

Openbaar Ministerie

College van procureurs-generaal

Parket-Generaal

Postadres Postbus 20305, 2500 EH Den Haag

De Minister van Justitie
T.a.v. mevr. mr L.J. Griffith
Postbus 20301
2500 EH DEN HAAG

Bezoekadres

Prins Clauslaan 16
2595 AJ Den Haag
Telefoon (070) 33 99 600
Fax (070) 33 99 855

ECB 99 1657

Onderdeel
Contactpersoon
Doordlesnummer(s)
Datum
Ons kenmerk
Onderwerp

Kabinet en Voorlichting
D.J. de Jong
(070) 33 99 802
12 maart 1999
1999030658
Bijmerenquete

Vanmorgen heeft de Parlementaire Enquetecommissie Vliegcramp Bijlmermeer uw ambtsvoorgangster, mevrouw Sorgdrager, openbaar verhoord. Daarin kwam de informatieverstrekking aan de Tweede Kamer over het strafrechtelijk onderzoek naar de lading aan de orde. Namens de Enquetecommissie werd gesteld dat mevrouw Sorgdrager als Minister van Justitie de Kamer zowel over het onderzoek naar aanleiding van de aangifte van de heer Plettenberg in 1996/1997 als over de heropening van het onderzoek in 1997/1998 pas negen maanden na afronding van die onderzoeken zou hebben geïnformeerd.

Het onderzoek naar aanleiding van de aangifte-Plettenberg.

Op 25 juli 1996 heeft de heer Plettenberg aangifte gedaan van verduistering en valsheid in geschrifte ten aanzien van de vrachtdocumentatie van het neergestorte El Al-vliegtuig. Hierop is een onderzoek gestart dat heeft geresulteerd in een proces-verbaal d.d. 25 november 1996, no. 96.08.21.0452.01. In overleg met de behandelend officier van justitie, mr P.P.E. van de Rivière, heeft nog verder onderzoek plaatsgevonden. Het onderzoek is afgesloten met een proces-verbaal van 30 april 1997, no.970407.0445.01, waarin de verdragsrechtelijke verplichtingen ten aanzien van airwaybills in kaart zijn gebracht. De officier van justitie is op 6 mei 1997 in het bezit gesteld van deze laatste onderzoeksresultaten.

Na ontvangst heeft de officier van justitie de resultaten van het onderzoek bestudeerd, hierover interne overleggen gevoerd en zijn conclusies geformuleerd. Vervolgens heeft hij een brief over de resultaten van het onderzoek aan de heer Plettenberg opgesteld. Deze brief is op 30 juli 1997 toegezonden aan het College, ten behoeve van doorzending aan de Minister van Justitie alsmede, door uw ambtsvoorgangster, aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Griffier van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat. Bij brief van 31 juli 1997 heeft het College de ontvangen stukken in drievoud aan uw ambtsvoorgangster toegezonden met het verzoek voor de verdere verspreiding als hiervoor aangegeven zorg te dragen.

1999030658 / 12 maart 1999

De termijn van negen maanden die de PEC hanteert, is blijkens het verhoor van mevrouw Sorgdrager, gebaseerd op de veronderstelling dat het onderzoek was afgerond met de voltooiing van het proces-verbaal d.d. 25 november 1996. Deze veronderstelling is echter onjuist. Het feitelijke onderzoek door de Luchtpolitie is op 30 april 1997 afgerond en op 6 mei 1997 ten parkette ontvangen. De daaropvolgende periode tot eind juli 1997 had de officier van justitie nodig voor de bestudering van de onderzoeksresultaten, overleg, de beoordeling van de zaak en de correspondentie over zijn conclusies met de heer Plettenberg, El Al en de advocaat van de nabestaanden. Ongeveer drie weken later, te weten op 20 augustus 1997, zijn de stukken aan de griffier van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat toegezonden.

De heropening van het strafrechtelijk onderzoek

Naar aanleiding van een interpellatie in de Tweede Kamer op 8 oktober 1997 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat uw ambtsvoorganger bij brief van 9 oktober 1997 gevraagd het Openbaar Ministerie te verzoeken het afgesloten onderzoek te heropenen. Onder bijvoeging van dit schrijven is namens uw ambtsvoorganger bij brief van 17 oktober 1997 aan het College verzocht het strafrechtelijk onderzoek te doen heropenen. Een opzet van de officier van justitie naar de te onderzoeken mogelijkheden voor heropening van het strafrechtelijke onderzoek was begin januari 1998 gereed. Op basis daarvan was inzichtelijk welke activiteiten ter verificatie van die mogelijkheden diende te worden ondernomen. Eind maart tekende zich de voorlopige conclusie af dat geen strafrechtelijke wegen meer open stonden, tenzij de desbetreffende journalist van NOVA bereid zou zijn medewerking te verlenen aan onderzoek naar aanleiding van verklaringen voor de Duitse televisie van Duitse El Al-medewerkers over fraude met vrachtdocumentatie. In een brief d.d. 1 april 1998 van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan de Voorzitter van de Tweede Kamer naar aanleiding van een ordedebar van 31 maart 1998, is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het verzoek tot heropening van het strafrechtelijk onderzoek. Daarbij is aangegeven dat de mogelijkheden beperkt leken te zijn. Eind april 1998 werd het oordeel definitief toen bleek dat de journalist van NOVA de namen van de Duitse El Al-medewerkers niet wenste te verstrekken. Vervolgens heeft de officier van justitie een rapportage opgesteld. Deze is op 14 mei 1998 door het College ontvangen. Op basis van deze rapportage hebben diverse overleggen plaatsgevonden, onder meer tussen vertegenwoordigers van het Openbaar Ministerie en uw departement. Bij brief van 18 juni 1998 heeft de hoofdofficier van justitie te Haarlem de eindrapportage d.d. 17 juni 1998 van de officier van justitie aan het College toegezonden. Het College heeft deze brief met bijlagen diezelfde dag aan uw ambtsvoorganger toegezonden, waarna deze de Tweede Kamer bij brief van 23 juni 1998 heeft geïnformeerd.

