



STENOGRAFISCHE DIENST

LANGE POTEN 4 / 2511 CR
POSTBUS 20018 / 2500 EA
'S-GRAVENHAGE
TEL. (070) 318 21 04
FAXNR. (070) 318 21 16

'S-GRAVENHAGE, 12 FEBRUARI 1999

De heer H.A. Pruis
Minet Stormstraat 59
2135 LV Hoofddorp

BETREFT: correctietermijn verslag verhoor d.d. 11 februari 1999

L.S.,

Hierbij ontvangt u het verslag van het openbare verhoor door de enquêtecommissie. Indien nodig, kunt u correcties in de weergave van uw woorden aanbrengen, mits zij de inhoud en strekking van uw betoog niet veranderen. Ten behoeve van de officiële vaststelling van het verslag, verzoek ik u, elke pagina van het verslag te paraferen.

Verder verzoek ik u, het geparafeerde verslag per omgaande, doch uiterlijk twee dagen na ontvangst van het verslag, aan onze dienst te retourneren. U kunt hiervoor gebruik maken van de bijgevoegde antwoordenvolp. Hebben wij op het moment van het verstrijken van de correctietermijn geen reactie van u vernomen, dan gaan wij ervan uit, dat u instemt met de weergave van uw woorden. Het verslag wordt dan ongewijzigd vastgesteld.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking aan een snelle verwerking van het verslag.

Met vriendelijke groet,

M.J.H. Cox, coördinator

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Stenografisch verslag van het openbare verhoor van de parlementaire enquêtecommissie Vliegtuigramp Bijlmermeer op donderdag 11 februari 1999 in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag.

Verhoord wordt de heer H.A. Pruis

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: de heer Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: 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. Aan de orde is het verhoor van de heer H.A. Pruis, geboren op 14 november 1958 te Doornspijk.

Mijnheer Pruis, 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 **Pruis**: Zo waarlijk helpe mij God almachtig!

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, 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.

Mijnheer Pruis, in 1992 was u inspecteur van de Rijksluchtvaartdienst. Is dat correct?

De heer **Pruis**: Dat klopt.


De **voorzitter**: U was tevens lid van het onderzoeksteam BVOI.

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

De **voorzitter**: Het onderzoeksteam BVOI deed onderzoek naar het ongeval. U werkte in 1992 bij de RLD. Hoe raakte u betrokken bij de vliegtuigramp in de Bijlmermeer, mijnheer Pruis? Kunt u daar een korte toelichting op geven?

De heer **Pruis**: Ja, op zondagavond heb ik naar de TV gekeken en gezien dat er een vliegtuig was neergestort. Ik ben toen gaan bellen met mijn toenmalige chef om te vragen of er hulp nodig was.

De **voorzitter**: Wie was uw chef?

Paraaf voor gezien: 

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: De heer Korenromp (?). Ik ben pas daadwerkelijk betrokken geraakt op maandagmorgen, toen we naar het kantoor van de heer Wolleswinkel zijn gegaan met de vraag of we onze expertise konden inzetten.

De **voorzitter**: Wat was uw taak?

De heer **Pruis**: Binnen het ongevallenonderzoek? De heer Wolleswinkel heeft een team geformeerd en daar zaten een aantal disciplines in. Er was een groep die zich bezig zou houden met de vliegtuigconstructie. Ik moest mij bezighouden met het zoeken naar de motoren en met een factueel finding-onderzoek aan de vliegtuigmotoren, de gasturbines.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, tijdens dat onderzoek wordt op een bepaald moment besloten dat de wrakstukken naar hangar 8 op Schiphol worden afgevoerd. Weet u nog, wanneer het was dat dit besloten werd?

De heer **Pruis**: Daar was ik zelf niet bij. Ik neem aan dat er in het scenario voor ongevallenonderzoek bij een grote ramp, een ruimte wordt geclaimd waar wrakstukken in kunnen worden opgeslagen. Ik denk dat diezelfde avond BVOI contact heeft gehad met de KLM om op Schiphol een locatie te vinden, waar die wrakstukken konden worden opgeslagen.

De **voorzitter**: Wie neemt het initiatief om te zoeken naar een ruimte, waarheen de wrakstukken kunnen worden afgevoerd bij een dergelijke ramp?

De heer **Pruis**: Ik denk dat dit BVOI is. Meestal zijn daar van tevoren al afspraken over gemaakt, bij mijn weten.

De **voorzitter**: Hoe bedoelt u: van tevoren?

De heer **Pruis**: Als een ongeval zich voordoet... Laat ik het zo zeggen. Vroeger werd hangar 7 op Schiphol gebruikt voor vliegtuigjes waaraan een onderzoek gebeurde; daar had men een plekje om dat te onderzoeken. Hangar 7 bestaat niet meer en waarschijnlijk is toen gezegd: dan moet hangar 8 beschikbaar zijn in geval van ongeval. Ik denk dat het zo is.

De **voorzitter**: Zijn er elders in Nederland ook locaties waarvan op voorhand vaststaat, dat bij een eventueel vliegtuigongeval wrakstukken daar naartoe zullen worden afgevoerd?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Dat is u niet bekend?

De heer **Pruis**: Nee. Het was ook niet mijn taak overigens om...


De **voorzitter**: Het kwam u niet vreemd voor dat hangar 8, een hangar op Schiphol, vrijgemaakt zou worden om daarheen de wrakstukken vanuit de Bijlmer af te voeren?

De heer **Pruis**: Nee, omdat het een hangar is die niet helemaal in gebruik was. In andere vliegtuighangars staan vliegtuigen voor normaal onderhoud en zo. Het is dus niet vreemd.

De **voorzitter**: U had de leiding over het transport van de rampplek naar hangar 8?

De heer **Pruis**: Nee, dat is niet correct. Ik werkte in hangar 8 en maakte daar deel uit van het team dat de motoren, de gasturbines, erop moest onderzoeken of die een oorzaak waren in de ramp. Met betrekking tot het transport tussen de Bijlmer en hangar 8 had ik geen enkele verantwoordelijkheid.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, wanneer kwamen de eerste delen aan in hangar 8?

Paraaf voor gezien: 

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

*afgevoerd
vkl Boeing*

De heer **Pruis**: Ik denk dat dit is gestart vanaf maandagmorgen, omdat er ook veel losse onderdelen waren gevonden in het vliegveld dat de Boeing had beschreven. U moet zich voorstellen dat bij Naarden al onderdelen zijn gevonden. Soms zijn deze ingeleverd bij de politie en vervolgens getransporteerd naar hangar 8. Dan praat je over kleine stukjes; die zijn maandagmorgen, denk ik, al neergelegd in de hangar. Wat betreft de grote containers die van de Bijlmer binnenkwamen: volgens mij vond dat vanaf dinsdag plaats. De eerste motor die gevonden is, kwam maandagavond om een uur of tien, elf binnen.

De **voorzitter**: Wanneer hoorde u dat de eerste containers, vrachtwagens met af te voeren materialen, niet bij u op Schiphol aankwamen, maar naar elders zijn afgevoerd?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet precies, maar ik vermoed dat het in een debriefing is geweest. Elke dag, in het begin, hadden wij 's morgens een bijeenkomst met alle teams bij elkaar, van FAA, Pratt & Whitney, de RLD en BVOI, en 's avonds was er ook een afsluiting om te bespreken wat er die dag gebeurd was. Ik neem aan dat het ergens op dinsdag of woensdag geweest moet zijn, dat het bekend is dat er een aantal containers naar de vuilstortplaatsen waren afgevoerd.

De **voorzitter**: Hoe kan dat?

De heer **Pruis**: Ik denk dat dit niet binnen de scope van mijn verantwoordelijkheden op dat moment valt. Waarschijnlijk is het zo dat er verwarring over is geweest waar containers heen moesten.

De **voorzitter**: Het valt niet binnen uw scope... Maar u was verantwoordelijk voor het in ontvangst nemen van de brokstukken in hangar 8.

De heer **Pruis**: Dat klopt. Ik begon te acteren op het moment dat de hangardeuren opengingen en er delen naar binnen werden gebracht. Dat was eigenlijk de fysieke grens van mijn verantwoordelijkheidsgebied. Daarbuiten viel het onder een andere verantwoordelijkheid.

De **voorzitter**: Wiens verantwoordelijkheid?

De heer **Pruis**: Ik weet niet precies welke afspraken gemaakt zijn, maar er zijn afspraken gemaakt, zo neem ik aan, tussen de Rijksluchtdienst en de transportbedrijven, over de afvoer van containers: waar die heen moesten. Die beslissingen lagen buiten hangar 8 in ieder geval.

De **voorzitter**: Is er nooit geëvalueerd hoe die eerste transporten op gang zijn gekomen en waarom daar fouten mee zijn gemaakt?

De heer **Pruis**: Er is wel geëvalueerd. Er is een rapport verschenen over transportroutes, maar dat is, dacht ik, vrij recentelijk. Op dat moment had het weinig zin om het direct te evalueren -- maar wel om te corrigeren. Toen het eenmaal bekend was, is het ook direct gecorrigeerd.

De **voorzitter**: Wanneer heeft u uiteindelijk de foutief afgevoerde wrakstukken alsnog in hangar 8 ontvangen?

De heer **Pruis**: Wat betreft wrakstukken die een relatie hadden met het vliegtuigongeval en die op vuilstortplaatsen lagen, moet u het zich zo voorstellen. Er zijn mensen van de Rijksluchtdienst heen gestuurd, die de wrakstukken van het vliegtuig en het puin daar hebben bekeken. Daar hebben zij een soort sorteeractie op uitgevoerd naar bewegende vleugeldelen: spindels van roeren, roervlakken, alles wat op fuse pins leek en zaken die in verband met het ongevalonderzoek belangrijk konden zijn. Die zijn gesepareerd, als ze van belang waren. Constructiedelen die niet van belang waren, konden op de vuilstortplaatsen blijven liggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, nogmaals de vraag: wanneer ontving u deze wrakstukken die wel naar hangar 8 hadden moeten worden afgevoerd?

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Ja, dat is moeilijk... Het gaat om onderdeeljes zoals fuse pins bijvoorbeeld. Een fuse pin die gevonden is en waar vermoeding in zat, die heb ik zelf nooit in hangar 8 gehad, maar die is wel via de vuilstortplaatsen kennelijk bij iemand ingeleverd.

