

Rapport.

* Omegam '95
gaarne copie

* Workgroep

Bliegwerken Bylmer
meer

264

PERIC

SANCHEZ

Revisie
Revisie

Kaarte bij
adres van Rodenbeek

Maaker
2
312964
316

1494
1494
* Visie (bureau)
* gezondheid
* overlevings RvT

* Alka
* Beeld oel
* schiedland
* meten

* Volkskrant 8-2-97
uitspraak Keverling → ECH
uranium Bylmer ramp

* Artikel Trouw 12-9-97
gevaar uranium veruuegen

* brief Bawl 19-6-'98
Inche VW-98-541 gezondheid
Bylmer

* bijlage: Stadsdeel Zuid-Dal
- bijlage Rob aan May
17-9-93
858 1992-1993

Brieven minister U+W
over onderzoek ECD
naar lading El-Al

23-10 / 24-11 ?

Besluitlijste + agenda's
die U+W!

Witte stukken vanaf nr. 24

Verslag procedure
vergadering 14-10-92

Eric Zalmer
3053

1014

24/92

De Bijlmerramp

Na weken van verhoren tijdens de parlementaire enquête is het wachten op het eindrapport met daarin de conclusies van de commissie. Duidelijk is dat het werk van de commissie een hoop heeft losgemaakt. De afgelopen zeseneenhalf jaar zijn vele vragen gesteld en vele onderzoeken gehouden maar zonder bevredigend resultaat. Hopelijk kan dit onbevredigde gevoel bij de betrokkenen deels worden weggenomen door het werk van de commissie. In deze publicatie legt de Partij van de Arbeid verantwoording af over wat de partij de afgelopen jaren heeft gedaan om de waarheid naar boven te krijgen.

De opzet van deze publicatie is volgens de logica van de onderwerpen die hebben gespeeld in de nasleep van de vliegcrash Bijlmermeer. Na een algemene inleiding volgt het eerste en omvangrijkste traject; de zoektocht naar de lading van El Al-jumbo. Hierin komen de meeste vragen en spoeddebatten naar voren waar later bij de andere onderwerpen ook naar verwezen zal worden. Dit zal zoveel mogelijk chronologisch worden beschreven. Deze chronologie vormt ook de basis voor de andere onderwerpen: de gezondheidsklachten, het verarmd uranium, de strafrechtelijke onderzoeken, de "mannen in witte pakken", de zwarte doos (de Cockpit Voice Recorder) en de scheefstand van motor nummer 3.

De ramp

Om 18.35 uur op 04 oktober 1992 stortte de El Al Boeing 747 (vluchtnummer LY 1862) neer op de flats Kruitberg en Groeneveen in de Bijlmermeer. Hierbij kwamen op zijn minst 43 mensen om het leven.

Meer gegevens over de ramp?

De Tweede Kamer werd door de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Hanja Maij-Weggen, op de hoogte gehouden van de vorderingen in het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Minister Maij benoemde de directeur generaal van de Rijksluchtvaartdienst (RLD), de heer Wolleswinkel, tot (onafhankelijk) vooronderzoeker. De vooronderzoeker leidt het team van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI), die na haar onderzoek de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart (RvdL) adviseert. De Raad komt uiteindelijk met een officieel en onafhankelijk rapport met daarin conclusies en aanbevelingen. Dit was de normale gang van zaken bij een vliegcrash. Maar al na een week na de ramp kwam de positie van de vooronderzoeker in pers onder vuur te liggen.

In 1991 was speciaal op het onderdeel van de onafhankelijkheid van de onderzoeker de Luchtvaartwet door de Tweede Kamer gewijzigd. De PvdA vroeg minister Maij dan ook om alsnog een onafhankelijk, niet van de RLD, vooronderzoeker te benoemen, volgens de geest van de nieuwe wet. Volgens de minister was de aanstelling van de heer Wolleswinkel geheel volgens de wet, de oude weliswaar want de nieuwe had nog niet in de staatscourant gestaan en was daarom nog niet officieel van kracht. De pers hield aan en kwam met verhalen over de bijzondere positie van de RLD en de juridische gevolgen van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet. Dit laatste punt komt voornamelijk aan de orde bij het onderdeel strafrechtelijke onderzoeken.

In het eerste jaar na de ramp stond in het teken van het ongevallenonderzoek dat werd afgewacht. De minister van Verkeer en Waterstaat hield de Kamer op de hoogte, onder andere via een voortgangsrapportage van de heer Wolleswinkel. Maar ook door een briefing aan de vaste commissie Verkeer en Waterstaat op 8 oktober 1992. Ondanks dat de minister vrij snel weer weg moest werd hier afgesproken om na de schifting van de puinresten in ieder geval de restanten op één plek te bewaren. Over de motoren werd gezegd dat de crew met redelijke waarschijnlijkheid wist dat deze waren afgebroken. Een van de piloten was een militair vlieger geweest en moet geweten hebben wat zijn *combat-power* was op het moment van de crisis.

Lading

Naar aanleiding van een artikel in het dagblad Trouw van 16-09-1993 kwam de discussie van de lading van de El Al-jumbo op gang. Gemeld werd dat het vliegtuig een 'vliegende chemiefabriek' was en dat de chemische lading werd verzwegen en ontkend. Hierop stelde Rob van Gijzel, kamerlid voor de PvdA, de volgende dag vragen aan minister Maij over de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke

stoffen en de eventuele gevaren voor de volksgezondheid. Volgens de minister voldeed de lading geheel aan de regels. De brandweer van Schiphol had de Amsterdamse brandweer op de hoogte gesteld en "de aard van de lading was niet relevant voor blus- en bergingswerkzaamheden". Tevens stelde de minister dat er geen radioactieve dan wel extreem gevaarlijke stoffen aan boord waren.

Naar aanleiding van de antwoorden van minister Maij besloot Van Gijzel om verdere informatie te vragen aan de minister van Volksgezondheid en Milieu (VROM), partijgenoot Hans Alders. Inmiddels was bekend dat het ramptoestel verarmd uranium als balansgewichten bevatte. In zijn antwoorden gaat minister Alders hier ook op in:

- * Er was geen gevaar voor de volksgezondheid vlak na de ramp als gevolg van de lading of kerosine.
- * Deskundigen van ECN en GG&GD achtten de chemische effecten van verarmd uranium schadelijker dan de radioactieve effecten. Amerikaanse bronnen gaven aan dat er wel risico's voor de gezondheid aanwezig konden zijn. In elk geval was het niet mogelijk aan te geven welke schade is opgetreden, omdat niet bekend was welke doses eventueel zijn ingedaemd en door wie.
- * Sommige stoffen in het grondwater hebben bij langdurige blootstelling giftige en kankerverwekkende eigenschappen en kunnen een direct gevaar opleveren. De deelraad onderzoekt de saneringsmogelijkheden.
- * Er is *geen* onderzoek geweest dat heeft "aangetoond" dat er *geen* gevaar bestond voor de (volks)gezondheid van de mensen die tijdens of direct na de ramp ter plekke aanwezig waren.

De bovenstaande beantwoording kwam in november 1993. Inmiddels was de PvdA-fractie getipt door de plaatsvervangende directeur van de Rijksverkeersinspectie dat er iets mis was met de lading. "Zeg tegen Rob (van Gijzel) dat hij door moet vragen over de lading, het klopt niet!" werd aan kamerlid Castricum gemeld.