In het verhoor van mevrouw Sorgdrager geeft het verhorende lid van de enquêtecommissie niet duidelijk aan waarop zij de termijn van negen maanden baseert. Mogelijk heeft zij daarbij het oog gehad op het totale tijdsverloop tussen het verzoek tot heropening en het bericht van de aan de Kamer over de afloop. Er van uitgaande dat de feitelijke werkzaamheden ten behoeve van de beoordeling van de mogelijkheid tot heropening van het onderzoek tot eind april 1998 hebben geduurd, heeft de daarop volgende rapportage minder dan twee maanden in

1999030658 / 12 maart 1999

beslag genomen. Daarbinnen valt dan de gehele rapportage lijn: parket-Haarlem, College, Minister en Tweede Kamer. Ik merk daarbij nog op dat na definitieve vaststelling van de eindrapportage van de officier de afwikkeling minder dan een kalenderweek heeft geduurd.

Ik vertrouw erop u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Het College van procureurs-generaal,

(C.R.L.R.M. Ficq) wnd. voorzitter.

FAX

Aantal pagina's 4 (inclusief dit voorblad)

Datum 15-3-1999

AAN

Naam bedrijf Parlementaire Enquêtecommissie
Ter attentie van de heer Th. Meijer / M. Norder
Afdeling
Telefoonnummer 070 - 3129321
Telefaxnummer 070 - 3129346

Enquêtecommissie
Datum: 16/3/99
Nr: ECB 991664
Status:

VAN

Naam bedrijf Economische Controledienst
Afdeling Internationaal Economische Recherche
Afzender P.J. van der Lugt
Telefoonnummer (030) 284 89 63
Telefaxnummer (030) 284 89 48

BERICHT

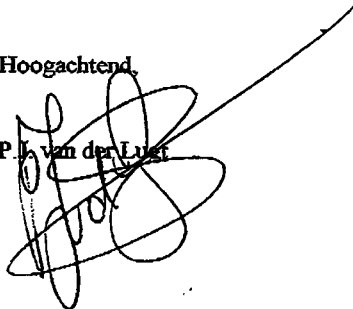
Geachte heer Meijer,

Zoals hedenmiddag telefonisch besproken met de heer M. Norder, doe ik u hierbij een tweetal faxberichten toekomen omtrent de vraag van de zijde van de ECD aan en het antwoord van de heer mr. R.W. Polak, met betrekking tot het maken van kopieën van de bescheiden die in het bezit zijn van SATIN AIR FREIGHT door of ten behoeve van EL AL vlak na de crash en enkele jaren later.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

P.J. van der Lugt



FAX

Aantal pagina's 1 (inclusief dit voorblad)

Datum 5-3-1999

AAN**SPOED**

Naam bedrijf

Ter attentie van **de heer Mr. R.W. Polak**

Afdeling

Telefoonnummer 020-5771430

Telefaxnummer 020-5771786

VAN

Naam bedrijf Economische Controledienst

Afdeling

Afzender Mr. J.W.C.Stalenhoef

Telefoonnummer 070-3512701

Telefaxnummer 070-3512599

BERICHT

In aansluiting op ons telefoongesprek van 4-3-1999 leg ik de volgende vragen/verzoeken aan u voor.

Tijdens het onderzoek van 2 ECD medewerkers bij het bedrijf Satin Air Freight, 144-30 157th street, Jamaica, New York, VS, naar de nog ontbrekende vrachtbrieven van de lading van de El Al Boeing welke op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer is neergestort, is hen door het bedrijf medegedeeld dat door El Al (medewerker(s)) vlak na de ramp en nogmaals enkele jaren later kopieën zijn gemaakt van het totale dossier van de nog ontbrekende vrachtbrieven en dat deze kopieën zijn meegenomen door de betreffende El Al mensen.

Mijn vraag aan U is of U, danwel El Al, het vorenstaande kunnen bevestigen. Indien het antwoord op deze vraag ja is, verzoek ik U te bewerkstelligen dat de ECD ten behoeve van het onderzoek van de Parlementaire Enquêtecommissie Bijlmerramp in het bezit wordt gesteld van alle bij Satin Air Freight gemaakte kopieën van de vrachtbrieven of van kopieën van deze kopieën.

In verband met het lopende onderzoek in de VS verzoek ik U mij zo spoedig mogelijk antwoord op mijn vraag en verzoek te geven.

Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

Mr.J.Stalenhoef.

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

Advocaten & Notarissen

Tripolis 300 Burgerweeshuispad 301
Postbus 75084 1070 AB Amsterdam

Telefoon: (020) 5 771 771
Telefax: (020) 5 771 775

LINKLATERS & ALLIANCE

Datum	12 maart 1999		
Aan	Mr J. Stalenhoef Economische Controledienst	Van	Mr R.W. Polak
Telefax	(070) 351.25.99	Telefoon	(020) 5771430
		Telefax	(020) 5771786
		E-mail	rwpolak@dbbw.nl
Uw Ref		Onze Ref	F:\275\10108041\F085.209\MPr
CC		Pagina's	2.

In geval van problemen met transmissie wordt u verzocht te bellen (020) 5771430

Geachte heer Stalenhoef,

Inzake: EI AI - house air waybills Satin Air Freight

In antwoord op uw faxbrief van 5 maart jl. het volgende.

Ik heb uw vraag aan EI AI voorgelegd. EI AI heeft mij daarop medegedeeld dat vanaf oktober 1997 - toen de Nederlandse overheid voor het eerst aan EI AI verzocht de house air waybills te achterhalen - twee maal schriftelijk en één maal telefonisch een verzoek aan Satin Air Freight is gedaan. Uit die verzoeken is een klein aantal house air waybills naar boven gekomen, welke stukken zijn doorgeleid naar de heer Putters van de Rijksluchtvaartdienst. De grote meerderheid van de house air waybills is echter nimmer in het bezit van EI AI geweest. De enige specifieke informatie die EI AI daarover heeft - het air cargo manifest betreffende air waybill 114.2913.6251 - is door EI AI op 17 februari 1999 per fax van (de

Dit faxbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Het is mogelijk dat dit faxbericht informatie bevat die vertrouwelijk is of onder een verschoningsrecht valt. Indien u dit faxbericht ontvangt terwijl het niet voor u is bedoeld, verzoeken wij u ons hierover per omgaande te berichten. Bij voorbaat dank.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponceerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

De deelnemende kantoren van Linklaters en Alliance zijn: De Brauw Blackstone Westbroek; De Bandt, van Hecke & Lagae; Lagerlöf & Leman; Linklaters & Paines; Oppenhoff & Radler; met vestigingen te: Alicante Amsterdam Antwerpen Bangkok Berlijn Brussel Frankfurt Göteborg Den Haag Hong Kong Keulen Leipzig Londen Malmö Moskou München New York Parijs Praag Rotterdam São Paulo Shanghai Singapore St. Petersburg Stockholm Tokyo Warschau Washington DC.

rechtsoptvolger van) Satin Air Freight ontvangen en toen onmiddellijk naar de Parlementaire Enquêtecommissie doorgeleid. Onjuist is derhalve de door u aan mij voorgelegde mededeling dat "door El Al (medewerker(s)) vlak na de ramp en nogmaals enkele jaren later kopieën zijn gemaakt van het totale dossier van de nog ontbrekende vrachtbrieven en dat deze kopieën zijn meegenomen door de betreffende El Al mensen". El Al kan het in uw brief gestelde derhalve bepaald niet bevestigen.

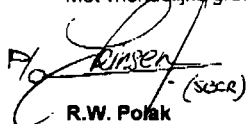
El Al beschikt thans nog steeds niet over de betreffende house air waybills.

El Al heeft ook geen reden om de house air waybills onder zich te houden, als zij die in haar bezit zou hebben. De house air waybills bevatten immers naar alle waarschijnlijkheid de bevestiging van hetgeen El Al reeds meerdere keren heeft gesteld, namelijk dat de betreffende lading geen gevaarlijke stoffen in de luchtvaart bevat.

Aan het voorgaande voeg ik graag een persoonlijke noot toe, voor wat het waard is. Toen de heer Shalom Zahavi, Director Cargo Division van El Al, mij op 17 februari 1999 in de namiddag thuis belde met de mededeling dat het air cargo manifest door El Al was ontvangen, klonk hij opgewonden en verrast. Ik heb mij even later naar het kantoor van El Al begeven om het document samen met mijn medewerkster Suzanne Teijgeler te bestuderen. Het werd ons toen duidelijk dat dit een voor ons nieuw document was, dat voor ons nieuwe informatie bevatte. Uit de opwindende die in het kantoor van El Al toen heerste, niet alleen bij de heer Zahavi (die op dit moment daar was), maar ook bij de heer Uri Sirkis, Vice-President Business Development & Corporate Secretary van El Al en de heer Arnon Asherov, General Manager El Al Benelux, werd mij duidelijk dat ook zij verrast waren. Hun reactie maakte op mij een volstrekt authentieke indruk; ik kan mij niet voorstellen dat zij op die wijze hadden gereageerd, indien de op het air cargo manifest genoemde informatie hen toen reeds (jarenlang) bekend was geweest.

