

Netelenbos

een van de nota's van wijziging is vastgelegd?

Staatssecretaris **Netelenbos**: Voorzitter! De cijfers waarop wij ons baseren, zijn de cijfers van het Bouwcentrum. Of er in positieve zin veranderingen ontstaan door dit amendement, kan ik niet overzien, maar de cijfers van het Bouwcentrum zijn voor mij acceptabel. En de gewenningsregeling is in de tijd verruimd. Of dat op termijn tot aanpassing zal leiden, moet in 1999 worden gezien. De ministeriële regeling over de prijsbijstelling van de PVE's wordt ieder jaar in oktober aan de Kamer overgelegd. Dat is het traject waarlangs wij ons bewegen. In dit stadium is niet meer mogelijk.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Toch is het essentieel, ook voor mijn fractie. Wij moeten nu kiezen voor of tegen dit wetsvoorstel. Er zijn risico's aan verbonden, en dat ontkent u niet. Het gaat om de omvang van die risico's; wij moeten de marges inschatten. Als wij ja zeggen tegen dit wetsvoorstel, gaan wij dan op de automatische piloot tot aan 1999, het eerste evaluatiemoment? Of zijn wij zo verstandig om nu al af te spreken dat, als in oktober zou blijken dat er knelpunten van redelijke proporties zijn, wij elkaar weer kunnen ontmoeten? Zoiets zou bepaalde fracties verder kunnen helpen.

Staatssecretaris **Netelenbos**: Voorzitter! Wat betreft de wijze waarop met de gewenningsregeling wordt omgegaan, is er sprake van communicerende vaten. Zoals mevrouw Liemburg zei, gaan er in een budgettair-neutrale operatie evenveel scholen op vooruit als op achteruit. Als je iets doet voor de scholen die erop achteruitgaan, gaat dat ten koste van de scholen die erop vooruitgaan. Voor 1997 doen wij helemaal niets. De bekostiging blijft 100%. Vervolgens gaan de scholen wennen aan de nieuwe situatie. Structureel is er niets aan de hand. Er is geweest op kleine scholen. De heer Rijpstra heeft gelijk: alle kleine scholen gaan er niet op achteruit. Het hangt erg af van de situatie. Hetzelfde geldt voor grote scholen. Als het systeem op grond van structuurkenmerken plotsklaps gaat kraken, dan moeten wij daarover praten. Individuele problemen zijn niet altijd oplosbaar. Als je dat wel doet, ga je trekken aan

het systeem, waardoor weer andere problemen ontstaan. De hoofdlijnen van het systeem liggen vast. De Kamer is er zelf bij als het gaat om een optimale beoordeling. Op grond van de cijfers zeg ik ja. Mocht blijken dat de Kamer daarover anders denkt, dan moeten wij bezien wat er te doen staat. Ik zeg tegen de heren Koekkoek en Van der Vlies, dat het een alleszins verantwoorde operatie is. Ze leidt absoluut tot minder uitgaven voor bestuur en beheer. Ik zou graag zien dat dit meegewogen wordt.

□

De **voorzitter**: Ik stel vast, dat nog twee amendementen van mevrouw Liemburg en mevrouw Lambrechts gewijzigd zullen worden. De nota van wijziging is ingediend.

Ik stel voor, thans de beraadslaging te sluiten en dinsdag aanstaande te stemmen.

De heer **Koekkoek** (CDA): Ik houd ernstig rekening met de mogelijkheid dat een derde termijn nodig is. Er zijn drie nota's van wijziging ingediend. Wellicht is het nodig daarop een aangepast amendement in te dienen. Ik vraag op dit moment nog niet om een derde termijn. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen, dat ik ernstig met die mogelijkheid rekening houd.

De **voorzitter**: Dat zullen wij volgende week wel zien.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 18.28 uur tot 20.00 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de vliegcrash Bijlmermeer (22861, nr. 13).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Voor de goede orde wijs ik erop, dat de spreektijd is vastgesteld op ten hoogste vijf minuten.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Voordat ik inga op de brief van de minister die zij ons gisteren heeft doen toekomen, wil ik graag inzicht geven in een aantal van mijn eigen bevindingen. Verleden jaar werd mij gemeld dat mogelijkerwijze malversaties hadden plaatsgevonden met betrekking tot de vrachtbrieven die betrekking hadden op de lading van het bewuste El Al-toestel. Ik heb hiervan toen de minister op de hoogte gebracht en in het spoedig daarop volgend algemeen overleg heb ik haar de navolgende vragen voorgelegd.

Kan de minister nu een compleet overzicht geven van hetgeen er in het toestel gezeten heeft en kan zij ook een vergelijking overleggen van de beladingsinstructie en de vrachtpapieren? De minister antwoordde dat zij bereid was de beladings- en vrachtpapieren ter inzage te geven en voorts stelt zij verder: alles is nagegaan en klopt exact. Van het aanbod tot inzage heb ik gebruik gemaakt en tot tweemaal toe ben ik bij het Bureau vooronderzoek op bezoek geweest. Ik ben tot de conclusie gekomen dat belangrijke delen van de vrachtbrieven en de geparafeerde gevaarlijkestoffenlijst voor de goederen uit New York niet aanwezig waren. Hierover heb ik de minister schriftelijk gerapporteerd en haar gevraagd welke mogelijkheden zij nog zag om de documenten nader in te zien.

Ook de brief die de minister ons gisteren heeft doen toekomen, brengt in de conclusie dat relevante documenten niet beschikbaar waren, noch zijn, geen substantiële wijziging. Met betrekking tot de beantwoording van de vragen uit de Kamer moet nu worden vastgesteld dat de mededeling "alles is nagegaan en klopt exact" geen reële weergave van de werkelijkheid geweest kan zijn, omdat niet alles nagegaan kon worden. Het antwoord van de minister dat die uitspraak zich in belangrijke mate richtte op de overbelading, kan gelet op de tot driemaal toe pregnant gestelde vraag "zijn de beladingsinstructies vergeleken met de vrachtbrieven?" als niet adequaat worden beschouwd. Ik krijg graag van de minister een nadere toelichting op vraag 6. Tevens is de verklaring van de minister met betrekking tot de controle van de Economische

Van Gijssel

controledienst dat de tekst "een controle-onderzoek naar de ladinglijsten" gelezen moet worden als "een controle-onderzoek naar een gedeelte van de ladinglijsten" wel erg aan de magere kant, temeer omdat de minister in haar brief van 28 oktober 1994 meldt dat van onrechtmatig handelen met betrekking tot de export van militaire goederen niets is gebleken. Die vaststelling kan in mijn ogen pas gedaan worden, wanneer de volledige vrachtbrieven zijn gecontroleerd. Voorts werpt het ontbreken van de geparafeerde gevaarlijke-stoffenlijst voor de goederen uit New York op doorvoer naar Tel Aviv vragen op met betrekking tot de vroegtielige vaststelling dat er geen belemmeringen waren met betrekking tot de bergingswerkzaamheden en het ontbreken van gevaar voor de volksgezondheid.

Het Bureau vooronderzoek stelt onder vraag 3: er is gebruik gemaakt van kopieën en aangezien er geen documenten ontbreken, is er geen reden het standpunt te herzien. Hoewel bij alle vragen van 1 t/m 9 gesproken wordt over "kopieën" geeft de bijlage van het Bureau vooronderzoek op pagina 5 een reële weergave. Er is gewerkt met printouts, computeruitdraaiën en niet met kopieën. Letterlijk zegt het bureau daarover: Bureau vooronderzoek beschikt over een printout van de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv en een fotokopie van de door de gezagvoerder ondertekende gevaarlijke-stoffenlijst Amsterdam-Tel Aviv.

Dat constaterende, dienen de vragen 3 en 4 die ik eerder gesteld heb, opnieuw naar voren te worden gebracht. Ik wil graag een antwoord van de minister.

Ik kom tot het tweede deel, de rol van de onderzoekinstellingen. Gelet op het feit dat ICAO voorschrijft dat bij verplaatsing van transitcargo een nieuwe gevaarlijke-stoffenlijst dient te worden opgesteld alsmede dat er sprake was van een bemanningswisseling, hetgeen bij El Al leidt tot het opstellen van een nieuwe gevaarlijke-stoffenlijst, zou er sprake moeten zijn van twee lijsten: ~~de~~ ~~aan~~ lijst Amsterdam-Tel Aviv met de oorsprong Amsterdam en ~~de~~ ~~aan~~ lijst Amsterdam-Tel Aviv met de oorsprong New York, beide ondertekend door de gezagvoerder Fuks. De eerste is aanwezig, de

tweede niet. De beantwoording op vraag 2 is om meerdere redenen uiterst curieus. Gesteld wordt dat de geparafeerde gevaarlijke-stoffenlijst, die zoals gebruikelijk in de cockpit wordt meegevoerd, naar alle waarschijnlijkheid bij het ongeval is verbrand. Van een gevaarlijke-stoffenlijst worden gebruikelijk vijf kopieën gemaakt, waarbij het ook weer gebruikelijk is dat twee door de piloot en de supervisor worden ondertekend. De twee getekende exemplaren verlaten vervolgens het toestel en waren in dit geval bestemd voor Aero Ground vrachtafhandeling en El Al operations. De drie ongetekende exemplaren zijn met het toestel meegegaan. De NOTOC, de gevaarlijke-stoffenlijst, is om uiteenlopende redenen zo relevant, dat het onbegrijpelijk is dat van het ontbreken van een geparafeerd exemplaar niet in een vroegtijdig stadium melding is gemaakt. Opvallend is eveneens dat de onderzoekinstellingen hebben gewerkt met het cargo manifest, verzamellijsten, en geen noodzaak hebben gezien om de vrachtbrieven te verwerven. Dit is des te meer opvallend, omdat na een aanvankelijke weigering van El Al om deze stukken ter beschikking te stellen, men bedreigd heeft met het vorderen daarvan.

Wanneer vervolgens sprake zou kunnen zijn van malversaties bij de vrachtbrieven, treedt pas de ware betekenis van die documenten naar buiten.

De **voorzitter**: Wilt u afronden? Uw vijf minuten zijn om.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De waarheid van die beschuldigingen treedt pas naar buiten als daadwerkelijk die vrachtbrieven worden gezien.

Opmerkelijk acht ik het voorstel van de minister om de Kamer te laten beoordelen of het wenselijk is om een justitieel onderzoek in te stellen. Het zou staatsrechtelijk buitengewoon vreemd zijn als het al dan niet instellen van een justitieel onderzoek onderhevig wordt aan een politiek oordeel. Hier dient het vermoeden van een strafbaar feit op basis van belastende verklaringen en bewijsstukken te worden beoordeeld.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De onzekerheid over de oorzaak van de Bijlmer-ramp is nooit echt weggenomen. Er is veel en uitvoerig over de vooral voor de bewoners van de Bijlmer traumatische gebeurtenis gesproken. Rapporten zijn geschreven en antwoorden op vragen zijn geschreven. Vincent Dekker schreef een compleet, goed gedocumenteerd boek. Desondanks zijn bij velen steeds vragen in het hoofd blijven hangen. Kennelijk zijn er weer nieuwe gegevens nodig om die vragen ook uit de mond te krijgen.

NOVA heeft achterhaald dat het niet lekker zit met de vrachtbrieven. Een derde van de vrachtbrieven ontbreekt en documenten zijn niet ondertekend. Hoe is het mogelijk? Hieruit kan worden afgeleid dat een juist inzicht in de samenstelling van de lading en het totale gewicht bij de start niet hoeft overeen te komen met wat tot nu toe door de minister is aangegeven. Uit de vluchtgegevens bleek dat het El Al-toestel langer dan normaal over de start heeft gedaan. Het deed er 1 minuut en 15 seconden over om van de grond te komen.

Vraag 1. Is er sprake van een langere start dan normaal en is het juist dat een beladen vracht-Boeing 747 normaal in 35 tot 45 seconden los moet komen van de grond?

De verkeersleiders hebben geroepen dat het toestel voor geen meter klimt. De motoren moesten vele minuten langer op volle kracht werken om hoogte te winnen, terwijl dit normaal alleen bij de start het geval is.

Vraag 2. Is er een verband tussen het gewicht en deze gegevens? Is er daarom mogelijk een oorzakelijk verband tussen de lange startmanoeuvre en het langer dan normaal op vol vermogen draaien van de motoren bij het klimmen en de oorzaak van de ramp, bijvoorbeeld de overbelasting van de motoren en de ophanging daarvan? Is de minister bereid dit alsnog te laten onderzoeken, als de minister daarop nu geen concreet antwoord kan geven? De vraag is dus of het toestel mogelijk meer dan het toegestane totale startgewicht had.