De **voorzitter**: Kunt u mij garanderen dat alle wrakstukken die op stortplaatsen terecht zijn gekomen bij de eerste afvoer van transporten van de rampplek, allemaal uiteindelijk in hangar 8 terecht zijn gekomen?

De heer **Pruis**: Dat kan ik niet garanderen, nee. Maar alle wezenlijke dingen die van belang waren voor het onderzoek, zijn in handen van mensen van de Rijksluchtvaartdienst gekomen of gesepareerd.

De **voorzitter**: Wat zijn wezenlijke onderdelen?

De heer **Pruis**: Fuse pins; schroefspindels die de stand van roeren en vlakken kunnen aangeven. Bijvoorbeeld de cockpit voice recorder zou een heel wezenlijk deel kunnen zijn, dat op die op de vuilstortplaats gelegen heeft. Verarmd uranium: de balansgewichten zouden wezenlijke onderdelen kunnen zijn.

De **voorzitter**: Op het moment dat die keus werd gemaakt wat wel of niet alsnog naar hangar 8 zou worden afgevoerd: was men toen ook van deze kennis op de hoogte?

De heer **Pruis**: Welke kennis bedoelt u?

De **voorzitter**: De cockpit voice recorder, verarmd uranium, etc.

De heer **Pruis**: Wat betreft de cockpit voice recorder: voordat een vliegtuig neerstort, weet iedereen dat als het neerstort, je naar een cockpit voice recorder en een flight data recorder moet zoeken. Dat is kennis die volop aanwezig is, bij iedereen — ik neem aan, bij de hele Nederlandse bevolking.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, kwam alles wat bij u in hangar 8 vanaf de rampplek werd aangevoerd, in containers aan?


De heer **Pruis**: Nee. Zoals ik u eerder gezegd heb...

De **voorzitter**: In welke vorm dan nog meer?

De heer **Pruis**: Het kan zijn via mensen die zelf iets vonden, die naar de plaatselijke politie gingen en het bij de politie inleverden; de politie leverde het vervolgens weer bij ons aan. Gezien de beveiliging is het onwaarschijnlijk dat mensen zelf in hun autootje stapten en het aanreikten. De aanvoerroutes zijn via de politie geweest en via de containers.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, ik kan mij voorstellen dat, als daar containers vol met materiaal vanaf de rampplek, hoofdzakelijk wrakstukken van het vliegtuig, binnenkomen, je een bepaalde ordening moet en wilt aanbrenge, teneinde niet alles maar eventjes om te laten kieperen en zo aan de gang te gaan. Hoe heeft u dat ingericht? Ik kan mij voorstellen dat het een chaos kán worden.

De heer **Pruis**: Ik ben blij dat u die vraag stelt. Een vliegtuig heeft een bepaalde afmeting, met vleugels waar motoren aan hangen, aan de voorkant en de achterkant. Het is gebruikelijk dat je tijdens een ongevalonderzoek alle dingen een plaatsje geeft, waar ze oorspronkelijk in dat vliegtuig hebben gezeten. Er is de beslissing genomen om dat met krijtstrepen op de vloer van de hangar uit te tekenen, bijvoorbeeld: dit is de linkervleugel, daar zit motor nr. 1 en daar zit motor nr. 2; hier leggen we delen van de cockpit neer en daar motor nr. 3 en motor nr. 4, en de staart achteraan. Er was dus van tevoren een plan om, als dingen binnenkomen, dat op zo'n manier neer te leggen. Bij binnenkomst van de onderdelen is het soms nog niet duidelijk wat het is. Dat moet eerst geïdentificeerd worden. Dan deden we een stickertje eraan, bijvoorbeeld: dit is een flap-spindel of het is een turbineschoep, maar we weten nog niet wáár het van is. Zo ging je te werk, totdat je ten slotte alle deeltjes had die je kon plaatsen. Maar er waren ook een groot aantal deeltjes die je niet kon plaatsen.

Paraaf voor gezien: 

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Hoeveel mensen had u daar ter plaatse?

De heer **Pruis**: In de beginfase denk ik dat er een stuk of tien, vijftien onderzoekers zijn geweest. Dan heb ik het over mensen van Boeing en Pratt & Whitney. We hebben extra mankracht ingehuurd en ook gekregen van de KLM, die personeel ter beschikking heeft gesteld. Dat waren ploegen van drie tot vijf mensen: grondwerktuigkundigen van de diverse disciplines, ook motorspecialisten of avionicaspecialisten; die hebben we ingezet. Ik denk dat bij elkaar zo'n man of 40 tegelijkertijd in de buurt van hangar 8 geweest is.

De **voorzitter**: Gedurende welke periode?

De heer **Pruis**: Dan heb ik het over de eerste twee weken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Pruis, toen u in hangar 8 werkte, waren daar, samen met u, 40 mensen aan het werk?

De heer **Pruis**: Er kunnen maximaal 40 mensen tegelijkertijd, gedurende periode, aan het werk geweest zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Kunt u precies aangeven welke bedrijven of welke groeperingen van mensen dat waren, behalve uw eigen mensen?

De heer **Pruis**: Ja, misschien mag ik dan even mijn lijstje erbij pakken, want daar heb ik het precies op staan. De instanties die in hangar 8 zijn geweest, zijn onder andere het BVOI-onderzoeksteam; mensen van de vliegtuigfabrikant Boeing, ik denk een stuk of twee, drie; mensen van de fabrikant van de motoren, Pratt & Whitney, een stuk of drie; de National transportation and safety board; de Federal aviation administration; leden van de Israëlische onderzoekscommissie-Lapidot; medewerkers van El Al; de Rijkspolitie, dienst luchtvaart; de marechaussee; de brandweer Schiphol; KLM-medewerkers die in ploegen werden ingehuurd. Er zijn ook leden van het identificatieteam geweest; deskundigen van de Koninklijke luchtmacht, om vogelaanvaringsproblemen te onderzoeken; transportbedrijven hebben daar mensen gehad; het gerechtelijk laboratorium is er geweest; de stadsdeelraad Amsterdam-Zuidoost, maar die is pas een jaar later geweest; de Israëlische rijksluchtvaartdienst en ook een aantal hoogwaardigheidsbekleders heeft hangar 8 in die tijd bezocht, waaronder de heer Van Vollenhoveh.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het ging mij om de mensen die op dat moment met u daar aanwezig waren en daar werkten. Weet u wat voor kleding de mensen aan hadden?

De heer **Pruis**: In de beginfase had iedereen gewoon zijn persoonlijke, eigen kleding aan, behalve de grondwerktuigkundigen van de KLM: die hebben gebruik gemaakt van hun eigen werkkleding; voorts was er de politie in uniform. Er waren geen van het normale afwijkende dingen, anders dan je eigen kleding, die je had.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wat voor soort kleding hadden de mensen van de KLM aan?


De heer **Pruis**: Gewone overalls, KLM-blauwe overalls.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Waarom waren er zoveel mensen? Waren al die mensen nodig om daar op dat moment aan het werk te zijn?

De heer **Pruis**: Nee, de bezetting varieerde natuurlijk, al naar gelang de prioriteiten. Omdat er in 24-uurdienst werd gewerkt in het begin, waren er misschien 's nachts maar tien mensen aanwezig, terwijl het overdag kon oplopen tot, laten we zeggen, maximaal 40.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u mensen in witte pakken gezien?

De heer **Pruis**: Ik heb zeker een heleboel mensen in witte pakken gezien, maar dat waren, voor zover ik ze gezien heb, witte wegwerp-overalls die, zo denk ik, vanaf 7 oktober ter beschikking zijn gesteld aan mensen.

Paraaf voor gezien: 

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Dat had er dan meer mee te maken dat je olie in je kleren kunt krijgen; het was er vreselijk vies en het stonk ook. Het was dus eigenlijk voor de bescherming van je kleren.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Gewone overalls?

De heer **Pruis**: Gewone witte wegwerp-overalls, die je aan het eind van de dag weg kon gooien.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik zal u nu een foto laten zien en ik wil u vragen of u deze witte pakken ook heeft gezien. (De griffier houdt een foto op.)

De heer **Pruis**: Nee.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Vanaf wanneer tot wanneer heeft u in hangar 8 gewerkt?

De heer **Pruis**: Vanaf maandagavond een uur of tien, elf, en zeker continu tot eind november...

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus op 5 oktober was u ook aanwezig in de hangar?

De heer **Pruis**: Nee, op 5 oktober ben ik om tien uur 's avonds aangekomen met de eerste motor die gevonden was in het Naardermeer.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U weet dat er met u, toen u in hangar 8 aan het werk was, nog een ander bedrijf daar werkte, dat niets te maken had met het werk dat u daar deed. Het is een bedrijf dat zich bezighield met kleine vliegtuigjes en daar met twee mensen aan het werk was. Zij waren afgescheiden van uw werkzaamheden. Kent u dat bedrijf?

De heer **Pruis**: Niet bij naam.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U kent mijnheer Van Os niet?

De heer **Pruis**: Ik heb hem gezien in het verhoor van de parlementaire enquête.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar u had hem daar niet zelf ontmoet?

De heer **Pruis**: Nee. Nu, dat weet ik niet meer. Je ziet zoveel mensen dan.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Van Os heeft in zijn verhoor gezegd dat hij mensen in witte pakken gezien heeft, zoals u deze net op de foto gezien heeft. Hij heeft die mensen daar gezien op vijf oktober om twaalf uur. U heeft die mensen niet gezien, zegt u. Kunt u mij aangeven hoe de beveiliging was in de hangar?

De heer **Pruis**: Ik heb mijnheer Van Os horen zeggen dat hij mensen op 5 oktober gezien heeft die tussen puinhopen hebben gelopen, op zoek naar onderdelen. Maandagavond is het eerste grote onderdeel binnengekomen in hangar 8 en als je spreekt van zoeken tussen grote bergen puin, dan kan dat in ieder geval niet op maandag geweest zijn. Dus, mannen in witte pakken kunnen er wel op maandag geweest zijn, maar niet op zoek tussen grote puinhopen onderdelen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar er waren al wel puinhopen, zij het geen grote puinhopen?

De heer **Pruis**: Nee, geen grote puinhopen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar er waren wel al puinhopen daar.

De heer **Pruis**: Nee, dat bestrijd ik...