Ik houd mij beschikbaar voor een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,


R.W. Polak (secre)



Enquêtecommissie
Datum: 23/3/99
Nr: ECB 991021
Status: Luchtverkeersleiding Nederland Air Traffic Control the Netherlands

De heer Th. A. M. Meijer
Voorzitter van de Parlementaire Enquêtecommissie
Vliegramp Bijlmermeer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

uw brief van:	schiphol-o: 23 maart 1999	contactpersoon:
uw kenmerk:	ons kenmerk: AD 99/084	toestelnummer: 2219
onderwerp: toelichting	bijlage(n): 2	faxnummer: 3536

Geachte heer Meijer,

Nu de openbare verhoren van uw Commissie zijn afgesloten heeft het Bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland LVNL de behoefte om de informatie die door onze organisatie aan uw Commissie is verstrekt tijdens en voorafgaande aan de verhoren en de wijze waarop met deze informatie publiekelijk is omgegaan, het kader te geven dat ons inziens gerechtvaardigd is. We hopen dat u dit bij het maken van uw verslag wilt betrekken.

1. Over het "onder de pet houden" van informatie over gevaarlijke lading van het EI AL toestel:
 - a. Onze voorlichter heeft aan een van de dienstdoende verkeersleiders gevraagd informatie in te winnen. Dit omdat hij daarover vragen van media had gekregen. De dienstdoend chef-verkeersleider heeft daarop bij EI AL navraag laten doen. De chef-verkeersleider heeft de zo verkregen informatie over de lading later doorgegeven aan de voorlichter.
 - b. In tegenstelling tot wat de verkeersleider dacht, die bij EI AL navraag heeft gedaan, en ook in tegenstelling tot wat uw Commissie en de media concludeerden, blijkt uit de geluidsbanden niet dat de medewerker van EI AL om geheimhouding van het karakter van de lading heeft verzocht. Dit hebben we uw Commissie op 16 februari 1999 in ons schrijven LVNL 900318 (MD-ATM 99/042) gemeld.
 - c. Enkele van de betrokkenen hebben er wel met de voorlichter en met andere functionarissen van de Luchtverkeersbeveiliging over gesproken om geen ruchtbaarheid aan de gevaarlijke lading te geven. Dit was wat hen betreft in overeenstemming met het geldende beleid. Dat stond niet toe dat informatie waarover men beroepshalve beschikte zelfstandig en/of zonder overleg met de voorlichter en meerderen aan journalisten en niet rechthebbende derden werd meegedeeld. Dit beleid behelsde uiteraard geen verbod om de Directeur van de LVB, leiding van de RLD en andere bevoegde autoriteiten van relevante informatie te voorzien. Voor zover het de verkeersleiders aanging hebben zij echter deze autoriteiten voorgelicht door het op de hoogte stellen van de voorlichter G. Knook. Op de avond van de 4^e oktober 1992 heeft deze al in zijn telefonische contacten met verschillende betrokkenen meegedeeld leidinggevenden van de LVB en RLD te hebben gesproken.
De heer Knook rapporteerde aan de directie-secretaris en aan de Directeur van de Luchtverkeersbeveiliging en had contact met de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

2. Over de geluidsbanden:
 - a. Het opnemen op geluidsbanden van telefoon- en radiogesprekken van de Luchtverkeersleiding en het 30 dagen bewaren van die banden behoort tot internationaal voorgeschreven procedures. Het behoort tevens tot deze procedures die banden alleen af te luisteren, wanneer daar een aanwijsbare reden voor is. Dan wordt volstaan met het afluisteren van het relevante gedeelte van een band. Voor details van de geluidsbanden in kwestie verwijs ik naar het historisch overzicht, dat we onlangs voor de Minister van Verkeer en Waterstaat hebben opgesteld en dat u hierbij aantreft (bijlage 1).
 - b. Banden waarvan verondersteld wordt dat deze informatie bevatten die van belang kan zijn bij een onderzoek, worden opgeborgen. Het kan echter voorkomen dat er vervolgens geen redenen blijken te zijn om deze af te luisteren. Zo kan informatie onbekend blijven bij medewerkers en bij externe instanties die bij een onderzoek betrokken zijn. Het komt ook voor dat banden die wel zijn vrijgegeven voor hergebruik niet direct opnieuw worden bespeeld. Dit gebeurt wanneer er voldoende banden beschikbaar zijn, of, zoals in dit geval, na een gedeeltelijke vervanging van het geluidsregistratiesysteem.
 - c. Aldus zijn de banden bewaard gebleven met gesprekken gevoerd op de avond van 4 oktober 1992 vanaf ongeveer 20 minuten na het moment van het neerstorten, welke informatie bevatten over de lading van het EI Al toestel, die niet meer binnen de organisatie bekend was. Degenen die met EI Al of met elkaar over de lading hebben gesproken en zich dat ook nog herinnerden wisten niet dat de banden bewaard waren gebleven. Degenen die opdracht hadden gegeven tot het bewaren van de banden en de technici die met de bewaring waren belast, waren niet op de hoogte van de gesprekken over de lading.
3. Over het "achterhouden" van informatie:
 - a. Het Bestuur van LVNL wil er geen misverstand over laten bestaan dat informatie waar levens mee gemoeid kunnen zijn terstond moet worden doorgegeven aan al diegenen die van die informatie het meeste nut kunnen hebben. Dit maakt en maakte deel uit van de procedures en komt veelvuldig voor. Zo is ook op de avond van de ramp doelbewust het aantal personen dat zich aan boord van de EL AL Boeing bevond ter sprake gebracht, toen bleek dat genoemde aantallen niet overeenkwamen.
Het is te betreuren dat betrokkenen inzake de informatie over de lading hebben gehandeld vanuit hun overtuiging dat deze informatie al lang bij de belanghebbenden bekend was. Deze overtuiging was mede gestoeld op het feit dat de lading van vliegtuigen op geen enkele wijze deel uit maakt van de operationele procedures van de Luchtverkeersleiding. In de taakverdeling tussen alle instanties was, en is nog steeds, vastgelegd dat de lading een volledige verantwoordelijkheid is van andere betrokken partijen.
Mede daarom werd die avond niet besloten tot een onmiddellijke verificatie van de verkregen informatie. Bij het afwerken van de crisisdraaiboek en het zorgen voor een veilige afhandeling van het luchtverkeer dat ononderbroken doorging, is er later niet meer op terug gekomen.
De heer Croon verklaarde tijdens zijn openbare verhoor dat hij het achteraf gezien als een tekortschieten in zijn burgerplicht beschouwde dat hij door de druk van de gebeurtenissen had nagelaten een wel voorgenomen cross-check toe te passen bij de havenmeester van Schiphol op de door betrokkenen ontvangen informatie betreffende de lading. Dat was wat er inderdaad die avond direct had moeten gebeuren en waar de LVB-organisatie van toen niet naar behoren in voorzag.
 - b. Wij zijn van mening dat het bij rampen verstandig lijkt dat elke instantie datgene doet waarvoor zij het beste is geëquipeerd. De les die uit het gebeurde moet worden getrokken is dan ook volgens onze visie dat het bepaald niet verstandig is om alle informatie, rijp en groen, door te geven. Dit kan aanleiding zijn tot ernstige misverstanden en veel onnodig extra werk. Daarentegen moet alle informatie op een zo hoog mogelijk niveau worden vergaard en worden beoordeeld om via een heldere en toetsbare procedure aan bevoegde autoriteiten te worden doorgegeven.

