

op de radar zichtbaar was, hoe zat het dan met een klein vliegtuigje, bijvoorbeeld een Chessna? Nog steeds kwamen de gegevens van de radar, de *flight data recorder* en de politie in Amsterdam Zuidoost niet overeen. Minister Jorritsma ontkende dit verschil maar ging niet verder in op de details. Bij de uitleg over de vermeende overbelading was het door elkaar gebruiken van 'liters' en 'ton' door de verschillende instanties wel erg verwarrend. Nog steeds was geen vergelijking gemaakt tussen beladinginstructie en de vrachtpapieren. De getuigen van El Al waren ondervraagd door de politie maar vreemd genoeg niet door de RvdL. Het puin was blijkbaar toch afgevoerd naar een plaats waar het niet meer was terug te vinden, ondanks het verzoek vanuit de vaste commissie van verkeer om het apart te leggen. 'Welke les wordt daaruit getrokken?' Als volgens de minister het verhaal van Bertholet en Latour over de scheefhangende motor niet klopte, waarom had Boeing dan de gehele motorophanging laten modificeren terwijl het ongeluk werd veroorzaakt door de pylon? Hoe kon de veiligheid worden gewaarborgd als niet alle vliegtuigen in korte tijd kunnen worden geïnspecteerd? Volgens mij moest de Kamer voor een goede afweging en beoordeling van het rapport toch het inhoudelijk oordeel van de minister kunnen vragen? De baankeuze van de ramp-Boeing was in strijd met die van een 'normaal' toestel. Mijn conclusie was dat al met al onvoldoende rekening was gehouden met bebouwing en de mensen op de grond.

nb; andere kamerleden en Keur?

In haar antwoord stelde minister Jorritsma voorop dat ze zich niet geroepen voelde een oordeel te vellen over het rapport van de onafhankelijke raad. De nieuwe Luchtvaartongevallenwet maakte daarnaast ook een scheiding tussen het onafhankelijke ongevalonderzoek en een strafrechtelijk onderzoek. De overheid mag hier niet in treden, alleen als het vermoeden gerechtvaardigd is dat iets niet deugt. Volgens de minister werd mijn schets van de baan van het vliegtuig niet door het onderzoek gestaafd. Maar ze ging niet verder in op de verschillen tussen de radar, de FDR, de Luchtverkeersbeveiliging en de getuigen. Mijn suggestie voor een preferentieel baangebruik in geval van nood – waarmee, gelet op de bebouwing, alleen de veiligste landingsbanen beschikbaar werden gesteld – leek haar de moeite

om nader te bezien. Over het niet zichtbaar zijn van de afgebroken motoren op de radar meldde ze dat geen vliegtuig kon landen zonder gezien te worden door deze radar. Jorritsma stelde dat door V&W consequent was gesproken over kilo's en tonnen, maar dat in andere stukken soms over liters kerosine werd gesproken. Ondanks de verwarring hield dit niet in dat het toestel was overbeladen. Hierop reageerde ik dat mijn informatie over de verschillen en eventuele overbelading was gebaseerd op antwoorden op eerder gestelde vragen. Minister Jorritsma antwoordde dat bij deze antwoorden niet stond aangegeven of het de gewichten betrof van voor de start of op het moment van de crash. Maar het persbericht van VROM van 05 november 1993 sprak van 75.000 kg kerosine in de Bijlmer. Voor de minister was dit nog geen aanleiding om aan conclusies van RvdL te twijfelen. Voor de duidelijkheid was de informatie in de schriftelijke beantwoording van 15 mei 1995 de juiste, namelijk 71.000 kg brandstof.

Na de twee termijnen waren we nog niet helemaal klaar en volgde een 'nadere gedachtewisseling', een derde termijn. Mijn conclusie bleef overeind, dat onvoldoende aandacht was besteed aan de veiligheid op de grond. Het antwoord op overbelading bleef onbevredigend en ik had – wederom – niets over de gevraagde vergelijking tussen de vracht- en beladingdocumenten gehoord. Ik stelde voor om het rapport van Bertholet en Latour aan de RvdL voor te leggen. De toezegging van de minister om te kijken naar de mogelijkheden voor een preferentieel baangebruik stelde ik op prijs. Collega's Van Rooy en Van 't Riet wilden meer toezeggingen over het opnemen van veiligheidsmaatregelen – gericht op de zogenaamde risky-carriers – in bilaterale luchtvaartakkoorden. De heer Stellingwerf van de RPF vroeg wederom om een epidemiologisch onderzoek en om contact daarover met de minister van volkgezondheid.

Na veel vragen kreeg ik tot aan de nadere gedachtewisseling geen antwoord op mijn vraag over de vrachtdocumenten. Dit was toch te gek voor woorden, nadat ik haar had gewaarschuwd, van tevoren had gezegd wat ik zou gaan vragen en nadat zij beloofd had het uit te zoeken, dat Jorritsma nu keer op keer geen antwoord gaf. Na lang aandringen kwam eindelijk, in de derde termijn, het hoge woord eruit: 'De

minister was bereid de beladings- en vrachtpapieren ter inzage te geven. Alles is nagegaan en klopt exact.' Ze was bereid om te bekijken hoe aandacht besteed kon worden aan de risky-carriers. Ook beloofde minister Jorritsma om de suggestie voor een epidemiologisch onderzoek voor te leggen aan haar collega van VWS. Hiermee eindigde het debat over het rapport van de Raad.

