

Op een tip van Jan Schaefer bracht ik op 27 september een bezoek aan de heer Van der Maat van Dangerous Goods Management (DGM) op Schiphol. Jan was benaderd door iemand van DGM met de mededeling dat ik op het gebied van de gevaarlijke stoffen er helemaal naast zat. Dit naar aanleiding van mijn vragen aan Maij-Weggen op basis van het artikel van Dekker en het rapport van de RIVM. Hij had al een gesprek geregeld en daar was geen ontkomen aan, typisch Schaefer. Op Schiphol kreeg ik een uitgebreide uitleg over de dangerous goods; wat het inhield en hoe het verpakt was, al dan niet crashbestendig. Toen begon het te dagen dat de term 'gevaarlijke stoffen' in de luchtvaart alleen gold voor het toestel. Wat de stoffen op de grond voor omwonenden en hulpverleners voor gevaren opleverden was niet bekend. Dus DGM kon voor het luchtvaartgedeelte van de dangerous goods wel stellen dat alles in orde was, maar niet over de gevolgen op de grond. Toch werd gesteld dat er geen gevaar voor de volksgezondheid kon zijn.

06 oktober 1993

Frits Castricum hoort van plv. directeur Rijksverkeersinspectie: "Zeg tegen Rob dat hij door moet vragen over de lading, het klopt niet."

Plaatsvervangend Directeur Rijksverkeersinspectie zegt tegen collega de

heer Castricum: "Zeg tegen Rob dat hij door moet vragen over de lading, het klopt niet."

13 oktober 1993

artikel Trouw over verarmd uranium in El Al-jumbo /LAKA/ verklaring Buisman ECN 12-10

14 oktober 1993

Presentatie over vooronderzoek door Wolleswinkel tijdens een openbare zitting

Tijdens de eerste openbare getuigenverhoren van de Raad voor de Luchtvaart (hoorzitting 14-10-1993?) spreek ik met bewoners. Ik ben daar aanwezig uit nieuwsgierigheid. Voor het eerst wordt voor de bewoners en voor Ronald Jansen, voorzitter van de deelraad Zuidoost, duidelijk dat het onderzoek niet 'breed' wordt uitgevoerd maar dat alleen technisch onderzoek wordt gedaan.

5 november antwoorden van Alders (VROM) (bijlage rapportage RIMH Noord-Holland)

Antwoord minister Alders op vragen Van Gijzel (108) over gevaarlijke stoffen

- * geen gevaar voor de volksgezondheid vlak na de ramp als gevolg van de lading of kerosine
- * deskundigen van ECN en GG&GD achten de chemische effecten van verarmd uranium schadelijker dan de radioactieve effecten. Amerikaanse bronnen geven aan dat er wel risico's voor de gezondheid aanwezig kunnen zijn. In elk geval is het niet aan te geven welke schade is opgetreden omdat niet bekend is welke doses eventueel zijn ingeademd 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 voor de (volks)gezondheid van de mensen die tijdens of direct na de ramp ter plekke aanwezig waren bestaat.

Bijlage rapportage RIMH Noord-Holland

Persbericht VROM

05 november 1993

Vragen Van Gijzel over CVR n.a.v. een artikel in Trouw van 27 september.

25 november 1993

Bijeenkomst van het Klankbord, groep bewoners in Zuidoost. Daarna financiële en gezondheidsproblemen doorgegeven aan Maij-Weggen.

Persverklaring van LAKA; 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. Op 5 november bevestigde minister Alders dat er verarmd uranium in El Al- Boeing zat, nog 273 kilo was niet geborgen. Op 12 oktober persbericht van ECN stralingsdeskundige Keverling Buisman:

"De inhalatierisico's moeten dan ook klein worden geacht." Laka is het hier niet mee eens. Amerikaanse bronnen stellen dat verarmd uranium wel gezondheidsrisico's met zich meebrengt.

der Maat van Dange...

to gelid deze g...

24 februari 1994

Rapport Rvdl aan de Kamer aangeboden (geheime delen van het rapport??)

25 februari 1994

Trouw; Volgens Van Gijzel blijven er nog vragen na het verschijnen van het rapport van de

Raad van de Luchtvaart. Hij vindt dan ook dat de minister niet een jaar mag wachten met

een reactie.

01 maart 1994

VC V&W wachten op reactie minister.

Maart 1994

Ex-vrijwillig brandweerman Carel Boer komt bij mij met zijn verhaal over

gezondheidsklachten. Een GG&GD medewerker had tegen hem gezegd dat er geen risico's

voor de volksgezondheid waren en dat er geen gezondheidsonderzoek komt. Voor de heer

Boer klopt dit alles niet. Hij heeft gegevens over de lading en het verarmd uranium die hij in

verband brengt met zijn gezondheidsklachten. Daarnaast hebben de hulpverleners geen

vergoedingen gekregen voor hun hulp tijdens de ramp. Ik adviseer hem om een brief te

sturen naar de voorzitter van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

24-03-1994

Brief Carel Boer via VC V&W 94-187 naar minister gestuurd

Presentatie over voor...

de stichting...

