

## Terug in een vlamvend park

### Column TROUW - Henk van de Belt – 30 januari 1999

Henk van de Belt woont en werkt, als grafisch ontwerper, in de flat Kikkenstein in de Bijlmermeer. De El Al Boeing stortte in oktober 1992 neer op tweehonderd meter van zijn woning. Voor Trouw volgt hij de Parlementaire Enquête Bijlmerramp, en doet daarvan wekelijks verslag.

'Septembermaand, onthullingenmaand', grapt m'n buurtgenoten altijd als er in de weken voorafgaand aan de jaarlijkse herdenking van de vliegramp weer allerlei nieuwe feiten in de media opdoken. Door de parlementaire enquête belooft 1999 al in het voorjaar een onthullingsjaar te worden. Het lijkt erop dat langzaam maar zeker door middel van 'eerste kamer-tv' een stuk van Nederland wordt blootgelegd dat niemand graag ziet.

Het kijken naar de lange verhoren van de enquête activeert mijn herinneringen aan toen. In flitsen sta ik plotseling weer in een vlamvend park, tussen de massale paniek en verbijstering. Ik voel de kerosinelucht weer in mijn ogen prikken.

De insiders wisten al dat er gesold wordt met de gezondheid van de rampslachtoffers, maar nu wordt dit onder ede, en op tv verklaard. Iedereen kan het horen. En er waren teveel mysterieuze 'witte pakken' op de rampplek, er was te weinig bescherming voor de echte reddingswerkers, ook dat hebben we nu kunnen horen. En er zijn wel degelijk stoffelijke resten met de berging van het puin verdwenen. Wat komen we nog meer te weten? Hoe hoog is nou het Kuifje-gehalte van de bekende 'kromlijkende' verhalen? Is ons landje stiekem een bobo-republiek geworden? Is Nederland al die jaren ernstig voor de gek gehouden? En zo ja door wie?

Een van de bij mij al langer bekende verhalen is die van de ontbrekende black box, waarop de vluchtgegevens zijn verzameld. Deze zou volgens de deze week door de enquêtecommissie ondervraagde Bijlmer-hulpverlener André Bos bij een verzamelaar thuis staan, zo zag ik op tv. Ik maak me daar heel kwaad over. Vinder, lever hem in als het waar is wat er gezegd wordt. Of beken dat dit verhaal een ontspoorde grap is. Kies alsjeblieft! Maar als je hem in bezit hebt: deponeer hem op een veilige plek en bel bijvoorbeeld naar Trouw. De publieke belangstelling zal er zeker voor zorgen dat de recorder ergens onverdacht kan worden onderzocht - als dat al de reden tot achterhouden was. En dan maar hopen dat er nog bruikbare vluchtinformatie op staat na zoveel jaar. Misschien staat er zelfs wel conversatie op over een gevaarlijke defensie-lading, zodat de Bijlmerbewoners die zich nu ziek voelen, weten waar zij aan toe zijn.

De kans lijkt me trouwens klein dat die belangrijke recorder ergens thuis is beland. Wie pikt er nou zo'n zwaar ding in de hitte bij de instortende flat? Had de RLD 'm soms al? Opvallend vond ik de melding door een woordvoerder van de RLD op een persconferentie op tv enkele dagen na de ramp in 1992, dat er de tweede black box was gevonden. In september 1993 werd die vondst door hem gewoon weer ontkend.

Zat er trouwens wel een zwarte doos in de El Al Boeing? Het is opmerkelijk dat het Amerikaanse militaire tankvliegtuig dat deze maand neerstortte bij Schinveld in Limburg, helemaal geen black box bij zich had. Moet ik dat geloven? Zeker is dat El Al heeft verklaard dat er wel een in de, zeg maar, semi-militaire Boeing zat. Oké, wie heeft 'm dan? Waar is ie nu?