Paraaf voor gezien:

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijnheer Van Os zegt dat die mensen om twaalf uur zijn gekomen, overdag, en...

De **voorzitter**: U wilde iets toevoegen, mijnheer Pruis?

De heer **Pruis**: Er waren geen puinhopen in hangar 8; er was sprake van kleine losse onderdeeljes die door de politie waren aangevoerd, van mensen die dat op hun weiland hadden gevonden. Het kan dus zijn dat er zo'n onderdeelje gelegen heeft of een diagonal brace, die anderhalve meter lang was, maar er was geen sprake van puinhopen in hangar 8, omdat er eigenlijk nog niets was aangevoerd.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het was overzichtelijk op maandag 5 oktober om twaalf uur?

De heer **Pruis**: Absoluut en foto's kunnen dat aantonen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Goed, maar ik ga daar toch op door. Ik vroeg u naar de beveiliging op dat moment of in die dagen. Hoe was de hangar beveiligd?

De heer **Pruis**: Ik ben er op maandag 5 oktober pas 's avonds om tien uur binnengekomen. Hoe het vóór tien uur is geweest, dat weet ik niet. Ik kan het alleen maar zeggen vanaf dat moment. Er was een doorlaatpost bij Schiphol-Oost; daar moest je aangemeld zijn om verder te komen. Dan kon je naar hangar 8 toe en bij hangar 8 zat bij de deur iemand. Je hebt daar een grote deur en een klein deurtje, maar er was in ieder geval iemand van de rijkspolitie of van de luchtvaartpolitie -- dat weet ik niet precies, maar het was iemand van de politie, geüniformeerd -- geïnstalleerd en die hield toezicht op de toegang tot de hangar, continu.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: De heer Van Os heeft aan ons gezegd dat er op maandag om 12.00 uur niemand was en dat plotseling vijf mensen in die pakken, die u net gezien heeft op de foto, binnenkwamen. Kunt u zich voorstellen dat de hangar onbeveiligd was?

De heer **Pruis**: Ik kan alleen maar oordelen naar wat ik zelf heb waargenomen, en dat is dat ik om 10 uur ben binnengekomen op maandagavond. Ik weet dus niet hoe het met de exacte beveiliging was gesteld om 12 uur 's middags. Toen was ik niet aanwezig.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U was daar niet aanwezig en u heeft die witte pakken niet gezien, maar wel andere witte pakken?

De heer **Pruis**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Oké, dat is duidelijk in ieder geval.

Ik wil nu met u praten over de zoektocht naar de cockpit voice recorder en de flight data recorder. Zocht u nadrukkelijk, tijdens uw werk daar, ook naar de flight data recorder en de cockpit voice recorder?

De heer **Pruis**: Ja, dat is een van de belangrijkste prioriteiten van een ongevalsonderzoek.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe verliep dat zoeken, hoe deed u dat?

De heer **Pruis**: U moet zich voorstellen dat er heel grote containers binnenkomen. Die zijn 10 m lang, 3 m hoog en 3 m breed. Daar is stukje voor stukje alles uitgetild wat van belang was. Dat is door de handen van mensen gegaan. Als je dat zorgvuldig uitlaadt, dan moet je een ding dat zo groot is als een cockpit voice recorder echt kunnen vinden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus alles is zorgvuldig, stukje voor stukje en beetje bij beetje eruit gehaald?

De heer **Pruis**: Ja, tenzij het bijvoorbeeld heel grote onderdelen betrof, zoals een landingsgestel. Dat is zo groot, dat moet je dan als een stuk naar buiten tillen.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U heeft dus door die manier van werken niet iets over het hoofd kunnen zien?

De heer **Pruis**: Er werd zoveel mogelijk uitgesloten dat je überhaupt iets over het hoofd kon zien, en dat gold zeker voor een cockpit voice recorder of een flight data recorder.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn er ook foto's genomen van dat werk en al die stukken die zich daar bevonden?

De heer **Pruis**: Er zijn heel veel foto's genomen in de hangar. Ik denk dat er niet zoveel foto's genomen zijn van het specifieke uitladen van die onderdelen uit de containers, omdat het niet de tijd was om foto's te nemen of daar tijd voor te reserveren. De druk was zo hoog dat er gewerkt moest worden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Maar zijn er van de belangrijkste onderdelen die daar lagen, foto's genomen?

De heer **Pruis**: Ja, van alle belangrijke onderdelen zijn foto's genomen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben in het logboek gezien dat er herhaaldelijk sprake was van een mogelijke vondst van zowel de cockpit voice recorder als de flight data recorder.

De heer **Pruis**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe komt dat?

De heer **Pruis**: Een gedeelte van de lading bestond uit versterkers of elektronische versterkers. Die dingen hadden een formaat dat ongeveer overeenkomt met een recorder. Daarvan zijn er tientallen geweest. Dus in het begin denkt iedereen dat hij de cockpit voice recorder te pakken heeft, maar als je dan goed ging bekijken wat voor serienummerplaatje erop zat en hoe het apparaat er van binnen uitzag, dan bleek het een van de recorders van de vracht te zijn. Je moet dus een goed onderscheid maken en echt op een gegeven moment aan de hand van een serienummerplaatje kunnen bekijken of dat 'm wel of niet is. Je moest dus echt elk kastje goed bekijken.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Op een gegeven moment vindt u de flight data recorder. Weet u nog wanneer dat was?

De heer **Pruis**: Ik denk dat dat op 7 oktober is geweest.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u daarna nog naar de cockpit voice recorder gezocht of bent u daarmee gestopt?

De heer **Pruis**: Nee, die is heel belangrijk. Wij hebben daarna nog gezocht. Ik denk dat de puinhoop die in hangar 8 gelegen heeft, meer dan vijf keer omgekeerd is om toch maar te zoeken. Speciaal in de buurt van de staart is er expliciet aandacht aan besteed om 'm te vinden. Kijk als je één recorder vindt, dan voel je je al aardig gelukkig, want dan denk je: dan moet de andere ook in de buurt zijn. Je denkt: als al het spul goed is afgevoerd -- zij hebben niet ver van elkaar in het vliegtuig gezeten -- dan moet die toch gewoon hier te vinden zijn. Daar is dus uitputtend naar gezocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wij hebben de cockpit voice recorder nog steeds niet gevonden, maar er zijn wel allerlei geruchten dat die cockpit voice recorder toch ergens zou moeten zijn. Een brandweerman heeft gezegd dat hij die in zijn handen heeft gehad. Kunt u zich dat voorstellen?

De heer **Pruis**: Ja.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hij heeft dat ook verklaard. Hij heeft 'm in zijn handen gehad en ingeleverd, maar de cockpit voice recorder is niet terechtgekomen. Waar zou de cockpit voice recorder dan naartoe zijn gegaan als hij niet naar u is gegaan? U heeft 'm immers niet gevonden.

De heer **Pruis**: Dan heeft hij vermoedelijk in een andere container gezeten die naar een vuilstortplaats is gegaan. Dat is een mogelijkheid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is uw team ook gaan zoeken op vuilstortplaatsen?

De heer **Pruis**: Het team waarvoor ik verantwoordelijk was, was dus het team dat het factual finding report van de motoren moest maken. Separaat aan het niet vinden van de cockpit voice recorder is binnen de Rijksluchtvaartdienst de beslissing genomen om alsnog mensen te sturen naar vuilstortplaatsen. Die mensen vielen niet onder mijn verantwoording. Zij zijn er specifiek naartoe gestuurd om die onderdelen te vinden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zij hebben 'm daar niet gevonden. U zegt dat u zo zorgvuldig alles uit de container heeft gehaald, dat het bijna uitgesloten is dat hij bij u terecht zou zijn gekomen. Ik heb u al eerder gevraagd naar de beveiliging van hangar 8. Was hangar 8 voldoende of ruim beveiligd?

De heer **Pruis**: Hangar 8 was voldoende beveiligd. Ik heb nog even over de vraag uit het voorgesprek zitten nadenken. Er was een hek. Daar kun je moeilijk overheen, maar als je een polsstokhoogspringer bent, dan kom je er wel overheen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Als hangar 8 niet voldoende of ruim beveiligd was, dan zouden er mensen binnen kunnen zijn geweest. Als de cockpit voice recorder daar eventueel zou zijn geweest, dan kan die meegenomen zijn. Sluit u dat uit?

De heer **Pruis**: Ik sluit dat vrijwel uit. Het zou heel toevallig zijn dat iemand door Schiphol-Oost komt, dan door de beveiliging van hangar 8 komt, dan in een werkelijk vreselijke puinhoop met vliegtuigmaterialen eventjes binnenstapt, zich eventjes tussen de militaire kastjes vergist en daaruit in een lucky shot zomaar eventjes een cockpit voice recorder pakt, dat hij daarbij niet opgemerkt wordt door teams van FAA, NTSB, Pratt & Whitney, mijzelf, alle anderen en de politie en dat hij dan eventjes de hangar uitloopt. Dat is gewoon eigenlijk bijna uitgesloten.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja, maar die vijf witte mannetjes waren ook zo binnengekomen. En er was niemand op dat moment.

De heer **Pruis**: Maar dat is maandag, maar toen viel er ook niets te halen. Als zij er geweest zijn!

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Mijn conclusie zou dus zijn dat het uitgesloten is dat de cockpit voice recorder daar weggehaald is?

De heer **Pruis**: Ja.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Is er maanden na de ramp ook nog gezocht naar de cockpit voice recorder?

De heer **Pruis**: Niet maanden na de ramp.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wanneer is men gestopt met het zoeken naar de cockpit voice recorder?

De heer **Pruis**: Op het moment dat het zeker was dat die absoluut niet in hangar 8 was, was er geen reden om daar verder te onderzoeken. Dus daar is in ieder geval wel gestopt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Was u aanwezig bij het zoeken naar de cockpit voice recorder nadat u gestopt was met uw werk in de hangar?

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Nee, nadat het werk gestopt is, heb ik me ook niet meer met hangar 8 bemoeid. Wat niet inhield dat de wrakstukken nog steeds buiten waren opgeslagen. Een jaar daarna, in 1994, zijn wij nog een keer door al die tien containers met materiaal geweest. Maar dan voor een ander onderwerp. En daarbij hebben wij natuurlijk ook wel weer goed gekeken of wij iets gemist hadden. Maar dat was niet de reden om dat te doen. U zou aan BVO moeten vragen wat de verdere acties na bijvoorbeeld november of december geweest zijn om de voice recorder te verkrijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat begrijp ik. Mijn laatste vraag aan u luidt: kunt u met zekerheid zeggen dat onder uw verantwoordelijkheid, bij uw werk, de cockpit voice recorder er niet was?