Tijdens de...

beide tel en...

g...

eng...

16-06-1994

Reactie minister Maij V&W op de brief van Carel Boer (24-03)

de ladingslijsten zijn voor vertrek gecontroleerd door ECD

- niet gebleken is dat er zich munitie aan boord van het toestel bevond
- ingeladen militaire goederen volgens de regels (!)
- cargomanifest NY-AMS niet spoorloos
- geen extra uranium als ballastblokken voor lading die is uitgeladen op Schiphol, alleen de 385 kg contragewicht
- geen woord over de gezondheidsproblemen van de heer Boer

juni antwoord van Maij-Weggen op vragen Boer; over controle door de ECD en geen munitie aan boord.

augustus 1994 rapportage stadsdeel Zuidoost over uranium en rapportje GG&GD Amsterdam; nader onderzoek niet zinvol.

Vragen Stellingwerf 20-09-94 over verarmd uranium (gezondheidsrisico's) en Amerikaanse rapporten n.a.v. artikel in Trouw. Antwoorden 01-11-94 met bijlagen ECN en GG&GD

4. GROTE VRAAGTEKENS

Eind september 1994 kwam het boek 'Going down, going down – de ware toedracht van de Bijlmerramp' van Vincent Dekker uit. Een interessant boek waarin een goede weergave werd gegeven van de vele nog onbeantwoorde vragen bij het onderzoek. Het was als een spannend jongensboek met daarin een goede opsomming van de vragen die wij in de politiek nog te beantwoorden hadden. Daarnaast was ik vereerd dat hij een idee van mij over een gedraaide landingsbaan op Schiphol beschreef als de Van Gijzelbaan.

Jammer genoeg heeft Vincent Dekker het niet alleen bij de feiten gelaten. Het tweede deel van het boek ging te veel over complotten. Door het conspiratief karakter van het tweede deel verloor het boek aan kracht en dat maakte Vincent buitengewoon kwetsbaar. Hierdoor kregen de critici, ondermeer in de politiek, een aanknopingspunt. Ze sloegen de eerste hoofdstukken gewoon over en richtten zich op de complotten. Met wie van de kritische politici ik ook sprak over het boek, ze maakten Vincent uit voor paranoïde. 'Die jongen is gewoon geschift,' stelde een minister in die tijd. Ze wilden van het gezeur af en het tweede deel van het boek gaf alle handgrepen. Zeker doordat Vincent in zijn boek schreef dat hij bang was om het leven gebracht te worden. Hierop kwamen reacties als 'Hij leidt aan achtervolgingswaanin.' Later bleek dat voor de positie van Vincent dit boek een ommekeer was. Naar buiten toe heeft hij in het boek uit kunnen leggen wat er allemaal mis was met het onderzoek naar de Bijlmerramp. Maar aan de andere kant leed hij gezichtsverlies in de *inner circle*. Ze waren eindelijk van die zeurpiet af.

Tijdens een radio-uitzending naar aanleiding van het boek van Vincent vertelde ik dat ik op de donderdag na de ramp, na de briefing van de minister en de vooronderzoeker een kaart heb gezien, een uitgeplot radarbeeld. Hierop stonden met rode viltstift punten aangegeven die de afgevalen motoren markeerden. Naar aanleiding van deze uitzending werd ik door de heer Weck van de RLD gebeld met de vraag wat ik met de radark kaart bedoelde. Hij herkende de kaart niet.

Van Foko Lieben, hoofd bureau SG op het departement van verkeer en waterstaat, kreeg ik in dezelfde periode antwoord op mijn vraag wanneer eindelijk eens de reactie van de minister op het rapport van de RvdL verwacht kon worden. Hij schreef in een brief dat het nog wel een aantal maanden kon gaan duren. Waarschijnlijk pas aan het eind van het jaar. Het duurde wel onvoorstelbaar lang voordat men met een reactie kwam waar wij in de politiek verder mee konden.

pm; op advies van Rob kon Vincent zijn boek formeel aanbieden aan de VC V&W.

Zoals elk jaar rondom de vierde oktober was er in 1994 weer veel publiciteit rondom de Bijlmerramp. Volgens mij moet dit voor de betrokkenen bij de ramp vervelend zijn geweest. Ik vond het daarom ook niet een goed moment voor al die publiciteit. Journalistiek gezien begreep ik het wel maar die mensen hebben al een trauma en dan kwam al die aandacht er nog eens overheen. Alhoewel de slachtoffers en nabestaanden hier zelf minder gevoelig voor leken vond ik dat je op zo'n moment mensen met rust moet laten om te kunnen rouwen. De media aandacht kon later ook nog.