De RLD schreef in een brief in 1995 dat er op de wel geborgen datarecorder schakelpulsen van de HF-boordradio staan, maar dat die momenten te kort zijn voor een overleg tussen de bemanning van het ramptoestel met Tel Aviv of een andere partij. Maar wat zal er wel nou gezegd zijn? Wat kan er geschreeuwd zijn in de laatste momenten voor de crash? Daar kan ik van wakker liggen. Toch jammer dat de recorder op Schiphol die al het radioverkeer vastlegt, alleen de gesprekken vanuit de cockpit

kan opnemen zolang een bemanningslid de zendknop indrukt. Moet dat niet eens anders na een may-day noodoproep?

De jumbo-crash was zeker ook een culturele clash. De spontane Bijlmer werd hard geconfronteerd met de economische motor Schiphol. Onmenselijk hard. En knollenkoninkrijk Nederland dacht de afwikkeling van de ramp wel even te regelen. Zuinigjes natuurlijk. Dus niet!

De Bijlmerramp zal Nederland veranderen. Zeker weten. De enquêtecommissie zal zeker nog nog veel waarheden achterhalen. En dan moeten die waarheden snel (er zijn al zes jaren verprutst) in een veiliger, gezonder en menselijker toekomst verwerkt worden. Opdat een dergelijke ramp met deze walgelijke nasleep nooit meer voorkomt.

Mijn gedachten gaan opnieuw naar de beelden op tv, naar die Bijlmer uit 1992. Ik zie twee voormalige bewoners van Klein-Kruitberg voor de ramen in de overdekte binnenstraat van Kikkenstein staan. Ze kijken naar hun thuis van toen, dat ze zwartgeblakerd hebben moeten achterlaten. Na een paar dagen mochten ze onder escorte van het hulpvaardige 'bezettingsleger' terug om hun spullen te halen. Dag huis vol herinneringen. Hoe moeten we opnieuw beginnen? Achter het bedroefde stel schuifelt een ramptoerist in lunchtijd, een kantoorman met kraakschoenen en een attachékoffer. Duizenden van zulke beelden spoken door m'n hoofd.

## **Ja, nú enquêtecommissie, nu!**

### **Column TROUW - Henk van de Belt - 6 februari 1999**

Henk van de Belt woont en werkt, als grafisch ontwerper, in de flat Kikkenstein in de Bijlmermeer. De El Al-Boeing stortte in oktober 1992 neer op tweehonderd meter van zijn woning. Voor Trouw volgt hij de Parlementaire Enquête Vliegcrash Bijlmermeer en doet daarvan wekelijks verslag.

Ja, nú enquêtecommissie, nu! Vraag het aan die mevrouw de verkeersleider. Pak de waarheid! Nu! Mevrouw Van Opijnen krijgt de vraag. Helaas... Te vaag gesteld. Dus voldoet een vaag antwoord. Nee, zij heeft niet naar het toestel gekeken na de mayday noodoproep. Logisch, zijzelf was op dat moment met ander luchtverkeerswerk bezig. En, het was op zo'n twintig kilometer afstand en daarvoor heb je een superkijker nodig.

Voorbij de kans m'n jareoude vraag over 'verkeerstorengedrag' beantwoord te krijgen. Zal ik ooit te weten komen of er met verrekijkers naar de gehandicapte kist is gespied, toen deze op een gegeven moment slechts zes kilometer afstand langs de toren vloog? Heeft de toren het ontbreken van die bestelbus-grote motoren gezien? Of hebben ze niet gekeken? En waarom niet? Er was toch een goede reden voor? Een vrachtvliegtuig met een beschadigd landingsgestel werd een jaartje geleden juist expres voor inspectie langs de verkeerstoren geleid!

En waarom maakte voorlichter Knook van de rijksluchtvaartvriendendienst in een documentaire in 1998 van die heldere dag plots een heiige dag? Onmogelijk, want de beginnende rookpluim op 13 kilometer oost van de toren werd direct na de crash wel gezien! Kastelenweer was het. Net gehoord van mevrouw de verkeersleider!

Als de radarbeelden van de laatste minuten met het geluid van het radioverkeer worden gecombineerd, dicteert de tv mij te blijven kijken. Plotseling de stem van de jongedame die als passagiere met de Jumbo meelifte: 'Landingskleppen in. Landingsgestel uit'. Waarom zei juist zij dat? Was zij ook pilote? Waar waren de anderen mee bezig? De gehaaste stem van de captain klinkt. 'Going down, going down!' Ik verplaats me in de buurtbewoners die het brullende en kantelende monster op zich af zagen komen. Zij konden het nog net navertellen.