Op 24 februari 1994 kwam de Raad voor de Luchtvaart (RvdL) met haar rapport. Voordat dit rapport in de Kamer besproken kon worden moest eerst gewacht worden op een reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze reactie heeft exact, volgens de officiële termijn, een jaar op zich laten wachten. Dit hield in dat pas in april 1995 het officiële rapport van de RvdL door de minister met de Kamer is besproken.

In de tussentijd is het een en ander gebeurd dat later in het overleg met de minister aan de orde kwam. Ten eerste benaderde Carel Boer, ex-vrijwilliger van de Amsterdamse brandweer, de PvdA met een aantal vragen over de lading, het uranium en zijn gezondheidsklachten. Deze vragen werden doorgespeeld aan minister Maij. De reactie van de minister op de klachten en vragen van de heer Boer was als volgt:

- De ladingslijsten zijn voor vertrek gecontroleerd door Economisch Controle Dienst.
- Het is niet gebleken dat er zich munitie aan boord van het toestel bevond.
- De militaire goederen aan boord waren volgens de internationale regels.
- Het cargomanifest NY-AMS was niet spoorloos.
- Geen extra verarmd uranium aan boord als ballastblokken voor de lading die is uitgeladen op Schiphol. Alleen de 385 kg verarmd uranium als contragewichten.

Minister Maij schreef geen woord over de gezondheidsproblemen van de heer Boer. Wel waren nu een aantal feiten bekend met betrekking tot de lading. Later zouden deze feiten weer worden gewijzigd.

In het najaar van 1994 kwamen in de media steeds meer geluiden naar boven over twijfels over het onderzoek en onwaarheden rondom de Bijlmerramp. Zo werd in september het boek van Vincent Dekker, journalist bij Trouw, met de titel *Going down, going down – de ware toedracht van de Bijlmerramp* uitgegeven. In oktober kwamen RTL 4 en Nova met allerlei nieuwe feiten over de lading en de verdwenen Cockpit Voice Recorder. De nieuwe minister voor Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, informeerde de Kamer in oktober dat haar voorganger Maij abusievelijk had gesteld dat de ECD vóór vertrek de documenten had gecontroleerd. Dit was pas naderhand gebeurd. In november stelden Rosenmöller (GroenLinks) en Van Gijzel schriftelijke vragen over de aanwezigheid van de CVR in het ramptoestel, de bijzondere positie van El Al op Schiphol en de manier van controleren en inspecteren van de Economische Controle Dienst (ECD).

Naar aanleiding van de uitzending van Nova, 13-10-1994, hebben de PvdA-kamerleden Jan van Zijl en Rob van Gijzel in november en december gesprekken gehad met de heer Plettenberg, ex-

werknemer van EI Al, en met een medewerker van EI Al die liever anoniem wilde blijven in verband met het behoud van zijn baan. In deze gesprekken kwam naar boven dat de arbeidsomstandigheden en het onderhoud van de vliegtuigen bij EI Al niet in orde waren en dat EI Al een uitzonderingspositie had op Schiphol, waardoor allerlei illegale zaken ongecontroleerd plaats konden vinden. Er werd gesproken over wapentransporten. Ook zou EI Al hebben gefraudeerd met de vrachtdocumenten van de LY1862 vlucht op 04-10-1992. Via de toenmalige fractievoorzitter van de PvdA Jacques Wallage is deze informatie doorgespeeld naar de minister van Binnenlandse Zaken. In antwoord op de vragen van Rosenmöller en Van Gijzel stelde minister Jorritsma dat EI Al geen ruimere handelingsvrijheid had op Schiphol. De beveiliging was wel van een hoger niveau maar dit gold niet voor de afhandeling van goederen.

De Binnenlandse Veiligheidsdienst (BVD) nam contact op met Van Gijzel om eens te praten over de bovengenoemde nieuwe informatie. Op 2 februari 1995 bracht Van Gijzel de heren Lieffers en Hartevelt van de BVD op de hoogte van de vermeende malversatie met de vrachtdocumenten, wapentransporten en de uitzonderingspositie van EI Al op Schiphol. Als Van Gijzel in maart de heer Lieffers belt met de vraag hoe het ermee staat, krijgt hij te horen dat men geen mededelingen kan doen. Na dit onbevredigende antwoord nam Van Gijzel contact op met fractievoorzitter Wallage, de heer Dijkstal, minister van Binnenlandse Zaken, en met minister Jorritsma. Deze laatste bracht hij begin april 1995 (waarschijnlijk de vijfde) op de hoogte van de volgende zaken:

- fraude met de vrachtpapieren
- wapentransporten
- bijzondere status EI Al
- slecht onderhoud bij EI Al
- hoge werkdruk werknemers EI Al
- mededeling van de plv. directeur Rijksverkeersinspectie over doorvragen naar de lading
- belangrijke getuigen van EI Al niet gehoord door RvdL

Op 26 april 1995 vond dan eindelijk het debat plaats over het eindrapport van de RvdL en de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat op de aanbevelingen van de Raad. De inbreng van de PvdA was gericht op openheid en duidelijkheid bij het onderzoek omdat de luchtvaartwereld een nogal besloten wereld is. Vele vragen bleven hangen na de conclusies van de RvdL. Zijn er onacceptabele risico's genomen? Kloppen de radarbeelden? Wat is er gebeurd met getuigenverklaringen? Was het vliegtuig overbeladen? Hoeveel kerosine was er aan boord? Wat was de exacte lading? De PvdA vroeg tijdens dit debat om een compleet overzicht van de vrachtdocumenten en om een vergelijking tussen de beladingsinstructie en de vrachtdocumenten. Eveneens werd aandacht gevraagd voor een EI Al Boeing die op 14-09-1994 op slechts twee motoren en met vele mankementen is doorgevlogen van Zuid-Duitsland naar Schiphol. "Hoe serieus nemen de maatschappijen de veiligheid als hun rentabiliteit in het geding is?", vroeg Van Gijzel de minister. Andere elementen uit dit debat komen ook terug in de verschillende onderdelen van deze publicatie. Minister Jorritsma zegde de Kamer toe om de vragen schriftelijk te beantwoorden maar vond het toch "buitengewoon gevaarlijk als de volksvertegenwoordiging, de politiek, zich mee laat slepen in een welhaast paranoïde situatie".

In haar schriftelijke antwoorden stelde minister Jorritsma dat ze niet inging op inhoudelijke vragen over het rapport van de onafhankelijke Raad. Vele getuigenverklaringen zijn wel in het rapport opgenomen. De EI AL functionarissen zijn na het ongeval door de Rijspolitie Dienst Luchtvaart gehoord. De lading had geen invloed op het gedrag van het vliegtuig of de bemanning. Direct na het ongeval is nagegaan – aan de hand van de vrachtbrieven – of er gevaarlijke lading, waaronder mogelijke radioactieve stoffen, in de vracht aanwezig konden zijn. Het antwoord hierop was ontkennend, aldus de minister. De gevaarlijke lading, netto 6.500 kg, bestond uit cosmetica, lijmen, spuitbussen, verfstoffen en bijtende stoffen. Het ECN in Petten en de GG&GD achtten de het risico van het verarmd uranium voor de volksgezondheid niet waarschijnlijk. Het voorval met de EI Al Boeing van 14-09-1994 werd niet als een incident aangemeld en de verantwoordelijkheid voor de reparaties ligt bij EI Al.

