

Onheil zonder gezicht

CHARLATANS EN FANTASTEN SPELEN EEN DOORSLAGGEVENDE ROL BIJ HET LEVEND HOUDEN VAN DE BIJLMERRAMP

Hoe kon de Bijlmerramp zich zo lang voortslepen? Niet door een geraffineerde samenzwering, maar integendeel door een reeks van onhandigheden, blunders en misverstanden. Terwijl Nederland Netanyahu aanklampte over de lading, is de politieman die destijds de vrachtbrieven in ontvangst nam spoorloos verdwenen.

Een ramp zoals die zich op 4 oktober 1992 voordeed met de El Al-Boeing in de Bijlmer, gaat ieders voorstellingsvermogen te boven. Welke technische verklaring er ook wordt geboden voor het neerstorten van het vliegtuig, het publiek zal er nooit genoeg mee nemen. Een dergelijke ramp bergt nu eenmaal een geheimzinnige kracht in zich.

Zes jaar na dato werpt een parlementaire enquêtecommissie zich op een complex van gebeurtenissen waarover alle denkbare vragen reeds van een antwoord zijn voorzien. Dit wordt de eerste enquête die, in plaats van feiten op te sporen, mythes gaat ontzenuwen.

De commissie onder leiding van Theo Meijer (CDA) laat tijdens de openbare verhoren alle deskundigen nog één keer de revue passeren. Dat hoort bij het ritueel van een enquête. Een ceremoniële handeling wordt het. Een bezweringsformule. Een ultieme poging om een zaak tot een einde te brengen die al jarenlang onrust teweegbrengt. 'Zonder parlementaire enquête,' zegt burgemeester

ERIC VRIJSEN

Schelto Patijn van Amsterdam, 'blijft de Bijlmer gebukt gaan' onder de verhalen van charlatans en fantasten.'

OBSCURE TERREURGROEP

Onmiddellijk na de ramp dacht iedereen aan een terroristische aanslag. Misschien moeten we achteraf zeggen: was het maar waar! Dan had het onheil een gezicht gekregen in de vorm van een obscure terreurgroep. Dan hadden de getroffen een richtpunt gehad voor hun emoties en woede. Nu kregen zij als officiële verklaring een ingewikkeld scenario van technische details rondom het onthutsend simpele feit dat een 'ophangbout' van een van de motoren op het verkeerde moment afbrak.

Hoe knap en integer de analyse ook, de catastrofe was niet te bevatten. De gedachte aan een samenzwering werd onuitroeibaar, en het grote gissen kon beginnen. Het toestel zou kernmateriaal en munitie hebben vervoerd. Op de plek des onheils zouden 'mannen in

witte pakken' hebben rondgesnuffeld. En de mensen in de Bijlmer zouden nog altijd worden vergiftigd door de stofdeeltjes van verbrande vliegtuigonderdelen.

Ook de crashdetectives van de Rijksluchtvaartdienst dachten eerst dat het vliegtuig was neergeschoten. Een essentieel onderdeel om dit vast te stellen, is de 'cockpit voice recorder' die alle onderlinge gesprekken van de bemanningsleden opneemt. Het is een van de twee onbrandbare 'zwarte dozen'. De rampenonderzoekers gingen er die avond zo snel mogelijk naar op zoek.

Wie speurden er nog meer naar de zwarte doos? De Israëliëse veiligheidsfunctionarissen natuurlijk. Vaak is gesuggereerd dat geheim agenten in witte pakken het rampterrein hebben doorzocht. Dit hardnekkige gerucht kwam waarschijnlijk in de wereld, doordat die avond een aantal hulpverleners aan het werk gekleed was in witte overalls met fluorescerende gele strepen.

Veiligheidsbeambten van de geheime dienst Mossad en van El Al hoefden die avond

De commissie-Meijer zit klaar om de Bijlmerramp te ontrafelen en te ontmythologiseren

