

Binnen de commissie voor verkeer bleven we tijdens de rondvraag informeren naar wanneer de gesprekken met de andere instanties plaats zouden vinden. Ondanks de uitkomst, was in ieder geval vrij snel een gesprek gevoerd met de RvdL. Dat kon niet gezegd worden van het openbaar ministerie en de ECD. Elke keer was er wel een probleem of een excuus. Het OM wilde uiteindelijk geen gesprek met de vaste Kamercommissie zolang het justitieel onderzoek liep. De ECD verwees door naar de minister van economische zaken. Na vijf á zes keer rappel van de griffier Nicole Koenen was de maat vol. Ik drong in mei 1997 namens de PvdA aan op het sturen van brieven naar de beide ministers. In juni kwam van zowel het ministerie van justitie als van economische zaken toestemming voor een gesprek. Maar de minister van justitie gaf alleen toestemming voor een gesprek met de rijkspolitie (dienst Luchtvaart) en niet met het OM.

pm; 28-01-97 Radio 1: Sidewinger raketten in de rampboeing.

pm; 28-05-97 Vincent Dekker: advisory circular FAA, reactie RvdL

12-09-97 Reactie Jorritsma

Officier van justitie Van de Rivière bracht Plettenberg op 30 juli 1997 op de hoogte van de resultaten van het onderzoek. Een aantal vragen was opgehelderd en daarbij was geen sprake van strafbare feiten. Bij de andere nog niet opgehelderde vragen waren geen concrete aanwijzingen voor strafbare feiten. 'Uw weergave van de gang van zaken aangaande het ophalen van de stukken door de politie, op de avond van het ongeval, wordt niet bevestigd door andere betrokkenen.' 'Voor het krijgen van een oordeel over de door u geuite beschuldigingen was het niet nodig in detail te achterhalen waaruit de lading bestond. Het is overigens niet erg aannemelijk dat dat mogelijk zou zijn.' De administratieve complicaties zouden dan zeer groot zijn, aldus Van de Rivière. Hij zag geen aanleiding tot verdere strafrechtstoepassing. Dit stond nog los van de vraag of vervolging wel mogelijk en zinvol zou zijn. Het dagblad Trouw publiceerde twee dagen later een artikel over dit onderzoek. 'Hoe de tegenstrijdige kopieën te verklaren zijn, weet justitie dus niet, "maar een onderzoek naar die vraag

was ook niet onze opdracht. Wij moesten kijken of er strafbare feiten zijn gepleegd en niet waarom sommige documenten andere documenten tegenspreken. Dat moet een andere instantie eventueel maar uitzoeken." Welke instantie de echtheid van de luchtvrachtpapieren wél moet onderzoeken als de luchtvaartpolitie dat niet doet, weet de woordvoester niet.' Ook waarom het onderzoek zo lang had geduurd werd niet gemeld.

Het openbaar ministerie baseerde de conclusies op de volgende feiten. Het journaal van de rijkspolitie gaf aan dat alle documenten die avond zijn opgehaald. Hieruit kwam niet naar voren dat stukken waren vervalst of achtergehouden. Bepaalde airwaybills kwamen inderdaad dubbel voor. Maar de luchtvaartpolitie had per vrachtbrief nagegaan welke exemplaren in de dossiers voorkwamen en hieruit viel niet te concluderen dat stukken opzettelijk zijn veranderd of achtergehouden. De verschillen in gewichten tussen airwaybills en weegbriefjes werden verklaard door een fout bij het kopiëren van het manifest en het feit dat 'part-shipments' hadden plaatsgevonden. Voor de militaire uitrusting werd verwezen naar het rapport van de ECD van 24-11-1992. Of de aanmelding van strategische goederen conform de wet had plaatsgevonden was niet meer te achterhalen. Maar uit de gewichten maakte het OM op dat hier geen raketten of iets dergelijks werden vervoerd. Verder bleven onduidelijkheden bestaan met betrekking tot de CVR en was er geen volledig gedetailleerd overzicht van de inhoud van alle vrachtzendingen.