Direct na dit overleg tussen de Kamer en de minister heeft Van Gijzel nog twee keer een gesprek gehad met minister Jorritsma om de informatie van de EI Al werknemers door te geven en uit te leggen. Na een nieuw debat in de Tweede Kamer stemde mevrouw Jorritsma op 22-06-1995 in met de inzage van de vrachtdocumenten bij het Bureau Vooronderzoek (BVOI). * **letterlijke tekst "alles is nagegaan en klopt exact"** * In dit debat hamerde de PvdA wederom op het feit dat er in het

rapport van de RvdL te weinig rekening gehouden wordt met de mensen op de grond. De lessen voor de toekomst waren onvoldoende terug te vinden in de aanbevelingen van de Raad. Ook had de minister nog geen bevredigend antwoord gegeven op de mogelijke overbelading van het toestel. Was er een vergelijking gemaakt tussen de beladingsinstructie en de vrachtpapieren?

Tijdens het zomerreces bleef de vraag hangen, "Wie te geloven?": Jeroen Plettenberg, die stelde dat EI Al had gefraudeerd met de vrachtdocumenten of minister Jorritsma, die vertelde dat alles klopte. Per brief werd minister van Sociale Zaken Ad Melkert gevraagd om een advies over de slechte werkomstandigheden bij EI Al. Zijn antwoord was dat de betrokken personen het beste contact op konden nemen met de arbeidsinspectie.

In januari 1996 werden de laatste voorbereidingen getroffen voor het bezoek aan BVOI. Van Gijzel had via een brief laten weten welke documenten de PvdA-fractie in wilde zien. Het ging hier om:

- | | |
|--|--|
| • Notoc, geparaf. gezagsvoerder | gevaarlijke stoffenlijst voor de gezagsvoerder |
| • Load-message | positie van de lading in het vliegtuig |
| • Vrachtbrieven origineel NY-TA | alle originele vrachtbrieven van New York – Tel Aviv |
| • Ladingslijst, origineel en copy A'DAM-NY | *** |
| • Afrekenbon BP | aantal liters getankte kerosine door BP |
| • Technical log | technische logboek van het vliegtuig |

Samen met de heer Plettenberg, als luchtvrachtdeskundige, is Van Gijzel op 22 januari 1996 op zoek gegaan naar de vrachtdocumenten. Na een lange introductie van de voorzitter van de Raad konden de documenten worden ingezien. De originele Notoc, door Plettenberg persoonlijk overhandigd aan de politie op de avond van de ramp, zat er niet bij. Wel waren er vijf verschillende kopieën aanwezig van dit op zich uniek document en bleek het stadsdeel Zuid-Oost 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 AMS-TLV en geen enkele van JFK-AMS¹. De heer Erhart van de BVOI verklaarde dat de vrachtbrieven wel waren opgevraagd maar dat de RLD had medegedeeld dat deze geen relevante gegevens bevatten voor het onderzoek naar de oorzaak van de crash. Erhart zegde toe de ontbrekende vrachtdocumenten op te vragen en dan een nieuwe afspraak te maken.

Deze nieuwe afspraak vond plaats op 5 februari. Een aantal nieuwe documenten was nu wel aanwezig maar van de 42,8 ton transitvracht was hoogstens 6 ton aanwezig in de zogenaamde Master Airwaybills (Mawb's). Dus van maar eenzesde deel van de lading die vanuit New York in Amsterdam in het vliegtuig is blijven staan waren de vrachtbrieven aanwezig. De vrachtbrieven die wel aanwezig waren kwamen overeen met het onderzoek dat de ECD heeft gedaan naar aanleiding van een deel van een vrachtbrief die werd gevonden op de rampplek. Hierop was te lezen dat het ging om militaire goederen, *Military Ordinance Equipment*. De ECD vond in november 1992 geen onrechtmatigheden met betrekking tot deze militaire lading. Dit onderzoek werd overigens voor het eerst genoemd, in algemene termen, in de antwoorden van minister Maij op vragen van Van Gijzel op 20-09-1993. Verder werden in de vrachtdocumenten verschillen gevonden tussen de Notoc en de Airwaybills, ook gewichtsverschillen.

De heer Erhart was verbaasd dat de documentatie nu weer niet compleet was. Hij beloofde wederom te proberen om alles boven tafel te krijgen. In ieder geval moest getwijfeld worden aan het totale gewicht aan boord bij vertrek van Schiphol, gezien alle verschillen die werden aangetroffen, aldus de heer Plettenberg. Ondanks dat de heer Erhart de vermoorde onschuld speelde gaf hij na afloop van dit tweede bezoek Van Gijzel een verslag van een gesprek tussen BVOI en EI Al. Hierin stond dat voorafgaand aan het eerste bezoek, en wel op 17 januari, er gesproken was over de ontbrekende documentatie. **Volgens EI Al ... was alles aanwezig?** 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.

Aan het einde van dit tweede bezoek vroeg Van Gijzel aan de BVOI om de openstaande vragen verder uit te zoeken. Na navraag bleek dat de BVOI in maart nog niets gevonden had gevonden. In een brief aan minister Jorritsma vroeg de PvdA-fractie op 21 maart 1996 dan ook om inzage van de vrachtdocumenten New York - Tel Aviv en de ondertekende gevaarlijke stoffenlijst (Notoc JFK-TLV).

¹ JFK is John F Kennedy Airport in New York.

In haar antwoord deed de minister de toezegging -"aangezien u hecht aan kennisneming van deze documenten ..."- om via diplomatieke weg te proberen de gevraagde informatie beschikbaar te krijgen, want het was ook niet in het bezit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tijdens de regeling van de werkzaamheden stelden Van Gijzel en Van Rooij (CDA) wederom vragen over de lading. In een uitzending van Nova van 7 mei had Jeroen Plettenberg zijn twijfels uitgesproken over de vrachtdocumenten die hij had gezien bij de BVOI en de documenten die hij bij El Al had zien liggen. Voor haar reactie op de bovengenoemde vragen schakelde minister Jorritsma de RvdL in, want die was immers verantwoordelijk voor het onderzoek. Dat vond de Raad ook: de Raad was verantwoordelijk voor het onderzoek, de minister voor het wel of niet opvolgen van de aanbevelingen. Het onderzoek was geheel volgens de internationale (ICAO) regels vergaan. Het onderzoek naar de lading had zich alleen toegespitst op de oorzaak van het ongeval en de risico's bij de berging. De Raad had de Notoc's vergeleken met het Cargo Manifest en de Airwaybills die betrekking hadden op de gevaarlijke lading. Dit klopte allemaal. Er was geen sprake van ontbrekende documenten, eerder een overvloed omdat een aantal vrachtbrieven van de niet-gevaarlijke lading ook aanwezig was en deze niet vereist zijn volgens de internationale regels. De heer Plettenberg heeft vlak na de ramp in zijn verhoor geen onregelmatigheden vermeld, zoals in het procesverbaal van de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart valt te lezen.