De commissie vraagt door: Ontwijken verkeersleiders dichte bebouwing als een vliegtuig in nood verkeert? Ik weet dat het antwoord ontkennend zal zijn. Die vraag was door de werkgroep

Vliegverkeer Bijlmermeer al meermalen gesteld in gesprekken met 'Schiphol' na de crash. Vragen over de ramp waren daar echter niet bespreekbaar. Vliegramp-onderzoeker Wolleswinkel liet in een eerste ontmoeting het microvliegtuigje op de secondewijzer van z'n kleurige horloge slechts een paar rondjes draaien, en verliet vervolgens het gesprek.

Toch is het eigenlijk vreemd dat burgers van Nederland niet voor een vliegtuig in nood - zeg maar: een aanstormende kerosinebom - gewaarschuwd kunnen worden. Vaak over gepiekerd, maar dat is in de praktijk natuurlijk onmogelijk. Stel je voor dat je op de radio hoort: 'Hier volgt een waarschuwing. Er is een spookvliegtuig gesignaleerd tussen Almere en Schiphol... Verlaat hoge gebouwen en zoek beschutting. Matig uw rijnsnelheid. Iedereen veel geluk.' Paniek in trappenhuizen en tientallen aanrijdingen. En dan zul je zien dat die fladderende kist Schiphol nog haalt ook.

Terecht heeft de enquêtecommissie via de indringende verhoren van onderhoudspersoneel overduidelijk door laten klinken dat veiligheid alleen te verkrijgen is met goede richtlijnen voor onderhoud, want alleen zo zijn crashes te voorkomen. Helemaal mee eens. Het sjoemelende deel van de luchtvaartwereld zal beseffen dat er een nieuwe actiegroep met kamerbrede steun aan het ontstaan is. Nederland verbetert deze week per dag.

In de Bijlmer heerst verbijstering en stomme verbazing over de gespreksteksten op de gevonden tape tussen de toren en El Al. Waarom hielden ze al die jaren dat criminele geheim over de gevaarlijke lading voor zich? Wat was hun motivatie? Waren gesprekspartners van 'Schiphol' op de hoogte, die ons als 'Bijlmer' tijdens de overleggen met beloftes over geluidsproeven en alternatieve start- en landingsroutes aan het lijntje hielden? Hoe is het trouwens mogelijk dat het verdoezelscenario zo slecht, prettig slecht gelukkig, is uitgevoerd? En ik maar denken dat het duidelijkste bewijs van gesjoemel bij de vliegrampafwikkeling juist het wissen van vele audio- en videobanden was.

Enquêtecommissie: ga zo door! Overheid: doe nu al iets met de eerste uitkomsten. Saneer Nederland wapendistributieland. Gezondheid, veiligheid en openheid moeten weer centraal komen te staan. School projectvertegenwoordigers om tot warme volksvertegenwoordigers. Laat duidelijk merken dat Nederland geen verzameling dossiers is, maar een samenleving van mensen. Als de enquête daarin slaagt, dan doe ik ook weer mee!

## Het toeval van een enquête-junk

### Column TROUW - Henk van de Belt - 13 februari 1999

Henk van de Belt woont en werkt, als grafisch ontwerper, in de flat Kikkenstein in de Bijlmermeer. De El Al-Boeing stortte in oktober 1992 neer op tweehonderd meter van zijn woning. Voor Trouw volgt hij de parlementaire enquête Bijlmerramp, en doet daarvan wekelijks verslag.

Toeval bestaat. Het zou wel heel toevallig zijn als het niet bestond. Statistisch bestaat het in ieder geval, per definitie. Natuurlijk kun je toeval ook voorspellen, alles is te berekenen. Mits je de nodige gegevens kunt verkrijgen. En, je moet het voorspellen ook willen!