In een brief van dertien kantjes maakte Plettenberg mij duidelijk dat het procesverbaal, zoals opgenomen door de heren Houtman en De Rooij, van geen kanten klopte. Volgens hem hadden de twee opsporingsambtenaren hun best gedaan om voor alle voorliggende vragen een zo gunstig mogelijk antwoord te construeren ten bate van El Al, de RLD, het BVO en natuurlijk voor de luchtvaartpolitie. Ook werd een groot deel van zijn verklaringen zo onbetrouwbaar en ongeloofwaardig mogelijk opgeschreven. De verklaring van Plettenberg over het tijdstip waarop adjudant Nix op de avond van de ramp de vrachtpapieren kwam ophalen klopte niet met de verklaring van Nix. Een ander bijzonder pikant detail in het procesverbaal was de opmerking over 'collega J. de Rooij (die als liaison aanwezig was bij het

BVOI). Deze De Rooij was op de avond van de ramp verantwoordelijk, als liaisonofficier, voor het verzamelen van de vrachtbrieven. Als dit dezelfde De Rooij was die het procesverbaal van Plettenberg had opgemaakt dan onderzocht de luchtvaartpolitie kennelijk zichzelf. Verder was Plettenberg bijzonder verbolgen over het feit dat een kopie van het onderzoek en zijn procesverbaal naar El Al werden gestuurd. Hierbij zat ook een kopie van een persoonlijke van Plettenberg aan mij, die ik bij de brief aan minister Sorgdrager had gevoegd.

pm; artikel Trouw (05-03-99): onderzoek naar plutonium mocht niet, Houtman en De Rooij in februari 1997 van het onderzoek afgehaald en een half jaar op een zijspoor gezet.

8. KABINET IN DE KNEL

pm; 26-09 KLM onderzoek naar zieke werknemers die in hangar 8 hebben gewerkt.

pm; 30-09 Borst zei gezondheidsonderzoek toe tijdens mondeling vragen uur.

De gesprekken³ met de Economische Controledienst en de Rijkspolitie vonden plaats op 1 oktober 1997. Dit luidde een maand in waarin de ontwikkelingen rondom de Bijlmerramp in een stroomversnelling kwamen. Het waren besloten gesprekken met politieman De Rooij (met nog iemand) en twee mensen van de ECD. Het eerste gesprek was met de Rijkspolitie en verliep op een rare manier. De Rooij begon te vertellen dat er niets aan de hand was en nog voor de voorzitter de orde kon bepalen nam de heer Keur van de VVD het woord. Voor hem was dit gesprek helemaal niet nodig want alles was prima in orde. De enige reden waarom we hier bij elkaar zaten was volgens Keur het feit dat Van Gijzel en de pers een hetze maakten van het onderwerp. Curieus, want de VVD, in de persoon van Keur, had wel ingestemd met het houden van deze gesprekken, net als de gehele commissie voor Verkeer en Waterstaat. De voorzitter van de commissie greep in en gaf aan dat het gesprek namens de commissie plaatsvond.

In het gesprek kwam naar boven dat De Rooij ook niet alles wist. Wel wist hij te melden dat 5.000 kilo van de 6.800 kilo vracht New York-Tel Aviv, die de ECD naar aanleiding van de gevonden vrachtbrief in de Bijlmermeer had gecontroleerd, niet in het toestel had gezeten. Dus was er blijkbaar nog minder bekend over de lading en moest er wel malversatie hebben plaatsgevonden. Volgens De Rooij was het gewicht in totaal wel gelijk gebleven. Van Joost Oranje had ik gehoord dat De Rooij liaisons officer was voor het Bureau Vooronderzoek en dat hij voor De Riviere een onderzoek had gedaan naar de gang van zaken rondom het verzamelen van de vrachtpapieren op de avond van de ramp. De man was dus deskundig en zeer

³ Vanaf dit moment was Theo Meijer (voor het eerst) woordvoerder voor het CDA in plaats van mevrouw Van Rooy.

betrokken bij dit geheel maar wist toch te melden dat de 5.000 kilo niet aan boord had gezeten. Dubbel curieus.

Een half uur na het gesprek met de Rijkspolitie hadden we het gesprek met de ECD. Die vielen bijna van hun stoel toen wij ze confronteerden met de uitspraken van De Rooij. Ze konden het niet geloven en begrepen niet waar we over hadden. De ECD had de 6.800 kilo onderzocht en haar bevindingen gemeld. Hierbij kwam ook naar boven dat de ECD de lading, buiten die 6800 kilo, nooit had gecontroleerd.

Terwijl minister Maji had gezegd dat de ECD vooraf had gecontroleerd en minister Jorritsma deze mededeling corrigeerde door te stellen dat de controle pas naderhand had plaatsgevonden. Nu bleek dat er helemaal nooit gecontroleerd was door de ECD.