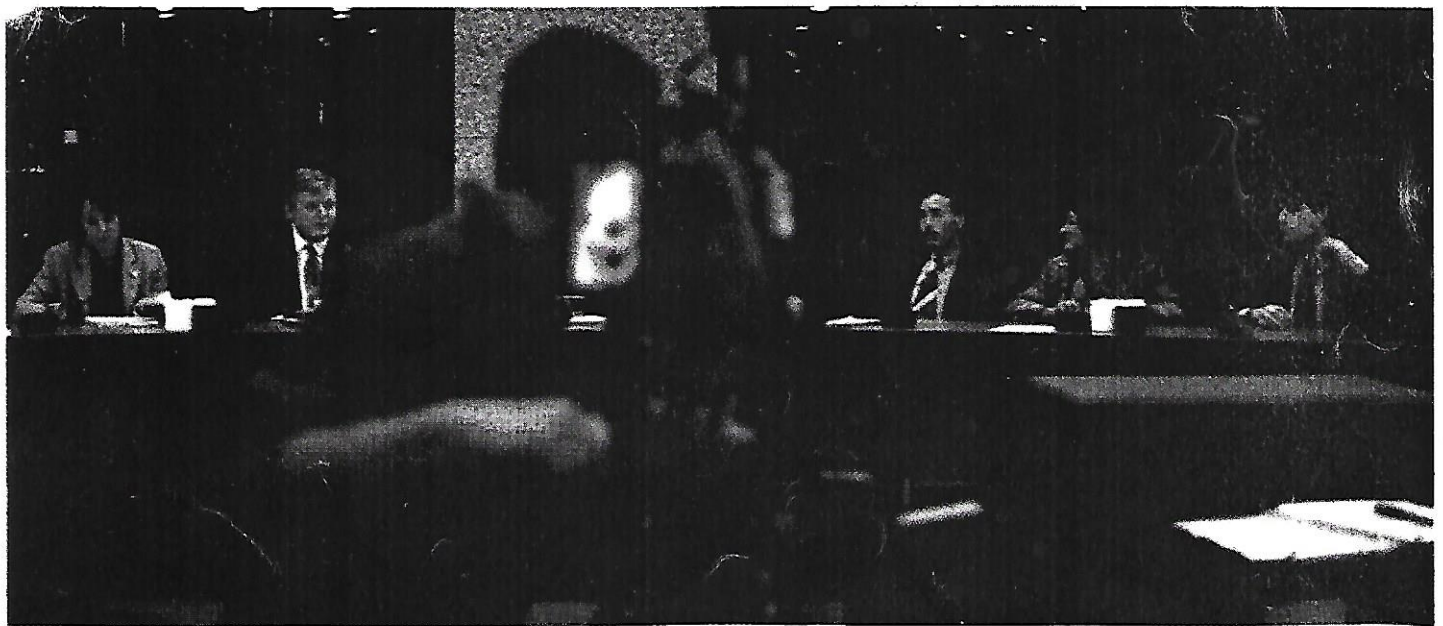


FOTO ROGER DONNEN/ANP



De mysterieuze 'mannen in witte pakken' behoorden gewoon tot de medische hulpverleners

FOTO: GUIDO VAN DOORNHUIZEN/PH

heus niet een dergelijke uitmonstering uit hun kleerkast te trekken. Zij konden op vertoon van hun Israëlische paspoort het politiekordon passeren en het rampterrein betreden. De politie liet hen netjes door. En terecht. Annex 13 van het Verdrag van Chicago – waarin internationale afspraken staan over hoe te handelen bij een vliegtuigongeval – bepaalt dat vertegenwoordigers van de betrokken luchtvaartmaatschappij en van het betrokken land toegang hebben tot de plek des onheils.

Het idee dat de Mossad in de Bijlmer spioneerde, voedt echter de gedachte dat de Israëlische overheid zaken verdonkere maande. De aanwezigheid van uranium in het toestel, bijvoorbeeld. Of het militaire karakter van de lading. Wie die noodlottige zondagavond in één keer wil duiden, moet alle gebeurtenissen inderdaad zien als een groot complot van geheime diensten. De werkelijkheid is echter minder spectaculair. Op de Bijlmer ramp past niet zozeer de samenzweringsgedachte, als wel de chaostheorie. En het is de vraag of dat niet veel erger is.

BLUNDERS

De gevolgen van de ramp zouden zich jarenlang laten gelden, niet door geraffineerd en geheimzinnig optreden van overheidsdiensten, maar juist door een lange reeks onhandigheden, blunders, misverstanden en alledaagse sores.

Er was geen kwade opzet in het spel. Veeleer was er sprake van ingesleten bureau-

cratische gewoontes en tekortkomingen.