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, voordat de heer Van den Doel doorgaat over uranium, wil ik nog even terug naar hangar 8, de beveiliging en de mensen die daar binnen zijn geweest. Wij hebben vanmorgen per ongeluk aan de heer Damveld een verkeerde vraag gesteld, omdat die eigenlijk aan u gesteld diende te worden. In het voorgesprek heeft u gezegd dat er op een gegeven moment mensen binnen zijn geweest en dat er een bepaald ritueel in hangar 8 heeft plaatsgevonden.

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: Zou u nog eens kunnen uitleggen wat u daarmee bedoelt en hoe dat heeft plaatsgevonden?

De heer **Pruis**: Die informatie is in het voorgesprek ook aan de orde geweest. Soms komen flitsen bij je boven, maar ik ben er inmiddels uit wat het is. El Al heeft op een gegeven moment -- dat zal een aantal weken na het ongeval zijn geweest -- het verzoek aan de RLD gericht of zij nog konden beschikken over een stukje van het vliegtuig, dat zij als een soort relikwie wilden behouden. Er is toen binnen de Rijksluchtvaartdienst overlegd over wat men daar precies mee moest doen en wat voor stukje dat dan moest zijn. Toen is aan medewerkers van El Al toestemming gegeven om een stukje vliegtuig dat uit de staart kwam en dat nog blauw geschilderd was, een herkenbaar stuk van het vliegtuig, eruit te zagen en mee te nemen. Dat is uitgevoerd. Daar is de Rijksluchtvaartdienst bij geweest. Dat is een stuk dat El Al teruggekregen heeft op eigen verzoek.

De **voorzitter**: U bent daarbij geweest?

De heer **Pruis**: Ik ben daar zelf niet bij geweest. Er is wel een collega in deze zaal die daarbij is geweest.

De **voorzitter**: Dat was het ritueel?

De heer **Pruis**: Dat was wat ik aanduidde als ritueel. Ik herinnerde mij op dat moment in een flits dat er iets bijzonders is uitgevoerd. Het stukje is in feite een soort relikwie dat men achterhoudt van een neergestort vliegtuig.

De **voorzitter**: Dat was uit het staartstuk?

De heer **Pruis**: Dat was uit het staartstuk.

De **voorzitter**: Was het staartstuk duidelijk herkenbaar bij u in de hangar?

De heer **Pruis**: Ja, dat was heel duidelijk herkenbaar. Dat is een van de grote stukken die intact is gebleven.

De **voorzitter**: De plaats waar de cockpit voice recorder en de flight data recorder zitten, normaal achter in het staartstuk, was die nog zichtbaar?

De heer **Pruis**: Dat staartstuk was niet zichtbaar. De cockpit voice recorder en de flight data recorder zijn bij de linker achterdeur gemonteerd. Het staartstuk was vrijwel geheel intact, maar het stuk van de romp dat daarbij hoorde, was niet intact.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Had het feit dat de Israëliërs een stuk van het staartstuk wilden hebben, te maken met logo's die nog zichtbaar waren?

De heer **Pruis**: Ja, dat had te maken met het logo. Het blauwe stuk waaraan een El Al-vliegtuig herkenbaar was, dat was dan de staart. Daaraan kon je nog zien dat het een El Al-machine was geweest.

De **voorzitter**: Hoe groot was het stuk dat men eruit heeft gezaagd?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet precies, maar het was hanteerbaar. Dat zou ik even moeten navragen. Ik heb begrepen dat je het gewoon dragend in je handen mee naar buiten kon nemen. Dus laten wij maar zeggen: maximaal een halve vierkante meter.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, u was verantwoordelijk voor alles wat zich binnen hangar 8 afspeelde. Nu zat in hangar 8 een zekere mijnheer Van Os met zijn bedrijf. Hij kreeg het verzoek om de helft van de hangar te ontruimen, opdat daar de wrakstukken konden komen. Deze mijnheer heeft vervolgens daar gewoon doorgewerkt gedurende de periode dat u daar ook actief bezig was. Begrijp ik het goed dat u zegt dat u tot deze enquête nooit eerder in contact bent geweest met de heer Van Os?

De heer **Pruis**: Nee, wat ik heb gezegd, is dat ik hem niet direct herken. Ik ben zelf vanaf 1985 ook toezichthouder geweest op de general aviation die zich op Schiphol afspeelde, dus het kan zijn dat ik hem al vanaf 1985 heb ontmoet. Maar het bedrijf Van Os BV of zo ken ik niet.

De **voorzitter**: En u heeft, toen u in hangar 8 trok, het niet op een gegeven moment nodig gevonden om even met de buurman aan de overkant kennis te maken en te zeggen dat u beiden werkzaam was in hangar 8.

De heer **Pruis**: Nee, dat is vast wel gebeurd.

De **voorzitter**: U heeft waarschijnlijk dus wel contact gehad met de heer Van Os in die periode?

De heer **Pruis**: Dat is heel goed mogelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, als ik goed met de heer Van Os bekend zou zijn, dan zou ik het deel van de hangar waarin hij werkzaam was, kunnen betreden. Er kwamen ook regelmatig bussen van personenvervoer of KLM-personeel binnen om daar gestald of gewassen te worden, et cetera. Als ik dus de heer Van Os kende, kon ik bij hem in de hangar komen en dan was het een kwestie van het zwarte zeil opzij doen, vooraf een overall aantrekken en tussen 40 mensen van vier of vijf verschillende diensten bij u in de hangar lopen. En als ik dan maar niet een al te opvallende overall aan heb, dan kan ik daar gewoon ook tussen de wrakstukken lopen.

De heer **Pruis**: Nee, want je kunt niet zomaar het doek opzij doen en er onderdoor lopen. Het was een hek met spiraaltjes. Daar hing een zwart doek overheen. Dus je moest echt over een hek klimmen. Dat zou dan onmiddellijk opgemerkt worden door de beveiligingsbeambte die bij de deur zat en die de hele hangar, die niet zo erg groot was, goed kon overzien. Dus de enige mogelijkheid was via de deur binnenkomen.

De **voorzitter**: Het was niet mogelijk om via het deel waar de heer Van Os zijn werkzaamheden had, in het deel van uw hangar te komen? Het was niet mogelijk om daar binnendoor bij te komen?

De heer **Pruis**: Nee, normaal gesproken niet. Zoals ik net zei: als je een polsstokhoogspringer was en je zou een aanloop nemen, dan zou je misschien vijf meter hoog kunnen springen en eroverheen kunnen komen. Maar dat hebben wij niet gezien. Als je er dan over wilde, zou je gewoon moeten klimmen. Dan zou je over een heel moeilijk hek dat aan de bovenkant met allemaal piepjes was beveiligd, moeten klimmen. Dan zou je daar langs moeten komen. Maar dat zou de bewaker die bij de deur zat, onmiddellijk opgevalen zijn. Die kon gewoon de hele hangar overzien.

De **voorzitter**: Het hekwerk met zwart folie stond dwars door de hangar heen, van wand tot wand.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Ja, van wand tot wand. Er was geen open verbinding tussen de ene en de andere kant.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Pruis, de Tweede Kamer is er sinds september 1993 van op de hoogte dat er verarmd uranium in de constructie van de El Al-boeing was verwerkt. Zij kwam op de hoogte naar aanleiding van de antwoorden op Kamervragen die beantwoord zijn door de toenmalige minister van VROM, de heer Alders. Wanneer wist u dat er verarmd uranium in de Boeing was verwerkt?

De heer **Pruis**: Vanaf 7 oktober 1992.

De heer **Van den Doel**: Vanaf 7 oktober 1992?

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: U was in 1992 toezichthouder bij het bureau vliegtuigonderhoud luchtvaartmaatschappijen. Dat bureau zag toe op de onderhoudsprocedures bij de nationale luchtvaartmaatschappijen.

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Een van de specialisaties in uw pakket was het onderhoud van de boeing 747.

De heer **Pruis**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Met die ervaring en die taak, had het dan niet in de rede gelegen dat u op de hoogte was van de aanwijzing van de Amerikaanse luchtvaartorganisatie FAA met betrekking tot de circulaire van 20 december 1984 over de aanwezigheid van verarmd uranium in boeings?

De heer **Pruis**: De AC is specifiek geschreven op ongevallenonderzoek, op situaties die zich voordoen. Mocht een vliegtuig neerstorten, dan wordt in zijn algemeenheid gezegd waarin depleted uranium verwerkt kan zijn. In de AC wordt geen enkele referentie gemaakt naar een boeing 747. Die was dus algemeen gesteld. Die had niets te maken met vliegtuigonderhoud, maar die had te maken met acties die genomen moest worden als een willekeurig vliegtuig zou neerstorten, waarbij de mogelijkheid bestond dat er depleted uranium in zat.

De heer **Van den Doel**: U was niet op de hoogte van die circulaire?

De heer **Pruis**: Nee, dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Had u daar eigenlijk van op de hoogte moeten zijn?

De heer **Pruis**: Ik vind van niet.

De heer **Van den Doel**: Wie had dan wel binnen de RLD en binnen BVOI op de hoogte moeten zijn van die circulaire?

De heer **Pruis**: In principe BVOI en ik denk ook alle instanties die zich zouden kunnen bezighouden met neergestorte vliegtuigen en daar een taak in hebben, zoals bijvoorbeeld de brandweer. De AC is in feite ook in een brandweeropleidingenpakket vermeld. Daarin staat: als vliegtuigen neerstorten, moet je uitgaan van een "worst case scenario". Dat houdt in dat je ervan uit moet gaan dat er gevaarlijke lading in zit en dat je er ook van uit moet gaan dat er verarmd uranium en andere licht-radioactieve materialen in het vliegtuig verwerkt kunnen zijn. Ik denk dat die AC rechtstreeks vertaald is en terecht is gekomen in de opleidingen van brandweermensen.