De veroorzakers van de crash met de El Al-Boeing hebben duidelijke te veel aan het toeval overgelaten, risico's niet voorspeld en het lot bijna uitgedaagd, met alle ellende vandien. Dat blijkt nu wel uit de enquêteverhoren. Maar toevallig pikten Nederlandse burgers die houding niet, en bléven zij na de crash vragen stellen en onderzoek doen. En daarom zit ik nu voor de buis gekluisterd, luister ik naar onthullingen en de pogingen die onthullingen te voorkomen. Ik voel me een enquête-junk, gevangen in het verhoorspel dat is afgedwongen door speurders, en de slachtoffers die zich door de ramp ziek voelen en erkenning en genezing willen.

Meestal geeft de enquête me de te lang uitgebleven duidelijkheid, die soms verbijstert, maar meestal oplucht. Op jarenoude vragen komt eindelijk antwoord. Maar wat te doen met de vragen die waarschijnlijk nooit beantwoord worden omdat de betrokkene het 'toevallig niet meer weet'? Wat te

doen met nieuwe vragen? Zal ik de betrokkenen ooit zelf vragen kunnen stellen? En wat te doen met vragen die bij de enquêtecommissie bekend moeten zijn, maar schijnbaar toevallig vergeten worden? Is er een parlementaire enquête naar de parlementaire enquête nodig?

De El Al-vliegramp was het resultaat van een serie fouten die toevallig eindigde in een oncorrigeerbare situatie op 4 oktober 1992, 18.35 uur, boven de Bijlmer. De eerste fout betrof het ontwerp van de motorophanging. Ook was het El Al-onderhoud onvoldoende, want niemand had de scheve motor gesignaleerd die toevallig door mijn vriend Michael Bertholet werd gefotografeerd. De conclusie van TNO in haar rapport over die scheefstand (het zou om een optische illusie gaan, veroorzaakt door een lensafwijking) pik ik zeker niet! Zeker een 'optische illusie' die toevallig alleen op foto's van die ene El Al Boeing voorkomt? Kan gewoon niet!

Verder miste ook de inspectiedienst op Schiphol de abnormale stand van de motor. Toeval? Toen de motoren met kracht boven Naarden van de vleugel afknalden, kreeg de bemanning onvoldoende informatie over de actuele situatie van de kist. Een visuele beoordeling was toevallig ook niet mogelijk in het zijraampjesloze toestel. En ook kwam het toestel op een verkeerde route terecht, waarbij een verkeerde manoeuvre uiteindelijk het drama veroorzaakte.

De donderende kerosinebliksem veroorzaakte een hels inferno in een drukbewoond deel van de Bijlmer hoogbouw. Toevallig tijdens etenstijd en op het moment dat er sport op televisie was. Toevallig precies op de enige brandweeronderdoorgang van de Bijlmerflat. Toevallig in het weekend waarop de grote huisartsenpraktijk in de buurt verhuisde en alle verbandmiddelen ingepakt stonden.

Tijdens de verhoren bleek dat de rampoorzaak (helaas duidelijk zonder toeval) alleen gezocht is in de gebrekkige motorophanging, en de andere oorzaken als onzin werden afgedaan. Terwijl wij in de Bijlmer toch jarenlang serieus hebben gepuzzeld op hoe dat nou toch allemaal kon.

Wie had een dergelijk ergerlijk ramponderzoek-entertainment over zo'n drama durven voorspellen? Ontluisterend was ook het aan het licht komen van de 'vind-toevallig-even-niets-werkwijze' bij de verhoren over het justitiële speurwerk naar mannen in witte pakken. Crimineel slecht! Toevallig weten vele ooggetuigen en speurders wel beter! Ik voorspel dat het geheime commando spoedig verder uit de spooksfeer moet treden.

Toevalligheden plenty tijdens de vele speurdersjaren die achter mij liggen. Zoals de internetsite van het RIVM over massaspectrografie die binnen drie uur weer van het net verdween. We hadden namelijk gebeld met de vraag of met die methode ook onderzoek naar het Bijlmer-uranium kon worden gedaan. Vreemd! En dan Nederland 2 dat in 1995 landelijk uitviel, enkele seconden voordat nieuwe feiten over de Bijlmer-vliegramp zouden worden genoemd. Wel heel toevallig! Radio 1 maakt het trouwens ruimschoots goed door vanaf 17 februari de verhoren uit te zenden via de middengolffrequentie 747. Geen toeval natuurlijk, maar een bewuste keus. Die frequentie vergeet niemand.

