pas in 1998.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: WVC was niet betrokken bij de beantwoording van de Kamervragen van 17 september 1993.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Correct.

De **voorzitter**: Het belang van de lading voor de volksgezondheid was voor u geen aanleiding om gezamenlijk met Verkeer en Waterstaat de lading boven water te krijgen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Als u het zo formuleert, klopt dat.

De **voorzitter**: U bent niet geïnformeerd over de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juli 1995 waarin zij de wens van de Kamer verwoordt om op standaardbasis na rampen altijd een epidemiologisch onderzoek in te stellen. U heeft hier derhalve geen gevolg aan gegeven.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Correct.

De **voorzitter**: Er is geen overleg geweest met VROM voor de beantwoording van de Kamervragen over uranium.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Naar ik mij herinner niet. Ik sta onder ede. Mijn herinnering is nee, maar ik weet niet zeker of ik het mij goed herinner.

De **voorzitter**: U was tot augustus 1998 niet op de hoogte van het RIVM-rapport uit 1993.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Correct.

De **voorzitter**: Het AMC-onderzoek ging pas zeven maanden na de toezegging aan de Kamer van start, omdat u o.a. wilde wachten op de uitkomsten van het onderzoek van de commissie-Hoekstra.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Mede daarom. Een andere reden is dat men gewoon niet sneller kon werken daar.

De **voorzitter**: U bent er door uw ambtenaren op gewezen dat de commissie-Hoekstra niet de opdracht

had om de lading boven water te krijgen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Klopt.

De **voorzitter**: De opzet van het onderzoek van het AMC sluit naar uw mening aan bij de motie van de Tweede Kamer waarin zij vraagt om een uitgewerkt medisch-onderzoeksprogramma.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent nooit geïnformeerd over de wens van de Kamer van een epidemiologisch onderzoek naar rampen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Dit is wel een les voor de toekomst.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De **voorzitter**: Aan de vraag vanuit de Kamer of bewoners ook daadwerkelijk onderzocht zouden worden, is geen gevolg gegeven.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Daar is in zoverre gevolg aan gegeven dat dit nog in de derde fase van het onderzoek van het AMC kan gebeuren. Ik denk inmiddels dat het ook zal gebeuren.

De **voorzitter**: U beschouwde de motie van de Kamer van 2 april 1998 als steun voor het onderzoek van het AMC. Dat was een motie van de heer Van Gijzel waarin gevraagd werd, op zo kort mogelijke termijn een uitgewerkt medisch-onderzoeksprogramma op te stellen en aan de Kamer voor te leggen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U bent niet geïnformeerd over het voorstel van de heren De Wolf en De Goeij om door middel van een eenvoudige test de onrust over de gevolgen van uranium voor de gezondheid weg te nemen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat klopt.

De **voorzitter**: U heeft het advies van prof. Weening om bij individuen die afkomstig zijn uit het rampgebied en die systematische klachten hebben, bloedonderzoek te laten verrichten niet overgenomen, met als belangrijkste reden het voorkomen van onrust.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja. Prof. Weening is er zelf inmiddels ook van teruggekomen, zo heb ik hem horen zeggen.

De **voorzitter**: U onderschrijft de uitspraak van de heer Weening dat een tijdige diagnose van auto-immuunziekte van belang is om onherstelbare medische schade te voorkomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De **voorzitter**: Noch voor u, noch voor de inspectie was de tweede tussenrapportage van het AMC aanleiding om een nadere toelichting van de kant van het AMC te vragen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Die werd als het ware spontaan gegeven, dus er is wel degelijke communicatie over geweest.

De **voorzitter**: Ook de uitlatingen van de heer IJzermans in Medisch Contact gaven de inspectie en u geen aanleiding om contact op te nemen met het AMC.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Dat heb ik zo niet gezegd en dat artikel heb ik uitgebreid met de inspecteur besproken. Naar mijn beste weten heeft hij toen ook contact met het AMC gehad. Hij was toen trouwens ook steeds aanwezig bij de besprekingen in die adviesgroep.

De **voorzitter**: Weet u zeker dat hij daarover contact met het AMC heeft gehad?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, ik weet het niet zeker. Dan zou u het hem zelf moeten vragen.

De **voorzitter**: Maar u bent daarover in ieder geval niet rechtstreeks met het AMC in contact geweest?

Mevrouw **Borst-Eilers**: Toen niet, nee. Ik heb prof. Weening in oktober opgebeld. Ik heb wel contact gehad met prof. Urbanus, om hem uit te leggen waarom ik tegen zijn uitdrukkelijke wens in nu toch echt een lichamenlijk onderzoek zou laten instellen.

De **voorzitter**: U bent op donderdag 25 februari geïnformeerd over twee nieuwe gevallen van auto-immuunziekten. De hoofdinspecteur was hier

al op 21 januari 1999 van op de hoogte.

Mevrouw **Borst-Eilers**: De heer Verhoeff? Ja.

De **voorzitter**: U heeft de enquêtecommissie hierover vertrouwelijk geïnformeerd en verder heeft u geen stappen ondernomen.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Klopt.

De **voorzitter**: Op 4 maart 1999 wordt u ervan op de hoogte gesteld dat uit versnelde uitvoering van de derde fase van het onderzoek van het AMC blijkt dat er in totaal twaalf gevallen van auto-immuunziekten zijn waarbij een relatie met de Bijlmer-ramp kan worden gelegd.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja.

De **voorzitter**: U had geen opdracht gegeven tot deze versnelling.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Nee, ik had geen opdracht gegeven; ik heb gehoord dat men dat zelf bedacht had.

De **voorzitter**: In januari 1999 zegt u een medisch onderzoek toe aan alle bewoners en hulpverleners die daar behoefte aan hebben. Reden: het wegnemen van onrust.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, en omdat wij inmiddels ook iets op het spoor zijn.

De **voorzitter**: U heeft geen initiatief genomen om deze publieke toezegging voor een gezondheidsonderzoek inhoud te geven. U wilde het rapport van de enquêtecommissie afwachten.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ik heb initiatieven genomen om een protocol te laten opstellen, zo snel mogelijk. Als u doelt op het lichamenlijk onderzoek dat ik in januari toegezegd heb, dan zeg ik dat ik mijn inspecteur onmiddellijk de opdracht heb gegeven, zich met de gemeente Amsterdam te verstaan en ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk geregeld wordt dat al deze mensen onderzocht worden.

De **voorzitter**: Begin maart, meer dan een maand na die publieke toezegging, besluit u voor het medisch onderzoek alsnog aan te

sluiten bij het onderzoek van KLM-Arboservice.

Mevrouw **Borst-Eilers**: Ja, als uitvoerder. Dat is trouwens van het begin af aan in de picture geweest, maar toen heb ik het definitief besloten.

De **voorzitter**: Hiermee is er een einde gekomen aan dit openbare verhoor. Ik verzoek de griffier, mevrouw Borst uit te geleiden.

Sluiting 12.52 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 89

Vrijdag 12 maart 1999



Mevrouw A. Jorritsma-Lebbink

A. Jorritsma-Lebbink
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 12 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 12 maart 1999

Aanvang 13.30 uur

Verhoord wordt mevrouw A. Jorritsma-Lebbink

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Oudkerk, Van den Doel, Augusteijn-Esser en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Voerman, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Aan de orde is het verhoor van de mevrouw A. Jorritsma-Lebbink, geboren op 1 juni 1950 te Hengelo, Gelderland. Mevrouw Jorritsma, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte en die luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat beloof ik!

De **voorzitter**: Mevrouw Jorritsma, de commissie ondervraagt deze week de eindverantwoordelijke bewindslieden, die de afgelopen 6,5 jaar verantwoordelijkheid hebben gedragen voor het dossier van de Bijlmercramp. De commissie probeert daarmee de cirkel rond te krijgen met betrekking tot al degenen die op de een of andere manier daarbij betrokken zijn geweest en gaat vervolgens over tot het trekken van conclusies en het doen van aanbevelingen voor lessen voor de toekomst om – laten wij het niet hopen dat het zich nog eens voordoet – op een andere manier te reageren waar het deze keer mogelijk fout is gegaan. De commissie is met name geïnteresseerd in feiten. Dat moge duidelijk zijn. Ik wil u daarom op voorhand vragen of zich bij de beantwoording zoveel mogelijk wilt beperken tot

korte antwoorden, opdat wij alle vragen binnen het tijdsbestek met u kunnen doornemen om een duidelijk beeld te krijgen.

Mevrouw Jorritsma, u bent de afgelopen jaren vanuit verschillende hoedanigheden betrokken geweest bij de Bijlmercramp, achtereenvolgens als woordvoerder namens uw fractie in de Tweede Kamer, als minister van Verkeer en Waterstaat in de periode 1994-1998 en tenslotte sinds vorig jaar als minister van Economische Zaken. Het is voor u en voor ons onmogelijk om de afgelopen 6,5 jaar in een tijdsbestek van anderhalf uur tot in detail te bespreken en in dit verhoor willen wij dan ook de volgende onderwerpen aan de orde stellen. In de eerste plaats is dat de overdracht van het Bijlmerdossier, daarna de afstemming en de coördinatie tussen uw departement en de andere departementen, de lading – een belangrijk onderwerp van dit dossier – en het functioneren van uw ministerie in het algemeen en de Rijksluchtvaartdienst in het bijzonder.

Mevrouw Jorritsma, in augustus 1994 wordt u minister van Verkeer en Waterstaat. Op welke manier kreeg u het Bijlmerdossier op dat moment overgedragen van uw voorganger?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Formeel krijg je het natuurlijk meteen overgedragen, maar op de dag van de overdracht is niet gesproken over het Bijlmerdossier. Dat kon ook niet, want de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat was de heer Andriessen, omdat mevrouw Maij een aantal weken daarvoor naar het Europees Parlement was gegaan. Toen is er dus eigenlijk niet echt sprake geweest van een inhoudelijke overdracht. Ik kreeg de eerste keer

iets te maken met de Bijlmer – behalve dat ik mijn eigen historie meenam en die kennis natuurlijk het ministerie binnen bracht – toen de eerste vragen van de Kamer moesten worden beantwoord en dat was in september 1994.

De **voorzitter**: Welke adviezen kreeg u van uw ambtenaren toen het Bijlmercrampdossier daadwerkelijk uit de kast kwam en op tafel kwam te liggen naar aanleiding van de eerste vragen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt u daarmee?

De **voorzitter**: Het dossier komt op tafel. Er is een verleden vanuit het departement van Verkeer en Waterstaat. Ik neem aan, dat u met uw ambtenaren bespreekt hoe het dossier eruit ziet en hoe u ermee omgaat, niet alleen wat betreft de actuele situatie. Ik neem aan, dat uw ambtenaren u hebben ingelicht over de manier waarop zij met het dossier zijn omgegaan in de periode ervoor. Welke adviezen kreeg u op dat moment?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Het dossier was in die staat, dat nog vlak voordat mevrouw Maij naar het Europees Parlement vertrok, zij de voortgangsrapportage over het ongevalonderzoek naar de Kamer had gestuurd en dat in de loop van dat halve jaar de rest van de acties moest worden uitgevoerd om ervoor te zorgen, dat het eindrapport naar de Kamer toe kon. Dat is uiteindelijk op 24 februari gebeurd. Er hoefde mij niet verteld te worden hoe met het dossier omgegaan moest worden, want in de fase daarvoor was ik er ook bij betrokken geweest. Ik wist

heel goed, dat het een gevoelig dossier was en dat vooral de emoties af en toe oplaaiden.

De **voorzitter**: Al heel snel, na een maand na uw aantreden, moet u een "vlekje" wegwerken. Op 28 oktober 1994 wordt u er door de Economische Controledienst – de ECD – op geattendeerd, dat in tegenstelling tot hetgeen uw ambtsvoorganger mevrouw Maij in juni 1994 aan de Kamer heeft meegedeeld, de Economische Controledienst de vrachtbrieven niet voor vertrek maar pas achteraf, na de ramp, heeft gecontroleerd. Was dit voor u aanleiding om het Bijlmerdossier nog eens extra kritisch te bekijken? Het is natuurlijk niet prettig om gelijk bij je aantreden al een "vlekje" te moeten wegwerken.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat vond ik ook niet leuk, maar het moest wel gebeuren. Dat was voor mij reden om elke keer als wij iets rond het Bijlmerdossier moesten doen te pogen zo accuraat mogelijk te zijn. Overigens is dat niet altijd gelukt, maar daar komen we straks waarschijnlijk nog wel op.

De **voorzitter**: Over het ministerie van Verkeer en Waterstaat als coördinerend ministerie geef ik graag het woord aan de heer Oudkerk.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Even een correctie: wij waren slechts coördinerend voor zover het het ongevalonderzoek betreft.

De **voorzitter**: Wij komen daar uiteraard op terug. Dat moge duidelijk zijn!

De heer **Oudkerk**: Dat komt mooi uit, dat u dat zegt, want ik heb daar een aantal vragen over. U bent natuurlijk, coördinerend minister of niet, in de Tweede Kamer zeer veel aanwezig geweest om te praten over de Bijlmer-ramp in alle facetten. Er zijn ontzettend veel kamervragen met name aan u gesteld en dan ging het niet alleen maar over de oorzaak van de ramp, maar ook over de toedracht, het verarmd uranium, over de gevolgen voor de volksgezondheid. U weet het wellicht beter dan wie dan ook. Er zijn heel veel ministeries bij dit dossier betrokken. Wij hebben er acht mogen tellen en wij hebben ook van acht verschillende ministeries de documenten opgevraagd.

Beschouwde u zichzelf als coördinerend minister op dit dossier?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet nooit zo goed wat een coördinerend minister is. Wij hebben in het kabinet heel lange discussies gehad over wat dat nu precies moet zijn. Laat helder zijn, dat ik mij nooit beschouwd heb als alleen maar verantwoordelijk voor het ongevalonderzoek of, als er vragen kwamen op een ander terrein, dat ik het gevoel had in elk geval een poging te moeten doen om daar een antwoord op te krijgen. Als er vragen kwamen op een terrein dat niet op mijn weg lag, was het niet zo dat ik tegen de Kamer zei dat zij de vraag niet aan mij moest stellen maar aan een andere minister. Vervolgens geleidde ik die vraag natuurlijk wel door naar de betreffende minister. Ik heb dus een wat bredere opvatting over de zaak gehad dan strikt noodzakelijkerwijze uitsluitend de minister van Verkeer en Waterstaat hoefde te hebben, maar echt coördinerend was het niet. Overigens vind ik "coördinerend" ook niet betekenen, dat je de verantwoordelijkheid van anderen overneemt. Dan is het hoogstens om, waar mogelijk, taken te verdelen. Maar de Kamer heeft in het verleden ook heel dikwijls buiten mij om – terecht, zeg ik dan maar – ook vragen aan andere ministers gesteld.

De heer **Oudkerk**: Hoe zou u zelf het woord willen kwalificeren?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Als de meest betrokken minister, vermoed ik, omdat in het ongevalonderzoek Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk was voor het brede terrein van de luchtvaart, dat natuurlijk een heel belangrijk onderwerp was. Daar zaten allerlei lijnen in de richting van het Bijlmerongeval. Dat zeker.

De heer **Oudkerk**: Een ongevalonderzoek kan je natuurlijk smal opvatten. U zei, dat u het breder opvatte. Zaken als de verdwenen cockpit voice recorder, die was kwijtgeraakt op het rampterrein, de flasher en het stuurwiel, zaken als gezondheidsklachten die eventueel met de Bijlmer-ramp te maken hadden: op welke wijze heeft u er concreet vorm aan gegeven dat u de meest betrokken minister was, behalve dat wat u aangaf over het doorgeleiden naar de andere ministers?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Als ik mij had beperkt tot het ongevalonderzoek, zou ik in een latere fase niet verder op zoek zijn gegaan naar aanvullende informatie, omdat ik hetzelfde oordeel heb over het ongevalonderzoek als de Raad voor de Luchtvaart. Ik heb u daar gisteren mevrouw Maij uitgebreid over horen ondervragen. Op zich waren die aanvullende vragen niet noodzakelijk, maar die lagen natuurlijk veel meer in de sfeer van ongerustheid van mensen en geruchtencircuits die er waren. Dat staat een beetje buiten het ongevalonderzoek. Soms zat het wel in de strafrechtelijke sfeer, maar zo gauw dat aan de orde was, kon ik ook niet echt iets doen. Dat is typisch een zaak die dan door de minister van Justitie c.q. het Openbaar Ministerie moet worden gedaan. Als het echt over volksgezondheid ging, moest het ook naar Volksgezondheid toe.

De heer **Oudkerk**: Nu is het lastige van de nasleep van deze ramp, dat je nooit kan zeggen dat het van die of van die is. Mevrouw Borst heeft dat vanochtend heel duidelijk gemaakt: "de problemen met de gezondheid hadden voor mij zoveel te maken met de lading, dat ik dat moeilijk als het ware kan onderscheiden en kan zeggen, wat mijn probleem is, wat het probleem is van Jorritsma en wat het probleem van Sorgdrager is". Heeft u ooit overwogen om het dossier, naarmate het zich ophoopte, in de ministerraad aan de orde te stellen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat een moeilijke vraag. Er is in de ministerraad een enkele keer over gesproken, maar dan ging het over iets wat gedaan moest worden door een collega. Dat weet u. Voor het overige heb ik nooit de behoefte gehad om daarover verder in de ministerraad te spreken, ook omdat het niet zo was dat er altijd dezelfde vragen bleven. Toen ik in 1994 aantrad, ging het over overbelading. Kloppen de beladingspapieren wel met de vrachtpapieren? Dan ging het over het air cargo manifest en de NOTOC. Als je dat bij elkaar optelt, is dat dan wel precies hetzelfde? Dat liep tot in 1995 door, met name tot en met het debat in juni, waarin uitgebreid is gesproken over het gewicht. Daarna waren er een tijd lang heel andere onderwerpen aan de orde, ook voor een deel niet echt op mijn terrein: de geruchten rond de

witte mannen die af en toe weer eens opkomen, de spookvluchten. En dan komt echt het jaar van de lading, 1996. Maar dan gaat het met name over de vraag of nu werkelijk in het vliegtuig zat wat op dat air cargo manifest stond. Dan begint het zoeken, in eerste instantie naar de getekende NOTOC. Daar was behoefte aan, hoewel wij geen enkele aanwijzing hadden dat die kon afwijken.

De heer **Oudkerk**: Ik onderbreek u even, omdat mijn collega Augusteijn daar direct uitgebreid op terugkomt.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom er dadelijk wel op terug, omdat niet vanaf het begin een heel breed scala van vragen aan de orde was. Het verschoof en daarom heb ik die behoefte ook niet echt gehad. Ik had bovendien het gevoel, dat ik wel antwoorden kon geven.

De heer **Oudkerk**: Toch was u, in uw eigen woorden, de meest betrokken minister. U wist ook dat het in ieder geval om nog zeven andere departementen ging.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Daar heb ik overigens niet veel ervaring mee. Daar bedoel ik mee, dat ik niet voortdurend contact moest hebben of had met zeven ministers. In mijn periode hebben de contacten zich voor het flinkste deel beperkt tot Justitie, het OM – meestal rechtstreeks met het OM door mijn ambtenaren en een enkele keer met Justitie zelf – met mevrouw Borst en zowel op ambtelijk niveau als door mijzelf met de minister van Buitenlandse Zaken.

De heer **Oudkerk**: Ik wil graag doorpraten over niet de coördinerende maar meest betrokken functie van uw ministerie en andere ministeries aan de hand van het verarmd uranium en de gezondheidsklachten. Wat betreft het verarmd uranium wil ik dat tot in detail met u uitspitten hoe dat precies is gegaan. Er is herhaalde malen gesproken over dat verarmd uranium en ik wil het eerst hebben over het aantal kilo's verarmd uranium dat aan boord zou hebben gezeten. Ik lees even op wat daarover door uw voorgangster maar ook door u aan de Tweede Kamer bericht is. Op 17 september 1993 schrijft mevrouw Maij-Weggen in antwoord op vragen, dat er geen

radioactieve stoffen aan boord waren. Op 5 november 1993 schrijft de heer Alders van het ministerie van VROM dat er uranium aan boord was, namelijk 385 kilo waarvan 112 kilo is teruggevonden. Op 20 september 1994 schrijft u, dat 385 kilo aan boord was, waarvan inmiddels 163 kilo is teruggevonden. Op 14 februari 1997 is er nog steeds sprake van dezelfde aantallen en op 9 september 1998 schrijft uw opvolgster, mevrouw Netelenbos, dat een nauwkeuriger berekening is gemaakt en dat de totale hoeveelheid uranium 282 kilo is, waarvan 130 kilo netto, 163 kilo bruto, is teruggevonden. Er is dan nog zo'n dikke 150 kilo kwijt. De ECN heeft het dan nog eens onderzocht. Heeft u tijdens uw periode bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat de ambtenaren ooit opdracht gegeven om nu eens exact na te gaan hoeveel kilo er aan boord was en hoeveel kilo er kwijt was?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Toen die tweede set vragen van de heer Stellingwerf gesteld werd, heb ik natuurlijk ook de documentatie teruggezien van eerdere vragen, die overigens ongeveer gelijklopend waren maar die toen door de heer Van Gijzel werden gesteld, of dat nu inderdaad klopte of niet. Daar heb ik het stellige antwoord op gekregen, dat dit met de grootst mogelijke zekerheid moest kloppen. Ik heb begrepen, ook op dat moment maar dat heb ik nu natuurlijk nog eens nagetrokken, dat dit te maken had met het feit, dat een deel inmiddels was vervangen door Wolfram en dat men kon terugrekenen dat het die kilo's zouden moeten zijn. Ik heb overigens ook net begrepen, dat er inmiddels weer een nieuwe berekening is maar ik heb er geen inzicht in hoe die tot stand is gekomen.