Gezagvoerder Fuchs besloot tot een noodlanding op baan 27 van Schiphol. Om hoogte en snelheid te minderen moest hij een extra rondje boven Amsterdam gaan vliegen. Door het verlies van twee motoren was dit echter onmogelijk. Fuchs veronderstelde echter dat hij slechts één motor had verloren. Op hetzelfde moment, vijf minuten voor de crash, waarschuwden enkele zeilers op de meren nabij Hilversum de Kustwacht IJmuiden, die terstond aan de luchtverkeersleiding op Schiphol doorgaf dat er een vliegtuig in nood verkeerde. Er waren duidelijke meldingen over het verlies van twee motoren aan stuurboordzijde. Maar die, voor Fuchs en de verkeersleiding essentiële informatie, werd niet verder doorgegeven. Want: 'Schiphol is al op de hoogte.'

Waarom drong het belang van die gegevens niet tot de functionarissen van de Kustwacht door? Er is maar één verklaring: de Kustwacht was gewend te worden gebeld door Schiphol over zoekgeraakte sportvliegtuigjes, maar was er niet op ingespeeld om zelf naar Schiphol te bellen. De stelregel was bovendien dat de communicatie zo bondig mogelijk moest zijn. De verkeersleiders hebben later gezegd ervan overtuigd te zijn 'dat alles anders was gelopen',

indien ze geweten hadden dat het toestel niet met brand in een der motoren kampte, maar twee motoren aan stuurboordzijde miste.

NASLEEP

Dat was het voorspel van de ramp. De nasleep was niet veel beter. De overheid was niet voorbereid op een calamiteit van deze omvang. Het onderzoek naar vliegtuigongevallen is opgedragen aan het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI), dat in 1992 in feite beschikt over slechts één ervaren onderzoeker van vliegtuigongevallen, Frans Erhart. Het bureau kampte met financiële tekorten, onder andere doordat de Rijksluchtvaartsinspectie – waaronder het bureau destijds ressorteerde – stiekem tachtig mille per jaar aan het budget onttrok.

Binnen twee uur na de crash arriveerde

Erhart – samen met zijn chef – per helikopter in de Bijlmer en ging onmiddellijk aan het werk. Maar na een dag moest hij ophouden met speuren omdat zijn vrouw ernstig ziek werd en plotseling overleed. Na een week keerde hij terug in het onderzoeksteam. In de tussentijd werd het speurwerk verricht door een minder ervaren collega en door de chef BVOI. Van deze laatste werd later in een officieel verhoor opgemerkt: 'Hij

**Meest ervaren
crashspecialist
moest onderzoek
staken wegens
ziekte vrouw**

Gelezen in Elsevier

Nederland aan de monitor



Het systematisch en periodiek volgen van maatschappelijke ontwikkelingen

f 49,50
ISBN 90-5050-481-7

NIZW Telefoon (030) 230 66 07

Ook verkrijgbaar via de boekhandel

**samen
LEVEN
samen
DELEN**



**NATIONALE
COLLECTE** 
**verstandelijk
gehandicapten**

GIRO 11 22 22 2

T.N.V. NATIONALE COLLECTE VERSTANDELIJK GEHANDICAPTEN, UTRECHT

VOOR VROUWEN MET AMBITIE
AVANTA
MAGAZINE

**MAAK NÚ
KENNIS**

**5 NUMMERS
VOOR MAAR
20 GULDEN**

BEL
0800 0228890

Avanta Magazine

het blad
voor vrouwen
met ambitie

heeft totaal niet meegewerkt aan het onderzoek naar de Bijlmerramp. Hij was altijd weg. Ik heb hem kunnen overhalen om te verdwijnen.'

Op de avond van de crash vond Erhart in de smeulende puinhopen de bewijzen dat het hier niet om een gewoon burgervliegtuig ging. Het stuurwiel – met daarop de zendknop aan de hand waarvan kon worden vastgesteld of er *high frequency*-radiocontact met Israël had plaatsgevonden – was voorzien van meer knoppen dan normaal in de burgerluchtvaart. Later verklaarde Erhart: 'Ook trof ik een *flasher* aan; dat is een apparaat dat aan de motoren van El Al-vliegtuigen zit om ze te be-

schaal is gebeurd.' Achteraf wist de luchtvaartpolitie ook niet of er nu honderd, tweehonderd of driehonderd mensen die avond binnen de afzetting verbleven.

