

van de werkelijkheid geweest kan zijn, omdat niet alles nagegaan kon worden. Het antwoord van de minister dat die uitspraak zich in belangrijke mate richtte op de overbelading, kan gelet op de tot driemaal toe pregnant gestelde vraag 'zijn de beladinginstructies vergeleken met de vrachtbrieven?' als niet adequaat worden beschouwd.' Maar vreemd genoeg pikte geen van mijn collega's dit verhaal op. Niemand was geïnteresseerd wat ik daar nu mee bedoelde. Naast deze vertrouwensvraag was een hard debat. Vier belangrijke vragen speelden. Wilde de minister nog eens goed naar het onderzoek van de RvdL kijken? Hoe zat het precies met de verschillende exemplaren van de Notoc? Was de minister bereid om de papieren in Israël op te vragen? En kon een justitieel onderzoek worden ingesteld naar het verzamelen van de vrachtdocumenten?

Ik stak mijn onvrede over de gang van zaken niet onder stoelen of banken. Ik vroeg de minister om een aantal vragen opnieuw te beantwoorden, want over de schriftelijke antwoorden was ik niet te spreken. Ik heb de minister op de hoogte gebracht van mogelijkerwijze malversaties met vrachtbrieven en daarna in een algemeen overleg vragen gesteld. Na inzage van de documenten ben ik tot de conclusie gekomen dat belangrijke delen van de vrachtbrieven en de geparafeerde Notoc niet aanwezig waren. Daarna heb ik de minister schriftelijk gerapporteerd en gevraagd welke mogelijkheden tot inzage van genoemde documenten er zijn. Met de brief van gisteren - documenten niet beschikbaar waren noch zijn - komt hier geen substantiële wijziging in.' Voorts werpt het ontbreken van de geparafeerde Notoc vragen op met betrekking tot de vroegtijdige vaststelling dat er geen belemmeringen waren met betrekking tot de bergingswerkzaamheden en het ontbreken van gevaar voor de volksgezondheid.' Het bleef onbegrijpelijk dat de onderzoeksinstellingen niet meteen naar de geparafeerde Notoc hebben gevraagd en geen noodzaak hebben gezien de vrachtbrieven te verzamelen. Zeker na de aanvankelijke weigering van El Al om deze ter beschikking te stellen. Ook stelde ik dat het opmerkelijk was dat de minister het aan het oordeel van de Kamer over liet of een justitieel onderzoek werd ingesteld.

Nadat ik door de voorzitter op de vingers werd getikt omdat ik mijn vijf minuten spreektijd had overschreden, rondde ik mijn verhaal af. Daarna kwamen Remi Poppe van de Socialistische Partij en Nicky van 't Riet aan het woord. Beiden waren het eens over het nut van dit spoeddebat en kwamen met kritische vragen. Dit in tegenstelling tot mijn collega van de VVD, Willem Keur. Hij stelde dat 'zo'n beetje elk moertje en boutje is besproken' in de Kamer. 'Nu zijn we beland bij de exacte samenstelling van de lading. Misschien komt straks nog de capaciteit van de bemanning aan de orde. Vragen en twijfels over veiligheid in de luchtvaart moeten niet meer worden gekoppeld aan dit ongeluk, tenzij de Partij van de Arbeid met harde bewijzen kan komen dat informatie is achtergehouden dan wel dat er is gemalverseerd.' Hierop moest ik natuurlijk reageren. Tijdens de discussie die hierdoor ontstond hield Keur een papiertje omhoog en vroeg 'Bedoelt u deze Notoc?' De vraag luidde of dit de Notoc was waar ik al meer dan een jaar naar op zoek was. 'Ik zie dat de minister nu het hoofd schudt, dus volgens mij zit u ernaast, mijnheer Keur,' was mijn antwoord.

Om half negen werd een kwartiertje geschorst, waardoor minister Jorritsma in de gelegenheid werd gesteld om te overleggen met de RvdL. Terug in de zaal waren er volgens haar twee vragen blijven staan. Was het vliegtuig overbeladen? En was er iets aan de hand met de gevaarlijke stoffen, wat van invloed had kunnen zijn op de bergingswerkzaamheden? Wat betreft deze laatste vraag antwoordde de minister dat de wijze waarop El Al de print-out van de Notoc New York-Amsterdam-Tel Aviv had verstrekt op zichzelf een correcte was. Volgens de RvdL was een geparafeerde Notoc 'niet aan de orde'. Zij ging uit van de informatie die de luchtvaartmaatschappij had verstrekt. Ook stelde minister Jorritsma dat ik het blijkbaar 'buitengewoon op prijs zou stellen om de geparafeerde Notoc te zien'. Ze had via de ambassade in Israël de DG van de Israëlische Luchtvaartdienst hierom gevraagd. Hoogstwaarschijnlijk was er geen aangepaste Notoc Amsterdam-Tel Aviv. Deze Notoc bleef aan boord en het eerste vel werd daarvan afgehaald zodat het voor de nieuwe captain duidelijk was welke goederen in Amsterdam verwijderd waren. De Notoc is gewoon aan boord gebleven en verbrand. 'Maar als ik u nu meedeel dat de supervisor van het toestel die