- c. Informatie zoals over de EI AI lading zou in 1992 zou volgens een dergelijke, beleidsmatige controleerbare procedure overgebracht moeten zijn aan de Directeur Luchtverkeersbeveiliging en aan diens directie lijnchef, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Voor zover de betrokken luchtverkeersleiders dat konden beoordelen en mochten verwachten was de informatie echter wel binnen de toenmalige RLD organisatie op het juiste niveau terecht gekomen.
4. Wat betreft de latere correctie op de informatie betreffende de lading:
- Uit het feit dat uit uw verhoren gebleken is dat de mededeling van de EI AI functionaris over de gevaarlijke lading op een misverstand berustte dat nog op de avond van de ramp is gecorrigeerd, kan niet zonder meer worden afgeleid dat de Luchtverkeersbeveiliging op de avond van de ramp met die informatie juist heeft gehandeld. Zij kon immers toen niet weten dat er hier een misverstand in het spel was.
 - Wel onderstreept ook dit element hoe belangrijk het is om niet iedere informatie zonder verificatie naar buiten te brengen, maar daarvoor verstandige, werkbare procedures te hanteren. Het naar buiten brengen door de Luchtverkeersbeveiliging van de informatie over de lading via de media op de avond van de ramp zou ook achteraf bezien onverantwoordelijk zijn geweest.

Samenvattend menen wij dat het bovenstaande duidelijk maakt dat:

- er geen enkele grond is voor suggesties over een complot, waarbij de Luchtverkeersbeveiliging en/of haar medewerkers zouden zijn betrokken,
- er geen sprake is van het opzettelijk achterhouden van informatie voor hulpverleners en betrokken autoriteiten,
- er geen kennis bestond over het nog in tact zijn van banden met informatie over de lading en dat deze banden dus niet moedwillig zijn achtergehouden.

Het Bestuur van LVNL begrijpt goed dat het natuurlijk verwondering heeft gewekt dat de vele discussie van de afgelopen jaren over de lading voor de betrokkenen van de LVB nooit aanleiding zijn geweest om de destijds gedane mededelingen ter discussie te stellen. Betrokkenen verklaren echter desgevraagd steevast in de veronderstelling te hebben geleefd, dat de op 4 oktober 1992 door EL AL verschaft informatie al lang was achterhaald.

Een bij de Luchtverkeersbeveiliging bekend intern RLD faxbericht van 22 oktober 1992 de heer M.A. Kraan van de Luchtvaartinspectie aan de heer S. van Dam, op dat moment Hoofd Juridische Zaken van de RLD, onderschrijft dit. (bijlage 2).

Op het moment dat het Bestuur van LVNL vernam van het bestaan van geluidsbanden, waarop gesprekken stonden die opgenomen zijn op de avond van de vierde oktober 1992 na het neerstorten van de Boeing, is onmiddellijk een onderzoek ingesteld. Het Bestuur heeft de kennis die dit opleverde terstond aan uw Commissie ter beschikking gesteld, wetende dat deze informatie de reputatie van onze organisatie niet ten goede zou komen. Dit in de overtuiging dat deze kennis uw Commissie zou kunnen helpen bij het bereiken van het gestelde doelen: de waarheidsvinding en het trekken van lessen voor de toekomst.