Nu wist het ook niet meer. Plettenberg was zeer stellig dat met de papieren gerommeld was, maar de minister antwoordde dat alles klopte en ingezien mocht worden. Wat moest ik hiermee? Ik liet het maar even rusten tijdens het zomerreces. Na de vakantie had ik nog steeds geen goed gevoel over deze zaak. Ik twijfelde nog steeds. Er zat niets anders op dan de zekerheid te zoeken en de vrachtpapieren te bekijken. Ik belde Jeroen Plettenberg om mij nog eens haarfijn uit te leggen waar nu precies de fraude zat en mij duidelijk te maken hoe ik dit zou kunnen vinden. We maakten een afspraak om hier verder over te praten. Bij deze afspraak waren ook Joost Oranje en Rob de Lange van Nova aanwezig. Voor Plettenberg was dit makkelijker want dan hoefde hij het hele verhaal niet twee keer uit te leggen. Of ik daar bezwaar tegen had? Dat had ik niet, zolang de circuits maar gescheiden bleven. Immers had ik Oranje op de hoogte gebracht van het verhaal van Plettenberg en beide heren met elkaar in contact gebracht. Tijdens een uitzending van Nova op 16 mei 1995 over Schiphol sprak ik Oranje en vertelde ik hem het rare verhaal van mijn speurtocht naar aanleiding van informatie een medewerker van El Al. Al pratende kwamen we erachter dat we beiden met dezelfde speurtocht bezig waren, maar via verschillende lijnen. Oranje wilde deze medewerker graag spreken. Ik heb dit doorgegeven aan Plettenberg en zo zijn ze met elkaar in contact gekomen.

De uitzending van Nova op 16 mei ging over een vertrouwelijk rapport van het bureau Oranjewoud over de Planologische kernbeslissing Schiphol (9 punten). Dit rapport was voortijdig uitgelekt en Nova vroeg of ik wilde reageren. Na overleg met Wallage - Heb jij dat gelekt? Nee! Neem dan maar het voortouw - heb ik ja gezeegd. De volgende dag ontstond grote commotie in de Tweede Kamer. Iedereen dacht dat ik het rapport

had laten uitlekken. Voorzitter Deetman kondigde een onderzoek aan naar 'het lek'. Maar uit ervaring wist ik dat uit zo'n onderzoek waarschijnlijk niets zou komen. Dus was mijn plan om zelf een verklaring uit te geven, waarin zou staan dat ik aan niemand, direct of indirect, dit vertrouwelijke rapport ter beschikking had gesteld of in handen had gegeven. Na overleg met mijn collega Frits Castricum kwamen we op het idee om aan alle collega's te vragen een dergelijke verklaring te ondertekenen, en wel de volgende ochtend. Zo bedacht, zo gedaan. Nog dezelfde middag kwam de verklaring van Paul Rosenmöller dat hij niet bereid was om de verklaring te tekenen. Een medewerker van GroenLinks had abusievelijk het rapport aan Nova laten zien. Toen ik daarna met Castricum sprak zei hij dat hij nog nooit zo snel een resultaat had gezien in het parlement, in een dergelijke situatie. Hij vond het fantastisch. De druk om een handtekening te zetten en daar eventueel later mee geconfronteerd te worden was dus blijkbaar genoeg om de aap uit de mouw te krijgen. In ieder geval werd ik niet meer verdacht.

Plettenberg legde alles minutieus uit. Hoe een cargo manifest eruit zag. Hoe je die op moest tellen. Hoe het zat met de house airwaybills, de master airwaybills, de shippers declaration, enzovoort. Ik maakte aantekeningen voor het geval om inzage van de vrachtdocumenten zou vragen. Ook wilde ik precies weten welke documenten ik nodig had en maakte daar een lijst van. Na de lange en uitgebreide uitleg van Plettenberg bedacht ik me dat dit niet de goede aanpak was. Als Plettenberg ervan overtuigd was dat El Al met de vrachtbrieven had gefraudeerd, dan moest hij maar aangeven hoe. Ik kwam steeds meer tot de conclusies dat hij mee zou moeten gaan bij de inzage van de documenten. Dan kon hij ter plekke aanwijzen waar het niet klopte, in plaats dat ik zelf ging zitten speuren in een stapel papieren waar ik helemaal niet in thuis was. Het leek me verstandig dat Plettenberg mee ging naar het bureau Vooronderzoek.

Van de andere werknemer van El Al had ik inmiddels vernomen dat de arbeidsomstandigheden nog slechter waren geworden. Omdat hier niets aan werd gedaan vroeg hij mij of ik niet een brief aan de minister van sociale zaken kon

schrijven. In een brief aan minister Melkert vroeg ik om advies over de

arbeidsomstandigheden bij El Al en wat hieraan gedaan kon worden. Melkert

antwoordde dat hij de informatie vertrouwelijk had behandeld en suggereerde dat de

El Al werknemer contact op kon nemen met de arbeidsinspectie. Uiteindelijk is hier

weinig concreets uitgekomen.

