

## Vragen Henk

De bewuste rampavond. Wat gebeurde er toen (vanuit jouw verhaal/ervaring)? Je sprak eerder over een briefing aan het begin van de ochtend, vertel daar bijv. over.

Op de eerste avond heb ik zelf een paar telefoontjes gepleegd om te kijken of ik kon helpen. Maar het was duidelijk dat brandbestrijding en mensen reddende activiteiten het belangrijkste waren. De volgende morgen op maandag 5 oktober werd om ca 0830 het team van de heer Wolleswinkel - de vooronderzoeker van de Raad voor de Luchtvaart – geformeerd. Hij besloot dat in een klein team (dat zo- nodig kon worden uitgebreid) de disciplines van motoren en structures en flight moesten zitten.

De eerste specialisten kwamen uit Israel en de VS op maandag al aangevlogen en ik denk dat de meeste experts er dinsdag al wel waren. Ik praat dan experts van Boeing, EIAL, de National Transport Safety Board uit Washington, de Federal Aviation Administration uit Washington en waarschijnlijk ook Seattle , de motorfabrikant Pratt&Whitney uit Hartford USA, vertegenwoordigers van de Israelische regering (ik dacht 6 man van de commissie Lapidot).

De organisatie en werkwijze van het onderzoek moest op poten worden gezet. We spraken af voor een 'startmeeting' en dan zou elke dag de voortgang besproken worden om 17:00 uur op ons 'hoofdkwartier' in Hoofddorp. Om 17:00 noemde ik dat het 'avondgebed'. De vergadering 's morgens noemde we op zijn luchtvaartengels 'de briefing'.

Soms moest ik zelf het woord nemen en in een zaal met 60 vooraanstaande experts vertellen wat er die dag was gebeurd. Vanzelfsprekend alle belangrijke zaken werden gemeld inclusief de vondst van het verarmde uranium. Van die vergaderingen werden uiteraard verslagen gemaakt.

Wat is je van die eerste weken na de crash het meest bijgebleven?

Het 'meest'..... is moeilijk te beantwoorden. Er zijn zoveel zaken te noemen.

Bijzonder is dat eigenlijk het Nederlandse onderzoeksteam de 'enige echt onafhankelijke' partij in de zaal was. Het was een Amerikaans ontwerp vliegtuig, gebouwd en gecertificeerd in Amerika, geopereerd en onderhouden door een buitenlandse vliegtuigmaatschappij ELAL. Wij hadden 'gelukkig' geen belangen en hoefden ook niet bang te zijn om iets te verbergen.

Het is duidelijk dat de spanning er volop was, dat je veel in een korte tijd moest besluiten. De experts van Boeing en ELAL en de motorfabrikant waren enorm bang voor reputatie schade en bekeken elkaar argwanend. Het besef moest doordringen dat er een enorme klus te doen was die normaal gesproken bij een dergelijk luchtvaartongeval wel jaren zou kunnen duren.

De motivatie en betrokkenheid van de luchtvaartsector was enorm goed, zelfs hartverwarmend en geweldig. De hulp kwam van vele kanten. KLM stelde personeel gratis ter beschikking met ervaren technici, de Luchtmacht bioloog gespecialiseerd in

vogelgedrag bood zijn hulp aan (Luit Buurma) omdat er nog onderzocht moest worden of er een vogel aanvaring was geweest. Hij had weer contact met de UNI Amsterdam die DNA onderzoek deed naar vogelsporen. Bewoners kwamen delen van het vliegtuig inleveren als ze die in hun tuin vinden. Er was een sfeer: er is heel iets ergs gebeurd, maar we zetten de schouders eronder. Iedereen begreep de noodzaak om hard te werken en dat ging zonder gemor.....dat is wel eens anders in Nederland.

De goede samenwerking in het team staat me bij. Er werd bijna de klok rond gewerkt, omdat gegevens van de DFDR 's nachts uit Washington via een dataverbinding binnenkwam.

De eerste dagen reageer je professioneel en druk je bepaalde dingen weg. Na een paar dagen realiseer je je, dat de stank steeds groter wordt tot het niveau dat je er misselijk van wordt.