De heer **Van den Doel**: Dat denkt u. Zo'n AC wordt dus verstuurd naar luchtvaartorganisaties en naar departementen van Verkeer en Waterstaat. U ziet het dan als de taak van zo'n departement, van een instantie als de RLD, om deze circularies door te sturen naar de departementen die te maken hebben met rampenbestrijding?

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Ja. Informatie voor de RLD die voor anderen van belang is, moet worden doorgestuurd. De AC is doorgestuurd naar BVOI.

De heer **Van den Doel**: Vanaf 7 oktober 1992 was u op de hoogte van de aanwezigheid van verarmd uranium in de vorm van balansgewichten. Hoe zagen die eruit toen u ze vond?

De heer **Pruis**: Qua grootte zijn ze ongeveer een centimeter of 30 lang. En ze zijn driehoekig. Er zijn nog wel veel verschillende formaten, want het zijn balansgewichten. De ene weegt wat meer dan de andere. Hoe zagen zij eruit? Groen van kleur. Alle onderdelen van interne vliegtuigconstructies zijn meestal groen gespoten.

De heer **Van den Doel**: Waren ze nog intact?

De heer **Pruis**: Ja, ze waren nog intact.

De heer **Van den Doel**: Ik laat u een tweetal foto's zien die u niet onbekend zullen voorkomen. De griffier zal ze even laten zien. Misschien kunt u vertellen wat u op de eerste foto ziet?

De heer **Pruis**: Dat is een uraniumgewicht dat waarschijnlijk uit het magazijn komt en nieuw is. Dat is een uraniumcontergewicht, een balansgewicht.

De heer **Van den Doel**: Het is een balansgewicht zoals die in boeings 747, in dit geval het El Al-toestel, verwerkt zijn?

De heer **Pruis**: Vermoedelijk wel. Het zou ook van een ander type vliegtuig geweest kunnen zijn, maar dat zou je moeten kunnen checken aan de hand van het partnumber, enzovoorts. Maar het kan 'm zijn. En zo zagen ze eruit.

De heer **Van den Doel**: Maar zo ziet het eruit en zo is het volledig intact?

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

De heer **Van den Doel**: U zei zojuist dat de balansgewichten die gevonden waren, intact waren.

De heer **Pruis**: De eerste twee die op 7 oktober gevonden zijn, waren intact, in die zin dat er geen breukvlakken aan zaten. Ze waren niet gebroken.

De heer **Van den Doel**: De eerste twee. Wilt u uw verhaal afmaken?

De heer **Pruis**: De eerste twee die ik werkelijk gezien heb, waren niet gebroken. Zij hadden wel in een vuur gelegen. Dat kon je ook wel zien. Maar het oppervlakte was niet verstoofd en niet op een bepaalde manier aangetast.

De heer **Van den Doel**: Ik neem aan dat er meer dan twee balansgewichten zijn gevonden?

De heer **Pruis**: Ja, naderhand. De derde weet ik niet precies. Er kon ongeveer 375 kg geïnstalleerd zijn. Er is een stukje niet teruggevonden, maar er zijn in het begin meer dan twee balansgewichten gevonden.

De heer **Van den Doel**: Maar zijn er ook balansgewichten gevonden die niet intact waren?

De heer **Pruis**: Ja, in februari 1994 zijn er in ieder geval balansgewichten gevonden die niet intact waren en die gebroken waren.

De heer **Van den Doel**: Komen die overeen met de foto die nu getoond wordt?

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Dat klopt, dat is een van de balansgewichten die begin 1994 aangetroffen is. Dat staat eronder. Die is uit de wrakstukken gekomen die nog in containers opgeslagen waren buiten hangar 8.

De heer **Van den Doel**: Zou u de toestand van dat balansgewicht kunnen beschrijven?

De heer **Pruis**: In zeer ernstige mate gecorrodeerd.

De heer **Van den Doel**: Wat houdt dat in, wat betekent dat? Wat zijn de consequenties daarvan?

De heer **Pruis**: De consequenties zijn dat je die dingen niet met je blote handen moet aanraken, omdat daar uraniumoxidevorming plaatsgevonden heeft. Nu, daar zou ik niet een, twee, drie op toe stappen en het beetpakken. Dat moet je absoluut niet doen.

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Pruis, toen die balansgewichten gevonden werden, wat voor acties zijn er toen onmiddellijk gestart?

De heer **Pruis**: Dan moet ik even zeggen dat ik de volgorde niet meer precies weet. Wat ik wel heb kunnen vinden, is dat op 7 oktober die balansgewichten zijn gevonden; op 7 oktober is er ook een instructie door de KLM gemaakt en die had betrekking op de afvoer van de gewichten, als je ze eenmaal gevonden hebt. Want de KLM, die we ingehuurd hadden, was verplicht om ook aan z'n eigen milieunormen en zorgsysteem te voldoen. Die heeft dus een instructie geschreven. Wat er vervolgens voor het personeel gebeurd is, is dat we aan de deuren van de hangar pamfletten hebben bevestigd. Ik wil het even opzoeken...

De heer **Van den Doel**: Met een instructie erop, mag ik aannemen?

De heer **Pruis**: Ik zie het niet meer, maar er stond in ieder geval op dat je je handen moest wassen na afloop van je werkzaamheden; dat je niet met je handen door je haar moest gaan...

De heer **Van den Doel**: Maar er is een veiligheidsinstructie gemaakt voor het personeel dat daar werkzaam was?

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Zijn er ook metingen verricht?

De heer **Pruis**: Er zijn metingen verricht. We hadden het geluk dat de stralingsdeskundige van de KLM in hangar 8 zijn kantoor had. Dat was ongeveer op 100 à 200 m lopen, aan de andere kant van dat zwarte hek. Die is continu betrokken geweest, gedurende zeker de eerste twee, drie weken, om zelf metingen te verrichten en hij had ook goede apparatuur. Er is ook op 7 oktober door de brandweer van de luchthaven Schiphol gemeten aan een stuk materiaal dat radioactief was. Ik weet niet zeker of dat een uraniumbalansgewicht is geweest of iets anders, maar er zijn metingen uitgevoerd.

De heer **Van den Doel**: U zegt dat de KLM zelf heeft gemeten.

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Wat was de uitslag daarvan?

De heer **Pruis**: Dat straling vanaf ongeveer een afstand van 5 tot 10 cm niet echt meer meetbaar was. Dat betreft dan stralingsmetingen.

De heer **Van den Doel**: Als u verder dan 10, 20 cm van het balansgewicht af stond, werd er geen straling meer gemeten?

De heer **Pruis**: Dat klopt.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VliegRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: Dat was de uitslag van de KLM?

De heer **Pruis**: Dat was de uitslag van de KLM.

De heer **Van den Doel**: Op 7 oktober?

De heer **Pruis**: Op 7 oktober. Maar er is ook door de brandweer gemeten. Het rapport van de rijkspolitie, het dagverslag, vermeldt dat er 11 millisievert gemeten is, terwijl de norm voor doorwerken 25 is. Er is dus gemeten en de metingen lagen duidelijk beneden de norm.

De heer **Van den Doel**: Goed, dat waren nog steeds twee balansgewichten die intact waren en waaraan men gemeten heeft.

De heer **Pruis**: Ja, dat klopt. Maar er is ook tussen de puinhopen gemeten. Dan moet u zich voorstellen dat de KLM-stralingsdeskundige een aantal malen per dag langskwam en dan met zijn apparatuur telkens steekproefsgewijs waarnam of er iets aan de hand was en of hij überhaupt iets kon meten.

De heer **Van den Doel**: Welke acties zijn er nog meer genomen, nadat het verarmde uranium gevonden is? Er is gemeten; er is een veiligheidsinstructie gemaakt voor het personeel. Wat is er nog meer gebeurd? Wie zijn er allemaal hierover geïnformeerd?

De heer **Pruis**: Alle belangrijke zaken moet je melden. Mijn communicatie was voornamelijk intern. Op 7 oktober is het, voor zover ik gisteren heb vernomen aan de hand van de aantekeningen van iemand die dat nog heeft gemaakt, in ieder geval gemeld aan de bredere groep van mensen die in hangar 8 gewerkt hebben, maar ook aan degenen die op kantoor bezig waren met analyses. Dus, alle mensen van de FAA, NTSB, RLD, Pratt & Whitney en Boeing zijn ingelicht over het feit dat er verarmd uranium gevonden was.

De heer **Van den Doel**: Dus de vondst van verarmd uranium, de informatie daarover, is in feite intern gehouden en beperkt tot de mensen die werkzaam waren in hangar 8?

De heer **Pruis**: Het is intern gemeld.

De heer **Van den Doel**: Wat bedoelt u dan met intern melden? Noemt u concreet een functionaris.

De heer **Pruis**: Meestal hadden we elke dag aan het eind van de dag een bijeenkomst en daar is het ter sprake geweest. Er is overigens toen niet gereageerd alsof er iets heel bijzonders aan de hand was.

De heer **Van den Doel**: Dat is mijn vraag niet. Is het gemeld aan het hoofd van het bureau vooronderzoek?

De heer **Pruis**: U bedoelt HBVOI? Dat was mijnheer Reijssen in die tijd. Of u bedoelt u de vooronderzoeker?

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

De heer **Pruis**: Het is natuurlijk niet specifiek als een item gemeld aan de vooronderzoeker. Het is gewoon in alle openheid zo ter sprake gebracht, in de zin van: er zijn ook...

De heer **Van den Doel**: Maar de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel, wist dus op 7 oktober of kort daarna dat er verarmd uranium gevonden was in hangar 8?

De heer **Pruis**: Dat blijkt uit aantekeningen die van een vergadering gemaakt zijn, dat iedereen dat kon weten.

De heer **Van den Doel**: Ook de heer Wolleswinkel?

De heer **Pruis**: Ja, die had het ook kunnen weten.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: Waren de mensen van BVOI, die betrokken waren bij het onderzoek naar de ramp, op de hoogte van de vondst van het verarmd uranium op 7 oktober of kort daarna?

De heer **Pruis**: De meesten wel; de heer Erhart is er vanwege privé-omstandigheden de eerste week uit geweest. Hij kon dus waarschijnlijk niet op de hoogte zijn geweest.

De heer **Van den Doel**: Maar hij is daarna teruggekomen; ik mag aannemen dat hij nog geïnformeerd is.

De heer **Pruis**: Ja, hij is teruggekomen. De meesten zullen op de hoogte zijn geweest.