avond met de kapitein van het toestel twee lijsten heeft doorgenomen, de lijst van de goederen die ingeladen zijn in Amsterdam, die is ondertekend, en de opnieuw samengestelde lijst Amsterdam-Tel Aviv van de goederen met oorsprong New York. Beide lijsten zijn volgens zijn verklaring afgegeven aan de adjudant van de Rijkspolitie dienst luchtvaart. Dat waren getekende exemplaren. Het bijzondere is dat het ene exemplaar dus wel bij bureau Vooronderzoek is en het andere niet,'

interrumpeerde ik de minister. We bakkeleiden verder over de verschillende Notoc's. Met de gedetailleerde informatie die Plettenberg mij had gegeven bracht ik Jorritsma in het nauw. Nadat ik haar had bedankt dat ze de Notoc New York-Tel Aviv in Israël op zou vragen, vroeg ik 'maar die was toch verbrand met de ramp?' Zij antwoordde dat een kopie (een van de onderste lagen) waarschijnlijk bij El Al in New York lag. Misschien lag er ook een bij Aero Ground Services op Schiphol, suggereerde ik. 'Het lastige is dat elke keer als ik denk dat ik een vraag beantwoord heb, mij een nieuwe vraag wordt gesteld, waardoor ik weer met mijn mond vol tanden sta. Het gaat erom of er aanleiding is te veronderstellen dat er een verandering heeft plaatsgevonden in de hoeveelheid gevaarlijke goederen of de samenstelling daarvan,' was haar antwoord.

Het kostte me grote moeite om de minister duidelijk te maken waar het probleem lag. Ik gaf aan wat ik gehoord had over hoe de vrachtbrieven waren verzameld op de avond van de ramp. Ook verwees ik naar de verklaring van Plettenberg in Nova dat er gemalverseerd zou zijn. Maar volgens Jorritsma had de raad voldoende papieren om te bepalen dat er geen sprake was van overbelading. Verder stelde zij dat nooit is gezegd dat alle vrachtbrieven aanwezig waren, maar dat de beschikbare papieren ter inzage lagen bij BVO. Ze vond dat we op moesten passen dat zij niet op de stoel van de onafhankelijke raad kwam te zitten met deze discussie. Waarop ik reageerde: 'Datgene waar ik aan refereerde, was de mededeling van u zelf tijdens het overleg, dat u had laten checken of alles gecontroleerd was en kon mededelen dat alles oké bevonden was.' 'Door de Raad voor de Luchtvaart, ja,' antwoordde de minister. 'Dat staat er niet bij,' was mijn reactie.

'U hebt mij vorig jaar informeel benaderd met de mededeling dat u een anonieme informant had, die zijn naam niet bekend wenste te maken en die vermoedens van malversatie had. Het spijt mij verschrikkelijk maar ik kan niet aan de hand van anonieme informatie van één persoon die met u gesproken heeft een luchtvaartmaatschappij verdenken van iets waarvoor ik geen enkel bewijs en geen enkele aanwijzing heb, terwijl ook de Raad voor de Luchtvaart mij verzekert dat er geen enkele aanwijzing voor is, en terwijl bovendien mijn eigen diensten zeggen dat als de normale zaken gebeuren het buitengewoon voor de hand ligt dat er niet gemalverseerd is. En als dergelijke aanwijzingen er wel waren geweest, had de persoon, van wie wij inmiddels gelukkig de naam weten, toch naar de politie of naar de Raad voor de luchtvaart moeten gaan om een verklaring af te leggen?' aldus Jorritsma. 'Hij was een medewerker van El Al en ik kan u mededelen dat hij niet de enige was. Mijn bronnen zijn niet beperkt tot één persoon, zoals ik u indertijd al heb meegedeeld. Het lijkt mij op zichzelf relevant om vast te stellen of er gemalverseerd is met de vrachtbrieven. Dat dit volgens de Raad voor de luchtvaart niet het geval is ligt voor de hand, want de raad heeft die vrachtbrieven nooit gehad,' was mijn antwoord. Minister Jorritsma was verbaasd dat Plettenberg geen aangifte had gedaan bij de RvdL of luchtvaartpolitie. Als de Kamer dat nodig vond - 'Ik vind dat dit breder moet zijn dan de heer Van Gijzel alleen' - dan kon Plettenberg dat alsnog doen.

Nadat de minister in de gelegenheid werd gesteld haar beantwoording af te maken en wederom terugkwam op het verhaal van de overbelading volgde de tweede termijn. Ik bracht opnieuw de vergelijking tussen de vrachtbrieven en de beladingpapieren aan de orde. 'Daarbij [de inzage van de vrachtdocumenten] heb ik moeten constateren dat belangrijke documenten niet aanwezig waren. Het debat vandaag heeft dat niet weggenomen. De minister heeft in hetzelfde overleg gezegd dat alles is nagegaan. Dat slaat dus op de vergelijking tussen vrachtbrieven en beladingpapieren, want daar sloeg de vraag ook op. Zij heeft geantwoord dat het exact klopt. Dat blijft voor mij een beetje vreemde uitspraak. Als je niet over de vrachtpapieren beschikt, kun je ze ook niet vergelijken.' De minister ging zonder meer uit van de goede trouw van een van de partijen. Op zich was dit niet verkeerd

maar dat mocht niet inhouden dat de officiële documenten dan niet meer nodig waren. Het leek mij verstandig om alle vrachtbrieven op te vragen. Daarbij was het aanbod van de minister om de Notoc Amsterdam-Tel Aviv in Israël op te vragen een stap in de goede richting. Overigens was deze Notoc, ondertekend door gezagsvoerder Fuks, op de avond van de ramp afgegeven aan de Rijkspolitie. Maar volgens de minister leidde niets ertoe om aan te nemen dat die Notoc er ooit geweest was.