De minister schrijft dat het startgewicht 338,3 ton was, 20 ton beneden het toegelaten gewicht. Dat is nu heel wat minder zeker. Als een

Poppe

derde van de vrachtbrieven ontbreekt, is dat in elk geval voor mij minder zeker. In de Bijlmer is een deel van de vrachtbrieven gevonden, betreffende slechts 7 ton van de lading uit New York.

Vraag 3. Is het juist dat slechts dat deel van de lading uit New York door de ECD is gecontroleerd? Zo ja, op grond van welke gegevens kan de minister nu nog met zekerheid verklaren dat het totale ladinggewicht onder het toegestane gewicht was en dat alle gevaarlijke stoffen bekend waren?

Vraag 4. Kan de minister toezeggen, alle vrachtbrieven alsnog op te sporen en is het mogelijk om aan de hand daarvan een zekerder of zeker beeld van het totale gewicht en van de samenstelling van de lading vast te stellen?

Uit het niet ondertekende proces-verbaal van een van de personeelsleden van EI Al, die wij bij de brief van de minister ontvingen, krijg ik sterk de indruk dat de procedure die toegepast wordt voordat het toestel toestemming krijgt om op te stijgen, niet erg waterdicht is. Zo te lezen wordt veel, te veel overgelaten aan grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappijen, zowel wat betreft de technische staat van het toestel als wat betreft de lading.

Vraag 5. Is er sprake van een eindverantwoordelijkheid bij de luchthaven Schiphol en de RLD voor de vliegwaardigheid en belading of ligt deze bij het personeel van de luchtvaartmaatschappij die toestemming vraagt om op te stijgen? Kan de minister garanderen dat er een waterdichte procedure is of komt, waardoor de eindverantwoordelijkheid ligt bij de NV Luchthaven Schiphol en de RLD?

Tot slot wil ik erop wijzen dat, gezien de gigantische groei van het vliegverkeer op Schiphol, een dergelijke waterdichte procedure onder eindverantwoordelijkheid van Schiphol beslist noodzakelijk is. Dit geldt temeer, omdat er door maatschappijen uit de hele wereld in een glasharde onderlinge concurrentiestrijd ook op Schiphol gevlogen wordt. Als zaken te veel in handen zijn van alleen die maatschappijen, kan de veiligheid nooit goed gegarandeerd zijn.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Voorzitter! De D66-fractie heeft het verzoek om een spoeddebat na ontvangst van de brief van de minister ondersteund, omdat wij zo spoedig mogelijk helderheid van de minister verwachtten over de aanwezige vracht in het EI Al-vliegtuig.

Na de discussie over het zoekraken van de cockpit-voicerecorder, het wissen van de tapes, het horen van getuigen, de radar en de scheefhangende motor, spreken wij nu weer over de vrachtsamenstelling. Ook in het algemeen overleg is hieraan de nodige aandacht besteed. Het ging toen om twijfel aan het werkelijke gewicht van het toestel; de heer Poppe zei het ook al: het stijgt voor geen meter. Ook kwam de vraag aan de orde of er niet te veel kerosine was getankt.

De minister richt zich in haar beantwoording vooral op de relatie tussen de aan boord zijnde lading en het ontstaan van het ongeval. Was het niet van belang om inzage te hebben in alle vrachtbrieven, naast de informatie die er lag, te weten de NOTOC, het cargo manifest en de vrachtbrieven die relevant waren voor de NOTOC, de lijst van gevaarlijke stoffen? De samenstelling van de vracht was vooral van belang vanwege het gewicht van het toestel ± betrof het een overbelading of niet? ± en voor de berging. Voor de berging was het in eerste instantie van belang.

De ICAO Annex 18 schrijft voor dat kan worden volstaan met het verstrekken van de lijst van gevaarlijke stoffen aan de onderzoekinstantie. Dat is de formele kant van de zaak. De minister zegt dat er geen documenten ontbraken en dat de Economische controledienst alle vrachtbrieven van tevoren heeft gecontroleerd. Dit betekent dat in dat stadium ook alle vrachtbrieven aanwezig moeten zijn. Is dat aantoonbaar? Kan de minister dit aangeven en is het ook mogelijk om die vrachtbrieven nog op te vragen?

Er ontbreekt nog een deel van de vrachtbrieven. Deze zijn ook nooit opgevraagd, omdat men dit niet relevant vond voor het onderzoek naar de ramp. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid is de ontbrekende vrachtbrieven alsnog te achterhalen, bijvoorbeeld door de luchthaven van New York te vragen om deze vrachtbrieven. Volgens mij moeten zij daar nog liggen. In haar beantwoording in de brief zegt de

minister dat zij met name EI Al erover heeft benaderd, maar vormt de luchthaven van New York niet een beter kanaal?

De minister heeft formeel gelijk, als zij zegt dat het cargo manifest, dat het gewicht van het toestel aangeeft, en de NOTOC, de lijst van gevaarlijke stoffen, aangeven wat relevant is, zo ter zake van wat er aan gevaarlijke stoffen in het toestel aanwezig is. Wat de D66-fractie betreft is het echter relevant om maximale openheid van alle gegevens te bieden aan alle betrokkenen, met name aan de mensen die er, wat deze ramp betreft, het nauwst bij betrokken zijn geweest. Het is van belang voor dit dossier en voor de toekomst, namelijk om dit soort zaken te kunnen voorkomen en ook om herhaling van het gebeurde te voorkomen. Daarom wil ik dit benadrukken.

Wat betreft de NOTOC en de ondertekening ervan, zegt de minister heel duidelijk: er is geen ondertekening, maar er is een kopie van de NOTOC zoals die gevonden is. In de stukken las ik dat er wel een ondertekende kopie was, die overeen zou stemmen met de niet-getekende. Daar is echter geen helderheid over; misschien kan de minister die helderheid geven.

Wat betreft de verklaring van de heer Plettenberg merk ik het volgende op. De verklaring betreffende het gesprek dat hij op de avond van de ramp heeft gehad, ligt bij de stukken. Het is niet ondertekend, maar ik begrepen dat geen van de 700 ondervraagden heeft ondertekend. Het was misschien toch goed geweest als onderzoekinstanties na dit ene gesprek nog een herhalingsgesprek hadden gevoerd, vanwege de relevantie van de verantwoordelijkheid van betrokkenen.

Het laatste punt dat ik aan de orde wil stellen, is het justitieel onderzoek. Als daar aanleiding toe is, is een justitieel onderzoek natuurlijk gerechtvaardigd, maar ik denk dat wij dit nu niet aan de orde hebben.

□

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Het ongeluk van EI Al van 4 oktober 1992 betekende een trieste en zwarte dag, die vele wonden heeft gemaakt. De Kamer heeft verschillende malen overlegd over de toedracht en de

Keur

gevolgen van de ramp. Zo'n beetje elk moertje en boutje is besproken. Er is gesproken over de technische geschiktheid van het vliegtuig, de communicatie op en rondom het vliegveld en tussen het ramptoestel en het vliegveld.

Tevens zijn er forse aanbevelingen gedaan door de Raad voor de luchtvaart met betrekking tot cockpitprocedures, opleiding van bemanningen, technische verbeteringen aan vliegtuigen, communicatie met de luchtverkeersbeveiliging, etcetera.

Nu zijn wij beland bij de exacte samenstelling van de lading. Misschien komt straks nog de capaciteit van de bemanning aan de orde. Vragen en twijfels over de veiligheid van de luchtvaart moeten niet meer gekoppeld worden aan dit ongeluk, tenzij de Partij van de Arbeid met harde bewijzen kan komen dat informatie is achtergehouden dan wel dat er is gemalverseerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Komt u tot de conclusie dat uit hetgeen de minister schrijft, duidelijk is dat alle relevante documenten aanwezig waren?

De heer **Keur** (VVD): Voor zover mijn informatie strekt, zouden alle relevante stukken aanwezig zijn. Ik ga er niet van uit dat de Raad voor de luchtvaart stukken heeft achtergehouden waarvan de minister zegt dat zij aanwezig zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zeg ook niet dat de Raad voor de luchtvaart stukken heeft achtergehouden.

De heer **Keur** (VVD): Ik ga af op de brief die wij vandaag hebben ontvangen en dat het waar is dat alle relevante stukken ons bekend zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarbij zit ook de gevaarlijke-stoffenlijst die betrekking heeft op de lading afkomstig uit New York en die gevlogen is van Amsterdam naar Tel Aviv?

De heer **Keur** (VVD): Bedoelt u deze NOTOC?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Is die ondertekend?

De heer **Keur** (VVD): Het is een

kopie. Ik ga ervan uit dat het dezelfde kopie is waar de minister over spreekt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat om de vracht die er op staat. Er zijn twee gevaarlijke-stoffenlijsten. Een gevaarlijke-stoffenlijst voor het traject New York-Amsterdam, en een voor Amsterdam-Tel Aviv. Van die eerste lijst is een nieuwe lijst opgemaakt in Amsterdam. Ik heb drie keer om die lijst gevraagd. Na een bezoek aan het Bureau vooronderzoek heb ik de minister schriftelijk gevraagd of ik inzicht kon krijgen in die lijst. De minister heeft mij schriftelijk laten weten dat daarvan geen getekend exemplaar beschikbaar is. En de stukken die vandaag voorliggen, leiden tot geen andere conclusie. Nu zegt u dat de Partij van de Arbeid maar eens wat bewijzen op tafel moet leggen. Ik ben niet degene die in eerste instantie het bewijs op tafel heeft te leggen. De minister moet zorgen dat de stukken er zijn. Zij zegt dus, dat die er niet zijn!

De heer **Keur** (VVD): Ik heb mijn mening gegeven, collega Van Gijzel.

Voorzitter! Bij alle AO's is gebleken dat er niet tot een voor alle partijen bevredigende beantwoording kon worden gekomen. Er zullen bij bepaalde personen altijd vragen blijven bestaan. De vraag van de fractie van de VVD is dan ook: wat wil de Partij van de Arbeid nu precies? De heer Van Gijzel heeft zojuist waarschijnlijk die vraag beantwoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wederom stelt u de vraag aan de Partij van de Arbeid, mijnheer Keur. Waarschijnlijk is het u opgevallen dat er maar fracties in dit huis zijn! Ik heb weliswaar dit debat aangevraagd. Ik wil dat de noodzakelijke stukken op tafel komen, die ons in staat stellen te beoordelen: 1. of er sprake is van een te grote vracht; 2. of er sprake is van een verantwoordelijke afweging met betrekking tot het sturen van bergingswerkers naar de plaats van het ongeluk, en 3. of er sprake is van onverantwoordelijke stappen met betrekking tot de volksgezondheid in de Bijlmermeer.

Dat moet voor u als volksvertegenwoordiger, ook van de mensen in de Bijlmermeer, mijnheer Keur, een belangrijke vraag zijn. Als u op insinuerende toon vraagt wat wij nu

eigenlijk willen, zeg ik u dat onze vraag kraak- en kraakhelder is.

De heer **Keur** (VVD): Dan moet ik toch even wijzen op de relevantie van hetgeen wij nu bespreken. Ik dacht dat het hier ging om de vraag of er enige relevantie is tussen het ongeluk en wat er aan boord was. Dat is toch uw bedoeling, mijnheer Van Gijzel?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De relevantie hiervan is of er een relatie is tussen datgene wat er aan boord was en het ongeluk, alsmede de gevolgen van het ongeluk zelf. Ik heb dat nooit weggepoetst. Ik vind het ook belangrijk. Je kunt niet simpel zeggen: er is een toestel neergestort en er hing een motor scheef, maar wat er met de mensen op de grond gebeurt, interesseert mij verder niet. Dat maakt net zo goed onderdeel uit van de ramp. Als dat voor de VVD-fractie niet belangrijk is, is dat nu opgetekend.