Burgemeester Van Thijn wilde de Bijlmer opgeruimd hebben en zette grote druk op de zaak. Bij mijn weten heeft hij met niemand overlegd over zijn beslissing, en was hij er niet mee bezig of belangrijk bewijsmateriaal zou kunnen worden beschadigd, of zelfs dat doden niet zouden kunnen worden geïdentificeerd. In mijn ogen een slecht gecommuniceerde beslissing en een preek voor eigen parochie.

Er was gekissebis tussen Wolleswinkel en Maij Weggen over wie verantwoordelijk was voor de woordvoering. Maij Weggen dacht dat ze het ongevallenonderzoekteam kon aansturen, maar Wolleswinkel heeft haar op onzachte wijze tot de orde geroepen. Het is maar beter dat ik dat niet opschrijf. Hij had wel tegen haar gezegd dat ze de ongevallenonderzoekers maar beter een hard onder de riem kon steken dan de zaak tegenwerken. Op een avond kwam een zwarte auto voorbij het huis en bracht een enorme bos bloemen van de Minister, waarop stond: het is een zwaar onderzoek. Ik wens u veel sterkte en sta achter u.

Wolleswinkel kon vervolgens zelf de persconferenties organiseren. De pers – met name Vincent Dekker – vond dat de informatie veel te langzaam doorkwam en vermoedde dat er veel meer aan de hand was. Ik begreep zijn wantrouwen zelf niet, maar zag zijn zorgen wel. Niemand mocht in Hangar 8 uitgenodigd worden, echter voor Pieter van Vollenhoven werd een uitzondering gemaakt.

Hoe gingen jullie te werk?

Er werd een 'hangar floorplan' gemaakt. Binnengekomen onderdelen werden geselecteerd en dan op een plattegrond gelegd en gerangschikt. Wat niet bruikbaar was ging in een container die werd afgevoerd. We zochten naar de motorophanging, roeren, de spindles van de roeren die de standen op het moment van neerstorten aangeven. Ook uiteraard naar de DFDR en de CVR. De motoren waren uiteraard van groot belang. Het landingsgestel was bijvoorbeeld eigenlijk helemaal niet zo van belang.

Er moest worden onderzocht of er een terroristische aanslag was geweest (gerechtelijk laboratorium deed onderzoek) en een vogelaanvaring werd onderzocht.

Van de bevindingen worden ‘factual findings’ gemaakt: dat zijn rapporten waarin de beschadigingen minutieus worden beschreven. Er wordt veel gefilmd en gefotografeerd. Na die fase begint men met analyse.

We gingen ´s nachts B747 simulatoren in en vlogen de banen van het vliegtuig na. We configureerden de simulator zo dat we het verlies van de motoren konden nabootsen. Konden we een landing maken op het IJsselmeer? Konden we de Noordzee halen? Konden we inderdaad op baan 06 of 27 landen? Bij Boeing werden ook simulatoren gevlogen. Binnen een paar dagen oefende men wereldwijd al op het vliegen met twee motoren om bemanningen te trainen en om ze bochten in de goede draairichting te laten maken.

Dus van alles en iedereen kwam langs in hangar 8, en ik werd overal bij betrokken en stond overal met mijn neus bovenop. De meest leerzame periode in mijn leven moet ik zeggen.

Waar lag de focus tijdens dit onderzoek?

Focus: eerst een aantal scenario’s uitsluiten: terroristische aanslag en vogelaanvaring werden uitgesloten. De focus lag al snel op de fuse pinnen omdat er 1 gevonden was die vermoeidheidsverschijnselen toonde. Dus de motor ophanging werd vrij snel de focus. Vervolgens moest ontdekt worden hoe er dan 2 motoren tegelijk af hadden kunnen vallen. Dus veel passen en meten om brokstukken aan elkaar te passen om een theorie te bewijzen hoe dat gegaan kon zijn.

Focus was ook het terugvinden van alle verarmd uranium balansgewichten.

Er is veel commotie geweest rondom het verarmde uranium dat in het toestel zat. Hoe kijk jij daar als onderzoeker naar? Was die angst gegrond?

Op de 3<sup>e</sup> dag werd er verarmd uranium gevonden. De brandweer van Schiphol had in de nacht van 7 oktober al metingen gedaan naar radioactiviteit in hangar 8. Ik concludeerde dat (gelukkig) de protocollen werkten en dat iedereen deed wat ie moest doen.