Ook voor mijn collega's Van 't Riet en De Rooy had het debat weinig duidelijkheid geboden. De discussie over de verschillende Notocs was zeer verwarrend. En de suggesties van malversaties deden de Kamer lijken op een rechtbank. Dit was naar hun mening niet de bedoeling. Zowel D66 als het CDA vroegen de minister meer duidelijkheid te verschaffen, zonder daarbij te twifelen aan het onderzoek van de RvdL. De VVD onthield zich van een tweede termijn. In haar antwoord zegde de minister toe om uit te zoeken of de gevaarlijke lading in Amsterdam überhaupt had bewogen en of bij de wisseling van de crew een nieuwe handtekening op de Notoc gezet moet worden. Zij stelde ook dat het volgens de RvdL volstrekt normaal is om af te gegaan op het cargo manifest. Die hoorde gewoon te kloppen en was onmiddellijk beschikbaar.

Minister Jorritsma-Lebbink 'Alle informatie die Schiphol beschikbaar had is in beslag genomen. Er is natuurlijk veel meer informatie beschikbaar dan relevant is voor het ongevalsonderzoek. Alle informatie die bij El Al voor dit vliegtuig beschikbaar was is opgevraagd en dus beschikbaar. Dat betekent niet dat de Raad voor de luchtvaart zegt dat voor het luchtvaartongevallenonderzoek alle vrachtbrieven relevant zijn. Het cargo manifest is daarvoor relevant.'

De heer Van Gijssel (PvdA): 'Op de avond van de ramp is gevraagd om de vrachtbrieven.'
Minister Jorritsma-Lebbink: 'Amsterdam-Tel Aviv, dat klopt.'

De Heer Van Gijssel (PvdA): 'Nee, ook voor de lading uit New York, die in Amsterdam nog in het vliegtuig zat en die naar Tel Aviv zou gaan. Het is vreemd dat dat uiteindelijk niet opgehaald is. Nu wordt gezegd dat het ook niet zo belangrijk was.'

Nicky van 't Riet vroeg de minister of de vrachtbrieven niet gewoon in Amerika opgevraagd konden worden. Volgens Jorritsma was in de Verenigde Staten niets meer te vinden², ook niet na de actie die de ECD in 1992 had uitgevoerd naar aanleiding van het stukje vrachtbrief dat in de Bijlmer werd gevonden. El Al had alle vrachtbrieven in Israël verzameld, aldus de minister. De ECD had de vrachtbrieven niet via El Al in New York verkregen maar via de Amerikaanse Douane. Minister Jorritsma sloot als volgt af: 'Voorzitter! Het lastige is dat ik nu in een positie gemanoeuvreerd word waarin ik blijkbaar nader onderzoek moet doen naar iets waarvan de RvdL geconstateerd heeft dat het voldoende onderzocht is. Ik moet zeggen dat ik daar verdomd weinig voor voel.' Ze sprak de hoop uit om de volgende week de Kamer de toegezegde informatie toe te sturen. Hiermee eindigde om tien voor tien het spoeddebat.

Na afloop van het debat sprak ik met de heer Weck van de RLD. Mijn idee was dat als Plettenberg aangifte zou doen van verdenking van malversaties, dan kon in het kader van een strafrechtelijk onderzoek het rechtsbijstandverdrag met de Verenigde Staten geactiveerd worden om de papieren op te vragen. Weck was het daarmee eens. Daarna sprak ik nog met Joost Oranje. Hij en Rob de Lange hadden tijdens het debat op de tribune gezeten. Joost vond dat Van Rooy het behoorlijk had af laten weten in het debat. Ze had wel de vragen gesteld maar in het debat deed ze helemaal niets.

De dag na het debat speelde meteen een andere kwestie. In de Vrij Nederland van die week stond een artikel over illegale wapendoorvoer op Schiphol. De ECD scheen een onderzoek te hebben uitgevoerd naar deze illegale praktijken. Het weekblad meldde dat een kwart van de wereld Schiphol gebruikt voor wapen- en munitietransporten, zonder geldige papieren. Alleen de KLM hield zich aan de meldingsplicht voor dergelijke transporten. Samen met collega Houda, woordvoerder voor wapenexporten, stelde ik schriftelijke vragen over het artikel in Vrij Nederland. Ook omdat

² Uiteindelijk is door de enquêtecommissie het restant aan vrachtdocumenten in de VS gevonden. Dus daar waren alle vrachtpapieren aanwezig en opvraagbaar.

Plettenberg mij had ingelicht over dergelijke illegale wapentransporten. In juli 1996 kwamen de antwoorden van de staatssecretaris van economische zaken binnen op onze vragen. Het rapport van de ECD was vertrouwelijk aan de vaste commissie voor justitie verzonden.