De heer **Keur** (VVD): Als u het zo wilt zeggen, is dat voor uw verantwoording. Ik dacht dat de Kamer in twee algemene overleggen zo breed mogelijk was ingegaan op de gevolgen en de toedracht van het ongeluk. Bovendien heeft de Raad voor de luchtvaart een enorm aantal aanbevelingen gedaan. Wij krijgen ook straks nog de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart. U haalt nu alles door elkaar. U zegt nu dat de lading die van New York naar Amsterdam is vervoerd, relevant is voor het ongeluk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat zeg ik niet. Dan heeft u het nog niet helemaal goed door. Als u de vragen 1 t/m 9 had gelezen, zou u hebben kunnen constateren dat ook de minister, het Bureau vooronderzoek en ik zelf hebben vastgesteld dat er twee dingen ontbreken. Allereerst ontbreken de vrachtbrieven die betrekking hebben op de lading die is vervoerd van Amsterdam naar Tel Aviv, maar die is ingeladen in New York. Daarnaast ontbreekt de daarbij horende lijst van gevaarlijke stoffen. Er is een computeruitdraai gemaakt. Maar u weet hoe dat met computers kan gaan. Er had moeten zijn: een officieel volgens ICAO vastgestelde en door de gezagvoerder ondertekende lijst van gevaarlijke stoffen. Die lijst wordt niet zo maar opgesteld. Die is heel belangrijk om te

Keur

weten wat je moet doen als zo'n toestel neerkomt. En dus was het ook belangrijk om die lijst van gevaarlijke stoffen op te vragen. Het vreemde is dat men dat wel heeft gedaan voor zowel de vracht als de gevaarlijke stoffen, ingeladen in Amsterdam. Men heeft dat echter niet gedaan voor datgene wat vanuit New York via Amsterdam naar Tel Aviv zou worden vervoerd, maar wat in de Bijlmermeer is neergestort.

De heer **Keur** (VVD): Dat is men ook niet verplicht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Men is volgens ICAO verplicht om een lijst van gevaarlijke stoffen te overleggen. Hier geldt dat het om transit ging. Bij transit geldt dat in de "dangerous goods manual" van ICAO, die ook wordt gehanteerd door IATA, staat dat bij verschuiving van gevaarlijke stoffen in het toestel bij een tussenlanding opnieuw een lijst van gevaarlijke stoffen moet worden opgesteld. Dat is hier aan de orde. Bovendien was er een wisseling van de crew. Dit betekent dat ook de nieuwe piloot moet weten wat er aan boord is. Hij had de nieuwe lijst moeten ondertekenen. Voor zover mij bekend, heeft hij dat ook gedaan.

De heer **Keur** (VVD): En dan praat u over de lijst die ik hier in mijn hand heb?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan ik op deze afstand niet zien. Er zijn twee lijsten. Ik weet niet welke lijst u heeft. Als er de handtekening van de heer Fuks onder staat, heeft u de lijst met gevaarlijke stoffen die in Amsterdam zijn ingeladen.

De heer **Keur** (VVD): Deze lijst is van New York naar Amsterdam en van Amsterdam naar Tel Aviv.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die is niet door Fuks ondertekend.

De heer **Keur** (VVD): Of die wel of niet door Fuks is ondertekend, vind ik niet relevant. Deze informatie is gekomen van El Al. Ik mag aannemen dat dit de lijst van gevaarlijke stoffen is waarop is ingevuld wat met het toestel werd vervoerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben zeer geïnteresseerd in dit stuk. Ik probeer dit stuk al vanaf vorig jaar maart van de minister te pakken te

krijgen. Het stuk zou dan zijn ondertekend door captain Sitbon. Het is de lijst voor New York-Amsterdam-Tel Aviv. Daarvoor ben ik twee keer bij het Bureau vooronderzoek geweest. Men heeft het mij niet kunnen overleggen. Ik heb de minister gevraagd: geef mij het stuk ook. Ik zie dat de minister nu het hoofd schudt, dus volgens mij zit u ernaast, mijnheer Keur.

De heer **Keur** (VVD): Dus u zegt dat ik een andere lijst heb dan u?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb geen lijst. Dat is het probleem. De desbetreffende lijst bestaat wel, maar is niet beschikbaar. Dat is de hele inzet van dit debat.

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik heb ervan gezegd wat ik ervan te zeggen heb.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Dat heeft de geachte afgevaardigde van de VVD al twee keer gezegd. Ik wil hem een vraag stellen. Er zijn al veel opmerkingen gemaakt in zijn richting. Ook ik heb opmerkingen gemaakt, die hij zojuist heeft kunnen aanhoren. Daaruit blijkt dat enkele dingen niet kloppen. Bovendien blijkt dat enkele antwoorden van de minister niet deugdelijk zijn, althans niet onderbouwd zijn met de bijbehorende stukken. Dan kan de heer Keur ± als parlementariër die de regering moet controleren ± toch niet zeggen, ook al is het zijn eigen minister: de minister heeft het gezegd, dus het zal wel goed zijn? Want dat zegt hij eigenlijk: alles wat de minister zegt, is goed gezegd. Klopt dat?

De heer **Keur** (VVD): Ik heb gezegd dat de stukken die de Raad voor de luchtvaart heeft onderzocht, de NOTOC's, de airway bills en het cargo manifest, aanwezig zijn. Ik heb geen signalen ontvangen waaruit blijkt dat dit niet waar is.

De heer **Poppe** (SP): U kunt mij toch niet de vrachtbrieven laten zien van de lading die van New York naar Amsterdam werd gebracht en die daar misschien voor een deel is uitgeladen. Dus u weet ook niet waarmee werd vertrokken.

De heer **Keur** (VVD): Ik meen dat collega Van 't Riet heeft gezegd dat een derde van de vracht van

zodanige aard was, dat er geen aanleiding was om daarvan de vrachtbrieven te vragen. Ik neem aan dat dat reguliere vracht is geweest.

De heer **Poppe** (SP): En zo doen we dat dan maar. We vinden die vrachtbrieven niet relevant.

De heer **Keur** (VVD): Wat wilt u dan?

De heer **Poppe** (SP): Hoe kunt u de samenstelling en het gewicht van de lading vaststellen als u de vrachtbrieven niet heeft? Die zouden weleens belangrijk kunnen zijn.

De heer **Keur** (VVD): De totale lading is altijd vast te stellen, want de maximum take-off weight was bekend en...

De heer **Poppe** (SP): Ja, maar daar twijfel ik nu juist aan. U niet?

De heer **Keur** (VVD): Nee, ik niet.

De heer **Poppe** (SP): Omdat de minister heeft gezegd dat het totaalgewicht zoveel ton was en dan is dat dus zo.

De heer **Keur** (VVD): Ik ga er niet van uit dat er gemalverseerd is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil bij de heer Keur de indruk wegnemen dat ik het niet relevant vind dat de vracht voor een derde niet bekend is. Ik heb gezegd dat de minister in haar beantwoording heeft gezegd, dat zij het niet relevant vind voor het onderzoek dat dit deel van de vracht bekend is. Ik heb echter nadrukkelijk gevraagd om de vrachtbrieven, omdat ik dit wel relevant vind.

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog.

De minister is bezig met het opstellen van een nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart. Als dit stuk wordt behandeld, kunnen vele vragen betreffende regels en de uitvoering ervan in verband met de veiligheid van de luchtvaart aan de orde worden gesteld. Mijn fractie vraagt zich dan ook af, wat nu nog de meerwaarde zou zijn als men de EL Al-ramp als het ware politiek in de lucht liet hangen. De VVD hoopt dat de minister nogmaals kan proberen dit trieste boek van de Bijlmer-ramp te sluiten.

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Wij hebben in dit huis al menig debat gevoerd over de gevolgen van die dramatische 4de oktober, nu drieënhalve jaar geleden. Eigenlijk betreurt mijn fractie het dat wij hierover vanavond opnieuw een debat moeten voeren, omdat ieder debat voor de betrokken overlevenden een uiterst pijnlijke herinnering is aan die dramatische gebeurtenis. Maar waarop deze mensen in ieder geval recht hebben, is op zoveel mogelijk duidelijkheid en in ieder geval niet op vragen die onbeantwoord blijven en die wellicht wel beantwoord kunnen worden. Dat is de reden waarom de CDA-fractie dit debat mede aangevraagd heeft. Er zijn namelijk nieuwe vragen gerezen en onduidelijkheden ontstaan. Dit kan terecht of ten onrechte het geval zijn, maar in ieder geval roepen de vragen om een antwoord. Ik teken hierbij wel aan dat, gelet op het trieste feit dat er veel verbrand is, waaronder stukken met veel cruciale gegevens, de echte antwoorden nooit helemaal gegeven kunnen worden.

Voorzitter! Er is door de NOVA-uitzending van afgelopen week toch weer onduidelijkheid gerezen over de vraag of alle relevante gegevens over de lading die beschikbaar zouden moeten zijn, ook beschikbaar waren en of de Raad voor de luchtvaart voldoende medewerking gehad heeft om die relevante informatie te verkrijgen.

Voorzitter! Ik heb aan de vragen van de heer Van Gijzel de volgende vraag toegevoegd. Wat zijn nu eigenlijk de internationale afspraken op dit terrein waaraan ook de internationale luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen? Ik ben blij met het antwoord van de minister, dat Annex 13 van ICAO duidelijk aangeeft waarop het onderzoek gericht moet zijn: op het voorkomen van ongevallen en incidenten, anders gezegd, op de vraag hoe in de toekomst een dergelijk ongeluk voorkomen kan worden en wat de oorzaak ervan is. Mijn vraag hierbij is: bestaat die Annex 13 uit deze ene zin of staat er meer in en wordt aangegeven wat precies de inhoud van het onderzoek moet zijn?

Deze vraag geldt zeker ook ten aanzien van Annex 18, die gaat over de lijst van gevaarlijke stoffen die de betrokken luchtvaartmaatschappij

moet verschaffen, de NOTOC. Ik denk in dit verband aan de vragen die al gesteld zijn door de heer Van Gijzel en mevrouw Van 't Riet. Er was de plicht om deze lijst te verstrekken. Hoe moet hierover gedacht worden, gelet op het feit dat niet alle NOTOC's die beschikbaar zijn, ondertekend zijn? Heeft de minister aanleiding om te veronderstellen dat er verschillen zitten tussen computeruitdraaiën, kopieën en getekende NOTOC's? Als dat het geval is, is dat een serieuze kwestie. Er is dan alle reden om alsnog getekende NOTOC's op te sporen, met name die waar de heer Van Gijzel herhaaldelijk op gewezen heeft, namelijk de NOTOC's inzake de vracht New York-Amsterdam-Tel Aviv. Is het juist dat van die NOTOC's meerdere kopieën worden gemaakt? Zo ja, is het dan niet vreemd dat er geen enkele te vinden is?

Voorzitter! Wij moeten goed voor ogen houden wat het doel van het onderzoek is: het verkrijgen van zoveel mogelijk inzicht in de oorzaak van het ongeval. Wij hebben daar uitvoerig over gesproken. De conclusie is dat een combinatie van menselijk falen, in de zin van onvoldoende en ongelukkige communicatie tussen het vliegveld en de cockpit, en technisch falen de oorzaak is geweest van het verlies van de motoren. Heeft de minister enige indicatie dat de lading toch op de een of andere manier oorzaak is geweest van het ongeval? Uit de vele informatie die wij tot nu toe ontvangen hebben, is de indruk ontstaan dat technisch falen aan de motor meer de directe oorzaak is geweest van het ongeval dan de inhoud van de lading.

De vragen die gerezen zijn, moeten zo duidelijk mogelijk worden beantwoord. De betrokkenen hebben er recht op dat geen vraag onbeantwoord blijft.

De vergadering wordt van 20.32 uur tot 20.48 uur geschorst.

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik heb de schorsing aangevraagd, omdat er ook iemand van de Raad voor de luchtvaart aanwezig is. Een deel van de antwoorden zal ik dan ook graag mede namens of namens de raad geven, omdat daarin ook de rol van

de Raad voor de luchtvaart aan de orde is. Ik wil mij beperken tot de vragen die echt overgebleven zijn bij de heer Van Gijzel, de heer Poppe en een aantal andere kamerleden. Dat zijn er twee. Ten eerste: is er een kans dat het vliegtuig overbeladen is geweest? Ten tweede: kan er iets aan de hand zijn geweest met het vervoer van de gevaarlijke stoffen, waardoor bij de bergingsactiviteiten wellicht anders gehandeld had moeten worden dan gehandeld is?

Ik begin met het laatste. Volgens Annex 18, artikel 9.6, van ICAO moet in geval van een ongeval de luchtvaartmaatschappij die het betreft en die dus de operator van het vliegtuig is, onmiddellijk alle informatie geven over de gevaarlijke stoffen die aan boord waren. In aanbeveling 9.6.2 is het volgende opgenomen: "The operator of an aircraft carrying dangerous goods, which is involved in an aircraft incident, should on request of the state in which the incident occurred, provide that state with information required to minimize the hazards created by any damage to the dangerous goods carried." Dat is het voorschrift van ICAO ter zake. En dat is een belangrijke vraag.

