

De Herculesramp was erg, de nasleep verschrikkelijk

Hercules: De ramp waar je op kon wachten. Zo kwalificeerde het Crisis Onderzoek Team de crash van een Belgisch C-130 Hercules transportvliegtuig op Vliegbasis Eindhoven, vandaag precies 25 jaar geleden. Bij dit grootste na-oorlogse ongeluk in Eindhoven kwamen 34 veelal jonge militairen om. Nabestaanden en overlevenden spreken van een vergeten ramp.

Hans Matheeuwsen 15-07-21, 06:00 Laatste update: 15-07-21, 16:43 Bron: ED
<https://www.ed.nl/eindhoven/de-herculesramp-was-erg-de-nasleep-verschrikkelijk~a0610a12/>

Maandagavond 15 juli 1996 is een zonnige zomeravond. Het Fanfarekorps Koninklijke Landmacht keert terug naar huis na een succesvolle muzikale reis naar Modena in Italië. Maar als de co-piloot de viermotorige Hercules in Eindhoven aan de grond wil zetten, vliegt een zwerm vogels op, voorlangs het toestel.

Hij trekt zijn kist weer op en stuurt scherp naar links. Maar de linkervleugel raakt het gras. Het vliegtuig crasht. Er breekt onmiddellijk brand uit. Alle 41 inzittenden zijn dan nog in leven, maar het lukt hen niet om de deuren en de laadklep te openen. De vliegbasisbrandweer rukt uit, onwetend van het grote aantal mensen in de Hercules. Dat is niet doorgegeven. Het bluswerk voltrekt zich in stilte.

Beeld van wachtende hulpverleners

Door miscommunicatie rukt de Eindhovense brandweer pas na enige aarzeling uit. Politiemensen en ambulancepersoneel zijn al wel ter plekke. Ook zij denken dat er niet meer dan vier personen in het vliegtuig zitten. En zo ontstaat het beeld van hulpverleners die wachten met hun inzet terwijl de basisbrandweer oplaaiende branden blust.

Een dik half uur na de crash wordt de stilte op de rampplek plotseling doorbroken. Er zijn passagiers in het laadruim ontdekt. De redding wordt alsnog met man en macht in gang gezet. De onthutsing is groot. Op 41 inzittenden had niemand gerekend. Met als gevolg een gebrek aan personeel en materieel op de rampplek. Wonder boven wonder worden toch nog elf mensen levend uit het toestel gehaald. Vier van hen bezwijken later alsnog aan hun verwondingen.



Pas nadat de Hercules was opengebrouwen werd duidelijk dat er geen vier, maar 41 slachtoffers in het toestel zaten. © Politie Brabant Zuidoost

De Herculesramp was erg, de nasleep verschrikkelijk

Fouten in systeem en organisatie

Het Crisis Onderzoek Team (COT) concludeert dat ‘systeem-fouten en organisatie-gebreken’ de oorzaak zijn van de Herculesramp. Tot 2010 verschijnen zo’n veertig (!) onderzoeksrapporten over het ongeluk. De meeste zijn gemaakt onder auspiciën van betrokken militaire en civiele overheden.

De voornaamste conclusie? De redding begon (te) laat. Dat had diverse oorzaken. De basisbrandweer kon het wrak pas in nadat het gevaar geweken was, luidde de verklaring. Bovendien was dus uitgegaan van een vierkoppige crew in de cockpit. Aangenomen werd dat die was omgekomen in de helse brand na de crash. Er waren ook geen tekenen van leven.

Discussie over redding laait op

In de nasleep van de ramp laait de discussie op over de redding. Hoeveel mensen zouden zijn gered als de basisbrandweer eerder het vliegtuig binnen was gegaan? Waarom is dat niet gebeurd? Waarom deed de Eindhovense brandweer dat niet meteen? Waarom is het juiste aantal passagiers niet doorgegeven? Maar ook: waarom maakte de co-piloot een doorstart terwijl het toestel al bijna de landingsbaan raakte?

Het zijn vragen waarop, ondanks alle onderzoeken, geen of geen eenduidig antwoord kwam. De vliegtuigbemanning kwam immers om, hulpverleners spraken elkaar tot in de rechtszaal tegen, onderzoekers en deskundigen trokken verschillende conclusies. En de Tweede Kamer vond het niet noodzakelijk een parlementaire enquête in te stellen om oorzaak en schuldvraag aan het licht te krijgen. Nabestaanden zoeken daardoor nog steeds naar ‘de waarheid’, naar feiten die nog niet boven tafel zijn gekomen.

Tot op de dag van vandaag voelen de nabestaanden en overlevenden een gebrek aan erkenning

Tot op de dag van vandaag voelen die nabestaanden en de overlevenden een gebrek aan erkenning voor hun leed, hun pijn en verlies. Zij spreken van een vergeten ramp omdat het ongeluk met de Hercules vrijwel nooit wordt genoemd in het rijtje van rampen die het land de afgelopen decennia troffen. Dat komt door de beperkte maatschappelijke impact. De Hercules stortte neer op afgesloten militair terrein. Op tv waren 's avonds geen dramatische beelden te zien van het wrak of de redding, zoals bijvoorbeeld bij de Bijlmerramp en de Vuurwerkcramp in Enschede. De volledige omvang van de Herculesramp werd pas later duidelijk.

Een soort van excuses

Defensie maakte vijf jaar geleden, bij de twintigjarige herdenking, een soort van excuses. De gemeente Eindhoven plaatste achter het stadhuis een openbaar monument, een grote H met de namen van de slachtoffers. Desondanks vinden de nabestaanden dat de autoriteiten hun verantwoordelijkheid ontliepen. De luchtmacht speelde betrokken militairen de zwarte piet toe. Drie van hen werden wegens falen uit hun functie ontheven en voor de rechter gesleept.