De heer **Oudkerk**: Nu worden die vliegtuigen natuurlijk gewoon gebouwd door de maatschappij, in dit geval Boeing. Heeft u informatie bij Boeing opgevraagd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ik begrepen heb – maar dat dateert dus van de periode voordat ik minister was – is het in die tijd gebeurd, is in die tijd met Boeing overleg gepleegd hoeveel het had moeten zijn.

De heer **Oudkerk**: Heeft u in de periode tijdens uw verantwoordelijkheid dat nog eens overgedaan, juist omdat het...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet overgedaan.

De heer **Oudkerk**: U memoreerde zelf al, dat Stellingwerf op 20 september 1994 vraagt waar het uranium is gebleven dat bij het ongeval is vrijgekomen. Nu is er een flinke hoeveelheid verarmd uranium zoek. Er wordt over verarmd uranium heel veel gezegd door heel veel deskundigen, maar hoe je het ook wendt of keert: bij de bevolking wordt er bij verarmd uranium nu niet bepaald gedacht aan een veilig stofje. Bovendien is het strafbaar om meer dan 100 gram van dat spul in je bezit te hebben, dus er zal in ieder geval wel een regeling zijn die er niet voor niets is. Was het feit dat er nu zoveel weg was voor u geen aanleiding om nog eens goed te zoeken naar die ontbrekende hoeveelheid, eventueel met collega's van andere ministeries?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het vermoeden, dat dat op dat moment ook al helemaal niet meer kon. Maar bovendien moet u zich goed realiseren, dat wij op dat moment de absolute overtuiging hadden – eerlijk gezegd, ben ik daar nog niet heel veel verder van – dat het ook niet gevaarlijk was en dat hetgeen in een eerdere periode was gedaan daar ook niet op wees.

De heer **Oudkerk**: Het feit, dat u geen nader onderzoek instelde, heeft dus voornamelijk te maken met het feit, dat u de mededeling had dat het gezondheidsrisico...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat het gezondheidsrisico absoluut minimaal is.

De heer **Oudkerk**: Absoluut minimaal?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Bovendien, het zoeken op dat moment... Wij wisten in elk geval zeker, dat het niet meer in die loods lag en ik zou ook niet goed hebben geweten hoe je dan nog verder moet zoeken. Voor zover ik weet, is er in die eerdere periode nog wel naar gezocht maar is het ook niet gevonden.

De heer **Oudkerk**: Heeft u over het verarmd uranium ooit contact gezocht met uw collega van VROM?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Dat was in de periode daarvoor gebeurd.

De heer **Oudkerk**: Dus u zag geen aanleiding om dat nog een keer te doen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Het was op dat moment in feite een herhaling van zetten.

De heer **Oudkerk**: Wij hebben het nog steeds over 1994: u kende toen het rapport van de heer Keverling Buisman?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb dat stukje ook gezien, ja. Nogmaals, ik ben geen deskundige op het terrein van verarmd uranium. Dat is mijn ministerie überhaupt niet en ik ga ervan uit, dat degenen die er wel deskundig op zijn daar ook voldoende naar gekeken hebben.

De heer **Oudkerk**: Eigenlijk zat in de erfenis van mevrouw Maij-Weggen genoeg informatie over het verarmd uranium, die u in ieder geval geruïneerde. Wat ik het zo goed samen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Ik sprak juist over het rapport van de heer Keverling Buisman, maar het was meer een notitie. Deze is uiteindelijk ook verwerkt in het GG&GD-onderzoek in Amsterdam, dat jarenlang een richtinggevend onderzoek is geweest voor de eventuele gezondheidsschade ten gevolge van of het verarmd uranium of wellicht de lading. Ik wil u een fragment laten zien van het verhoor van de heer Keverling Buisman.

(Hierna volgt de weergave van een video-opname.)

De voorzitter: De notitie ten behoeve van de stadsdeelraad Zuid-Oost was geen onderzoek, maar slechts een weergave van kennis over verarmd uranium op dat moment op anderhalf A-viertje.

De heer Keverling Buisman: Dat klopt.

De voorzitter: In deze notitie is bij gebrek aan gegevens geen relatie gelegd met de brand op 4 oktober 1992.

De heer Keverling Buisman: Geen specifieke relatie.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Jorritsma, was u ervan op de hoogte dat in de notitie van de heer Keverling Buisman over verarmd uranium door hem geen relatie was gelegd met de brand en de eventuele gevolgen van het verbranden van het verarmd uranium ten gevolge van die brand?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Was u ervan op de hoogte, dat de heer Alders tot tweemaal toe gewaarschuwd had, dat er toch toxische risico's zouden kunnen bestaan ten aanzien van het verarmd uranium dat was vrijgekomen? Ik heb het nu over de stofdeeltjes die bij verbranding vrijkomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: En aan wie had hij die waarschuwing geuit?

De heer **Oudkerk**: Dat was in kamervragen tot uiting gekomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen, dat dit ook in de beantwoording van die kamervragen is gemeld, namelijk dat dit mogelijk was maar dat de kans daarop uiterst minimaal was. Dat is de kennis die ik daarover heb.

De heer **Oudkerk**: En dat is de kennis waarmee u de vragen in 1994 beantwoord hebt?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want ik kan mij nauwelijks voorstellen, dat wij dat deel van het antwoord op de vragen in ons eentje bedacht hebben. Wij hebben die vragen beantwoord in overleg met ook de minister van VWS. Op dat soort teksten wordt specifiek door VWS gelet, want daar hebben mijn mensen ook geen kennis over.

De heer **Oudkerk**: Even voor de duidelijkheid: dus niet met VROM maar met VWS.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Met VWS, ja, omdat het ging over gezondheidsklachten in dit geval.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Jorritsma, op 26 april 1995 – u zult het zich nog wel herinneren – vindt een debat plaats in de Kamer over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Tijdens dit overleg wordt u door de heren Rosenmöller en Poppe, collega's van de leden van de enquêtecommissie, gevraagd waarom in zo'n laat stadium – het gaat dus niet over het gewicht – melding wordt gemaakt van de aanwezigheid van het verarmd uranium. U schrijft daar op 15 mei een antwoord op van in totaal zeven regels en daarbij gaat u eigenlijk alleen maar in op de risico's van verarmd uranium voor de gezondheid. Hierin verwijst u opnieuw naar het rapport van de heer Keverling Buisman. Toch was dat niet de vraag van de heer Rosenmöller en de heer Poppe. Zij vroegen namelijk aan u waarom het zo laat gemeld is. Waarom heeft u geen antwoord gegeven op die vragen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou het niet weten. Dat is overigens later wel gebeurd, maar ik zou echt niet weten waarom dat niet gebeurd is. Ik heb die brief overigens niet bij me en ik kan het dus nu niet zo goed overzien.

De heer **Oudkerk**: Het is in ieder geval op dat moment niet gebeurd en u zegt zelf al...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik meld dat, maar men wist het in de Kamer in 1993. Als dat dan verbazingwekkend laat was geweest, neem ik aan dat de Kamer zelf die vraag gesteld zou hebben.

De heer **Oudkerk**: Ik kom daar direct nog even op. In september 1997 wordt dezelfde vraag opnieuw gesteld. U verwijst dan naar de eerdere beantwoording van een brief van 12 september. In die brief schrijft u: "De RLD was op het moment van het ongeval niet bekend met het feit, dat het betreffende vliegtuig van contragewichten van verarmd uranium was voorzien. Noch El Al, noch de Israëliëse autoriteiten, noch Boeing hebben de RLD hiervan toen in kennis gesteld."

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Wanneer was de RLD dan wel op de hoogte van de aanwezigheid van het verarmd uranium?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De RLD zelf was in september 1993 op de hoogte. Ik heb begrepen, dat het BVOI al drie dagen na de datum van het ongeval op de hoogte was.

De heer **Oudkerk**: De heer Wolleswinkel heeft op de vraag van de commissie of hij wist dat er verarmd uranium in het vliegtuig zat hier onder ede verklaard, dat hij dat wist en dat hij dat eigenlijk al twintig jaar wist.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Oudkerk**: Het was dus op het moment het vliegtuig neerstortte in ieder geval bij de heer Wolleswinkel – die overigens ook nog vooronderzoeker is geworden daarna – al bekend. Wanneer was u ervan op de hoogte, in de eerste plaats dat bij de heer Wolleswinkel de kennis aanwezig was dat er verarmd uranium in zat en in de tweede plaats van hetgeen de heer Pruis verklaard heeft, namelijk dat er drie dagen na de ramp verarmd uranium was gevonden in de bekende hangar 8? Wanneer was u daarvan op de hoogte?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wanneer ik ervan op de hoogte was, dat er een verschil was in tijd tussen de kennis van het feit dat de top van de RLD niet op de hoogte was, en... U moet zich goed realiseren, dat de heer Wolleswinkel direct na het ongeval geen top van de RLD meer was. Hij werd onmiddellijk uit de organisatie gehaald.

De heer **Oudkerk**: Maar de heer Wolleswinkel had natuurlijk wel de kennis en die kennis zou hij eventueel kunnen overdragen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar die is dus blijkbaar niet naar boven doorgedrongen.

De heer **Oudkerk**: De heer Pruis heeft hier gezegd, dat hij op 7 oktober 1992 – dat is dus drie dagen na de ramp – ervan wist. Mijn vraag aan u is, wanneer u ervan wist.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik was in 1993 geen minister. Nadat de

eerste vragen waren beantwoord, kwam er een signaal vanuit het "apparaat" door, dat die vragen wel erg wazig waren beantwoord. Er staat geen echte onjuistheid in, want inderdaad wist mijn directeur-generaal het pas in september 1993, maar hieruit zou lijken alsof al op 7 oktober men direct aan de ECN om advies had gevraagd. Dat was dus niet zo; dat is pas in september 1993 gebeurd. Dat heb ik gecorrigeerd in vragen die een paar weken later beantwoord zijn, vragen van de heer Rosenmöller en mevrouw Singh Varma.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag het met name, omdat uw ex-collega mevrouw Sorgdrager dit een gevoelig dossier heeft genoemd. Er was natuurlijk van alles te doen over dit verarmd uranium. Wij hebben allerlei notities mogen inzien, die van uw ministerie kwamen. De heer Weck schrijft in een nota aan u op 29 september 1997: "Als lijn zullen we aanhouden: uranium werd na drie dagen aangetroffen."

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zo is dat.

De heer **Oudkerk**: Dat lijkt mij een heldere lijn.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat was veroorzaakt doordat de heer Pruis inmiddels hem ervan op de hoogte had gesteld, dat het uit die vragen leek alsof iedereen pas in september 1993 op de hoogte was van het feit, dat er uranium in zat. Overigens was al veel eerder bekend, dat het ook veel eerder bekend was bij de onderzoekers.

De heer **Oudkerk**: Nu gaat het een beetje om de manier waarop je het uiteindelijk opschrijft. U schrijft aan de Kamer op 7 oktober – de derde dag na het ongeval, toen al meer bekend was over het bewuste vliegtuig – "werd de mogelijke aanwezigheid van verarmd uranium-balansgewichten onderkend." Waarom schrijft u niet gewoon, dat het uranium op 7 oktober werd gevonden?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof niet dat het op 7 oktober gevonden werd, maar toen wist men dat het erin zat.

De heer **Oudkerk**: Waarom schrijft u dat dan niet?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Maar in alle antwoorden daarvoor staat heel uitgebreid, dat het bekend was dat het er was. Het is dus niet zo, dat daarvoor gedaan werd alsof het er niet in zat. Je kan altijd twisten over teksten, maar er wordt niet geheimzinnig over gedaan. Dat is in elk geval nooit de bedoeling geweest.

De heer **Oudkerk**: Het is in ieder geval nooit de bedoeling om er geheimzinnig over te doen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk niet! Bovendien wist iedereen het toch al?

De heer **Oudkerk**: Als u zelf de zin "wordt de mogelijke aanwezigheid van verarmd uraniumbalansgewichten onderkend." Het zat erin. U bent zelf ook kamerlid geweest.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dat wisten we al heel lang. Dit waren vragen van 15 september 1997. In 1993 wist de Kamer, dat het erin zat. Bovendien is het er veel eerder ook uitgehaald. Er was dus geen sprake van dat we hier suggereren alsof het er misschien niet in gezeten zou hebben. Ik vind het een beetje ambtelijke taal, dat moet ik erkennen. Zoals mijn collega Netelenbos dat noemt, had er wat communicatiever geschreven kunnen worden. Dat is absoluut waar.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Jorritsma, het gaat ook niet om de zaak zelve, want het was duidelijk dat het erin zat. Het gaat mij meer om de relatie tussen de gevoeligheid van het dossier en de uiteindelijke beantwoording van vragen in dit geval over het verarmd uranium, waarbij vanwege het ambtelijk taalgebruik of vanwege het wat minder communicatief reageren de mogelijkheid wordt opengelaten.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Maar mag ik er even op wijzen, dat in de antwoorden op de vragen 1 en 2 van dezelfde set staat: "Voor een goed begrip van de in 1992 gevolgde werkwijze met betrekking tot ..." Daar wordt heel precies uitgelegd wat er gedaan is en dus, dat men wist dat er uranium in zat. Ook in 1992.

De heer **Oudkerk**: Voor alle duidelijkheid: daar gaat het ook niet om. U bent namelijk zelf wel helder. Op 23 juni 1998 schrijft u gewoon heel duidelijk, dat het erin zat.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk.

De heer **Oudkerk**: Maar kunt u zich er iets bij voorstellen, dat juist op een dossier dat zo gevoelig is en juist als het gaat over verarmd uranium, waarover allerlei deskundigen zeggen dat het niet gevaarlijk is of wel – daar gaan we het nu niet over hebben – heldere beantwoording meehelpt om onrust te voorkomen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Daar heeft u gelijk in, maar ik vind dat het in dit geval, over deze zin, absoluut niet gezegd kan worden dat er onhelder is gesproken. Die ene zin moge onhelder zijn, maar de rest van de beantwoording geeft klip en klaar aan waar het over gaat.

De heer **Oudkerk**: In 1993 – ik blijf even bij gezondheidsklachten en verarmd uranium – worden voor het eerst vragen gesteld over de lading in een mogelijke relatie met gezondheidsklachten. Er wordt geen relatie gelegd, maar er wordt naar gevraagd. Op dat moment was u geen minister maar was minister Maij-Weggen verantwoordelijk voor het ministerie. In de jaren daarna komen er echter steeds meer signalen, dat er mensen zijn met gezondheidsklachten. Wanneer is het voor u eigenlijk echt gaan spelen? U heeft die signalen natuurlijk gekregen, maar wanneer werd het voor u echt een item?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De echte relatie, het mogelijke bestaan of het vermoeden van gezondheidsklachten en de inhoud van de lading – en dan niet de gevaarlijke lading waar we de NOTOC over hadden en de informatie die daarover beschikbaar was – is het meest gaan spelen in 1996 en daarna, omdat er maar steeds geruchten bleven dat mogelijk in de rest van de lading dingen zouden hebben gezeten, die niet conform de officiële papieren waren. Daar ging het dan over. Daar heb ik op enig moment, ook doordat er toen iemand was die bereid was om aangifte te doen – dat was de heer Plettenberg over wie de heer Van Gijssel mij een aantal malen heeft aangesproken – van gezegd, dat wij

in de overige papieren verder moesten zoeken. Maar dat was eigenlijk pas in de tweede helft van 1996.

De heer **Oudkerk**: Dus 1996 was het jaar, waarin dat voor het eerst echt duidelijk ging spelen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: En daarna. In 1997 nog veel uitgebreider. In 1996 heb ik geprobeerd om al die master airway bills boven water te krijgen. Dat is ook gelukt. Ik was een beetje verbaasd, dat erover gezegd werd dat het abracadabra was maar het waren wel spullen waar de Kamer om gevraagd had. Daar heb ik overigens een slordigheid begaan.

De heer **Oudkerk**: Daar ga ik nu niet met u over praten.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar het is wel vervelend want er is daarna heel veel commotie over ontstaan en het had gewoon te maken met mijn haast om ervoor te zorgen, dat die spullen niet bij ons bleven liggen.

De heer **Oudkerk**: Even terug naar die gezondheidsklachten. Die liggen natuurlijk niet op uw terrein maar wel op dat van uw collega Borst. Kunt u in uw eigen woorden vertellen op welke wijze u samen bent gaan speuren naar de mogelijke relatie tussen gezondheidsklachten en lading? Wie heeft daarin het voortouw genomen en hoe is dat in zijn werk gegaan?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Je gaat niet speuren naar een relatie tussen gezondheidsklachten en lading. Je moet op enig moment een aanwijzing hebben dat er gevolgen voor de volksgezondheid kunnen zijn, ondanks het feit dat stoffen op zichzelf bekend waren die mogelijk gevolgen konden hebben voor de volksgezondheid en vanaf het begin werd gezegd, dat het niet het geval was en zeker niet in relatie tot de overige spullen. Er was natuurlijk wel heel veel kerosine verbrand, evenals het vliegtuig en niet te vergeten de huizen. Ik ben zelf alleen maar echt verder gaan nadenken over het feit nadat allerlei geruchten ontstonden. Ik ben overigens van mening, dat wij ook heel voorzichtig behoren om te gaan met geruchten, want onderzoek starten alleen op basis van geruchten kan de geruchten ook aanwakkeren.

Maar toen wij op enig moment ook aanwijzingen kregen, dat er mogelijk ook iets gebeurd was wat niet deugde – met name rond de affaire van de heer Plettenberg en later nog een keer rond de dubbele boekhouding, waar ik nog een keer het OM op pad heb gestuurd – ben ik ook zelf verder gaan zoeken en niet alleen het OM. Ik had alleen geen strafrechtelijk instrument. Beter gezegd: het OM had geen strafrechtelijk instrument omdat men niets kon vinden om dwingend papieren boven water te krijgen, in tegenstelling tot wat er in 1992 was gebeurd door de ECD op basis van het verbrande stukje papier. Toen ben ik gaan zoeken, omdat er vermoedens bestonden dat er iets anders in het vliegtuig zat dan aangegeven op de papieren.

De heer **Oudkerk**: Op dat moment zijn er dus drie ministers mee bezig, althans gebeuren er dingen onder verantwoordelijkheid van drie ministers, te weten mevrouw Borst, mevrouw Sorgdrager en u. Mevrouw Borst heeft vanochtend de situatie geschetst, dat er voor haar iets geheims aan de lading was. Het leek een geheime lading te zijn. In ieder geval wilde zij de papieren van de gehele lading voor haar op tafel hebben, omdat zij dan het AMC kon zeggen wat er erin zat en het AMC de opdracht kon geven om verder te zoeken. Zij schetste vanmorgen, dat er in de marge van de ministerraad met u in de jaren 1996 en 1997 frequent overleg is geweest.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben elkaar vaak gevraagd hoe het ermee stond, maar ik ben steeds naar andere dingen op zoek geweest. Zo moet ik het wel zeggen, want het beeld is ontstaan dat wij wel zochten, maar dat het nooit compleet was. Neen, er is in fasen naar verschillende dingen gezocht. Het begon inderdaad met de vraag of die beladingspapieren en die dingen klopten. Toen kwam het verhaal of er mogelijk iets fout is gegaan en of er in zat wat op het air cargo manifest stond. Toen zijn wij de overige luchtvaartdocumenten gaan zoeken, omdat het met de gezondheidsklachten te maken kon hebben als het niet zou kloppen. Die documenten heb ik op 28 augustus naar de Kamer gestuurd. Bij vergelijking bleek overigens, dat het precies conform datgene was wat op het air cargo manifest stond.