Die vraag is ook onmiddellijk nadat het toestel verongelukt was, althans binnen een zeer beperkte tijd, gesteld aan EI Al. EI Al heeft nog dezelfde avond, ruim een uur na het ongeval, de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv doorgegeven, althans een printout daarvan. De vorm waarin die gegeven wordt, is niet relevant. De printout kan beschouwd worden als de informatie waarom gevraagd was door het Bureau vooronderzoek. De wijze waarop EI Al die heeft verstrekt, is op zichzelf een correcte. Sterker nog, men had niet eens een printout van de NOTOC behoeven te geven. Men had ook zelf een lijst kunnen typen van de gevaarlijke stoffen aan boord, waarbij uitgegaan moet worden van het feit dat de juiste informatie verstrekt wordt door de luchtvaartmaatschappij. Daar is immers een voorschrift voor. Daarnaast is ook de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv verschenen, in eerste instantie in ongetekende versie. Later is ook de door de captain gearafeerde versie toegevoegd. Deze bleek overigens ook niet af te wijken van datgene wat al in eerdere instantie door EI Al was verstrekt. Bovendien bevatte de NOTOC New York-Amsterdam-Tel

Jorritsma-Lebbink

Aviv natuurlijk meer dan datgene wat nog in het vliegtuig zat. Op pagina 1 stond een lijstje van de goederen die in Amsterdam uitgeladen zijn. Dit is ook beschikbaar.

De vraag die gesteld wordt, is of El Al niet een getekende versie had moeten geven. Voor zover het de Raad voor de luchtvaart betreft, is dat niet aan de orde. Afgegaan wordt op de informatie die de luchtvaartmaatschappij heeft verstrekt. Die wordt voldoende geacht, ook al omdat nadien de vrachtbrieven voor de gevaarlijke stoffen opgevraagd zijn en het grootste deel van die vrachtbrieven ook afgeleverd is. De vrachtbrieven die niet afgeleverd zijn, staan vermeld in de brief. Dit leidde echter niet tot zodanige vragen dat daardoor een probleem is ontstaan.

Nu heb ik begrepen ± dat had ik een paar weken geleden overigens ook al begrepen ± dat de heer Van Gijzel het buitengewoon op prijs zou stellen om de geparafeerde versie van de NOTOC te zien. Ik heb die vraag voorgelegd aan El Al. Daarna is via de ambassade in Israël een gesprek gevoerd met de directeur-generaal van de rijksluchtvaartdienst in Israël. Hij heeft ons toegezegd dat hij een uiterste poging zal wagen om ook de geparafeerde versie van diezelfde NOTOC boven water te halen. Er is overigens bij de Raad voor de luchtvaart geen enkele aanleiding te veronderstellen dat deze NOTOC zal afwijken van de printout van de NOTOC die uit New York, een uur nadat het ongeval is gepasseerd, is overhandigd. Dat ligt ook weinig voor de hand, want het is fysiek al bijna onmogelijk om daar dingen in te wijzigen die tot een andere opvatting zouden moeten leiden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben de minister er erkentelijk voor dat zij gaat proberen om via El Al in Israël de geparafeerde NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv of de in Amsterdam aangepaste NOTOC Amsterdam-Tel Aviv te verkrijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dat punt moet ik u corrigeren. Er is hoogstwaarschijnlijk geen aangepaste, althans niet in Amsterdam aangepaste NOTOC Amsterdam-Tel Aviv, omdat de NOTOC die er was aan boord lag. Het eerste velletje is daarvan afgehaald, waardoor voor de nieuwe captain zichtbaar was

welke goederen in Amsterdam verwijderd zijn. Die NOTOC blijft gewoon aan boord van het vliegtuig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar als ik nu meedeel dat de supervisor van het toestel die avond met de kapitein van het toestel twee lijsten heeft doorgenomen, de lijst van de goederen die ingeladen zijn in Amsterdam, die is ondertekend, en de opnieuw samengestelde lijst Amsterdam-Tel Aviv van de goederen met oorsprong New York. Beide lijsten zijn volgens zijn verklaring afgegeven aan de adjudant van de rijkspolitiedienst luchtvaart. Dat waren getekende exemplaren. Het bijzondere is dat het ene exemplaar dus wel bij het Bureau vooronderzoek is en het andere niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens alle gegevens die wij nu hebben, is die lijst er nooit geweest. Dat betekent dus dat een verklaring aan u gegeven, slechts zou leiden tot een andere opvatting. Ik moet zeggen dat de informatie die de Raad voor de luchtvaart heeft, of beter gezegd, de gewoonten die de Raad voor de luchtvaart heeft onderzocht en datgene wat de luchtvaartinspectie mij daarover heeft aangegeven, het weinig waarschijnlijk maken dat er in Amsterdam een nieuwe NOTOC is opgesteld voor hetgeen al in het vliegtuig was tussen New York, Amsterdam en Tel Aviv.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): ICAO schrijft dus voor dat bij het verplaatsen van de gevaarlijke goederen ± dat is voor een stukje gebeurd; een belangrijk deel is op zijn plek gebleven ± tijdens een tussenlanding opnieuw een NOTOC moet worden vastgesteld. Dat is dus gebeurd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover mijn informatie strekt en de informatie die ik daarover van de Raad voor de luchtvaart, maar ook van de luchtvaartinspectie heb gekregen, is het niet zo dat ICAO voorschrijft dat er een nieuwe NOTOC moet worden opgemaakt. Nogmaals, de informatie is verstrekt zoals die is verstrekt door El Al zelf. Wat wel gebeurt is dat, als er iets verplaatst zou zijn in het vliegtuig, men dat op de in de cabin aanwezige NOTOC New York-Amsterdam-Tel

Aviv met een aantal streepjes aangeeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): ICAO schrijft voor dat als je gevaarlijke stoffen gaat verplaatsen, de NOTOC opnieuw vastgesteld moet worden, ook in verband met de beladingsinstructies, omdat je moet weten waar die gevaarlijke stoffen zitten in het toestel. Verder is mij gegarandeerd dat het bij El Al gebruikelijk is dat bij een wisseling van de bemanning opnieuw de NOTOC wordt vastgesteld door de nieuwe piloot, samen met de supervisor van het toestel. De supervisor beweert dat dat ook is gebeurd.

Ik wil er nog even op terugkomen dat u het in Israël wilt proberen. Ik ben u ervoor erkentelijk dat u dat zou willen doen. Maar hoe verhoudt zich dat met het antwoord dat de originele door de piloot geparafeerde gevaarlijke-stoffenlijst New York-Tel Aviv weg is, aangezien de originele geparafeerde gevaarlijke-stoffenlijst zoals gebruikelijk in de cockpit was meegevoerd en naar alle waarschijnlijkheid in het ongeval is verbrand. Dan is het toch wel vreemd dat u die lijst nog in Tel Aviv op kunt duiken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De originele lijsten lagen in het vliegtuig. Er ligt een kopie, een van de onderste lagen, waarschijnlijk in New York op het vliegveld. Die ligt waarschijnlijk bij El Al, want dat is degene die daarvoor verantwoordelijk is. Die is dus misschien nog beschikbaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar er zijn vijf originelen, waarvan er twee getekend worden en drie niet. De drie niet getekende lijsten gaan mee het toestel in en in dit geval zijn de twee getekende lijsten afgegeven op Schiphol, één bij het kantoor van El Al in Schiphol en de andere bij Aero Ground Services. Misschien is er een mogelijkheid om die via Aero Ground Services boven tafel te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is dat elke keer als ik denk dat ik een vraag beantwoord heb, mij een nieuwe vraag wordt gesteld, waardoor ik weer met mijn mond vol tanden sta. Het gaat erom of er aanleiding is om te veronderstellen dat er een verandering heeft plaatsgevonden in de hoeveelheid gevaarlijke goederen of de samen-

Jorritsma-Lebbink

stelling daarvan. Het eerste is relevant voor de beantwoording van de vraag of de opgegeven hoeveelheden klopten. Wellicht zijn er tonnen meer aan boord geweest, waardoor het vliegtuig overbeladen was. Het tweede is relevant voor de beantwoording van de vraag of er bij de berging andere voorzorgsmaatregelen hadden moeten worden getroffen. Mij wordt ook door de Raad voor de luchtvaart gemeld dat er daar geen enkele reden was om te veronderstellen dat de samenstelling van de gevaarlijke stoffen anders was dan op de printout van de NOTOC stond, die anderhalf uur na het ongeval uit New York is gearriveerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar is geen zekerheid over te geven zolang wij niet beschikken over de originele, door de captain gerepareerde gevaarlijke-stoffenlijst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou daar alleen twijfel over hebben als ik bijna zeker weet dat er een vermoeden moet zijn dat het allemaal niet deugt. Dat vermoeden is er niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister weet dat El Al op de avond van de ramp aanvankelijk geweigerd heeft om de vrachtbrieven ter beschikking te stellen, daar was ook de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv bij. Er heeft nog een discussie over plaatsgevonden met de adjudant van de rijkspolitie. El Al wilde eerst zijn advocaat raadplegen. Vervolgens is er met een vordering bedreigd en pas toen was El Al bereid om die stukken op tafel te leggen. Ik zeg niet dat El Al heeft gesjoemeld, maar er zijn mensen die zeggen dat dit wel zo is en dat zijn niet de eersten de besten. Ik vind het belangrijk dat stukken worden vergaard op basis waarvan wij vast kunnen stellen of er op een ordentelijke manier met de gevaarlijke stoffen en met de vrachtbrieven is omgegaan, mede in het licht van de oorzaakfinding van het ongeval en eventueel de gevolgen in de Bijlmermeer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als iemand zich tijdens het ongevals-onderzoek bij de Raad voor de luchtvaart gemeld had met een vermoeden van malversatie, dan had u volstrekt gelijk gehad. Tijdens het gehele ongevals-onderzoek is dat niet

aan de orde geweest. Sterker, er waren allerlei verklaringen waaruit bleek dat alles klopte. Sterker nog, de Raad voor de luchtvaart heeft via allerlei cross checkings van vooral het onderdeel gevaarlijke stoffen en de vrachtbrieven die daarbij hoorden, geconstateerd dat de meeste vrachtbrieven er waren en dat er voor het deel New York-Amsterdam-Tel Aviv een aantal brieven ontbrak. U heeft daar overzicht van ontvangen. De ontbrekende gegevens worden daarin gespecificeerd met de gewichten erbij. Overigens waren die vrachtbrieven volgens de Raad voor de luchtvaart niet echt relevant omdat de stoffen wel op de NOTOC waren vermeld. De vrachtbrieven geven alleen het gewicht aan. Voor het traject New York-Amsterdam-Tel Aviv ontbraken drie vrachtbrieven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zegt in feite ± en daar heeft zij gelijk in ± dat de gevaarlijke stoffen van zeer groot belang zijn. Het is dan ook noodzakelijk om alle documenten daarover te krijgen. Ik vind het vreemd dat juist deze drie vrachtbrieven ontbreken op de uitdraai van El Al.