6. AGRESSIE EN SPOKEN NAJAGEN

Na de spoedcursus luchtvrachtdocumentatie van Plettenberg nam ik contact op met

Foko Lieben van het ministerie om de toezegging tot inzage van de minister te

verzilveren. Volgens hem was het geen probleem en ik mocht ook iemand meenemen.

Wel was het handig om even een brief te schrijven met daarin een lijst van welke

stukken ik precies wilde zien.

- De door de gezagsvoerder geparafeerde Notoc, de *notification to the captain*, een beknopte lijst van de gevaarlijke stoffen aan boord.
- De *load message* met daarop de positie van de lading in het vliegtuig.
- De originele vrachtbrieven van New York naar Tel Aviv (**Master en House?**)
- Een origineel en een kopie van de **ladinglijst** van Amsterdam naar Tel Aviv.
- De afrekenbon bij BP, met het aantal liters getankte kerosine door BP.
- Het *technical log*, het technische logboek van het vliegtuig.

Snel na het versturen van mijn verlanglijstje kreeg ik op 19 januari schriftelijk

toestemming van minister Jorritsma om de papieren in te zien. Met het bureau

Vooronderzoek maakte ik voor de 22^{ste} een afspraak om in Hoofddorp langs te

komen. Daar werd ik samen met Plettenberg door vier heren ontvangen; de heer

Bodewes, de heer Groenendijk, de heer Erhart en de heer Beumkes. Een probleem

was de identiteit van Jeroen Plettenberg. Misschien kenden ze zijn naam wel, maar

Plettenberg wilde niet in de publiciteit of op de voorgrond. Toen ik hem vroeg om mee

te gaan naar het BVO, stemde hij in onder de voorwaarde dat hij min of meer

anoniem zou blijven, om gedonder te voorkomen. Na binnenkomst bij het

handenschudden mompelde hij zijn naam een beetje vaag binnensmonds. Ik

introduceerde hem als iemand die mij ging adviseren. Vervolgens hadden we een

ietwat rare setting. De heer Bodewes, voorzitter van de Raad voor de luchtvaart,

ontving mij met de volle egards, terwijl ik alleen maar even langs kwam om de

documenten te bekijken. De voorzitter hield een inleiding van een uur over de positie

van de RvdL, het verloop van het onderzoek, de betekenis van de vrachtdocumenten

voor het onderzoek en meer. Voor dit soort plichtplegingen was ik niet naar Hoofddorp gekomen en begon een beetje geïrriteerd te raken. Op mijn vraag of ik nu uiteindelijk de vrachtdocumenten kon zien kwam de reactie 'geen probleem', ik kon straks alles bekijken. De heer Erhart zou mij alle papieren laten zien. Na zijn betoog ging Bodewes samen met Groenendijk naar een andere kamer. Hij deelde mij mij nog mee dat als ik nog vragen had, hij tot het einde van mijn bezoek beschikbaar was voor antwoorden.

Samen met Erhart en Plettenberg begonnen we met de inspectie van de aanwezige documenten. Terwijl Plettenberg de documenten doornam vroeg Erhart aan mij wie die man was die ik had meegenomen. De situatie werd onhoudbaar. Aan Jeroen vroeg ik of hij het een probleem zou vinden als ik ze vertrouwelijk op de hoogte stel van zijn identiteit. Hij stemde daarmee in. Toen ik daarna Erhart vertelde wie Plettenberg was, zei hij, 'Ik dacht al zoets.' Direct liep ik door naar de aparte kamer, waar Bodewes en consorten zaten te wachten tot we klaar waren, om ook hen op de hoogte te brengen. Ik wilde geen poppenkast spelen en heb uitgelegd hoe de situatie in elkaar stak, dat Plettenberg liever anoniem wilde blijven. Ondertussen stonden Erhart en Plettenberg al vrolijk met elkaar te praten. Al snel werd het voor Plettenberg duidelijk dat de documenten niet in orde waren. De originele notoc, door hem persoonlijk overhandigd aan de politie op de avond van de ramp, zat er niet bij. Wel waren vijf verschillende kopieën van deze notoc aanwezig, van een uniek document. Het stadsdeel Zuid-Oost bleek later zelfs in het bezit van een zesde (kopie-)versie. De originele tankbon was niet aanwezig. Van de vrachtbrieven waren alleen kopieën aanwezig van de sector Amsterdam-Tel Aviv en geen enkele van New York-Amsterdam. Erhart verklaarde dat deze vrachtbrieven wel waren opgevraagd maar dat de RLD had medegedeeld dat ze geen relevante gegevens bevatten voor het onderzoek naar de oorzaak van de crash. We spraken af dat hij de ontbrekende vrachtdocumenten op zou vragen en om daarna een nieuwe afspraak te maken.