In mijn vorige periode was ik woordvoerder voor wapenexporten. Dat was een ondankbare taak. De filosofie was dat de woordvoerders op dit gebied zo min mogelijk te horen kregen over de wapenexporten. Dat belastte de woordvoerder geestelijk zo min mogelijk en gaf ook zo min mogelijk economische en politieke risico's. Als je niet in de vertrouwelijke sfeer zat bij economische zaken of defensie, dan kon je vanuit het buitenlands beleid niets beginnen. Ik had nog geprobeerd om de betere modellen van parlementaire controle uit Denemarken en Duitsland in Nederland in te voeren maar dat had geen schijn van kans.

Op mijn vraag of ik het geheime rapport in kon zien kreeg ik een negatief antwoord omdat ik geen lid was van de vaste commissie voor justitie. Als 'gewoon' Kamerlid kon ik het niet inzien. Dit meldde ik aan onze toenmalige secretaris van de fractie, Jan van Zijl. Hij nam deze zaak op met het presidium en met de griffier van de Kamer. Het antwoord was dat de voorzitter het niet voor niets aan de commissie voor justitie had toegewezen. Wel kon ik een schriftelijke verzoek indienen bij de voorzitter om het vertrouwelijke rapport ook naar de commissie voor verkeer te sturen. Daar werd ik niet vrolijk van. Gaandeweg kreeg ik steeds minder behoefte om het stuk in te zien. Want wanneer ik het uiteindelijk onder ogen zou krijgen kon ik er toch niets mee doen omdat het vertrouwelijk was. Dus zag ik ervan af om het rapport voor de commissie voor verkeer op te vragen. Wel meldde ik aan een klein aantal gerenommeerde journalisten dat ik het stuk niet mocht inzien.

pm; Zembla, Kenmerk en Oranje in NRC (dec 98) VS-Israël. Ik had Joost verteld dat ik het vertrouwelijke ECD-rapport niet kon krijgen. Later belde hij mij terug dat hij het rapport had gevonden. Zijn verhaal sloeg in als een bom.

In het ledenrestaurant kreeg ik in juni 1996 de opmerking te horen: 'Hé, Bijlmerboy. Moet jij niet eens Kamervragen stellen?' Ik liep toen langs een tafel waar de voorzitter van de vaste Kamercommissie voor verkeer en waterstaat Biesheuvel (CDA) met een partijgenoot zat. Het was zijn collega die de opmerking maakte.

7. OVERTUIGING EN JUSITIEEL ONDERZOEK

In de weken na het debat van 14 mei 1996 had ik een aantal gesprekken met Jacques Wallage over de gang van zaken rondom de Bijlmerramp. De stukken werden nu in Israël opgevraagd, maar hoe het zover gekomen was bleef knap onhelder. Voor ons speelde de vraag hoe wij hier verder mee om moesten gaan. Ik stelde Jacques voor om een werkgroep binnen de vaste Kamercommissie in het leven te roepen, die moest gaan uitzoeken op welke de verschillende onderzoeken hadden plaatsgevonden; van de Rijkspolitie, de RLD, het BVO, de RvdL, het OM en de ECD. Wie had welke verantwoordelijkheden op welk moment? Ook moest een onderzoek gedaan worden naar de werkelijke inhoud van het ramptoestel; de aard, de inhoud en het gewicht van de lading. We bespraken de opzet van een voorstel voor een dergelijke werkgroep. Jacques dacht aan een formulering in de trant van 'onder deze omstandigheden vinden wij een nadere gedachtewisseling met de regering niet echt vruchtbaar'. Een politiek buitengewoon gevoelige formulering. Daarnaast vonden we dat de reeds gedane onderzoeken, op basis waarvan de minister de Kamer informeerde, teveel vragen onbeantwoord lieten. Samen met D66 brachten we het voorstel in bij de commissie voor verkeer. Maar naast de VVD was ook het CDA tegen een dergelijke werkgroep. Na enige discussie werd besloten tot uitstel.

Ook in mijn eigen fractie, binnen de fractiegroep ruimtelijk beleid, bestond in eerste instantie grote weerstand tegen het plan van een speciale werkgroep. Ondanks mijn overleg met de fractievoorzitter vonden mijn collega's 'dat ik er mee op moest houden', 'dat ik spoken zag' en 'dat het allemaal niets op zou leveren'. Uiteindelijk wist ik de fractiegroep toch te overtuigen, door te vertellen wat ik allemaal wist over de gezondheidsklachten, de twijfels over de Rijkspolitie en over de inhoud van de lading. Na deze moeizame overreding ging ik ervan uit dat, voornamelijk uit de hoek van de VVD en het CDA, druk was uitgeoefend op mijn collega's om mij in te laten binden op de Bijlmerramp. Maar ook in de commissie voor verkeer ging het uiteindelijk de goede kant op. Men besloot akkoord te gaan met een inventarisatie

van de nog openstaande vragen, maar verder wilden ze nog niet gaan. Op basis van deze inventarisatie kon daarna de verdere gang van zaken bekeken worden.