De minister heeft gezegd dat ik, wanneer iemand halverwege zou zijn opgestaan met de mededeling dat er gemalverseerd was, een punt had gehad. Voorzitter! Na de afronding van het onderzoek is er iemand opgestaan en ik heb mij diezelfde vraag gesteld. Deze mijnheer zegt: ik ben erbij geweest dat de dienst luchtvaart van de rijkspolitie dreigde met het vorderen van de stukken en ik ben ervan uitgegaan dat die stukken in bezit waren van de Raad voor de luchtvaart. Toen hij maanden later zag dat er malversaties hadden plaatsgevonden, is hij ervan uitgegaan dat de Raad voor de luchtvaart die ook wel gevonden zou hebben en dat hij gehoord zou worden. Dat is niet gebeurd. Met verbazing heeft hij dan ook het eindrapport gelezen. Dat is voor hem het moment geweest om te zeggen dat hij met een groot probleem zat. Hij wist dat er malversaties waren gepleegd. Klaarblijkelijk is in de vrachtbrieven niet gevonden wat hij verondersteld had. Vervolgens heeft hij bij anderen steun gezocht. Hij is ook bij mij gekomen. Ik stond toen voor de beantwoording van de vraag of er sprake was van malversaties en of er een strafrechtelijk feit was. Ik

heb de minister daarvan op de hoogte gesteld. Ik heb haar vervolgens gevraagd of zij alle ladinglijsten kon controleren omdat er mogelijk malversaties zijn gepleegd. De minister heeft gezegd dat alle lijsten in orde zijn bevonden, maar nu blijkt dat een groot deel van de ladinglijsten er niet was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er was wel een ladinglijst, maar u denkt ± althans, dat vermoeden heb ik ± dat er een verschil is tussen de afgetekende lijst en de...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het over de ladinglijst. De heer Plettenberg ± om zijn naam maar eens te noemen ± heeft in het openbaar gezegd dat er met de vrachtbrieven gemalverseerd is. U vroeg zich af waarom deze man zich niet gemeld heeft. Hij ging ervan uit dat de vrachtbrieven die hij gezien had, bij de Raad voor de luchtvaart waren en dat de raad dezelfde malversaties aan zou treffen als hij. Hij heeft vervolgens gewacht tot hij opgeroepen zou worden voor getuigenverhoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar nu hebben wij het over twee heel verschillende dingen en worden zaken door elkaar gehaald. NOTOC's, lijsten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden verward met vrachtbrieven die mogelijk hebben geleid tot een ander gewicht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat mij erom dat u de opmerking maakte dat, als iemand tijdens het proces van onderzoek geconcludeerd zou hebben dat er malversaties hadden plaatsgevonden, het beter ware geweest dat hij zich gemeld had. Ik leg u voor hoe die man geredeneerd zou kunnen hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet u zeggen dat het mij buitengewoon heeft verbaasd dat iemand die al tijdens het onderzoek het vermoeden heeft dat er iets fout zou zijn gegaan, niets doet en afwacht wat de Raad voor de luchtvaart onderneemt. Dan ga je toch naar de Raad voor de luchtvaart toe? Wij hebben toch niet voor niets een onafhankelijke club die ongevals-onderzoek doet? Het verbaast mij zeer dat daarna, terwijl de Raad voor de luchtvaart meende alle informatie gekregen te hebben, de suggestie

Jorritsma-Lebbink

wordt gewekt dat het allemaal anders is gegaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik treed niet in die afweging. Ik kan uw redenering volgen. Desalniettemin mocht de heer Plettenberg, gelet op zijn verklaring, ervan uitgaan dat de rijkspolitiedienst luchtvaart die stukken dreigde te vorderen, dat de Raad voor de luchtvaart de vrachtbrieven gehad moest hebben en dat de raad, deze gelezen hebbend, tot dezelfde conclusie had moeten komen als hij en dat hij verwachtte dat hij gehoord zou worden. Dat is niet gebeurd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil weer terug naar het uitgangspunt. Wij hebben een NOTOC voor de gevaarlijke stoffen. Dat is overigens de ladinglijst. Het andere is het cargo manifest.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De NOTOC beslaat slechts een onderdeel van de totale lading.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dat kan nooit bepalend zijn geweest voor het overgewicht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf weet je dat niet, maar ik neem het niet aan. Het overgewicht zou dan voort kunnen komen uit de overige vrachtbrieven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar de vrachtbrieven die zijn opgevraagd, zijn de vrachtbrieven die betrekking hebben op de gevaarlijke stoffen. Uw redenering volgend, zou in het uur na het ongeval EI Al ± of wie dan ook ± hebben kunnen malverseren qua gewichten met de NOTOC die in New York is uitgeprint. Er moet dus lading van de lijst geschrapt zijn die vervolgens nergens meer vermeld is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu lopen er inderdaad twee dingen door elkaar heen. Ten eerste is er een gevaarlijke-stoffenlijst die betekenis heeft voor de afhandeling op de grond. Daarbij is aan de orde hoeveel gevaar de bergers hebben gelopen en hoeveel gevaar er voor de bewoners bestond. Ook kan men zich afvragen of dit de manier van vliegen van de piloot beïnvloed heeft, omdat hij rekening moest houden met de lading die hij vloog. Om dat soort zaken vast te stellen is

het dus relevant om de stukken met gegevens daarover te krijgen. Ten tweede noem ik de overbelading. Deze kan eventueel vastgesteld worden ± en dat zou ook heel logisch zijn ± uit de rest van de vracht, want dat is een veel groter deel. Daar zijn de vrachtbrieven nooit voor opgevraagd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, terecht niet. 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. Maar het is niet zo dat alle vrachtbrieven overhoop gehaald zijn om nog eens per onderdeel van het cargo manifest vast te stellen of het gewicht klopte. Dat is ook nooit beweerd. Er is ook nooit aan u meegedeeld dat alle vrachtbrieven er waren. U suggereert namelijk dat ik de indruk heb gewekt dat alle vrachtbrieven er wel waren. Dat is niet zo. Ik verwijs naar de brief van januari naar aanleiding van uw verzoek om een aantal zaken in te zien. Toen heb ik gezegd dat de raad alle informatie wilde verstrekken, uiteraard voor zover die informatie voorhanden was. Ik heb de raad meegedeeld welke zaken u graag wilde inzien. Voor zover het materiaal aanwezig was en door de raad relevant voor het onderzoek bevonden was, heeft u de stukken kunnen inzien. Het is zeker niet zo dat de Raad voor de luchtvaart vond dat naast het cargo manifest nog eens per onderdeel alle vrachtbrieven gecontroleerd zouden moeten worden op hun juistheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Laat ik daar een simpele opmerking over maken. Toen ik constateerde dat een aantal vrachtbrieven er niet was, verbaasde dat de mensen van BVOI ook enigszins, maar goed, dat laat ik verder maar in het midden.

Belangrijker is dat u zegt: met het cargo manifest konden wij uit de voeten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, wacht even.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Pardon. Daarmee kon de Raad voor de luchtvaart uit de voeten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik niet oppas, ben ik straks de Raad

voor de luchtvaart geworden. Men moet zich het volgende goed realiseren. Toen ik nog in de Kamer zat en iemand anders achter deze tafel stond, hebben wij met elkaar geregeld dat het onderzoek onafhankelijk moest zijn en dat ook de conclusies onafhankelijk getrokken moesten kunnen worden, omdat de overheid bij onderzoeken zoals dit weleens partij zou kunnen zijn. Ik moet nu vreselijk oppassen dat ik niet in het debat met u min of meer gedwongen wordt net te doen alsof ik de Raad voor de luchtvaart ben. Dat ben ik niet, dus moet ik elke keer vermelden dat naar de opinie van de Raad voor de luchtvaart voldoende informatie verstrekt is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Datgene waar ik aan refereerde, was de mededeling van u zelf tijdens het overleg, dat u had laten checken of alles gecontroleerd was en kon meedelen dat alles oké bevonden was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Door de Raad voor de luchtvaart, ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat staat er niet bij.

Nu nog even terug naar het cargo manifest. U zegt dat het cargo manifest voldoende was voor de Raad voor de luchtvaart om de zaak vast te stellen. Desalniettemin is naar aanleiding van een stukje vrachtbrief dat in de Bijlmermeer is gevonden, door de Economische controledienst de master airway bill ± dat is dus een soort moedervel van de losse vrachtbrieven ± opgevraagd bij de douane in de Verenigde Staten. De douane was zo vriendelijk om meer op te sturen; niet één master airway bill, maar vijf of zes, dat weet ik niet, daar wil ik vanaf zijn. Klaarblijkelijk was het cargo manifest dus niet voldoende. Gelet op de inhoud van die vijf of zes master airway bills ± en ik ken die inhoud ± verbaast het mij dat er geen interesse is getoond in de aanvraag van al die andere vrachtbrieven. Dat zou om tal van redenen logisch zijn geweest. Ten eerste om redenen van het gewicht en eventuele malversaties, waarvan ik u vorig jaar melding gemaakt heb. Ten tweede kon het iets te maken hebben met de inhoud van de vracht zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U hebt mij vorig jaar informeel benaderd

Jorritsma-Lebbink

met de mededeling dat u een anonieme informant had, die zijn naam niet bekend wenste te maken en die vermoedens van malversatie had. Het spijt mij verschrikkelijk, maar ik kan niet aan de hand van anonieme informatie van **Aan** persoon die met u gesproken heeft, een luchtvaartmaatschappij verdenken van iets waarvoor ik geen enkel bewijs en geen enkele aanwijzing heb, terwijl ook de Raad voor de luchtvaart mij verzekert dat er geen enkele aanwijzing voor is, en terwijl bovendien mijn eigen diensten zeggen dat, als de normale zaken gebeuren, het buitengewoon voor de hand ligt dat er niet gemalverseerd is. En als dergelijke aanwijzingen er wel waren geweest, had de persoon, van wie wij inmiddels gelukkig de naam weten, toch naar de politie of naar de Raad voor de luchtvaart moeten gaan om een verklaring af te leggen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hij was een medewerker van El Al, en ik kan u meedelen dat hij niet de enige was. Mijn bronnen zijn niet beperkt tot **Aan** persoon, zoals ik u indertijd al heb meegedeeld. Het lijkt mij op zichzelf relevant om vast te stellen of er gemalverseerd is met de vrachtbrieven. Dat dit volgens de Raad van de luchtvaart niet het geval is, ligt voor de hand, want de raad heeft die vrachtbrieven nooit gehad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar de Raad voor de luchtvaart controleert het cargo manifest, zeg ik nog eens.

Laat ik het eens anders benaderen. Denkt u dat er **Aan** captain ter wereld bereid is op te stijgen met een overbelading, wetende hoeveel mensen er aan boord zijn en welke risico's hij loopt? Geen enkele! Door alle mensen die in de luchtvaart actief zijn, wordt mij gemeld dat je wel gek zou zijn om op te stijgen met overbelading. Ik kan niet anders dan veronderstellen \pm en de Raad voor de luchtvaart houdt mij dat heel duidelijk voor \pm dat er geen enkele reden is om aan te nemen dat het vliegtuig overbeladen was en dat dit de oorzaak van het ongeval was. Misschien staat u mij toe om een paar vragen die de heer Poppe heeft gesteld, te beantwoorden.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil graag eerst nog even doorgaan op de

vrachtbrieven en de lijst van gevaarlijke stoffen.

Het is in de haven bekend dat het nuttig is om, bij het afchecken van de lijst van gevaarlijke stoffen, de vrachtbrieven van de totale lading te hebben en na te gaan of bepaalde stoffen, die men om bepaalde redenen liever niet bekend maakt, op slinkse wijze aangemerkt als various goods of als handelsgoederen in de cargo zitten. Dat is een mogelijkheid. Als je dus wilt weten welke gevaarlijke stoffen er in een vliegtuig zitten, moet je te allen tijde de hele vracht bekijken en niet alleen datgene wat de maatschappij opgeeft. Er kunnen belangen zijn om bepaalde stoffen, zoals militaire zaken, niet op te geven, en dat kunnen ook gevaarlijke stoffen zijn. Via de heer Van Gijzel is er een melding binnengekomen, dat er mogelijk sprake is van malversatie. Niet alle vrachtbrieven zijn aanwezig. Er moet toch een enorm luide bel gaan rinkelen: donders nog aan toe, wij moeten die hele tent gaan onderzoeken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er echt gemalverseerd is, dan staat het toch niet in de vrachtbrief vermeld? Ik ben ook maar een simpele ziel. Men heeft niet van tevoren bedacht dat het vliegtuig zou verongelukken. Wij hebben het erover dat er sowieso gemalverseerd is, ongeluk of geen ongeluk. Denkt men werkelijk dat de luchtvaartmaatschappij het risico wil lopen dat dit in een vrachtbrief kan worden gevonden?

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft gelijk, maar dan ben je er nog niet. Als zoiets wordt gemeld, moet je denken dat er iets fout is. De vrachtbrieven moeten worden achterhaald. Verder moet er achterhaald worden waar de goederen die op de vrachtbrief staan vandaan komen. Dat is niet zo moeilijk. Als op dit punt onduidelijkheid bestaat, is er zeker iets aan de hand.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister haar betoog te vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verwijs naar het notaatje in de bijlage waarin staat vermeld wat er wel beschikbaar was. Naar de mening van de Raad voor de luchtvaart was er een overmaat aan

informatie. Bij wet hebben wij geregeld dat niet de overheid dit soort onderzoeken verricht, maar de Raad voor de luchtvaart. Wij hebben met elkaar afgesproken dat het beter is als een andere instantie dan de overheid dit doet. Daar is buitengewoon grote deskundigheid aanwezig. Over de meeste zaken heb ik ook nog eens mijn eigen diensten geconsulteerd. Ze komen tot dezelfde conclusies. Naar mijn mening is de zaak voldoende onderbouwd om de conclusie te kunnen trekken, dat het ongeval niet veroorzaakt kan zijn door overgewicht van het vliegtuig.

