



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, 15 JANUARI 1999

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

BETREFT: correctietermijn verslag gesprek d.d. 13 januari 1999

L.S.,

Hierbij ontvangt u het verslag van het gesprek met de enquêtecommissie. Desgewenst kunt u correcties in de weergave van uw woorden aanbrengen, mits zij de strekking van uw betoog niet veranderen. Ik verzoek u, deze correcties uiterlijk **donderdag 21 januari a.s.** aan onze dienst te retourneren. Het is voldoende, alleen gecorrigeerde blaadjes aan ons te retourneren, eventueel per fax. 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.

Overigens gaat de enquêtecommissie ervan uit dat u ten aanzien van dit verslag de nodige vertrouwelijkheid in acht zult nemen.

Met vriendelijke groet,

M.J.H. Cox, coördinator

ONDERZOEK VLIEGRAMP BIJLMERMEER

Stenografisch verslag van het gesprek van de parlementaire enquêtecommissie Vliegramp Bijlmermeer op woensdag 13 januari 1999 in het gebouw van de Eerste Kamer der Staten-Generaal te Den Haag.

Gehoord wordt de heer H.A. Pruis

Aanvang 15.03 uur

Voorzitter: Th.A.M. Meijer

Aanwezig zijn voorts de leden van de commissie: Van den Doel en Oedayraj Singh Varma, alsmede de heer Roovers, griffier, en de heer Oostlander lid van de staf van de commissie.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, hartelijk welkom. De parlementaire enquêtecommissie die de Bijlmerramp onderzoekt, is momenteel bezig met de voorgesprekken. Later zullen de verhoren onder ede plaatsvinden. In de voorgesprekken wordt nagegaan in hoeverre de informatie van betrokkenen relevant is voor het onderzoek.

Er wordt een verslag van dit voorgesprek gemaakt, dat aan u voorgelegd zal worden. Ik verzoek u, dit verslag intern te houden. Het onderzoek kan geschaad worden als bepaalde informatie nu al in de media komt.

U bent werkzaam bij de RLD. U had de leiding over de werkzaamheden in hangar 8 op Schiphol, waar de wrakstukken uit de Bijlmer werden verzameld. De commissie heeft inmiddels deze hangar bezocht om zich een voorstelling te kunnen maken van hetgeen daar heeft plaatsgevonden. Kunt u in het kort vertellen hoe u te werk bent gegaan? Hoeveel mensen waren daarbij betrokken?

De heer **Pruis**: Ik was destijds toezichthouder van het bureau Vliegtuigonderhoud luchtvaartmaatschappijen. Dit bureau zag toe op onderhoudsprocedures bij KLM, Transavia en Martinair, dus de nationale luchtvaart. In mijn pakket zat het onderhoud van de Boeing 747, als vliegtuigtype. Daarnaast was ik belast met het toezicht op de bouw en het onderhoud van gasturbinemotoren. Ik had kennis van alle onderhoudsactiviteiten op Schiphol.

Ik was niet werkzaam bij het bureau Vooronderzoek ongevallen (BVOI). De avond dat de ramp gebeurde, heb ik de beelden ervan op de televisie gezien. Vervolgens ben ik gaan bellen. Ik had het idee dat er hulp nodig was en dat er extra kennis ingezet moest worden. Het BVOI had in die tijd een beperkte omvang. Er werkten maar vier of vijf mensen. Ik ben pas daadwerkelijk ingeschakeld op maandagmorgen om ongeveer 8.30 uur, toen ik op het bureau van de heer Wolleswinkel kwam met de vraag of ik nog iets kon doen.

In mijn huidige functie houd ik mij bezig met luchtvaartterreinen. Deze werkzaamheden betreffen voornamelijk Schiphol en de bedrijfsvoering van Schiphol Airport in verband met de aanbevelingen van het Rand-rapport om de veiligheid van de luchtvaart, gelet op de groei, toch op een constant niveau te houden dan wel te verbeteren.

Ik ben dus vanaf maandagmorgen 8.30 uur aan het werk gegaan. Wolleswinkel heeft een team geformeerd van degenen die zich bij de RLD aanboden. Een groep ging zich onder leiding van Pim van Zanten bezighouden met de constructie van het vliegtuig. Een groep richtte zich speciaal op de flight data recorder en de cockpit voice recorder. Ik had specifieke kennis van het onderhoud van de 747 en van gasturbines. Mijn eerste taak was het vinden van de motoren die in de randmeren lagen. Daar is met bootjes naar gezocht.

Santer ?

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Ondertussen heeft BVOI een plaats gezocht om het onderzoek te verrichten. Vroeger werden wrakstukken van ongevallen in hangar 7 geanalyseerd, maar omdat het in dit geval om een zeer groot vliegtuig ging, heeft men de beschikking over hangar 8 gekregen. In dat verband is tegen mij gezegd: dan ga jij hangar 8 doen. Zo gaat dat ongeveer. Je kreeg veel taken tegelijkertijd, onder andere vliegtuigsystemen.

Toen de motoren gevonden waren De eerste motor werd de eerste dag al gevonden en de andere na een dag of tien. Toen de eerste motor binnenkwam en ook de internationale onderzoeksteams arriveerden, ben ik zelf zoveel mogelijk in hangar 8 geweest om het proces op te starten. Er waren telefoons en faxen nodig om te communiceren. De maaltijden moesten geregeld worden. Er moesten beschermende maatregelen worden genomen. Ik liep daar rond om alles van de grond te krijgen. Mensen bellen, dingen organiseren of mensen inhuren verliep via BVOI. Ik was een spilletje in de communicatieketen. Ik denk wel dat ik van alle betrokkenen het meest aanwezig was in hangar 8.

De **voorzitter**: U kreeg de leiding over hangar 8. De eerste motor werd al gauw aangevoerd.

De heer **Pruis**: Dat was één van de eerste grote stukken. De motor werd op maandagavond binnengebracht.

De **voorzitter**: Hangar 8 moest gedeeltelijk leeggemaakt worden. Er zat een bedrijfje met kleine vliegtuigen in. Ter afscheiding van het onderzoeksgedeelte is een zeil gespannen. Heeft u actie ondernomen op het punt van de beveiliging of werd dat door iemand anders gedaan?

De heer **Pruis**: De gehele organisatie, dus ook van de beveiliging, was de taak van BVOI. Ik was in hangar 8 aanwezig als communicatiepersoon. Ik had de regie over de wrakstukken die binnengebracht werden. Ik maakte duidelijk dat men daar niet zomaar mee aan de sjouw kon gaan. In feite had ik geen zorg voor de beveiliging. Die werd georganiseerd door BVOI.

De **voorzitter**: Waren alle deuren van de hangar toegankelijk?