De heer **Oudkerk**: We hebben het nu over 28 augustus 1996.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja en toen heb ik ook geschreven, dat ik alles wat er is ook naar de Kamer heb gestuurd. Dat ging met nadruk ook over de luchtvaartdocumenten.

De heer **Oudkerk**: Waarom heeft u die documenten nu niet naar het ministerie van VWS gestuurd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Omdat er niets aan de hand was.

De heer **Oudkerk**: Had u voldoende kennis in huis over alles wat er op die vaak heel ingewikkelde manifesten en ladingspapieren staat om te zeggen, dat u het niet hoefde te sturen omdat er toxicologisch en gezondheids-technisch gezien niet veel aan de hand was?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee, omdat er niets anders in zat dan wat al bekend was via het air cargo manifest. Als dat in het verleden beschouwd was als niet gevaarlijk voor de volksgezondheid, ga ik ervan uit dat die toevoegende elementen daar inderdaad niets aan kunnen toevoegen. Als dat wel zo geweest was, was die vraag mij zo niet uit Amsterdam dan wel door de minister van VWS gesteld. De laatste heeft daar ook niet de behoefte toe gehad. Ik moet ook zeggen, dat mijn mensen en ik er steeds zeer gefixeerd waren, dat er mogelijk toch nog gevaarlijke, toxische stoffen – stoffen die echt gevaarlijk zijn en geen onderdeeljes van apparaatjes – in het vliegtuig hebben gezeten, terwijl we dat niet wisten maar die wel op de NOTOC stonden. Die waren er niet en daarom vond ik ook niet, dat het op dat moment enige informatie toevoegde aan hetgeen men al wist.

De heer **Oudkerk**: Klopt de indruk, dat met name de relatie tussen enerzijds uw ministerie en anderzijds het ministerie van Volksgezondheid pas in 1998 pas echt een relatie is geworden, waarin zeer veel over en weer is gecommuniceerd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: In 1998 heeft het zeker heel uitgebreid gespeeld en dat had vooral te maken met het feit, dat mij op een gegeven moment duidelijk werd – de commissie-Hoekstra was al aan het werk – dat blijktbaar voor het

wetenschappelijk onderzoek naar de volksgezondheid van de mensen in de Bijlmer het AMC meer dingen over de vracht wilde weten dan ik dacht. Tot dan toe heb ik steeds gedacht, dat men de normale gevaarlijke-stoffenpapieren moest hebben om te kunnen beoordelen of daar iets extra's mee gebeurd is. Die waren er en naar mijn gevoel hadden ze ook genoeg gehad aan het air cargo manifest of aan de direct daaronder liggende master airway bills. Toen bleek, dat zij ook de informatie van de house airway bills nodig hadden, die daar weer onder zaten en waar we eigenlijk vanaf de tweede helft van 1997 naar zijn gaan zoeken. Ik heb daarvoor nooit begrepen, dat wie dan ook uit de volksgezondheidwereld behoefte had aan de papieren over de "normale ingrediënten", de normale lading van het vliegtuig. Ik heb altijd gedacht, dat ze zich met name richtten op dat deel wat gevaarlijk was. Toen heb ik op een gegeven moment tegen mevrouw Borst gezegd, dat er nu net werd gedaan alsof wij niet wisten wat er in het vliegtuig zat. Wij hadden geen enkele aanwijzing dat er iets anders in het vliegtuig zat dan wat er op de papieren stond. Dan kan het toch niet zijn, dat men wacht op het bewijs van het tegendeel? Dat vond ik raar.

De heer **Oudkerk**: Ik vraag het u, omdat uw collega mevrouw Borst zelfs in getal heeft gezegd wat in ieder geval op schrift de contacten geweest zijn tussen de ministeries.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb hier ook nog een lijst en het zal dezelfde zijn.

De heer **Oudkerk**: Het zal dezelfde lijst zijn. Met name in 1998 waren die contacten nogal frequent. Nu hebben wij, juist omdat lading en gezondheid onherroepelijk met elkaar te maken hebben in de beeldvorming – en wil je daar nader onderzoek naar doen, dan moet je daar toch iets van weten – ook de heer Weck hierover het nodige gevraagd. Ik vraag de regie dan ook om die band even te starten.

(Hierna volgt de weergave van een video-opname.)

De heer Oudkerk: Dan komen wij in het jaar 1995. In het jaar 1995 vindt voor het eerst een plenair debat plaats in de Tweede Kamer naar aanleiding van de aanbevelingen van

de Raad voor de luchtvaart. Ik ga er vanwege de tijd niet van alles van voorlezen, maar er bestonden bij diverse Kamerleden, bijna allemaal, nog erg veel vragen over de lading, over de toedracht van het ongeval, kortom over van alles. Ook toen zijn weer vragen gesteld over de mogelijke relatie tussen de lading enerzijds en gezondheidsklachten anderzijds, want inmiddels was er een onderzoek van de GGD in Amsterdam geweest. Is dat voor u aanleiding geweest om contact te zoeken met het ministerie van VWS?

De heer Weck: In die periode hebben wij, ook naar aanleiding van de vragen die gesteld zijn in het Kamerdebat, de informatie die ons toen bekend was over de gevaarsetting van met name de gevaarlijke stoffen, in de beantwoording vermeld. Voorzover ik mij dat kan herinneren, is daarover geen contact met Volksgezondheid geweest. Dat kwam ook door de strekking die die antwoorden hadden, namelijk dat er toen op basis van wat er bekend was over de gevaarlijke stoffen, geen relatie verondersteld werd met gezondheidsklachten.

De heer **Oudkerk**: Dan wordt het 1996. In augustus komt een eerste zending van vrachtbrieven naar de Tweede Kamer. Mevrouw Borst, de minister van Volksgezondheid, heeft ons in een voorgesprek verteld dat haar ministerie daarvan op dat moment niet in kennis is gesteld en dat die vrachtbrieven evenmin zijn doorgeleid naar het ministerie van Volksgezondheid. Klopt dat volgens u?

De heer **Weck**: Naar mijn herinnering wel.

De heer **Oudkerk**: Nu spelen er inmiddels vier jaar gezondheidsklachten. Er is maatschappelijk en politiek discussie ontstaan of er een relatie is tussen de lading en gezondheidsklachten. U zegt nu: er is geen contact gelegd, de ladingspapieren zijn uiteindelijk niet naar het desbetreffende ministerie van Volksgezondheid gestuurd. Klopt dat?

De heer **Weck**: Ik kijk iets genuanceerder aan tegen de relatie die u legt.

De heer **Oudkerk**: Nee, ik leg die relatie niet. Er zou mogelijk een

relatie zijn tussen lading van het vliegtuig en de gezondheidsklachten; daar was nog niets van bewezen. Ik leg die relatie niet. Er werd alleen politiek en maatschappelijk nogal veel over gediscussieerd. Ik hoor nu van u dat daarover voor het vierde achtereenvolgende jaar geen contact is geweest tussen het ministerie van V&W en het ministerie van VWS.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Jorritsma, ik heb een aantal vragen naar aanleiding van dit fragment uit het verhoor met uw voormalige topambtenaar Weck. Hij zegt, dat er in 1995 geen contact met het ministerie van VWS is geweest. Het merkwaardige is, dat hij daar gelijk in lijkt te hebben, maar dat het niet de bedoeling was. Tijdens het kamerdebat wordt er namelijk gevraagd om een epidemiologisch onderzoek en naar ons beste weten – wij hebben die brief ook – stuurt u op dat moment een brief naar uw collega van Volksgezondheid met de vraag of zij wil kijken of zij die vraag positief dan wel negatief wil beantwoorden. Heeft u die brief verstuurd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Ik heb het allemaal nog een keer nagevraagd. De brief zit ook in het archief daar. Het is gebruikelijk om als een brief getekend is door de minister en uiteindelijk gearchiveerd is, die brief tussen die twee momenten ook te posten. Hij is dus verstuurd.

De heer **Oudkerk**: Ik neem ook aan, dat die brief tussendoor op de post gaat. Bovendien was u ook verantwoordelijk voor telecommunicatie en post. Maar even voor de goede orde: is die brief daar nu aangekomen, ja of nee?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat weet ik niet. Dat is het vervelende. Overigens ging die brief niet over het Bijlmerongeval. De Kamer heeft gevraagd om in voorkomende gevallen epidemiologisch onderzoek te doen.

De heer **Oudkerk**: Er is contact gezocht met VWS, dit keer via de post, en dat contact is op de een of andere manier niet tot stand gekomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, vreemd genoeg.

De heer **Oudkerk**: Ja, want collega Van den Doel heeft het vanochtend ook al gezegd: het gaat hier om een brief van een minister aan een minister.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, we hebben dat zelf ook nagetrokken. Zij schijnt niet aangekomen te zijn, noch bij VWS, noch bij Binnenlandse Zaken. Dat is toch heel bizar!

De heer **Oudkerk**: Sinds wanneer weet u dat?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Sinds een paar dagen. Toen Verkeer en Waterstaat deze brief uit het archief gelicht heeft om haar toe te voegen aan het complete dossier, is er natuurlijk gebeld met VWS en Binnenlandse Zaken om te vragen of zij de brief ook hadden. Zij is echter nergens te vinden. Vreemd genoeg; ik vind het heel raar.

De heer **Oudkerk**: Het is toch van de zotte, dat juist zo'n brief niet aankomt?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar ik zou het erger hebben gevonden als het een brief betrof, die echt op het actuele dossier betrekking had gehad. Maar dan weet ik wel zeker, dat wij op enig moment gerappelleerd zouden hebben. Dit ging meer over een epidemiologisch onderzoek in komende gevallen. En over de organisatie daarvan moet VWS of Binnenlandse Zaken in het kader van het Rampenplan onderling contact hebben. Daar staan wij dan weer een beetje buiten.

De heer **Oudkerk**: We kunnen niet anders dan concluderen, dat de brief geschreven is, ondertekend is en verstuurd is.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nou, zij is gelukkig nu aangekomen en er is inmiddels – ook gelukkig – geen ramp gebeurd.

De heer **Oudkerk**: Nee, dat is absoluut ook een feit, mevrouw Jorritsma! Zij is aangekomen!

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Prima!

De heer **Oudkerk**: Het tweede punt dat met de heer Weck gewisseld is, is dat u in augustus 1996 de ladingspapieren naar de Tweede Kamer stuurt maar niet naar het ministerie van Volksgezondheid. Het is natuurlijk altijd de vraag wie vanuit welke verantwoordelijkheid wat moet doen. De heer Weck heeft, hoewel we dat verhoor niet helemaal laten zien, ...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het hele interview met de heer Weck gezien.

De heer **Oudkerk**: U heeft het verhoor gezien. Dan weet u ook, dat hij op een gegeven moment zei, dat zij ook wel eens hadden kunnen bellen of iets daaromtrent. Wat vindt u nu, vanuit uw verantwoordelijkheid en gezien de gezondheidsklachten waarvan u ook de signalen heeft gehad: moet u nu bellen naar minister Borst of moet zij naar u bellen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik vraag mij af of het in dit geval een van beiden moet zijn. Ik zal ook zeggen waarom: omdat de relatie die op dat moment tussen gezondheidsklachten en de lading werd gesteld, niet lag in datgene wat wij wisten maar in het vermoeden, dat in het normale deel van de lading – de general cargo en de geconsolideerde lading – mogelijk andere dingen in hadden gezeten – lees: giftige stoffen, stoffen die volksgezondheidseffecten hadden – dan wij wisten. Er was dus een vermoeden, zelfs een verdenking bij sommige mensen – daar zijn ook vele krantenberichten over – dat er heel andere spullen in zouden hebben gezeten dan wij wisten. Dat nu was niet bevestigd door de papieren, die wij in augustus 1996 naar de Kamer hebben gestuurd nadat ik er overigens geweldig lang over had gedaan om de hele set te vergaren. Daarin zag ik dus ook geen aanleiding om mijn collega van VWS te alerteren. De discussie ging niet over de vraag of er in de gewone lading dezelfde dingen zaten die mogelijk gevaarlijk waren maar of er geen andere spullen in zaten, toxische stoffen of smerigheid. En dat was niet zo. Ik heb er nooit zelf aan gedacht, dat ik er mogelijk iets mee had moeten doen in de richting van VWS omdat naar mij gevoel de relatie die buiten gelegd werd tussen Volksgezondheid en lading steeds sloeg op de gevaarlijke stoffen en

mogelijk meer gevaarlijke stoffen dan bekend bij ons.

De heer **Oudkerk**: Duidelijk. Mevrouw Jorritsma, in de jaren 1996 en 1997 worstelen dus op zijn minst drie ministers met dit dossier. Ik heb u zojuist gevraagd of u nooit de aanvechting heeft gevoeld om dit in het kabinet, in de ministerraad te agenderen maar ik kan het ook omdraaien: heeft de minister-president u nooit gevraagd om eens met zijn allen om de tafel te gaan zitten om een en ander rond te krijgen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee.

De heer **Oudkerk**: Is ooit door fractievoorzitters aan u gevraagd om een en ander te bespoedigen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Niet naar ik mij herinner. Ik geloof het niet.

De heer **Oudkerk**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Met betrekking tot het merendeel van de lading geef ik het woord aan mevrouw Augusteijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mevrouw Jorritsma, ik wil proberen om met u stapsgewijze de zoektocht te volgen, die in de loop van de jaren gedaan is naar de juiste ladingpapieren, de gegevens over de lading. Deze zoektocht duurt voort tot op de dag van vandaag.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, en waar ik nog een beetje aan deelneem.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U trad aan in 1994 als minister. Door wie werd u op de hoogte gesteld van de vragen over de lading? Wanneer en door wie gebeurde dat?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben, voor zover ik mij kan herinneren, niet eerder over de lading gesproken – en toen ging het over het gewicht – dan tijdens het debat in de Kamer in april 1995. Over de lading is volgens mij niet eerder gesproken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U had het dossier overgenomen van uw collega en in september werd u er voor het eerst inhoudelijk mee geconfronteerd, naar aanleiding van die controlevraag van de ECD, waar uw voorganger mevrouw Maij eerste foute informatie gaf, waarop door u

later een correctie werd gepleegd. Was u bekend met het feit, dat er over de detailinformatie over de lading nog van alles ontbrak?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Ik moet ook zeggen, dat ik mij daar heel lang ook in het geheel niet mee bemoeid om de doodeenvoudige reden dat het ongevalonderzoek was verricht door de Raad voor de Luchtvaart – ik ben zelf woordvoerder in de Kamer geweest bij de behandeling van de wet en we hebben ook nadrukkelijk met elkaar afgesproken, dat deze raad los van de overheid en los van "ons" stond – en de raad had voldoende informatie: het air cargo manifest en de NOTOC, later ook nog de shipper's declaration of dangerous goods, om te kunnen beoordelen of daar iets mee aan de hand was of niet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat was wat u kreeg te horen van uw ambtenaren, dat het die informatie was op basis van globale lijsten, als ik zo mag vertalen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat is wat gebruikelijk is in de luchtvaart. De NOTOC en het air cargo manifest zijn de verplichte papieren die altijd moeten overlegd bij een ongeval en op basis waarvan gezien kan worden of er iets aan boord was, dat mogelijk problemen kan veroorzaken. Dat kan overigens ook in de sfeer van ontploffingen en dat soort zaken zijn. Dat zijn natuurlijk ook gevaarlijke stoffen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Precies. Dan ga ik met u naar het algemeen overleg van juni 1995. Dan vindt er een debat plaats in de Kamer over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart. Dan gaat het eigenlijk al over de vrachtbrieven. U zegt bereid te zijn de vrachtbrieven ter inzage te geven. U zegt vervolgens letterlijk: "Alles is nagegaan en het klopt exact."

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat over het feit, dat er een vermoeden was dat het gewicht niet zou kloppen en dat het vliegtuig overbeladen was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar waar slaat dan dat "Alles klopt exact" op?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De vergelijking tussen belading en vrachtpapieren. Dat zeg ik ook in die zin. De minister was bereid de beladings- en vrachtpapieren ter inzage te leggen. Alles is nagegaan en klopt exact. Het stukje ervoor in de nadere gedachtewisseling gaat over de vergelijking tussen het gewicht van de vracht en de beladingspapieren. Dat klopte en daar ging het in dat debat over. Ik heb het helemaal nagelezen, omdat ik dit de afgelopen week ook heb zien passeren. Er was verder helemaal geen sprake van vragen over onderliggende papieren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De heer Van Gijzel heeft de afgelopen woensdag onder ede verklaard, dat hij u eerder, een paar maanden daarvoor, heeft aangeschoten op dit punt. Hij heeft toen gezegd, dat volgens hem niet alles met elkaar klopte. Dat was in april 1995. Wat vertelde hij u precies?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Hij heeft niet exact verteld wat er niet klopte. Hij heeft gezegd, dat er van alles mis was. Hij had aanwijzingen dat er iets niet klopte. Ik heb hem eerlijk gezegd, dat ik daar niets mee kon doen als ik niet wist wie, wat, cijfers en nummers. Er waren ook in die tijd, zeker al vanaf september 1994 toen het boekje van Vincent Dekker verscheen en de een na de ander de ene complottheorie na de andere naar buiten bracht, heel veel geruchten en heel veel rumoer. Ik kan toch heel weinig als ik niet weet waarnaar ik moet zoeken. De heer Van Gijzel is naar mij toe gekomen en toen heb ik hem geadviseerd om te proberen de persoon die hem die kennis had overgebracht te bewegen om naar het OM te gaan, zodat een officiële aangifte gedaan kon worden om te zien of wij via de strafrechtelijke kant ook een instrument zouden kunnen krijgen om informatie af te dwingen, die wij tot dan toe niet hadden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Een kamerlid schiet u aan. Ik ga ervan uit dat u de kamerleden serieus neemt...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zeker!

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: ...en dat u zich vervolgens ook afvraagt wat hiermee aan de hand is. U moet namelijk antwoorden geven op

vragen, die twee maanden later moeten kloppen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Maar als er daarna niet meer is dan ook het gerucht, dat door een kamerlid aan mij wordt gegeven, en dat er niet meer duidelijkheid kan worden gegeven, heb ik geen reden om aan te nemen dat een vreemde natie of een luchtvaartmaatschappij gemalverseerd heeft. Ik kan dat alleen maar doen op basis van feiten en op echte aanwijzingen. Die had ik tot op dat moment niet. Gelukkig is daarna de gang naar het OM gemaakt door de desbetreffende meneer. Dat heeft nog even geduurd en daar hebben wij overigens ook nog pogingen toe in het werk gesteld om dat voor elkaar te krijgen. Aan het einde van de rit was echter het antwoord weer, dat er niets mee aan de hand was. Dan zit je dus weer met de vraag wat je moet geloven. Nogmaals, dan kan ik niet anders dan ervan uitgaan dat men zich gewoon aan de regels heeft gehouden.

Mevrouw Augusteijn-Esser: De heer Plettenberg heeft uiteindelijk aangifte gedaan, maar dat was allemaal veel later. Ik neem toch aan dat, toen u twee maanden later de Kamer informeerde dat alles was nagezien en exact klopte, die veronderstelling van het kamerlid dat het niet klopt nog wel even door uw hoofd heeft gespeeld. Vindt u die stelligheid dan niet behoorlijk griezelig?

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Nee, omdat toen mij al die geruchten ter ore waren gekomen – zowel van de heer Van Gijzel als andere – ik nog een keer de Raad voor de Luchtvaart heb gevraagd er nog eens goed naar te kijken of er iets mis was met het gewicht. De Raad heeft dat gedaan en de eigen ambtenaren hebben het ook nog eens naast elkaar gelegd en de conclusie was, dat het klopte. Nogmaals, dat ging niet over de inhoud van de lading maar over het gewicht.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik kom zo nog op de Raad voor de Luchtvaart, maar ik wil eerst naar 14 mei 1996. Dan wordt er in de Tweede Kamer opnieuw gesproken over het niet compleet zijn van de vrachtdocumenten en de heer Van Gijzel – alweer – dringt er dan tijdens het debat op aan om alles in het werk te stellen om de ladingpapieren – de

vrachtbrieven – alsnog geheel boven water te krijgen. Dan zegt u: "Het lastige is, dat ik nu in een positie gemanoeuvreerd word, waarin ik blijkbaar nader onderzoek moet doen naar iets waarvan de Raad voor de Luchtvaart geconstateerd heeft, dat het voldoende is onderzocht. Ik moet zeggen, dat ik daar verdomd weinig voor voel." Had de Raad voor de Luchtvaart de opdracht om alle vrachtdocumenten boven water te krijgen?

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Nee, de Raad voor de Luchtvaart heeft de opdracht om de vrachtdocumenten boven water te krijgen – en die had men – die nodig zijn voor het ongevalonderzoek. Waar het probleem zat, was...