De heer **Van den Doel**: Van Reijssen was op de hoogte?

De heer **Pruis**: Ja, die had het althans kunnen weten.

De heer **Van den Doel**: Nu heb ik vanmorgen gevraagd aan de heer Damveld, waarom die informatie inderdaad intern gehouden is, althans in de politiekkanalen, en niet doorgegeven is: bijvoorbeeld aan de meldkamer Amsterdam, bijvoorbeeld aan het beleidscentrum, bijvoorbeeld aan de mensen op de rampplek. Ik wil diezelfde vraag ook aan u stellen.

De heer **Pruis**: Het is niet doorgegeven, omdat het niet als een exceptionele bijzonderheid werd beschouwd. U moet zich voorstellen dat wij...

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Pruis, had u kennis van verarmd uranium?

De heer **Pruis**: Op dat moment niet.

De heer **Van den Doel**: Hoe kunt u dan concluderen dat het niet als een bijzonderheid werd beschouwd?

De heer **Pruis**: Omdat er heel veel specialisten in de hangar rondlopen. Er lopen mensen die vaak heel veel aan ongevallenonderzoek hebben gedaan. De National transportation and safety board was aanwezig, de FAA en mensen van Pratt & Whitney die bijvoorbeeld ingeschakeld waren bij het ongeval in Taiwan, ook een vliegtuig dat twee motoren verloren had. Eigenlijk zou je kunnen zeggen: je hebt de crème de la crème van ongevallenonderzoekers binnen een heel kleine ruimte in Nederland bij elkaar. Die waren allemaal in hangar 8 werkzaam en die weten met z'n allen dat die uraniumgewichten toen gevonden zijn. Die hebben gezegd: maak je daar nu maar niet zo druk over, want dat spul straalt nauwelijks en in die conditie waarin het gevonden is, hoef je je daar geen zorgen over te maken.

De heer **Van den Doel**: Ja, maar u wist natuurlijk niet wat de conditie was van de balansgewichten die nog op de rampplek lagen?

De heer **Pruis**: Nee, dat klopt, maar er waren wel indicaties, namelijk dat er geen gesmolten aluminium was gevonden en dat de temperatuur van de brand dus ongeveer tussen de 600 en 700 graden moet zijn geweest. Gezien de kennis van de anderen die aanwezig is -- die hebben gezegd: maak je daar op dit moment geen zorgen over.

De heer **Van den Doel**: Hoe komt u aan de kennis en de informatie dat de temperatuur van de brand 600 à 700 graden moet zijn geweest?

De heer **Pruis**: Aluminium heeft ongeveer een smeltpunt van boven de 650 graden. Als je bij een ongevallenonderzoek of op de ramplocatie heel veel gesmolten aluminium aantreft, dan zou je ervan uit kunnen gaan, per definitie, dat die temperatuur tijdens de brand veel hoger moet zijn geweest. Nu, die indicaties dat er een brand was geweest waarbij excessieve temperaturen geheerst hebben, waren er aan de hand van de wrakstukken in ieder geval zeker niet. Daarmee was de aanname te doen: gezien die temperaturen, hoef je... Dat is met de kennis die ik nu heb. Maar dán kun je rustig op deskundigen afgaan, die in je hangar zijn en zeggen: voor aspecten als verstuingen enz. hoef je niet bang te zijn. Maar dat was kennis die we zelf toen nog niet hadden.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: Dat toont dus aan dat juist in dat soort situaties communicatie erg belangrijk is. U heeft ook de afgelopen weken kunnen horen dat in ieder geval de brandweer ervan uitgaat dat er bij een kerosinebrand zoals die daar heeft plaatsgevonden, toch temperaturen van boven de 1000°C zijn gemeten. Als u het logboek van het beleidscentrum van de politie Amsterdam nakijkt, ziet u zelfs dat daar geconstateerd werd dat mogelijk zelfs temperaturen van 2000°C zijn bereikt.

De heer **Pruis**: Ja, maar een brandweer is erop getraind. Dat staat in de opleidingsinstructie.

De heer **Van den Doel**: Nee, daar gaat het niet om. Het gaat mij om uw aanname van 600° of 700°C. U heeft dus geen verdere actie ondernomen buiten de kring die binnen hangar 8 werkzaam was. Nu lees ik in het logboek van de politie Schiphol dat er op 7 oktober 's morgens vroeg om 06.03 uur melding van wordt gemaakt dat er delen aangetroffen zijn die licht-radioactief zijn. Er wordt gevraagd of er straling gemeten kan worden. Dan staat er: eerst wordt contact opgenomen met het rampterrein om de vraag voor te leggen aan de experts RLD.

De heer **Pruis**: Kunt u mij dat laten zien?

De heer **Van den Doel**: Ik zou graag een toelichting willen hebben op die zinsnede. Zoals u zult begrijpen, gaat het om de bovenste passage. Dat zijn vijf regels.

De heer **Pruis**: Er staat hier: "eerst contact opnemen met het rampterrein...." En dat is dus de Bijlmer, denk ik.

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

De heer **Pruis**: "...om de vraag voor te leggen aan de experts van de RLD."

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

De heer **Pruis**: Ik neem aan dat dat buiten hangar 8 was, die experts van de RLD.

De heer **Van den Doel**: Ja, precies. Dus mijn vraag is als volgt. U zei eerst: wij hebben het gehouden binnen de mensen die in hangar 8 werkzaam waren. Ik constateer uit het logboek van de politie dat er wel communicatie geweest is met de mensen op de plek van de ramp.

De heer **Pruis**: Ja. Van de RLD bedoelt u?

De heer **Van den Doel**: Ja, dat staat daar. Er is dus communicatie geweest tussen hangar 8 en de mensen op de rampplek over de vondst van verarmd uranium.

De heer **Pruis**: Kennelijk. Het logboek zegt dat.

De heer **Van den Doel**: Mag ik uw reactie daarop? Weet u daar iets van?

De heer **Pruis**: Nee, dat is nieuw voor mij.

De heer **Van den Doel**: Maar dat betekent dus dat, als ik ervan uitga dat die notitie uit het logboek op waarheid berust, de mensen op de rampplek van de RLD op de hoogte waren van de vondst van verarmd uranium?

De heer **Pruis**: Er staat 06.03 uur. Dat zijn tijdstippen?

De heer **Van den Doel**: Dat is een tijdstip.

De heer **Pruis**: Er is dus kennelijk om drie minuten over zes contact geweest met de experts van de RLD op de rampplek. Dat ben ik in ieder geval zelf niet geweest, want ik sliep omstreeks die tijd. De enige conclusie

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

die ik hieruit trek, is dat men mensen in de Bijlmer kennelijk heeft willen inlichten met betrekking tot de vraag "wat moeten wij doen met verarmd uranium?"

De heer **Van den Doel**: Wij hebben hier gistermorgen de heer Welten gehad. Hij was destijds commissaris van politie in Amsterdam. Hij was die avond tot diep in de nacht op de rampplek aanwezig en ook daarna betrokken bij de ramp. Wij hebben hem gevraagd wanneer hij op de hoogte was van de aanwezigheid van verarmd uranium. Hij zei toen: ik heb het uit de krant vernomen. Dat was dus omstreeks augustus/september 1993.

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Mensen van de RLD worden op de plaats van de ramp op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van verarmd uranium. Zij hebben kennisgenomen van de temperaturen op de plek van de ramp. Kunt u verklaren, mijnheer Pruis, waarom zij die kennis dan voor zich houden en niet verder doorgeven aan de politie en de brandweer?

De heer **Pruis**: U vraagt of ik mij kan voorstellen dat dat niet gebeurt?

De heer **Van den Doel**: Nee, ik vraag of u kunt verklaren waarom dat niet gebeurd is.

De heer **Pruis**: De informatie die u net verstrekt, is nieuw voor me. Er is kennelijk contact opgenomen met de RLD. Er zijn heel veel partijen die vanaf 7 oktober wisten dat er verarmd uranium was.

De heer **Van den Doel**: Welke partijen waren dat dan?

De heer **Pruis**: In ieder geval alle mensen die in hangar 8 aanwezig waren en die daar tewerkgesteld geweest zijn. Ik heb eerder tijdens dit gesprek een lijst voorgelezen. Onder hen bevinden zich de rijks politie en de brandweer.

De heer **Van den Doel**: De brandweer Schiphol.

De heer **Pruis**: Ja, de brandweer Schiphol. Dan moeten al die mensen niks doorverteld hebben, zou dan mijn conclusie zijn.

De heer **Van den Doel**: Als iets geconstateerd wordt, dan wordt er van verantwoordelijke mensen verwacht dat zij actie ondernemen. Een brandweer Schiphol die gevraagd wordt om metingen te verrichten, zou het doorgegeven kunnen hebben. Maar het ligt meer voor de hand dat mensen die daar de leiding over het onderzoek hebben, die daar verantwoordelijkheid dragen, dat doorgeven.

De heer **Pruis**: Ja.

De heer **Van den Doel**: Ik heb dat vanmorgen ook aan de rijks politie gevraagd, die daar de verantwoordelijkheid droeg voor de beveiliging. Ik vraag het dus ook aan u. Aan wie heeft u het doorgegeven buiten de mensen die in de hangar werkten en buiten de mensen van BVOI, over wie wij het zojuist gehad hebben. Welke instanties zijn hierover nog meer ingelicht?

De heer **Pruis**: Alleen de Rijksluchtvaartdienst en alle externe partijen die in hangar 8 werkten. Overigens, u heeft verwezen naar het briefje inzake de meting van de brandweer Schiphol. Ik kan niet met zekerheid zeggen of de opdracht daartoe van de Rijksluchtvaartdienst is gekomen of dat het een eigen initiatief van de brandweer is geweest.

De heer **Van den Doel**: U spreekt over externe partijen buiten hangar 8 die op de hoogte gebracht zijn van de aanwezigheid van verarmd uranium. Wie zijn dat dan?

De heer **Pruis**: Ik denk niet dat die er zijn.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: U noemt ze wel, u zegt: iedereen.....

De heer **Pruis**: De rijks politie is in de hangar geweest. De luchtvaartpolitie, misschien marechaussee. Ik verwijs naar de eerste lijst die ik zojuist uitputtend aan mevrouw Singh Varma heb voorgelezen. Dat zijn alle mensen die daar zijn geweest. Zij hebben al die pamfletten aan de deuren kunnen zien hangen met betrekking tot de persoonlijke bescherming tegen verarmd uranium. Dus iedereen heeft het met open ogen kunnen lezen.