Na dit advies kwam de minister met haar antwoorden aan de Tweede Kamer. Volgens haar was het onderzoek goed gedaan en mocht de Kamer hier anders over denken dan kon het een strafrechtelijk onderzoek vragen aan de minister van Justitie. Hier volgen de, soms verkorte, antwoorden op de vragen, tussen haken (< en >) staat het advies van de RvdL:

1. Ja, geen van de instanties zijn in bezit van vijfzede deel van de transitvracht JFK-TLV
2. Ja, er is geen originele getekende notoc. Deze lag in de cockpit en is verbrand. Vandaar, zoals gewoonlijk, heeft de Raad 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 heeft bij El Al geïnformeerd naar de lading en daarna de brandweer Amsterdam ingelicht i.v.m. de rampenbestrijding (verantwoordelijkheid gemeente Amsterdam). De lading was van dien aard dat het niet relevant was voor blus- en bergingswerkzaamheden.
5. *Hoe kan, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, eerst melding 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 V.S. 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 melding 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 klopt>. 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 JFK-TLV en de originele Notoc niet in het bezit van een onderzoeksinstantie? De Notoc was, in kopievorm, beschikbaar evenals de relevante vrachtbrieven. Een onderlinge vergelijking van deze documenten heeft geen tegenstrijdigheden aan het licht gebracht.
8. De RvdL is in het bezit van het procesverbaal van het verhoor van Plettenberg door de Luchtvaartpolitie. <Indien de heer Plettenberg destijds informatie heeft verzwegen, is hem die zeer ernstig aan te rekenen.>

- In antwoord op de vraag van mevrouw Van Rooy over hoe het officieel zit met het onderzoek en de vrachtbrieven zegt Jorritsma alleen dat de Notoc door El Al is overhandigd. In haar antwoord komt niets terug over vrachtbrieven en de internationale afspraken bij een onderzoek naar een vliegcrash.

Naar aanleiding van deze antwoorden vroeg de PvdA een spoeddebat aan. Dit vond plaats op 14 mei 1996. De woordvoerder Van Gijzel stak zijn onvrede over de gang van zaken niet onder stoelen of banken. Hier volgt een verkorte weergave: "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. De mededeling "alles is nagegaan en klopt exact" kan geen reële weergave van de werkelijkheid geweest zijn. Drie keer is de vraag gesteld: "Zijn de beladingsinstructies vergeleken met de vrachtbrieven?" en deze wordt door het overbeladingsverhaal niet beantwoord. 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. Reagerend op de passages van de BVOI in de schriftelijke antwoorden: de BVOI beschikt over een print-out van de Notoc JFK-TLV en een fotokopie van de ondertekende Notoc AMS-TLV. Volgens de regels moeten twee ondertekende kopieën van de Notoc bij Aero Ground Services en El Al Operations liggen, en zijn dus niet verbrand met het toestel. Onbegrijpelijk dat de onderzoeksinstellingen niet meteen naar de geparafeerde Notoc hebben gevraagd en geen noodzaak hebben gezien de vrachtbrieven te verwerven. Zeker na de aanvankelijke weigering van El Al om deze ter beschikking te stellen en de dreiging om het vorderen van de documenten. Het is opmerkelijk dat de minister het aan de Kamer laat of een justitieel onderzoek wordt ingesteld."

De antwoorden van minister Jorritsma, mede namens en na overleg met RvdL, waren de volgende. Volgens ICAO moet de operator (EL AL) onmiddellijk alle informatie geven over de gevaarlijke stoffen die aan boord waren. De wijze waarop El Al die (print-out Notoc JFK-AMS-TLV) heeft verstrekt, is op zichzelf een correcte. Volgens de RvdL is een geparafeerde Notoc niet aan de orde, afgestaan wordt op de informatie van de luchtvaartmaatschappij. Blijkbaar stelt Van Gijzel er buitengewoon prijs op om de geparafeerde Notoc te zien. Ik heb via de ambassade in Israël de DG van de Israëlische Luchtvaartdienst hierom gevraagd. Er is hoogstwaarschijnlijk geen aangepaste Notoc AMS-TLV; Notoc bleef aan boord en het eerste vel is daarvan afgehaald zodat het voor de nieuwe captain duidelijk was welke goederen in AMS verwijderd zijn, de notoc is gewoon aan boord gebleven.

Na de bovengenoemde antwoorden volgde een discussie. Van Gijzel: De supervisor van El Al zegt dat hij die bewuste avond twee lijsten met de kapitein heeft doorgenomen. Beide lijsten zijn meegegeven aan adjudant van de rijkspolitie DL. Dit waren getekende exemplaren. Bijzonder dat een wel en een niet bij BVOI is. Minister Jorritsma: "Volgens alle gegevens die wij nu hebben, is die lijst er nooit geweest." Van Gijzel: Bedankt dat u de Notoc JFK-TLV in Israël gaat opvragen, maar die was toch verbrand met de ramp? Minister Jorritsma: een kopie (een van de onderste lagen) ligt waarschijnlijk bij El Al in N.Y. Van Gijzel: Misschien ook een bij Aero Ground Services op Schiphol? Minister Jorritsma: "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." "Er lag namelijk een cargo manifest dat gewoon deugde. Dit manifest is overigens voor het deel gevaarlijke stoffen nog eens gecontroleerd op basis van de vrachtbrieven. Daar ontbraken er een aantal van." Minister Jorritsma is verbaasd dat Plettenberg geen aangifte heeft gedaan bij de RvdL of Luchtvaartpolitie. Als een meerderheid, niet alleen Van Gijzel, dat wil kan hij dat alsnog doen. Men is afgestaan op het Cargo Manifest, dat moet kloppen. Deze was onmiddellijk beschikbaar. "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." Hiermee eindigde het debat.

Op 15 mei 1996 stelden de kamerleden Van Gijzel en Houda van de PvdA vragen aan de minister van Economische Zaken over illegale doorvoer van wapens via Schiphol, naar aanleiding van artikel in Vrij Nederland. In juli kwam het antwoord: een onderzoeksrapport van de ECD 12-03-1996 is vertrouwelijk naar de vaste commissie Justitie gezonden. De PvdA heeft nog geprobeerd om dit

rapport ter inzage te krijgen voor de vaste commissie Verkeer en Waterstaat maar dit zou een lastige procedure worden.

In een brief bracht minister Jorritsma de Kamer in juni op de hoogte van de stand van zaken met de vrachtbrieven. Alle medewerking was toegezegd door de Israëlische autoriteiten. Met betrekking tot de getekende Notoc merkte de minister op dat de gezagsvoerder een nieuwe en een eventueel gewijzigde oorspronkelijke Notoc tekent. Dit is volgens ICAO standaard niet verplicht, wel volgens de IATA maar die is niet bindend. Van de twee getekende kopieën van de Notoc lag er een in de cockpit en de ander bij El Al.