De heer **Pruis**: Nee, er was één beveiligde toegang aan de noordzijde. Ik weet niet precies vanaf welk moment de beveiliging is gestart. Ik meen dat dit vrijwel vanaf de eerste dag heeft gegolden. Door die deur kon je in- en uitlopen. Je kreeg ook een badge met je naam erop. Hangar 8 is erg groot. De helft daarvan is gebruikt voor het onderzoek. Aan de andere kant zat de KLM-bedrijfschool. Er is een redelijk hoog hek ter afscheiding geplaatst. Ik schat tussen de 2 en 2,5 meter. Dit hek had wat piepjes aan de bovenkant. Hier is een doek overheen gespannen. Ik kan niet uitsluiten dat er ooit iemand overheen is gesprongen, maar dat was wel moeilijk.

De **voorzitter**: Waren de andere deuren ook beveiligd?

De heer **Pruis**: De andere deuren zaten in principe op slot.

De **voorzitter**: Ook die van de bedrijfschool?

De heer **Pruis**: Daar kon iedereen zo in- en uitlopen, maar dan was er dat hek. De deur aan de zuidzijde van Hangar 8 was gesloten.

De **voorzitter**: Op welke wijze? Met een hangslot?

De heer **Pruis**: Ik weet niet of er een hangslot werd gebruikt, maar de deur zat in elk geval op slot.

De **voorzitter**: Er was een ook deur waar de materialen door naar binnenkwamen.

De heer **Pruis**: Dat is een zeer grote schuifdeur. In die grote deur zit overigens weer een klein deurtje. Daar stond altijd een persoon bij, althans in de eerste fase, waar je langs moest. Als die grote deur opengeschoven werd, ontstond er een gat van 20 meter.

De **voorzitter**: Bepaalde u waar de brokstukken werden neergelegd?

De heer **Pruis**: In principe wel.

De **voorzitter**: Hanteerde u een daarbij een systematiek?

De heer **Pruis**: Bij een ongevallenonderzoek wordt een layout van het vliegtuig gemaakt. Alle wrakstukken worden op de plaats gelegd waar zij in het vliegtuig hebben gezeten. In het begin was er veel losliggende

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

troep, waarvan nog niet bekend was waar het vandaan kwam. Om dat te organiseren, is een heel proces. Er was een inrichtingsplan dat met alle andere deskundige partijen is opgezet. Er was ook een plekje in de hangar waar onderdelen werden neergelegd die door de politie werden aangevoerd. Bij binnenkomst door de grote deur was dit direct rechts. Dit waren de brokjes die waren weggewaaid en bij het Naardmeer of door een boer op zijn terrein werden gevonden. Dit werd dan via de politie bij ons gebracht.

De **voorzitter**: U bent een 747-specialist.

De heer **Pruis**: Mijn specialisatie was het onderhoud van 747's.

De **voorzitter**: De meeste brokstukken kon u dus wel thuisbrengen.

De heer **Pruis**: Was is een specialisme? In het algemeen gold dit de onderhoudsprogramma's. Heel veel dingen kon ik goed thuisbrengen. Dat leer je ook als je goed naar de documentatie kijkt. Voor de herkenning van kleine onderdelen hebben wij mensen van de KLM ingehuurd, die daar dagelijks mee werken. Zij konden beoordelen of het om belangrijke constructieonderdelen ging. Verder waren er de onderzoekers van Boeing, NTSB, FAA en Pratt & Whitney. Desgewenst kon er zeer diepgaand onderzoek verricht worden. Mijn functie betrof vooral de begeleiding en de coaching van het proces. De eerste dagen kijkt iedereen de kat uit de boom. Ik moest ervoor zorgen dat de mensen aan het werk bleven en dat de spanningen die er tussen de verschillende betrokkenen waren, geen rol speelden.

De **voorzitter**: Heeft u het staartstuk bewust ergens neergelegd?

De heer **Pruis**: Dat was een heel groot stuk. Dit deel is vrij goed intact gebleven. Het staartstuk, de horizontale en verticale vlakken, is volgens het hangarplan achteraan neergelegd. Bij binnenkomst lag dit vrij dicht bij de grote deur.

De **voorzitter**: Wij zijn zeer geïnteresseerd in het staartstuk vanwege de cockpit voice recorder. Wij kunnen dit op de foto's echter nergens zien.

De heer **Pruis**: Ik heb begrepen dat u ook bij BVOI geweest bent. Er zijn twee vrij dikke boeken waarin het in elkaar passen van de wrakstukken -- voorzien van foto's -- beschreven is. Het staartstuk heeft overigens niet zo'n grote rol in het ongeval gespeeld. Het is wel van belang in verband met de cockpit voice recorder en de flight data recorder. Het kan zijn dat er in de documentatie van BVOI wel een foto van is. Die foto zit niet bij de losse verzameling van Erhart.

De heer **Oostlander**: Was dit het gedeelte van het staartstuk met de beugel waar de cockpit voice recorder op gemonteerd was?

De heer **Pruis**: Daar moet ik even over nadenken. De cockpit voice recorder en de flight data recorder zijn ingebouwd in een verhoging bij een deur achterin het vliegtuig. Volgens mij was het deel van het staartstuk afgebroken na de achterste deur. Delen van de romp zijn vrijwel niet intact gevonden. Dat is ook op de foto's te zien. Delen van de vleugel en van de vertical en horizontal stabilizer waren wel intact. In dat stuk zaten de cockpit voice recorder en de flight data recorder.

De **voorzitter**: Er was een collega van u speciaal belast met het opsporen van de cockpit voice recorder?

De heer **Pruis**: In Nederland kan zo'n recorder niet uitgelezen worden. Een specialist moet ervoor zorgen dat er geen gegevens verloren gaan. Er was iemand benoemd om, wanneer die recorder gevonden werd, op het vliegtuig te stappen en ervoor te zorgen dat die recorder in veilige handen bleef. Wij hebben ook met een beveiligingsaspect te maken. In elk geval moet voorkomen worden dat die gegevens worden gewist.

De **voorzitter**: U zegt: "wanneer die gevonden werd". Deze functionaris had dus niet de opdracht om dat ding te vinden.

De heer **Pruis**: Die opdracht had het hele team. Dat is één van de dingen waar je het eerst naar zoekt.

De **voorzitter**: Waarom is die dan niet gevonden?

De heer **Pruis**: Wij hebben de recorder niet gevonden en daarvoor is heel moeilijk een verklaring te geven. Eén recorder hebben wij wel gevonden, maar de andere niet.

aanvulling

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Een aantal mensen heeft verklaard dat de cockpit voice recorder gevonden is. Hoe kan dat dan?