De heer **Van den Doel**: Goed, ik constateer nogmaals dat alle mensen die werkzaam waren binnen hangar 8, geïnformeerd zijn. Dat is inclusief de mensen van de BVOI en ook de heer Wolleswinkel had kennis van het feit dat daar op 7 oktober verarmd uranium gevonden was.

De heer **Pruis**: Hij had op de hoogte geweest kunnen zijn. Ja.

De heer **Van den Doel**: Kunt u zeggen hoeveel kilo van het verarmd uranium uiteindelijk is teruggevonden? Daar zijn natuurlijk ook allerlei vragen over geweest.

De heer **Pruis**: Ik kan het eventjes opzoeken. Ik dacht dat het 163 kg was. Er is in de weegmethode verschil gemaakt tussen een weging inclusief vat en een weging exclusief vat. Maar teruggevonden aan verarmd uranium is, dacht ik, ongeveer 163 kg inclusief vat.

De heer **Van den Doel**: Om aan het aantal kilo's te komen dat nog vermist wordt, moet je weten wat in het vliegtuig gezeten heeft.

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

De heer **Van den Doel**: Was dat volstrekt helder vanaf het moment waarop dat verarmd uranium werd gevonden op 7 oktober?

De heer **Pruis**: Op het moment van de ramp was dat niet duidelijk, want de eerste 551 boeings 747 zijn vanuit de productie uitgerust met verarmd uranium. Dus daar zou het in principe in hebben kunnen zitten. Maar er liep een modificatieprogramma aan de vliegtuigen om uranium-balansgewichten te vervangen door andere balansgewichten van wolfram of tungsteen.

De heer **Van den Doel**: Maar wat voor actie is er gepleegd door u of uw collega's om exact erachter te komen wat het gewicht was?

De heer **Pruis**: Gewoon bij El Al opvragen hoeveel gewicht erin gezeten heeft en naderhand hoeveel er vervangen was door wolfram. Bovendien is met Boeing contact opgenomen om te vragen hoeveel kg uranium er eigenlijk in zit. Dat getal is in de loop der tijd een paar keer aangepast. Eerst was het een schatting en op een gegeven moment kom je dichterbij het exacte getal dat erin gezeten kan hebben. De laatste contacten daarover zijn zelfs in juni 1998 nog geweest.

De heer **Van den Doel**: Met welke zekerheid kunt u nu zeggen dat het getal dat het laatst bekend is gemaakt door Boeing, ook het gewicht is dat er daadwerkelijk in heeft gezeten?

De heer **Pruis**: Met welke zekerheid ik dat kan zeggen, of welke spreiding?

De heer **Van den Doel**: Met welke zekerheid kunt u zeggen dat dat gegeven inderdaad het juiste gegeven is waar ook mee gewerkt kan worden?

De heer **Pruis**: Het is een keer nagemeten in de praktijk. De KLM heeft een keer alle mogelijke uranium-balansgewichten op de weegschaal gelegd en het getal nagemeten. Daar hebben wij Boeing nog een keer mee geconfronteerd. Die heeft toen een nauwkeurige schatting gedaan van de hoeveelheid kg die in roervlakken zou kunnen zijn geïnstalleerd. Dat is dus toch vrij nauwkeurig bekend geworden.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Pruis, op 12 september 1997 schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief aan de Kamer, naar aanleiding van een bericht in Trouw dat de RLD verzwegen zou hebben, dat er gevaar was voor verarmd uranium. In de eerste passage van die brief staat: 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.

De heer **Pruis**: Ja, dat was geen parate kennis op dat moment. Op het moment van het ongeval -- 's avonds om half zeven, toen dat gebeurde -- klopt dat.

De heer **Van den Doel**: Maar drie dagen na het ongeval was de RLD wel op de hoogte?

De heer **Pruis**: Dat klopt.

De heer **Van den Doel**: Toen eenmaal bekend was, ik citeer nog steeds dezelfde brief, dat het vliegtuig met contragewichten van verarmd uranium was toegerust, is contact opgenomen met het ECN in Petten over mogelijke gevaarlijke eigenschappen van verarmd uranium onder ongevalsomstandigheden.

De heer **Pruis**: Die informatie is onjuist.

De heer **Van den Doel**: Waarom is die onjuist?

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.

De heer **Van den Doel**: En dat heeft u gedaan, nadat de brief al naar de Kamer gegaan was of toen deze nog in concept was?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet precies; het was op een vrijdagmiddag. Maar ik heb een e-mailtje gestuurd, dat ik zelf... Ik ben natuurlijk heel diep bij die ramp betrokken geweest en vanaf 7 oktober wist ik het. Ik vond dat hier ieder geval informatie versluierd weergegeven was in.

De heer **Van den Doel**: Mochten wij uw e-mailtje niet in bezit hebben, mijnheer Pruis, dan mag ik aannemen dat u dat de commissie alsnog ter beschikking wilt stellen?

De heer **Pruis**: Ja, hoor.

Paraaf voor gezien:

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Van den Doel**: Mijnheer Pruis, ik heb nog een laatste vraag. Op een gegeven moment zijn er in de hangar een aantal cilinders gevonden, ongeveer 100 koperkleurige cilinders. Kunt u daar iets van zeggen: wat waren dat voor cilinders en wat is daar verder mee gebeurd?

De heer **Pruis**: Ik heb het ook pas de laatste dagen een beetje kunnen reconstrueren. Sommige dingen ben je vergeten. Maar er zijn als deel van de lading een aantal bolletjes gevonden en een aantal cilindertjes. Die worden ook door meerderen herkend; ook mensen van de RLD heb ik er de laatste twee weken over gesproken. Dat zijn koperen cilindertjes van ongeveer een diameter van 5 cm en een lengte van 10 of 15 cm, die deel van de lading waren. Die zijn ook in de Bijlmer gevonden en ook op de vuilstortplaatsen zijn ze gesignaleerd door mensen. We hebben er op dat moment geen bijzondere waarde aan gehecht, omdat de lading voor ons niet in relatie stond met het ongevalsonderzoek. Maar die cilindertjes of die bolletjes, zoals u ze wilt noemen, zijn gewoon weer afgevoerd.

De heer **Van den Doel**: Hoe gewoon afgevoerd? Ik begrijp uit uw brief die u ons gestuurd heeft, van 1 februari 1999, dat ze overgedragen zijn aan de rijkspolitie.

De heer **Pruis**: Ja, er zijn onderdelen teruggegeven of beter gezegd: dingen van het ongeval die niet voor het onderzoek verder belangrijk waren, konden weer terug naar vuilstortplaatsen. Of ze konden, als ze belangrijk waren, naar het gerechtelijk laboratorium worden gezonden voor nadere expertise. Ik weet dat de bolletjes verzameld zijn en uit gesprekken met grondwerktuigkundigen van de KLM heb ik begrepen dat we ze overgedragen hebben of afgegeven -- er waren in ieder geval geüniformeerde mensen bij, zo hebben ze me verteld. Of het exact de rijkspolitie is of de luchtvaartpolitie of de marechaussee -- dat weet ik niet precies. Maar een gedeelte van de lading is weer uit hangar 8 afgevoerd; dat is in ieder geval wel zeker.

De heer **Van den Doel**: Gelukkig waren die cilindertjes allemaal nog keurig intact.

De heer **Pruis**: Sommigen mensen zeggen dat ze wel intact waren, terwijl anderen weer zeggen dat ze niet intact waren. Maar ze waren er in ieder geval zeker.

De heer **Van den Doel**: U schrijft ons in die brief: tevens heb ik mij laten vertellen dat deze stof -- en dan heb ik het over de stof in de cilindertjes -- in kleine hoeveelheden al giftig kan zijn.

De heer **Pruis**: Nee, nee. Ik ben geattendeerd op flesjes. Als je flesjes aantreft, dan vraag je je af wat er dan in zit. Kan het een gedeelte van de lading zijn, of is dat niet zo? Dat weet ik dus niet. Ik weet ook niet welke stof er überhaupt in gezeten heeft.

De heer **Van den Doel**: Het gaat mij om het volgende. Ik heb dat vanmorgen ook aan de heer Damveld gevraagd. Als dergelijke zaken gevonden worden en ze worden overgedragen, dan blijkt zowel de heer Damveld als u niet te weten wat er verder mee gebeurd is en waar het gebleven is.

De heer **Pruis**: Ik kan het ook niet met zekerheid zeggen. Het meest waarschijnlijke is dat al het materiaal dat tot de lading behoorde en niet van belang was voor het ongevalsonderzoek, terug in een container is gegaan en is afgevoerd naar de vuilstortplaats.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, ik heb nog enkele vragen voor u voordat ik tot een samenvatting kom. Dat heeft met name te maken met de metingen die in hangar 8 plaatsvonden met betrekking tot de aanwezigheid van uranium. U heeft eerder gezegd dat er is gemeten op een afstand van tussen de 5 en 10 cm van brokken uranium en daaruit geconcludeerd kon worden dat er geen radioactieve straling van die brokstukken afkwam.

De heer **Pruis**: Nee, er kwam wel radioactieve straling vanaf, maar...

De **voorzitter**: Maar niet in die mate....

De heer **Pruis**: Precies.

De **voorzitter**: Heeft u rekening gehouden met een eventuele verspreiding van uraniumstof?

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Nee, in de persoonlijke bescherming van mensen is erop gewezen dat als je uranium aanraakt, ook in de conditie waarin het gevonden was, je je handschoenen zou kunnen beschadigen. Wat je niet moest doen -- en die waarschuwing hing aan de muur -- was met je handen door je haar gaan.....

De **voorzitter**: Ik heb een concrete vraag gesteld. Stof kan zich door de hele hangar verspreiden. Is er rekening gehouden met de eventuele verspreiding van uraniumstof?

De heer **Pruis**: Er is in zijn algemeenheid heel veel stof geweest in hangar 8.

De **voorzitter**: Nee, maar ik stel een vraag die specifiek gericht is op uraniumstof.

De heer **Pruis**: Nee, er is specifiek met betrekking tot alle stof die er was.....

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, nadat aan de stukken uranium is gemeten, is er toen ook in de hangar gemeten of er uraniumstof in de lucht zat?