Over het verarmd uranium: de staven die ik vond en vast heb gehad waren onbeschadigd. Ik werd omringd door experts die vaker ermee te maken hadden gehad. De Nikkel Cadmium beschermlaag die over de contragewichten was aangebracht was volledig intact. De laag weerstaat 1453 graden en beschermt tegen het verbranden van het verarmde uranium (smelt bij ca 1132). De staart van het vliegtuig was achter de flat terecht gekomen en de bevinding dat verarmd uranium niet verbrand was klopte daarmee. Normaal gesproken zijn de fire walls van de motoren de best tegen brand beschermde delen. Deze zijn vaak van titaniumlegeringen gemaakt en weerstaan voor 15 minuten een brand van ca 1100 graden. Wij (dus de experts) troffen de firewalls van de Auxiliary Power Unit die in de staart gebouwd is on-verbrand aan, en trokken de conclusie dat er geen temperaturen van meer dan 1100 graden hadden bestaan.

Tevens werden metingen in de hangar 8 gedaan. De KLM stralingsdeskundige had zelfs een kantoor in hangar 8. Bij elke nieuwe lading uit de Bijlmermeer werd er gemeten. Vanaf 10 centimeter afstand kan er al geen straling meer gemeten worden, zo laag was het niveau.

Er bestond bij iedereen consensus dat het gevonden verarmde uranium niet gevaarlijk was. Niettemin moest er zorgvuldig mee worden omgegaan. Daarom moest iedereen zijn handen goed wassen na afloop van het werk. Men moest niet in mond, oren of neus en mond wrijven. Instructies werden in de werkruimten en toiletten opgehangen (*overigens dezelfde toilet die door meneer van Os in 1992 gebruikt is, en die in de serie rampvlucht al proestend van de ziekteverschijnselen een stuk verarmd uranium uit hangar 8 steelt = fictie: toegevoegd op 19 oktober*).

Alle gewichten moesten opgespoord worden: ca 15 tot 20 medewerkers van de RLD zijn nog een flink aantal dagen naar de vuilstortplaatsen gestuurd om alles weer opnieuw uit te laden en op transport banden te onderzoeken. Dat was natuurlijk ook weer een extra kans om de CVR te vinden.

Er deden veel complottheorieën de ronde over deze ramp. Waarom was dat denk je?

Vanaf het begin heeft het ongevallen team zich gerealiseerd dat zo'n ongeval complottheorieën kan genereren. We zouden eigenlijk verbaasd geweest zijn als dat niet zou gebeuren. Ik denk dat er een samenhang bestaat tussen het ontstaan van C-theorieën en het niet voldoende krijgen van informatie van de pers. Mensen gaan dan speculeren. De druk om resultaten te produceren voor een team is natuurlijk erg groot en soms is de pers ook erg ongeduldig. Ik kan de pers niet 'over 1 kam scheren'. Er zijn sectoren van de media die het goed doen, en er zijn er een paar die alles wat je zegt in twijfel trekken. En soms rare vragen stellen.

Keken jullie zelf als onderzoekers ook naar die theorieën?

Over het technisch onderzoek zelf zijn eigenlijk nooit C-theorieën ontstaan. Men heeft de eindbevindingen van het ongevallen rapport zonder slag of stoot geaccepteerd. Boeing en ELAL onderschreven de conclusies. (*Terwijl eigenlijk dat ook niet zo zwart-wit lag*).

Maar voor wat betreft de CVR wisten we dat er een boel gedonder zou ontstaan als we die niet vonden: voor ons zou dan vanzelfsprekend een complot theorie ontstaan.

Over de mannen in witte pakken hebben we het in het team het helemaal nooit gehad. Het speelde überhaupt geen rol, en we konden daar niets mee. Het onderzoek was eigenlijk allang afgerond (in de zin dat Boeing, ELAL en de het onderzoeksteam het gezamenlijk eens werden over de oorzaak) voordat Trouw en de Volkskrant over mannen in witte pakken berichtte. We konden er dus 'technisch' niets meer mee. Maar als je de CVR toch echt wil hebben moet je daar toch initiatieven gaan ontplooiën.