De heer **Poppe** (SP): Als het juist is dat een derde van de vrachtbrieven ontbreekt en de herkomst van de goederen vermeld op die vrachtbrieven, niet duidelijk is, dan kan de Raad voor de luchtvaart wel zeggen dat het uitstekend is, maar ik vind dat dit niet het geval is. Daarop spreek ik de minister aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is helemaal niet zeker dat alle vrachtbrieven buiten het vliegtuig aanwezig waren. Het is zeer wel mogelijk dat een deel van de vrachtbrieven in het vliegtuig was. Sterker nog: een deel van de vrachtbrieven was daar aanwezig, waarschijnlijk allemaal. Er ontbreekt derhalve een aantal. Na het ongeluk heeft het Bureau vooronderzoek gemeld aan El Al dat er geen spullen meer verwijderd mochten worden. Wat zij had, is overhandigd. Dat was niet alles.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Een afschrift van de vrachtbrieven zit altijd in het vliegtuig. Het gaat om doordrukken, exact gelijke exemplaren. Een exemplaar is in het toestel, een exemplaar bij de luchtvaartmaatschappij en een exemplaar bij de afhandelaar.

De minister zegt dat zij daarmee niet veel te maken heeft, omdat het een zaak is voor de Raad voor de luchtvaart. De minister beantwoordt echter de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker. Ik deel de opvatting van de Raad voor de luchtvaart, dat de informatie ten behoeve van het luchtvaartongevallenonderzoek voldoende was. Wij hebben tot nu toe geen officiële verklaring van wie dan ook, dat er ook maar een spatje kans is dat het anders is.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het tegendeel dus ook niet.

De **voorzitter**: Ik wil dat de minister haar betoog kan vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb in de brief geschreven dat als de Kamer vindt ± ik vind dat dit breder moet zijn dan de heer Van Gijzel alleen ± dat er een grote kans is dat El Al gemalverseerd heeft, ik aan mijn collega van Justitie wil vragen of zij de heer Plettenberg of wellicht de heer Van Gijzel onder ede wil verhoren. Nagegaan moet dan worden of er een onderzoek gepleegd moet worden. Ik moet u zeggen dat ik tot nu toe geen enkele reden heb om aan te nemen dat El Al op deze punten malversatie heeft gepleegd. Ik word alleen maar via u geconfronteerd met vage verklaringen. Op geen enkel moment heeft de heer Plettenberg zich in de officiële zaken gemeld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt de heer Plettenberg toch ook op de TV gezien?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb hem niet gezien, maar ik heb gehoord wat hij daar gezegd heeft. Hij zei daar ook dat hij niet verhoord is, terwijl hij wel verhoord is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat erom dat hij niet verhoord is door de Raad voor de luchtvaart in het kader van de afhandeling van de zaak.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Terecht, de man is op de avond van het ongeval gehoord door de rijkspolitie en twee mensen hebben met hun handtekening bekrachtigd wat zij hebben opgeschreven. Zij hebben trouwens die avond en de dagen daarna ongeveer 700 mensen verhoord. Dat is de gebruikelijke methodiek. Het is anders dan bij een arrestatie. Dan kijkt iemand die verhoord is nog eens na of alles wat hij gezegd heeft op waarheid berust. Dit zijn de gebruikelijke processen-verbaal die onder getuige zijn gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar waarin wel, omdat de getuige ze niet ziet, onwaarheden in kunnen zitten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je mag toch niet verwachten dat de rijkspolitie of de Raad voor de

luchtvaart, als er een keurige verklaring ligt, achter iedereen opnieuw aandraaft om te vragen: klopt het nog wat u toen gezegd hebt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als de directeur van El Al zou zeggen dat er malversaties zijn gepleegd in de boeken, is dit dan aanleiding voor u om een gerechtelijk onderzoek in te stellen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat denk ik wel, ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En als de supervisor van het toestel dit doet, dan vindt u dat geen reden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als hij dat komt melden bij de Raad voor de luchtvaart en justitie dan gebeurt er natuurlijk iets.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hij heeft het in de openbaarheid gezegd. Als iemand zegt dat hij een moord gepleegd heeft, is dat toch op zichzelf reden om te kijken wat er aan de hand is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het tamelijk onverkwikelijk dat hij het tot nu toe heeft stilgehouden, althans, hij heeft het niet openlijk willen zeggen. Daardoor zitten we eindeloos in deze discussie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het een beetje flauw om die mijnheer als boodschapper van het geheel op te hangen aan het feit dat hij er te lang over gezweven heeft. De Raad voor de luchtvaart had zelf bij het binnenhalen van de vrachtbrieven kunnen constateren of er malversaties waren gepleegd. Misschien is er in eerste instantie helemaal niets gebeurd met die vrachtbrieven, maar zaten er dingen in waarvan men het niet leuk vond dat ze in de openbaarheid kwamen en zijn pas in de weken na het ongeval die malversaties gepleegd. Waar gaat het om volgens de heer Plettenberg? Dat er vrachtbrieven uitgehaald zijn en vervangen zijn door andere. En dat is te constateren en vast te stellen als je die vrachtbrieven zou hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het allemaal buitengewoon interessante informatie, maar ik denk dat hij deze informatie bij de politie moet afleveren. Nogmaals, dit had

allang kunnen gebeuren. Sterker nog, ik vind het buitengewoon te betreuren dat het niet in een veel eerder stadium heeft plaatsgevonden. Zolang dat niet gebeurd is, zie ik nog steeds geen aanleiding om El Al waar dan ook van te verdenken. Iedereen kan wel wat roepen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister, haar betoog te vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat om de vraag of het vliegtuig te zwaar beladen was en of dit een van de redenen van het ongeluk zou kunnen zijn. De Raad voor de luchtvaart en mijn eigen luchtvaartinspectie komen tot de conclusie dat op basis van wat er gebeurd is, dit niet het geval kan zijn. De heer Poppe vroeg of er sprake was van een langere start dan normaal. Zowel de Raad voor de luchtvaart als de luchtvaartinspectie zeggen: neen. Door de luchtverkeersbeveiliging werd geconstateerd dat het toestel vreemd klonk. Is er een verband, zo vroeg de heer Poppe, tussen het gewicht en deze gegevens. Neen, waarschijnlijk was het de techniek van het vliegen. De ene piloot stijgt snel en de andere piloot blijft wat langer lager vliegen ± en de LVB stelt dit niet op prijs, maar het gebeurt wel ± waarna hij vaart maakt en verder stijgt. Volgens de gegevens is hier geen verband tussen.

De heer **Poppe** (SP): Heeft de minister...

De **voorzitter**: Neen, u hebt nog een tweede termijn. Ik wil dat de minister naar behoren de vragen kan beantwoorden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Poppe vroeg of het mogelijk is dat het gewicht hoger was. Volgens de Raad voor de luchtvaart, die daarin wordt bevestigd door de luchtvaartinspectie, is dat niet mogelijk. Dit is niet alleen af te leiden uit de brieven en de papieren waarover we beschikken. Daar zijn ook andere gegevens voor aanwezig, bijvoorbeeld de flight-datarecorder die niet aangeeft dat er een overbelasting is geweest van de motoren.

Is de procedure waterdicht en wordt er niet te veel overgelaten? Is

Jorritsma-Lebbink

er sprake van een eindverantwoordelijkheid bij de RLD en de luchthaven Schiphol voor het van de grond komen van vliegtuigen? Zoals bekend mag worden verondersteld, is er voor het luchtwaardig zijn van vliegtuigen en dus ook voor de operatie van vliegtuigen een ICAO-plicht om te zorgen dat er voldoende onderhoud wordt gepleegd en dat de inspectie op het vliegtuig wordt uitgevoerd. Overigens krijgt u binnen enkele maanden de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart, die nu in voorbereiding is. Daarin wordt over dit onderwerp ook verder gesproken. Die discussie is gaande, ook in Europees verband, mede naar aanleiding van de gebeurtenis een aantal maanden geleden met het toestel waarin veel Duitsers zaten. De vraag is hoe wij in de toekomst hiermee om moeten gaan.

Het is overigens niet de bedoeling dat straks per vliegtuig op een luchthaven van dit soort inspecties uitgevoerd worden. Daar zou je ~~de~~ überhaupt qua mankracht niet aan toe kunnen komen. Vaak landen vliegtuigen ook veel te kort. Wij proberen echter te bevorderen dat de veiligheid in het land van herkomst zoveel mogelijk gegarandeerd wordt. Een land wordt overigens regelmatig gecontroleerd of het wel voldoet aan de ICAO-verplichtingen. Het gebeurt weleens dat een land op de zwarte lijst komt of aanwijzingen krijgt om de zaak te verbeteren. Ik denk dat dat een goede systematiek is. Wij proberen ook in toenemende mate in bilaterale afspraken met andere landen, wanneer een ontwikkelingsland zelf over onvoldoende kennis beschikt, via trainingen en het opleiden van mensen ervoor te zorgen dat zij zelf aan alle plichten die er zijn, kunnen voldoen. Of dat aan het eind van de rit voldoende zal zijn, is iets wat wij verder met elkaar moeten bespreken. Dat is ook typisch weer een zaak die in internationaal verband op de agenda staat en ook hoort te staan.

Uit geen van de zaken die naar boven zijn gekomen in het onderzoek, zo meldt mij de Raad voor de luchtvaart, is het vermoeden te bevestigen dat het vliegtuig zwaarder beladen was dan het volgens het cargo manifest was. Overigens zeg ik nogmaals dat wij een poging doen om het geparafeerde exemplaar van de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv boven water te krijgen. De Raad

voor de luchtvaart merkt daarbij op dat hij ervan uitgaat \pm en dat er ook geen enkele reden is om anders te veronderstellen \pm dat die conform de printout zal zijn die wij ongeveer anderhalf uur na het ongeval hebben gekregen.

Dat leidt mij dan tot de conclusie dat er tot nu toe bij de Raad voor de luchtvaart en ook bij ons geen reden is om te veronderstellen dat El Al zowel met het gewicht van de lading als met de soorten stoffen die aanwezig waren, heeft gemalverseerd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Wat mij blijft integreren is toch de beantwoording die wij op 22 juni 1995 hebben gekregen. In het verslag (pagina 8) staat dat de minister bereid was de beladings- en vrachtpapieren ter inzage te geven. Zij heeft dat ook gedaan en ik heb ze ook bekeken. Daarbij heb ik moeten constateren dat belangrijke documenten niet aanwezig waren. Het debat vandaag heeft dat niet weggenomen. De minister heeft in hetzelfde overleg gezegd dat alles is nagegaan. Dat slaat dus op de vergelijking tussen vrachtbrieven en beladingspapieren, want daar sloeg de vraag ook op. Zij heeft geantwoord dat het exact klopt. Dat blijft voor mij een vreemde uitspraak. Als je niet over de vrachtbrieven beschikt, kun je ze ook niet vergelijken.

Wat mij duidelijk wordt uit dit debat, is toch dat de minister ervan uitgaat dat wij zonder meer van de goede trouw van ~~de~~ ~~de~~ der partijen zouden moeten uitgaan. Ik vind dat op zichzelf een heel nobel streven, maar wij doen dat bij een auto-ongeval ook niet. Wanneer er zulke grote belangen in het geding zijn \pm het gaat hier om Boeing als vliegtuigbouwer en om El Al \pm dan is, zo denk ik, bij alles wat er gebeurd is, ~~de~~ ~~de~~ n ding het allerbelangrijkste, namelijk dat je probeert op basis van de officiële gegevens en de officiële ondertekende documenten vast te stellen hoe het in elkaar gezeten heeft. Je gaat niet uit van een soort goede trouw. Die veronderstelling mag je best hebben, maar dat kan je nooit ontslaan van de plicht om toch de stukken in handen te krijgen.