In de vaste commissie Verkeer en Waterstaat werd in juni 1996 een werkgroep gestart die de inventarisatie van de lading moest uitzoeken. In het voorstel voor de opdracht stonden twee zaken. Ten eerste moest uitgezocht worden op welke wijze de andere onderzoeken hebben plaatsgevonden, o.a. van de Rijkspolitie, RLD, BVOI, RvdL, OM en ECD. Ten tweede moest de exacte inhoud van het toestel worden onderzocht; de aard, de inhoud en het gewicht. Voor deze opdracht zou eerst een inventarisatie van een aantal vragen gemaakt worden. Voor de PvdA speelden hierbij drie belangrijke vragen: 1. aan de RvdL naar de aard en de inhoud van de lading; 2. aan het Openbaar Ministerie over de vermeende fraude met de documenten; en 3. aan de ECD over het wel of niet aan boord zijn van strategische goederen.

Min of meer op uitnodiging van minister Jorritsma (tijdens het debat van 14 mei) heeft de heer Plettenberg geprobeerd aangifte te doen bij de politie van vermeende fraude met de vrachtdocumenten. Hij ging daarvoor naar het dichtstbijzijnde politiebureau. Van kastje naar de muur. **Verder uitwerken!!!**

Op 4 juli schrijft Van Gijzel een brief naar minister Sorgdrager om te vragen hoe en waar meneer Plettenberg wel aangifte zou kunnen doen.

Aan het einde van het zomerreces, 28 augustus, verrast minister Jorritsma de Kamer met een dik pak vrachtdocumenten. In de blauwe map zouden 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 zitten. Volgens de begeleidende brief van de minister was er geen aanleiding tot verdere acties want de vrachtbrieven waren in overeenstemming met cargomanifest en de Notoc was ook in overeenstemming met vorige, al beschikbare, documenten. Het pak met documenten was eveneens doorgestuurd naar RvdL met de vraag van de minister of de Raad aanleiding zag voor verdere acties.

De conclusie van de minister dat er geen aanleiding was voor verdere acties bleek na bestudering van het blauwe pak ietwat voorbarig. Nova kwam op 12 september met het nieuws dat de documenten die naar de Tweede Kamer waren gestuurd verschilden met het pakket dat naar advocaat Van der Groen, advocaat van de slachtoffers, was gestuurd. Minister Jorritsma reageerde in een brief aan de Kamer teleurgesteld op dit bericht: "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." Zij verzocht de RvdL deze informatie te betrekken bij de reactie die al eerder gevraagd was.

Maar het verschil tussen beide dossiers was niet het enige probleem met de vrachtdocumenten:

- Er zaten een aantal onleesbare kopieën tussen de documenten
- De totaal tellingen Netto Operationeel-gewicht, Manifest-gewicht en Vrachtbrief-gewicht klopten niet, in beide dossiers;
- De twee dossiers waren niet alleen verschillend maar ook beide niet compleet; House awb's, Master awb's en de Shippers Declaration ontbraken.

In aanvulling op haar brief van 13 september kwam minister Jorritsma op 19 oktober met verdere uitleg. Door middel van een technisch verhaal werd geprobeerd om een uitleg te geven voor een aantal verschillen tussen de dossiers. De andere nog nader te verklaren verschillen leken van administratieve aard. Ook meldde de minister dat het OM een onderzoek naar de vrachtdocumenten was gestart als gevolg van een ingediende strafklacht. Vier dagen later kwam de minister met de reactie van de Raad. "Deze reactie geeft mij geen aanleiding tot het maken van nadere opmerkingen." aldus mevrouw Jorritsma. De RvdL 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 ladingsmantel en de Notoc aangegeven - een vaststelling waarop bodemonderzoeken geen ander licht hebben geworpen - niet werden aangetast door de nieuwe documenten. Van verder commentaar zal de Raad zich onthouden om een tweetal redenen: het heeft niets te maken met oorzaak ramp en commentaar dezerzijds zal steeds onvolledig zijn door het achterhouden van gegevens van degenen die de pers zoeken.

Deze onthouding van de RvdL kwam ook tot uiting in de houding van de vertegenwoordiging van de Raad die op uitnodiging van de werkgroep van de vaste commissie Verkeer en Waterstaat kwam praten over de lading van de El Al-jumbo. Onder leiding van voorzitter Bodewes werd het gesprek beperkt tot tien minuten. De Raad wilde weten wat de werkhypothese van de werkgroep was. Men was het niet eens met de vragen die de kamerleden stelden. De lading had immers niets te maken met de oorzaak van de ramp. Tenslotte wilde de Raad niet praten met de werkgroep omdat er toch maar gelekt zou worden. Hiermee eindigde een kort bezoek. Na tussenkomst van de voorzitter van de Tweede Kamer de heer Deetman, die niet te spreken was over de houding van de Raad, werd op 5 december een nader gesprek gevoerd tussen de heer Bodewes en de heer Van Gijzel. Dit beraad leverde een nieuw gesprek op tussen de werkgroep en de RvdL in februari 1997. Ook toen liet de Raad weten dat de lading niets te maken had met de oorzaak van de ramp en men 'geen boodschap had' aan het onderzoek van de werkgroep.

Ondanks de uitkomst werd in ieder geval vrij snel een gesprek gevoerd met de RvdL. Dat kon niet gezegd worden van het OM en de ECD. De PvdA heeft in de eerste helft van 1997 vijf á zes keer via de VC V&W aangedrongen op rappel. In juni kwam van zowel het ministerie van Justitie als van Economische Zaken toestemming voor de gesprekken. Deze gesprekken vonden plaats op 1 oktober. Hierbij vertelde een medewerker van de Rijkspolitie dat 5.000 kilo van de vracht die in documenten bij de BVOI beschikbaar was, niet in het toestel heeft gezeten. Dus was er blijkaar nog minder bekend over de lading en moest er wel malversatie hebben plaatsgevonden. Maar volgens het justitieel onderzoek was er geen sprake van malversatie. De ECD wist nog te melden dat de ontbrekende documenten via de Amerikaanse Douane opvraagbaar waren. Drie dagen na deze gesprekken kwam Nova met nieuwe vrachtbrieven uit Israël en nieuwe onthullingen over twee El Al medewerkers uit Keulen die onder ede hadden verklaard dat El Al fraudeerde. Een andere onthulling was de dubbelrol van politiemann De Rooij, die onderzoeker speelde in eigen zaak. Hij was verantwoordelijk voor het inzamelen van de vrachtbrieven vlak na de ramp en daarna ook verantwoordelijk voor het onderzoek naar de vermeende fraude met dezelfde vrachtpapieren.

Op al deze ontwikkelingen volgde met spoed een interpellatiedebat met minister Jorritsma op 8 oktober 1997. De woordvoerder van de PvdA somde het rijtje feiten nog maar eens op voor de minister. De House awb's waren opvraagbaar via de Amerikaanse douane. Tussen de vrachtbrieven zaten onderling verschillende exemplaren van unieke documenten. Een politiefunctionaris die onderdeel uitmaakte van het onderzoeksteam van het OM was destijds ook betrokken geweest bij het vergaren van vrachtbrieven. Een nieuwe verklaring, onder ede, van fraude door El Al medewerkers in Duitsland. Tegenstrijdige verklaringen na de gesprekken van de werkgroep met de RvdL, ECD en politie. De ECD had vrachtpapieren van 6800 kg opgevraagd, maar nu blijkt dat 5000 kg daarvan nooit in het toestel heeft gezeten, wat wel dan? Een eventuele heropening van het justitieel onderzoek moest niet op aanvraag van de Kamer plaatsvinden maar op basis van de bovengenoemde feiten. De PvdA vond dat langzamerhand ook het vertrouwen aan de orde kwam in de wijze waarop de onderzoeken in dit kader de afgelopen jaren hadden plaatsgevonden. Daarom verzocht de PvdA de minister om een onafhankelijke commissie in te stellen om dit alles te onderzoeken.