Professor Uri Rosenthal was destijds voorzitter van het COT. In zijn memoires, uit 2018, blikt hij terug op de Herculesramp. Volgens hem was er ‘een geschiedenis van klachten over te

De Herculesramp was erg, de nasleep verschrikkelijk

weinig capaciteit voor de brandweer van de vliegbasis, over gebrekkige opleidingen en oefeningen en over de grote afstand tussen militaire en burgerlijke autoriteiten en diensten’.

In tegenstelling tot de verschillende autoriteiten meent Rosenthal dat er wel degelijk verantwoordelijken konden worden aangewezen: de top van de luchtmacht, minister Dijkstal van Binnenlandse Zaken en het regionale gezag in Eindhoven. Er was geen reden om militairen te vervolgen, stelt hij.

Een zak over zijn hoofd

Hoewel ook de journalistieke druk in de nasleep van de ramp enorm was, zwichtten bewindspersonen niet. Het ene schokkende feit na het andere werd onthuld, maar ‘Den Haag’ gaf geen kik. Iedereen bleef zitten, niemand maakte excuses. Eindhovens burgemeester Rein Welschen ook niet. Integendeel. Hij zei zo beschadigd te raken door de berichtgeving, dat hij welhaast alleen nog met een zak over zijn hoofd door de stad kon lopen. Welschen was vooral bang dat in de beeldvorming de Herculesramp een hulpverleningsramp zou worden, met hem als eindverantwoordelijke.

Mede door een maatregel van de burgemeester kregen de civiele hulpverleners nooit de maatschappelijke erkenning die zij voor hun inzet verdienden. Zij kregen een spreekverbod opgelegd, op straffe van ontslag. Daardoor konden zij niet reageren op verhalen in de media, die -eerlijk is eerlijk- niet altijd uitblonken in nuance. Met de zwijgplicht wilde de burgemeester voorkomen dat de hulpverleners onderzoekers voor de voeten zouden lopen. Hierdoor, én door onvoldoende nazorg, ontstond een collectief trauma dat nog jarenlang tot overreactie leidde wanneer er alarmbellen afgingen op Eindhoven Airport.

Ons onderzoek was ongevraagd, onwelkom en onwelgevallig. Het politieke front bleef gesloten.

Volgens Rosenthal - die zelf twee jaar minister van Buitenlandse Zaken was - speelde ‘Srebrenica’ de Herculesramp politiek parten. Het eerste kabinet-Kok had geen zin in nieuw gedoe rondom het ministerie van Defensie. Hoewel het COT harde conclusies trok en daarvoor volop aandacht kreeg in de media, werd het rapport door ’s lands bestuurders onder het tapijt geveegd. ‘Ons onderzoek was ongevraagd, onwelkom en onwelgevallig’, concludeert de ‘rampenprofessor’. ‘Het politieke front bleef gesloten. In de Tweede en de Eerste Kamer wilde niemand zich eraan branden’.

Het politieke handjeklap

Ook na verschijning van het boek Vergeten Ramp zag de Onderzoeksraad voor Veiligheid geen reden om het onderzoek naar de Herculesramp te heropenen. Rosenthal bleef zitten ‘met de herinnering aan de razendsnelle Haagse zondebokkerij en het politieke handjeklap tussen VVD-ministers Voorhoeve (Defensie) en Dijkstal in oktober 1996, waardoor drie officieren ten onrechte uit hun functie ontheven waren’, schrijft hij. De drie werden uiteindelijk wegens gebrek aan bewijs vrijgesproken en gerehabiliteerd.

En zo verdween de Herculesramp beetje bij beetje in de vergetelheid. Voor alle betrokkenen resteren de herinneringen, de ervaringen én het verdriet, de pijn, het trauma. Belangrijke

De Herculesramp was erg, de nasleep verschrikkelijk

vragen blijven weliswaar onbeantwoord, maar er is ook veel geleerd van de ramp. Nu, 25 jaar later, verdienen hulpverleners alsnog de waardering voor hun inzet. Zij waren net zo goed slachtoffer, maar dan als gevolg van de ‘desorganisatie’ (aldus Rosenthal) in de periode voorafgaand aan de ramp.

Hans Matheeuwsen versloeg voor het Eindhovens Dagblad de Herculesramp en volgde de nasleep ervan. Op basis van dossieronderzoek en gesprekken met betrokkenen maakte hij een reconstructie die in 2009 uitmondde in zijn boek Vergeten Ramp. Matheeuwsen is inmiddels uitgever/hoofdredacteur van het Eindhovense FRITS Magazine. Op verzoek van het ED kijkt hij -met de wetenschap van nu- nog een keer terug op de ramp.

De ramp

Hoe kon de [crash met de Hercules](#) zo'n desastreuze afloop krijgen? Een eenduidig antwoord daarop is er niet. Zelfs niet na veertig onderzoeken.

De overlevende

[Ron Geurts was één van de zeven slachtoffers die de ramp overleefden](#). Hij draagt nog steeds de littekens, maar is een gelukkig mens geworden.

De ooggetuige

[Loonwerker Ad Raaijmakers was op de vliegbasis gras aan het hooien toen de Hercules crashte](#). Hij hielp de dodelijke slachtoffers uit het wrak halen.

De hulpverlener

Veel hulpverleners liepen mentale verwondingen op. Jaren moesten zij zwijgen. [In een poging rust te vinden schreef één van hen de ervaringen van zich af](#).

De aalmoezenier

[Oud-aalmoezenier Martien Agterberg staat tot op de dag van vandaag overlevenden en nabestaanden bij](#). „Slachtoffers van een vergeten ramp.”