## De terugkeer van de engelen

### Column TROUW - Henk van de Belt - 20 februari 1999

Henk van de Belt woont en werkt, als grafisch ontwerper, in de flat Kikkenstein in de Bijlmermeer. De El Al-Boeing stortte in oktober 1992 neer op tweehonderd meter van zijn woning. Voor Trouw volgt hij de parlementaire enquête Bijlmerramp, en doet daarvan wekelijks verslag.

Incognito, maar ook in sportjacks toch herkenbaar. Tineke en Theo. De bekende, door bescheidenheid versterkte hartelijkheid straalt m'n voordeurdrempel over. Kom binnen! Wat een verrassing. Koffie? „Even maar hoor, want Dordrecht verwacht ons vanmiddag terug.' Tineke en Theo hebben in de vergaderruimte van ons flatgebouw de enquête gevolgd.

Tjongejonge, wat een nasleep. Die geheimzinnigheid hadden we in de dagen na de crash toch helemaal niet verwacht! Nee, zeker niet. Dat was een tijd van verbijstering en tranen. Ik ontmoette Theo op de dinsdag na de ramp in de Bijlmersporthal, achter het kraampje van het Leger des Heils, het enige kraampje dat geen naambord nodig had. Hij kon ons helpen met psycho-sociale hulpverlening, werd er gezegd. Heel graag, want de halve buurt was van slag. Kinderen die niet meer sliepen. Huilende kerels in de binnenstraat. Moeders die hun angst en schrik niet konden verbergen. Soms gingen de gordijnen dicht om de berging van de doden buiten te houden. De woensdag na de ramp kwam Theo in De Pomp, onze bewonerssociëteit. Laptop op de hoek van de bar. Namen en adressen, instructies en checklists op het scherm. En 's avonds liepen de eerste van de 160 heilssoldaten keurig in het donkerblauw over de galerijen van de omliggende flats. Ze belden aan op 2500 adressen op tien etages. Wilt u even praten? Kunnen we iets voor u doen? Of, wellicht kunt u beter even naar uw huisarts gaan. In het Engels, Frans en Spaans. De enorme inzet van deze engelen werkte zeer geruststellend op de omwonenden in shock.

Nee, dan onze (inmiddels ex-)stadsdeelvoorzitter Ronald Janssen. 'Meneer Janssen, waar was u op de avond na de crash?', vroeg de enquêtecommissie. Hij was onbekend met het beleidscentrum waar hij die avond werd verwacht. En Ronald, waar was je vervolgens al de jaren na de crash? Je negeerde signalen uit de samenleving dat er in de Bijlmer iets mis was. Waren de roep uit Den Haag en planologische ambities voor jou belangrijker? Was je niet te veel technocraat? Ongeduldig wilde je het vliegcrashboek sluiten om de Bijlmer-hoogbouw te slopen en zo ons stadsdeel een nieuw imago te geven. Maar het boek kon niet gesloten worden door de vele vragen en gezondheidsklachten. Ronald gaf zichzelf deze week openhartig een 'zesje' voor zijn optreden. Dat kwam in ieder geval eerlijker over dan de geheugenstoornissen van zoveel andere verhoorden.

Dit was de week van de gevaarlijke lading. Chemische stoffen zus. Notocs zo. Ik heb er inmiddels een hele stapel videobanden van. Maar eindelijk stootte de commissie deze week op de ontbrekende informatie over de 20 ton cargo. Bingo! Weer een stap in de goede richting, als papieren tenminste bruikbaar zijn. Maar waarom duurde deze speurtocht ruim zes jaar? En waar zijn de omwonenden en de hulpverleners nou eigenlijk ziek van? Om antwoord op die vragen te krijgen, moet nog veel onderzocht worden. Hoe gevaarlijk was de totale lading tijdens de brand? Hoe ongezond is een brandend vliegtuig met kunststoffen, hydraulische olie, verarmd uranium en nog eens 70 ton kerosine? Hoe gevaarlijk was het materiaal uit de ingestorte appartementen? Wat is er verpulverd en verstoven, en dus ingeademd? En wat moeten de hulpverleners doen bij een volgende ramp?