Op 5 februari gingen Plettenberg en ik wederom naar Hoofddorp. Een aantal nieuwe documenten was nu wel aanwezig, maar van de 42,8 ton transitvracht waren voor hoogstens 6 ton de papieren aanwezig, de zogenaamde *master airwaybills*. Dus van maar eenzesde deel van de transitlading, die vanuit New York in Amsterdam in het vliegtuig is blijven staan, waren de vrachtbrieven aanwezig. De documenten die wel aanwezig waren kwamen overeen met het onderzoek van de ECD, naar aanleiding van de vondst van een deel van een vrachtbrief op de rampplek. Op het gedeeltelijk gescheurde en verbande document was nog duidelijk te lezen dat het ging om militaire goederen, *military ordinance equipment*. De ECD onderzocht de zaak en concludeerde in november 1992 dat ze geen onrechtmatigheden hadden ontdekt met betrekking tot deze militaire lading. Dit onderzoek werd overigens pas voor het eerst genoemd, in algemene termen, in de schriftelijke antwoorden van minister Maij-Weggen op mijn vragen in september 1993. Naast het ontbreken van de papieren voor 5/6 van de transitvracht, werden door Plettenberg verschillen gevonden tussen de notoc en de airwaybills, ook gewichtsverschillen. De heer Erhart was verbaasd dat de documentatie nog steeds niet compleet was. Hij beloofde wederom een poging te doen om alles boven tafel te krijgen. Volgens Plettenberg konden we op basis van de beschikbare papieren in ieder geval concluderen dat getwijfeld moest worden aan het totale gewicht van de lading bij vertrek van Schiphol, gezien de verschillen die werden aangetroffen. Al pratende over wat we verder nog konden verwachten vertelde Erhart mij dat Pierre Heijboer, journalist van de Volkskrant, eveneens een afspraak had om de documenten in te zien. Erhart vroeg mij of hij onze eerste bevindingen kon doorgeven aan de journalist. Dit leek mij niet een goed plan. Ik had speciaal toestemming gevraagd aan de minister om de vrachtpapieren te kunnen onderzoeken en dan zou ze de conclusies via de Volkskrant te lezen krijgen. Dit leek mij niet netjes. Ik wilde de minister zelf op de hoogte kunnen stellen van 'mijn' bevindingen. Heijboer moest zelf maar door de documenten gaan spitten en zijn conclusies trekken.

pm. Parool (?) Van Gijzel wil zelf scoren op Bijlmer.

Na afloop liet Erhart mij een verslag zien van een gesprek dat had plaatsgevonden tussen BVO en El Al. In dit verslag stond dat voorafgaand aan mijn eerste bezoek, en wel op 17 januari, al gesproken was over de ontbrekende documentatie. De heer van Balveren van El Al had toegezegd om de geparafeerde kopie van de notoc Amsterdam-Tel Aviv op te zoeken en een kopie van de notoc New York-Amsterdam in Amerika op te vragen. Ook was men bij El Al ervan overtuigd dat alle airwaybills waren afgegeven en dus in het bezit moesten zijn van BVO. Maar goed, toen wisten ze al dat verschillende documenten ontbraken, terwijl tijdens mijn twee bezoeken aan BVO Erhart en de andere heren de vermoorde onschuld speelden. Ze wisten gewoon dat niet klopte en namen mij tot twee keer aan toe in de maling. Dit verklaarde ook waarom voorzitter Bodewes bij het eerste bezoek aanwezig was en mij verveelde met een praatje van een uur. In de brief stond ook dat BVO aan El Al zou doorgeven wanneer ik op bezoek zou komen. De relevantie hiervan ontging mij.

Waarom wilde El Al weten wanneer ik naar Hoofddorp kwam?

pm. Erhart; Van Gijzel kwam met de verkeerde notoc langs.

pm; Uit het onderzoek van de ECD bleek dat er wel militaire goederen in de vracht zaten. Dit is door de minister nooit aan de Kamer gemeld.

Na afloop van ons bezoek aan BVO, op de terugweg richting Den Haag, hadden Plettenberg en ik afgesproken met Joost **Oranje in Riks** Brugrestaurant, boven de A4. Oranje had via een geheel eigen weg, via de universiteit van Leiden, dezelfde vrachtdocumenten in handen gekregen. We wisselden ervaringen uit. Hij vroeg mij of zijn indruk klopte dat een groot deel van de vrachtpapieren, New York-Amsterdam, niet aanwezig was. Tot mijn grote verbazing was hij op een compleet andere manier tot dezelfde conclusies gekomen. Ik kon het ontkennen noch bevestigen.

De Volkskrant van 27 januari 1996 meldde dat de onafhankelijke vooronderzoeker, de heer Groenendijk, kanttekeningen plaatste bij de wijze waarop het onderzoek had plaatsgevonden. Samen met Nicky van 't Riet (D66) stuurde ik een brief naar de vaste Kamercommissie van verkeer waarin wij de commissie verzochten om een brief met vragen door te zenden aan de minister. De vragen hadden betrekking op het informeren van de Kamer door de heer Wolleswinkel, waarin Groenendijk zijn analyses niet herkende, en het te lang geheimhouden van informatie uit het onderzoek. Onze collega's in de commissie hadden moeite met onze vragenlijst. Waarom wij niet zelf de vragen stelden? Waarom dit een activiteit van de commissie moest worden? Van 't Riet en ik vonden het juist belangrijk dat het draagvlak werd vergroot door het via de commissie te doen. **Antwoorden?**

In maart 1996 belde ik uit nieuwsgierigheid naar het bureau Vooronderzoek met de vraag of de ontbrekende vrachtdocumenten al terecht waren. Het antwoord was ontkennend, ze hadden nog niets gevonden. Ondertussen was wel de Notoc van stadsdeel Zuid-Oost, die was gebruikt door het onderzoeksbureau Omegam voor het onderzoeken van de grond op de rampplek, boven water gekomen. Maar het BVO was dus in anderhalve maand niets wijzer geworden. Dit was voor mij aanleiding om een brief naar minister Jorritsma te sturen en mijn beklag te doen.