Op deze dag kwam Vincent Dekker opnieuw met een onthulling in Trouw. Vooronderzoeker Wolleswinkel had verklaard dat de Cockpit Voice Recorder wel eens op de vuilnisbelt zou kunnen liggen. Naar aanleiding van dit artikel heb ik vragen gesteld aan de nieuwe minister van verkeer Annemarie Jorritsma (VVD). Hoe zat het met de CVR en de opslag van de puinresten? Twee weken later antwoordde ze dat het metaal al was verwerkt en de CVR niet alsnog geborgen kon worden. Maar de minister gaf geen antwoord op de vraag of aan het verzoek van de Kamer, vlak na de ramp, was voldaan om alle resten van de El Al-Boeing apart te bewaren. Blijkbaar niet.

Een dag na het artikel in Trouw kwam RTL 4 met een reportage over de twijfels die bestonden over de gevlogen route van de ramp-Boeing, waar Dekker ook in zijn boek veel aandacht aan had besteed. Een paar weken kwam Nova met een uitzending die voor aardig wat commotie zorgde. Een in opspraak geraakte en

uitgetreden Mossad-agent, de heer Ostrovsky, deed een boekje open over de werkwijze van de Israëlische geheime dienst. Hij vertelde dat de CVR bij speciale vluchten nooit aan boord was. Dat El Al op Schiphol een speciale positie had, waarover afspraken tussen beide landen gemaakt waren. En dat we nooit achter de waarheid van de Bijlmerramp zullen komen. Bij elkaar genomen veroorzaakten het boek van Vincent Dekker en de twee uitzendingen van RTL 4 en Nova een opeenstapeling van vraagtekens bij het onderzoek naar de Bijlmerramp.

De eerste correctie op het officiële verhaal van Maji-Weggen kwam eind oktober naar de Kamer. Haar opvolgsters Jorritsma schreef dat de Economische Controledienst de vrachtdocumenten niet voor vertrek had gecontroleerd maar dat dit pas achteraf was gebeurd. Ik vroeg mij af waarom het controleren vooraf dan aan de Tweede Kamer is gemeld. Wie bedenkt een dergelijk antwoord en met welk doel? Waarom was men daar zo onzorgvuldig in? Ze wisten toch wel of het gecontroleerd was of niet en waarom gaf men dan überhaupt deze informatie aan de Kamer? Later zou blijken dat het controleren helemaal nooit heeft plaatsgevonden.

Samen met Paul Rosenmöller (GroenLinks) heb ik naar aanleiding van deze correctie en naar aanleiding van de uitzending van Nova vragen gesteld. Of de CVR wel aan boord was, of El Al een speciale positie had op Schiphol en of de ECD daadwerkelijk inspecteerde? In haar antwoorden schreef minister Jorritsma dat er geen aanwijzingen waren dat de CVR *niet* aan boord had gezeten, maar dat dit geen waterdicht bewijs was. El Al had geen speciale positie op de luchthaven. Alleen was de beveiliging van een hoger niveau dan andere maatschappijen vanwege het gevaar voor terroristische aanslagen, maar dit gold niet voor de afhandeling van goederen.

Begin november belde een ex-medewerker van El Al mij op. Hij had de uitzendingen van RTL 4 en Nova gezien. De reportage van Nova sprak hem in het bijzonder aan. Hij wilde wel eens met iemand in de politiek over een aantal zaken praten. Vandaar zijn telefoontje. Volledig onafhankelijk hiervan belde nog dezelfde week een andere medewerker van El Al die ook wel iets te vertellen had. In een keer leek het of de heel

'Bijlmerzaak' in een stroomversnelling kwam. Alsof er gepraat ging worden. Alsof mensen hun verhaal kwijt wilden dat ze al die tijd niet kwijt konden.

Bij beide telefoontjes voelde ik meteen dat ze van belang konden zijn. Maar tegelijkertijd bekreep me het gevoel dat ik misschien de verkeerde kant op gestuurd zou worden met onjuiste informatie. In december 1992 had ik via betrouwbare bron een keer gehoord dat Vincent Dekker er ingeluisd zou worden. Ik heb hem toen gewaarschuwd voor een hinderlaag. Nu bestond de mogelijkheid dat hetzelfde met mij zou gebeuren. De achterdocht werd versterkt door de reacties op het boek van Vincent. Ik besloot om samen met een collega de gesprekken te voeren. Na overleg met fractievoorzitter Jacques Wallage besloot ik om Jan van Zijl te vragen bij het gesprek met de ex-werknemer van El Al, Jeroen Plettenberg, aanwezig te zijn.