Minister Jorritsma gaf toe dat het onderzoek naar de vrachtdocumenten geen schoonheidsprijs verdiende. Ze stelde voor om een onafhankelijke commissie in te stellen die dit uit zou gaan zoeken. Tevens was ze voor het heropenen van het justitieel onderzoek en zou dat ook aan haar collega van Justitie vragen. Over de discussie wie de resterende vrachtdocumenten moest opvragen stelde Van Gijzel dat dit geen onderdeel van de commissie hoeft te zijn als het maar binnen het strafrechtelijk onderzoek gedaan werd. Met de twee toegezegde onderzoeken; de commissie lading en het strafrechtelijk onderzoek naar vermeende fraude, werd voor de PvdA de vertrouwensvraag en een eventuele parlementaire enquête nog uitgesteld. Een derde (gezondheids)onderzoek zou hiervan ook deel uit gaan maken.

Het najaar van 1997 stond in het teken van de te vormen onafhankelijke commissie lading. Na informele gesprekken met de minister en ambtenaar Lieben werden verschillende kandidaten benaderd. Eind november vond een informeel gesprek plaats tussen de ministers en leden van de vaste commissie V&W over de opdracht en de samenstelling van de commissie. De PvdA wilde Marcel van Dam in de commissie maar daarvoor was geen consensus. In december kwam een voorstel in de VC V&W om de heer Hoekstra voorzitter te maken van de in te stellen onafhankelijke Commissie Informatiestroom Luchtvrachtdocumentatie. Hierop heeft Van Gijssel minister Jorritsma gebeld om te vragen of Hoekstra direct of indirect iets met de vliegcrash Bijlmermeer te maken heeft gehad. De minister verzekerde hem dat dit niet het geval was, maar zou voor de zekerheid het nog een keer aan Hoekstra vragen. Na ruggespraak belde mevrouw Jorritsma terug met de mededeling dat Hoekstra vertelde dat hij niet direct of indirect iets met de Bijlmercrash te maken heeft gehad. Op 16 februari 1998 werd de 'Commissie Hoekstra' geïnstalleerd. De opdracht luidde:

- onderzoeken hoe het verzamelen van de informatie over de vracht is verlopen
- onderzoeken wat de positie, taak, bevoegdheid en het feitelijk opereren van de betrokken instanties is geweest

Aangezien in het begin van 1998 de discussie over het gezondheidsonderzoek veel onder de aandacht was kwam minister Borst van Volksgezondheid in haar brief van 1 april ook met mededelingen over de ander twee onderzoeken. De commissie Hoekstra was begonnen met haar werkzaamheden. Nog steeds werden de diplomatieke kanalen gebruikt om de vrachtbrieven boven water te krijgen. El Al had 23 bedrijven aangeschreven om de House awb's te bemachtigen. Met betrekking tot het strafrechtelijk onderzoek meldde de minister dat het ministerie van Justitie het OM op 17-10-1997 heeft verzocht het onderzoek te heropenen. Het OM onderzocht de mogelijkheden tot heropening van het onderzoek naar aanleiding van de verklaringen van de Duitse El Al-medewerkers. "Die mogelijkheden lijken beperkt te zijn."

Naar aanleiding van deze en voorgaande brieven volgde op 2 april 1997 een spoeddebat in de Tweede Kamer met de ministers Borst, Jorritsma en Dijkstal. De PvdA-woordvoerder Van Gijssel constateerde wederom vertragingen bij, alle drie, de met spoed toegezegde onderzoeken. "Voorzitter! In september, oktober vorig jaar werden drie met spoed te verrichten onderzoeken toegezegd: een gezondheidsonderzoek, een strafrechtelijk onderzoek en een onderzoek naar de wijze waarop een en ander is afgehandeld. Ik constateer een halfjaar later dat het gezondheidsonderzoek op de lange baan is geschoven. Onder publicitaire druk wordt dit nu schoorvoetend hervat. De minister zegt over het strafrechtelijk onderzoek dat het college van procureurs-generaal te zijner tijd de minister zal informeren, maar dat de mogelijkheden beperkt lijken. Wat de afhandeling betreft, het heeft vijf maanden geduurd voordat er drie commissieleden zijn benoemd. Iedere keer worden er toezeggingen gedaan en telkens worden er weer terugtrekkende bewegingen gemaakt. Dit kan zo niet blijven duren. Het parlement zal zelf onderzoek moeten doen. Over de wijze waarop wil ik met mijn collega's nog nader overleg voeren."

In het debat gaf minister Jorritsma uitleg waarom de commissie Hoekstra "ietwat" langer had geduurd. Ook liep het onderzoek bij de Israëlische lijnbaar moeizaam. De rijksrecherche was wel weer ingezet op nieuwe verklaringen over 'mannen in witte pakken'. Volgens Van Gijssel was het goed dat de minister constant druk hield op de Israëlische lijn. Maar hij was het niet eens met de gang van zaken bij het strafrechtelijk onderzoek. Over de dubbele boekhouding en het openbaar ministerie zegt zij dat dit een zaak van het OM zelf is. Dat is iets te makkelijk. De Kamer heeft destijds gezegd te hechten aan zo'n onderzoek om een paar redenen: een supervisor van El Al in Nederland zegt dat er gefraudeerd is, een agent moest zichzelf onderzoeken, er zijn fors tegenstrijdige verklaringen van politie en ECD en er zijn verklaringen onder ede van Duitse El Al-medewerkers. Dat was voor de Kamer reden om te zeggen dat in dit geval een strafrechtelijk traject ingezet zou moeten worden waarbij ook de vrachtbrieven opgevraagd zouden worden. Als dat niet gebeurt, is dat een van de redenen waarom de Kamer zelf tot zo'n onderzoek moet overgaan.

Na de teleurstellende resultaten die geboekt waren bij de verschillende onderzoeken schreef de PvdA op 7 april 1998 een brief naar de voorzitter van de vaste commissie Verkeer en Waterstaat. Hierin stond het voorstel om een werkgroep in te stellen die een parlementaire enquête kon voorbereiden. Deze werkgroep werd op 13 mei ingesteld. Een ruime maand later werd de Tweede kamer ingelicht over de bevindingen van de werkgroep. Hierbij werd een lijst met vragen toegevoegd voor de

verschillende bewindslieden. Dit was een laatste kans tot opheldering van vele vragen voor de Tweede Kamer over zou gaan tot een parlementaire enquête.