De PvdA, D66 en de VVD leverden een lijst met vragen in. Het CDA stuurde een brief aan de commissie dat het ongelukkig was met deze ontwikkeling. Volgens de christen-democraten kwam het in de publiciteit voor alsof de commissie al had besloten tot het instellen van een parlementaire werkgroep. 'Dergelijke publiciteit komt niet zomaar uit de lucht vallen.' Maar op zichzelf had het CDA geen bezwaar tegen het vormen van een intern inventarisatiegroepje. Daarbij moest wel de oorzaak van de ramp als kader dienen voor vragenlijst. De commissie besloot om na het zomerreces de **verdere procedure** te bepalen.

In juni belde Jeroen Plettenberg me op met de mededeling dat hij geen aangifte kon doen. Tijdens het debat van 14 mei verweet Jorritsma hem dat hij nooit met de autoriteiten had gesproken. Maar Plettenberg was er altijd vanuit gegaan dat wat hij wist ook bekend was bij die zogenaamde autoriteiten. Na het spoeddebat kwam hij tot de slotsom dat dit niet het geval was en besloot hij op 15 mei aangifte te doen van verduistering/ valsheid in geschrifte/ oplichting bij de politie. Bureau Meer en Vaart in Amsterdam wist niet wat men met hem aanmoest en verwees Plettenberg door naar het bureau Flierbosdreef. Een politieman van de Flierbosdreef vertelde hem dat de Centrale Recherche van de politie Amsterdam-Amstelland de zaak had overgenomen. Hierop nam de CID contact met hem op en beloofde dat, nadat ze zich in de zaak verdiept hadden, ze zouden terugbellen voor een afspraak. Toen hij in juni nog niets gehoord had adviseerde ik Plettenberg om zelf dan maar te bellen. De contactpersoon van het CID was niet aanwezig en een collega stond hem te woord. Na wat zoekwerk stelde deze collega dat het buiten de 'reach' lag van het CID en dat zij er niets mee konden.

Wederom nam Plettenberg contact met mij op, met de vraag welke mogelijkheden nog openstonden. Ik besloot een brief te schrijven aan minister van justitie, mevrouw Sorgdrager. In die brief vroeg ik de minister of Plettenberg in de gelegenheid gesteld kon worden om aangifte te doen. Op 6 augustus kreeg ik

schriftelijk antwoord van de secretaris-generaal Borghouts, namens de minister. Het geheel berustte op een misverstand; de ambtenaren begrepen niet dat Plettenberg aangifte wilde doen. Na contact van de betrokken ambtenaar met Plettenberg kon hij alsnog op de Flierbosdreef aangifte doen. Borghouts had begrepen dat deze aangifte op 25 juli was opgenomen. Van Plettenberg kreeg ik te horen dat zijn aangifte voor verder onderzoek naar de CID was doorgestuurd.

pm; vragen Singh Varma over gezondheidsklachten

Israël had inmiddels alle medewerking toegezegd in de zoektocht naar de ontbrekende documenten schreef minister Jorritsma in juni aan de Kamer. Volgens haar was de vracht niet verplaatst op Schiphol, alleen de lege plekken van pallets die op Schiphol werden uitgeladen werden opgevuld met nieuwe vracht. Na navraag bij El Al meldde de minister dat voor deze nieuwe lading de gezagsvoeder twee Notocs had getekend. Eén daarvan bleef in het vliegtuig en de andere bij het kantoor van El Al op Schiphol. Volgens de internationale ICAO regels was dit niet verplicht, maar volgens de IATA voorschriften wel. De IATA was niet bindend, de ICAO wel. Hier gaf de minister dus min of meer toe dat er wel een getekende Notoc Amsterdam-Tel Aviv kon bestaan, maar dat deze niet wettelijke verplicht was. Dit in tegenstelling tot wat ze in het debat van 14 mei had gezegd, dat er hoogstwaarschijnlijk geen aangepaste Notoc Amsterdam-Tel Aviv bestond.

Op 28 augustus 1996 was het grote moment daar. Minister Jorritsma verraste de Kamer met een pakket vrachtdocumenten. In deze, later berucht geworden, blauwe map zaten 'alle vrachtbrieven NY-AMS-TLV en AMS-TLV, de ondertekende Notoc NY-AMS-TLV en AMS-TLV en het cargomanifest NY-AMS-TLV en AMS-TLV', aldus de begeleidende brief van de minister. Er was geen aanleiding tot verdere acties want de vrachtbrieven waren in overeenstemming met cargomanifest en de Notoc was eveneens in overeenstemming met al beschikbare documenten. Jorritsma had de map doorgestuurd naar RvdL met de vraag of de Raad aanleiding zag voor verder

acties. Toen ik de blauwe map in handen kreeg wist ik meteen dat die aanleiding voor verdere actie bestond want dit konden nooit 'alle' vrachtbrieven zijn. Misschien wel alle master airwaybills, maar nooit alle house airwaybills. Daar was het pakket te dun voor. Tijdens het doorbladeren stuitte ik op een aantal zwarte pagina's, slecht gekopieerde stukken en onleesbare kopieën. Hoe konden, naar ik aannam, goed leesbare originele papieren zulke slechte kopieën opleveren? Onvoorstelbaar! Na bestudering van de blauwe map kwam Plettenberg erachter dat de documenten die naar de Tweede Kamer waren gestuurd verschilden met het pakket dat naar Van der Groen, advocaat van de slachtoffers, was gestuurd. Van der Groen had de documenten via de privaatrechtelijke weg opgevraagd bij de advocaten van El Al, **De Brau en Blackstone**. Ook Van der Groen had, net als ik, aan Plettenberg gevraagd om zijn pakket te onderzoeken. Buiten de onderlinge verschillen tussen de pakketten was er nog veel meer mis met de toegezonden vrachtbrieven. De conclusie van de minister dat er geen aanleiding was voor verdere acties sloeg als een tang op een varken. De bevindingen van Plettenberg luiden als volgt:

- Er zaten een aantal onleesbare kopieën en incomplete vrachtbrieven tussen de documenten;
- de totaal tellingen van het netto operationeel-gewicht, het manifest-gewicht en het vrachtbrief-gewicht klopten niet, in beide dossiers;
- het cargomanifest NY-AMS-TLV was opgesteld zonder de palletposities, het cargomanifest AMS-TLV met palletposities;
- de twee dossiers waren niet alleen verschillend maar ook beide niet compleet; house én master airwaybills en de shippers declaration ontbraken.

Jeroen Plettenberg maakte een overzichtje met daarop de gewichten. Hierbij speelde het wisselende gebruik van Engelse ponden (lbs.) en kilogrammen in de vrachtbrieven een rol. Bij sommige vrachtbrieven was niet duidelijk of ponden of kilogrammen bedoeld werden. Hij ging uit van een minimale variant, waardoor, in het geval dat ponden toch kilogrammen mochten zijn, het verschil alleen maar zou toenemen.

	JFK-TLV	SPL-TLV	Totaal
Bruto operationeel gewicht incl. pallets	42.718 kg.	71.980 kg.	114.698 kg.
Af – gewicht lege pallets	- 2.430 kg.	- 3.190 kg.	- 5.620 kg.
Netto operationeel gewicht	40.288 kg.	68.790 kg.	109.078 kg.
Manifest gewicht	35.293 kg.	69.153 kg.	104.446 kg.
Vrachtbriefgewicht, Crans (advocaat El Al)	43.259 kg.	74.055 kg.	117.314 kg.
Vrachtbriefgewicht, ministerie V&W	30.745 kg.	81.023 kg.	111.768 kg.

Deze verschillen, tussen de blauwe map van de minister en de documenten van Van der Groen, kwamen op 12 september 1996 door Nova in het nieuws. De volgende dag was ik op weg naar Sexbierem voor een spreekbeurt over het plattelandsvervoer.

Omdat Sexbierem inderdaad, zoals de klachten al aangaven, onbereikbaar was met het openbaar vervoer ging ik met de auto. Op de autoradio verklaarde Jorritsma dat de vrachtdocumenten inderdaad niet allemaal klopten. Op dezelfde dag schreef ze in een brief aan de Kamer teleurgesteld te zijn over de ontstane twijfels. 'Uit de media is mij inmiddels tot mijn teleurstelling gebleken dat er twijfels bestaan rond enkele vrachtbrieven die op mijn verzoek ter beschikking zijn gekomen en die ik vervolgens aan de kamer heb doen toekomen. Het spreekt voor zich dat ook ik van mening ben dat er snel helderheid moet worden verschaft over de nieuwe verwarring.' Wederom verzocht ze de Raad voor de luchtvaart om een reactie. Of de Raad deze informatie kon betrekken bij de reactie op de blauwe map, die al eerder gevraagd was. Wat ze niet vermeldde in haar brief was wat ze 2 weken eerder had geschreven, na bestudering van de documenten; dat 'er geen aanleiding was voor verdere acties'. Dit was wel degelijk een 'verdere actie'. In aanvulling op haar brief van 13 september kwam minister Jorritsma op 19 september met een verdere uitleg over de verschillen

(RVI-rapport?). Ze had de reactie van de RvdL nog niet binnen en door middel van een technisch verhaal in een bijlage bij de brief werd geprobeerd om een uitleg te geven voor een aantal verschillen tussen de dossiers. De andere, nog nader te verklaren, onduidelijkheden 'leken van administratieve aard'. Ook meldde de minister dat het openbaar ministerie een onderzoek had gestart naar de vrachtdocumenten, met als aanleiding de aangifte van Plettenberg. Vier dagen later kwam alsnog de reactie van de Raad voor de Luchtvaart. 'Deze reactie geeft mij geen aanleiding tot het maken van nadere opmerkingen,' aldus minister Jorritsma.