SOUVENIRJAGERS

De crashdetectives confisqueerden op Schiphol meteen een hangar, waar alle gevonden onderdelen en wrakstukken naar toe moesten. Door het verongelukte vliegtuig als een soort puzzel te reconstrueren, hoopten ze de oorzaak van de ramp vast te stellen. Maar souvenirjagers waren er al vandoor met potentieel bewijsmateriaal.

De grootste aanslag op het onderzoek pleegde echter de toenmalig burgemeester Ed van Thijn. Zonder overleg met de crashdetectives gelaste hij een 'uur U'. De puinhoop van steen en metaal moest vijf dagen na de ramp geheel zijn opgeruimd. Het gevolg was een enorme verwarring. In de hangar op Schiphol werden bijvoorbeeld ook balkonhekken en een afgebroken lantaarnpaal aangevoerd, terwijl platen verarmd uranium en andere vliegtuigonderdelen inderhaast naar vuilnisbelten verdwenen. Er ontstond ook een schroothoop die een handelaar in oud ijzer opkocht. De partij werd versnipperd en als



Ed van Thijn pleegde aanslag op onderzoek

schermen tegen hittezoekende raketten.' Erhart deponeerde de onderdelen in een ijzeren mand en ging op zoek naar de voice recorder, een apparaat dat in de staart van het vliegtuig zit en bij een explosie ver kan worden weggeslingerd. 'Toen wij na onze tocht terugkwamen, was de mand verdwenen. Wij hebben er uiteraard naar gevraagd, maar niemand wist waar deze spullen gebleven waren.'

Uiteraard deden hierover al snel speculaties de ronde. De Mossad zou de mand hebben ontvreemd. Maar waarom zou ze? Dat El Al-vliegtuigen zijn uitgerust met een flasher, was geen geheim. Het rampterrein was niet hermetisch afgesloten. Met de metro konden ramptoeristen vrij aardig in de buurt komen en de politie slaagde er niet in alle onbevoegden tegen te houden. Sterker, sommige agenten namen zelf vliegtuigonderdelen mee als aandenken. Brigadier J. Houtman van de Luchtvaartpolitie zei later: 'Toen er zorgen naar buiten kwamen over de radioactiviteit, hebben zich journalisten gemeld die spullen hadden meegenomen. Ook politiemensen hebben dingen als souvenir meegenomen. Als ik het moet inschatten, denk ik niet dat dat slechts op kleine

grondstof geleverd aan de staalindustrie in Spanje.

Crashdetectives hebben naderhand drie weken lang een aantal vuilstortplaatsen doorzocht. Zij gooiden niet minder dan vierduizend ton vuilnis om. Zij vonden wrakdelen van verarmd uranium, menselijke resten en zelfs de *'flight data recorder'*, de tweede zwarte doos die de technische gegevens van het vliegtuig registreert. Maar de cockpit voice recorder dook niet meer op.

Het apparaat is volgens ir H. Wolleswinkel, voormalig hoofd van de Rijksluchtvaartinspectie, via de metaalversnipperaars en de Spaanse hoogovens verwerkt in de carrosserie van een serie Seats. Parlementair enquêteur Theo Meijer deed onlangs een publieke oproep aan al degenen die nog 'souvenirs' bezitten. Of zij het allemaal bij hem willen komen inleveren. De voice recorder zal daar niet bij zijn, want destijds werd tevergeefs tien mille uitgelooft voor de eerlijke vinder. Wie het ding nu nog tevoorschijn tovert, zal onmiddellijk door de politie worden ingerekend wegens verduistering van justitieel bewijsmateriaal.

Bijna hilarisch is de manier waarop de overheid snel wilde

**Politieagenten
hebben delen
vliegtuig als
souvenir naar huis
meegenomen**

FOTO MICHAEL KROON/HH



vergeten hoe onbeholpen in de eerste dagen na de ramp werd omgesprongen met de res-tanten van het vliegtuig en de lading. Om na-derhand minutieus te laten uitzoeken waar al-les was gebeven. Talloze kamervragen wer-den gesteld. Keer op keer werd een onderzoek gestart. Wetenschappers rekenden tot in detail na hoe klein het risico is dat een deel van het 'verdwenen' uranium na verbranding in het milieu is terechtgekomen. De autoriteiten schakelden zelfs een helderziende in om de cockpit voice recorder te lokaliseren.