Bekende Nederlanders beweerden soms van alles op tv....bv Klaas Wiltink zag het vliegtuig vlakbij zijn huis vliegen. Maar de exacte data van de verkeersleiding primaire en secundaire radar en die van het vliegtuig inertial navigation system en de DFDR wezen er duidelijk op dat zijn beweringen onjuist waren. Daar werd dan niet apart de pers voor opgezocht om dat te ontkrachten, want anders kon je de hele dag wel bezig zijn met dingen te ontkrachten die beweerd werden.

Het kan zijn dat op de eerste persconferenties een grove kaart getekend is die de vliegbaan aangaf. Die kaart was volgens mij nog niet zo exact en daar zat dacht ik ca 250 meter verschil in tov de radar beelden. Primaire en secundaire radarbeelden kwamen iets later. Het kan dus best zijn dat individuen op de grond een 'iets verschoven positie van het vliegtuig hebben gezien', maar met alle latere meer exacte gegevens erbij was dat toch vrij nauwkeurig vast te stellen. Er zijn natuurlijk gegevens van meerdere radarstations bekeken. Lastig is het als een krant je veroordeelt op grond van een in de haast gemaakte tekening en het niet corrigeert als ze de exacte data krijgen. Het gevoel dat het ongevallenonderzoek team 'de kluit' belazert is dan al bijna niet meer weg te nemen.

De mannen in witte pakken. Wie waren dit volgens jou?

Het eerlijke antwoord is: ik heb geen flauw idee. Maar het lijkt me duidelijk dat bij een groot ongeval van allerlei mensen iets kunnen komen doen variërend van mensen redden, helpen etc, tot het opnemen van de situatie. Of ze er geweest zijn of niet....ik weet het niet. Maar er zijn geen berichten dat ze er met koffers aan materiaal vandoor gegaan zijn. Sterker nog: er is heel wat gepikt. Witte pakken: als onderzoeker naar de oorzaak van de ramp moet je die zaken dan als onbewezen en niet voor het technische onderzoek relevant afdoen. Opmerkelijk was dat ooit Pierre Heijboer tegen me zei: "de mensen moeten natuurlijk je artikelen wel lezen: een saai feitelijk verhaal leest geen hond. Daarmee wilde hij niet zeggen dat het verhaal over de witte pakken verzonnen was..... Mijn eerlijke mening: misschien zijn er een paar mannen in witte pakken geweest.....geweldig als complot theorie die het nu al 30 jaar uitstekend doet, en misschien ook de volgende 30 jaar nog goed is voor een drama serie: maar g e e n enkele rol betekenis voor het onderzoek.

Sterker nog: ik vind eigenlijk dat dat verhaal mensen onzeker maakt. Onzekerheid brengt stress en angst. Niemand kan het tegendeel bewijzen. Ik vind het zelf erg jammer dat na 30 jaar gespeeld wordt met de onzekerheid van Bijlmer bewoners in een drama serie. Leuke televisie misschien....maar had svp nog een jaar of 30 gewacht, dan hoeven mensen die geliefden hebben verloren dit niet aan te zien en opnieuw door rouw te gaan.

Welke feiten/meningen die in de publieke opinie rondgaan over de vliegcrash zijn volgens jou niet waar en waarom?

Het verarmd uranium heeft naar mijn mening geen gezondheid schade berokkend, en ik denk zelf dat er geen causaal verband bestaat tussen het verarmde uranium en de klachten die mensen hebben gehad.

Daarvoor zijn de volgende argumenten en bewijzen:

- Tot serienummer 551 zijn in Boeing 747 verarmd uranium contragewichten ingebouwd. Het werd ook ingebouwd in de DC-10
- Honderden zo niet duizenden technici hebben bij Boeing die gewichten ingebouwd (niet gevaarlijk, wel zorgvuldig behandelen) en honderden zo niet duizenden technici hebben die gewichten bij luchtvaartmaatschappijen door Wolfram vervangen
- Er was verarmd uranium aanwezig in de vliegtuigen die crashten en uitbranden in Tenerife in 1997. De toestellen zijn uitgebrand. Er werd geen gesmolten of verpulverd uranium gevonden. Er was verarmd uranium verwerkt in de Boeing 747 in Lockerbie. Er zijn geen problemen ontstaan. Er was verarmd uranium in de Chinese B747 die ook 2 motoren verloor. Er was verarmd uranium in een 747 die in 1999 neerstortte bij Londen. Er zijn geen problemen ontstaan.
- Er zijn 64 Boeing 747 tot nu toe neergestort. In 41 daarvan was verarmd uranium verwerkt. Alleen in Nederland heeft dat geleid tot escalatie.
- Het verarmde uranium in de Bijlmer werd gevonden in onverbrande toestand met de beschermende Nikkel Cadmium laag intact. Vanwege het feit dat de fire walls van de designated fire zone niet verbrand zijn (ze zijn bestand tegen 1100 graden) moet geconcludeerd worden dat de temperaturen niet hoger dan 1100 geweest kunnen zijn. De staart van het vliegtuig waaraan de roervlakken zitten waarin het verarmd uranium was verwerkt was natuurlijk wel aangetast en enigszins geblakerd mag lag aan de kant van de flat waar niet het de haard van de brand was
- Alle bij het ongeval betrokken experts uit de hele wereld waren unaniem van mening dat het verarmd uranium niet gevaarlijk was, maar dat je er wel zorgvuldig mee moest omgaan
- Er is in de luchtvaart historie geen enkel geval bekend waarbij verarmd uranium gewichten zijn gesmolten, verbrand, verpulverd of zijn verdampt
- Weliswaar kan verarmd uranium ***in poedervorm*** pyrofoor zijn (verbranden bij kamer temperatuur), echter dit scenario is aantoonbaar niet van toepassing in de ramp in de Bijlmermeer: het is ongeschonden gevonden en ik heb zelf meerdere staven in mijn handen gehad en tijdelijk onder mijn bureau opgeslagen
- Ik ben zelf getest en ik ben er niet ziek van geworden
- Niemand die betrokken was bij het team die ik ken – voor zo ver ik weet - (en dat zijn er nogal wat) is ziek geworden. Het is juist dat ik me verover verbaas dat er allemaal mensen ziek zijn geworden die het verarmde uranium helemaal niet aangeraakt hebben of daar ver van verwijderd waren. ***(De heer Van Os uit de serie rampvlucht was in Hangar 8 ver verwijderd van het verarmde uranium.....en die werd ziek?: toegevoegd 19 oktober)***

Mijn eigen conclusie (zonder dat ik een medicus ben): het verarmde uranium was geen gevaar voor de volksgezondheid, maar je moest er zorgvuldig mee omgaan. Je mag het niet in de natuur achterlaten, want in de grond zou het kunnen gaan roesten en uranium oxide achterlaten. Dat is schadelijk voor het milieu en het grondwater. Het zou net zo gevaarlijk kunnen zijn als alle andere 'zware metalen'.

De grond bij de Bijlmer is afgegraven. Daar kunnen geen staven zijn achtergebleven.

Ik ben 6 jaar met Kamervragen over verarmd uranium bezig geweest, Voornamelijk van meneer Van Gijzel. Al 30 jaar vertel ik steeds hetzelfde verhaal, maar de vragen bleven maar komen en ik moet eerlijk zeggen dat de vragen van de pers ook maar bleven komen. Sommige van die scenario's vond ik echt 'ronkend' van toon en zonder een sprankje bewijs.

Ik had graag meneer Van Gijzel bijgepraat tijdens een kopje koffie en hem alle data laten zien. Dan had hij wellicht aan andere aspecten gedacht in zijn zoektocht naar gezondheidsklachten van mensen. Want er zijn ook andere stoffen tijdens een cocktail van stoffen en kerosine die verbranden. Dat is vanzelfsprekend erg ongezond (wellicht schadelijk voor de gezondheid, maar geen gevaarlijk stof in de zin van de luchtvaartwetten en procedures). Dus, naar mijn mening vrijwel zeker heeft Van Gijzel 'op het verkeerde paard gewed'. Ik begrijp Van Gijzel zijn inspanningen om de gezondheidsaspecten op de agenda te krijgen. Maar uranium klinkt natuurlijk sensationeel....en daar hebben politiek en pers ook wel gebruik van gemaakt.

Het is jammer dat daardoor ook zoveel ongerustheid bij de Bijlmerbewoners is ontstaan.