Mevrouw Augusteijn-Esser: Ik denk namelijk, dat het niet juist is wat u hier zegt. Dat baseer ik op de volgende gegevens. Op 10 december 1996 zegt de heer Bodewes van de Raad voor de Luchtvaart, dat de raad eigenlijk niet geïnteresseerd in de ladingpapieren. Hij zegt ook, dat hem daar beter helemaal niets over gevraagd kan worden, omdat zij op zichzelf niets met de oorzaaksvindings van de ramp te maken hebben.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Behalve als gebleken zou zijn dat het gewicht van de vracht niet klopte met de beladingpapieren. Dan natuurlijk wel. Daarvoor heeft men – en dat is het BVOI die dat nodig heeft gehad en dat is dus ook beoordeeld door de Raad voor de Luchtvaart – de vereiste papieren wel degelijk nodig. Hier speelt nog steeds de vraag of het wel allemaal klopt.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dan vraag ik u nogmaals of de Raad voor de Luchtvaart de opdracht had om alle vrachtdocumenten boven water te krijgen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen, maar er wordt gesuggereerd dat het niet conform het rapport van de Raad was, beter gezegd van de aanbevelingen die het vooronderzoek had opgeleverd, beter gezegd de Raad voor de Luchtvaart had opgeleverd. Dan zeg ik: moet ik het onderzoek van de Raad dan nog eens over doen omdat het dan in relatie is met tot ongevalsonderzoek.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar als ik het goed begrijp, werd dat niet aan u gevraagd. Er werd gevraagd: wilt u ervoor zorgen, minister, dat alle papieren boven water komen. Dan zegt u "ik voel daar verdomd weinig voor", u wilt dat onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart niet overdoen, maar met elkaar constateren wij nu dat die ook niet die opdracht had. Dus vraag ik mij af, waarop uw weigering dan wel was gebaseerd. Het enige wat de Kamer u vroeg, was: laten wij nu alsjeblieft alle vrachtdocumentatie boven water krijgen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ik legde elke keer de relatie – u moet dat toch proberen te begrijpen, ik probeer het althans zo over te brengen – met het feit dat er een ongevalsonderzoek was afgesloten. De oorzaak van het ongeval was bekend en in feite voelde ik deze vragen als toch het overdoen van een stukje van dat onderzoek. Ik heb het zo bedoeld. Overigens, aan het einde van het debat hebben wij geconstateerd dat het toch absoluut nodig was, omdat de Kamer er behoefte aan had en wij ook de geest niet meer in de fles kregen, althans naar buiten toe. We moesten verder zoeken, omdat er blijkbaar zoveel vermoedens en verdenkingen zijn dat er wat anders in het vliegtuig zat dan in het air cargo manifest staat. Dat hebben wij ook gedaan en ik mag wel zeggen heel uitgebreid. Nogmaals, u moet dit zien als iets waaraan ik geen behoefte had en als ik verder ging zoeken naar die papieren, had ik het gevoel dat ik toch een stuk van dat ongevals-onderzoek zou overdoen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: **Mevrouw Jorritsma,** ik wil dat graag nader met u nagaan, want na afloop van het debat heeft de heer Weck u aangeraden...

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Wij hebben er samen over gesproken, dat klopt, en toen heeft hij mij dat geadviseerd.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dat heeft de heer Weck hier ook verklaard. Hij heeft u geadviseerd diverse opties te bekijken en te bekijken of het diplomatieke niveau ook niet kon worden opgepakt. Een dag na het debat gebeurt dat ook inderdaad.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zeker, dat was ook zo. In dat debat had ikzelf het gevoel dat ik werd gedwongen in een positie waarin ik in feite iets moest overdoen. U moet zich goed realiseren dat wij via een wet net hadden beslist dat een minister of de regering geen onderzoek moest doen, maar de Raad voor de Luchtvaart en het Bureau vooronderzoek, enz. Dan ligt er zo'n rapport met aanbevelingen, wereldwijd aanvaard, iedereen vindt het een prachtig rapport en er wordt veel op geïnvesteerd, en dan word ik gedwongen om toch weer hetzelfde onderzoek te gaan doen. Ik die positie zat ik. Tegelijkertijd beseften wij na afloop van het debat natuurlijk heel goed dat het zo niet verder kon, dat wij toch iets moesten gaan doen. Toen heeft de heer Weck mij inderdaad geadviseerd – overigens had ik dat zelf inmiddels ook wel bedacht – om verder te zoeken, omdat wij het toch niet meer rustig kregen. De mensen zouden ongerust blijven over de inhoud van het vliegtuig. Dat ging naar mijn gevoel overigens nog steeds niet over het geheel van de lading, maar vooral over de NOTOC, de ondertekende versie daarvan en later over de master airway bills.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar, mevrouw Jorritsma, ik denk toch van niet, want die diplomatieke weg was eigenlijk al veel eerder ingeslagen. Er is een nota geweest van de RLD van 1 mei 1996 en daarin wordt het ministerie van Buitenlandse Zaken al verzocht om in Israël de documenten alsnog op te sporen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat waren de ondertekende NOTOCs.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U heeft dat nog voor het debat van 14 mei waarover wij het net hadden met uw uitspraak en wel op 6 mei al meegedeeld in een brief aan de heer Van Gijzel, dat u die diplomatieke was al was opgegaan.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat ging over de ondertekende NOTOC die ontbrak.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar dan begrijp ik toch echt niet, dat u op 14 mei de Kamer zegt dat u er verdomd weinig voor voelt.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Omdat het toen over veel meer ging.

Ik zeg daar dat ik verdraaid, verdomd... Sorry, mijn taalgebruik is niet altijd even parlementair.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daar gaat het ons uiteraard niet om, het gaat mij erom stapsgewijze te bezien wat er gebeurt.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg dan dat ik er niets voor voel dat ik gedwongen wordt weer het onderzoek te doen dat al afgesloten was. Daar had ik bezwaren tegen. Aan de andere kant realiseerde ik mij in de loop van de dagen natuurlijk – het ging natuurlijk ook altijd om de mensen in de Bijlmer waaronder zo'n ongerustheid bestond – wel dat wij het niet meer rustig kregen als wij er niet voor zorgen dat beter dan tot dan toe kan worden aangetoond, dat met het deel van de lading dat niet behoorde tot de gevaarlijke stoffen – daar hadden wij het toch elke keer over – echt niets aan de hand was. Men bleef immers denken dat er ook andere dingen in zaten. Toen zijn wij naar die master airway bills gaan zoeken. Daarvoor waren wij al begonnen met het zoeken naar de ondertekende NOTOC, want er was de gedachte ontstaan dat die niet-ondertekende NOTOC wel eens iets anders zou kunnen bevatten dan de ondertekende. Gelukkig hebben wij uiteindelijk die ondertekende boven water kunnen krijgen en ook daar bleek niets mee aan de hand te zijn.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Tijdens datzelfde debat bespreekt de heer Van Gijzel en marge van dat debat met de heer Weck de mogelijkheid om op basis van een aangifte van de heer Plettenberg het rechtsbijstandverdrag met de Verenigde Staten te activeren – dat heeft u waarschijnlijk ook wel gehoord – om op die manier de lading boven tafel te krijgen. Bent u daarover geïnformeerd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Daar hebben wij over gesproken en dat kwam erop neer dat het OM dan een strafrechtelijk onderzoek zou moeten doen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Precies en is het OM daarom gevraagd?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik heb natuurlijk zelf ook veel boven moeten halen. Toen u begon, wist ik mij te herinneren dat wij, althans mijn

ambtenaren, regelmatig contact hadden met het OM. Ik wist niet meer precies de volgorde en ik heb daarvan een datumlijstje laten maken en dat wil ik straks graag hier achterlaten. Er is dus een aantal malen contact geweest tussen vaak Jan-Willem Weck en iemand van het OM en daar is ook gevraagd om dat strafrechtelijk onderzoek te openen. Maar, dat rechtsverdrag kun je alleen in werking stellen als er ook werkelijk iets verdachts aan de orde is en men kwam elke keer tot de conclusie dat dit niet het geval was.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar het lukte niet!

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Het lukte niet in die zin dat het OM elke keer geen aanleiding zag om te beginnen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Hebt u daarover ook gesproken en er bij het OM op aangedrongen om het wel te doen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Uiteindelijk heb ik zelf gezegd – ik dacht dat ik daarover ook nog met mevrouw Sorgdrager heb gesproken – laten wij nu in hemelsnaam eens die heer Plettenberg verhoren, want de man heeft blijkbaar iets wat hij kwijt moet.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Daarop hebt u aangedrongen bij mevrouw Sorgdrager?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat ik dat zelf uiteindelijk bij mevrouw Sorgdrager heb gedaan, maar het staat mij niet voor 100% voor de geest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mondeling?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Absoluut mondeling, maar ik weet in elk geval zeker dat mijn directeur-generaal het ook heeft gedaan. Het is een aantal malen gevraagd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Was u zich er op dat moment van bewust dat de tijd geweldig begon te dringen omdat die vliegpapieren doorgaans maar vijf jaar bewaard worden?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Neen, daar was ik mij niet van bewust. U heeft het dan weer over andere

papieren. Er wordt steeds gezegd dat er nooit complete informatie was, maar de vraag om het soort informatie verschoof elke keer. Eerst was het de belading, toen de vracht, toen de vraag of het wel klopte wat er op het air cargo manifest staat, toen zijn wij gaan zoeken naar de master airway bills – dat zijn dingen die ook bij luchtvaartmaatschappijen zijn en dus te vinden zijn – en uiteindelijk bleven er nog steeds vragen over en kwam de relatie tussen gezondheidsklachten en de lading intensiever naar voren te komen met daarbij de veronderstelling, dat er dus iets anders in moet hebben gezeten. Toen hebben wij gezegd dat echt moest worden geprobeerd om die house airway bills boven water te krijgen, die overigens niet behoren tot papieren die vijf jaar bewaard moeten worden, want bij klanten hoeven ze niet een jaar bewaard te worden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is juist, maar bij de douane is dat wel het geval.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Maar de douane heeft geen house airway bills.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is juist, maar in ieder geval wel de masters.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar de masters waren er op 28 augustus 1996 ook allemaal.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is mijn volgende vraag. Op 28 augustus 1996 krijgt de Kamer het bekende blauwe dossier met de vracht-documentatie met daarbij een kort briefje. De heer Rosenmöller heeft daarover deze week hier gezegd – andere Kamerleden herhaalden dat, maar in andere bewoordingen – dat het abracadabra was.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik had dan graag gezien dat hij dat tegen mij had gezegd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat kan ik mij voorstellen, maar kunt u vertellen waarom destijds niet een wat uitgebreidere toelichting bij die papieren is gegeven, want ook voor deze commissie waren ze moeilijk te begrijpen, vooral in het begin.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u zeggen dat ze met een reuzevaart

naar de Kamer zijn gegaan. Daar ben ik vooral schuldig aan en mijn ambtenaren absoluut in mindere mate. Omdat elke keer in de krant kwam dat die papieren er niet waren en er door de Kamer zo dringend om was gevraagd, heb ik gezegd: klap ze in een map en zo gauw mogelijk ernaar toe. Daarna heb ik daar grote spijt van gehad en daarna hebben wij overigens nog enkele malen heen en weer gecorrespondeerd. Men wilde zelf deze papieren hebben en die zijn op zich al redelijk onleesbaar, dat wil ik graag erkennen. Uiteindelijk hebben wij ze zelf ook nog allemaal bekeken en vergeleken met wat er verder was, met wat er oorspronkelijk was en met het air cargo manifest. Er zat geen verschil tussen en ook dat is de Kamer gemeld.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik denk dat de Kamer heel graag wilde weten wat er in het vliegtuig zat. Bent u dat met mij eens?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik kon mij niet goed voorstellen dat de Kamer geïnteresseerd was om te weten of er moertjes, schroefjes in zaten, dus zolang het gaat om de niet gevaarlijke lading. Ik heb altijd gedacht en ben daar ook echt van overtuigd geweest dat de Kamer wilde weten of er gevaarlijke dingen in het vliegtuig zaten. Daar ging het om.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**:
Mevrouw Jorritsma, u zei mij net dat u de indruk had dat de vragen verschoven, van de gevaarlijke lading naar de algehele lading.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Neen, het begon met het gewicht, toen naar de lading omdat men dacht dat het air cargo manifest niet klopte met wat eronder lag en daarvoor waren die master airway bills van belang en daarna werd in heviger mate de relatie met de gezondheid van belang en zei men dat die master airway bills ook wel eens niet konden kloppen en dat ik echt op zoek moest – wat overigens bij het ECD-onderzoek naar dat strategische-goederendeel in het begin was gebeurd – naar die house airway bills die overigens helemaal geen luchtvaartdocumenten zijn, maar gewoon papieren die een verzender en een ontvanger in bezit hebben. Dat was ook knap ingewikkeld maar wij zijn er vervolgens toch volop mee aan de gang gegaan, want

ook ik zag dat men blijkbaar niet vertrouwd was met er in dat vliegtuig zat, ook niet op basis van de master airway bills. Dan moeten wij maar bezien of wij al die house airway bills boven water krijgen, want dan krijgen wij misschien, althans administratief, enige zekerheid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Als dat zo is, dan begrijp ik nog veel minder dat toen die blauwe map naar de Kamer werd gestuurd er geen uitgebreide toelichting bij zat. Ik zal u dat proberen uit te leggen. Toen de Kamer op een zeker moment op basis van berichten van buiten hoorde dat er DMMP aan boord had gezeten en van de bewindspersonen hoorde “ach, maar u had toch alle vrachtdocumenten” maakte zich toch een lichte boosheid van een aantal Kamerleden meester – ik druk het diplomatiek uit – ...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof dat ik dat niet zo in de richting van de Kamer heb gezegd “ach, maar u had toch alle papieren”!

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De Kamer had alle papieren...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, de Kamer had ook alle papieren.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Op zich was dat juist, maar de Kamer kon haar controlerende taak natuurlijk niet uitvoeren, dat is althans wat Kamerleden hier gezegd hebben, met name mijnheer Rosenmöller, als zij niet voldoende informatie krijgt. De heer Rosenmöller voegde daar nog aan toe: de Kamer wordt dan van controlerend orgaan en detectivebureau. Dat lijkt mij toch niet de bedoeling van een kamerlid. U bent zelf kamerlid geweest...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zeker, als ik dat zo gezegd zou hebben, maar dat heb ik zeker niet gedaan en ik vind het ook raar dat dit zo'n beetje gesuggereerd is. Ik snap ook heel goed dat de Kamer zo'n stof ook niet herkent. Overigens, dat was een stof die ook als basis voor andere dingen had kunnen dienen. Bovendien was ook op mijn ministerie niet de kennis beschikbaar over wat met al die stoffen gedaan had kunnen worden. Het was alleen van belang om te bekijken of deze stoffen extra gevaarlijk waren in het kader van de volksgezondheid en dat was deze stof

net zo min als alle andere stoffen. Wij hebben ook niet de kennis in huis om te kunnen beoordelen waar deze stoffen voor gebruikt kunnen worden en, eerlijk gezegd, daar hebben wij ook niet naar gekeken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik vervolg nog even verder met u de zoektocht naar de lading. De vrachtdocumenten gaan dus in die bekende blauwe uitvoering naar de Kamer zonder enige inhoud...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zonder enige inhoud wil ik niet zeggen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Zonder enige toelichting op de inhoud.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Daarover is later wel enige correspondentie over geweest.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat is later, ik kijk nu nog even naar wat er naar de Kamer werd verstuurd. Dan komt er een analyse van NOVA en daaruit blijkt dat niet alle documenten zijn verstuurd en dat er verschillen zijn met andere documenten. De Rijksverkeersinspectie maakt daar een rapport van op. Tot welke conclusie komt men volgens u?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De Rijksverkeersinspectie? Dan moet ik even kijken. Op 19 september heb ik een brief naar de Tweede Kamer gestuurd met de verklaring en die is volgens mij gebaseerd op het rapport van de Rijksverkeersinspectie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Dat klopt, u schrijft inderdaad op 19 september: "De verkregen documenten bevestigen de al eerder bekend zijnde informatie over de lading. Wel moet geconstateerd worden dat er in de documentatie nog nader te verklaren verschillen aanwezig zijn die van administratieve aard lijken."

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Die hebben wij vervolgens toen naar de Raad voor de Luchtvaart gestuurd en daar is later ook weer een reactie op gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja, maar ik wil graag van u een nadere kwalificatie van die verschillen van administratieve aard, want het rapport hebben wij ook gekregen en ik zie dat blad 1 van de NOTOC niet

klopte, dat er verschillen zijn met de airway bills, de shipper's declarations en het cargo manifest, verschillende documenten hebben andere UN-nummers en een airway bill behorende bij het cargo manifest klopt niet, in veel gevallen zijn de shipper's declarations niet aanwezig, het aantal zendingen op het cargo manifest correspondeert niet met de zendingen op de airway bill, verschillende documenten kloppen niet wat betreft de gewichten, e.d. Dan denk ik: enige administratieve verschillen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar later is dat alles wel weer rechtgezet. U moet zich goed realiseren dat ik er achteraf buitengewoon veel spijt van heb gehad dat ik die blauwe map al op 28 augustus naar de Kamer heb gestuurd. Ik had die beter nog een paar maanden kunnen laten analyseren en vervolgens een juiste map naar de Kamer laten sturen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: U concludeert dus nu met mij dat de Kamer in ieder geval niet de complete, de juiste informatie had waarom zij gevraagd had?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Op zich was het de complete map die wij ontvangen hadden. Ik heb de stukken eigenlijk niet genoeg laten screenen op hun juistheid. Daar heb ik spijt van, maar dat betekent ook dat wij er enkele maanden daarna op moesten terugkomen om aan te geven waaraan die verschillen lagen. Dat is natuurlijk ook gebeurd, want wij hebben het uiteraard niet achtergehouden als er iets veranderd moest worden. Maar ook hier geldt weer of je dat nu elke keer per nummer moest aangegeven. Vandaar dat ik zeg dat wij het nog eens goed gingen bekijken en erop terug zouden komen en dat hebben wij ook gedaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik constateer toch dat de algemene conclusie van de Rijksverkeersinspectie is, dat het niet mogelijk is "om op basis van de aanwezige bescheiden een sluitend antwoord te geven op de vraag welke gevaarlijke stoffen in welke hoeveelheid daadwerkelijk in het vliegtuig aanwezig zijn geweest." Dan heeft zij nog een aantal andere conclusies, die...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat is daarna ook weer opnieuw bekeken, voor zover mijn informatie strekt. Toen is men tot een andere conclusie gekomen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ja, maar ik constateer dus een niet geringe opsomming...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, er zaten op dat moment behoorlijk wat slordigheden in en dat erken ik absoluut.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Er zaten behoorlijk wat slordigheden in.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat had gewoon te maken met het feit dat ik niet wilde dat die dingen maanden op ons ministerie bleven liggen. Ik wist dat er grote druk uit de maatschappij was, ik wist dat men wist dat wij ze hadden en dan is het de keuze tussen rustig te blijven en de mensen nog een paar maanden te laten wachten om ze eerst zelf goed te bekijken of het direct op te sturen en voor dat laatste heb ik gekozen. En daar heb ik later behoorlijk wat spijt van gehad.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik ga met u naar 8 oktober 1997. Dan vindt er een interpellatiedebat plaats naar aanleiding van NOVA waarin twee Duitse EI Al-medewerkers verklaren dat de EI Al er een dubbele boekhouding op nahoudt. Dan slaakt de heer Van Gijssel tijdens dat debat – ik heb er gisteren ook de minister-president naar gevraagd – eigenlijk een hartenkreet en hij vraagt of het niet mogelijk zou zijn om "een van alle staatsinstellingen onafhankelijke commissie onder directe verantwoordelijkheid van de regering in te stellen met de opdracht om alles in het werk te stellen de ontbrekende documenten alsnog te verkrijgen." Het is een soort verzuchting – ik kan het niet anders lezen – wij zijn nu al zoveel jaar bezig, wij hebben nog steeds niet alles boven water, wij hebben het nog steeds niet volledig en compleet. Wat is er toen gebeurd met die kreet?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben toen gewoon verder gegaan met het zoeken naar de stukken. Ik was het niet eens met een onafhankelijk onderzoek op dat moment zolang ik nog niet alle pogingen in het werk had gesteld en ik elke keer ook nog

weer informatie kreeg, want elke keer kwam er nog wat binnen. Ik heb ook eindeloos contact gehad met onze Israëliische vrienden, ik met twee ministers en mijn ambtenaren met El Al, om te proberen al die house airway bills te krijgen. Ik zeg dat wij tussen 1994 en 1998 natuurlijk niet voortdurend naar hetzelfde op zoek waren. Het is een voortgaand proces dat uiteindelijk steeds dieper gaat. Een van de dingen die de commissie-Hoekstra uiteindelijk heeft opgeleverd is natuurlijk dat het verstandiger ware om een dag na zo'n ongeluk al alle details in de diepte naar boven te halen, maar dat was niet de vraag die van de eerste dag dat ik binnen kwam tot de dag dat ik er vertrok aan de orde was. Het verhaal over de house airway bills is pas veel later, in de loop van 1997 naar voren gekomen. Vanaf dat moment is er ook zeer intensief naar gezocht.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar komt dat niet, mevrouw Jorritsma, omdat de Kamer op een gegeven moment op basis van de documenten die zij wel kreeg niet verder kwam en ook niet de indruk had dat zij een complete informatie hadden over dat wat in het vliegtuig had gezeten.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ik denk niet dat dat het geval was!

Mevrouw Augusteijn-Esser: Mag ik u toch even onderbreken? Wij hebben namelijk op basis van de vragen van de heer Oudkerk toch net geconstateerd dat er steeds een relatie werd gelegd naar 1996 tussen gezondheidsklachten en de lading van het vliegtuig. Of die nu juist was of niet, die relatie werd toch steeds meer gelegd en het dossier werd steeds moeilijker, ook voor de Kamer, maar het werd ook steeds noodzakelijker om de informatie zo compleet mogelijk te krijgen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Maar dat was ook de reden dat ik in toenemende mate elke keer weer eerst complete informatie had. Dat was ook het lastige. Ik heb een aantal malen gemeld dat het gebeurd was of compleet was, maar dat was wel gelet op de vraag van die dag. Eerst was het belading en gewicht en daarna kwamen de master airway bills. Dat zijn de normale luchtvaartpapieren, ook al tot een behoorlijk detailniveau. Men bleef maar doorgaan dat er toch iets anders in

het vliegtuig gezeten moet hebben dan wij dachten. Wij hadden geen strafrechtelijk instrumenten, want dan was het wel veel eerder gebeurd, maar uit de onderzoeken bleek niet dat iets van die geruchten hard kon worden gemaakt. Was dat maar zo, dan hadden wij ook veel eerder een instrument gehad om het op te eisen. Dan blijft niets anders over dan via de vrijwilligheid van El Al zo snel mogelijk proberen die house airway bills boven water te krijgen wat overigens nog steeds doorloopt.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Naar aanleiding van het debat op 8 oktober zegt u een aantal activiteiten toe omdat de Kamer vreselijk aandringt op het alsnog boven water krijgen van de complete documentatie over de vracht. U zegt dan het volgende: "Het openbaar ministerie krijgt de opdracht om een onderzoek naar malversaties bij El Al te heropenen." Klopt dat?

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Als u het citeert, neem ik aan dat ik het zo gezegd zal hebben.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Maar dat is dus niet een opdracht om de lading boven water te krijgen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen, dat gaat ook niet via het OM. Het openbaar ministerie kan geen opdracht krijgen om de lading boven water te krijgen als er geen strafrechtelijke kant aan zit.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Neen, maar ik probeer duidelijk te maken dat de Kamer graag de volledige documentatie wil...

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: En ik zeg toe dat ik ook ga proberen de house airway bills boven water te krijgen.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Precies en u zegt ook toe dat de commissie-Hoekstra de opdracht krijgt om de procedures te bestuderen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Dat is de andere kant.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Die krijgt dus ook niet de opdracht om de lading boven water te krijgen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen, geen sprake van. Dat waren wijzelf al

aan het doen. In het interpellatiedebat op 8 oktober zeg ik immers toe dat wij gaan pogen om die house airway bills boven water te krijgen. Dat kan noch de commissie-Hoekstra, noch het OM. Het OM had geen strafrechtelijke reden en ik vind niet dat ik een club externen die ik inhuur om naar de procedures te kijken ook te vragen om eens te gaan zoeken naar de lading. Dat was onze taak.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Dat was dus de derde weg. U zegde toe ook de diplomatieke weg te bewandelen richting Israël en dat was dus wel gericht op het verder boven water krijgen van de rest van de papieren.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Van de house airway bills.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Van de house airway bills. Maar dat pad was daarvoor al vele malen bewandeld, voor 1997, en dat had niets opgeleverd.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen, niet de house airway bills. In de beginfase hebben wij daar ook niet naar gezocht. Wij zochten toen eerst naar de getekende NOTOC, toen naar de master airway bills en die zijn er uiteindelijk, overigens na lang aandringen, ook gekomen en toen hebben wij gezegd: nu moet u ook nog die house airway bills boven water krijgen. Toen wij vroegen om die documenten had men natuurlijk ook die house airway bills, die overigens niet bij El Al waren, maar bij de klanten, kunnen vragen, maar dat heeft men niet gedaan.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Mijn vraag is eigenlijk waarom er niet gekozen is om via de diplomatieke weg richting de VS de vrachtbrieven bij voorbeeld bij US Customs op te vragen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Wij hebben in die tijd besloten om het zelf te doen, om het via de diplomatieke weg langs El Al te doen, omdat ik ook vind dat El Al daar de absolute verantwoordelijkheid voor heeft. Ik vind dat als er in dit land behoefte bestaat aan nadere informatie over vracht in dat vliegtuig, dat de eerste verantwoordelijkheid om die te geven berust bij El Al. Dat is de luchtvaartmaatschappij die daarvoor verantwoordelijk is. Als dat vervolgens niet

lukt, dan moet je andere wegen gaan bewandelen en dat hebben wij uiteindelijk, juli verleden jaar, ook gedaan omdat er nog steeds een aantal tonnen niet waren en de commissie-Hoekstra ons aangaf dat de ECD er nog eens op zou moeten worden gezet. Dat hebben wij toen ook gedaan.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar, mevrouw Jorritsma, de ECD heeft al in 1992 geconstateerd dat zij op basis van de documenten die toen werden opgevraagd er plotseling en bij verrassing veel kreeg. Toen heeft de ECD al gevraagd of hij dat spoor niet verder moest volgen omdat er dan wellicht nog veel meer boven water zou kunnen komen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat verhaal uit 1992 ken ik niet. Ik weet wel dat er in 1996 contact is geweest tussen de RLD en de ECD. Ik heb overigens ook die twee gesprekken gezien die ietwat tegenstrijdig lijken. Ik zou zeggen dat als je in 1996 zo'n gesprek voert dan begin je met El Al, die blijft voor mij de eerst verantwoordelijke. Zou blijken dat El Al het niet wil of niet goed doet, dan is dat een tweede spoor. Maar zolang El Al bezig is vind ik niet dat je er ook nog een ander naar moet laten kijken. Dat lijkt mij raar, want dan kom je bij US Customs en daar ging ook El Al naar toe; eerst mensen vanuit Israël of van El Al Amsterdam en vervolgens wij dan nog een keer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Toch vind ik het raar, mevrouw Jorritsma. De tijd schreed voort. Het risico van het nooit meer boven water krijgen van alle vrachtpapieren en alle onderliggende documenten werd steeds groter, want de bewaarneiging werd natuurlijk steeds kleiner en was ook niet meer zo nodig na vijf jaar. Dan komt er in 1996 zo'n aanbod van de ECD. Wij hebben daarover ook een fragment in het verhoor van de heer Van der Lugt en ik zou willen vragen om de bandopname daarvan te starten.

(Hierna volgt de weergave van een video-opname.)

De voorzitter: In 1996 hebt u opnieuw een verzoek gekregen van de RLD om nog een keer US Customs te benaderen over vrachtdocumentatie, en dat wilde de Economische controledienst doen, en tevens een

verklaring te geven aan de Tweede Kamer dat malversatie met vrachtbrieven uitgesloten was. Hiertoe was de ECD niet zonder meer bereid.

De heer Van der Lugt: Tot het eerste waren wij bereid, maar tot het tweede niet zonder meer. Dat is juist.

De voorzitter: Mijnheer Van der Lugt, nadat u de eerste keer aan de heer De Rooij gerapporteerd had, hebt u ook aangegeven dat u eventueel nader onderzoek zou kunnen doen bij US Customs om meer gegevens boven water te krijgen, nadat u 14 airway bills en 15 house airway bills had ontvangen. Van dat aanbod is geen gebruik gemaakt.

De heer Van der Lugt: Ik heb aangeboden dat ik bereid was om verdere assistentie te verlenen. Dat is juist.

De voorzitter: De Economische controledienst vraagt een schriftelijk verzoek aan mevrouw Jorritsma om aan de heer Wijers van Economische Zaken opdracht te doen, maar die opdracht komt niet.

De heer Van der Lugt: Ik heb gezegd: als de RLD toch wilde dat wij een dergelijke verklaring zouden afleggen, dat er dan een schriftelijk verzoek moest zijn van mevrouw Jorritsma aan de heer Wijers.

De voorzitter: En dat verzoek komt niet?

De heer Van der Lugt: Dat verzoek is nooit gekomen.

De voorzitter: Tot 1998 is men niet teruggekomen op de vragen uit 1996?

De heer Van der Lugt: Ook dat is juist.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname.)

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mevrouw Jorritsma, zoudt u mij kunnen zeggen waarom met niet op dat verzoek is doorgegaan?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb daar in die tijd niets van geweten. Er is mij nu ter ore gekomen dat die discussie plaatsgevonden heeft. Overigens begrijp ik dat daarover twee verklaringen zijn. De heer Putters van de RLD zegt: Wij hebben

tegen de ECD gezegd wij kunnen twee wegen bewandelen; El Al en de ECD. Hij heeft in zijn geheugen zitten dat de ECD toen zei dat dan eerst de weg van El Al moest worden bewandeld. Mij is in elk geval niet die discussie met de ECD ter ore gekomen in die periode. Ik heb dus alleen maar de weg van de El Al op dat moment voor mij gekregen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Als wij nu met elkaar constateren dat de tijd drong, dat de Kamer informatie wilde hebben, complete informatie wilde hebben, waarom zijn dan niet alle sporen bewandeld en alle mogelijkheden aangegrepen om zo snel mogelijk alsnog alle papieren boven water te krijgen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat je niet alle sporen tegelijk kunt bewandelen. Ik vind dat je hoort te beginnen bij degene die dat moet doen en wij zijn toen begonnen met een hele serie acties in de richting van El Al om de spullen boven water te krijgen. Inderdaad duurde het allemaal verdraaid lang, eindelijk telefoontjes heen en weer, de ambassadeur die naar El Al en naar het ministerie ging, mijn directeur-generaal die contact had met de heer Sharon. Uiteindelijk heb ik de heer Van Mierlo nog eens gevraagd om de heer Netanyahu om medewerking te vragen en daar hebt u de stukken van. Dan komt er op 12 juli uiteindelijk een stapel stukken, 160 stukken van Sharon en er komen nog meer berichten, dat gaat maar zo door. Die zijn uiteindelijk ook naar de Kamer gegaan en dan komen er weer nieuwe vragen, die stellen wij ook weer aan El Al en daar komt weer een eindeloze discussie over. Maar hoewel het erg traag ging en het erg lang duurde, ik wil niet zeggen dat men niet meewerkte. Als ik het gevoel had gehad dat men absoluut niets deed, is natuurlijk de volgende stap heel gauw in zicht. Maar er gebeurde elke keer wel wat, maar het duurde erg lang.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Ik ben nu aangekomen bij 1998, zes jaar na de ramp!

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar wij begonnen dus wel vier jaar na de ramp.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: De termijn van bewaring is inmiddels

verstreken. Dan krijgt de ECD wel een opdracht om nader onderzoek te verrichten en biedt dat aan via diverse sporen. U bent inmiddels dan minister van Economische Zaken. Wij hebben het over de Economische Controledienst, en daarover wil mijn collega Oudkerk u nog enkele vragen stellen.

De heer **Oudkerk**: Mevrouw Jorritsma, inmiddels bent u van ministerie gewisseld en bent u als minister van Economische Zaken verantwoordelijk voor de ECD. Mevrouw Augusteijn zei het al: dan krijgt de ECD wel een opdracht. Wat mij nu verbaast, is dat u net zei dat je niet alle sporen tegelijk moet bewandelen, maar de ECD stelt dan, in overleg met de RLD, een vier-sporenaanpak voor, ofte wel alle sporen tegelijk: EI AI, US Customs, diplomatiek, informeel en zelfs het verzekeringstraject. Waarom op dat moment wel, zes jaar na dato, terwijl dat soort airway bills als je mazzel hebt vijf jaar worden bewaard? De kans dat je het boven tafel krijgt, is inmiddels aanmerkelijk kleiner. Waarom op dat moment wel en in 1996 niet?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben inmiddels de commissie-Hoekstra gehad, die zegt dat het ook nog langs de ECD-kant zou kunnen worden geprobeerd. Dan hebben wij al heel lang de vraag aan EI AI gesteld. Overigens moeten wij wel erkennen dat er inmiddels al heel veel wel boven water is gekomen, maar er ontbreken elke keer toch nog steeds enkele tonnen. Toen is gezegd dat ook EI AI die blijkbaar niet meer boven water krijgt en dat het dan toch maar via de ECD moest worden geprobeerd. Dat hebben wij in juli mondeling aan de ECD gevraagd. Na wat heen en weer gepraat is dat uiteindelijk in september schriftelijk bevestigd en daarin doet de ECD zoals gebruikelijk zijn voorstellen. Uiteindelijk is daar volgens mij ook contact over geweest met de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Oudkerk**: Dat zullen wij haar ongetwijfeld vragen. Opvallend is dat door de ECD vier lijnen worden voorgesteld. Een daarvan lijkt een ingewikkelde, maar is het niet, nl. om naar Lloyd's in Londen en andere verzekeringsmaatschappijen te gaan, want de lading van het vliegtuig zal toch wel verzekerd zijn geweest en

wellicht kan via die verzekeringspapieren meer van de nog ontbrekende lading worden gevonden. Drie van die onderzoeklijnen worden gestart, maar dat verzekeringstraject niet. Ik zal even de brief erbij pakken van het hoofd van de afdeling vliegzaam aan de heer Stalenhoef van de ECD: Geachte heer Stalenhoef hierbij stuur ik u de lijst met gemaakte afspraken tussen RLD en ECD, ondertekend voor akkoord retour. Door de V&W-regiegroep enquête Bijlmermeer is besloten dat punt 3 van de afsprakenlijst – dus het benaderen van de verzekeringsmaatschappijen – niet wordt uitgevoerd. Die brief valt niet onder uw verantwoordelijkheid. Ik neem aan, dat de heer Stalenhoef en met hem een aantal ECD-ers –zeker omdat het niet beargumenteerd was, en zeker omdat wij weten dat zij tot drie keer toe hebben gezegd "wat is dit voor flauwekul, jongens, waarom bewandelen wij dat niet" – nogal verbaasd waren. Is dat bericht met u als minister van Economische Zaken gewisseld?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Neen, dat heb ik gehoord op de ochtend van mijn voorverhoor. Het verbaast mij dat als men er al zo verbaasd over was en men het zo graag had willen doen, mij niet even direct had ingeseind, want dan had ik mij kunnen verstaan met mijn collega. Overigens kunt u beter aan die collega van Verkeer en Waterstaat vragen wat er de redengeving van is dat men die keuze heeft gemaakt. Ik heb dat inmiddels begrepen, maar ik vind niet dat ik hier moet zeggen wat in feite door mijn collega moet worden gezegd.

De heer **Oudkerk**: Daar hebt u gelijk in, maar als u het wel geweten had – de heer Weck heeft hier al verklaard dat hij weliswaar materieel en formeel op de hoogte had moeten zijn, maar dat hij dat niet was – had u deze lijn dan wel ingezet?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben hier om feitelijke vragen te beantwoorden en ik vind eerlijk gezegd dat ik niet "stel dat"-vragen moet beantwoorden.

De heer **Oudkerk**: Toch vraag ik het u. Als u het, gezien het dossier dat u met u meedroeg van Verkeer en Waterstaat, had geweten, had u dan tegenargumenten gebruikt en

gezegd: dit traject moeten wij toch bewandelen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik had in elk geval willen weten waarom men dat niet verstandig vond.

De heer **Oudkerk**: Heeft u na uw voorverhoor hierover nog contact gehad met uw collega van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Er is even over gesproken, maar ik vond eerlijk gezegd niet dat wij nu in de situatie waren dat wij er onderling verdere gesprekken over moesten voeren. Ik vind dat wij in de situatie zijn – zoals dat overigens ook met het vervolg van het ECD-onderzoek is gebeurd – dat ik met u moet communiceren en het via die lijn behoort te lopen, want anders krijgen wij toch wel een beetje verwarde situatie.

De heer **Oudkerk**: Op het gevaar af dat u het geen feitelijke vraag vindt, u weet inmiddels dat de Enquêtecommissie house airway bills bij de expediteur in de VS heeft kunnen achterhalen, overigens mede dankzij de ECD?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De ECD is ze op het spoor gekomen in de loop van het onderzoek waarmee men bezig was en gelukkig, zou ik zo zeggen als ze het zijn en ze zouden ook nog komen. Men is er ook voor naar Amerika gegaan. Ik wil nog wel opmerken dat ze nog steeds onder mijn verantwoordelijkheid vallen.

De heer **Oudkerk**: De ECD valt inderdaad onder uw verantwoordelijkheid, dat zal niemand hier in twijfel willen trekken.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik bedoel ook de opdrachten die verstrekt worden. Wij hebben een aantal advocaten ingehuurd en de ambassadeur heen en weer gestuurd naar Satin Air Cargo en noem maar op. U heeft daar zeker een belangrijke rol bij gespeeld en terecht ook rechtstreekse contacten met de ECD gehad, maar wij zijn er op dit moment dus eigenlijk beide een beetje verantwoordelijk voor. Ik zou dolgelukkig zijn als ook van de laatste 20 ton mag blijken dat er niets afwijkends is van wat wij van de allereerste dag af wisten. Als dat duidelijk zou worden, zou ik daar

dolgelukkig mee zijn, want dat zou toch een stuk rust kunnen scheppen.

De heer **Oudkerk**: Nu zei de heer Weck dat het hem boven zijn pet ging dat die vrachtbrieven nu opeens wel boven water kwamen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat was volgens mij omdat El Al nu weer nieuwe stukken overhandigde. Ik durf er geen oordeel over te geven, omdat ik niet weet of de stukken die de afgelopen weken door de vertegenwoordigers van El Al aan u zijn overhandigd, stukken waren die wij ooit al eens in ons bezit hadden en de Kamer dus ook moest kennen of dat het weer nieuwe stukken waren. Zijn het nieuwe, dan gaat het ook mij volstrekt boven de pet en vind ik het heel bizar!

De heer **Oudkerk**: Het zijn nieuwe stukken, zo hoor ik de halve Enquêtecommissie zeggen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dan snap ik absoluut niet waarom die dan niet eerder zijn overhandigd.

De heer **Oudkerk**: De heer Weck gebruikte de woorden "boven de pet" en de heer Kok heeft gisteren in zijn verhoor gezegd: het is verontrustend als het op nonchalance gebaseerd is geweest, het is pijnlijk als het op bewust miskennen van de betekenis van de verzoeken is gebaseerd.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Eerlijk gezegd vind ik het woord "pijnlijk" nog iets te zacht uitgedrukt. Ik hoop altijd maar dat men het eerst niet heeft kunnen vinden en nu wel. Ik heb zelf overigens heel sterk het gevoel dat het gevoel van urgentie, hoewel wij er eindeloos vaak over hebben gesproken en hebben gewezen op de grote maatschappelijke onrust die daarover in Nederland bestond, pas is gekomen op het moment dat de Enquêtecommissie zich ermee ging bezighouden. Dat is de enige verklaring die ik ervoor kan geven, want anders blijf ik het onbegrijpelijk vinden dat men die spullen gewoon niet heeft overgedragen. Er was volledige medewerking afgesproken, dat wij direct zouden krijgen wat er boven water zou komen. Je kunt er dan nog begrip voor hebben dat het soms wat lang duurt omdat men diep moet zoeken in archieven, zeker die in het bedrijfsleven, maar het kan natuurlijk niet dat men iets bewust

achterhoudt of plotseling meer urgentie voelt. Ik vind dat eerlijk gezegd wel heel raar!

De heer **Oudkerk**: Als ik u vertel – de voorzitter zal er in de persconferentie vanmiddag nadere mededelingen over doen – dat wij inmiddels achterhaald hebben dat El Al al tweemaal eerder aldaar de volledige papieren had laten kopiëren, nl. kort na de ramp en een jaar daarna...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat maakt het des te onbegrijpelijker!

De heer **Oudkerk**: Ik ga dan toch nog een stapje verder. U zegt dat u veel met onze Israëlische vrienden hebt gesproken, u heeft een groot aantal namen genoemd, de heer Weck heeft een groot aantal namen genoemd. Je kunt dan boos en teleurgesteld zijn, zoals de heren Lubbers en Kok gisteren nogal duidelijk waren in hun boosheid, de heer Lubbers, en in hun teleurstelling en verontrusting, de heer Kok, als het gaat om de medewerking van de Israëlische regering, respectievelijk van El Al, je kunt je ook afvragen of de Nederlandse regering en de verantwoordelijke minister alles hebben gedaan om een en ander boven tafel te krijgen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog maar eens een lijstje laten opmaken van de contacten die er zijn geweest en ik vind echt dat wij alles hebben gedaan in de richting van El Al, zowel via de diplomatieke kant als van persoon tot persoon. Ik heb twee ministers van transport erover gesproken, de ambassadeur is bij El Al geweest, maar ook op het ministerie. Wat moet je dan nog meer? Bovendien, waarom zou men het niet hebben gedaan, wat is daarvan de reden? Moet je dit soort dingen nu echt alleen maar met forse diplomatieke druk afdwingen? Dat is toch raar! Als men zegt dat men mee wil werken, hoort men de spullen gewoon te geven als men ze heeft. Als men ze heeft en men wil ze ons niet geven, dan wil ik wel graag weten waarom dat niet gebeurt is!

De heer **Oudkerk**: Nu had men ze...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Blijkbaar! Dat begrijp ik nu ook!

De heer **Oudkerk**: Maar ze geven ze niet!

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ook blijkbaar. Ik weet natuurlijk niet of men toen alles gekopieerd heeft, maar dat moet dan nog maar eens worden nagegaan. Ik vind het onbegrijpelijk dat als men, ook de house airway bills destijds gekopieerd heeft, en dus blijkbaar ook in zijn bezit heeft gehad, ze ons niet heeft gegeven toen werd gevraagd om alsjeblieft alles te geven. Ik vind het onbegrijpelijk dat ze dan niet boven water komen!

De heer **Oudkerk**: U zegt hier luid en duidelijk en, u heeft het begrepen, ook gedocumenteerd dat u alles in het werk heeft gesteld om dat wat er in de loop der jaren steeds meer ging ontbreken, dat wil zeggen...

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Diepere informatie.

De heer **Oudkerk**: Diepere informatie. U zegt dat u alles wat binnen uw mogelijkheden lag, hebt gedaan om die te verkrijgen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zeker, er is geen sprake van dat ik daar onachtzaam mee ben omgegaan, want ik zag heel goed, op elk moment, hoe belangrijk het was dat wel boven water te krijgen vanwege de onrust die er bestond.

De heer **Oudkerk**: Ik heb nog enkele vragen die niet over de lading gaan en over de rol die u daarbij gespeeld heeft bij het boven tafel krijgen daarvan, maar over het functioneren van het ministerie en met name als het gaat om zijn verhouding met de RLD. Heeft de afhandeling van de Bijlmerramp, op welk terrein dan ook dat binnen uw verantwoordelijkheid lag, door uw ambtenaren voor u ooit aanleiding gevormd om de ambtelijke organisatie en/of de ambtelijke leiding erop aan te spreken?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De afhandeling van de Bijlmerramp, althans in een latere fase, heeft niet echt daartoe geleid. Ik wist wel – dat was een proces dat al aan de gang was toen ik binnen kwam – dat het heel hard nodig was dat de RLD veranderde en in feite was de heer Weck daarvoor al aangetrokken. Hij heeft dat proces op gang gekregen. Overigens ging dat heel langzaam, omdat het tegelijkertijd een organisatie was met relatief weinig mensen

die erg veel werk moesten verzetten. Het is dan heel lastig om een veranderingsproces in zo'n situatie voor elkaar te krijgen. De nog veel grotere behoefte aan echte verandering is eigenlijk in de loop van de jaren ontstaan, ook in mijn periode, met name door discussies over Schiphol, de positie van de LI en de positie van de RLD als beleidsmaker, als uitvoerder van sommige andere zaken en als onderhandelaar in de sfeer van luchtvaartverdragen. Dat was uiteindelijk de reden waarom ik op enig moment de commissie van de heer In 't Veld in het leven heb geroepen om te bezien of daarin niet wat meer structuur kon worden aangebracht. Dat is daarna door de heer Van der Vlist verder geconcretiseerd. Ik weet dat mevrouw Netelenbos nu bezig is met de implementatie. Er moest natuurlijk een cultuurverandering plaatsvinden en – ik ben daarvan overtuigd – die was al een heel eind op weg toen ik binnen kwam, maar wellicht nadert die nu haar voltooiing. Het is nu eenmaal een langjarig proces.

De heer **Oudkerk**: Om nog even terug te gaan naar de jaren voor u er kwam. U weet dat er toen door Berenschot een onderzoek is verricht naar het functioneren van de RLD ten tijde van de ramp. Er waren veel conclusies, maar een daarvan was dat de communicatie tussen de RLD en de minister slecht was. Toen u aantrad – dat is wel ruim een jaar later – hoe was het toen gesteld met die communicatie?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De communicatie tussen de heer Weck – dat is de top van de RLD – en mij was buitengewoon goed. Wij hebben echt heel open gediscussieerd over zo ongeveer alles.

De heer **Oudkerk**: U zei juist zelf al dat u ook nog andere onderzoeken hebt laten verrichten, als wij goed geïnformeerd zijn in 1994 en 1996. De conclusie van die onderzoeken was dat Verkeer en Waterstaat in het algemeen en de RLD in het bijzonder een "in zichzelf gekeerde organisatie was die weinig oog had voor wat er leefde in de samenleving".

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Daar zat een groot probleem en dat had er ook mee te maken dat het in oorsprong toch een erge techneukenclub was, zeer begaan met de sector. In

toenemende mate werd het noodzakelijk dat er een behoorlijke scheiding kwam tussen het luchtvaartbeleid en de sector zelf. In de beginjaren van de luchtvaart liep dat natuurlijk mooi parallel op en zo gaat dat wel vaker, maar naarmate bijvoorbeeld milieuproblemen belangrijker werden, werd het ook noodzakelijker om er een veel grotere scheiding in aan te brengen. Tot dan toe was het bijvoorbeeld heel normaal dat de DG RLD commissaris was van Schiphol. Op een gegeven moment heb ik toen gezegd dat dit niet meer kon en dat vond de heer Weck trouwens ook. Als commissaris heb je alles te doen wat goed is voor het bedrijf, maar als DG RLD heb je toch ook te maken met de grenzen. Dat soort dingen is gebeurd en dat maakte het ook steeds noodzakelijker dat die beleidsverantwoordelijkheid los werd getrokken van bijvoorbeeld het onderhandelen over luchtvaartverdragen, want dan kom je toch met belangen van maatschappijen in aanraking terwijl dat los moet staan van het normale beleid.

De heer **Oudkerk**: U zegt dat het komende jaren ongetwijfeld zijn eindfase zal vinden en mogelijk al gevonden heeft, maar wij zullen het mevrouw Netelenbos vragen. U zei tijdens het verhoor dat u er een hele tijd van bent uitgegaan dat het wat betreft de lading voornamelijk ging over de gevaarlijke lading. Heeft u in de periode dat u minister van VenW was en dus de meest betrokken minister was ooit bedacht dat het ook wel iets anders zou kunnen gaan – ik zeg het maar even in gewoon Nederlands – en wel in de zin van: er gaat daar nogal wat in de fik, niet alleen de lading, maar ook allerlei plastics, metalen, asbest, kerosine, uranium, chroom-6, verpakkingsmaterialen, noem maar op. Bij zo'n vuurhaard met meer dan 1000° verbranding zou dat op zichzelf toch al schadelijk kunnen zijn voor de volksgezondheid, zeker als je niet precies weet hoe de lading daarmee interfereert, of er geen stoffen in die lading zitten die op zich misschien niet gevaarlijk zijn, maar die als je ze bij allerlei andere stoffen uit het flatgebouw opeens wel gevaarlijk zijn? Is dat ooit een overweging bij u geweest?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Neen en ik zal ook zeggen waarom niet. Omdat ik er zo van overtuigd ben,

omdat het niet uniek is voor het neerstorten van een vliegtuig, maar in feite ook bij elke grote industriële ramp en brand aan de orde zou kunnen zijn, dat de kennis daarover, zowel bij de brandweer als naar ik aanneem de GG&GD en de artsen die daarbij betrokken zijn, dat men daaraan voldoende aandacht zal hebben geschonken. Ik heb mij nooit afgevraagd of dat niet het geval zou zijn, maar er altijd van uitgegaan dat dit gewoon gebeurd is.

De heer **Oudkerk**: De heer Kok heeft toen het ging om de samenwerking tussen allerlei ministeries gisteren in zijn verhoor gezegd: "Er heeft in de afgelopen jaren zeer frequent en zeer terdege overleg plaatsgevonden tussen een aantal betrokken departementen, zeker als het gaat om de relatie tussen de samenstelling van de lading en de gezondheid." Onderschrijft u zijn mening?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover het gaat over dat deel van "gevaarlijke stoffen of niet" wel en voor het overige moet ik u zeggen dat ik daar nooit behoefte aan heb gehad.

De **voorzitter**: Mevrouw Jorritsma, de heer Oudkerk heeft juist gezegd dat ik straks in de persconferentie terug zal komen op de rapportage die de ECD ons vanmorgen heeft doen toekomen naar aanleiding van zijn bevindingen in Amerika. Gelet op een uw opmerkingen moet ik toch proberen iets recht te zetten. Uiteraard werkt de ECD onder uw verantwoording en uw aansturing, maar als wij naar de afgelopen twee maanden moeten kijken, moet ik zeggen dat wij daarin de woorden "full cooperation" vele malen hebben gehoord, maar inmiddels weten wij ook wat ze betekenen als je met verschillende instanties in het buitenland zaken doet en dan doel ik met name op Israël en El Al. Nogmaals, de ECD werkt onder uw verantwoordelijkheid, maar ik wil toch voor mijn commissie en mijn staf in dit openbare verhoor de loftrumpet steken: zij en ondergetekende hebben er dag en nacht met de ECD achteraan gezeten, bijvoorbeeld met de ambassadeur in Amerika. Als u het tijdsverschil in aanmerking neemt, weet u wat dat betekent. Dat is de reden geweest dat wij uiteindelijk toch de desbetreffende papieren boven water hebben gekregen. U heeft de trip van de ECD betaald en

daar ben ik u erkentelijk voor, maar de instructies, de contacten met de ambassadeur, altijd in overeenstemming met u en met uw goedvinden, zijn toch met name de verdiensten geweest van de commissie en haar staf, waardoor uiteindelijk het gewenste resultaat is bereikt.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Maar als u het gevoel had dat ik probeerde uw commissie de eer van de vondst te ontnemen, dan wil ik dat misverstand graag wegnemen. Ik wil alleen wel gezegd hebben dat de ECD natuurlijk aan het zoeken was en ik ben er dan wel wat verbaasd over dat het dan toch nog tot januari duurt voordat die mevrouw wakker wordt en ineens die doos vindt. Dat is werkelijk niet te geloven, maar ik ben uiteraard blij dat het boven water is en ik hoop ook dat het de laatste informatie is en dat het ook werkelijk een compleet beeld mag geven.

De voorzitter: Wij zullen daar in onze eindrapportage heel uitvoerig op terugkomen.
Mevrouw Jorritsma: ik wil naar de conclusies en de samenvatting van het verhoor en ik zag graag dat u kan beamen wat ik u voorlees. In de periode 1994-1998 was u als minister van Verkeer en Waterstaat coördinerend minister voor het Bijlmerdossier, wellicht niet in woord, maar wel in daad; u beantwoordde alle vragen. U was de meest betrokken minister.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen, u formuleert het nu echt te breed. Ik was formeel coördinerend minister voor het ongevalsonderzoek. Ik heb die taak weliswaar breder opgevat, maar niet alle vragen en antwoorden gegeven, want buiten mij om zijn er ook vragen aan andere ministers gesteld.

De voorzitter: U heeft nooit de behoefte gehad om het dossier in de ministerraad aan de orde te stellen? Het waren steeds nieuwe vragen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Dat klopt!

De voorzitter: U was er niet van op de hoogte dat het rapport van Keverling Buisman niet is gebaseerd op de informatie over de brand van 4 oktober 1992?

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ik heb altijd begrepen dat hij in algemene zin had gekeken naar de gevaren van verarmd uranium. Dat klopt.

De voorzitter: Daarom zeg ik: u was er niet van op de hoogte dat het rapport van Keverling Buisman niet is gebaseerd op de informatie over de brand op 4 oktober 1992.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ja.

De voorzitter: U heeft nooit opdracht gegeven tot nader onderzoek of tot het opsporen van de vermiste 150kg verarmd uranium.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Neen.

De voorzitter: U heeft nooit geïnformeerd bij Boeing naar de exacte hoeveelheid uranium aan boord.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Dat was gebeurd voor mijn periode en ik had op dat moment niet de behoefte en ook niet het inzicht dat er twijfel bestond dat het anders was.

De voorzitter: U heeft over verarmd uranium geen contact gehad met VROM.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ik heb geen contact gehad, neen.

De voorzitter: BVOI vond op 7 oktober 1992 verarmd uranium in hangar 8.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: U zegt dat nu, maar dat kan geen conclusie van dit gesprek zijn, want daar hebben wij het volgens mij niet over gehad.

De voorzitter: Het is wel aan de orde geweest, de eerste vondst...

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: U heeft gelijk, ja!

De voorzitter: De heer Weck adviseerde u op 29 september 1997 dit te melden aan de Kamer.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ja, naar aanleiding van de beantwoording van eerdere vragen, waarin dat minstens wat versluierd naar boven kwam.

De voorzitter: Dat is aan de orde geweest.

U schrijft de Kamer op 6 oktober 1997 dat de mogelijke aanwezigheid van verarmd uranium werd onderkend, dat had communicatiever gekund.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Maar dan verwijs ik ook direct naar de eerdere antwoorden: in datzelfde antwoordsentje zit heel compleet wanneer er uranium is gevonden, nl. in oktober 1992. Het kon wellicht communicatiever, maar het is absoluut niet de bedoeling geweest om nu plotseling geheimzinnig te gaan doen.

De voorzitter: Het gaat over de reactie naar de Kamer toe, mevrouw Jorritsma.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ja, maar nogmaals, er werd geen enkele geheimzinnigheid mee bedoeld.

De voorzitter: Dat zeg ik ook niet, wij constateren gewoon feiten!

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Ja, maar er kan een toon in zitten. Als u zegt "het had wat communicatiever gekund" dan kan dat alle kanten op worden uitgelegd.

De voorzitter: Deze voorzitter tracht geen toon te leggen, maar puur feiten vast te leggen.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Akkoord!

De voorzitter: Op 21 juli 1995 informeert u de minister van VWS per brief over de wens van de Kamer om op standaardbasis na rampen altijd een epidemiologisch onderzoek in te stellen. U stuurt die brief in afschrift naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Correct.

De voorzitter: Deze week bent u tot de ontdekking gekomen dat deze brief nooit is aangekomen bij uw collega's. U heeft hiervoor geen verklaring.

Mevrouw Jorritsma-Lebbink: Correct.

De voorzitter: Het contact tussen Verkeer en Waterstaat en VWS kwam pas laat op gang, omdat in de discussie de nadruk lag op malversaties.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, er is best wel veel informeel gecommuniceerd, maar de echte contacten over informatieverstrekking aan VWS begonnen eigenlijk toen het AMC niet verder wilde gaan onderzoeken omdat het meende geen compleet inzicht te hebben in de lading. Toen ben ik met mevrouw Borst gaan praten en gezegd dat het AMC dat wel moest doen omdat er wel een compleet inzicht in de lading bestond, althans als de papieren klopten.

De **voorzitter**: De minister van VWS wordt pas betrokken bij de afwikkeling van de vliegcrash wanneer in 1996 Kamerleden vragen direct richten aan de minister van VWS.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Er is in eerdere jaren natuurlijk wel af en toe overleg geweest met VWS over de beantwoording van vragen.

De **voorzitter**: De Kamer ontvangt in augustus 1996 de vrachtbrieven van uw ministerie. VWS krijgt pas in april en juni 1998 deze vrachtbrieven toegezonden. Het was u niet bekend dat VWS in afwachting was van alle ladingsbrieven.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Zij krijgen de master airway bills en al die papieren die toen beschikbaar waren. Ik heb nooit begrepen dat men behoefte aan meer op dat moment. Dat heb ik veel later begrepen.

De **voorzitter**: De aan de Kamer toegezonden vrachtbrieven heeft u niet voorzien van een inhoudelijke toelichting. U wilde de informatie zo snel mogelijk aan de Kamer aanbieden.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Correct.

De **voorzitter**: Op uw ministerie was geen kennis om de inhoud van de vrachtbrieven te beoordelen voor gevolgen voor de volksgezondheid.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Die kennis was eerder al, beter gezegd elders. Er is door de GG&GD destijds bij het bevolkingsonderzoek ook gebruik gemaakt van de documenten, maar wij hadden geen kennis op zich over wat die stoffen voor de volksgezondheid betekenden.

De **voorzitter**: In uw begeleidende brief schrijft u dat de vrachtbrieven in overeenstemming zijn met het cargo manifest. Nadere bestudering door de RVI, de rijksverkeersinspectie, leerde dat er wel verschillen waren in de vrachtbrieven.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Er waren administratieve verschillen en daar is later ook op gereageerd.

De **voorzitter**: Op 19 september 1996 schrijft u aan de Kamer dat de verschillen in de vrachtdocumenten van administratieve aard lijken te zijn. Deze uitspraak is niet gebaseerd op het rapport van de RVI van 17 september 1996.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet niet of u dat zo kunt concluderen. Ik zou die conclusie niet zomaar durven te trekken.

De **voorzitter**: Welke conclusie wilt u dan wel trekken?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: U trekt de conclusie dat de brief die ik naar de Kamer heb gestuurd... Ik moet die nu even gaan zoeken.

De **voorzitter**: Ja, die van 19 september 1996.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: ...dat die niet gebaseerd is op..., maar ik ga ervan uit dat die daar wel op is gebaseerd.

De **voorzitter**: U bent van mening dat die daar wel op gebaseerd is?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat neem ik aan, ja.

De **voorzitter**: Dan leggen wij dat zo ook vast, mevrouw Jorritsma! U heeft geen aanleiding gezien om gezamenlijk met de ministers van VWS en Justitie de vrachtbrieven boven water te krijgen?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er altijd van uitgegaan, voor zover ik de opdracht kreeg om te gaan zoeken, dat ik dat zelf moest doen, behalve op de momenten dat wij mogelijkheden zagen om via de OM-kant verder te zoeken. Dat was rond de affaire van de heer Plettenberg en rond de affaire van de dubbele boekhouding. Toen meenden wij dat er aanleiding was om mogelijk

ook via het strafrechtelijke spoor dingen te gaan opzoeken.

De **voorzitter**: U heeft de minister-president nooit verzocht om hulp in dit dossier of om de coördinatie op zich te nemen. Andersom heeft de minister-president daar ook nooit op aangedrongen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Correct.

De **voorzitter**: Ongeveer een maand voor het debat over het rapport van de Raad voor de Luchtvaart, in april 1995, bent u door het Kamerlid Van Gijzel geattendeerd op mogelijke malversaties met de vrachtbrieven. U heeft het geadviseerd om de strafrechtelijke weg te bewandelen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De **voorzitter**: Tijdens het debat zegt u over de ladingsbrieven "alles is nagegaan en klopt exact" en u doelt dan alleen op de relatie lading-overgewicht.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja natuurlijk, want daar ging het debat over.

De **voorzitter**: U wist op dat moment dat de Raad voor de Luchtvaart de lading alleen in ogenschouw had genomen voor zover relevant voor de technische oorzaaksvinding.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar bij technisch hoort ook het gewicht.

De **voorzitter**: Op 14 mei 1996 zegt u "verdomd weinig te voelen voor nader onderzoek". Op hetzelfde moment was u begonnen met het via diplomatieke kanalen achterhalen van de ondertekende NOTOC.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat nader onderzoek sloeg op het overdoen van het onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart. Tegelijkertijd, omdat die vraag ook gesteld was, waren wij aan het bekijken of er ook een ondertekende NOTOC te vinden was.

De **voorzitter**: Het Kamerdebat van 8 oktober 1997, waarin de Kamer oproept om alles in het werk te stellen om de vrachtbrieven te achterhalen, is voor u aanleiding om de commissie-Hoekstra in te stellen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Neen, dat is het tweede spoor. Wij hebben op dat moment gezegd dat wij verder zouden gaan zoeken naar de house airway bills en dat ik vervolgens van mening ben dat ook hier geldt "lessons learned" voor de toekomst en dat wij dus iets moesten doen om te voorkomen dat wij zes jaar na dato nog zo diep moesten gaan. Wat kunnen wij leren van de procedures in het geheel...