Excellentie,

21 maart 1996

Tijdens het laatste algemeen overleg over uw aanbevelingen naar aanleiding van de rapportage van de Raad voor de Luchtvaart inzake de Bijlmerramp heeft u medegedeeld dat ik in de gelegenheid zou worden gesteld om alle relevante documenten in te zien.

Eind vorig jaar heb ik u verzocht om die afspraak te effectueren en daarbij nogmaals aangegeven welke documenten ik graag zou willen inzien. Op 19 januari jl. heeft u mij bericht dat u het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) op de hoogte heeft gesteld van mijn verzoek. In die brief bevestigt u de lijst van documenten waarom ik gevraagd heb. Op 22 januari jl.

heb ik op het bureau van de vooronderzoeker een groot aantal documenten kunnen inzien waarbij, en dat mag niet onvermeld blijven, van de zijde van de medewerkers van het bureau alle medewerking is verleend.

Er bleken echter belangrijke documenten niet beschikbaar. Zo ontbraken alle vrachtbrieven New York-Tel Aviv, alsmede een ondertekend exemplaar van de totale Notoc (wel aanwezig was de Notoc van de in Amsterdam ingeladen goederen). Op mijn verzoek hebben medewerkers van het bureau gepoogd de betreffende documenten wel beschikbaar te krijgen. Daarvoor heeft men allereerst bij het adres van El Al aangeklopt. De Luchtvaartmaatschappij stelde zich op het standpunt dat zij in het verleden alle gevraagde documenten heeft verstrekt en gelet op het feit dat het onderzoek is afgerond er geen redenen aanwezig zijn opnieuw dezelfde, dan wel aanvullende documenten ter beschikking te stellen.

Voorts is via de Economische Controle Dienst (ECD) een deel van de vrachtbrieven New York-Tel Aviv beschikbaar gekomen. Dit betrof slechts 1/6 deel van het totaal. Deze vrachtbrieven zijn destijds door US Customs ter beschikking gesteld op basis van een verzoek van de ECD naar aanleiding van de vondst van delen van vrachtbrieven in de Bijlmermeer.

Op 5 februari heb ik deze stukken wederom bij het BBVOI kunnen inzien. Op mijn verzoek heeft het BVOI gepoogd ook de overige documenten beschikbaar te krijgen. Het BVOI heeft mij medegedeeld dat zij zelf deze stukken nog nooit in bezit heeft gehad omdat dit voor de reconstructie van het ongeval niet van belang werd geacht. Navraag van het BVOI bij de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart, bij de ECD en ook bij de Rijksluchtvaartdienst heeft geen resultaat opgeleverd. Mij werd medegedeeld dat geen van bovengenoemde instanties op dit moment beschikt over beoogde documenten, noch ooit daarover de beschikking hebben gehad.

Daarmee is het mij tot op heden onmogelijk om inzicht te verkrijgen in de inhoud van deze vrachtbrieven. Het BVOI heeft mij medegedeeld geen mogelijkheden meer tot hun beschikking te hebben om mij verder hierbij van

dienst te zijn. Gelet op eerdere toezeggingen tijdens het door mij aangehaalde algemeen overleg leek het mij goed u hierover te berichten en aan te vragen op welke wijze ik wel in de gelegenheid kan worden gesteld kennis te nemen van de inhoud van de betreffende documenten.

Hoogachtend,

Rob van Gijzel

Tweede Kamerlid, Partij van de Arbeidfractie

Op 6 mei kreeg ik de volgende brief bij de post.

Zeer geachte heer Van Gijzel,

Bij brief van 21 maart 1996 verzoekt u mij aan te geven op welke wijze u kennis kunt nemen van documenten met betrekking tot de lading van de El Al-jumbo welke volgens mededelingen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) van de Raad voor de Luchtvaart niet bekend zijn bij BVOI, de ECD en de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart.

Deze documenten zijn ook niet in het bezit van mijn ministerie. Ik begrijp uit uw brief dat door BVOI aan u is medegedeeld dat de documenten waarvan u kennis wilt nemen voor de reconstructie van het ongeval niet van belang werden geacht.

Aangezien u hecht aan kennisneming van deze documenten wordt thans getracht langs diplomatieke weg de door u bedoelde informatie beschikbaar te krijgen. Momenteel wacht ik af of en zo ja welke informatie langs deze weg beschikbaar zal komen. Voor het overige zijn of worden er dezerzijds momenteel geen initiatieven ontplooid. Zodra ik over nieuwe informatie beschik zal ik u daarover bericht doen toekomen.