Op doorreis naar Amerika, voor een be-langrijke ontmoeting met president Clinton, werd de Israëliëse premier Netanyahu op Schiphol door minister Hans van Mierlo van Buitenlandse Zaken aangesproken over de vrachtbrieven van El Al. Niet het *Cargo Ma-nifest*, ook niet de *Air Way Bill*, de *Master Air Way Bill* en evenmin de NOTOC-lijst met ge-vaarlijke stoffen. Nee, de *House Air Way Bill* moest Nederland hebben. Minister Annema-rie Jorritsma van Verkeer ging er in Tel Aviv over praten met haar Israëliëse ambtgenoot.

De verwarring bleef, ook al is de ophef grotendeels terug te voeren op misverstanden binnen de amb-tenarij. Verschillen tussen de versies van de vrachtbrieven bleken later terug te voeren op het feit dat ze door andere prin-ters waren uitgedraaid, waar-door de lay-out varieerde. Aan boord bevonden zich stoffen met een mogelijke militaire toepassing - zoals 'nitro cellu-lose with alcohol' en 'dimethyl methylfosfonaat', die kunnen worden gebruikt voor de ver-vaardiging van buskruit, respectievelijk gif-gas - maar ze leverden na de crash geen bij-zonder risico op voor de volksgezondheid. Daarom werd er niet onmiddellijk melding van gemaakt.

Een spraakmakend meningsverschil tus-sen de Luchtvaartpolitie en de Rijksverkeers-inspectie over het exacte gewicht van de la-ding bleek te berusten op een rekenfout. De inspectie had de in New York en Amsterdam ingenomen vracht keurig opgeteld, maar had over het hoofd gezien dat op Schiphol ook goederen waren uitgeladen. Dit raadsel werd ruim vijf jaar na de ramp opgelost.

Was er misschien iets te zien op de video-beelden die de politie destijds maakte van de bergingswerkzaamheden? Helaas, binnen vier weken had de politie er alweer iets anders overheen opgenomen.

Kamervragen over de lading stuurde het ministerie door naar crashdetective Erhart van het BVOI. Zijn antwoorden werden ech-ter 'verbouwd' door juristen van de Rijks-luchtvaartdienst. Erharts latere chef, Ben Groenendijk, verklaarde een halfjaar geleden tegenover de zoveelste onderzoekscommis-

sie: 'In dat traject veranderde met een zekere regelmaat het door Erhart geformuleerde ant-woord waardoor de minister in de Tweede Kamer op het verkeerde been werd gezet.' Jorritsma heeft haar antwoorden een enkele keer moeten herroepen, wat de geloofwaar-digheid van het Bijlmeronderzoek natuurlijk geen goed deed.

FRAUDE

Dan is er nog het verhaal van Jeroen Pletten-berg, een voormalige medewerker van El Al. De luchtvaartpolitie vertelde hij in oktober 1992 dat er niets bijzonders met de lading was. Na zijn ontslag bij de luchtvaartmaat-schappij fluisterde hij PvdA-kamerlid Rob van Gijzel en het tv-programma *Nova* in dat El Al met de vrachtbrieven fraudeerde. De zaak werd hoog opgenomen en de Tweede Kamer hield een speeddebat. De politie was minder onder de indruk. Brigadier J. Hout-man van de Luchtvaartpolitie zei later: 'Hij had aangifte willen doen bij de Amsterdamse politie, maar daar had men kennelijk niet ge-weten hoe men ermee moest omgaan.'

Twee maanden na het ka-merdebat kon Plettenberg als-nog aangifte doen, en na drie maanden werd de zaak overge-dragen aan de Luchtvaartpoli-tie. Twee dagen lang werd hij doorgezaagd. De luchtvaartpoli-tie ploos alle documentatie nog eens na en reconstrueerde welke goederen waar in het vrachtruim hadden gestaan. Conclusie: er zijn geen ver-schillen tussen de diverse dos-siers.

En wat gebeurde er met luitenant Bloe-men? Hij was de man die op het bureau van de Dienst Luchtvaart van de rijkspolitie op Schiphol onmiddellijk na de crash opdracht gaf aan zijn ondergeschikte, Daan Nix, om op het kantoor van El Al de vrachtbrieven in bes-lag te nemen. Nix bleef naar eigen zeggen van half acht tot zeker elf uur 's avonds toekij-ken hoe El Al-medewerker Jeroen Pletten-berg de documenten één voor één kopieerde. Hij kreeg een envelop met daarin een circa tien centimeter dikke stapel papier. Toen ook luitenant Bloemen op het kantoor arriveerde, overhandigde Nix hem de envelop. Wat er vervolgens mee gebeurde, is nog altijd duis-ter. Nix veronderstelt dat Bloemen de docu-mentatie aan de crashdetectives heeft over-handigd.