De **voorzitter**: En dat Kamerdebat is daar de aanleiding van.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik geloof zelfs dat er toen al over gesproken is hoe dat er mogelijk uit zou kunnen zien.

De **voorzitter**: De heer Hoekstra en zijn commissie kreeg niet de opdracht om de ladingsbrieven te achterhalen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Correct, omdat ik dat een overheids-taak vond.

De **voorzitter**: Behalve een poging om nogmaals langs diplomatieke weg de vrachtbrieven te achterhalen, krijgt niemand de opdracht om de ladingspapieren op te sporen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Niet alleen diplomatiek, ik vind El Al niet diplomatiek. Het gaat via de kant van degene die ervoor verantwoordelijk is en dat gaat soms via diplomatieke weg. Ik ben volgens mij zelf niet zo diplomatiek en heb dus ook gewoon contact met collega's gehad.

De **voorzitter**: In 1996 is de ECD bereid de ladingsbrieven te achterhalen in de VS. Uw formele verzoek aan uw collega van EZ om ECD-ers hiervoor vrij te stellen, heeft u nooit gedaan. Dat is u nooit ter ore gekomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: U concludeert iets wat ik niet zou willen concluderen, omdat ik het niet zeker weet of het wel zo is dat de ECD het een goede zaak vond om, ook als wij het via El Al wilden doen, het tegelijkertijd via de ECD-lijn te doen.

De **voorzitter**: Mevrouw Jorritsma, dit staat volledig op schrift!

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar ik kan dat niet concluderen, omdat die informatie mij op dat

moment ook niet ter ore is gekomen. Ik kan daar dus niet in feitelijke zin aan bijdragen.

De **voorzitter**: Dat was mijn laatste zin: Dit is u nooit ter ore gekomen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dan zou ik ook willen zeggen dat het ook op een andere manier verklaard is.

De **voorzitter**: In 1998 krijgt de ECD de opdracht van uw opvolger op Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, om alles in het werk te stellen de ladingsbrieven te achterhalen. U wordt hierover pas op de ochtend van uw voorverhoor geïnformeerd.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Wilt u dat even herhalen?

De **voorzitter**: Zeker. In 1998 krijgt de ECD de opdracht van uw opvolger op Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, om alles in het werk te stellen de ladingsbrieven te achterhalen. U wordt hierover pas op de ochtend van uw voorverhoor voor deze commissie geïnformeerd.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: De schriftelijke opdracht is door mevrouw Netelenbos gegeven, het mondelinge verzoek is nog in mijn periode gedaan. Wij zijn met de ECD gaan praten toen ik nog minister van Verkeer en Waterstaat was.

De **voorzitter**: Het gaat dan over de verzekeringsweg.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Dat is volgens mij absoluut daarna aan de orde.

De **voorzitter**: Het verbaasde u dat de Enquêtecommissie er wel in is geslaagd om de ontbrekende ladingsbrieven te achterhalen.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er ontzettend blij mee.

De **voorzitter**: U heeft in de richting van El Al Israël alles ondernomen om de papieren te achterhalen. U vindt het onbegrijpelijk.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb absoluut alles gedaan om ze te achterhalen.

De **voorzitter**: Dank u wel!

Wij zijn hiermee gekomen aan het eind van dit verhoor en ik verzoek de griffier mevrouw Jorritsma uit te geleiden.

Sluiting 15.30 uur

Openbaar verhoor parlementaire enquêtecommissie

Vliegramp Bijlmermeer

Verhoor 90

Vrijdag 12 maart 1999



Mevrouw T. Netelenbos

T. Netelenbos
Foto: Fotoburo Stokvis/
Michiel Sablerolle

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegcramp Bijlmermeer op vrijdag 12 maart 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag

Vrijdag 12 maart 1999

Aanvang 15.40 uur

Verhoord wordt mevrouw T. Netelenbos

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Augusteijn-Esser, Van den Doel, Oedayraj Singh Varma en Oudkerk, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Norder, lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het verhoor van mevrouw T. Netelenbos, geboren op 15 februari 1944 te Wormerveer. Mevrouw Netelenbos, ik verzoek u te gaan staan voor het afleggen van de belofte. De door u af te leggen belofte luidt: Ik beloof dat ik de gehele waarheid en niets dan de waarheid zal zeggen.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat beloof ik.

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, de enquêtecommissie onderzoekt de toedracht en de gevolgen van een vliegcramp op 4 oktober 1992 in de Bijlmer te Amsterdam, met als doel waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst. Deze week hebben wij de eindverantwoordelijken gehoord om uiteindelijk de cirkel rond te krijgen met betrekking tot het vastleggen van de feiten die met dit dossier te maken hebben, opdat de commissie kan trachten haar eindrapport zo snel mogelijk bij de Tweede Kamer neer te leggen. De Kamer zal vervolgens over de conclusies van de commissie oordelen.

Mevrouw Netelenbos, ik verzoek u de antwoorden op de vragen zo kort mogelijk te houden, opdat u het volledige deel van de vragen dat door de commissie voor u is opgeschre-

ven, kunt beantwoorden. In 1998 wordt u minister van Verkeer en Waterstaat. Op welke wijze krijgt u dan het dossier Bijlmermeer overgedragen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik krijg een overdrachtdossier. Daarin zit een halve pagina die gaat over de Bijlmercramp. Er wordt vooral gewezen op het feit dat er nog een aantal onderzoeken loopt, dat er steeds nieuwe vragen aan de orde zijn en dat men verwacht de zaak in de loop van 1998 af te ronden.

De **voorzitter**: Welke adviezen kreeg u van uw ambtenaren over de manier waarop met dit dossier om te gaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Bij de start van mijn ministerschap heb ik niet gesproken over het Bijlmerdossier. Dat was pas aan de orde op het moment dat wij vragen gingen beantwoorden van de werkgroep die voor de vaste Kamercommissie ging kijken of er een parlementair onderzoek moest komen of een enquête. Wij hebben de vragen beantwoord. Omdat ik mij natuurlijk tamelijk onzeker voelde ten aanzien van dit dossier dat al zo vreselijk lang liep, heb ik heel kritisch gekeken of hetgeen wij opschreven inderdaad alles was wat wij wisten en of hetgeen wij neerschreven daadwerkelijk de feiten betrof. Het was immers een dossier dat al jarenlang met onzekerheid gelardeerd was.

De **voorzitter**: Waren uw ambtenaren vanaf het begin bij dit dossier betrokken geweest?

Mevrouw **Netelenbos**: Mijn ambtenaren waren natuurlijk al heel lang bij dit dossier betrokken,

eigenlijk vanaf het moment dat het ongeval gebeurde.

De **voorzitter**: De adviezen die u kreeg van uw ambtenaren omtrent de beantwoording van de vragen van de werkgroep, kon u volledig onderschrijven?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb daar heel kritisch naar gekeken. Ik ben namelijk altijd bang dat er stellingen worden opgeschreven die later niet waargemaakt kunnen worden. Wat je opschrijft, moet echt zijn zoals je dat hebt gevonden. Ik weet in ieder geval dat er flink over gesproken is en dat teksten gewijzigd zijn. Wij hebben er minstens drie keer over gesproken: kunnen wij dit nu echt met zekerheid naar de Kamer sturen? Ik heb met u, voorzitter, in uw hoedanigheid van voorzitter van de werkgroep, nog gesproken over het concept van de brief voordat wij die namens vele collega's hebben gestuurd.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mevrouw Netelenbos, ik wil graag kort met u praten over de organisatie en het functioneren van de Rijksluchtvaartdienst. Kunt u mij vertellen, of er een procedureel vastgestelde afstemming en taakverdeling is tussen de beide directies van de Rijksluchtvaartdienst en welke dat zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: De Rijksluchtvaartdienst is een onderdeel van het departement van Verkeer en Waterstaat. Het is dus niet een aparte dienst. Dat beeld bestaat wel eens, maar dat is niet de werkelijkheid. Binnen de Rijksluchtvaartdienst worden nogal wat taken – die bij wet zijn gegeven – uitgeoefend die te maken hebben met de luchtvaart. Ik

kreeg met dat dossier te maken naar aanleiding van de discussie over de zogenaamde "schoonschipbrief". Die had te maken met de geschiedenis van Schiphol, de cijfers en de werking van de planologische kernbeslissing. Toen viel mij op, dat inzake de taken die belegd zijn bij de Rijksluchtvaartdienst – het beleid aan de ene kant en tal van uitvoerende taken aan de andere kant: inspectie, toezicht, handhaving, onderhandelingen op internationaal niveau over luchtvaartverdragen – de RLD op zijn minst de schijn snel tegen kreeg. Ik heb in oktober tijdens het debat met de Kamer gezegd, dat het van groot belang is dat er ontvlochten wordt, zodat beleid en uitvoering niet in één organisatie zijn ondergebracht. Die afspraak heb ik toen gemaakt. Ik heb tegen de Kamer gezegd – en dat werd ook gevolgd – dat wij een halfjaar nodig hadden om te bekijken wat er in wijsheid moest worden beslist. Het ontstane beeld dat de RLD heel iets zelfstandig was, heeft naar mijn idee te maken met het feit dat al die taken verenigd zijn in een onderdeel van mijn departement.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Hoe staat het op dit moment met die ontvlechting?

Mevrouw Netelenbos: Die voorbereidende discussie loopt. Je kunt hierbij niet over één nacht ijs gaan. Wij moeten ons de vraag stellen, wat in een ZBO wordt neergelegd, dus op afstand van het departement geplaatst maar nog wel onder ministeriële verantwoordelijkheid, wat eventueel kan worden ondergebracht bij Schiphol zelf en wat geprivatiseerd kan worden. Die verkenning loopt. Een projectorganisatie binnen mijn departement beziet hoe dat thema kan worden uitgewerkt, samen met de discussie over Schiphol als bedrijf.

Mevrouw Augusteijn-Esser: De RLD is in het verleden nogal eens doorgelicht op zijn functioneren. In 1993 was er zelfs een evaluatie onder de titel: "Wat kan de RLD leren van het eigen optreden bij het ongeval met de El Al Boeing"? Ik geef enkele conclusies: De arrogantie van de RLD, de stroeve communicatie tussen minister en RLD en het onvoldoende samenspel minister, voorlichting BSG en DG/RLD. Dat was in 1993. Waren die kwalificaties nog steeds van toepassing op het moment dat u

minister van Verkeer en Waterstaat werd?

Mevrouw Netelenbos: Er is vanaf 1993 wel het een en ander veranderd. De heer Weck die directeur-generaal RLD was, heeft heel veel veranderingen tot stand gebracht. Bijvoorbeeld de luchtverkeerbegeleiding is ondergebracht in een ZBO. Dat was ten tijde van de ramp niet het geval. Er was al een vernieuwing gaande. Die moest sterk van onderop gedragen worden. Iedereen moest het ermee eens zijn dat die verandering plaatsvond. Die keuze had ook te maken met de grote verantwoordelijkheid die men draagt. Voor de veiligheid rondom de luchtvaart is de RLD altijd in positie. Daarom moet je heel verstandig met veranderingen omgaan. Je mag absoluut geen veiligheidsrisico's lopen, om maar iets te noemen. Op dit moment moet er echter ook top down – dus met incentives van bovenaf, ook van mijn kant – worden gezegd: wij gaan nu echt ontvlechten; het beleid hoort bij het departement en de uitvoerende taken worden op afstand geplaatst.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u op dit moment zeggen dat er een omslag in cultuur plaatsvindt binnen de Rijksluchtvaartdienst?

Mevrouw Netelenbos: Ik denk dat de meesten wel begrijpen dat dit absoluut noodzakelijk is. Het is heel professioneel werk. Ik vraag daarvoor wel enig begrip. Dat maakt ook dat de afstand tussen beleid, politiek, politieke leiding en uitvoering heel snel geboren is. Het is heel specialistisch, het hoort ook sterk bij de luchtvaart. De meeste mensen bij de inspectie moeten een vliegbrevet hebben. Dat maakt dat men heel sterk aan de luchtvaart is gebonden. Ik denk dat eenieder wel begrijpt dat die verandering noodzakelijk is, maar het gaat niet altijd van harte. Veranderen is voor iedere organisatie uiterst moeizaam.

Mevrouw Augusteijn-Esser: U spreekt over top down. Houdt dat in dat u een actieve rol hebt gespeeld in het vinden van een andere functie voor de heer Weck?

Mevrouw Netelenbos: De heer Weck is vanaf 1 januari niet meer directeur geweest van de Rijksluchtvaartdienst. Wanneer je al zeven jaar bezig bent met veranderingen, loop je op een

gegeven moment tegen grenzen aan. Het is sowieso vreselijk moeilijk om leiding te geven aan veranderingsprocessen. In goed overleg zijn wij tot het besluit gekomen dat het beter is dat nu een andere directeur-generaal, de heer De Boer, leiding geeft aan het veranderingsproces dat nu echt op hoog tempo moet worden ingevoerd.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Mevrouw Netelenbos, het proces van verandering in de cultuur binnen de RLD is nog aan de gang en moet zijn beslag nog krijgen. Ik wil nu met u spreken over de situatie rondom de ramp met de El Al Boeing. Daarbij bent u niet direct betrokken geweest. In de zoektocht van deze commissie naar de waarheid liepen wij op een gegeven moment aan tegen de banden van de telefoongesprekken met de luchtverkeersbeveiliging. Daarbij bent u wel betrokken geweest, althans bij het feit dat die banden gevonden zijn. Kunt u mij zeggen wanneer u daarover geïnformeerd bent en hoe?

Mevrouw Netelenbos: Ik ben op maandag 18 januari geïnformeerd door mijn plaatsvervangend secretaris-generaal, mevrouw Van Beek en ook door de heer Kroese van de Luchtverkeersleiding Nederland. Ik was op werkbezoek in Limburg, daarom weet ik dat nog zo goed. Toen is mij gemeld dat er banden gevonden waren en dat die banden waren geluisterd. Ik ben toen heel boos geworden, vanwege het feit dat zolang banden ergens in een kast hebben gelegen en gevonden worden op het moment dat mensen gehoord worden door een enquêtecommissie.

Mevrouw Augusteijn-Esser: Kunt u mij ook zeggen wat u vindt van de teksten die op die banden staan? Het feit dat die banden in een kast hebben gelegen, is één ding, de informatie die erop stond is een ander ding. Ik neem aan dat u daarvan kennisgenomen hebt?

Mevrouw Netelenbos: Ja, de dag daarop heb ik een transcript gekregen van het eerste deel van de banden. De banden waren zeer uitvoerig, maar van de meest opvallende passages heb ik de dag daarop een transcript gekregen. Waar zoveel jaren gezocht is naar informatie, vind ik het feit dat er nú banden boven water komen die niet eerder geluisterd zijn – niet door de

recherche, niet door het OM, niet door de RLD – zeer opmerkelijk. Dat is ook de reden geweest waarom een aantal stappen is gezet. Omdat het ten tijde van de ramp nog voluit een ambtelijke dienst was, ben ik van mening dat het hier echt een ambtelijke doodzonde betreft omdat men niet gezegd heeft dat die banden bewaard zijn en dat er teksten op stonden die van groot belang waren om te kennen. Ik heb diezelfde maandag mijn plaatsvervangend secretaris-generaal laten bellen met de ministers die voor mij minister van Verkeer en Waterstaat zijn geweest, mevrouw Jorritsma en mevrouw Maij. Ik heb dat gedaan omdat ik wilde weten, in hoeverre in mijn departement mensen op de hoogte waren geweest van het feit dat die banden bestonden en omdat ik een inschatting moest maken hoe het zat met mijn ministeriële verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: En wat bleek u daar?

Mevrouw **Netelenbos**: Zij zeiden, dat zij daar absoluut niet van wisten.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Waar legt u de verantwoordelijkheid voor die ambtelijke doodzonde?

Mevrouw **Netelenbos**: Bij de luchtverkeersleiders zélf. Die waren in 1992 voluit ambtenaar en die hebben geweten van die banden, die hebben die gesprekken gevoerd en dat niet aan hun superieuren gemeld. Ik heb de heer Weck gevraagd, of hij daarvan wist. Die wist er ook niet van.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Wij hebben het de heer Weck ook gevraagd. Die zei inderdaad datgene wat u nu bevestigt. Niettemin, zegt een van de mensen die op de band te horen is en die toentertijd de voorlichting op zich moest nemen, dat hij wel degelijk de heer Weck geïnformeerd heeft.

Mevrouw **Netelenbos**: De heer Weck is het daarmee niet eens. Die kan zich dat absoluut niet herinneren. En ik geloof de heer Weck. Net als mevrouw Maij, vind ik de heer Weck zeer integer. Als hij tegen mij zegt dat hij dat niet wist, geloof ik hem.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Mevrouw Netelenbos, op die band staat een bepaalde werkwijze van de

luchtverkeersbeveiliging, een werkwijze die erop gericht was om informatie – al of niet juist – over de lading van het gecrashte toestel niet door te geven. Wij hadden het zojuist over een cultuuromslag die nodig was binnen de RLD. Wat vindt u van deze cultuur?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vind dat schokkend. Los van de vraag of men bij wet in de positie was om er iets over te moeten vinden, als je als burger op de hoogte komt van iets wat zeer belangrijk kan zijn bij de afhandeling van de ramp, is het je plicht dat zo spoedig mogelijk te melden. Dan kan er geen sfeer ontstaan van "wij houden dat onder de pet". Dat staat los van de vraag, wat er precies bedoeld is. Ik heb later begrepen dat over het aangelegen woord, wat op het transcript en ook op de tape niet zo goed te horen is, kennelijk nog een interpretatieverschil bestaat. Ik vind dat dus niet kunnen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Het is niet helemaal zoals u het stelt. De zeven mensen van de luchtverkeerbegeleiding die hierop te horen zijn, hebben het over de lading en over het feit dat zij vinden dat dit niet moet worden doorgegeven aan de desbetreffende mensen. Is een en ander voor u aanleiding geweest maatregelen te nemen opdat iets dergelijks nooit meer kan gebeuren?

Mevrouw **Netelenbos**: In 1993 is de formele relatie tussen minister en luchtverkeersleiding op afstand gezet. De formele lijn van communiceren met de luchtverkeersleiding loopt nu via de Raad van toezicht. De wet regelt dat de minister van Verkeer en Waterstaat de Raad van toezicht kan aanspreken op het beleid en de Raad van toezicht kan op zijn beurt weer de Raad van bestuur aanspreken. Dat betekent dus dat in de loop van de periode na het ongeval een geheel andere relatie is ontstaan tussen het departement en de luchtverkeersleiding.

Mevrouw **Augusteijn-Esser**: Maar ik neem toch aan, dat u zich ervan gewist heeft dat dit soort zaken niet meer kunnen voorkomen, op het nu op afstand is geplaatst of niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Absoluut. Ik heb ook met de Raad van toezicht

gesproken. Ik was zeer geschokt. Ik heb op 4 februari een brief gestuurd met de vraag, wat men daar ging doen en of het zo zou kunnen zijn, dat er sancties worden getroffen. Ik heb op 5 februari een drietal gesprekken gevoerd met de Raad van toezicht over deze hele gang van zaken. Ik heb gevraagd, hoe men aankeek tegen de ernst van de zaak. Nadat ik ook nog een gesprek met de Raad van bestuur heb gevoerd, heeft dat, zoals bekend, ertoe geleid dat hangende deze enquête – met name de openbare verhoren – de luchtverkeersleiders thuis zijn.

De heer **Van den Doel**: Mevrouw Netelenbos, in het voorjaar van 1998 begint het een beetje te broeien binnen de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. Men is het beu om steeds maar vragen te stellen over de Bijlmerramp en besluit zelf een werkgroep in te stellen. Die werkgroep heeft in een brief van 25 juni 1998 een serie vragen geformuleerd, die u als bewindspersoon op 9 september 1998 heeft beantwoord. In de aanhef van die brief zegt u: "Op verzoek van de minister-president bied ik hierbij mede namens mijn ambtgenoten", en dan volgt een aantal collega's. Waarom staat daar "op verzoek van de minister-president"? Kunt u schetsen wat er gebeurd is tussen de aanbieding van de brief van 25 juni 1998 en het antwoord aan de Kamer op 9 september 1998?