De heer **Pruis**: Ik wil eerst vertellen dat de flight data recorder wel gevonden is. Er kwamen uit de Bijlmer vrachtauto's met onderdelen van het vliegtuig. Eerst zijn enkele vrachtauto's naar Nauerna en Zeeburg gegaan. Toen het transport eenmaal liep, zijn de wrakstukken naar hangar 8 gebracht. Ik heb het dan over containers van tien meter lang, drie meter hoog en drie meter breed. Daar zit gigantisch veel troep in. Die worden omgekeerd in de hangar en tussen de puinhopen moet je onderdelen zien te vinden. Wij hebben met z'n allen natuurlijk naar de recorders gezocht. Dit zoeken werd bemoeilijkt door de aanwezigheid van een groot aantal dozen die onderdeel waren van de militaire lading. Dit waren een soort versterkers die in een kast geplaatst kunnen worden. Deze dozen hadden hetzelfde formaat als een cockpit voice recorder of een flight data recorder. Wij hebben een aantal malen gedacht dat wij die recorder gevonden hadden, maar dat bleek dan niet zo te zijn. Na een aantal dagen -- ik meen de tweede of de derde dag -- is de DFDR gevonden, the digital flight data recorder, door één van GWK's van de KLM. Hij kwam het trapje in de hangar op en zei: ik denk dat ik hem heb gevonden. Wij moesten de recorder nog schoonmaken, omdat hij een beetje geblakerd was. De data recorder is dus in die puinhoop gevonden. Die recorders waren vlak bij elkaar gemonteerd in het vliegtuig, dus wij dachten: als je alle puin netjes verzamelt, moet je ook de cockpit voice recorder kunnen vinden. Alle puinhopen in hangar 8 zijn wel tien keer omgekeerd om dat ding te vinden; ook het staartstuk want daar zat hij vlak bij. Door de inslag zou de recorder in een nog intact onderdeel terechtgekomen kunnen zijn. Wij hebben de recorder echter niet gevonden.

Er zijn wel indicaties geweest dat men hem gevonden had.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Van brandweermensen.

De heer **Pruis**: Ik weet niet of het brandweermensen waren. Nadat de flight data recorder was gevonden, hoorde ik 's morgens op mijn wekkerradio dat ook de cockpit voice recorder gevonden was. Ik ben toen snel naar de hangar gereden. Er bleek inderdaad een kastje gevonden te zijn, maar bij nader inzien bleek dat niet de cockpit voice recorder te zijn. Door al die kasten hebben wij vaak gedacht dat wij dat ding hadden.

De **voorzitter**: U weet hoe een cockpit voice recorder eruit ziet.

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: Kwamen die kasten van de vracht van het vliegtuig sterk overeen met zo'n recorder?

De heer **Pruis**: Qua formaat heel sterk en ze waren zwart.

De **voorzitter**: Geblakerd.

De heer **Pruis**: Dat in ieder geval. Ze hadden hetzelfde formaat en er zat heel veel bedrading in. Je moest heel goed kijken. Alles wat op een recorder leek, werd natuurlijk goed onderzocht.

De **voorzitter**: U bent vanaf het begin in hangar 8 geweest. U had de verantwoordelijkheid over de brokstukken die werden aangevoerd. U moest ervoor zorgen dat niemand daar onrechtmatig aan kwam, laat staan dat iemand iets meenam. Is het u bekend dat er op een gegeven moment Israëliëse mensen zijn geweest?

De heer **Pruis**: De Israëliëse regering heeft de commissie-Lapidot benoemd. Die commissie had tot taak om na te gaan hoe het proces van ongevalsonderzoek verliep. Zij moest haar eigen conclusies trekken. (De Israëliëse regering heeft ook waarnemers gestuurd.) Eén van de waarnemers is nagegaan hoe het proces in hangar 8 verliep. Het ging er bijvoorbeeld om, vast te stellen dat vertegenwoordigers van Boeing of van de motorenfabrikant niet zelfstandig actie ondernamen.

Bij het begraven van de bemanning heeft er een soort ritueel in hangar 8 plaatsgevonden. Een rabbi of een rabbijn heeft in de wrakstukken gekeken. Dit gebeurde onder begeleiding. Voor de rest

De **voorzitter**: U kunt zich niet herinneren dat er vier of vijf mensen in witte pakken de hangar tijdens de middagpauze zijn binnengekomen, daar wat rondgelopen hebben en binnen een halfuur weer weg waren?

De heer **Pruis**: Ik weet dat er een soort ritueel heeft plaatsgevonden in het kader van de begrafenis van de bemanning.

De **voorzitter**: Ik heb het over de dag erna; de maandag toen de eerste containers binnenkwamen.

aan vulline
→
aan vulline
→

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Dat kan ook niet. Als eerste kwam de gevonden motor op maandagavond binnen. Er waren nog geen wrakstukken. Ik heb ook de pers gelezen en Nova gezien. De eerste dag was er absoluut geen sprake van een grote verzameling van spullen in hangar 8 en dus ook niet van

De **voorzitter**: Bent u er dinsdag ook de gehele dag geweest?

De heer **Pruis**: Ja.

De **voorzitter**: En de woensdag ook?

De heer **Pruis**: Dat zou ik moeten nagaan.

De **voorzitter**: U of een vervanger.

De heer **Pruis**: Er was vervanging en toen werd hangar 8 ook beveiligd.

De **voorzitter**: Werde in een logboek bijgehouden wie er binnenkwam?

De heer **Pruis**: Men had een pasje, maar hoe dat precies geregeld was, weet ik niet. Dat was ook niet mijn taak. Iedereen die iets in hangar 8 te maken had, kreeg een pasje. Ik denk dat dit via BVOI ging. Dat bureau bepaalde ook wie toegelaten kon worden. Ik weet van het ritueel met de rabbi. Van mannen in witte pakken op de eerste dag is geen sprake.

Sommige vertegenwoordigers van Boeing en van Pratt & Whitney verschenen in hun gewone kleren in de hangar. De eerste week hadden zij vrijwel geen eigen spullen en toen hebben wij ze handschoenen gegeven. Naderhand zijn er witte wegwerpoveralls van de KLM verstrekt. Dit zijn papieren overalls die men desgewenst kon aantrekken.

De **voorzitter**: Het was dus niet mogelijk dat er mensen zijn binnengekomen en de cockpit voice recorder hebben meegenomen. Als dat gebeurd was, had u daarvan op de hoogte moeten zijn. U sluit uit dat dit maandag, dinsdag of woensdag heeft plaatsgevonden?

De heer **Pruis**: Maandag is sowieso uitgesloten. De eerste twee dagen begon het transport pas een beetje op gang te komen. Ik kan het natuurlijk niet voor 100% uitsluiten, maar het is wel vrij onwaarschijnlijk dat iemand zonder een pasje in een mysterieus pak -- ik ken ook geen mensen die dat kunnen bevestigen of die dat zelf gezien hebben -- zomaar een hangar kan binnenlopen om daar uit een gigantische puinhoop van onderdelen eventjes een cockpit voice recorder mee te nemen. Dat zouden dan mensen geweest moeten zijn die wisten waar dat ding eventueel gelegen had.

De **voorzitter**: Als ik er belang bij heb, kan ik wel een pasje krijgen. Dat is wel te organiseren.

De heer **Pruis**: Je kent de meesten persoonlijk. Het is een team. Er lopen niet zomaar mensen in en uit.

De **voorzitter**: Als de Israëlische regering vindt dat haar vertegenwoordigers in de hangar moeten zijn, dan krijgen zij een pasje en dan komen zij ook binnen.

De heer **Pruis**: Ja, die mensen zaten in de commissie-Lapidot. De Israëlische waarnemer heeft de eerste dagen de klacht geuit -- ik geloof dat dit via de ambassade is gegaan -- dat de partijen goed uit elkaar gehouden moesten worden. Hij liep natuurlijk overal te kijken hoe het ging.

De **voorzitter**: Spraken de waarnemers ook met u?

De heer **Pruis**: Zeker.

De **voorzitter**: Spraken zij Engels?

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

De **voorzitter**: Geen Hebreeuws?

De heer **Pruis**: Engels en Hebreeuws. In de vliegtuigbouw is Engels de voertaal. Er waren veel partijen aanwezig en die hielden elkaar goed in de gaten. Als er iets vreemds was gebeurd, zou dat gemeld zijn. Er

aanvullend

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

zou dan bijvoorbeeld aangegeven zijn dat iemand er met een belangrijk onderdeel van de motor vandoor wilde gaan of dat Boeing probeerde, de zaak te flessen. Dat zou ik meteen op mijn bord krijgen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: In het andere gedeelte van de hangar konden mensen zomaar binnenlopen. Er was wel een hek geplaatst, maar dat zou geen echte belemmering vormen voor iemand die werkelijk binnen wilde komen.

De heer **Pruis**: Zonder moeite kwam je niet over dat hek heen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Met moeite dus wel.

De heer **Pruis**: Inderdaad.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: U kunt niet uitsluiten dat er iets is weggehaald.

De heer **Pruis**: Dat kan ik niet uitsluiten. Als iemand een onderdeel wilde pakken, kon hij over het hek klimmen en gauw iets weggrissen. Misschien kwam hij dan nog ongemerkt weg ook. Maar iemand die een cockpit voice recorder wil pikken, moet goed weten hoe zo'n ding er uitziet. In die gigantische troep waren er veel kastjes die op zo'n recorder leken. De cockpit voice recorder moet dan bovenop de stapel hebben gelegen of aan het randje. Als u wist hoeveel moeite wij hebben gedaan om dat ding te vinden, dan is het zeer onwaarschijnlijk dat iemand zo iets kon uithalen. Het is nog onwaarschijnlijker dat hij er dan ook nog ongemerkt mee weg kon komen. Hij zou dan weer over het hek moeten klimmen.

De heer **Van den Doel**: Hoeveel weegt een recorder?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet precies. Ik denk een kilo of tien. Het is een klein, massief kastje.

De heer **Van den Doel**: Kost het moeite om de recorder op te pakken?

De heer **Pruis**: Nee, hij is goed vast te houden. Hij weegt niet meer dan bijvoorbeeld mijn koffertje. Ik denk tien, hooguit vijftien kilo.

De **voorzitter**: Ik heb nog één vraag voordat ik dit onderdeel afsluit. Kunt u nog eens omschrijven hoe die andere materialen er uitzagen die op de cockpit voice recorder leken?

De heer **Pruis**: Ik heb wel eens een telefooncentrale gezien. Die bestond uit grote rekken waarin kastjes zijn geplaatst die apart vervangen kunnen worden. Zo'n type kast was het. Die kasten hebben een standaardformaat dat vrijwel overeenkomt met het formaat van een cockpit voice recorder. De rekken waar de kastjes in geplaatst moeten worden, hebben dezelfde afmeting. Ik denk dat er vijftig tot honderd van die kastjes waren. In ieder geval heel veel.

De **voorzitter**: Ik weet dat er elektronica aan boord was. Dat zou dus kunnen kloppen.

Mijnheer Pruis, u wist dat het om een vrachttoestel ging toen u de eerste brokstukken binnenkreeg. Wanneer kwam u erachter dat in hangar 8 ook verarmd uranium was aangevoerd?

De heer **Pruis**: Daar kwam ik niet zelf achter. Op een gegeven moment zijn er ploegen van de KLM ingehuurd. Die kregen de opdracht om te zoeken naar bewegende vleugeldelen en dergelijke; onderdelen die een indicatie kunnen geven van de wijze waarop de ramp zich voltrokken heeft. Daar waren wij tot in detail in geïnteresseerd. Onderdelen die niet van belang waren, konden eigenlijk op de stapel blijven. De KLM-stralingsdeskundige, mijnheer Geleijns, heeft zelf vastgesteld dat het om een type vliegtuig zou kunnen gaan waarin nog verarmd uranium is verwerkt. Hij heeft voor zijn eigen personeel -- hij was verantwoordelijk voor het KLM-personeel -- een beschermingsinstructie geschreven met de titel "de omgang met verarmd uranium". Vanaf dat moment was het eigenlijk bekend. Die instructie is aan de deuren van de hangar bevestigd.

Er werd dus voor gewaarschuwd dat er balansgewichten van verarmd uranium konden worden aangetroffen. Het was niet bekend om hoeveel gewichten het kon gaan. Er liep een modificatieprogramma bij Boeing en het was onzeker of El Al het gehele modificatieprogramma had uitgevoerd. Er konden twee van dergelijke balansgewichten worden aangetroffen, maar ook twintig. Maximaal konden het er vierentwintig zijn.

De **voorzitter**: Op het moment dat die waarschuwing op deuren werd aangebracht, had u dus nog niets aangetroffen?

toevoeging.

Geleijns ?

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Er was niets gevonden.

De **voorzitter**: Wanneer en door wie werd het gevonden?

De heer **Pruis**: Ik meen een dag later. Ik heb een chronologisch overzicht gemaakt. Als het goed is, heeft u dit in het kader van de documentatie gezien. De instructie van de KLM-stralingsdeskundige is op 7 oktober uitgegeven. Op 8 oktober kwam een grondwerktuigkundige van de KLM mijn kantoorje binnenstappen met een balansgewicht van verarmd uranium. Hij zei dat dit niet tussen de brokstukken mocht blijven zitten en dat dit bij de KLM via het milieuzorgsysteem moest worden afgevoerd.

De **voorzitter**: Had hij dat gewoon in de hand?

De heer **Pruis**: Ja, maar hij had natuurlijk wel handschoenen aan.

De **voorzitter**: Wat heeft u er toen mee gedaan?

De heer **Pruis**: Ik heb het terzijde gelegd. Ik wilde het niet in de hangar laten liggen op een plaats waar men er zo langs kon lopen. Ik had een klein kantoorje in de hangar -- bij binnenkomst links achter -- en daar heb ik het onder het bureau gelegd in afwachting van verdere afvoerinstructies. Ik heb het gewicht dus uit het circuit gehaald. Vervolgens heb ik erop gewezen dat iedereen die zo'n ding vond, dit in moest leveren.

De **voorzitter**: Waarom is nooit aan de minister van Verkeer en Waterstaat gemeld dat er verarmd uranium is gevonden?

De heer **Pruis**: Het werd niet als een uitzonderlijke vondst beschouwd, gelet op alle hectiek. De KLM heeft jarenlang vliegtuigen onderhouden met balansgewichten van verarmd uranium. De mensen die ermee moeten werken tijdens normaal onderhoud zijn bekend met procedures en beschermingsmaatregelen. Op het moment dat de gewichten gevonden werden, waren er effectieve beschermingsmaatregelen, zoals overalls en handschoenen. Het advies was: jongens wrijf niet in je ogen en zorg dat het niet in je luchtwegen komt. Na afloop van de werkzaamheden moesten handen en kleren gewassen worden. Als de voorzorgsmaatregelen in acht werden genomen, was men afdoende beschermd.

De **voorzitter**: Er waren ook beschadigde stukken bij.

De heer **Pruis**: De eerste gewichten die wij vonden, waren niet beschadigd.

De **voorzitter**: Zat de bescherm laag er nog omheen?

De heer **Pruis**: Op het punt van de bescherm laag moet ik voorzichtig zijn. Er is een vuur geweest met een hitte van 600 tot 700°. Ik ben geen metaaldeskundige maar ik weet wel dat er om de uraniumstaven een cadmeerlaag zit. Waarschijnlijk dient deze laag om de corrosievorming bij verarmd uranium tegen te gaan. Dit was ook een probleem bij deze Boeing-toestellen; ze corrodeerden sterk. Ik meen dat het vuur de cadmeerlaag eerder aantast dan het uranium. Als niet-deskundige is het moeilijk om vast te stellen of de cadmeerlaag nog intact is. Er was echter geen sprake van beschadigingen of van breukvlakken. Het uranium was niet verstoofd of iets dergelijks. Er zaten alleen wat blubjes op de buitenkant van de verf, zoals bij griesmeelpudding. De staven waren nog geheel intact.

De **voorzitter**: De vondst is dus niet gemeld.

De heer **Pruis**: Hoe gaat zo iets? Er komt iemand naar je toe met de mededeling dat hij die gewichten heeft gevonden. Ik zette ze apart in afwachting van verdere instructies. De KLM zou voor verdere afhandeling zorgen. Dit gaf je ook door. Je gaf alle bijzonderheden door. Ik heb dus gemeld dat er staven verarmd uranium zijn gevonden en dat ik die even achter heb gehouden omdat ze op een aparte manier afgevoerd moeten worden. Bij het onderzoek in de hangar is de crème de la crème van de ongevallenonderzoekers uit de gehele wereld aanwezig. Door mij, door de stralingsdeskundige en door Erhart is nagevraagd wat men ervan vond dat wij die dingen gevonden hadden. Er werd ons toen letterlijk gezegd dat wij ons daar maar geen zorgen over moesten maken.

De **voorzitter**: Wie zei dat?

De heer **Pruis**: Dat zou ik moeten nagaan. Iemand van de FAA heeft gezegd dat zij zich daar nooit zorgen over maken.

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De **voorzitter**: Bent u toen het eerste gewicht gevonden werd, actief gaan zoeken naar de rest van het verarmd uranium in de hangar?

De heer **Pruis**: Er was een totale zoekactie naar dingen die van belang waren in verband met het ongeval, zoals bewegende vleugeldelen. Die actie is toen uitgebreid met de uraniumstaven. Het ging dus om de cockpit voice recorder, de flight data recorder, alle onderdelen die te maken konden hebben met het ongeval en de staven uranium. Die moesten apart afgevoerd worden.

De context was dat er getwijfeld werd aan de luchtwaardigheid van de 747-vloot. Er was net een tweede ongeval geweest waarbij er motoren van het toestel vielen. Het vinden van de oorzaak daarvan was de prioriteit. Er zijn duizend 747's die veertien uur per dag vliegen. Elk toestel vervoert zo'n vierhonderd mensen. Dat had de hoogste prioriteit in die fase van het onderzoek. De vondst van het uranium was op zichzelf geen bijzonderheid. Het was bijzonder dat het via het milieuzorgsysteem afgevoerd moest worden. Gezien de condities en de uitspraken van deskundigen was de vondst van de uraniumstaven niet zodanig belangrijk dat er apart actie op ondernomen moest worden. Ook de stralingsdeskundige van de KLM was erbij betrokken.

De **voorzitter**: Het aspect van de volksgezondheid had in die context geen prioriteit.

De heer **Pruis**: Inderdaad. In de wet staat dat verarmd uranium, hoe laag de straling ook is, gemeld moet worden. De KLM-stralingsdeskundige heeft de meldingsplicht ten opzichte van VROM verzorgd. De minister van Verkeer en Waterstaat is niet op de hoogte gesteld. Dit geldt ook voor Wolleswinkel.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat vind ik merkwaardig. De KLM heeft richtlijnen voor het omgaan met uranium. Naast de onderzoekers waren er in het andere deel van hangar 8 ook mensen aanwezig. Er was toch wel iets te melden aan de minister van VROM.

De heer **Pruis**: Het werd ook gemeld aan VROM omdat het afgevoerd moet worden.

aanvullend Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dat is niet gebeurd.

De heer **Pruis**: Het is aan de minister van VROM gemeld.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Door de RLD?

De heer **Pruis**: Door de KLM.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus niet door de RLD.

De heer **Pruis**: Er zijn metingen naar radioactiviteit gedaan. Op een afstand van vijf centimeter was er geen straling meer waarneembaar. Er was dus zeker geen gevaar op een afstand van tien of twintig meter. Het is ook gevaarlijk als het uranium verdampt of verpulverd is. Gezien de conditie van de staven was dit gevaar er niet.

De **voorzitter**: Er waren geen geoxideerde staven?

De heer **Pruis**: Nee. Het zou wel gevaarlijk zijn als er in de staven wordt geboord of als er een slijpmachine op wordt gezet. In dat geval kan er uraniumoxide ontstaan. De instructie was dan ook nadrukkelijk: jongens, als je zo'n ding vindt, doe er niets mee. Er was geen straling en geen oxidatie. Er werd voorkomen dat er in de staven werd geslepen of geboord. De staven werden apart gezet en via het milieuzorgsysteem afgevoerd. Op die manier was er totaal geen gevaar voor de volksgezondheid.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Zijn de mensen die daar gewerkt hebben niet direct met het uranium in contact gekomen?

De heer **Pruis**: Een gedeelte van degenen die in de hangar geweest zijn, heeft daadwerkelijk tussen de puinhopen gelopen. Zij hebben onderdelen moeten oppakken en uitzoeken. Zij kunnen dus direct in contact zijn geweest met de balansstaven. Ook vóór de extra instructie was de bescherming voldoende. Na de vondst is er nog op gewezen dat men de handen moest wassen en niet langs de neus of in de ogen moest wrijven.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Hoe verklaart u dan dat veel mensen die in hangar 8 hebben gewerkt, zeggen ziek te zijn? Zij leggen een verband tussen hun ziekte en de situatie in hangar 8.

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Ik ben geen medicus en ik kan dat dan ook moeilijk verklaren. Ik denk dat het heel moeilijk is om te bewijzen dat het uranium de oorzaak is. In de Bijlmer was er sprake van een grote industriële brand. In een vliegtuig zitten achttien rubber banden. De Boeing stortte neer op een flat waar wellicht asbest in is verwerkt. Er zijn vijftig aardgasleidingen geknapt. In een vliegtuig zit hydraulische olie, er zijn plastics in verwerkt en de tanks bevatten 70.000 liter kerosine. Dit alles levert zeer ongezonde verbrandingsproducten op. Naast de psychotraumatische gevolgen van zo'n ongeval, is er zonder meer sprake van een ongezonde situatie.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ik heb het niet over de mensen in de Bijlmer maar over degenen die in hangar 8 gewerkt hebben en ziek geworden zijn. Ik neem aan dat u het onderzoeksrapport van de stichting Visie kent.

De heer **Pruis**: Er zijn onderzoeksrapporten waarin de situatie met betrekking tot uranium belicht wordt. Daar staan bepaalde conclusies in. Ik zou zelf ook ziek moeten zijn omdat ik er vlak bij gezeten heb. Ik ben ook onderzocht.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Niet iedereen is ziek geworden.

De heer **Pruis**: Het lijkt mij zeer onwaarschijnlijk dat men alleen ziek geworden is van het verarmd uranium. Feit is wel dat de mensen ziek zijn. Daar blijven wij mee zitten.

De **voorzitter**: Heeft u zelf geen gezondheidsklachten?

De heer **Pruis**: Ik heb geen gezondheidsklachten.

De **voorzitter**: U zegt: het uranium dat wij gevonden hebben, was in een dermate conditie dat het vrijkomen van deeltjes niet mogelijk was.

De heer **Pruis**: Er zijn complete balansgewichten gevonden.

De **voorzitter**: Hoe is dan te verklaren dat er toch verhoogde concentraties uranium zijn gemeten in hangar 8?

De heer **Pruis**: Naderhand, in februari, is er een zoekactie geweest om de niet gevonden stukjes uranium alsnog op te sporen. Tijdens deze actie heeft een stuk uranium over de grond gesleept. Dit heeft gevonkt en een spoor getrokken. Daardoor kan er wat slijpsel vrijgekomen zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Er is niet alleen op die plek gemeten.

De heer **Pruis**: Shovels hebben heen en weer gereden om wrakstukken om te keren en op te scheppen. Het is niet onmogelijk dat hierdoor wat uranium in het beton is doorgedrongen.

De **voorzitter**: Hoe lang bent u in hangar 8 geweest? Al de tijd dat de brokstukken daar gelegen hebben?

De heer **Pruis**: De brokstukken hebben daar veel langer gelegen. De eerste twee, drie maanden De eerste maand was ik er zeker vijf uur per dag. Dan bleef ik tot alle teams uitgewerkt waren. In oktober, november en december was ik er zeker de helft van de tijd. Daarna is het minder geworden. Dan kwam ik er alleen als een wrakstuk nader onderzocht moest worden. Uiteindelijk ben ik uit het onderzoeksteam getreden om mij weer met andere zaken te gaan bezighouden.

De **voorzitter**: Op een gegeven moment zijn de wrakstukken buiten opgeslagen in afgedekte containers. Het materiaal heeft daar een aantal maanden gestaan. Was u erbij toen de opdracht daartoe gegeven werd?

De heer **Pruis**: Daar was ik zelf niet bij.

De **voorzitter**: U weet ook niet dat vervolgens al die containers weer naar binnen zijn gebracht?

De heer **Pruis**: Daar was ik wel bij.

De **voorzitter**: Waarom is de opdracht gegeven om de containers opnieuw uit te storten in hangar 8?

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: De specifieke aanleiding was de ongerustheid van de stadsdeelraad Amsterdam-Zuid/Oost over het niet terugvinden van een gedeelte van het uranium. Toen is besloten om nogmaals te zoeken. In de eerste fase van het onderzoek naar een ongeval leer je veel van een vliegtuig; je kunt onderdelen gemakkelijk herkennen. Daarom werden degenen ingeschakeld die er in eerste instantie bij betrokken waren, zoals ik. Dit vergrootte de kans om het uranium te vinden.

De heer **Oostlander**: Het stuk dat toen werd gevonden, was kapot.

De heer **Pruis**: Dat klopt. Ik dacht dat er toen anderhalf gewicht is gevonden. Ik heb daar een foto van bij me.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Dus was er wel gevaar voor de volksgezondheid.

De heer **Pruis**: Daar zat een breukvlak aan. Het is na anderhalf jaar gevonden. Een breukvlak betekent nog niet dat de uranium verstoven of verpulverd is, dus dat het risico op uraniumoxidatie groter is. Alleen het oppervlak is iets groter geworden omdat er een extra breukvlak is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Heeft u de internationale regels voor het omgaan met uranium gevolgd?

De heer **Pruis**: Ik ben niet op de hoogte van de internationale regels daarvoor. Ik ben hierop gewezen door de stralingsdeskundige van de KLM. Er zijn wel onderhoudsinstructies waarin staat wat je er wel en wat je er absoluut niet mee mag doen.

De **voorzitter**: In het reguliere onderzoek naar de wrakstukken was men alert op de aanwezigheid van uranium. Nadat de eerste staven zijn gevonden, is er geen speciale zoekactie op uranium gestart.

De heer **Pruis**: Er was één prioriteit, namelijk het vinden van de cockpit voice recorder, de flight data recorder en alle onderdelen die een indicatie kunnen zijn in verband met het afbreken van motoren of de stand van de vleugelkleppen. Na de zevende oktober kwamen daar de uraniumstaven bij. Dat was één prioriteit. Alle brokstukjes gaan van hand tot hand. Elk stukje wordt bekeken. Als het niet belangrijk is, komt het op een soort schroothoop. Als het wel belangrijk is, krijgt het een speciaal plekje volgens het hangarplan. Er waren tonnen aan materiaal. Ik denk dat de totale puinhoop zeker meer dan vijf keer geheel is omgekeerd.

De **voorzitter**: Die puinhoop bestond uit materiaal van het vliegtuig, stukjes beton

De heer **Pruis**: Er had in de Bijlmer al een voorselectie plaatsgevonden.

De **voorzitter**: Heeft u geen lichamelijke resten meer aangetroffen in de hangar?

De heer **Pruis**: Er zaten lichamelijke resten op delen van de cockpit. Men was met het hoofd tegen het instrumentenpaneel geslagen. Daar zat menselijk bloed op en ook zeer kleine stukjes vlees. Naderhand zijn ook stukken metaal gevonden die afkomstig bleken van een hek van de flat. Voor de rest was de selectie vrij goed uitgevoerd.

De **voorzitter**: De lading bestond onder andere uit flesjes parfum en elektronica. Heeft u de parfum gevonden?

De heer **Pruis**: Die rook je wel. Het was bekend dat parfum vervoerd werd. Het was een rare mengeling van geuren. Ik heb zelf geen flesjes parfum gezien.

De **voorzitter**: Heeft u onderdelen van wapens gevonden?

De heer **Pruis**: Nee. Ik denk niet dat die ooit gevonden zullen worden. In zes jaar is er niemand geweest die mij een geweerkolf, een loop of een ander metalen onderdeel van een wapen heeft kunnen laten zien. Behalve de kasten is er geen bewijs van militaire lading. Wij hebben wel isolatoren voor hoogspanningsleidingen gevonden. Wij hebben zelfs een paar zuigers gezien. Die bleken voor een jeep of iets dergelijks te zijn. Er zijn geen dingen gevonden die afkomstig konden zijn van een raket. Er liepen zoveel deskundigen rond dat een onderdeel dat niet afkomstig was van een Boeing meteen opviel.

De **voorzitter**: Is alles wat herkend is, gedocumenteerd? Ik doel dan bijvoorbeeld op de isolatoren en dergelijke.

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Niet specifiek in het ongevalonderzoeksrapport.

De **voorzitter**: Dit is belangrijk in verband met de herkomst van de lading.

De heer **Pruis**: Ik heb er zelf wel iets over opgeschreven. U vraagt in feite of alles wat gevonden is wat niet direct met het vliegtuig te maken had, gedocumenteerd is.

De **voorzitter**: Het gaat mij om de dingen die herkend zijn, zoals de zuigers. U zei dat die waarschijnlijk afkomstig zijn van een jeep. Waarom denkt u dat? Wist u dat er onderdelen van een jeep in het vliegtuig zaten? Wist u dat op dat moment of is dat achteraf gebleken?

De heer **Pruis**: Achteraf.

De **voorzitter**: Is er een lijst opgesteld van de dingen die gevonden zijn, zoals drie isolatoren, twee zuigers, zes parfumflesjes enzovoorts?

De heer **Pruis**: Nee. Ik weet wel dat men een check heeft uitgevoerd of hetgeen is aangetroffen ook op de vrachtbrieven stond. De parfum was gemeld. Ik weet niet onder welke categorie de isolatoren vallen. Dat kan militaire maar ook algemene lading zijn. Daar heb ik mij ook niet zo mee beziggehouden. Er is wel een check uitgevoerd, maar er is geen gedocumenteerd overzicht gemaakt van alle vreemde dingen die gevonden zijn.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Wanneer is het staartstuk in hangar 8 binnenkomen? Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Pruis**: Zeker niet de eerste twee dagen. Ik weet vrijwel zeker dat het wel in de eerste week was, maar dan in de tweede helft daarvan. De grootste stukken waren het landingsgestel en het staartstuk. Dat waren de enige stukken die vrijwel intact waren. Ik vermoed dat het in de tweede helft van de eerste week geweest is.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Eén van de verhalen die de ronde doen, is dat het staartstuk nog dezelfde nacht is weggehaald. Kan het staartstuk eerst ergens anders zijn geplaatst?

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet. Ik kon hangar 8 overzien. De eerste dagen ben ik op zoek geweest naar de motoren. Er hebben dingen voor en achter de flat gelegen. Ik heb begrepen dat het staartstuk aan de achterkant van de flat heeft gelegen.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Ja.

De heer **Pruis**: Er is toen enige verwarring geweest of het naar een stortplaats of naar hangar 8 afgevoerd moest worden.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma**: Het is dus een paar dagen na de ramp in hangar 8 terechtgekomen.

De heer **Pruis**: Ik denk het wel. Het is heel moeilijk om dat exact na te gaan. Ik zal mijn foto's wellicht moeten raadplegen. Ik weet wel het plekje in de hangar aan te geven waar het staartstuk gelegen heeft.

De **voorzitter**: Voordat de eerste wrakstukken bij hangar 8 aankwamen, waren er volgens zeggen al wrakstukken afgevoerd naar stortplaatsen.

De heer **Pruis**: Dat heb ik ook begrepen. Er is een rapport over afvalstromen. Tijdens het proces bleek -- dit zal wel de tweede dag geweest zijn -- dat met een aantal vrachtwagens materiaal naar vuilstortplaatsen was gebracht, terwijl dit materiaal nodig was voor het onderzoek in hangar 8.

De **voorzitter**: Is dit materiaal nooit in hangar 8 aangekomen?

De heer **Pruis**: Er zijn vervolgens teams van de RLD ingeschakeld om op de vuilstortplaatsen te gaan kijken. Het kon zijn dat er essentiële informatie werd gemist. Daar zijn dus mensen heen gestuurd.

De **voorzitter**: Heeft dit ertoe geleid dat er alsnog onderdelen van de stortplaatsen naar hangar 8 zijn gebracht?

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Als ze van belang waren voor het onderzoek zijn ze daar weggehaald en naar hangar 8 gebracht. Ik meen dat de fuse pinnen op een vuilstortplaats zijn gevonden of in elk geval een aantal daarvan. Veel pinnen hadden wij al in de hangar, want die zaten nog aan de afgebroken motoren vast. Zo uit mijn herinnering kan ik zeggen dat er weinig onderdelen van de vuilstortplaatsen naar hangar 8 zijn gebracht, tenzij er fuse pinnen aan zaten of het grote constructiedelen waren die voor het onderzoek van belang waren.