De RvdL had een maand nagedacht en stelde dat 'de – los van de oorzaak staande – vaststelling dat het toestel beneden het toegestane maximum gewicht was – bevestigd door de flight data recorder – en de vaststelling dat geen andere voor de luchtvaart gevaarlijke stoffen aan boord waren dan op het ladingsmanifest en de Notoc aangegeven – een vaststelling waarop bodemonderzoeken geen ander licht hebben geworpen – niet werden aangetast door de nieuwe documenten'. Van verder commentaar onthield de Raad zich om een tweetal redenen. Volgens de raad hadden de andere ladingspapieren niets te maken met oorzaak van de ramp. Plus dat het commentaar van de Raad steeds onvolledig zou zijn 'doordat degenen die de pers zoeken telkens weer gegevens achterhielden'. Ook besteedde de Raad een bijna volledige pagina aan de continuering van de aanval op Plettenberg. 'Zolang niet duidelijk is wat die laatste verklaring [aangifte Plettenberg] inhoudt en welk van beide standpunten nu geloof verdient is het voor de Raad ook onmogelijk om een afdoend commentaar te geven.' De Raad waarschuwde dat het oproepen van deze vragen het werkelijke belang van het onderzoek en het aanzien van Nederland in ICAO verband konden schaden. Deze nieuwe houding van de RvdL verruimde de ministeriële verantwoordelijkheid. Bij de bespreking van het eindrapport in 1995 werd de minister door de Raad geadviseerd om niets over de inhoud te zeggen. Nu vroeg de minister aan de Raad commentaar op de inhoud en wilde de Raad geen commentaar geven. Terwijl de minister al een aantal keren het standpunt van de Raad had gevraagd, als second opinion.

pm; 2 of 3 oktober 1996 gesprekken met Bertholet en Latour?

Ondertussen was de inventarisatiegroep in de commissie voor verkeer tot de conclusie gekomen dat het goed zou zijn om gesprekken te voeren met - om te beginnen - drie (semi-) overheidsinstellingen, namelijk de Raad voor de luchtvaart, de Economische controledienst en het openbaar ministerie. Later konden nog andere instanties aan de orde komen. De verzoeken voor de eerste drie gesprekken gingen uit. De RvdL reageerde, als enige, voortvarend en redelijk positief op de uitnodiging van de commissie. Een afspraak werd gepland op 2 oktober maar dat leek me geen goed moment, zo vlak voor de herdenking op 4 oktober. Ondanks dat niet iedereen het met mij eens was werd na overleg met de griffier een nieuwe datum geprikt, 20 november. De Raad wilde dus niet reageren op de nieuwe vrachtbrieven, maar stond men wel open voor een gesprek met de Kamercommissie, althans in eerste instantie. De voorzitter van de Raad stuurde zijn tekst, die hij op 2 oktober had willen uitspreken, alvast naar de kamerleden. Hierin gaf de heer Bodewes aan dat de Raad zich afvroeg 'welke veronderstelling, welke werkhypothese eigenlijk schuil ging achter de vragen die het parlement telkens aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het El Al ongeluk stelde'. Over de blauwe map onthield hij zich van commentaar terwijl hij in zijn inleiding aangaf dat opheldering van de vragen eenvoudig zou zijn geweest als de Kamer het direct aan de Raad had gevraagd en niet via de minister. Wederom kwam Bodewes met een verwijzing naar Plettenberg. 'Zou iemand uit anderen hoofde toch zo'n verdenking koesteren - die overigens onverwijld aan de Raad had moeten worden gemeld - dan valt de juistheid van die verdenking aan de hand van de documenten ook niet na te gaan. De oorspronkelijke verzendbrief, de shippers declaration zal dan vals zijn. Onderzoek van de documenten levert niet meer op dan dat de shippers declarations juist zijn samengevat op de airwaybills en die op hun beurt weer overeenkomen met het cargo manifest en de Notoc.'

Voor het gesprek op 20 november werd een groot aantal vragen van de commissie op 12 november alvast schriftelijk beantwoord door de RvdL. De nadere uitleg kwam tijdens het gesprek. De bijeenkomst duurde niet langer dan tien

minuten, nadat voorzitter Bodewes alsnog zijn inleiding had gehouden. De Raad wilde weten wat de werkhypothese van de werkgroep was. Men was het niet eens met de vragen die de commissieleden stelden. De lading had immers niets te maken met de oorzaak van de ramp. De tien minuten eindigden met de opmerking van Bodewes dat de Raad niet wilde praten met de werkgroep 'omdat er toch maar naar de pers gelekt zou worden'. Hierop vroeg ik de heer Bodewes of hij deze opmerking kon uitleggen en onderbouwen, dan wel of hij meteen zijn excuses wilde aanbieden. De voorzitter van de Raad was tot het ene noch het andere bereid. Toen heb ik direct de bijeenkomst verlaten. Later hoorde ik van collega De Rooy dat zij daarna tegen de heer Bodewes had gezegd dat er geen grond was voor een verdere gedachtewisseling. Zij heeft toen samen met mevrouw Van 't Riet eveneens de zaal verlaten. Hiermee eindigde het korte bezoek van de RvdL.

pm; rol Keur bij gesprek met de Rijkspolitie en bij gesprek met RvL?