En volgens het in juni afgeronde justitieel onderzoek was er geen sprake van malversatie. Tripel curieus. De ECD wist nog wel te melden dat de ontbrekende documenten via de Amerikaanse Douane opvraagbaar waren.

Nog dezelfde dag bracht ik Wallage op de hoogte van de uitkomst van de gesprekken.

De volgende dag, donderdag, ik kreeg ik samen met Jacques Wallage een voorproefje te zien van een aankomende Nova-uitzending, met het verzoek of de PvdA wilde reageren. Op 4 oktober, precies vijf jaar na de ramp, zou Nova komen met een

onthullende uitzending. Over de nieuwe vrachtbrieven de ze in Israël hadden

bemachtigd, terwijl de minister had geschreven dat 'alle beschikbare

vrachtdocumenten' in Israël waren opgevraagd. En met de onthulling dat twee El Al

medewerkers uit Keulen die onder ede hadden verklaard dat El Al fraudeerde. Plus

nog een derde onthulling over de dubbelrol van politieman 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. Jacques was zichtbaar onder

de indruk. ('Dat is ... bier') 'Dit kan dus gewoon niet,' zei Wallage. Na wat bedenktijd

vond hij dat we de minister nog tien dagen moesten geven om de problemen op te

lossen en anders moet er een parlementair onderzoek komen. De minister moest

maar snel een onafhankelijk onderzoek starten naar de gang van zaken rondom de

Bijlmerramp en een heropening van het justitieel onderzoek. (**Telefonisch contact met Jorritsma?**) Dezelfde avond meldde Wallage dit aan Wim Kok in het BPO. (**brief Wallage bij ECB > reactie Kok; onderzoekt?**)

Op zaterdagavond kwam Nova met de uitzending. Meteen de dinsdag daarna vroeg ik tijdens de regeling van werkzaamheden een interpellatiedebat aan, omdat vanwege een volle agenda mondelinge vragen niet mogelijk waren. Het CDA, D66, GroenLinks en de SP waren voor. Het debat kon de volgende dag, woensdag 8 oktober, nog ingeschoven worden. Ter voorbereiding op het debat had ik de oorspronkelijke mondelinge vragen voor de minister uitgewerkt. Met Wallage had ik al een beetje nagedacht wie in de onafhankelijke commissie plaats zouden moeten nemen. Wij dachten aan mensen als Job de Ruijter of Marcel van Dam. Maar we spraken af om eerst het debat af te wachten. Vlak voor het debat sprak ik Jorritsma. Ik maakte haar duidelijk dat de vertrouwensvraag ook haar aan zou gaan als ze nu niet orde op zaken zou stellen. Ze had telefonisch al toegezegd om de onafhankelijke commissie in te stellen en om Justitie te vragen om heropening van het strafrechtelijk onderzoek. Deze toezeggingen, inclusief het reeds door minister Borst toegezegde medisch onderzoek, waren voor de PvdA reden om nog geen parlementair onderzoek te bepleiten.

9. DRIE ONDERZOEKEN

Tijdens het interpellatiedebat somde ik het rijtje feiten nog maar eens op voor de minister. De house airwaybills waren opvraagbaar via de Amerikaanse douane. Tussen de vrachtbrieven zaten onderling verschillende exemplaren van unieke documenten. De politiefunctionaris die onderdeel uitmaakte van het onderzoeksteam van het OM was destijds ook betrokken geweest bij het vergaren van vrachtbrieven. De nieuwe verklaring, onder ede, van fraude door El Al medewerkers in Duitsland. De tegenstrijdige verklaringen in de gesprekken van de Kamercommissie 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 van alle staatsinstellingen onafhankelijke commissie, onder directe verantwoordelijkheid van de regering, in te stellen met de opdracht om alles in het werk te stellen de ontbrekende documenten alsnog te verkrijgen en om onderzoek te doen naar de wijze waarop de afhandeling van deze ramp heeft plaatsgevonden'.

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 ik dat dit geen onderdeel van de commissie hoefde te zijn als het maar binnen het strafrechtelijk onderzoek gedaan werd. Jorritsma wilde wederom van de Kamer horen of wij redenen zagen om het strafrechtelijk onderzoek te heropenen. In ieder had ze toegezegd om de minister van Justitie op de hoogte te brengen dat De Rooij zichzelf had gecontroleerd. Voor mij was dit een soort van aangifte, tussen ministers, waar toch zeker iets mee moest gebeuren. Na het debat sprak ik nog met de heer Weck van de RLD. Hij vertelde mij dat het OM had geweigerd om het rechtsbijstandverdrag met de VS te activeren.