En Bloemen? De luitenant van politie is spoorloos. Rein Jan Hoekstra, lid van de Raad van State, heeft begin dit jaar in opdracht van minister Jorritsma onderzoek gedaan naar de vrachtbrieven. Hoekstra ging op zoek naar luitenant Bloemen, die tijdens de reorganisa-tie van de politie van baan veranderde. Bloe-men zou bij de Utrechtse politie zijn gaan

Vershil van mening over het gewicht van de vracht berust op een rekenfout

- AALSMEER
- * Sparnaay Juweliers
- ALBAAR
- * Ibrink Juweliers Diamantair
- * Oudes Juweliers
- ALMERE
- * Triade Juweliers
- ALPHEN A/D RIJN
- * Siebel Juweliers
- AMERSFOORT
- * Van Hell Juweliers
- AMSTELVEEN
- * Fa. G. Sieverding
- * Juwelier Peereboom
- * Siebel Juweliers
- * Sparnaay Juweliers
- AMSTERDAM
- * Amsterdam Diamond Center
- * Dik Juwelier
- * Fa. H. Schipper & Lyppens
- Juwelier
- * Gassan Plaza
- * Juwelier H. Tromp
- * Juwelier Nusslein
- * Rokin Diamonds
- * Schaap & Citroen
- * Siebel Juweliers
- * Stream & Field
- * Strego Tussemeldert
- * Strego Buitenveldert
- APeldoorn
- * Schaap & Citroen
- * Van Hell Juweliers
- ARNHEM
- * Schaap & Citroen
- * Juwelier van Kalveleen
- * Fa. Helderfer Presikhaaf
- ASSEN
- * Juwelier Verhaagen
- BAARN
- * A.M. Sassoon
- * Fa. J. Rademaker
- BARNEVELD
- * Kaasschietter
- Juweliersbedrijf
- BENNEKOM
- * Diadeem
- BERGEN OP ZOOM
- * Vergouwen
- * Fa. Herbers & Jenniskens
- BEVERWIJK
- * Rense de Boer Juwelier
- BODEGRAVEN
- * P.M.A. van Zijl
- BOTLEK
- * Botlek stores
- BREDA
- * Fa. J.P. Pertijs
- * Schaap & Citroen
- * Sengers-Albers
- BRUNSSUM
- * Van Sloun Juweliers
- BUSSUM
- * Fa. Jos Geerling Juweliers
- DEN BOSCH
- * Ton van Grinsven Juweliers
- DEN BURG
- * Fa. M. Tromp
- DEN HAAG
- * Arcade Juweliers
- * Van Hattum
- * Fa. Alpin Exclusief
- * Fa. D. de Knoop
- * Schaap & Citroen
- * Siebel Juweliers
- DEURNE
- * Juwelier Horlogerie
- M. van Hooff
- DEVENTER
- * F.J.C. Peters Juweliers
- DIEMEN
- * Fa. Puttmann
- DOTINGHEM
- * Juwelier Kopmels
- DOKKUM
- * Fa. Laurens Bits
- DRACHTEN
- * Juwelier van der Meulen
- EINDHOVEN
- * Siebel Juweliers
- * C. van de Kerkhof Juweliers
- * Schaap & Citroen
- * Sanders Demer