Wat mij in de tweede plaats bevreemdt, is dat men er klaarlijke-

lijk tot op de dag van vandaag niet van uitgegaan is dat in Amsterdam een tweede NOTOC is opgemaakt, die daar ondertekend is door de heer Fuks en door de heer Plettenberg. Dat stuk is ook afgegeven op die avond. Overigens vind ik het verheugend dat de minister zegt dat zij bereid is om de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv op te vragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de goede orde wijs ik erop dat ik u veertien dagen geleden al meld had dat ik dit zou gaan doen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker, dat vind ik op zichzelf ook verheugend. Ik heb het alleen nog niet gezien. Maar ik zou het ook goed vinden wanneer u af zou checken waar die in Amsterdam opgemaakte tweede NOTOC is gebleven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik probeer elk misverstand te voorkomen. Niets leidt er tot nu toe toe om aan te nemen dat die er ooit geweest is, omdat deze zeer waarschijnlijk nooit opgemaakt is; het is ook geen gebruik dat hij opgemaakt wordt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De mijnheer die daar verantwoordelijk voor is, zegt het volgende: 1. het is gebruikelijk dat hij opgemaakt wordt; 2. ik heb hem ondertekend, en 3. in ICAO staat voorgeschreven dat, indien er verschoven wordt met de vracht, er een nieuwe NOTOC opgemaakt zou moeten worden.

Wat mij nog het meest bevreemdt, is dat daar waar de minister op zich de bereidheid toont om de NOTOC op te vragen, zij tot nu toe niet de bereidheid heeft getoond om de vrachtbrieven op te vragen waarmee mogelijk malversaties hebben plaatsgevonden. Immers, als de heer Plettenberg zich vervolgens meldt en zegt dat hij malversaties heeft aangetroffen, dan is er niets om dit te bewijzen, want die stukken zijn er gewoonweg niet. Het is best \pm het lijkt me ook terecht \pm dat de heer Plettenberg dit doet, maar het lijkt dan ook verstandig om die vrachtbrieven op te vragen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Wie de malversaties in de Rotterdamse haven beziet, die kan

Poppe

haast niet geloven dat dit bij de luchtvracht niet zou gebeuren en dat je er op voorhand van uit moet gaan, dat het daar allemaal snor zit. Als alle vrachtbrieven er niet zijn, kun je nooit weten wat er in een vliegtuig zit of in een schip: niet qua hoeveelheid en niet qua kwaliteit, dat wil zeggen: gevaarlijke of minder gevaarlijke soorten stoffen.

Ik kan mij voldoende redenen indenken waarom er mogelijkwerwijs malversaties zijn geweest, ook in dit geval. De minister zei dat zij zich niet een captain van een vliegtuig kon voorstellen die met een overbeladen vliegtuig de lucht in gaat; nu, ik kan heel wat kapiteins aanwijzen die met halfzinkende schepen naar zee gaan. Het gaat er maar om onder welke druk en welke voorwaarden bepaalde mensen bij bepaalde maatschappijen in dienst zijn. Ik zeg niet dat mensen dat bewust zullen doen of zo, maar het dient gewoonweg niet te worden uitgesloten. Het is niet uit te sluiten, althans niet op voorhand.

Als er van die berichten komen zoals ik nu vanavond van de heer Van Gijzel heb gehoord, dan is er mijns inziens reden ± ik verzoek de minister dan ook om dit te doen ± een goed onderzoek in te stellen. Wat mij betreft is dit een justitieel onderzoek, waarbij mensen onder ede gehoord worden. Iedereen die daarbij moet zijn, moet gehoord worden.

Wat betreft de luchtwaardigheid en de eindcontrole voordat een vliegtuig mag gaan, merk ik het volgende op. Ik heb al aangegeven dat er zoveel vliegtuig-maatschappijtjes zijn die elkaar plat concurreren. Natuurlijk gelden daar verplichtingen: onderhoud, inspecties, checklisten. Het moet allemaal gebeuren. Maar ik ben van mening dat er een eindverantwoordelijkheid moet zijn, al is het alleen maar de controle of de checklisten voldoende afgewerkt zijn.

Ik weet vanuit de haven bijvoorbeeld, dat altijd een checklist samen doorgelopen wordt, zowel door de kapitein, respectievelijk de eerste stuurman van het schip ± het kan bijvoorbeeld gaan om gevaarlijke stoffen ± als door iemand aan de wal. Dat wordt samen doorgelopen en dan kun je elkaar checken, ook opdat je niets vergeet.

Voorzitter! Ik ben van mening dat er redenen genoeg zijn er alles aan te doen om alle noodzakelijke papieren boven water te halen en tot

een diepgaand onderzoek te komen naar mogelijke malversaties.

□

Mevrouw Van 't Riet (D66):

Voorzitter! Helaas geeft dit debat niet de maximale duidelijkheid die ik gehoopt had te krijgen. Integendeel, er is nog steeds onduidelijkheid over de NOTOC. Er is onduidelijkheid over de vraag of er in Amsterdam wel of niet een nieuwe NOTOC is gemaakt. De heer Van Gijzel zegt van wel en de minister zegt van niet. Het is niet duidelijk wat er met de vrachtbrieven is gebeurd en of die kunnen worden opgevraagd. Ik ben blij met de toezegging van de minister, dat zij alsnog bij El Al zal informeren. Mijn suggestie in eerste termijn wilde ik herhalen: ga eens in New York kijken of daar de vrachtbrieven aanwezig zijn.

Ik vind het erg belangrijk dat die vrachtbrieven er zijn. Ik moet nu namelijk afgaan op een informant die de heer Van Gijzel heeft geïnterviewd over wat er naar zijn idee allemaal mis is gegaan. Er wordt door de informant gesuggereerd dat er malversaties hebben plaatsgevonden bij El Al. Dat is heel ernstig. Het leek hier ook even op een rechtbank. Dat hoort niet in de Kamer. Ik vind dat dit hier dan ook niet mag gebeuren. Ik zou ervoor willen pleiten dat dit op een bepaalde manier onderzocht wordt. Als de vrachtbrieven niet boven tafel komen en er geen helderheid ontstaat over de lijst van gevaarlijke stoffen, moet de Kamer zeker debatteren over de vraag hoe wij verder gaan. Onderzoek zal eventueel tot de mogelijkheden kunnen behoren. Ik wil daarop echter niet vooruitlopen. Ik denk wel dat die duidelijkheid verstrekt moet worden. Er zijn te veel open einden.

□

Mevrouw Van Rooy (CDA):

Voorzitter! Met mevrouw Van 't Riet zeg ik, dat de bedoeling van dit debat was onduidelijkheden weg te nemen. Dat is echter niet gebeurd. Er is ook een aantal vragen opgeworpen, waarbij het niet duidelijk is of wij daarop ooit een antwoord kunnen krijgen. Bovendien is het woord malversaties regelmatig gevallen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij die bepaald niet de eerste de beste luchtvaartmaatschappij is. Het gaat om een

luchtvaartmaatschappij die een reputatie hoog te houden heeft. Vooralsnog wil en kan ik er niet van uitgaan dat een dergelijke luchtvaartmaatschappij bewust, willens en wetens, voor het onderzoek relevante informatie zou achterhouden.

Voorzitter! Ik ben het met mevrouw Van 't Riet eens dat het hier niet de plaats is om als een soort rechtbank op te treden, het woord malversaties een bepaalde lading te geven en daarmee suggesties te wekken. Ook de Kamer heeft de verantwoordelijkheid niet onnodig bij te dragen aan onduidelijkheid of aan gevoelens dat allerlei zaken niet kloppen. Ondanks de onduidelijkheid over de NOTOC, waarover ook ik graag meer duidelijkheid zou krijgen, heb ik niet de indruk dat er getwijfeld kan worden aan de intensiteit waarmee het onderzoek is verricht en aan de conclusies die daaruit getrokken zijn.

Voorzitter! Ik wacht de resultaten af van het onderzoek van de minister om de NOTOC boven water te krijgen. Als het mogelijk is meer zicht te krijgen op de ontbrekende vrachtbrieven, is dat vooral van belang voor de gemoedsrust van alle betrokkenen. Ik heb op dit moment geen reden te veronderstellen dat dit informatie oplevert die een wezenlijk andere wending geeft aan de resultaten van het onderzoek. Ter wille van het wegnemen van onduidelijkheid, verzoek ik de minister in dezen inspanningen te verrichten.

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Mijnheer de voorzitter! Ik begin met wat mevrouw Van Rooy heeft gezegd. Ook ik maak mij best zorgen over het feit dat wij er maar niet in slagen de discussie af te ronden over dit onderwerp. Het is natuurlijk buitengewoon lastig dat wij er blijkbaar niet in slagen om een en ander naar tevredenheid beantwoord en geformuleerd te krijgen. Althans, in de Kamer bestaat nog niet voldoende begrip voor het feit dat er op een aantal punten niet een antwoord te geven is. Daarover hebben wij het vorige keer ook al gehad. Echter, ik weiger om te makkelijk partijen van malversaties te beschuldigen als daarvoor geen enkel bewijs en aanwijzing is. De Raad voor de luchtvaart en ik zelf zijn tot nu toe steeds tot de conclusie

Jorritsma-Lebbink

gekomen dat er echt geen aanwijzingen zijn dat EI Al gemalverseerd heeft. Een uitspraak van één persoon die verdenkingen heeft, mag niet automatisch tot een onderzoek leiden. In dit land is men onschuldig tot het tegendeel werkelijk is bewezen. Op een vermoeden van malversatie bij één persoon kan niet een onderzoek worden gebaseerd. Er is bovendien al zoveel informatie gekomen die na controle juist bleek te zijn. Op basis daarvan kan niet een groot onderzoek worden gepleegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Niemand zegt dat vaststaat dat EI Al gemalverseerd heeft. Wat geconstateerd is, is dat degene die de eerstverantwoordelijke was voor de afhandeling van deze vlucht bij EI Al publiekelijk heeft meegedeeld dat hij heeft vastgesteld dat er iets aan de hand is. Ik leg u niet vervolgens het verzoek voor om uit te spreken dat EI Al gemalverseerd heeft. Het zou wel aanleiding kunnen zijn om de uitspraak van die verantwoordelijke serieus te nemen en een onderzoek in te stellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Tot nu toe is de Raad voor de luchtvaart steeds tot de conclusie gekomen dat alles wat door de desbetreffende persoon is gezegd, niet tot een andere conclusie kan leiden dan wat al is geconstateerd in het luchtvaartongevalsonderzoek. Overigens moet ik erop wijzen dat de gevaarlijke lading überhaupt niet bewogen is in Amsterdam. De linkerkant schijnt leeggehaald en weer opgevuld te zijn. De beladingspapieren zijn aanwezig waaruit zou blijken dat er geen verschil is tussen de belading van de gevaarlijke stoffen tussen New York en Amsterdam en Amsterdam en Tel Aviv. Dan zou er überhaupt geen reden zijn, ook niet voor de piloot in Amsterdam, om een nieuwe NOTOC op te stellen. Ik zal proberen de kopieën te overhandigen. Ik had dit overigens helemaal niet willen vertellen, omdat ik vind dat ik niet op basis van wazigheid informatie moet verstrekken. Maar ik zal proberen om het te checken. Ik zal de Kamer vervolgens op de hoogte stellen en de desbetreffende papieren daarbij verstrekken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarbij geldt natuurlijk ook dat er een wisseling van de crew heeft plaatsgevonden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is gebruikelijk. De NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv was in het vliegtuig aanwezig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar die moet dan opnieuw getekend worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens de informatie die ik heb gekregen, is dat niet nodig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Goed, dat zoekt u uit?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

Ik heb de NOTOC opgevraagd, niet omdat de Raad voor de luchtvaart of wij zelf ook maar het geringste vermoeden hebben dat de NOTOC Amsterdam-Tel Aviv afwijkt van de printout die wij op de avond van het ongeval hebben ontvangen. Ik zeg het nog maar een keer. Er is om gevraagd. En ik vind het niet meer dan redelijk om dan te pogen de NOTOC boven water te krijgen. Ik hoop dat de DG rijksluchtvaartdienst in Israël daarin slaagt. Het vermoeden bestaat overigens dat dit niet meer deze week zal zijn, maar begin volgende week. Er is daar enige tijd voor nodig om navraag te doen.