Direct na het debat heb ik met Wallage verder gediscussieerd over het verloop van het debat en de eventuele leden voor de onafhankelijke commissie Luchtvrachtdocumentatie. Ik moest er bovenop zitten van Jacques, zodat de commissie binnen tien dagen aan het werk kon. Zowel Jacques als ik hadden contact met Jorritsma over de leden van de commissie. Wij kwamen met namen zoals Jan Terlouw en Marcel van Dam. Job de Ruijter was afgevalen omdat hij in Haarlem als procureur generaal werkzaam was geweest. De laatste maanden van 1997 stonden in het teken van de te vormen commissie. Tijdens een uitzending van het Lagerhuis had

ik een debat met Marcel van Dam over de tarieven de Nederlandse Spoorwegen. Na afloop van de uitzending vroeg ik Marcel, nadat hem de situatie had uitgelegd, of hij bereid was om in de commissie plaats te nemen en of ik zijn naam kon noemen bij de minister. Daartoe was hij bereid. Maar na overleg met minister Jorritsma bleek dat zij helemaal niet aan dezelfde mensen zat te denken als Wallage en ik. En die Van Dam die zou ze al helemaal nooit vragen want die vond ze zo onbetrouwbaar als het maar kon.

Na een aantal informele gesprekken met de minister en haar ambtenaar Foko 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. Ik wilde absoluut geen mensen uit het luchtvaartwereldje in de commissie. De passage 'waarvan er tenminste één luchtvaartdeskundigheid bezit' liet ik dan ook schrappen uit het conceptbesluit. Ook wilde de PvdA dat de **onderzoeksopdracht** niet beperkt bleef tot het onderzoeken van 'de positie, taak, bevoegdheid en het feitelijk opereren van de betrokken instanties' bij het verzamelen van de vracht maar in bredere zin bij de gehele nasleep van de Bijlmerramp. In december kwam het concept onderzoeksvoorstel in de commissie voor V&W. In de begeleidende brief stelde de minister voor om de heer Hoekstra voorzitter te maken van de Commissie Informatiestroom Luchtvrachtdocumentatie. Op dezelfde dag kwam Vincent Dekker in **Trouw** met een artikel over Hoekstra. De heer Hoekstra was tijdens de Bijlmerramp secretaris generaal van het ministerie van Algemene Zaken onder Lubbers en daarmee verantwoordelijk voor de coördinatie van de veiligheidsdiensten. Dekker ging iets te kort door de bocht met mijn reactie.

pm; Samen met Van 't Riet en Reitsma met Jorritsma (voor een of ander AO) gesproken over de leden van de commissie Hoekstra

Voordat ik contact opnam met minister Jorritsma, om te vragen of Hoekstra direct of indirect iets met de vliegkamp Bijlmermeer te maken heeft gehad, heb ik nog

overleg gehad met Wallage. Wallage dacht dat Hoekstra zijn reputatie hierbij niet te grabbel zou gooien en ging ervan uit dat hij niet betrokken was geweest. De minister verzekerde mij dat Hoekstra niet betrokken was geweest, maar zou voor de zekerheid het nog een keer aan Hoekstra vragen. Na ruggespraak belde ze terug met de mededeling dat Hoekstra vertelde dat hij niet direct of indirect iets met de Bijlmerramp te maken heeft gehad. Pas 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

Tijdens de **afscheidsreceptie van de directeur van Schiphol, Hans Smits**, kwam ik Hoekstra tegen. We zijn even apart gaan zitten zodat ik hem mijn gehele verhaal kon vertellen en uit kon leggen wat we nu precies uitgezocht wilden hebben. Hoe dit verband hield met het strafrechtelijk onderzoek en het medisch onderzoek. Hij stelde mijn volledige verhaal buitengewoon op prijs. Ook stelde hij voor om nog een gesprek te voeren voor de commissie met haar eindrapport zou komen om na te gaan of alles compleet was.