Met vriendelijke groet,

de minister van Verkeer en Waterstaat,

A. Jorritsma-Lebbink

Nu bleek dat helemaal niemand in het bezit was van de vrachtdocumenten! Terwijl in juni 1995 nog door de minister werd gemeld dat 'alles was nagegaan en klopt exact'.

Nog voor ik me kon bedenken hoe hier ik hiermee verder moest gaan werd ik al ingehaald door een uitzending van Nova op 7 mei 1996. In deze uitzending deed Jeroen Plettenberg voor het eerst publiekelijk zijn verhaal. Aanvankelijk was hij zeer terughoudend over een eventuele optredens in de media. Maar nadat hij in december 1995 de vrachtdocumenten, die hij van Joost Oranje had gekregen, had onderzocht is hij zo kwaad geworden dat hij van gedachten veranderde. Joost en Jeroen hadden mij van tevoren op de hoogte gebracht dat deze rapportage over de mogelijke malversatie met de vrachtpapieren en het ontbreken van documenten uit New York aanstaande was.

Zowel Plettenberg als Oranje vertelden mij later, onafhankelijk van elkaar, een verhaal over politieman Daan Nix, de dienstdoende adjudant van de Rijkspolitie dienst luchtvaart op de avond van de ramp die verantwoordelijk was voor het verzamelen van de vrachtpapieren. Een paar dagen voor de uitzending van Nova hadden Jeroen Plettenberg, Joost Oranje en Rob de Lange een gesprek gehad met de heer Nix. Oranje had aan Plettenberg gevraagd of hij met de politieman in contact gebracht kon worden. Dat was geen probleem want Plettenberg kende Nix redelijk goed van zijn periode op Schiphol. Hij regelde een gesprek. In dit gesprek verklaarde Nix dat hij op de bewuste avond naar El Al was gegaan om de vrachtpapieren op te halen. Bij El Al Operations kreeg hij van Plettenberg een stapeltje originelen van de operationele papieren: het loadsheet, het trimsheet, de beladingsinstructies en de Notoc. Daarna vroeg Nix om de vrachtpapieren. Die lagen in het gebouw van de vrachtafdeling van EL Al, aan de andere kant van Schiphol Centrum. Op dat moment was de vrachtmanager van El Al, de heer Israël Chervin, ook aanwezig op de operationele afdeling. In eerste instantie weigerde Chervin om mee te werken. Volgens Plettenberg zei hij letterlijk: 'I am waiting for a call from our company lawyer, because I want to know from him if I am legally obliged to give them to you.' Zowel Nix als Plettenberg waren verbaasd over deze reactie. Adjudant Nix dreigde met aanhouding ter plekke als Chervin niet mee wilde werken. Na een telefoontje van

Chervin aan de vrachtafdeling – in het Hebreeuws, dus onverstaanbaar voor Nix en Plettenberg – werd Nix verteld dat de papieren in korte tijd bij de vrachtafdeling klaar zouden liggen. Na deze toezegging ging Daan Nix op weg naar de vrachtafdeling van El Al. Onderweg kreeg hij een oproep om zich te melden op 'PD', plaats delict. Daarop is hij richting de Bijlmermeer gereden, om onderweg weer teruggegaan richting El Al Cargo. Uiteindelijk is Nix niet op 'PD' aangekomen.

Voor Joost Oranje was dit een doodlopend spoor. Niemand had de stukken die avond opgehaald. En dit was niets nieuws want Plettenberg had dit allemaal al verteld. Volgens Oranje konden we beter zoeken naar iemand die wel de stukken in bezit had, om zo achter de werkelijke lading te komen. Maar voor mij speelde nu de vraag, als de politieman die verantwoordelijk was voor het ophalen van de stukken de stukken niet had opgehaald, 'Wie dan wel?' Ik had al eerder een keer gehoord dat op de dag na de ramp, 5 oktober 1992, twee politiefunctionarissen naar El Al Cargo werden gestuurd om de papieren op te halen. Zij kregen toen een klein stapeltje papieren mee, waarschijnlijk hetzelfde stapeltje dat ik later bij BVO heb mogen bekijken. Dit was een stapeltje van rondom de 10 centimeter, de afstand tussen duim en wijsvinger. Om het totale pakket met alle vrachtbrieven aan te duiden waren, net als bij het vissen, beide armen nodig. Hierdoor ontstond voor mij de nieuwe werkhypothese dat de stukken nooit zijn opgehaald, in ieder geval niet alle documenten. Ze hebben het gewoon het vergeten! En daarmee kon de conclusie dat er geen gevaar bestond voor de volksgezondheid dus niet kloppen. Alleen op basis van de gevaarlijke stoffenlijst de Notoc kon dit kloppen, maar die lijst is te summier om goede uitspraken over de gezondheidsaspecten op de grond te kunnen doen. Daarbij klopten de totaalstellingen van de aanwezige papieren niet, waardoor niet met zekerheid kon worden vastgesteld wat er in het vliegtuig heeft gezeten. Door deze nieuwe informatie werd het verhaal van Plettenberg bevestigd, door een politieman en in het bijzijn van twee journalisten.

pm; timing Nova en brief Jorritsma toeval?

Tijdens de regeling van de werkzaamheden op 8 mei hebben Yvonne van Rooy (CDA) en ik vragen gesteld over de uitzending van Nova. Plettenberg had publiekelijk zijn twijfels uitgesproken over de vrachtdocumenten die hij had gezien bij de BVOI en de documenten die hij bij El Al had zien liggen. In haar reactie stelde minister Jorritsma dat ze 'de RvdL om bericht en raad' had gevraagd, want de raad was immers verantwoordelijk voor het onderzoek. Bij haar schriftelijke antwoorden was een brief van de RvdL als bijlage toegevoegd. Volgens de raad was het onderzoek geheel conform de internationale (ICAO) regels verlopen. Het onderzoek naar de lading had zich alleen toegespitst op de oorzaak van het ongeval en de eventuele risico's bij de berging. De raad had de verschillende Notoc's vergeleken met het cargomanifest en de airwaybills die betrekking hadden op de gevaarlijke lading. Dit klopte allemaal. Er was geen sprake van ontbrekende documenten, eerder van overvloed omdat een aantal vrachtbrieven van de niet-gevaarlijke lading ook aanwezig was en deze 'uiteraard' niet vereist waren volgens de internationale regels. 'De desbetreffende stukken zijn ter inzage gegeven aan het Kamerlid Van Gijzel, die daartoe het Bureau vooronderzoek van de Raad begin dit jaar heeft bezocht.' Hij werd daarbij vergezeld door een man, wiens naam aanvankelijk niet werd genoemd maar die zich nadien bekend heeft gemaakt als de heer Plettenberg, toenmalig ladingsupervisor van El Al, die blijkens een daarvan door de luchtvaartpolitie opgemaakt procesverbaal als getuige is gehoord. Uit dat verhoor is allerm minst gebleken van enige onregelmatigheid met betrekking tot de ladingdocumenten van de gevaarlijke stoffen.' De brief van de heer Bodewes eindigde met een advies aan de minister. 'Bij de beantwoording van de vragen zou wellicht naar voren kunnen worden gebracht dat in Nederland het onderzoek naar luchtvaartongevallen door de wet is opgedragen aan de Raad voor de luchtvaart die daarvoor in de eerste plaats verantwoordelijk is. Zo bezien zou uw verantwoordelijkheid voor onderzoek naar en rapportage over luchtvaartongevallen zich niet verder behoeven uit te strekken dan tot het scheppen van de voorwaarden en voorzieningen die voor de Raad nodig zijn om haar werk naar behoren te verrichten en zou u slechts rechtstreeks aanspreekbaar zijn op het al dan niet opvolgen van de door de Raad gegeven aanbevelingen.' Hier werd even terloops het

advies gegeven voor een nieuwe invulling van de ministeriële verantwoordelijkheid. De nieuwe lijn die de voorzitter van de RvdL voorstelde was 'geen ministeriële verantwoordelijkheid'.

De minister nam dit advies blindelings over in haar antwoorden aan de Tweede Kamer. Ze tuimelde er volledig in, door weg te duiken achter de verantwoordelijkheid van de onafhankelijke raad. 'Op basis van de verzamelde informatie kom ik tot het oordeel dat het ongevalonderzoek vanuit de relevante invalshoeken goed en volledig is verricht. Mocht de Kamer ondanks de in en bij deze beantwoording gegeven informatie van oordeel zijn dat aan de Raad voor de luchtvaart (met opzet) onjuiste informatie verstrekt is dan ben ik bereid aan de minister van Justitie te vragen om een nader onderzoek in te stellen op basis van het (alsdan nog aan te tonen) vermoeden van een strafbaar feit.' Kortom, als de Kamer dat wilde kon een strafrechtelijk onderzoek ingesteld worden naar de vermoedens van Plettenberg. In het vacuüm dat was ontstaan door het winkelen van de ministers van verkeer tussen de oude luchtvaartrampenwet en de nieuwe luchtvaartongevallenwet mocht de Tweede Kamer nu beslissen of er aanleiding was voor een strafrechtelijk onderzoek. Overigens had Plettenberg zijn vermoedens niet vermeld in zijn verhoor op 4 oktober 1992 omdat hij die toen nog niet had. Zijn vermoedens kwamen pas maanden later, nadat hij op kantoor bij El Al een ordner tegenkwam met daarin de papieren van AXG. Pas na de bezoeken aan het BVO werden deze vermoedens bevestigd.

Hier volgt een verkorte versie van de schriftelijke antwoorden van minister Jorritsma op de vragen die Van Rooy en ik hadden gesteld, met tussen haakjes (< en >) het advies van de RvdL aan de minister.

1. < Ja, geen van de instanties was in het bezit van de originele documenten van vijfzede deel van de transitvracht New York-Tel Aviv. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de relevante documentatie in kopieevorm. >
2. < Ja, er was geen originele getekende notoc. Deze lag in de cockpit en is verbrand. Vandaar, 'zoals gewoonlijk', had de RvdL een kopie en niet het origineel. >

3. *'Kan de minister in haar brief nader ingaan op de vraag hoe, gelet op het ontbreken van deze stukken, de beantwoording beoordeeld moet worden op schriftelijke vragen mijnerzijds van 17 en 24 september 1993 over de inhoud en de aard van de vracht en de consequenties daarvan voor de volksgezondheid?*

Antwoord: < Bij de beantwoording van uw vragen destijds is, zoals ik boven reeds heb opgemerkt, gebruik gemaakt van de gegevens afkomstig van de relevante kopieën.