Ondertussen liepen de onderzoeken gewoon door. In een aantal brieven bracht de minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer op de hoogte van de stand van zaken met de vrachtdocumenten. Ook vond in juni een schriftelijk overleg plaats tussen de vaste commissie V&W en de ministers van Justitie, Defensie en Verkeer en Waterstaat over vermeende extra vluchten die plaats hadden gevonden vlak na de ramp in de Bijlmermeer. Een vlucht van UPS op 5 oktober om 10.20 uur was volgens de regels en vervoerde geen gevaarlijke stoffen. El Al had geen gebruik gemaakt van (geheime) helikoptervluchten naar het rampgebied. Ook was er niets bekend van een Duitse traumahelikopter op de rampplek. Justitie voerde nog een onderzoek uit naar de 'mannen in witte pakken', was het antwoord op de vraag of dergelijke mannen uit een helikopter zijn gestapt. Wat betreft de opnames van de bewuste avond 4 oktober 1992 werd gemeld dat de rijkspolitie een half jaar na de ramp 32 of 34 videobanden van de gemeente Amsterdam heeft gewist.

Op 23 juni 1998 informeerde minister Sorgdrager de Kamer over het heropenen van het strafrechtelijk onderzoek. De minister deelde de mening van het college der PG's dat heropening van het strafrechtelijk onderzoek niet zinvol was. Een aantal Israëlische lijn zijn op de rampplek geweest, maar niet in witte pakken, en zij hebben ook geen spullen onrechtmatig meegenomen. Nieuwe getuigen werden nog gehoord over de 'mannen in witte pakken'. Met betrekking tot het onderzoek naar de dubbele rol van een politiemann werd gesteld dat de verbalisant geen onderzoeker in eigen zaak is geweest.

De onafhankelijke commissie Informatiestroom Luchtvrachtdocumentatie, ingesteld naar aanleiding van het debat in oktober 1997, presenteerde op 15 juli haar bevindingen. In het rapport stelde de commissie Hoekstra dat het onderzoek van de BVOI en de RvdL in het teken hadden gestaan van de oorzaak van de ramp. Het verzamelen van de informatie over vracht werd gefragmenteerd uitgevoerd. Hierbij hebben de BVOI en de RLD in beperkte mate anticipeerend gehandeld. Wel werd in 1992 zeer alert gereageerd door de vooronderzoekers op de aanwezigheid van militaire goederen aan boord van het toestel. Pas laat in het onderzoeksproces naar de vracht zijn daadwerkelijke pogingen gedaan om alle mogelijke vrachtdocumenten op tafel te krijgen. Uit deze conclusies kwamen de volgende aanbevelingen voort. Voortaan moet zoveel mogelijk informatie verzameld worden op een goed gecoördineerd niveau, met volledigheid voor alle vrachtdocumenten, gewichtgegevens en informatie over 'weight and balance'. Ook moeten de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden, reddingswerkers en hulpverleners meteen onderzocht worden. De commissie stelde voor om de aanbevelingen door Nederland aan de orde te laten stellen in ICAO-verband. Verder moest de coördinatiestructuur van de betrokken instanties verbreed worden en werd geadviseerd een rampenbestrijdingsplan op te stellen.

In de conclusies en aanbevelingen van de commissie Hoekstra zat dus geen oordeel over de verschillende instanties en kwam geen opdracht voor om de vrachtdocumenten te achterhalen. Wel liet El Al aan de commissie weten dat in opdracht van het Israëlische ministerie van Defensie de nadere onderbouwing van de militaire lading niet werd vrijgegeven in verband met de staatsveiligheid. Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat liet in een brief weten dat zij de aanbevelingen van de commissie over zou nemen. In deze brief ging de minster ook verder in op de rampenplannen en de stand van zaken met betrekking tot de coördinatie tussen de verschillende instanties.

De Tweede Kamer stemde op 14 oktober, zes jaar na de ramp, in met het advies van de werkgroep van de vaste commissie V&W tot het houden van een parlementaire enquête.

Eind oktober ontdekte het NRC dat tussen de gevaarlijke stoffen in de El Al-jumbo een grondstof voor het gifgas Sarin heeft gezeten. Dit was bestemd voor een biologisch onderzoekscentrum van de Israëlische overheid. Minister Netelenbos vertelde de Tweede Kamer dat de betreffende vrachtbrieven 2 jaar geleden al beschikbaar waren gesteld. De woordvoerder van de PvdA stelde dat de PvdA de afgelopen jaren constant om opheldering heeft gevraagd. Hierbij werd de Kamer getraineeerd door de ECD, het OM en de RvdL.

Tot zover de zoektocht naar de lading van het El Al-toestel. De ontdekking van de grondstof voor Sarin vormt een mooie overgang naar het onderwerp van de gezondheidsklachten. Maar voordat dit

onderwerp wordt behandeld is het handig om eerst te kijken naar de ontdekking en de eventuele gevaren van het verarmd uranium.

Verarmd uranium

In antwoord op de vragen van de PvdA stelde minister Maij op 20 september 1993 dat er geen radioactieve, dan wel extreem gevaarlijke stoffen aan boord waren. Dit is de eerste keer dat radioactief materiaal genoemd wordt in verband met de Bijlmerramp. Op 12 oktober 1993 werd het nieuws bekend dat de El Al-jumbo verarmd uranium in de vorm van contragewichten aan boord had. Deze nieuwe feiten werden door minister Alders meegenomen in zijn antwoord op de vragen van kamerlid Van Gijzel. Minister Alders antwoordde dat deskundigen van ECN en GG&GD de chemische effecten van verarmd uranium schadelijker achten dan de radioactieve effecten. Amerikaanse bronnen gaven aan dat er wel risico's voor de gezondheid aanwezig konden zijn. In elk geval was het niet aan te geven welke schade was opgetreden omdat niet bekend was welke doses eventueel zijn ingeademd en door wie.

In een persverklaring van 25 november 1993 reageerde de stichting LAKA² op de antwoorden van minister Alders. Op 5 november bevestigde Alders dat er verarmd uranium in El Al Boeing zat en dat 273 kilo nog niet was geborgen. Op 12 oktober was er een persbericht van het ECN waarin stralingsdeskundige Keverling Buisman schreef: "De inhalatierisico's moeten dan ook klein worden geacht." Laka was het hier niet mee eens. Amerikaanse bronnen stelden dat verarmd uranium wel gezondheidsrisico's met zich meebracht, zoals ook gesteld in de antwoorden van minister Alders. Curieus in dit persbericht was de opmerking dat op 11 oktober de woordvoerder van V&W al liet weten dat "zwartgeblakerde reststukken van contragewichten" waren geborgen.

In juni 1994 ontkrachtte minister Maij de suggestie van de heer Boer dat extra verarmd uranium aan boord geweest zou zijn als ballast voor de uitgeladen vracht op Schiphol. In de El Al-jumbo was alleen 385 kilogram verarmd uranium aanwezig als contragewicht in de vleugels en staart. Op 17 augustus 1994 kwam de eindrapportage van een onderzoek naar het verarmd uranium in de El Al Boeing uitgevoerd door stadsdeel Zuid-Oost. Dit onderzoek was gedaan in samenwerking met de RLD, het ECN, de Milieudienst Amsterdam, de GG&GD, Omegam en Stedelijk Beheer. Volgens dit rapport was er 390 kg verarmd uranium aan boord. Direct na de ramp werd door de RLD, i.s.m. de KLM, 112 kg aan staven geregistreerd en afgevoerd. Naar aanleiding van de commotie in oktober 1993 werd op verzoek van het stadsdeel nog eens gekeken door de RLD en in februari 1994 werd nog eens 48 kg gevonden bij hangar 8. In de 2500 ton grond die is verwerkt na de ramp werd later slechts 3 kg verarmd uranium gevonden. Er werd geen verarmd uranium naar het staalverwerkingsbedrijf in Slidrecht afgevoerd omdat "uranium niet magnetisch" is en het dan wel gevonden zou zijn. Dus bij elkaar werd 163 kg gevonden en 227 kg niet getraceerd. Volgens deskundigen van de RLD werd het "zeer onwaarschijnlijk, zo niet onmogelijk geacht, dat staven uranium in totaliteit zouden kunnen zijn gekomen." Een nader onderzoek naar eventuele 'fall-out' werd daarom zinloos geacht. Waarschijnlijk was het verarmd uranium "(per abuis)" op de stortplaats Nauerna terechtgekomen. Het opgraven en onderzoeken op de stortplaats hoorde "niet tot de technisch-reële mogelijkheden".