Ongezond zus. Ongevaarlijk zo. Op televisie zegt een toxicoloog die nooit in de Bijlmer is geweest, dat alle vliegtuig- en ladingsresten verbrand zijn, waardoor zij ongevaarlijk werden. Onzin, ik zie op tv-beelden van de ramp dat talrijke onverbrande zaken nog geborgen werden. De gevaarlijke lading is niet geheel verbrand. Maar dat wisten de Bijlmerbewoners al. Zij troffen direct na de crash allerlei onverbrande spullen aan in het park. En daar ga we weer: discussie. Over het uranium dat niet zou kunnen verpulveren bij 600 graden, over het grondonderzoek dat verkeerd uitgevoerd zou zijn, over het onderzoek van de GG en GD. En dan ook nog een minister die zegt van volksgezondheid te zijn, maar zich wel vier jaar ziekmakend afhoudend opstelt. De onrust van bewoners en hulpverleners zal voorlopig niet veel minder worden.

Ik vond deze week een ongevraagd boekje van Share International tussen de post. De mannen in witte pakken waren Jezus en z'n discipelen, verklaart esotericus Creme in het boekje. Ik wil alles geloven, maar dit kan ik niet plaatsen. Waarom wel discipelen op de puinhopen na de ramp, maar niet in de cockpit van de El Al-Boeing, voordat hij crashte?

<

# 'Ze hebben gewacht tot alles verjaard is'

**Artikel TROUW - Louis Cornelisse – 22 april 1999**

De dag voor de presentatie van het rapport van de commissie-Meijer wellen in de Bijlmer lang onderdrukte gevoelens weer op. „De overheid is tijdens de verhoren van de enquêtecommissie zelf ook nog eens gecrasht", zegt één van de mensen die jarenlang gestreden hebben voor duidelijkheid over de ramp. Een medestrijdster: „Zes jaar na het neerstorten van de El Al-Boeing weten we nog niet wat erin zat. De commissie zal het niet kunnen helpen, maar het is een schande."

John Banel stond op de fatale avond te bellen met zijn broer. De toenmalige marechaussee zag een 'groot gedaante' op zich afkomen. Daarna hoorde hij drie harde explosies. Banel rende naar het gat in de flats tegenover de zijne en probeerde uit de vuurzee mensen te redden.

„Daarover heb ik veel verteld. De verbrande Arubaanse vrouw, de brokstukken. Maar ook over de rare vlammen - blauw en groen - die ik gezien heb. Er zat vuil spul in dat toestel, dat weet ik zeker."

Vlak na de ramp dacht Banel nog dat alles tot op de bodem uitgezocht zou (kunnen) worden. Het lange uitblijven van een parlementair onderzoek heeft hem diep teleurgesteld. De verhoren stemden hem niet beter. „We zijn beduvelnd door iedereen. Als het helemaal niet anders meer kon, kwamen ze met de vrachtbrieven aangedanst. Ze hebben gewacht tot alles verjaard is. Het zou gerechtigheid zijn als de commissie zou zeggen: politici, luchtvaart, El Al, ambtenaren, allemaal wegens nalatigheid voor de rechter."

Wraakzuchtig wil Banel niet zijn. Deze dagen denkt hij weer aan die gruwelijke gebeurtenissen van toen. Tijdens de verhoren ergerde hij zich wild. Maar de impresario van artiesten heeft de draad van zijn leven weer goed op kunnen pakken. „Alleen als ik weer uitslag op mijn huid krijg, schrik ik. Dan denk ik dat het van de crash is."

Louis Bertholet heeft tot vlak voordat het rapport gedrukt werd, nog verzoeken van voorzitter Meijer gehonoreerd. „Tot het laatst hadden ze informatie nodig", zegt hij. Bertholet kwam met de foto's waarop te zien is dat de motoren van de rampboeing scheef hingen. Veel vertrouwen dat het rapport veel helderheid zal verschaffen, heeft hij niet. „Je vraagt je af waarom de commissie niet doorvroeg als iemand op het punt stond iets opzienbarends te verklaren." Over zijn eigen optreden voor de commissie is hij ook ontevreden: „Ruim zes jaar samenvatten in een uurtje en dan zitten er ook nog verkeerde vragen tussen." Over de verhoren van politici en ambtenaren oordeelt Bertholet zonder omhaal: „De overheid is tijdens de verhoren van de enquêtecommissie zelf ook nog eens gecrasht."