- * Sanders Woensel
- EMMEN
- * Juwelier Arn van Ess
- ENSCHDE
- * Fa. J.W.C. Gruyters
- * G. Koelink Juwelier
- EPE
- * Huijssoon Juweliers
- ERMELO
- * Fa. Meiling
- GOUDA
- * G.C. de Vooy's Juweliers
- GROENINGEN
- * De Schatkamer
- * Schaap & Citroen
- * Kiestra Juweliers
- HAARLEM
- * Aronson Juweliers
- * F.J. Driessen
- * Fa. Haverkort
- HAREN
- * Ten Berge Juweliers
- HARLINGEN
- * Fa. T.J. Smidt
- HEERLEN
- * Juwelier Meertens
- * Vaessen
- HELMOND
- * Stockx Ameidestraat
- Juwelier
- HENGLO
- * Juwelier
- HILLEGOM
- * Fa. H. Rc
- HOOFDDO
- * Sparnaay
- HOOGVEIJ
- * Juwelier
- HUIZEN
- * Fa. R. Ka
- HULST
- * Fa. C.A.A.
- IJMUIDEN
- * P. Ris
- LAREN
- * Juwelier
- LEEK
- * Juwelier
- LEERDAM
- * Bouman
- LEEUWARD
- * Rolf Fries
- LEIDEN
- * Siebel Juw
- * Fa. F.W. F
- LEIDERDOR
- * Juwelier C
- LEIDSCHEN
- * Siebel Juw
- MAARSSSEN
- * Fa. v. Ach
- MAASTRICHT
- * Leon Mart
- * Juwelier S
- * Juwelier J
- MIDDELHAR
- * Juwelier K
- NAALDIJK
- * Fa. A.J. Bo
- NIEUWEGEIJ
- * Strego
- NIJMEGEN
- * Juwelier K
- * Juwelier E
- OGSTGEES
- * Fa. v.d. Ee
- OLDENZAAL
- * Kormelink
- OOSTERHOU
- * Fa. H.A. Lu
- OSS
- * Van Amels
- PURMEREND
- * Juwelier de
- * J.W. Muis
- RIJSSEN
- * Saffier Juw
- RIJSWIJK
- * Siebel Juw
- ROERMOND
- * Stassar Juw
- ROSENDAA
- * Juwelier Ve
- * Fa. Herbers
- ROTTERDAM
- * Fa. Robert
- * Siebel Juwe
- * A.P. van W
- * Berkman Ju
- * Schaap & C
- * Juwelier Br
- SCHIEDAM
- * Fa. v.d. Vle
- SCHOONHOV
- * Juwelier Rik
- SITTARD
- * Jan de Wev
- SOEST
- * A.M. Sassoo
- TILBURG
- * Aug. Pijnen
- * J.H. Hoogers
- UDEN
- * Van Hout Ju
- UTRECHT
- * De Vries Juw
- * Juwelier Pur
- * Siebel Juwel
- * Schaap & C
- VALKENSWAA
- * Juwelier Ton
- VEENENDAAL
- * Horlogerie v
- VELDHOVEN
- * Van Sloun Ju
- VELP
- * Juweliershuut
- VOLENDAM
- * Fa. P. Schild
- VUGHT
- * Boers Juweli
- WADDINKVEE
- * Fa. J. den Ha
- WASSENAR
- * Koekkoek Juw
- WATERINGEN
- * Fa. J.H. Most
- WOERDEN
- * Fa. C. Nobél
- WORMERVEER
- * Frans Kuyp
- ZAAANDAM
- * Zonjee Jeweli
- ZEIST
- * V.d. Weerd-J
- ZOETERMEER
- * Juwelier v. Kc
- * Siebel Juweli
- ZUTPHEN
- * Slotboom Juw
- ZWOLLE
- * Juwelier Zetsr
- * Juwelier van I