Minister Borst stuurde in februari een brief naar de Kamer waarin zij meedeelde dat een aantal voorbereidingen waren getroffen voor het in september 1997 beloofde inventariserend gezondheidsonderzoek. Tevens schreef zij dat het onderzoek zou aanvangen nadat de resultaten van de commissie Hoekstra beschikbaar zouden zijn, want dit was van groot belang voor het onderzoek. Maar het rapport van de commissie Hoekstra stond pas gepland voor een half jaar later. Na het lezen van deze brief heb ik contact opgenomen met Rob Oudkerk, de woordvoerder voor gezondheid in de fractie. Ik vond dat zo niet langer kon. Maar voor we hadden bedacht hoe we hier mee om konden werden we binnen een maand ingehaald door het nieuws.

In het weekeinde van 28 en 29 maart 1998 zat ik in Italië en werd daar gebeld door Marja Sol. Zij vertelde dat in een onderzoek van stichting Visie uranium is aangetroffen in de ontlasting bij een aantal mensen die direct bij de Bijlmerramp

betrokken waren. Vanuit mijn huisje in Italië belde ik de griffie om een spoeddebat met minister Borst aan te vragen over de gezondheidsklachten. Tijdens het ordedebat over het spoeddebat vroeg ik of minister Borst kon uitleggen waarom het medisch onderzoek was uitgesteld en of het kabinet een aantal vragen alvast in een brief aan de Kamer kon beantwoorden. Het ging hier om het Zweedse onderzoek dat stichting Visie had laten uitvoeren, de gezondheidseffecten van uranium, de beschermende kleding van de hulpverleners, het onderzoek naar de 'mannen in witte pakken', de begeleiding van werknemers met gezondheidsklachten, het onderzoek van de commissie Hoekstra, het justitieel onderzoek naar de vrachtdocumenten en het inventariserend gezondheidsonderzoek.

Minister Borst antwoordde meteen de volgende dag, ook namens haar collega's van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat. De commissie Hoekstra was reeds begonnen met haar werkzaamheden. Nog steeds werden de diplomatieke kanalen gebruikt om de vrachtbrieven boven water te krijgen. El Al had inmiddels 23 bedrijven aangeschreven om de house airwaybills te bemachtigen. Met betrekking tot het strafrechtelijk onderzoek meldde de minister dat het ministerie van Justitie het OM op 17-10-1997 had 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.' Met deze antwoorden als basis werd op 2 april een spoeddebat gehouden met de drie bewindslieden. Met in gedachte dat Justitie niets had uitgevoerd, Verkeer en Waterstaat er maar niet in slaagde om de documenten boven water te krijgen en Volksgezondheid wilde wachten op Hoekstra, terwijl die niet de opdracht had om de vrachtpapieren te verzamelen.

In het spoeddebat met de ministers Borst, Jorritsma en Dijkstal verwoordde ik het als volgt. '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 Israëliërs blijkbaar moeizaam. De rijksrecherche was wel weer ingezet op nieuwe verklaringen over 'mannen in witte pakken'. Volgens mij was het goed dat de minister constant druk hield op de Israëliërs. Maar ik was het niet eens met de gang van zaken bij het strafrechtelijk onderzoek. Over de dubbele boekhouding stelde de minister dat dit een zaak van het OM was. Dat was mij iets te makkelijk. Eerst vroeg de minister of de Kamer aanleiding zag voor een dergelijk onderzoek. Ondanks dat het niet aan ons was had de Kamer wel gezegd te hechten aan een onderzoek, om een aantal redenen. De supervisor van El Al-Boeing die neergestort was verklaarde dat er gefraudeerd was met de documenten, een agent moest zichzelf onderzoeken, tegenstrijdige verklaringen van de Rijkspolitie en de ECD en de 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. Nu stelde Jorritsma dat dit een zaak was van het OM. Mijn standpunt was dat als het onderzoek niet zou plaatsvinden, dat een van de redenen zou waarom de Kamer zelf tot onderzoek moest overgaan.

Gezondheid > spoeddebat > motie centraal meld- en registratiepunt

- laatste gezondheidsonderzoek na de ramp is van april 1994 door de GG&GD
- 200 kg uranium is verdwenen maar V&W zegt dat er geen gevaar voor de volksgezondheid is om 3 redenen:
 1. de klachten zijn te diffuus