Het is allerminst onze bedoeling om u met onze evaluatie aan te geven hoe uw Commissie het handelen van de toenmalige LVB ten tijde van, en na de ramp dient te beoordelen. Wel hopen we dat we uw Commissie met het aanreiken van deze kanttekeningen beter in staat stellen de door ons verschaft informatie in het juiste perspectief te plaatsen.

Tevens willen we hierbij nog het volgende onder de aandacht van uw Commissie brengen: Tijdens het openbare getuigenverhoor van de heer S.S. Koopmans, Lid van het Bestuur en Directeur Air Traffic Management van LVNL, zijn vragen gesteld over het vliegen over woonbebouwing in een onder controle zijnde noodsituatie. Het Bestuur van LVNL wil graag verwijzen naar de antwoorden die in dit kader zijn gegeven door de President van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers VNV, gezagvoerder P. Griffioen. Deze vertolken de opvattingen van onze organisatie en zijn geheel in lijn met de antwoorden van de heer Koopmans op vragen van leden van uw Commissie hierover. Het beperken van de operationele mogelijkheden van vliegers en verkeersleiders in noodsituaties leidt naar de mening van het Bestuur van LVNL eerder tot additionele veiligheidsrisico's dan dat die worden beperkt.

Hoogachtend,
namens het Bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland

Eric G.H. Kroese
Voorzitter.





Intern onderzoek LVNL naar gang van zaken rond afhandeling ongeluk EL AL 1862

Chronologisch overzicht relevante feiten

1. Op de avond van de Bijlmerramp waren meerdere functionarissen actief bezig met de afhandeling van het luchtverkeer of daaraan gerelateerde werkzaamheden. Het ging hier om chef-verkeersleiders, verkeersleiders en assistenten van de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding, technici, personeel voor vluchtvoorzichting, personeel voor vliegplanverwerking, meteorologen en waarnemers, personeel verantwoordelijk voor de luchtverkeersstroomregeling, bewakingspersoneel.
2. De telefoonlijnen van een aantal van deze functionarissen werden opgenomen op band. Dit betreft ook de telefoonlijnen van de chef-verkeersleiders. Deze telefoonlijnen werden opgenomen vanwege de informatie die kan worden uitgewisseld via deze lijnen en die direct verband houdt met de afhandeling van het luchtverkeer.
3. Ten tijde van de Bijlmerramp had de toenmalige Directie Luchtverkeersbeveiliging (LVB) van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) de beschikking over drie recorders waarop elk 44 sporen, dus in totaal 132 sporen. Ongeveer 110 sporen werden gebruikt voor het opnemen van informatie die te maken heeft met de afhandeling van het luchtverkeer.
4. Deze sporen betroffen niet alleen de genoemde telefoonlijnen, maar ook de intercomlijnen via welke verkeersleiders met elkaar communiceerden, en de radiofrequenties via welke verkeersleiders en vliegers met elkaar communiceerden.
5. De banden konden elk 24 uur opnemen en waren continu in gebruik, waarbij omstreeks 23:00 uur nieuwe banden werden gestart alvorens de lopende banden werden afgenomen.
6. Normaal gesproken werden de banden, na het wisselen, gedurende minimaal 30 dagen bewaard. In geval van een ongeval of ernstig incident werden de banden doorgaans binnen een half uur gewisseld en zeker gesteld ("gearresteerd"). De banden werden dan zo lang bewaard als noodzakelijk is voor het in te stellen onderzoek. Dit bewaren geschiedde in 1992 in een metalen kast. Vanwege de ernst van het ongeval, werden de banden die te maken hebben met de daadwerkelijke afhandeling van EI AL 1862, sinds 6 oktober 1992 in een kluis bewaard.
7. In de jaren 1992, 1993 en 1994 vond het onderzoek plaats van de Raad voor de Luchtvaart naar het verongelukken van vlucht EI AL 1862. De Raad publiceerde het eindrapport op 24 februari 1994.
8. Door RLD/LVB en later door de per 1 januari 1993 verzelfstandigde Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), zijn gegevens aangeleverd voor het onderzoek. Hieronder vielen onder meer de radarbeelden (ook vastgelegd op band), kopieën en transcripten van de relevante radiotelefonie en interne communicatie, een intern onderzoeksrapport en commentaar van LVB op het rapport van de vooronderzoeker en de hoorzittingen van de Raad voor de Luchtvaart in het najaar van 1993.
9. Door de Luchtvaartpolitie zijn de door LVB opgestelde en aan de Raad voor de Luchtvaart en Justitie aangeboden transcripten (woordelijke verslagen) vergeleken met de originele banden. De conclusie was dat geen afwijkingen werden geconstateerd.