Op 16 november hebben Jan en ik het gesprek met Plettenberg. Hij was op de avond van de ramp supervisor bij El Al Operations, en daarmee verantwoordelijk voor het afhandelen van de 4X-AXG, het ramptoestel. Hij vertelde veel, heel veel, met namen en nummers, alles erop en eraan! Plettenberg vond dat de getuigenverklaringen bij de Hollandse Brug behoorlijk betrouwbaar waren. Dus kon Wolleswinkel nooit zo zeker van zijn zaak zijn. Belangrijke getuigen van El Al werden nooit gehoord door de Raad van de luchtvaart. Hij ging door over de oliezuipende motoren van El Al vliegtuigen en het slechte onderhoud, kisten werden met 'no go' gebroken gewoon de lucht weer ingestuurd, op orders uit Tel Aviv.

Ook over de vrachtpapieren van de 4X-AXG, zowel wat betreft het verzamelen door de rijkspolitie op de avond van de ramp als het geknoei met officiële documenten. Op de avond van de ramp kwam adjudant Nix van de Rijkspolitie, dienst luchtvaart, de papieren ophalen in verband met het onderzoek. Plettenberg overhandigde hem een setje originelen, de operationele papieren. Voor de vrachtpapieren moest Nix naar de vrachtafdeling in een ander gebouw. Aanvankelijk weigerde de vrachtmanager van El Al zijn medewerking maar nadat adjudant Nix begon te dreigen met aanhouding ter plekke werd hem beloofd dat de papieren zo snel mogelijk beschikbaar zouden komen. Waarschijnlijk is die tijd gebruikt om de papieren 'aan te passen', aldus Plettenberg. Maanden later, toen hij een ordner vond

met daarin de vrachtdocumenten van de bewuste vlucht kwam hij tot 'een buitengewoon schokkende ontdekking'. Sommige papieren waren dubbel, andere ontbraken, de gewichten kwamen niet overeen. Als dit dossier hetzelfde was als dat van de RLD dan was er 'onherroepelijk sprake van achterhouden cq vervalsen van informatie'. Omdat de RLD alleen geïnteresseerd was in de oorzaak van het ongeval, en niet in de gevolgen van de lading voor de Bijlmermeer, is hier waarschijnlijk niet naar gekeken.

De stelling van Vincent Dekker dat het vliegtuig expres niet op het IJsselmeer was geland was volgens Plettenberg niet logisch. Geheel Schiphol was internationaal terrein, dus kon men niet bewust terugkeren om ergens op Schiphol ongecontroleerd geheime dingen te doen. En landen op het water zou net zo hard aangekomen zijn als op het beton van Schiphol. Een piloot zou daarom altijd kiezen voor een landingsbaan en terugkeer naar de luchthaven.

Plettenberg ging verder over de relatie tussen de staat Israël en El Al met betrekking tot wapentransporten. De luchtvaartmaatschappij El Al was een onderdeel van de staat Israël. El Al vliegtuigen werden direct ingezet om de joden uit Ethiopië te evacueren in 1990. Er bestond geen verschil tussen militaire vliegtuigen van de luchtmacht of de Boeings van El Al. Volgens hem werden militaire wapentransporten uit Amerika, met een stopover op Schiphol, gevlogen onder El Al-vluchtnummers zodat bijna niemand hiervan af wist. Andere maatschappijen moesten door hele papiermolens heen voor twee pistooltjes, terwijl El Al zonder problemen het groots aan kon pakken. Wel werd de brandweer op de hoogte gesteld als een vliegtuig vol met munitie werd geparkeerd in een stil hoekje op Schiphol-Oost.

Wat Ostrovsky in Nova had verteld was pertinent niet waar. Plettenberg was de laatste aan boord van de AXG en had de *cockpit voice recorder* met eigen ogen op zijn plaats naast de *flight data recorder* gezien. Hij had nog nooit een vlucht afgehandeld zonder dat een CVR aan boord was. Dit gedeelte uit de uitzending van Nova was 'lulkoek', maar de rest niet. Nova had zijn huiswerk erg goed gedaan wat betreft de speciale positie van El Al op Schiphol. El Al werd bijna nooit gecontroleerd,

vloog voornamelijk 's nachts wanneer weinig controlediensten aanwezig waren en gastpassagiers ongestoord konden doorlopen of -vliegen. Ook werden de arbeidsomstandigheden niet gecontroleerd, ondanks een officiële klachtenlijst aan de arbeidsinspectie in Amsterdam. Vrachtzendingen gingen in één vloeiende beweging van de voorkant van het vrachtgebouw door naar het platform, direct onder de kist, zonder enige controle. Hetzelfde gold voor transitvracht.