Ik liep onmiddellijk door naar Jacques Wallage om verslag te doen. Mijn vrouw Irene, politiek adviseur van Wallage, was kwaad op me. Door boos weg te lopen verspeelde ik mijn draagvlak, vond ze. Dit was een van de weinige keren dat we een meningsverschil hadden. Voor mij was de basis voor het gesprek met de Raad weggefallen op het moment dat ze aan mijn integriteit twijfelden, door te insinueren dat ik naar de pers lekte. Het leek mij niet dat ik overdreven had gereageerd, gezien de houding van de RvdL. Daar was ze het uiteindelijk wel mee eens. In overleg met Jacques besloot ik het voorval te melden bij de voorzitter van de Tweede Kamer Deetman. Yvonne van Rooy had blijkbaar hetzelfde idee gehad. Op ons beider verzoek gaf Deetman de voorzitter van de commissie voor verkeer, Pieter Jan Biesheuvel, die zelf niet bij het gesprek aanwezig was, opdracht om het voorval te onderzoeken. Zowel uit mijn verhaal als uit het identieke verhaal van Van Rooy trok hij de conclusie dat dit niet door de beugel kon. Samen met Biesheuvel heb ik daarna bij de griffier de bandopname van de bijeenkomst afgeluisterd. Op de band stonden alle deelnemers, behalve de heer Bodewes. Hij had zijn microfoon niet

aangezet. Hierdoor kon Biesheuvel de scherpe toon die Bodewes had aangeslagen niet met eigen oren horen. Na overleg met Van 't Riet en Keur bracht Biesheuvel verslag uit bij Deetman. Die scheen persoonlijk zijn onvrede aan minister Jorritsma te hebben gemeld.

Duidelijk was dat Bodewes niet begreep wat de commissie voor verkeer wilde weten. Daarom bood ik aan om een persoonlijk gesprek met hem te hebben om het een en ander toe te lichten. Via de voorzitter van de Tweede Kamer werd op 5 december een gesprek tussen mij en Bodewes geregeld. Bodewes begon met het aanbieden van zijn excuses voor het feit dat hij mij onheus bejegend zou hebben. Vervolgens legde ik hem uit waar onze vraagtekens zaten en waarom verschillende zaken niet klopten. Gaandeweg het gesprek zei Bodewes dat hij het zo nooit had bekeken. Het waren inderdaad punten waar hij ook geen antwoord op had en die wel verder uitgezocht moesten worden. Aan het einde van dit gesprek bood hij wederom zijn excuses aan, ook voor de inhoudelijke kant van de reactie van de Raad op het verzoek van de commissie. Hij bood aan om een nieuw gesprek tussen de commissie en de RvdL te voeren. In februari 1997 vond dit tweede gesprek plaats, waar Bodewes overigens niet bij aanwezig was. Wederom liet de raad, ditmaal onder leiding van de heer Möller, weten dat de lading niets te maken had met de oorzaak van de ramp. We bleven in een cirkeltje ronddraaien.

'Hoe weet u dat de aard lading niets te maken heeft met de oorzaak?'

'Dat hebben we nagegaan aan de hand van de Notoc. Daar zitten geen stoffen bij die de ramp hebben kunnen veroorzaken.'

'Maar er kunnen toch nog andere zaken zijn die niet op de Notoc staan of die het gedrag van de piloot beïnvloeden?'

'Daar zijn we niet vanuit gegaan, want daar zijn geen redenen voor.'

'Maar hoe weet u dit nu zeker?'

'Er was geen aanleiding om dit te onderzoeken, dus hebben we het niet nagegaan.'

'Maar dit had u na moeten gaan en daar had u de stukken voor nodig, of niet?'

'Nee, de stukken hadden we niet nodig want die hadden niets te maken met de oorzaak van de ramp.'

Hier kwamen we dus geen steek verder mee! De RvdL wilde dus niets van doen hebben met hetgeen buiten het ongevalsonderzoek lag. Terwijl de minister alle vragen met betrekking tot het ongeval doorstuurde naar de raad. Dus heeft ze blijkbaar zaken doorgestuurd die daar helemaal niet hoorden!

pm; gesprekken tussen Plettenberg en D66 en de VVD?

Inmiddels was Plettenberg nog geen stap verder gekomen met zijn aangifte. Nadat de aangifte doorgeschoven was naar de CID werd hij uitgenodigd voor een 'vervolg-aangifte' bij de rijkspolitie dienst luchtvaart op Schiphol Oost. Daar werd hij op 10 en 11 september, zoals hij zelf typeerde, meer als verdachte verhoord dan dat hij instaat werd gesteld aangifte te doen. Met de opsporingsambtenaren, de heren Houtman en De Rooij, verviel de aangifte regelmatig in een welles-nietes discussie. Dus was Plettenberg vanzelfsprekend in november benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek. Toen hij belde waren beide opsporingenambtenaren niet aanwezig. Maar een collega van hen wist te vertellen dat het onderzoek was afgerond en dat een van de heren contact op zou nemen. In januari nam Plettenberg wederom zelf maar weer eens contact op. De heer Houtman kon geen mededelingen doen. De zaak lag bij justitie, bij de officier van justitie in Haarlem de heer Van de Rivière, en dan werden er geen mededelingen naar buiten gedaan.

Tijdens de behandeling van de begroting van verkeer en waterstaat, in december 1996, sprak ik de heer Weck van de RLD aan. Mijn vraag was hoe het stond met het activeren van het **rechtbijstandsverdrag** met de Verenigde Staten. Volgens Weck had de RLD al een aantal keren bij het openbaar ministerie aangedrongen om dit verdrag te activeren, in het kader van het onderzoek van Van de Rivière naar de aangifte van Plettenberg. De RLD was voorstander van dit idee, om in het kader van het strafrechtelijk onderzoek de vrachtpapieren in de VS op te vragen, maar het OM had hier bezwaar tegen, aldus Weck.