Maar de vraag blijft: als mensen ziek zijn geworden en het komt niet van verarmd uranium (dat denk ik zelf): waar komen hun klachten dan wel van. Ik denk dat er redenen zijn om 'anders en beter te zoeken'.

Je gaf aan dat jullie niet mochten spreken met media. Hoe kijk je daar zoveel jaar later op terug? Had dat wat jou betreft anders gekund?

Co-ordinatie in een team is belangrijk. Ik ben blij dat ik tijdens het onderzoek niet belast werd met het praten met de pers. Je hebt alle aandacht geconcentreerd nodig voor het onderzoek.

Maar toch...transparantie kan een boel ellende besparen. Je weet dat ik de Engelse investigation board heb geadviseerd maximale transparantie te betrachten toen ze verarmd uranium vonden. Er heeft geen escalatie plaatsgevonden en de ongerustheid kon worden weggenomen.

Maar....ook de pers in Nederland heeft een rol. Als je voortdurend maar de negatieve kanten van een verhaal opzoekt, en voortdurend alles in twijfel trekt, en als onderzoeksjournalistiek het niveau van 'verscholen' roddeljournalistiek nadert, dan moet de pers ook bij zichzelf te rade gedaan en zijn rol heroverwegen.

Nu je alles weet van de situatie met het verarmde uranium: zou er nog iemand kunnen twijfelen aan de bewijzen, de assessment van de experts, aan de zorgvuldigheid waarmee we ermee omgegaan zijn? Hadden andere ministeries zoals VROM ook niet een beetje pro-actiever kunnen zijn om de ongerustheid weg te nemen? Niettemin begrijp ik heel goed dat de communicatie hierover veel beter had moeten. Jammer genoeg moet je haast concluderen dat een gebrek aan communicatie en inzicht hebben geleid tot escalatie en ongerustheid en niet het gevaar van het verarmde uranium 'an sich'.

Ik denk dat mensen 'onbedoeld' in de cultuur van de jaren 1990 onterecht in onwetendheid zijn gelaten en de pers en de politiek 'onmachtig' aan de gang zijn gegaan.

Waarom kies je er nu voor wel iets te vertellen aan media?

Ik ben nu gepensioneerd en ervaar geen blokkade om te spreken. Ik vertel al 30 jaar hetzelfde verhaal en heb daar alle bewijzen voor.

Ik voel me betrokken bij de mensen in de Bijlmer die verdriet hebben van het verlies van dierbaren en daar niets aan kunnen doen. Ik ben bang dat het oprakelen van gevoelige zaken, vooral van complottheorieën en onbewezen mannen in witte pakken weer zoveel gaat losmaken dat mensen opnieuw de ramp gaan beleven. Dat geldt ook voor hulpverleners die in 1992 betrokken zijn geweest.

Mijn enige wapens zijn feiten, eerlijkheid en transparantie.

Ik vind dat een omroep als de KRO NCRV ook een verantwoordelijkheid heeft, en bij het zien van de website over de ramp in de Bijlmermeer dacht ik werkelijk: 'daar gaan we weer'. Kunnen we alleen nog maar praten over de verdwenen CVR, over mannen in witte pakken, over complottheorieën en over de enquête? Zijn dat de dingen die de mensen in de Bijlmer verder helpen? Ik denk het niet.

Er is zoveel mogelijk om uit te leggen, te verklaren en te laten zien, en eerlijk te zijn, dat ikzelf voor een heel andere benadering van de 30 jaar na de Bijlmer ramp zou hebben gekozen. Ik zou ze in ieder geval meer kunnen geruststellen hoop ik dan een drama serie.

Ik wil ook een tegengeluid laten horen voor mezelf en de tientallen collega's die met hart en ziel onderzoek hebben gedaan die een jaar hun vakanties en vrije tijd hebben opgezegd om resultaten te behalen.

Ik vind mezelf geen onbetrouwbare ambtenaar en ik weet dat we alles gegeven hebben. Maar soms wil men dat niet zien. Het thema tegenwoordig is: de onbetrouwbare overheid. Maar hebben we het wel eens over niet altijd even betrouwbare pers? Zelfs Els van Driel de interviewster zei tegen me: 'meneer Pruis de mensen in de Bijlmer zijn niet geïnteresseerd in het technisch onderzoek. Ze willen weten waar de CVR is en wat de lading is geweest....kunt u ze dat nu eindelijk eens vertellen' om een reactie te provoceren.