De heer **Pruis**: Bij mijn weten niet.

De **voorzitter**: Heeft u er rekening mee gehouden dat er eventueel ook uraniumstof op de rampplek vrij zou kunnen komen.

De heer **Pruis**: Die kennis was mij toen niet bekend.

De **voorzitter**: Kent u inmiddels de risico's van uraniumstof?

De heer **Pruis**: Er zijn heel wat rapporten verschenen waardoor ik inmiddels in de loop der jaren ook wat beter op de hoogte ben gekomen van wat uraniumstof is. Als je het inademt, dan is het een stof met toxische eigenschappen. Het is in ieder geval niet gezond om die in te ademen.

De **voorzitter**: Ik ga een lastige vraag stellen. Zou u anders gehandeld hebben met de kennis die u nu heeft?

De heer **Pruis**: Nee, ik geloof het niet. De onderzoekers die er waren, zijn mensen die er kennis van hebben. Wat je wel zou doen, is heel proactief uit voorzorg dit soort zaken gewoon doorgeven. Dat is ook gedaan. Maar misschien meer extern doorgeven. Want er is veel ongerustheid ontstaan over het verarmd uranium. Wij zouden proactiever moeten handelen naar buiten toe, want anders ben je in principe al verdacht. Maar wij hebben daar toch goed en serieus, met de kennis van dat moment, naar gekeken. In die zin zou ik weer precies zo handelen met de kennis die ik toen had. Nu zou het anders zijn.

De **voorzitter**: Ik heb nog een vraag over de beveiliging. U zegt dat de beveiliging zorgvuldig was en dat de mogelijkheden om de plek te betreden, uiterst miniem waren. Rond de feestdagen, waaruit bestond toen de beveiliging van dat deel waarin de wrakstukken lagen opgeslagen?

De heer **Pruis**: Ik heb begrepen, maar ook uit de interviews van de parlementaire enquête, dat er toen een werkstudent gezeten heeft, maar ik ben er zelf met de kerstdagen niet geweest.

De **voorzitter**: U heeft begrepen uit de parlementaire enquête, daar waar u de verantwoordelijkheid had voor hangar 8, dat tijdens de feestdagen, tussen Kerst en Nieuwjaar, in de hangar, midden tussen de wrakstukken, een stoel stond waar een werkstudent op zat?

De heer **Pruis**: Mijnheer Meijer, ik was niet verantwoordelijk voor de beveiliging van hangar 8.

De **voorzitter**: Maar wel voor de stukken die erin lagen.

De heer **Pruis**: Voor het wrakonderzoek, de factual finding van het team; dat was afgelopen omstreeks de derde week van oktober, toen iedere partij de factual findings ondertekend heeft. Dus, beveiliging in die zin, waar ik niet voor verantwoordelijk was, was gericht op het nog bewaren van overliggende wrakstukken.

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, heeft er met u overleg over plaatsgevonden op welke wijze de beveiliging van de stukken in hangar 8 tijdens die feestdagen zou plaatsvinden?

De heer **Pruis**: Nee, geen specifiek overleg, bij mijn weten.

De **voorzitter**: Als men, de mensen van de beveiliging die daar verantwoordelijkheid voor droegen, u had gevraagd of u akkoord zou gaan dat de beveiliging op dat moment bestond uit een werkstudent op een stoel in het midden van de hangar, wat was dan uw reactie geweest?

De heer **Pruis**: Nu, het zou best kunnen dat dat goed was.

De **voorzitter**: Wat is de legitimatie van een dergelijk iemand?

De heer **Pruis**: Wat bedoelt u daarmee?

De **voorzitter**: Daar zit iemand op een stoel en er komen vreemde mensen in de hangar: is die man dan gelegitimeerd om die mensen daar weg te houden?

De heer **Pruis**: Nee, ik denk dat een betere vorm van beveiliging wel gewenst zou zijn -- dus, dat je daar in ieder geval een geüniformeerd iemand zou neerzetten. Dat lijkt mij toch wel zinvoller.

De **voorzitter**: Dat was toch wel uw reactie waarschijnlijk geweest?

De heer **Pruis**: Ja, echte beveiliging moet herkenbaar zijn, vind ik.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, ik heb hier een stukje verarmd uranium. Ik heb het vanmorgen aan de heer Damveld gevraagd of hij dat zou herkennen. Zou u dat wel herkennen?

De heer **Pruis**: Dat hangt ervan af in welke vorm het is.

De **voorzitter**: In een zeer kleine vorm, zodat het toegelaten is dat ik het hier in mijn hand heb. Zou u dat herkennen?

De heer **Pruis**: Het is te ver weg, ik kan het niet herkennen.

De **voorzitter**: Dan vraag ik aan de griffier of hij dat even aan u wil laten zien.

De heer **Pruis**: Het zou kunnen zijn. Het is natuurlijk een heel klein stukje, maar het is zwaar; dus het zou uranium kunnen zijn. Wat er niet op zit, is een groene laag, een groene verf, zoals er in een vliegtuig op heeft gezeten. Om zeker te zijn, zou ik het even op een weegschaaltje leggen, de inhoud berekenen en kijken wat de soortelijke massa is. Is het in de buurt van 19, dan zou je zeggen, met vrij grote kans, dat het uranium kan zijn.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mijnheer Pruis, het is aan de commissie om volledige duidelijkheid en waarheid boven tafel te krijgen ten aanzien van een aantal aspecten. Ik wil nog even terug naar de brief van 1 februari 1999. Daar gaat het inderdaad over het moment, wanneer het uranium gevonden is in hangar 8. Daarin schrijft de minister aan de Kamer over het inschakelen van het ECN. Kunt u nog een keer heel duidelijk voor de commissie aangeven welke data, jaar en maand, u zich kunt herinneren dat dit heeft plaatsgevonden, en waaruit de onjuistheden in uw ogen, waar u ook op geattendeerd heeft, bestonden in de brief die naar de Kamer is gestuurd?

De heer **Pruis**: Het uranium is op 7 oktober gevonden. Ik heb een tijd in het ongevalsonderzoeksteam gewerkt; daarna ben ik eruit getreden om gewoon mijn werk weer te gaan doen. Ik heb de stukken en ik zou even moeten zoeken, wanneer dat gedateerd is...

Paraaf voor gezien:



ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Het is overigens de brief van 12 september 1997 -- ik corrigeer de zo-even door mij gemelde foutieve datum --, de brief van de minister aan de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. Anders overhandig ik u de brief, als u dat prettig vindt.

De heer **Pruis**: Ik dacht dat een jaar later het contact met het ECN in Petten is opgenomen. Dat is dus niet op het moment dat het bekend was, dat er uranium was, want dat was al vanaf 7 oktober bekend.

De **voorzitter**: Een jaar na dato -- laten we zeggen: oktober 1993 -- is het eerste contact geweest met het ECN met betrekking tot de vondst van het verarmd uranium in hangar 8?

De heer **Pruis**: Ik zou het even specifiek moeten nakijken, maar ik meen mij in ieder geval te herinneren dat een jaar later contact is geweest.

De **voorzitter**: U heeft opmerkingen gemaakt dat datgene wat toen vermeld is, onjuist was?

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: Wilt u nog een keer duidelijk zeggen wat u gezegd heeft, tegen wie en wanneer?

De heer **Pruis**: Ik heb in een e-mail over de uitgaande brief geschreven dat het vanaf 7 oktober 1992 de RLD bekend was, in mijn persoon en alle andere aanwezigen in hangar 8, dat er verarmd uranium gevonden was.

De **voorzitter**: En de verzending van die e-mail? Kunt u proberen, zo precies mogelijk aan te geven wanneer dat geweest is? Als deze brief op 12 september 1997 is verstuurd.

De heer **Pruis**: Ik zou het moeten checken, maar dat is waarschijnlijk ook op 12 september geweest.

De **voorzitter**: Dezelfde dag nog?

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: Wij krijgen dat e-mailtje nog van u.

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: En dan kunnen wij het nog een keer checken. Dank u wel.

Tot slot de laatste vraag. Er is geen onderlinge afspraak gemaakt om de vondst van verarmd uranium binnenskamers te houden?

De heer **Pruis**: Dat klopt, er is geen afspraak gemaakt om het binnenskamers te houden.

De **voorzitter**: Dan kom ik tot een aantal samenvattingen.

Op maandag 5 oktober was er geen sprake van puinhopen in hangar 8.

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

De **voorzitter**: In hangar 8 was de cockpit voice recorder niet aanwezig. Anders was die wel gevonden.

De heer **Pruis**: Correct.

De **voorzitter**: De beveiliging was toereikend en zodanig dat niet onopgemerkt van het ene deel van de hangar naar het andere deel kon worden gekomen.

De heer **Pruis**: Correct.

Paraaf voor gezien:

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Vanaf 10 cm van de uraniumgewichten werd geen overmatige straling meer gemeten die de volksgezondheid zou kunnen schaden.

De heer **Pruis**: Correct.

De **voorzitter**: De vondst van de balansgewichten van verarmd uranium is intern gemeld, onder andere aan BVOI en de RLD.

De heer **Pruis**: Correct.

De **voorzitter**: De vondst van het verarmd uranium is op dat moment niet gemeld aan het crisiscentrum en aan mensen op de rampplek.

De heer **Pruis**: Niet door mij. Volgens het verslag dat de heer Van den Doel eerder liet zien, is er zelfstandig omstreeks zes uur 's morgens kennelijk wel contact geweest met de rampplek.

De **voorzitter**: Niet namens u?

De heer **Pruis**: Niet namens mij. Dat is namens anderen gemeld.

De **voorzitter**: Het transport van de wrakdelen verliep rommelig. Delen kwamen ten onrechte op een stortplaats terecht.

De heer **Pruis**: Correct.

De **voorzitter**: De RLD heeft niemand op de rampplek geïnformeerd over de vondst van het uranium.

De heer **Pruis**: Dat is zo.

De **voorzitter**: Er is nog steeds meer dan 100 kg verarmd uranium zoek.

De heer **Pruis**: Het is niet gevonden. Dat wil niet zeggen dat het daarmee ook in het vliegtuig heeft gezeten. Maar er is 100 kg niet gevonden.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit openbaar verhoor.

Sluiting: 14.50 uur.

Paraaf voor gezien:

