

Aan  
de voorzitter van de Vaste  
Commissie voor Verkeer en  
Waterstaat van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

12 september 1997

3

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGR/LD/DB/L 97.200121

Onderwerp

Vliegcramp Bijlmermeer.

Geachte Voorzitter,

In Trouw van 12 september 1997 wordt bericht dat het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) voor de rampbestrijding in de Bijlmer in 1992 verzwegen zou hebben dat er gevaar was voor verarmd uranium. Ik hecht eraan de Kamer hierover nadere informatie te verschaffen.

1. De RLD was op het moment van het ongeval niet bekend met het feit dat het betreffende vliegtuig van contragewichten van verarmd uranium was voorzien. Noch EL-AL, noch de Israelische autoriteiten, noch Boeing hebben de RLD hiervan toen in kennis gesteld.
2. Toen het EL-AL ongeval gebeurde was de RLD inderdaad in het bezit van Advisory Circular ACN: 20-120 van 20 december 1984, over het omgaan met verarmd uranium bij ongevallen. De circulaire bevatte geen informatie over welke specifieke toestellen in de wereld nog wel en welke niet meer over dergelijke onderdelen beschikten. Dit was ook niet op andere wijze bij de RLD bekend.
3. In de communicatie systematiek rond de vliegveiligheid hebben Advisory Circulars geen formele status, hetgeen wel het geval is bij Airworthiness Directives. Service bulletins *kunnen* worden uitgevoerd en Advisory Circulars geven gewoonlijk alleen achtergrondinformatie. De risico's van verarmd uranium worden in de luchtvaartwereld buitengewoon laag ingeschat. Dat de FAA (Federal Aviation Administration) nooit *verplicht* heeft voorgeschreven het verarmd uranium te vervangen en de risico's ervan in een Advisory Circular behandelt is daarmee in lijn.
4. Tijdens de bluswerkzaamheden zijn door de brandweer stralingsmetingen gedaan. Deze hebben niets opgeleverd. Ook de grondmonsters, die later genomen zijn, waren negatief.
5. Toen eenmaal bekend was dat het vliegtuig met contragewichten van verarmd uranium was toegerust is contact opgenomen met het ECN in Petten over mogelijke gevaarlijke eigenschappen van verarmd uranium onder

ongevalsomstandigheden. Volgens het ECN is bij de temperaturen zoals die tijdens het ongeval zijn opgetreden geen sprake van gevaar. Dit stemt overeen met het advies van de Amerikaanse Nuclear Regulatory Commission aan de FAA over het potentiële gevaar van verarmd uranium.

6. Ruim een jaar na het ongeval is alsnog getracht de betreffende onderdelen op te sporen. Dit zoeken werd bemoeilijkt omdat verarmd uranium vrijwel geen straling afgeeft.

Tijdens deze zoekactie werd conform de bestaande veiligheidsinstructies beschermende kleding gedragen.

7. Een brief van Boeing waarin deze vliegtuigfabrikant zijn beleid ten aanzien van verarmd uranium uitlegt alsmede de bijbehorende Service Letter en Advisory Circular van de FAA zijn als bijlage ter informatie bijgevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

**Van:** Henk Pruis  
**aan:** RLD1.DVI.JWECK, DLI.hwollew  
**Datum:** maandag 15 september 1997 13.48  
**Onderwerp:** Bijlmer ongeval, verarmd uranium

Ten aanzien van berichten over het uranium dat gevonden is bij het Bijlmerongeval, hierbij de volgende informatie.

In de eerste drie dagen zijn door ingehuurde grondwerktuigkundigen van de KLM tenminste twee uranium staven gevonden, die gesepareerd zijn, omdat ze alleen konden worden afgevoerd via het milieuzorgsysteem van de KLM. Deze staven hebben een aantal dagen onder mijn bureau in hangaar 8 gelegen. Deze staven zijn ter plekke onderzocht: resultaat: geen verhoogd stralingsniveau meetbaar tot op 5 cm afstand. Met een expert van Boeing heb ik samen in de eerste of tweede week na het ongeval een onderzoek uitgevoerd in de Illustrated part catalogs van de Boeing 747 bij de KLM, om te onderzoeken hoeveel uranium staven er mogelijkwijs verwerkt zouden kunnen zijn in een Boeing 747. Dit was bij schatting vast te stellen. Mijn verslag over de activiteiten in hangaar 8 over de eerste twee weken vermeldt, dat in de eerste week metingen met betrekking tot radioactiviteit zijn verricht, en dat de KLM afdeling arbeidsomstandigheden een onderzoek heeft uitgevoerd met betrekking tot radioactiviteit en persoonlijke bescherming. Daarbij zijn metingen uitgevoerd naar radioactiviteit (geen verhoogde activiteit waarneembaar) en persoonlijke bescherming tegen stof (overalls en stofmaskers en handschoenen) zijn ter beschikking gesteld).

In eerste instantie bestond de zoekopdracht voor het ongevallen team uit het vinden van cruciale onderdelen, zoals die de stand van roeren, vlakken, flaps konden aangeven als ook van essentiële constructie delen. Terstond na de bekendheid voor de aanwezigheid van verarmde uranium balansgewichten (twee dagen) is de zoekactie ook uitgebreid om deze verarmde delen te kunnen vinden.

Bij de betrokken deskundigen personen van Boeing, KLM, RLD, Pratt and Whitney was er geen enkele bezorgdheid over een verhoogd stralingsniveau. De reden om specifiek naar de uranium staven te zoeken was de wettelijke eis om dit soort metalen correct via het milieuzorgsysteem van de KLM af te voeren, en te voorkomen dat dit metaal tussen het andere schroot op een niet gewenste plaats terecht zou komen.

Ook bij een verder onderzoek naar verarmde uranium staven ongeveer een jaar later, waarbij ik deel uitmaakte van het team, zijn treffende beschermende maatregelen genomen. Er zijn bij mijn weten toen drie uranium staven gevonden.

Met vriendelijke groet,

Henk Pruis