2. de temperatuur was te laag

3. geen achtergrondstraling gemeten op de rampplek

- de Israëliëse RLD meldt in maart 1997 in de Knesset dat bij verdamping van verarmd uranium zeer gevaarlijk materiaal vrijkomt
- Amerikaanse richtlijnen stellen dat verarmd uranium bij 500°C instabiel wordt en niet bij 1000°C
- in het najaar van 1997 ondernemen Schiphol-medewerkers een onderzoek naar klachten n.a.v. radioactieve straling in Hangar 8
- Over het onderzoek bij Biospectron mag dan discussie zijn ontstaan, de klachten blijven. Wel is een verhoogde aanwezigheid van Zirkonium gevonden en zijn er resten in de luchtfilters van hangar 8 gevonden.
- Wederom onderzoek bij de KLM
- Als het onderzoek van Biospectron niet deugd laten we dan met zijn allen een goed onderzoek doen zoals afgesproken in 1997.
- PvdA wil op korte termijn een adequaat onderzoek o.l.v. VWS
- Cie Hoekstra heeft niets met verarmd uranium te maken en de gezondheidsklachten denkt men wel, dus niet wachten. Mocht er iets bovenkomen uit de Cie Hoekstra kan dit altijd nog meegenomen worden
- samen met collega Singh Varma aandacht voor de vrijwillige brandweer die hun klachten niet kwijt kunnen
- Motie ingediend over centraal meld- en registratiepunt voor de klachten.

10. OPMAAT NAAR DE ENQUETE

Na de teleurstellende resultaten die geboekt waren bij de verschillende onderzoeken schreef ik namens mijn fractie 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. Daar voelde de andere partijen niet echt iets voor. D66 wilde zo lang de commissie-Hoekstra aan het werk

was een slag om de arm houden. Ook het CDA twijfelde. De VVD was vanzelfsprekend tegen.

pm; Discussie binnen de werkgroep over wie voorzitter moest zijn. Voor VVD (Kamp) werkgroep alleen mogelijk als Van Gijzel perse geen voorzitter zou worden. Voor mij kon dit snel opgelost worden. Als dit om personen zou gaan was voor mij de discussie niet nodig.

Om geen tijd meer te verliezen stelde ik voor om Theo Meijer tot voorzitter te benoemen, mits hij dat zelf wil. Dat was hij toe bereid.

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.

Op 29 april schreef minister Jorritsma weer een brief over de zoektocht naar de vrachtdocumenten. De Israëlische minister van Transport had tijdens een bezoek aan Nederland, samen met vertegenwoordigers van El Al, haar volledige medewerking toegezegd om de ontbrekende documentatie op te vragen bij bedrijven. Volgens de Israëlische minister betrof het geen geheimzinnige lading. 'We have to be open, we have no secrets, we have nothing to hide,' stelde minister Yahalom⁴ aldus Jorritsma. Het ministerie van Defensie in Israël had documenten overhandigd die al door de ECD waren onderzocht. Het rapport van de ECD was in 1996 vertrouwelijk naar de commissie voor Justitie gestuurd. Verder kwamen er nog meer documenten aan.

Een Israëlische minister bezocht Nederland en stelde dat in Israël geen papieren meer aanwezig waren. In mei kwam een brief van El Al aan de RLD waarin gesteld werd dat om staatsveiligheidsredenen informatie over een bepaalde zending bij het ministerie van Defensie niet beschikbaar was.

'Spooktransport na El Al-ramp luidde de kop van de Telegraaf op 6 april 1998. Volgens de krant hadden vlak na de ramp een reeks geheime vrachtluchten van

Schiphol naar Tel Aviv plaats gevonden, uitgevoerd door de Amerikaanse maatschappij UPS. Een UPS functionaris had verteld dat de ijlings uitgevoerde vluchten werden omringd door mysterieuze en vreemde zaken; de in de haast opgeroepen bemanning werd geconfronteerd met onvolledige formulieren en moest zelf tanken. Volgens de Telegraaf was eerder 'al vastgesteld dat met de vrachtbrieven van het verongelukte El Al-toestel is geknoeid.'

(16 of 17 juni 1998?)

Donderdag 18 juni; Volgens Jacques ontplofte Kok in het BPO.

22 juni (verslag van een schriftelijk overleg) Antwoorden op vragen over UPS en helikoptervluchten en vernietiging van **videobanden** (Heijboer).

Oranje in december over Avista.

pm; Politieaanpak bij Rob?

pm; De werkgroep is akkoord over de lijst met vragen aan de regering. (18 juni 1998??)

Daarna twee brieven en een AO.