Naast de arbeidsomstandigheden was het personeelsbeleid ook niet om over naar huis te schrijven. Ongekwificeerd personeel moest verantwoordelijk werk op zich nemen, zonder scholing en met gevaar voor ongevallen. Werknemers kregen jaren achter elkaar tijdelijke contracten. Als iemand hier kritiek op had werd een ontbindingsprocedure gestart vanwege een 'attitude probleem'.

Wat wist die man veel. En kon dit allemaal waar zijn? Aan het einde van het gesprek vroeg ik Plettenberg om het allemaal eens op papier te zetten, zodat ik meer zekerheid had en niet voor verrassingen zou komen te staan. Nadat ik hem had uitgelaten zocht ik Jan van Zijl op, die eerder weg moest tijdens het gesprek. Ik vroeg hem wat hij ervan vond. 'Ja,' zei Jan, 'zoiets zuig je niet uit je duim, daarvoor is het teveel en te gedetailleerd.' Hij adviseerde me om maar eens met Wallage hierover te praten en het niet te laten lopen. Dat heb ik gedaan. Tijdens een lang gesprek stelde Wallage dat, als dit waar was, wij dan aangifte moesten doen van een strafbaar feit. Maar de kans bestond dat Nederland geheime afspraken met Israël had, waar deze informatie onder viel. Dat moesten we eerst zeker weten. Wallage beloofde dit te vragen, als voorzitter van de kamercommissie voor veiligheidszaken, aan minister van binnenlandse zaken Dijkstal. Was hier sprake van mogelijke strafbare feiten? Of bestond een stilzwijgend verdrag of een overeenkomst tussen beide landen, zoals dat eerder bestond tijdens de Yom Kippooroorlog. Toen stond Bram Stemerding als staatssecretaris van Defensie, samen met minister Vredeling, een *laissez-passer* toe voor alle goederen die via Schiphol naar Israël gingen. Misschien bestond die *laissez-passer* nog steeds?. We moesten beiden het antwoord schuldig blijven. In dezelfde week had ik een gesprek met de andere beller van El Al. Hij bevestigde grotendeels

het verhaal van Plettenberg en voegde daar nog aantal punten aan toe om aan te geven dat de werkomstandigheden bij El Al abominabel slecht waren. Niemand lette daarop. Beide gesprekken gaven een onthutsend beeld over de vrijheid die El Al in Nederland had.

Op een ochtend liep in de parkeergarage onder het Plein Enneüs Heerma (CDA) tegen het lijf. 'En, hoe was je gesprek met die meneer van El Al?' vroeg Heerma. Ik schrok. Hoe kon hij dat nu weten? Hij legde uit dat zijn vrouw een goede bekende was van de vrouw van Plettenberg. Toen hij hoorde van het probleem van Plettenberg adviseerde Heerma hem contact op te nemen met mij, omdat Plettenberg met een partijgenoot van de PvdA wilde spreken. Vandaar dat Enneüs van mijn geheime onderhoud afwist. Op mijn vraag hoe hij Plettenberg inschatte antwoordde Heerma dat het een uitermate betrouwbare man was en mij niet iets op de mouw zou spelden. Voor mij was dat voldoende, als Enneüs dat zegt. Ik kende Heerma nog uit mijn Amsterdamse periode, toen hij wethouder was en ik voorzitter van de PvdA in Amsterdam.

Flak voor het kerstecre kwam Plettenberg langs om zijn verhaal op papier aan mij te geven. Hij wilde het niet opsturen en kwam het dus persoonlijk langsbrengen. We hadden een kort tweede gesprek, ondermeer over de informatie die ik van de andere informant had gekregen. Ook overhandigde Jeroen mij een dikke brief waarin alles uitvoerig stond beschreven. Daarna nam ik wederom contact op met Wallage. We kwamen tot de conclusie dat we eerst moesten uitzoeken of er sprake was van een speciale afspraak tussen de staat der Nederlanden en Israël. In januari belde de heer Liefers van de Binnenlandse Veiligheidsdienst mij. Hij vertelde dat Wallage contact had opgenomen met minister Dijkstal. Liefers nodigde mij uit voor een gesprek. Dit gesprek vond begin februari 1995 plaats. Het leek mij niet handig om de brief van Plettenberg te overhandigen. In plaats daarvan bracht ik de heer Liefers op de hoogte van alles dat ik gehoord had. Over mogelijke malversatie met de vrachtpapieren, over wapentransporten en over de uitzonderingspositie van El Al op Schiphol. Dit alles onderbouwd met concrete gegevens die van Plettenberg had gekregen. Ook legde ik uit waarom ik wilde weten of een speciale afspraak

tussen beide landen bestond. Voordat ik vragen zou gaan stellen in het parlement wilde ik dit eerst uitgezocht hebben.

pm. Bijlage Hoekstra, brief van de BVD.

5. DE ZOEKTOCHT; GEEN ANTWOORDEN.

Exact 1 jaar na het verschijnen van het rapport van de Raad voor de luchtvaart, op 24 februari 1995, kwam de minister eindelijk met een reactie op het rapport. Op het uur nauwkeurig was de maximale termijn gebruikt die wettelijk aan de minster was gegeven. Waarom heeft men dit zo lang opgehouden, tot de laatste minuut? Dit wekte bij mij en vele anderen grote verbazing. Maar goed, in ieder geval konden we nu op korte termijn het debat met de minister aangaan. De minister schreef dat de resultaten met betrekking tot de aanbevelingen van de RvdL tot op heden bevredigend waren. Ondanks dat het overgrote deel van de aanbevelingen een internationale karakter droegen en daarom niet afgedwongen konden worden. Hierbij ging het om veelal technische aanpassingen van vliegtuigen, de controles van vliegtuigen en de aanpassingen, nieuwe aanwijzingen en training aan de bemanning voor het geval er twee motoren van het vliegtuig afvallen, de communicatie tussen de verkeerstoren en de cockpit, en dergelijke. Over aanbeveling 10 was het laatste woord nog niet gezegd. De vliegers en de verkeersleiders waren er nog niet over uit hoe in hun opleidingen moest worden opgenomen dat bij noodprocedures niet alleen de veiligheid van het vliegtuig en de passagiers maar ook het risico voor derden, die die voornamelijk bewoonde gebieden, van belang was.

pm. Uitzoeken: verhaal van **Bertholet** in het RTL 4-Journaal.

In maart hield de vaste kamercommissie een bijzondere procedurevergadering om het verhaal van de heer Bertholet aan te horen. Op door hem gemaakte foto's van de El Al-Boeing, genomen bij aankomst op Schiphol op 4 oktober 1992, was te zien dat één van de motoren scheef aan het toestel hing. Samen met de heer Latour schreef Bertholet een rapport over zijn bevindingen. In een reactie op dit rapport schreef minister Jorritsma dat het onderzoek van de Raad had uitgewezen dat het niet aannemelijk was dat al bij de landing op Schiphol iets mis was met motor 3 van het ramptoeistel, zoals Bertholet en Latour beweren. 'De waargenomen scheefstand van

motor 3 ten opzichte van motor 4 kon verklaard worden door het elastische gedrag van de vleugel en de motorophanging tijdens de landing.' In de periode voor de bijzondere procedurevergadering leverden de gesprekken met Bertholet mij belangrijke invalshoeken op over de mogelijke scheefhang van motor 3. Het werd altijd ontkend dat die motor scheef had gehangen. Maar het leek mij sterk dat een motor van een vliegtuig kan afvallen zonder daarvoor al een beetje los te hebben gezeten. Het leek mij dus wel logisch dat bij aankomst op Schiphol de motor al scheef hing. In luchtvaartkringen werd hier heel anders tegenaan gekeken.

pm; TU of TNO rapport conclusies over scheefhang motor 3 op het laatste moment gewijzigd.

Zo halverwege de maand maart was ik toch wel erg nieuwsgierig naar het verloop van het onderzoek van de BVD. Ze moesten nu toch wel wat meer weten, na anderhalve maand. Dus belde ik de heer Liefers op. Hij deelde mij mee dat hij geen uitspraken kon doen over een onderzoek van de BVD. Toen brak mijn klomp! Ik had hen gevraagd om iets uit te zoeken, om voor de zorgvuldigheid te kijken of ik als parlementariër verder kon met hetgeen mij verteld was of niet. Daarbij had ik hen alle informatie gegeven. En nu kon de BVD daar geen mededelingen over doen. Liefers verwees mij door naar minister Dijkstal. Die kwam ik een week later in de gang van de Tweede Kamer tegen. Hij sprak mij aan over het onderzoek van de BVD. 'Luister eens, Rob,' zei Dijkstal, 'Dat onderzoek heeft plaatsgevonden. Ik mag daar geen mededelingen over doen. Ik heb de fractievoorzitters op de hoogte gesteld in de commissie voor inlichtingen- en veiligheidsdiensten.' Dat was helemaal fraai. De BVD verwees mij door naar de minister, maar van beiden werd ik niets wijzer. En Wallage mocht natuurlijk niets zeggen want de commissie van fractievoorzitters had geheimhoudingsplicht. Toch maar proberen, dacht ik. 'Jacques, jij bent op de hoogte gebracht van het onderzoek van de BVD. Wat moet ik daar nu mee? Kan ik verder gaan of niet?' Hij antwoordde dat hij geen mededelingen kon doen en dat het heel vervelend was dat het zo stuk liep. Hij suggereerde om het dan maar kort te sluiten met minister Jorritsma, aan haar te vertellen wat ik allemaal had gehoord.

In april 1995 schoot ik Annemarie Jorritsma aan in het gebouw van de Tweede Kamer. Nadat we in het statenrestaurant apart zijn gaan zitten vertelde ik haar dat twee (ex-) medewerkers van El Al bij mij langs waren geweest en wat ze allemaal te vertellen hadden. Over de vermeende fraude met de vrachtpapieren, de wapentransporten, het niet horen van belangrijke getuigen van El Al door de Raad van de Luchtvaart, de bijzondere status van El Al, het onderhoud en de werkomstandigheden bij El Al. Maar ook wat de plaatsvervangend directeur van de rijksverkeersinspectie mij via Frits Castricum had laten weten. Dat ik de BVD had ingeschakeld om het verhaal uit te zoeken, maar dat dit spoor was vastgelopen. Ik wilde wel graag weten wat de overheid van al deze zaken afweet. Dus vroeg ik haar of zij niet eens kon nagaan of de vrachtdocumenten klopten. En of de totalen van de beladingsinstructie klopten met de totalen van de vrachtdocumenten. Als dat niet het geval was dan was er echt iets mis, zo was mij verzekerd. Als zij dit kon uitzoeken dan kon ik in het eerst volgende overleg in de Kamer daar naar vragen. Jorritsma antwoordde dat een aantal punten niet tot haar portefeuille behoorden en dat ze problemen had met anonieme bronnen. Maar ze zou het een en ander nagaan.

'Bloemen of wapens?' Kamerlid Rob van Gijzel wil uitzoeken of de Israëlische luchtvaartmaatschappij illegaal wapens vervoert via Schiphol.' Deze koppen verschenen boven een artikel in Hervormd Nederland, geschreven door Reindert Bongers. In het stuk kwamen de onthullingen over de CVR en vermeende wapentransporten uit de kokers van Vincent Dekker en Nova - met Ostrovsky - aan de orde. Een aantal officiële bronnen van El Al verklaarde in het artikel dat de CVR gewoon aan boord was, dat de luchtvaartmaatschappij gewoon aan de internationale ICAO regels voldeed en dat de theorie over illegale doorvoer van Van Gijzel niet op feiten was gebaseerd. Volgens HN was ik nog steeds buitengewoon ontevreden over de antwoorden van de minister en zou mijn eigen onderzoek voortzetten. 'Als gevolg van de Bijlmerramp wil Rob van Gijzel (PvdA) van minister Annemarie Jorritsma van verkeer en waterstaat weten 'of er op Schiphol dingen gebeuren die het daglicht niet kunnen verdragen.'

Het grote moment was eindelijk daar. Op 26 april 1995 vond het overleg plaats tussen de Kamercommissie en de minister van verkeer en waterstaat over het eindrapport van de Raad voor de luchtvaart. In mij inbreng begon ik met het pleiten voor openheid en duidelijkheid. 'De beslotenheid van de luchtvaartwereld, die ook niet gespeend is van enige arrogantie, is vergelijkbaar met die van de medische wereld tot de jaren zeventig en roept voor buitenstaanders het gevoel op dat hun belangen niet optimaal, maar eerder als minderwaardig worden afgedaan.' Daarna volgde een lange reeks van opmerkingen en vraagtekens bij het onderzoek. De conclusie dat LVB adequaat had geopereerd leek mij niet gepast. Ook waren er nog vele vragen over de toedracht. Had men onacceptabele risico's genomen? Over de lading was ook nog veel onduidelijk. 'Kan de minister nu wel een compleet overzicht geven van hetgeen er in het toestel heeft gezeten? Kan zij ook een vergelijking overleggen van de beladingsinstructie en de vrachtpapieren?' Verder had ik vragen over de eventuele overbelading in verband met de goedkope kerosine op Schiphol en vragen over de verschillen tussen de radarbeelden en de getuigen. 'Zijn de aanbevelingen van de RvdL wel de juiste als de omstandigheden waaronder de ramp heeft plaatsgevonden nog zo onduidelijk zijn?' Ook bracht ik de onduidelijkheid over de scheefstand van motor 3 aan de orde. In de aanbevelingen was geen enkel Schiphol-specifiek element terug te vinden. Misschien was het een idee om de vrijheid voor de piloten bij noodprocedures te beperken? Zeker nadat bekend was geworden dat EL AL-vlucht Y801 op 14 september 1994 met slechts 2 motoren en vele technische mankementen was doorgevlogen van Zuid-Duitsland naar Schiphol. 'Hoe serieus nemen de maatschappijen de veiligheid als hun rentabiliteit in het geding is?'

nb; reacties andere partijen en Keur?