10. Door Justitie is in oktober 1992 een justitieel (voor)onderzoek gestart naar aanleiding van het telefoongesprek tussen de Kustwacht en het RLD/LVB verkeersleidingscentrum. Het justitieel onderzoek leidde tot de conclusie dat er geen sprake was van strafbare feiten.
11. De geluidsbanden welke zijn opgenomen tijdens de rampvlucht waren zijn vanaf 4 oktober 1992 om 18:53 uur (het moment van afnemen) tot op heden beschikbaar. Dit betreft 3 banden met elk 44 sporen.
12. Vanaf het moment van arresteren tot 6 oktober 1992, zijn deze banden bewaard in een afgesloten stalen kast in de werkruimte van de toenmalige Centrale Storingsdienst. Deze dienst kende een 24-uurs bezetting. Bij het verlaten van de werkruimte werd deze afgesloten (standaard procedure). Vanaf 6 oktober 1992 zijn de banden bewaard in een kluis.
13. De banden waren gestart omstreeks 23:00 uur op 3 oktober 1992 en afgenomen en gearresteerd kort (ongeveer 18 minuten) na het verongelukken van EI Al 1862. Voor de verwerking tot transcripten werden van deze 3 banden "werkkopieën" gemaakt, zodat de originele banden in de kluis konden blijven. Dit was beter vanuit een oogpunt van beveiliging en tevens werd slijtage van de originele opnamen tegengegaan. Deze slijtage treedt gemakkelijk op indien banden veelvuldig worden afgeluisterd, hetgeen bij het opstellen van transcripten als bij het onderzoek naar het verongelukken van EI Al 1862, noodzakelijk het geval is. De banden waarop de "werkkopieën" zijn gemaakt, zijn vanaf april 1994 in hergebruik genomen.
14. In het kader van het onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart werden door RLD/LVB zelf en in opdracht van de Raad voor de Luchtvaart de volgende sporen van de 3 banden welke draaiden voor en tijdens de rampvlucht beluisterd: de radiofrequenties, interne communicatielijnen en telefoonlijnen van alle functies bij de plaatselijke verkeersleiding, de alarmtelefoon met de brandweer, de mobilifoon tussen LVB en de luchthaven, de radiofrequenties, interne communicatielijnen en telefoonlijnen van de naderingsverkeersleiding, van de sectoren oost, west, zuid en het vluchtinformatiecentrum van de algemene verkeersleiding, de telefoons, centrale alarmtelefoon, noodlijn naar het militaire verkeersleidingscentrum te Nieuw Milligen en inductie-telefoon met de Kustwacht (allen op de werkpositie van de chef-verkeersleider en zijn assistent in het verkeersleidingscentrum), de telefoons bij de Luchtvaartmeteorologische Dienst, de telefoon van de vliegplanverwerking, de telefoons van de vluchtvoorlichting, het telefoonnummer van de Centrale Storingsdienst van LVB en de telefooncentrale. Totaal betreft dit 56 sporen. Hiervan werden samenvattingen gemaakt.
15. De voor de toedracht van de rampvlucht relevante delen van de onder punt 14 genoemde 56 sporen, werden banden frequent beluisterd. De aangetroffen gegevens werden omgezet in transcripten. Het betrof hier delen (ongeveer ½ uur) van 18 sporen van de in totaal 110 sporen. Dit werd door alle instanties ruim voldoende geacht om een totaalbeeld te krijgen van de rampvlucht en is in wezen dezelfde procedure die wordt gevolgd bij alle andere onderzoeken naar ongevallen en luchtverkeersincidenten. Het overgrote deel van de overige sporen bevat doorgaans geen relevante informatie.
16. Het onderzoek naar de toedracht was in 1994 door alle genoemde autoriteiten afgesloten. De LVB kreeg op 27 april 1994 toestemming van de Raad voor de Luchtvaart (bijlage) en had reeds toestemming van Justitie (mondeling n.a.v. bijlagen) om alle geluidsbanden en radarbanden opnieuw te gebruiken. Dit houdt in de praktijk in dat de gegevens eerst worden gewist (demagnetiseren), waarna hergebruik plaatsvindt. Na het demagnetiseren zijn banden niet meer individueel te onderscheiden.
17. De leiding van de LVB heeft er vervolgens bewust voor gekozen de 3 banden van de periode tijdens de rampvlucht niet te hergebruiken en te blijven bewaren in de kluis. Redenen hiervoor waren mede gelegen in het feit dat er in die tijd persberichten waren over mogelijke civielrechtelijke claims volgens Amerikaans recht.