Mevrouw **Netelenbos**: Als ik het mij goed herinner, had de werkgroep de vragen gesteld aan de minister-president. Vervolgens heeft de minister-president de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om mede namens hem en ook namens de collega's die in de brief vermeld worden, de vragen te beantwoorden. Dat had ook te maken met het feit dat de vragen die gesteld werden, verschillende disciplines betroffen en dus ook verschillende verantwoordelijkheden. Ook luisterend naar de enquête, valt mij op dat het begrip "coördinatie van Verkeer en Waterstaat" voortdurend terugkomt. Ik heb mijn medewerkers nog eens goed gevraagd, hoe het zat met die coördinatie, ook gedurende al die jaren, en wat daarover precies was afgesproken. Naar de beleving van Verkeer en Waterstaat is het niet zo dat er vanaf 1992 sprake was van een

besluit over de coördinatie van Verkeer en Waterstaat. Iedere minister heeft zijn verantwoordelijkheid ten aanzien van de sector, de disciplines die het betreft en de vakkundigheid die vaak gevraagd wordt om vragen te beantwoorden. De vragen zijn vaak wel gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer Van den Doel: U bevestigt in feite dat in de periode 1994-1998 er vanuit het kabinet geen duidelijke coördinatie geweest is, waarbij één specifiek ministerie is aangewezen om die coördinatie ter hand te nemen?

Mevrouw Netelenbos: Zo zou ik het niet willen zeggen. Er is inderdaad geen formeel besluit tot coördinatie genomen. Dat is pas genomen in 1998 op het moment dat er sprake was van een enquête. Bij een enquête moeten wij ervoor zorgen dat alle informatie beschikbaar is. Toen is via een besluit in de ministerraad de coördinatie formeel neergelegd bij de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer Van den Doel: Is, voordat u die brief naar de Kamer stuurde, die zaak nog in het kabinet aan de orde gesteld?

Mevrouw Netelenbos: Nee, die is niet in het kabinet aan de orde gesteld. Wel staan alle parafen van de betrokken bewindspersonen op het stuk. Dat betekent dat de discussie tussen de medewerkers van de verschillende departementen en hun minister c.q. staatssecretaris gevoerd zijn. Als de parafen erop staan, weet je dat men het eens is met hetgeen er staat. Zo gaat het vaak.

De heer Van den Doel: Is de minister-president erbij betrokken geweest voordat de brief naar de Kamer ging?

Mevrouw Netelenbos: Die heeft ook zijn paraaf gezet.

De heer Van den Doel: Mevrouw Netelenbos, uiteindelijk is er toch een enquête gekomen. De commissie heeft de brief van 9 september natuurlijk nog eens heel goed doorgelezen. Haar is opgevallen dat er veel verwezen wordt naar eerdere Kamerstukken en naar zaken die eerder uitgezocht zijn. Het is een beetje een herhaling van zetten. Heeft

u bij de beantwoording van die vragen gewoon gekeken naar wat er in het Bijlmerdossier zat en wat er destijds gezegd was, of is er door u aanvullend onderzoek verricht naar specifieke zaken?

Mevrouw Netelenbos: De vragen die gesteld zijn, moeten naar waarheid en werkelijkheid worden beantwoord. Dat betekent dat je de vragen kunt beantwoorden naar de laatste kennis die je hebt. Voordat ik op 9 september de brief naar de Kamer stuurde, heb ik op 8 september een gesprek gehad met uw voorzitter, de heer Meijer. Op dat moment speelde de discussie over een parlementair onderzoek of een parlementaire enquête.

De heer Van den Doel: Die heeft tegen u gezegd, dat de verantwoordelijkheid bij u lag.

Mevrouw Netelenbos: Ik wilde graag schetsen, dat bijvoorbeeld het feit dat wij niet weten hoe het zit met die 20 ton lading, een buitengewoon onbevredigend gevoel gaf. Ik kon op basis van alles wat wij wisten ten aanzien van de vragen die waren gesteld, niet méér melden dan hetgeen in de brief is verwoord. Ik weet dat ik in het gesprek dat op 8 september is gevoerd en de week daarna in de wandelgangen tegen de heer Meijer heb gezegd, dat ik van mijn kant – ik zat daar pas – nog kon proberen een aantal kanalen aan te boren, waaronder relaties met US Customs, of nog eens zou kunnen kijken, of het BVD-traject wellicht nog iets kon opleveren.

De heer Van den Doel: Over de lading wil zo dadelijk met u spreken.

Mevrouw Netelenbos: In antwoord op de vragen kon ik niet meer melden dan wat in de brief stond. Dan verwijs je soms. Maar de vraag "wat te doen", lag in de boezem van de werkgroep en eventueel in een discussie die met mij zou worden gevoerd over de brief. Ik had mij kunnen voorstellen dat dat het geval zou zijn.

De heer Van den Doel: Is mijn conclusie juist, dat in ieder geval op Verkeer en Waterstaat geen aanvullend onderzoek verricht is om bepaalde zaken alsnog boven tafel te krijgen, of om bepaalde vraagtekens die nog steeds bestonden, weg te halen?

Mevrouw Netelenbos: Er liep nog onderzoek. Er werd gemeld dat er nog ECN-onderzoek liep naar het verarmd uranium en het RIVM was in dat kader door de minister van Volksgezondheid gevraagd daarover het een en ander te vinden. Er liep nog een gesprek met de ECD en de Rijksluchtvaartdienst over de vraag, hoe kunnen wij die vier...

De heer Van den Doel: Maar los van de open einden.

Mevrouw Netelenbos: Ja, maar dat liep dus nog en daarover kon ik op dat moment moeilijk iets zeggen omdat de uitkomsten nog niet bekend waren.

De heer Van den Doel: Ik wil nu overstappen naar de lading. De rode draad in dit dossier was de laatste jaren immers de vraag: Hoe krijgen wij de informatie over de lading boven tafel? Kunt u aangeven, hoe ten tijde van uw aantreden de stand van zaken was met betrekking tot de informatieverzameling over de lading?

Mevrouw Netelenbos: Wat mij toen opviel was, dat er in de zomer in juni vrachtbrieven waren verzameld die inzicht gaven in 14 ton vracht. De commissie-Hoekstra was tot de conclusie gekomen dat er ten aanzien van 34 ton informatie ontbrak. In juni is daar 14 ton afgegaan. Daarna was er nog onvoldoende informatie over 20 ton vracht. Dat was de stand van zaken toen ik aantrad.

De heer Van den Doel: En toen liep nog het verzoek aan de ECD om de detailinformatie over het restant boven de tafel te krijgen?

Mevrouw Netelenbos: Ja, die discussie met de ECD liep op dat moment.

De heer Van den Doel: Ik wil graag met u verder praten over de ECD nadat wij eerst een fragmentje tonen over een gesprek dat wij hier gevoerd hebben met de heer Moes. Ik verzoek de regie de band te starten.

(Hierna volgt een weergave van een video-opname).

De voorzitter: U stelt vier trajecten voor. In overleg met de RLD krijgt u uiteindelijk toestemming om er drie te bewandelen en een niet: het

verzekeringstraject, met name bij Lloyds in Londen, waar u goede contacten heeft vanuit uw informele circuit, waar u mensen kent en waar het zinvol zou kunnen zijn om te informeren, want de vracht moet tenslotte toch ergens verzekerd zijn. Wanneer kreeg u officieel te horen dat die weg van het nader onderzoek bij Lloyds in Londen niet hoefde te worden ingeslagen?

De heer Moes: Dat is een brief van de RLD geweest aan ons op 30 oktober 1998.

De voorzitter: Op 30 oktober 1998 is de brief van de RLD gekomen dat u het verzekeringstraject via Lloyds niet hoefde in te slaan?

De heer Moes: Ja. Die brief is overigens bij ons op 30 oktober gedateerd. De brief op zichzelf is op 13 oktober gedateerd.

De voorzitter: Onbeargumenteerde?

De heer Moes: Onbeargumenteerde: het verzekeringsonderzoekstraject zal niet worden uitgevoerd, punt.

(Hier eindigt de weergave van de video-opname).

De heer Van den Doel: Mevrouw Netelenbos, al sinds 1996 probeert de Kamer detailinformatie te verkrijgen over de lading. Dat is een heel moeizaam en lang proces. Het is geprobeerd via El Al en via US Customs. Op een gegeven moment is de Kamer niet tevreden en terecht ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet. U meldt in de brief dat de ECD nog bezig is. Ik mag aannemen dat u in september, gezien de activiteiten van de Kamer, ziet welke urgentie er is om die informatie boven tafel te krijgen, niet in de laatste plaats gezien de dringende relatie die er toen al bestond met aspecten van de volksgezondheid. Iedereen was erop gefocust om de informatie over de lading boven tafel te krijgen. De ECD doet een aanbod ook een traject te bewandelen dat tot nu toe niet ingeslagen is, namelijk het verzekeringstraject. Uw mensen wijzen dat aanbod af. Kunt u daarvoor een verklaring geven?

Mevrouw Netelenbos: Er liep al een tijd een gesprek binnen de RLD met de ECD over de vraag, welke trajecten nog zouden kunnen worden

bewandeld. Dat had te maken met het feit dat vier house airway bills nog niet gevonden waren. Die hadden te maken met het traject Frankfurt. De gedachte was dat wellicht meer gevonden zou kunnen worden in de Verenigde Staten bij US Customs. Men heeft ambtelijk verkend, hoe dat zou kunnen. Ik heb mij laten vertellen, dat in dat gesprek de gedachte geboren is dat het wellicht een manier zou zijn om via het verzekeringscircuit te kijken, of er informatie kon worden verkregen. Op 14 oktober is de enquêtecommissie ingesteld. Ik had met mijn medewerkers in algemene zin het volgende afgesproken: Wij verlenen iedere medewerking aan de enquêtecommissie. Het feit dat er een enquête wordt ingesteld door het parlement – het zwaarste middel dat het parlement kent om een onderzoek in te stellen – vraagt van het departement dienstbaarheid ten opzichte van de enquêtecommissie. Dat betekent ook dat wij niet zomaar met nieuwe dingen starten, want daarmee kan de enquêtecommissie voor de voeten worden gelopen. Op het moment dat iedereen allerlei trajecten gaat aanboren, loop je het risico dat men op zijn minst niet meer begrijpt wie nu eigenlijk waar naar opzoek is. Het gaat immers om internationale contacten. Er was een algemene afspraak binnen mijn departement, dat wij de enquêtecommissie niet voor de voeten zouden lopen. Wat de vracht betreft, ligt het initiatief nu bij de enquêtecommissie. Dat staat in de instellingsbeschikking. Nieuwe initiatieven worden op die manier beoordeeld.

De heer Van den Doel: Het besluit om dat verzekeringstraject niet in te slaan, is dus ook aan u voorgelegd?

Mevrouw Netelenbos: Dat is niet het geval. Binnen de regiegroep heeft men het besluit genomen, dat dit paste binnen de algemene afspraak. Toen ik later via de enquête en de voortgang daarbinnen daarvan kennis nam, heb ik gezegd: Dat had u aan mij moeten voorleggen, want ik had dat ook zelf willen beoordelen. Maar dat is dus niet gebeurd. Men heeft de gedachte gehad, dat dit binnen de algemene afspraak paste. Dat neemt niet weg, dat ik wel gezegd wil hebben, dat de ECD geen toestemming hoeft te vragen aan de Rijksluchtvaartdienst. Dat beeld

ontstaat hier namelijk wel. De ECD is een zelfstandige organisatie.

De heer Van den Doel: Neen, mevrouw Netelenbos, zij zijn al vanaf 1996 bezig om bepaalde dingen te onderzoeken. Dat doen zij op verzoek van Verkeer en Waterstaat. Er is een regelmatig gesprek tussen RLD en ECD. De regiegroep enquête Bijlmermeer besluit om het verzekerings-traject niet in te stellen, maar legt dat besluit niet aan u voor. Als zij dat wel aan u hadden voorgelegd, had u dan een ander besluit genomen?

Mevrouw Netelenbos: Dan had ik u als enquêtecommissie gebeld en gevraagd of dit binnen mijn competentie paste of dat u zelf het initiatief meende te moeten hebben. In uw instellingsbeschikking staat immers dat u ook op zoek gaat naar de vracht en de analyse van de vracht. Dat staat uitdrukkelijk op bladzijde 2 van uw instellingsbeschikking. Dat maakt ook dat dit op zijn minst communicatie vraagt. Wat dat betreft, was ik dus buitengewoon ontevreden dat ik niet op de hoogte was. De beoordeling van een en ander door mijn medewerkers is op basis van die algemene afspraak gemaakt. Ik blijf echter vinden dat de ECD zich niet achter de RLD kan verschuilen, omdat de ECD ook zelfstandig op zoek kan naar zaken die te maken hebben met economische controle. Mijn indruk is dat het "toestemming moeten krijgen" veel meer te maken had met de vraag wie de reiskosten moest betalen, dan met iets anders.

De heer Van den Doel: Het ging hier natuurlijk om de detailinformatie over de laatste 20 ton. Daarbij ging het met name om de contacten die de ECD in Amerika heeft: de functionele contacten. Er was geen andere harde reden voor de ECD om zelfstandig onderzoek te doen in de Verenigde Staten.

Mevrouw Netelenbos: De afspraak is gemaakt dat de contacten met US customs en het bedrijf Satin Air Freight, waar uiteindelijk volgens mij het een en ander gevonden is, wel zouden doorlopen. Die trajecten liepen immers al wat langer.

De heer Van den Doel: Ik kom hier toch nog even op terug. U hebt net ook op de beelden van het verhoor van de heer Moes kunnen zien dat er

door Verkeer en Waterstaat geen enkel argument gegeven is om dat verzekeringstraject niet te bewandelen. De brief van 30 oktober aan de ECD is een briefje van drie regels waarin zonder enig argument wordt gesteld: wij hebben besloten om het niet te doen. Er wordt niet gezegd: de enquêtecommissie is bezig: wij verwachten dat zij het wel zal oppakken. Voor de commissie is het, mede gezien de gescheiden verantwoordelijkheden, heel verwonderlijk dat u in uw brief van 9 september aan de Kamer meldt: de ECD is nog bezig met informatievergaring; dat loopt moeizaam; niet alles komt boven tafel. Er worden door de ECD nog instrumenten aangereikt om iets boven tafel te krijgen. Een en ander wordt echter afgekap. Kan de commissie hieruit concluderen dat u in oktober 1998 in feite gezegd hebt: de zoektocht naar de lading is voor Verkeer en Waterstaat afgelopen; de enquêtecommissie moet het nu maar overnemen?

Mevrouw Netelenbos: Neen, u moet even naar de afspraken kijken. Met de ECD zijn vier trajecten verkend. Drie daarvan waren trajecten die al liepen, onder andere de contacten met US customs en het bedrijf dat ik zojuist noemde. De gedachte dat het verzekeringscircuit wellicht ook interessant zou kunnen zijn, is, zo heb ik begrepen, geboren in een gesprek tussen medewerkers van de ECD en de Rijksluchtvaartdienst. En dat was een nieuw initiatief. Wat ik in de brief van 9 september aan de Kamer gemeld heb, waren de initiatieven die vervolgens gecontinueerd zijn.

De heer Van den Doel: Aan het begin van dit gesprek hebt u echter gesproken over de verwachting dat het Bijlmerdossier in de loop van 1998, het najaar, afgerond kon worden.

Mevrouw Netelenbos: Dat stond in mijn overdrachtdossier. Het overdrachtdossier sprak van die verwachting.

De heer Van den Doel: Afronden kun je echter alleen maar, als je alles boven tafel hebt gekregen, met name waar het om de lading gaat. Wanneer een aantal sporen onvoldoende voortgang bieden, zou je toch mogen verwachten dat elk middel wordt aangegrepen om alsnog die informatie boven tafel te krijgen. In

dit verband kom ik ook weer terug op de relatie met de volksgezondheid. Dat probleem werd in het najaar van 1998 namelijk ook steeds nijpender en dringender.

Mevrouw Netelenbos: Dat ben ik volstrekt met u eens. De afspraken die rond 9 september zijn gemaakt, zijn gecontinueerd. Waar het om nieuwe suggesties gaat, vraag ik begrip voor het feit dat het starten van een enquête met de reikwijdte die een enquête binnen onze parlementaire democratie heeft, ook maakt dat de Kamer zegt: wij gaan via de enquêtecommissie op zoek naar de vracht en de analyse van die vracht. Dat staat ook in uw instellingsbeschikking. In algemene termen heb ik binnen mijn departement afgesproken om u niet voor de voeten te lopen. Dat is namelijk zo gemakkelijk gedaan. De ervaring leert ook dat je elkaar zo gemakkelijk voor de voeten loopt. Dat neemt niet weg dat, als ik geweten had dat men dit besluit zo had genomen, ik dat aan u had gezegd en aan u had gevraagd of u dat met mij eens zou zijn. Er zit dus op zijn minst een fout in de interne communicatie met de minister.

De heer Van den Doel: Mevrouw Netelenbos, ik heb nog een laatste vraag. Er is een enquête ingesteld. Het Bijlmerdossier is een heel gevoelig dossier. U zit daar als minister bovenop, althans in figuurlijke zin. Is het nu zo dat u het lijstje van de besluiten die in de regiegroep enquête Bijlmermeer worden genomen, te zien krijgt?

Mevrouw Netelenbos: Ja, maar dit concrete punt is mij niet onder ogen gekomen. Wat dat betreft, heb ik daar dus geen kennis van gedragen.

De heer Van den Doel: Het stond niet op het besluitenlijstje?

Mevrouw Netelenbos: Neen, dat heb ik niet gezien.

De voorzitter: Mevrouw Netelenbos, ik kom tot een samenvatting van dit verhoor. Ik wil graag dat u datgene wat ik u voorlees, bevestigt. Bij de overdracht van het Bijlmerdossier was de verwachting dat het op korte termijn zou kunnen worden afgerond.

Mevrouw Netelenbos: Ja.

De voorzitter: Beleidstaken en uitvoeringstaken bij de RLD moeten op korte termijn worden ontvlecht.

Mevrouw Netelenbos: Ja.

De voorzitter: U geeft zelf top-down leiding aan dit proces.

Mevrouw Netelenbos: Dat klopt.

De voorzitter: Vanuit deze achtergrond hebt u de keuze gemaakt om de heer De Boer in plaats van de heer Weck aan te stellen als directeur-generaal van de RLD.

Mevrouw Netelenbos: Ja.

De voorzitter: U bent heel boos geworden, toen u hoorde van de banden van de LVB, dit omdat al zo lang een informatiebehoefte bestond over de ramp. U noemt dat een ambtelijke doodzonde.

Mevrouw Netelenbos: Dat klopt.

De voorzitter: Er is geen besluit geweest over een coördinerende taak van Verkeer en Waterstaat. Dit speelde pas op het moment dat er tot een enquêtecommissie werd besloten.

Mevrouw Netelenbos: Ja, dat is mijn indruk.

De voorzitter: In de brief van 9 september 1998 is de stand van zaken aangegeven. Er is naar aanleiding van de vragen van de werkgroep van 25 juni geen aanvullend onderzoek gestart. Er liepen nog enkele onderzoeken, los van de brief van de werkgroep.

Mevrouw Netelenbos: U vat nu een heleboel samen, maar ik geloof dat ik het daarmee eens ben.

De voorzitter: Op ambtelijk niveau is de afweging gemaakt om het verzekeringstraject niet te volgen.

Mevrouw Netelenbos: Dat klopt.

De voorzitter: De ECD heeft geen toestemming van de RLD nodig om onderzoek te doen.

Mevrouw Netelenbos: Ja, dat is absoluut zo.

De voorzitter: De toezeggingen in de brief van 9 september zijn gecontinueerd.

eerd. Daarna is er pas op de plaats gemaakt vanwege de enquête.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Het is echter wel goed om hierbij te zeggen dat wij daar nog twee afspraken bij hadden. De ene betrof alles wat te maken had met acute veiligheid. Wij hebben afgesproken om, mochten er uit de enquête berichten komen die acuut veiligheidsvraagstukken met zich brengen, dan onmiddellijk in actie te komen. Hetzelfde geldt ten aanzien van de gezondheid. Stel dat wij feiten horen die te maken hebben met de volksgezondheid, dan komen wij onmiddellijk in actie. Ik geef een voorbeeld. Over de NOTOC die voorgelezen is en die uiteindelijk in Amsterdam uitgeladen bleek te zijn, heb ik in ieder geval tegen de minister van Volksgezondheid gezegd: laten wij ten aanzien van het maken van een gezondheidsprotocol nou maar eens doen als ware het zo dat die vracht niet was uitgeladen, voor de zekerheid. Dat had dus te maken met die generale afspraak.

De **voorzitter**: Dank u wel.
Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van dit openbare verhoor en tevens aan het einde van alle openbare verhoren.
Ik verzoek de griffier, mevrouw Netelenbos uit te geleiden.

Sluiting 16.20 uur