Voorzitter! De heer Poppe heeft nog een keer gesproken over de verantwoordelijkheid. Ik denk dat wij die discussie moeten opzouten tot de behandeling van de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid is typisch iets wat altijd, gelukkig, in internationaal verband is geregeld. Wij hebben nu wel een discussie over een buitengewoon vervelende situatie, maar tegelijk moeten wij ons goed realiseren dat de luchtvaart een zeer veilige industrie is. In een vliegtuig loop je bepaald geen grotere risico's dan in welk ander vervoermiddel dan ook. Het gaat mij ook veel en veel te ver om op welke manier dan ook de kapitein op een schip te vergelijken met een piloot in een vliegtuig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is ook verschil in salaris.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ook, maar het risico dat men loopt als men in een vliegtuig de lucht in gaat is van een volstrekt andere orde dan het risico dat men loopt als men zich op een schip bevindt dat op zee vaart. Ook de afspraken in internationaal verband ten behoeve van de

veiligheid van beide vormen van vervoer zijn ook van een dermate verschillende orde, dat het in het geheel niet mogelijk is op welke manier dan ook een vergelijking te maken. Hiermee zij overigens niets kwaads gezegd over de goede afspraken die wij ook in IMO-verband voor de zeescheepvaart maken. Die zijn echter van een geheel ander kwaliteitsniveau. Dat heeft ook te maken met het feit dat een vliegtuig een veel gevaarlijker ding is. Daarmee ga je namelijk de lucht in en daarmee kun je naar beneden vallen en een schip kan uiteindelijk wel zinken, maar voordat dat gebeurt, zijn nog heel veel dingen mogelijk.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mijn vergelijking met de scheepvaart betrof niet de veiligheid. Het ging erom: wie gaat de lucht in en wie gaat er naar zee en onder welke voorwaarden gebeurt dat? Soms gaan ook mensen naar zee met een slecht schip. Daarvoor neemt de kapitein dan de verantwoordelijkheid, hoewel dan van een geheel ander risico sprake is dan het risico waarover wij het hier hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarom vind ik ook dat je deze vergelijking niet moet treffen.

De heer **Poppe** (SP): Precies! Dat wil ik niet doen en dat heb ik ook niet gedaan.

Ik wijs nog op het volgende. U weet dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol nogal toeneemt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Poppe** (SP): Dat betekent dat veel luchtvaartmaatschappijen uit vele landen zich als het ware op de markt werpen met het doel te concurreren. Dat zijn vaak niet de rijkste luchtvaartmaatschappijen. Toch willen zij ook op de westerse markt concurreren. Nu is mijn opvatting dat een luchthaven een eindverantwoordelijkheid dient te hebben. Die zegt aan welke voorwaarden eerst moet zijn voldaan voordat een vliegtuig bij haar mag opstijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een prachtige theorie, maar buitengewoon onpraktisch en zij zal ook nooit te realiseren zijn. Natuurlijk kan het sterke vermoeden bestaan

Jorritsma-Lebbink

dat een vliegtuig dat op Schiphol is geland niet luchtwaardig is. Dan gaat de luchtvaartinspectie erop af en eventueel wordt het vliegtuig aan de ketting gelegd. Helaas is het vaak in de praktijk aan de buitenkant niet te zien of een vliegtuig een risky carrier is of niet. Bovendien is het bepaald niet zo dat de toestand van de vliegtuigen per maatschappij veel verschillen. Het is zeer wel mogelijk dat een maatschappij heel veel goede vliegtuigen heeft, maar ook een enkele rotte. Dus het probleem is ook dat je dit niet voldoende kunt weten. Maar ik zeg nogmaals, dat hierover ook in Europees verband een discussie wordt gevoerd en binnenkort krijgt de Kamer van onze kant een nota waarin we op deze aspecten verder ingaan. Wij zijn in Europa ook bezig met de verdere ontwikkeling van het veiligheidsbeleid en wij proberen in Europees verband een oplossing te vinden. Dat is natuurlijk het allerbeste. Als je namelijk overal in Europa dezelfde procedures hanteert, voorkom je dat men te maken krijgt met dat waarop de geachte afgevaardigde wees en de factor van de valse concurrentie aan de orde is. Dat zou natuurlijk helemaal risicovol zijn. Ik wijs er nog wel op dat 70% van de activiteiten waarmee de luchthaven Schiphol zich bezighoudt, de veiligheid betreft. Dat moeten wij ons goed realiseren.

De heer **Poppe** (SP): Bij de behandeling van de nota zullen wij op deze aspecten zeker terugkomen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister haar betoog te vervolgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik wil nog iets zeggen over het cargo manifest en de gevaarlijke stoffen. Die kwesties blijven namelijk spelen. Mij wordt door de Raad voor de luchtvaart gemeld dat het volstrekt normaal is dat je afgaat op het cargo manifest. Een cargo manifest hoort gewoon te kloppen. Dat is een samenvatting van alle vrachtbrieven. Dat cargo manifest was in dit geval onmiddellijk beschikbaar. Als ergens vrachtbrieven kwijtgeraakt zouden zijn of als er gemalverseerd zou zijn, dan zou nog steeds gelden dat er op het moment van vertrekken van het vliegtuig een cargo manifest was waarop alle vrachtbrieven vermeld stonden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is een summier samenvatting...

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar wel met zeer relevante informatie, te weten: het gewicht en voor zover het gaat om de gevaarlijke stoffen...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het gaat mij om de vraag: waarom heeft u dan wel gevraagd om de vrachtbrieven voor het traject Amsterdam-Tel Aviv?

Minister Jorritsma-Lebbink: Die waren hier gewoon beschikbaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar?

Minister Jorritsma-Lebbink: Op Schiphol.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die zijn bij El Al opgevraagd. De minister zegt dat deze niet belangrijk waren, omdat zij het cargo manifest had. Voor datgene wat uit New York komt, is de vrachtbrief niet belangrijk, maar voor datgene wat in Nederland is ingeladen, wordt de vrachtbrief wel opgevraagd. Dat vind ik meten met twee maten.

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

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op de avond van de ramp is gevraagd om de vrachtbrieven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Amsterdam-Tel Aviv, dat klopt.

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

Minister Jorritsma-Lebbink: Deze vraag ging over de gevaarlijke stoffen en niet over alle vrachtbrieven.

Ik heb hier weleens over na zitten denken. Waarom heeft de Kamer nooit een hoorzitting met de Raad voor de luchtvaart georganiseerd?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Omdat de minister kennis neemt van het resultaat van het onderzoek van de Raad voor de luchtvaart. De Kamer krijgt het rapport. Ik ben zelf bij de hoorzitting van de Raad voor de luchtvaart geweest. De Kamer debatteert met de minister, want de minister neemt de argumentatie en de aanbevelingen van de Raad voor de luchtvaart over. De minister heeft de verantwoordelijkheid en het is een beetje vreemd als zij tegen ons zegt dat wij met de Raad voor de luchtvaart moeten praten.

Minister Jorritsma-Lebbink: De minister neemt de aanbevelingen van de Raad voor de luchtvaart over. Die aanbevelingen worden ten volle gehonoreerd. Ik heb geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat het onderzoek dat de Raad voor de luchtvaart ten behoeve van het luchtvaartongeval heeft verricht, van onvoldoende kwaliteit is.

Er komen nog twee soorten informatie. Zodra de geparafeerde NOTOC aanwezig is, krijgt de Kamer daar natuurlijk een kopie van toegezonden. Bovendien zal ik de Kamer nader informeren over de belading van het vliegtuig, aangezien ik daarover nog iets in de schorsing heb gehoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wilt u de informatie niet alleen bij El Al, maar ook in New York opvragen? Het is mijn informatie dat de vrachtbrieven daar in ieder geval moeten liggen. Je moet alleen een reden hebben om die informatie op te vragen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nogmaals, voor het ongevals-onderzoek was het cargo manifest relevant. Voor zover bekend bij de Raad voor de luchtvaart, heeft El Al alle beschikbare documenten overhandigd. Dat waren de documenten die in Israël waren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U hebt een deel van de vrachtbrieven wel gezien en een deel niet. De Kamer heeft behoefte aan alle vrachtbrieven die opgevraagd kunnen worden.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ons bekend is er niets aanwezig in de Verenigde Staten. El Al heeft alle documenten in Israël verzameld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoe is het dan mogelijk dat maanden na de ramp de Economische controledienst op basis van een stukje vrachtpapier in de Bijlmermeer in Amerika bij US Customs zes master airway bills heeft opgehaald? De minister zegt dat er nu niets meer is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inderdaad, er is nu niets meer. Ik probeer voorzichtig te zijn met mijn woorden, want voordat ik het weet wordt het anders uitgelegd. Het onderzoek hier is afgesloten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat er dus niet om of er nog iets bij El Al in New York is, maar bij US Customs. De Amerikaanse douane moet de stukken namelijk ook hebben. Daar heeft de ECD ze namelijk van gekregen. Ik heb de correspondentie daarover gezien. De ECD heeft bij haar collega in de VS de stukken opgevraagd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het lastige is dat ik nu in een positie gemanoeuvreerd word waarin ik blijkbaar nader onderzoek moet doen naar iets waarvan de Raad voor de luchtvaart geconstateerd heeft dat het voldoende onderzocht is. Ik moet zeggen dat ik daar verdomd weinig voor voel. Waar ik geen enkele reden heb om aan te nemen dat er gemalverseerd is ± dat is het geval, totdat het tegendeel bewezen is ± kan ik er toch niet nog een onderzoek overheen gaan gooien, dat nog steeds op niets gebaseerd is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat erom of alle stukken er zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Raad voor de luchtvaart meldt mij ± en ik accepteer dat...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, dat accepteert u. Daardoor blijven er echter een paar punten die wij vanavond gewisseld hebben, boven de markt hangen. Het eerste is de vraag hoeveel...

De **voorzitter**: Dit leidt tot een herhaling van zetten. Wij hebben dit

nu al verschillende keren gehoord. Ik wil de beraadslaging op dit punt dan ook sluiten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik moet zeggen dat ik nog steeds van mening ben dat de Raad voor de luchtvaart zijn werk goed gedaan heeft bij het ongevals-onderzoek. Ik wacht overigens de info uit Israël af. Ik heb gevraagd: wat hebben jullie nog aan informatie die wellicht een ander licht op de zaak kan werpen? Ik heb daarbij ook gedoeld op de geparafeerde versie van de NOTOC New York-Amsterdam-Tel Aviv. Zodra ik die heb, kan de Kamer die van mij krijgen.

Nogmaals, er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat het cargo manifest niet deugt. Dat behoort ook gewoon te deugen, voordat een vliegtuig vertrekt. Ik kan de Kamer verzekeren dat iedere captain ook goed naar het cargo manifest zal kijken voordat hij vertrekt. Hij behoeft dit overigens niet te paraferen. Het is gewoon een feitelijke opmaak. De Raad voor de luchtvaart vond het niet nodig om alle vrachtbrieven die er mogelijk te vinden zouden zijn, hier nog eens op te leggen om te bezien of het klopt. Een deel van de vrachtbrieven is gekomen of was al aanwezig. En die bleken te kloppen met wat er in het cargo manifest stond.

Voor zover het de gevaarlijke stoffen betreft, is er nog navraag gedaan. De Kamer heeft ook een overzicht van wat er wel aanwezig was, en van wat er niet aanwezig was. Wat er niet aanwezig was, gaf de Raad voor de luchtvaart wederom geen aanleiding om daar verder op in te gaan. Het ging namelijk om hoeveelheden die niet relevant waren voor een mogelijk overgewicht, en stoffen die niet relevant waren voor een andere aanpak van de berging.

Kortom, voorzitter, ik kan alleen maar toezeggen dat ik de informatie die ik begin volgende week hoop te krijgen, nog zal verstrekken aan de Kamer. Ik kan hier overigens geen garantie voor geven, want men moet die zaken wel boven water kunnen krijgen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel vast, dat de minister toezegt nog informatie naar de Kamer te zenden.

Sluiting 21.50 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:
Nieuwe regels omtrent de economische mededinging (Mededingingswet) (24707);
Wijziging van de Wet van 25 maart 1981, houdende regeling van het conflictenrecht inzake ontbinding van het huwelijk en scheiding van tafel en bed en erkenning daarvan, in verband met de bekrachtiging van de Verdragen van Luxemburg en 's-Gravenhage inzake erkenning van beslissingen betreffende de huwelijksband, onderscheidenlijk de erkenning van echtscheidingen en scheiding van tafel en bed (24709).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:
een, ten geleide van een Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake het gebruik door Canadese inspectieteams van Nederlandse militaire faciliteiten (24708);
een, inzake de Internationale Graanovereenkomst (24716);
twee, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:
een, ten geleide van het verslag van de bijeenkomst van het Uitvoerend Comité Schengen, 18 april 1996 (19326, nr. 142);
een, ten geleide van nieuwe fiches die werden opgesteld n.a.v. het overleg door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (22112, nr. 63);
vier, van de minister van Justitie, te weten:
een, over de regeling van de zogenoemde beslagvrije voet, bedoeld in artikel 475d van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (22969, nr. 31);
een, ten geleide van een reactie op het rapport "Afloopberichten in Strafzaken" (24400-VI, nr. 44);
een, over medische zorg binnen de penitentiaire inrichtingen (24587, nr. 5);