22 juni 1998 Meer vrachtbrieven uit Israël; worden goed onderzocht. Minister Jorritsma was van plan om een 'overzichtelijk geordend' dossier van alle tot dan toe beschikbare vrachtbrieven naar de Kamer te sturen. Opdracht voor ECN onderzoek naar uranium. De volgende dag kwam Sorgdrager (ongevraagd?) met een brief over de strafrechtelijk onderzoeken. 'Het verkrijgen van meer inzicht in de precieze samenstelling van de lading van het neergestorte vliegtuig, kan niet langs de lijn van verdenking van strafbare feiten worden bereikt.' De minister was het met het College van procureurs-generaal eens dat er geen sprake was van strafbare feiten en heropening van het onderzoek niet zinvol was. Daarnaast bood de minister het eindrapport van het onderzoek naar de 'mannen in witte pakken' aan. Nieuwe getuigen werden nog gehoord, maar op één getuige na bestonden er geen

⁴ In mei liet El Al aan de RLD weten dat **staatsveiligheidsredenen** ... zie Hoekstra.

aanwijzingen 'dat zich Israël in witte pakken of beschermende kleding op het rampterrein hebben bevonden.' **22861 nr. 27 quote over De Rooij**

Wij hadden een breed strafrechtelijk onderzoek gevraagd maar de minister wilde alleen de nieuwe getuigen over de 'witte pakken' verder uitzoeken.

23 juni AO over gezondheidsklachten

Van Gijzel:

- Constateert positievere houding t.o.v. gezondheidsonderzoek dan voorheen, maar enkelen weten nog niet waar ze zich moeten melden.
- vragen over uitvoering van het onderzoek
- RIVM heeft inventarisatiemodel voorgesteld maar ook een reconstructiemodel. Wordt hier wat mee gedaan?
- onderzoek alleen naar uranium en niet naar zirkonium, terwijl dit wel gevonden is door Biospectron
- Heeft de RLD de instructie van de FAA aan VWS doorgegeven? En hoe is er gehandeld?
- wachten met afbraak hangar 8 tot dat KLM-medewerkers geheel onderzocht zijn

Antwoorden minister Borst:

- Zirkonium niet significant aanwezig bij Biospectron en wordt niet in het lichaam opgenomen; nader antwoord over straling.
- Reconstructieonderzoek volgens RIVM weinig kans op slagen; 2de termijn toch toezegging dergelijk onderzoek in te stellen
- nog geen resultaten van het KLM-onderzoek

Antwoorden minister Jorritsma V&W:

- uranium niet meteen bekend, wel lijst van gevaarlijke stoffen onmiddellijk aan hulpverleners verstrekt
- bezien of delen van hangar 8 bewaard moeten worden voor nader onderzoek
- ECN zal vragen over uranium beantwoorden

25 juni brief met vragenlijst van werkgroep aan Kamer

pm; Gezeur met Kok over de vragen van de werkgroep (Charles Roovers).

15 juli rapport commissie-**Hoekstra (krantenberichten)**:

1. ECD had aangeboden om onderzoek te doen, werd geweigerd door de RLD.
2. Brief El Al over staatsveiligheidsredenen.
3. RVI onderzoek.

Geen oordeel over de instanties en geen opdracht om de vrachtdocumenten te achterhalen, maar hij zou het wel kunnen en had graag de opdracht gekregen. De commissie-Hoekstra heeft wel documenten naar boven gehaald; 19.000 kilo, daarna miste nog 20.000 kilo.

pm; (eerst was er 6800 kilo, plus 19.000 Hoekstra, plus 4.000 Jorritsma??)

Jorritsma nam het rapport in ontvangst en nam de aanbevelingen direct (en blind?) over. Hier raakte Meijer ook overtuigd dat een enquête nodig was.

In haar rapport stelde de onafhankelijke commissie Informatiestroom

Luchtvrachtdocumentatie (commissie-Hoekstra) dat het onderzoek van het BVOI en de RvdL in teken stonden van de oorzaak van de ramp. De commissie concludeerde dat het verzamelen van de informatie over vracht gefragmenteerd was uitgevoerd. Hierbij hadden het BVOI en de RLD in beperkte mate anticiperend 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. In de aanbevelingen schreef de commissie dat voortaan zoveel mogelijk informatie moet worden verzameld, op een goed gecoördineerd niveau. Hierbij is de volledigheid van de vrachtdocumenten, de gewichtsgegevens en informatie over 'weight and balance' noodzakelijk voor het inschatten van de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden, reddingswerkers en hulpverleners. De commissie adviseerde om de aanbevelingen aan de orde stellen in ICAO-verband. Ten slotte moest de coördinatiestructuur van de betrokken instanties worden verbreed. (**en rampenbestrijdingsplan opstellen?**).