Op 20 september 1994 stelde kamerlid Stellingwerf van de RPF vragen aan minister Jorritsma over de exacte hoeveelheid verarmd uranium uit de El Al Jumbo en eventuele gezondheidsrisico's, naar aanleiding van een artikel in Trouw. Op 18 oktober kwam de mededeling dat er meer tijd nodig was, mede namens het ministerie van Binnenlandse Zaken. Uiteindelijk kwam het antwoord op 1 november. Van de 385 kilogram was 222 kg nog niet gelokaliseerd. Het stadsdeel Zuid-Oost stelde dat op het rampgebied geen verarmd uranium meer aanwezig is. Het ECN en de GG&GD rapporteerden dat er geen gevaren voor de volksgezondheid bestonden. Ten aanzien van de gezondheidsrisico's zoals die volgens Amerikaanse legerrapporten bestonden verwees de minister naar het ECN rapport en naar de antwoorden van minister Alders aan Van Gijzel (05-11-1993). Op de vraag hoe de huidige berichten zich verhouden met de antwoorden van 20-09-1993: "geen radioactieve stoffen aan boord", stelde de minister het volgende. Deze opmerking had betrekking op de mededelingen aan de Amsterdamse brandweer over de lading; het antwoord hierop was ontkennend.

² Stichting Laka is een landelijk documentatie- en onderzoekscentrum op het gebied van kernenergie en sinds 1991 bezig met onderzoek naar en publicatie over de civiele en militaire toepassingen van verarmd uranium.

De RvdL stuurde op 28 mei 1997 een brief aan Vincent Dekker, journalist van Trouw, over de Federal Aviation Authority (FAA) Advisory Circular van 20-12-1984 waarin een advies werd gegeven over hoe om te gaan met verarmd uranium. Deze adviserende circulaire was op de dag van de ramp niet bekend bij de luchtvaartinstanties en verplicht ook niet tot maatregelen. "In hoeverre de beschermende kleding, die bij het onderzoek ter plaatse uiteraard wel werd gedragen, niettemin aan dat advies heeft voldaan, zal ik voor u proberen na te gaan." Met ter plaatse werd alleen hangar 8 bedoeld en niet in de rampplek in de Bijlmermeer.

Hierbij stond de vraag wat er in de ramp-Boeing aan schadelijke stoffen heeft gezeten centraal. Wat waren de effecten op de volksgezondheid van de lading, het verarmd uranium en de kerosine?

Gezondheidsklachten

Het verhaal van de gezondheidsklachten loopt tot september 1997 grotendeels parallel aan dat van de lading. Bij vragen over de lading door Van Gijzel aan minister Maij en aan minister Alders in september 1993 werd al de link gelegd tussen de El Al Boeing en de gevaren voor de volksgezondheid. Op basis van twee bronnen werd gesteld dat er geen gevaar was voor de volksgezondheid. Het ECN in Petten stelde dat het verarmd uranium geen gevaar opleverde. De andere bron was de GG&GD uit Amsterdam. In 1994 heeft de GG&GD een onderzoek gedaan onder huisartsen in de Bijlmermeer. Uit het twee pagina's tellende rapport bleek dat er geen verband was tussen de vlieg-ramp en de gezondheidsklachten. Collega kamerlid Singh Varma van GroenLinks heeft in 1996 schriftelijke vragen gesteld aan minister Borst.

31-08-1994

Brief van de GG&GD A'dam aan het stadsdeel Zuid Oost over de uitslag van het gevraagde onderzoek naar de relatie tussen gezondheidsklachten en de Bijlmervlieg-ramp:

- grote diversiteit aan klachten
- overleg met huisartsen; geen relatie gevonden
- bedrijfsartsen politie, brandweer en GG&GD; geen klachten als gevolg van vlieg-ramp
- op basis van opgave van lading El Al vliegtuig; geen betekenis voor giftigheid verbrandingsproducten
- onwaarschijnlijk dat bewoners aan Verarmd Uranium (U-235) werden blootgesteld

Conclusie: "Nader onderzoek achten wij niet zinvol."

Onderwerpen dossiers Bijlmerramp

- Cockpit Voice Recorder
- Eigen stukken (aantekeningen en brieven van Rob)
- Enquête Commissie Parlement
- Gemeente Amsterdam (crisis team)
- Gezondheidsklachten (verarmd uranium)
 - * Algemene informatie over gevolgen van uranium
 - * Documenten van Het Klankbord
- Heijboer
- Hulpverlening (identificatie lichamen)
- KLM Hangar 8
- "Mannen in witte pakken" (BVD)
- Oorzaak ramp (Raad voor de Luchtvaart)
- Plettenberg
- Scheefstand motor 3 (onderhoud)
- Strafrechtelijk onderzoek
 - * 2 x voorlopig onderzoek
 - * 1 x echt onderzoek
 - * 1 x Rijksrecherche
 - * 1 x niets
- UPS
- Veiligheid (kans op herhaling)
- Vernietiging datadragers
 - * CVR
 - * Geluidsbad
 - * Foto's
 - * Video's 32
 - * Registratie van de verkeerstoren
 - * Registratie radar
- Vluchtafwikkeling (route e.d.)
- Vrachtbrieven
- Werkgroep lading (VC V&W)
- Werkgroep parlementaire enquête
- Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Onderwerpen dossiers Bijlmerramp

- Cockpit Voice Recorder
- Eigen stukken (aantekeningen en brieven van Rob)
- Enquête Commissie Parlement
- Gemeente Amsterdam (crisis team)
- Gezondheidsklachten (verarmd uranium)
 - * Algemene informatie over gevolgen van uranium
 - * Documenten van Het Klankbord
- Heijboer
- Hulpverlening (identificatie lichamen)
- KLM Hangar 8
- "Mannen in witte pakken" (BVD)
- Oorzaak ramp (Raad voor de Luchtvaart)
- Plettenberg
- Scheefstand motor 3 (onderhoud)
- Strafrechtelijk onderzoek
 - * 2 x voorlopig onderzoek
 - * 1 x echt onderzoek
 - * 1 x Rijksrecherche
 - * 1 x niets
- UPS
- Veiligheid (kans op herhaling)
- Vernietiging datadragers
 - * CVR
 - * Geluidsbad
 - * Foto's
 - * Video's 32
 - * Registratie van de verkeerstoren
 - * Registratie radar
- Vluchtafwikkeling (route e.d.)
- Vrachtbrieven
- Werkgroep lading
- Werkgroep parlementaire enquête