Volgens Henk van de Belt hing het achterhalen van informatie van begin tot einde af van toevalligheden. „Als een bewoner niet iets met military goods erop had gevonden, was er dan een onderzoek geweest?" Politici en ambtenaren hebben zitten schutteren voor de commissie, vindt hij. „Maar ik vind dat de commissie ten minste de muur van onbegrip over de medische klachten van betrokkenen omver heeft getrokken. Dat is winst."

De graficus kan zich er tot op de dag van vandaag over opwinden dat El Al niets heeft gedaan voor de slachtoffers. Diepriest, noemt hij die kilheid. Hij heeft ook een theorie waarom de staat Israël zo weinig coöperatief was. „Israël heeft er alle baat bij dat in ieder geval gedácht wordt dat er allerlei gifgassen en ander gevaarlijk spul aan boord waren. Als waarschuwing tegen hun niet zo vriendelijke bureu. Zo heeft Nederland gratis afschrikkingsreclame gemaakt."

De twee kunnen nauwelijks geloven dat er politieke koppen zullen rollen. De zaak is te lang afgedekt. De ministers Borst (gezondheid) en Jorritsma (toen verkeer) zal laksheid verweten worden. De verantwoordelijke ambtenaren, zoals die van de Rijksluchtvaartdienst, zullen er wel van langs krijgen in het rapport. Of dat ernstige gevolgen heeft, de twee denken van niet.

Yvonne Wolthuis-Olf, voormalig raadslid voor de Groenen in de deelraad Zuid-Oost, probeerde jaren de gevolgen van de ramp op de agenda te houden. Ze denkt dat de commissie niet veel te verwijten valt.

„Meijer en zijn onderzoekers hebben echt heel erg hun best gedaan. Maar wat moet je met mensen die onzettend zitten te liegen. Die hun eigen stem niet meer herkennen of van een avond die in je geheugen staat gegrift niet meer weten waar ze geweest zijn? Het waren vaak beschamende vertoningen.”

Het ex-raadslid is net terug van de markt in de Ganzenhoef. Daar heeft ze ongewild de stemming gepeild. „De mensen vertellen je spontaan wat ze ervan vinden. Zes jaar na het neerstorten van de Boeing weten we nog niet wat erin zat. De commissie zal het niet kunnen helpen, maar het is een schande. Dat wordt gezegd. Mensen die faalden kunnen met goed fatsoen toch niet blijven zitten, vragen ze zich hardop af. Ik vrees dat dat wel gebeurt.”

De vier geïnterviewden zal vandaag na publicatie van de conclusies en aanbevelingen van de enquêtecommissie Meijer gevraagd worden of hun verwachtingen zijn uitgekomen.

## 'Onze vragen blijven zweven'

### Artikel TROUW - Kustaw Bessems – 23 april 1999

Vier burgers, die al jaren strijden voor 'de waarheid over de Bijlmerramp', vertelden gisteren in Trouw wat zij verwachtten van het rapport. In hoeverre zijn hun verwachtingen uitgekomen?

John Banel sprak gisteren de hoop uit dat er naar aanleiding van het rapport koppen zouden rollen: in de politiek, onder ambtenaren en in de luchtvaartwereld. Nu hij het rapport kent, denkt hij wel dat de verantwoordelijke ministers zullen opstappen. „Maar ergens ben ik bang dat ze er met een berisping vanaf zullen komen. En de Rijksluchtdienst had meteen voor de rechter moeten worden gedaagd. Daar is het nu te laat voor.”

Banel verleende de hele nacht na de ramp hand- en spandiensten. Sindsdien heeft hij vage gezondheidsklachten. „Voor ons bewoners is het geruststellend dat er nu een grondig medisch onderzoek komt. Maar een onderzoek waarnaar? Wat zat er nou echt in dat vliegtuig?”