werken, maar daar bleek hij inmiddels ook weer vertrokken. Hij zou in dienst zijn van een particulier recherchebureau ergens in Nederland. Niemand wist precies waar. Het spoor liep dood.

KONINGIN

Waarom besloot Van Thijn de puinhoop snel weg te laten halen en niet te wachten op het zoeken van vliegtuigonderdelen? Begin dit jaar schetste hij tijdens een verhoor door

hem gemeld? Van Thijn: 'Nee, to the best of my knowledge niet.'

Bij deze verklaring zal straks de parlementaire enquêtecommissie een aanknopingspunt vinden. Want het is een politieke commissie die per definitie haar bestaansrecht wil bewijzen. Meijer en consorten zullen zich niet willen beperken tot het sussen van twijfels en het demonteren van 'onthullingen'.

Tien jaar geleden begon een parlementaire enquête naar aanleiding van berichten over een miljoenenfraude met woningbouwsubsidies door het ABP. Van dat verhaal bleef weinig heel, en de enquêtecommissie richtte zich soepeltjes op de institutionele kant van de zaak: ingewikkelde beleggingsformules en onbeheersbare financiële stromen.

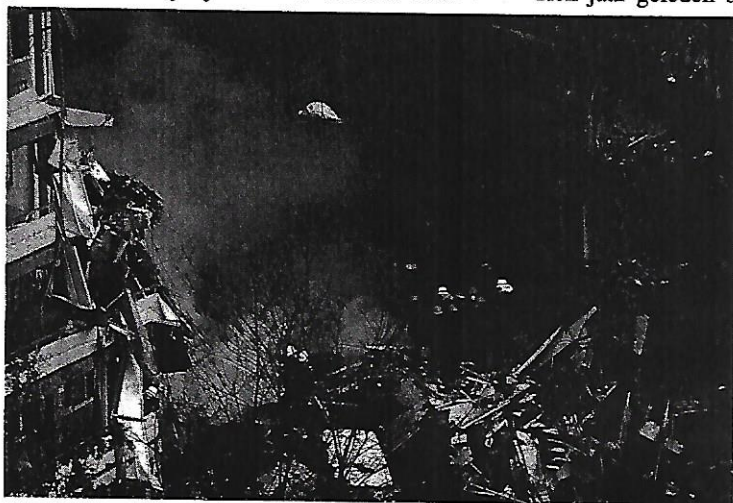
Zo zal het ook

de commissie-Meijer vergaan. De centrale vraag wordt straks: wie moet de rampenbestrijding leiden, opdat een catastrofe zich niet à la de Bijlmer jarenlang voortsleept? Kun je dat overlaten aan de burgemeester? Moet er niet een landelijk crisisteam zijn – zoals de Federal Emergency Management Agency in de Verenigde Staten – die de burgemeester macht uit handen kan nemen?

Bij de ramp met de Hercules, op 15 juli 1996, bleek dat de burgemeester van Eindhoven op vakantie was. Het bevoegd gezag was in handen van een van de wethouders die per Omroep Brabant werd opgetrommeld.

Enkele weken later verongelukte op de Waddenzee een Dakota en was de burgemeester van Wieringermeer de 'man in charge'. Tot verbijstering van de crashdetectives eiste hij dat een helikopter boven de plek des onheils zou gaan cirkelen om foto's te maken.

De hulpverlening na een grote ramp verloopt altijd hectisch. Om te voorkomen dat er een chaos ontstaat en de gedupeerden nog jarenlang emotioneel worden achtervolgd door de geruchtvorming, moet het politieke gezag goed geregeld zijn. Daar bevindt zich nu juist de zwakke schakel van de rampbestrijding. Indien de commissie-Meijer daar aanbevelingen voor weet te doen, is de enquête geslaagd te noemen. ■



In vijf dagen moest het puin zijn geruimd

Hoekstra de sfeer. Aanvankelijk werd gevreesd voor vele honderden slachtoffers. Het verhaal deed de ronde dat er een jongerencentrum was gevestigd in de vernietigde flat. Ruim vijftienhonderd mensen waren als vermist opgegeven.

Maar de bergingswerkzaamheden stoken wegens instortingsgevaar. 'Wij waren in het begin volledig gefixeerd op: wij moeten beginnen. Vandaar dat de belangstelling van de autoriteiten ook zo irritant was. De officiële bezoekers? Ja. Ik heb op een gegeven moment besloten om alle autoriteiten maar in één keer af te handelen, van Koningin tot ambtenaar X. Toen wij zijn begonnen, was de volgende fixatie: het gaat te langzaam.(...) Het duurde tweeënhalf uur als er weer een lichaamsdeel gevonden werd. Dan werd de hele bergingsoperatie stilgezet om ter plekke een eerste poging tot identificatie te doen. Wij rekenden toen uit dat wij op die manier drieënhalve week bezig zouden zijn.' Dat was 'onverantwoord', waarbij Van Thijn met name dacht aan 'de emotionaliteit rond de slachtoffers'. Achteraf bezien was die emotionaliteit het ultieme argument om geduldig het puin van de flat te scheiden van de resten van het vliegtuig en zijn lading. Maar die gedachte kwam niet bij Van Thijn op.

Hebben de crashdetectives zich niet bij

Rampenteam moet burgemeester macht uit handen nemen

Mammoet-verzilverde bestekke
t/m 31.12.'98 tegen
een introductieprij

[U spaart 20%]

ROBBE & BERKING

SINDS 1874

Robbe & Berking Benelux, Bankrashot 3,
1183 NP Amstelveen, telefoon 0 20-6 43 95