De nieuwe minister voor Verkeer, Tineke Netelenbos (PvdA), kwam 9 september met de officiële **reactie** op Hoekstra naar de Kamer. Die dag werden 11 pagina's antwoorden op de vragen van de werkgroep door Netelenbos naar de Kamer gestuurd

Een schriftelijke reactie op het onderzoek van de ECN naar het verarmd uranium kwam op 16 september.

pm; 2 weken vooraf aan advies werkgroep voor parlementaire enquête!

Al zes VVD-ers en een stuk of vier D66-ers hadden in de werkgroep gezeten. De vaste waarden waren Singh Varma, Meijer en ik. Wij moesten iedere keer opnieuw uitleggen wat er aan de hand was. Dat was buitengewoon vervelend. Ze namen het proces niet serieus.

pm; 15 september prinsjesdag!

In de week van de Algemene Politieke Beschouwingen speelde binnen de werkgroep de vraag of het een parlementair onderzoek moest worden of een parlementaire enquête. Op woensdag 23 september waren we eruit, het moest een enquête worden.

Op donderdag zouden we om 21.00 uur een persconferentie houden. Nadat ik dit met onze nieuwe fractievoorzitter Ad Melkert had kortgesloten, had hij overleg met Tom de Graaf van D66 en Hans Dijkstal van de VVD. Melkert deelde mij mee dat ze akkoord zijn met het houden van een parlementaire enquête. Maar de bekendmaking mocht pas plaatsvinden na de APB want anders zou alle aandacht verschuiven van de beschouwingen naar de enquête. Dus pas maandag bekendmaken.

Aanvankelijk was dit niet een probleem, want we waren al tevreden dat de toestemming voor de enquête binnen was. Maar Theo Meijer zou dat weekeinde voor 3 weken naar Amerika vertrekken en wilde dus perse die avond eruit komen. Ik probeerde de werkgroep te overtuigen dat het toch was om te wachten na het weekeinde, tot groot ongenoegen van Meijer. Pas nadat Meijer begon te dreigen om dan op te stappen als voorzitter en naar buiten te brengen dat de werkgroep eruit is maar het nog niet zwart op wit aan de Kamercommissie wilde sturen. Hierop ging

D66 als eerste door de bocht, gevolgd door Hofstra van de VVD. Toen was het voor mij ook geen probleem meer, want een unanieme positie van de werkgroep was van groot belang voor de enquête. Al eerder had ik, toen Hofstra weer eens moeilijk deed in de werkgroep, voorgesteld dat we het dan zonder de VVD zouden doen en dat zij als enige partij buiten het proces zouden blijven. We hielden de persconferentie. Toen ik dit Melkert vertelde was hij niet blij. En inderdaad, de volgende dag openden alle **kranten** met het nieuws van de enquête in plaats van de algemene politieke beschouwingen.

Tijdens een algemeen overleg op 30 september schoof Hofstra mij een briefje toe. 'NRC meldt: er zat gifgas **Sarin** in het El Al toestel.' De rillingen liepen over mijn rug. Terloops zag ik een gedeelte van het NRC artikel voor ik uit de zaal liep. Daar stond de pers te wachten op een reactie. Mijn reactie was misschien net iets te fel; ik was onthutst. Verkeer en Waterstaat reageerde dat de Kamer de stukken allang in bezit had, in de beruchte blauwe map. Ook Kok reageerde op een soortgelijke manier. Minister Borst kwam met een schriftelijke reactie op 2 oktober. De zondag daarna, op 4 oktober, liet ik mijn boosheid op Kok en Netelenbos merken in **Netwerk**. Ik was furieus op ze omdat ze, zonder overleg, mij en andere Kamerleden te kakken zetten met de mededeling dat de Kamer de stukken had ontvangen. Terwijl ze beiden verdomd goed wisten hoe het hele verhaal met het verzamelen van de vrachtbrieven was verlopen.

11. VOORBEREIDING VAN DE ENQUETE

Het voorstel van de werkgroep werd via de commissie op 8 oktober aan de Tweede Kamer voorgelegd. Op 14 oktober 1998 stemde de Kamer in met het instellen van de enquêtecommissie. De leden waren: voorzitter Theo Meijer (CDA), vice-voorzitter Rob Oudkerk (PvdA), Theo van den Doel (VVD), Marijke Augusteijn-Esser (D66) en Tara Oedayraj Singh Varma (GroenLinks).