De **voorzitter**: Er is sprake van één of meerdere containers die naar de vuilstortplaats zijn gegaan. Dat zijn containers met een inhoud van 20 kuub. Dat is nogal wat.

De heer **Pruis**: Dat materiaal is ter plekke doorzocht. Daarbij zijn ook deskundigen van de KLM ingeschakeld, grondwerktuigkundigen. Het ging dus om de eerste zoekopdracht naar de cockpit voice recorder, de flight data recorder, bewegende vleugeldelen en naderhand het uranium. Het materiaal dat volgens de deskundigen niet tot die categorie behoorde, is op de vuilstortplaats gebleven. Het overige materiaal is bij ons ingeleverd.

De heer **Van den Doel**: Er zijn die avond ook wat ronde metalen bollen gevonden, die apart zijn gelegd. Zijn die later naar hangar 8 afgevoerd?

De heer **Pruis**: Waar zijn die gevonden?

De heer **Van den Doel**: Op de plaats van de ramp, door brandweerlieden.

De heer **Pruis**: Dat weet ik niet. Ik heb veerbollen van Citroëns gezien. Ik heb namelijk zelf een Citroën gehad en ik heb een aantal van die bollen gezien tussen de wrakstukken die naar hangar 8 waren vervoerd. Misschien zaten er ook bollen bij van isolatoren, dat weet ik niet.

De heer **Van den Doel**: Wie had de leiding over de afvoer van de wrakstukken? Iemand van de RLD?

De heer **Pruis**: Ik moet zeggen dat ik dat niet precies weet.

De heer **Van den Doel**: De RLD is er vanaf zondagavond bij betrokken geweest. Het afvoeren van materiaal naar stortplaatsen moet met toestemming van de RLD gebeurd zijn.

aanvulling
De heer **Pruis**: Dat neem ik aan, maar ik weet het niet precies.

De heer **Van den Doel**: Er was een portofoonverbinding tussen hangar 8 en de plaats van de ramp. Met wie had u contact?

De heer **Pruis**: Het transport werd niet vanuit hangar 8 geregeld. Hangar 8 was de locatie waar alles ontvangen werd.

De heer **Van den Doel**: Er waren wel mensen van BVOI en de RLD op de plaats van de ramp.

De heer **Pruis**: Ik vermoed dat BVOI het aanspreekpunt was voor de coördinatie tussen de verschillende diensten.

De heer **Van den Doel**: Met wie op de rampplaats deed u zaken in die dagen? Ik neem aan dat men aankondigde wat er aangevoerd werd.

De heer **Pruis**: Dat hoorde ik via het team van BVOI, Beumkes en Erhart. Ik deed alleen maar zaken intern, niet extern, ook met de teams van El Al, Pratt & Whitney, Boeing.

De heer **Van den Doel**: De genoemde personen waren op de plek van de ramp?

De heer **Pruis**: Zij zijn deels aanwezig geweest op de plek van de ramp en deels in hangar 8. Ik weet niet wie het transportbedrijf heeft gebeld of wie de opdracht heeft gegeven om het materiaal naar een vuilstortplaats of naar hangar 8 te brengen. De coördinatie, ook vanaf de plaats van de ramp, is verzorgd door de mensen van BVOI. Dat stond ook in de taakomschrijving.

De heer **Van den Doel**: U heeft gezegd dat de balansgewichten intact waren. Later is er één gevonden met een breukvlak. Ik neem aan dat er een scheur in het omhulsel zat.

ONDERZOEK VLIETRAMP BIJLMERMEER

De heer **Pruis**: Ik kan daar een foto van laten zien.

De heer **Van den Doel**: U heeft geen geoxideerde balansgewichten gezien?

De heer **Pruis**: Nee. De balansgewichten die op 7 en 8 oktober zijn gevonden, waren intact. De anderhalve staaf verarmd uranium die enkele maanden in de container buiten heeft gelegen, is in contact geweest met aluminium en gewoon ijzer. Die was in ernstige mate gecorrodeerd. Op deze foto kunt u zien hoe ernstig.

De heer **Van den Doel**: U wijt dat aan atmosferische invloeden?

De heer **Pruis**: Nee, aan de corrosiegevoeligheid van het metaal als zodanig.

De **voorzitter**: Mijnheer Pruis, heeft u ons nog iets mee te delen? Zijn er dingen die wij u niet gevraagd hebben, maar die u wel van belang acht?

De heer **Pruis**: In de hangar is gewerkt volgens de methode van uitsluiting. Er zou sabotage geweest kunnen zijn. Er zou een explosie geweest kunnen zijn. Daarbij zijn alle instanties ingeschakeld die erover konden oordelen, zoals de explosievaardkundigen van het gerechtelijk laboratorium. Er zou ook een aanvaring met een vogel geweest kunnen zijn. Al die aspecten zijn onderzocht in hangar 8, ongeacht dat Wolleswinkel in een vrij vroeg stadium heeft geroepen dat naar zijn oordeel de oorzaak in metaalmoeheid gezocht moest worden.

Als de cockpit voice recorder tussen de puinhopen in hangar 8 had gelegen, hadden wij hem vrijwel zeker moeten vinden. Het is bijna onmogelijk dat wij dit apparaat over het hoofd hebben gezien.

De **voorzitter**: Dat is dus niet gebeurd. Waar is hij dan wel?

De heer **Pruis**: Dat is de moeilijkheid en ook de frustratie. Soms vraag ik mij af wat wij niet te weten zijn gekomen omdat er dingen ontbraken. Gelukkig zijn wij veel wel te weten gekomen. Als men mij vraagt wat ik liever heb, de cockpit voice recorder of de flight data recorder, dan kies ik voor de flight data recorder. Daar staan 80 vluchtparameters op. Er was ook nog een tape van de verkeersleiding. Voor de gemoedsrust van velen zou het echter veel betekenen als wij dat nare ding hadden. Het was niet alleen een vliegtuigongeval maar ook een maatschappelijk ongeval.

Het lijkt mij goed dat de commissie de foto's van hangar 8 en van het staartstuk kan inzien. Ik kan daartoe contact opnemen met BVOI. Ik ben altijd bereid, daar nadere uitleg bij te verschaffen.

De **voorzitter**: Ik verzoek u, met de heer Roovers na te gaan of u ons nog aanvullende informatie kunt verstrekken.

Ik dank u hartelijk voor uw komst en voor de informatie. Mocht er aanleiding zijn om u te vragen terug te komen, dan laten wij u dat zo snel mogelijk weten.

Sluiting 16.06 uur.