Honderden miljoenen mensen zijn sinds 1993 veilig met de B747 – het iconische vliegtuig van de 20<sup>e</sup> eeuw vervoerd – dankzij goed Nederlands onderzoek en investeringen in verbetering van Boeing die in 2022 waarschijnlijk 10 miljard euro hadden bedragen. Dat gaat echt ergens over.....en men is in Nederland alleen maar geïnteresseerd in mannen in witte pakken en een drama serie waar onbewezen complottheorieën worden uitgewerkt?



Misschien hadden we met die drama serie nog een jaar of 10 of 20 moeten wachten: ik denk dat het te vroeg is.

Natuurlijk stel ik het hierboven een beetje scherp: waarschijnlijk hebben we allemaal iets van de ramp in de Bijlmer meer te leren: alle ministeries en ambtenaren, de pers, de politiek, de Nederlandse samenleving. Laten we ons daarop richten.

We spreken met dit onderwerp ook veel over het vertrouwen over overheid en burger. Waarom is deze ramp daar volgens jou zo tekenend voor?

Zie hierboven.

Wat is je, 30 jaar na dato, nog het meest bijgebleven?

Het meest moeilijke voor me is dat je innerlijke werkelijk niet meer overeenstemt met de werkelijkheid die ervaren wordt in 'de buitenwereld'. "de waarheid" is een relatief begrip geworden. Als in een poll 80% van de Nederlanders denkt dat de Rijksluchtvaartdienst 'de kluit belazert heeft' dan wordt dat een soort nieuwe werkelijkheid. En daar kun je bijna niets meer aan doen.

Maar ik heb wel moed en morele principes om mijn vinger op te steken en te zeggen: zien we de zaken nog wel zuiver? En zien we de juiste verbanden nog wel? En waarom het zo in Nederland geëscaleerd is, is heel moeilijk uit te leggen in het buitenland waar ik veel verbleef. Ik heb 35 jaar gereisd en 16 jaar in het buitenland gewoond.

Wat ik ook geleerd heb is dat zelfs 'onder ede' sommige mensen dingen verklaren die aantoonbaar niet kloppen.

Wat ook moeilijk te verteren is, is dat er ook mensen zijn die 'een slaatje' of een persoonlijk voordeel uit een ongeval proberen te halen. Gelukkig weinig gezien, maar het gebeurt.

Ik ben dankbaar dat ik aan het onderzoek heb mogen meedoen en dat men op mijn oordeel altijd heeft kunnen vertrouwen.

Welke lessen kunnen we uit deze gebeurtenis trekken voor de toekomst?

- Transparantie kan nooit kwaad, maar is een vereiste
- Zodra een ramp gebeurt.....meet dingen, selecteer mensen voor onderzoek, wees pro-actief
- Verzuiling van ministeries en gebrek aan pro-activiteit....ik verbaas me erover
- Er zijn lessen voor iedereen te leren, zeker ook voor de media en de pers. Een zelfreflectie van de sommige delen van de pers in de Bijlmerramp heb ik eigenlijk gemist: ik mag uiteraard van mezelf niet generaliseren

- Ik moet het opnemen voor de vele deskundige collega's bij de overheid: het lijkt wel of we in het verdomhoekje staan.....maar de maatschappij vormen we met zijn allen.....

In de tot de wereldliteratuur behorende Chinese klassieke roman DE DROOM VAN DE RODE kamer, is het centrale thema: 'als de schijn de waarheid speelt, wordt waarheid schijn'.

Zelfs als je nu opnieuw met de waarheid komt en veel bewijzen hebt, kan men de waarheid nog steeds wantrouwen.....en denken 'het kan toch niet zo zijn dat die ambtenaren van de ongevallen onderzoeksteam en al die experts helemaal gelijk hadden, nl dat verarmd uranium geen gevaar voor de volksgezondheid vormde als daar zorgvuldig mee zou worden omgegaan?

Ik voel dat zo bij de ramp in de Bijlmer: misschien dat de serie ramplucht goed in elkaar zit maar het kan zijn dat de schijn het gaat winnen van de waarheid en men mijn bijdrage (als waarheid) nu ondervinden als 'schijn'? Of niet?