Maar de belangrijkste vraag - wat hier nu allemaal aan ten grondslag lag, of sprake was van een complot of fraude, of dat het ging om slordigheden of ter goeder trouw

gemaakte fouten - was de vraag naar de vrachtpapieren. Minister Jorritsma was zeer kort af en prikkelig in het debat. Zij vond het heel vervelend dat zij al bij voorbaat wist dat lang niet alle vragen konden worden beantwoord. Het verdwijnen van de CVR had tot gevolg dat veel informatie werd gemist 'die naderhand niet gereconstrueerd' kon worden. Toch vond zij het buitengewoon gevaarlijk als de volksvertegenwoordiging, de politiek, zich mee liet slepen in een welhaast paranoeïde situatie,' aldus het verslag van het overleg. Er was zoveel te bespreken dat we tijdens deze bijeenkomst niet verder kwamen dan een eerste termijn van de kamer en een korte reactie van de minister. Hierop stelde de voorzitter van de commissie voor om de vele vragen schriftelijk door de minister te laten beantwoorden en het overleg voort te zetten op een later tijdstip.

In de schriftelijke antwoorden stond veel aanvullende informatie maar niets over mijn vraag naar de aanwezigheid van de vrachtdocumenten en de vergelijking tussen de beladingsinstructie en de vrachtdocumenten. De minister stelde dat de Raad onafhankelijk is en zij daarom niet inging op inhoudelijke vragen over het rapport.

De vele getuigenverklaringen zijn opgenomen en verwerkt in het onderzoek. Op basis hiervan is destijds besloten om geen nieuwe verklaringen af te nemen. De El Al functionarissen zijn na het ongeval gehoord door de dienst luchtvaart van de Rijkspolitie en dit is vastgelegd in een procesverbaal. De lading heeft geen invloed gehad op het gedrag van het vliegtuig of van de bemanning. Ten behoeve van de veiligheid van de hulpverleners is direct na het ongeval - aan de hand van de vrachtbrieven - nagegaan of er gevaarlijke lading, waaronder mogelijke radioactieve stoffen, in de vracht aanwezig konden zijn. Het antwoord hierop was ontkennend. Het verarmd uranium werd gelet op de zeer geringe stralingsintensiteit niet bij deze berichtgeving betrokken. De ECN en GG&GD achtten een eventueel risico van het verarmd uranium voor de volksgezondheid niet waarschijnlijk. Ook konden, volgens de GG&GD, 'de huidige gezondheidsklachten van de bewoners niet in relatie worden gebracht met het vliegtuigongeval.'

De CVR was mogelijk omgesmolten met het schroot. Wederom schreef de minister niets over het verzoek van de Kamer om het puin apart te leggen tot na de afronding van het onderzoek, net als bij de antwoorden op mijn vragen hierover in oktober 1994. Volgens de minister bestond de gevaarlijke lading (netto 6.500 kg) uit cosmetica, lijmen, spuitbussen, verfstoffen en bijtende stoffen. Over de motorstoring bij de El Al-vlucht op 14 september 1994 antwoordde minister Jorritsma met een technisch verhaal over het stilzetten van de twee motoren en de hulp van de KLM, die bij de reparatie op Schiphol nog meer gebreken ontdekten. Maar de verantwoordelijkheid voor de reparaties lag bij El Al, daarom had de KLM hiervan geen melding gemaakt. 'Het voorval werd niet als een incident aangemeld. De overige tekorten moesten als routine en mineur worden aangemerkt.' zo schreef de minister.

Op 22 juni 1995 vond het tweede overleg plaats. Minister Jorritsma gaf eerst een toelichting bij de uitgebreide schriftelijke beantwoording van de vragen. Zij vond het jammer dat Vincent Dekker in zijn boek was 'uitgegaan van niet-bewijsbare dan wel niet bewezen hypothesen'. Hierdoor was de informatiewaarde van het boek 'tamelijk gering'. Ze zat nog te wachten op een echt informatief boek over de ramp, want dat was er nog niet. Over het punt van de nazorg van getraumatiseerde burgers stelde Jorritsma dat dit primair de verantwoordelijkheid van het ministerie van Volksgezondheid was. Maar ze zou haar oren en ogen open houden voor datgene wat onder de bevolking leeft. Voor een epidemiologisch onderzoek waren geen aanwijzingen. Daarnaast kwam Jorritsma terug op de verantwoordelijkheden in het onderzoek. Het ongevallenonderzoek was uitgevoerd volgens de letter en de geest van de Luchtvaartongevallenwet die op 01 februari 1993 van kracht werd. Hierbij was de onafhankelijkheid van het onderzoek afdoende gewaarborgd.

Ik was als eerste aan de beurt voor een reactie in de tweede termijn. Mijn twijfels of de procedures wel voldoende waarborgen boden voor de veiligheid van de mensen op de grond bleven bestaan. De lessen voor de toekomst waren onvoldoende terug te vinden in de aanbevelingen. De uitleg over de onduidelijkheden bij de radarbeelden gaf geen helderheid. Als een afgeval motor van een Boeing 747 niet