Banel vindt dat de commissie zonder goede gronden concludeert dat met de vrachtbrieven niet is gefraudeerd. „Ik wéét gewoon dat er giftige stoffen in dat toestel zaten. Ik ken de gezondheidsklachten.”

Voor Banel is de nasleep van de Bijlmerramp nog niet ten einde. „Ik heb vol verwachting naar deze dag uitgekeken, ik denk iedereen die direct met de ramp te maken heeft gehad. Maar de commissie baseert zich alleen maar op gissingen. Onze vragen blijven zweven, ergens tussen hemel en aarde.”

Louis Bertholet was bang dat het rapport hem zou teleurstellen. Die angst is uitgekomen. „Ik had de commissie het voordeel van de twijfel gegeven en tot ik het rapport opensloeg had ik hoop, maar na de eerste passages was het voor mij duidelijk: het is een rapport zonder diepgang. Er is een zak met feiten verzameld, maar daar is niets mee gedaan. Meijer vertelt trots dat ze de ladinglijsten hebben, maar het kan hem geen zak schelen wat er op die lijsten staat! Als het al originelen zijn.”

Bertholet bracht de foto's naar buiten waarop te zien zou zijn dat een motor van de rampboeing al voor vertrek scheef hing. Hij heeft veel informatie over de ramp verzameld en aan de commissie aangeboden. „De manier waarop aan het eind van het rapport een reeks aangereikte theorieën wordt opgesomd vind ik een klucht. Zo van: kijk eens wat een onzin wij als commissie op ons dak hebben gekregen. Ik krijg nog dagelijks waardevolle gegevens binnen. Die mogen niet voor een gesloten deur komen te liggen, omdat de enquête is afgerond. Dat je een zeurpiet bent als je ergens op terugkomt.”

Bertholet vindt dat het hele kabinet moet opstappen, al heeft hij daar een hard hoofd in. „Het zal wel weer ontaarden in politiek gekonkel." Hij is het met de Bijlmerbewoner Henk van de Belt eens dat het belangrijkste niet is dat ministers aftreden, maar dat politici en ambtenaren in het algemeen een andere mentaliteit krijgen. Van de Belt: „Er is geen sprake van een foute handeling, maar van een foute houding en dat is veel erger."

Van de Belt is wat positiever over het rapport dan Banel en Bertholet. Hij vindt dat de commissie veel werk heeft verzet en is blij dat de Bijlmerbewoners eindelijk erkenning krijgen voor hun problematiek. „De overheid moet een vangnet zijn voor zwakkeren, maar die hebben juist jaren lang geen gehoor gevonden."

Belangrijker dan volledige waarheidsvinding vindt Van de Belt het trekken van lessen voor de toekomst. „De ontdekte fouten moeten worden verweven in nieuwe rampenplannen, opdat zo'n crash en zo'n nasleep nooit weer gebeuren." Hij is daar echter niet gerust op. „Mijn persoonlijke les uit het rapport is dat het gevaarlijk is om afhankelijk te zijn van de overheid."

Yvonne Wolthuis-Olf was lange tijd raadslid namens de Groenen in de stadsdeelraad Amsterdam-Zuidoost. Maar ze heeft de politiek teleurgesteld de rug toegekeerd. Wolthuis-Olf meent dat het rapport zaken bevestigt die zij al lang wist. „Dat er een relatie is tussen de ramp en gezondheidsklachten, dat de berging van het wrak onzorgvuldig was. Wij hebben indertijd drie vuilniszakken gevonden met resten van het ramptoestel."

Wolthuis-Olf voelt zich moegestreden. Ze verlaat de Bijlmer om een nieuw leven te beginnen. „De avond voor het rapport werd gepresenteerd was ik laat thuis. Ik ging even zitten en toen kreeg ik toch een hartkloppingen! Ik dacht: ik krijg een infarct. Daarna heb ik een beetje geslapen, maar 's ochtends stond er al weer pers voor de deur. Het is heel emotioneel voor mij. Ik ben blij dat de bewoners van de Bijlmer eindelijk duidelijkheid krijgen. Daar ging het ons om."