Aangezien er derhalve geen documenten ontbreken, zie ik geen aanleiding mijn standpunt van destijds te herzien. >'

4. *De brandweer op Schiphol had bij El Al geïnformeerd naar de lading en daarna de brandweer Amsterdam ingelicht i.v.m. de rampenbestrijding (verantwoordelijkheid gemeente Amsterdam). De lading was niet van dien aard dat deze relevant was voor blus- en bergingswerkzaamheden.*

5. *'Hoe kan, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, eerst gemeld zijn dat de ECD alle vrachtbrieven vooraf gecontroleerd heeft en dit later, op 28-10-1994, gecorrigeerd worden met de mededeling dat dit achteraf gebeurd is, terwijl ook de ECD nu zegt niet over de vrachtbrieven noch over de originele gevaarlijke stoffenlijst te beschikken?*

Antwoord: < De ECD had tot taak het nagaan van de "uitrusting voor militair geschut" en had daartoe – naderhand – in de VS het betreffende deel van de vrachtbrieven van de niet-gevaarlijke lading opgevraagd. De ECD had bij haar taak noch de overige vrachtbrieven, noch de Notoc nodig. > Overigens wordt in de vraagstelling ten onrechte gesteld dat gemeld zou zijn dat de ECD "alle vrachtbrieven" gecontroleerd zou hebben. In mijn brief van 28-10-1994 wordt gesproken over "een controleonderzoek naar de ladinglijsten". De ECD heeft zich aan de hand hiervan verder gericht op dat deel dat voor haar taak van belang was.'

6. *'Hoe kan de minister, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, in het AO van 22-06-1995 (22861 nr. 12) op mijn vragen meegedeeld hebben, dat de vrachtbrieven zijn gecontroleerd en alles exact klopt?*

Antwoord: In het AO van 22-06-1995 richtte de discussie zich in belangrijke mate op de mogelijke overbelading van het vliegtuig. In dat verband heb ik opgemerkt dat "alles is nagegaan en exact klopte". De relevante documentatie, i.c. het samenvattende overzicht van de lading met bijbehorende informatie over het gewicht van de lading (Cargo Manifest), heeft immers niet ontbroken. De vragen op 22-06-1995 konden

derhalve zowel voor wat betreft de belading als met betrekking tot de aanwezige gevaarlijke stoffen worden beantwoord (zie ook mijn brief aan de TK van 15-05-1995, punt f, over de lading).'

7. *Waarom is het merendeel van de documenten New York-Tel Aviv en de originele Notoc niet in het bezit van een onderzoeksinstantie?*

'Antwoord: < Overeenkomstig de internationale voorgeschreven werkwijze is bij het vooronderzoek primair de gevaarlijke lading geëvalueerd. Juist gelet op de tijdsdruk bij onderzoek van ongevallen worden volgens de bevrachtingvoorschriften de gevaarlijke stoffen uitgebreid gespecificeerd en op een aparte lijst, de Notoc, vermeld. > Deze Notoc was, in kopievorm, beschikbaar evenals de relevante vrachtbrieven. Een onderlinge vergelijking van deze documenten heeft geen tegenstrijdigheden aan het licht gebracht.'

8. *Antwoord: < De RvdL is in het bezit van het proces-verbaal van het verhoor van Plettenberg door de Luchtvaartpolitie. Indien de heer Plettenberg destijds informatie heeft verzwegen, is hem die zeer ernstig aan te rekenen.'* >

- *Op de vraag van Van Rooy, over hoe de officiële afspraken luiden met betrekking tot het onderzoek en de vrachtbrieven, antwoordde Jorritsma dat de Notoc door El Al aan de onderzoekers is overhandigd. Niets over de vrachtbrieven of de internationale afspraken bij een onderzoek naar een vliegcrash.*

Deze antwoorden waren voor mij aanleiding om namens mijn fractie een spoeddebat aan te vragen. Dit vond plaats op 14 mei 1996 om 20.00 uur, na de dinerpauze. Voor het debat had ik nog overleg met Jacques Wallage over de vraag hoe ik om moest gaan met het feit of de minister nu had gelogen of niet. Hij adviseerde mij om Jorritsma zelf te bellen. Vlak voor het debat begon kreeg ik haar te pakken. Ze had toegezegd om de papieren in Israël op te vragen. Ik vroeg haar wat ze hier precies aan ging doen? Ook vroeg ik haar naar de mogelijkheid van een strafrechtelijk onderzoek naar de eventuele fraude met de vrachtdocumenten. Van haar mocht dat onderzoek er komen, zij zou het niet tegenhouden.

Tijdens het debat ging ik in op de onjuiste informatie van de minister. 'Met betrekking tot de beantwoording van de vragen uit de Kamer moet nu worden vastgesteld dat de mededeling 'alles is nagegaan en klopt exact' geen reële weergave