18. Op 4 oktober 1992 om 18:53 uur lokale tijd waren 3 nieuwe banden gestart en weer afgenomen omstreeks 23:10 uur. Ook dit zijn banden die elk 44 sporen bevatten. Door wie besloten was deze banden te arresteren is onbekend. Deze banden werden in een kast opgeborgen, aangezien niet werd aangenomen dat zij even belangrijk waren als de banden van tijdens de rampvlucht. Deze "vervolgbanden" van 18:53 tot 23:10 uur bevatten geen gegevens over de toedracht van de rampvlucht. Zij waren gestart 18 minuten na het verongelukken van EI Al 1862, nadat de eerdere banden in opdracht van de chef-verkeersleider, volgens de geldende procedures, waren zeker gesteld.
19. De "vervolgbanden" zijn door RLD/LVB en de verzelfstandigde LVB niet betrokken bij het interne onderzoek naar de toedracht. Ook de Raad voor de Luchtvaart, RLD en Justitie hebben geen redenen gezien deze banden ooit te beluisteren. Tenslotte heeft ook de RAND Corporation, die het veiligheidsonderzoek Schiphol uitvoerde, het niet nodig geoordeeld de "vervolgbanden" te beluisteren. Volgens interne informatie waren deze instanties op de hoogte van het bestaan van deze "vervolgbanden".
20. Van de "vervolgbanden", die nooit voor een onderzoek waren gebruikt en dus automatisch konden worden hergebruikt, is één band feitelijk hergebruikt.
21. Na de publicatie van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart heeft, voor wat betreft de luchtverkeersleidingsaspecten, nimmer een nader onderzoek plaatsgevonden. Ook de vragen van de Commissie Hoekstra gaven geen aanleiding opnieuw een onderzoek te starten, dan wel banden te beluisteren.
22. In de maanden april en mei 1998 werd nog een onderzoek uitgevoerd betreffende mogelijke vluchten van helikopters op de avond na de ramp. Hiertoe werden de radiofrequenties van de toren beluisterd en werd gebruik gemaakt van gegevens uit vliegplannen. Een functionaris van de afdeling die dit werk heeft uitgevoerd constateerde dat nog twee "vervolgbanden" aanwezig waren en heeft een deel van deze banden, te weten de radiofrequenties van de toren, afgeluisterd. Hierbij werden geen bijzonderheden aangetroffen.
23. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL; voorheen LVB), is zich in het najaar van 1998 gaan voorbereiden op de Parlementaire Enquête Vliegramp Bijlmermeer. Op vrijdag 18 december 1998 bracht een deel van de Parlementaire Enquête Commissie een werkbezoek aan LVNL.
24. De voorbereiding van LVNL was gericht op de taken van de luchtverkeersleiding en werd toegespitst op vragen die vanuit de Commissie aan LVNL zijn gesteld, zowel schriftelijk voorafgaande aan als tijdens het werkbezoek. De lading kwam daarbij slechts zijdelings ter sprake. Gevraagd werd alleen of verkeersleiders en/of LVNL als organisatie op de hoogte behoren zijn van lading van vliegtuigen. Geantwoord is dat dit niet het geval is, omdat de aard van de lading en de vraag of een vliegtuig passagiers, vracht of een combinatie daarvan vervoert, geen invloed heeft op de verkeersleidingstechnische afhandeling.
25. Tijdens de interne voorbereiding kwam in de interne LVNL Regiegroep Parlementaire Enquête Vliegramp Bijlmermeer de vraag aan de orde of de 3 in de kluis bewaarde banden technisch nog waren te beluisteren. LVNL heeft immers op 1 juni 1998 een geheel nieuw verkeersleidingssysteem in gebruik genomen, inclusief een nieuw systeem voor het vastleggen van radiotelefonie en telefonische communicatie.

26. De vraag of de banden technisch nog te beluisteren waren werd bij een terzake deskundige functionaris gelegd, die rapporteerde dat het beluisteren intern LVNL technisch nog wel mogelijk is.
Door de functionaris werd bij zijn rapportering tegelijkertijd aangegeven dat hij had geconstateerd dat 2 van de 3 "vervolgbanden" van na 17:53 UTC (18:53 lokale tijd) nog beschikbaar waren, omdat zij nog niet waren hergebruikt. Deze banden stonden nog in de kast van Technische Zaken. Gezien het genoemde sinds 1 juni 1998 gewijzigde geluidsregistratiesysteem te Schiphol, waren de banden daar ook niet meer nodig voor hergebruik. Wel was gebruik op de regionale luchthavens mogelijk, aangezien deze nog met dezelfde soort apparatuur werken als tot 1 juni 1998 op Schiphol werd gebruikt.
27. Gezien het schrijven van de directeur-generaal RLD van 3 juni 1998, wordt door Bestuurder S.S. Koopmans op 5 januari 1999 onmiddellijk opdracht gegeven de genoemde 2 resterende "vervolgbanden" aan hergebruik te onttrekken en op te bergen in de kluis, bij de reeds aanwezige 3 banden van de rampvlucht.
28. In het kader van de voorbereiding van de Parlementaire Enquête, maar ook gezien verzoeken van journalisten betreffende het afluisteren van banden, is eveneens op 5 januari 1999 opdracht gegeven om delen van deze banden te beluisteren, te beginnen met gesprekken welke verband houden met het afwerken van de alarmlijst.
29. Gezien lopende onderzoeken naar luchtverkeersvoorvallen of -incidenten van recente datum en de bij eenieder heersende overtuiging dat er geen bijzonderheden zouden worden aangetroffen, kreeg dit onderzoek in eerste instantie niet de hoogste prioriteit.
30. Het genoemde onderzoek heeft onverwacht in de namiddag van 12 januari 1999 nieuwe, nog ruwe informatie opgeleverd over de lading. Het betrof kennis die zich kort na de ramp bevond bij EI Al en die, min of meer door een toevallige samenloop van omstandigheden, op de avond van 4 oktober 1992 ook bekend is geraakt bij de LVB.
31. De nieuwe informatie betrof slechts een beperkt deel van hetgeen later dezelfde week is gevonden. Volstrekt onduidelijk was nog wat intern LVB of daarbuiten met deze informatie was gedaan.
32. Nadat Bestuurder Koopmans omstreeks 16:00 uur was ingelicht, heeft hij zich onmiddellijk verstaan met zijn collega Bestuurders. Door een vergadering van het voltallige LVNL Bestuur en een aantal betrokken staffunctionarissen werd de verkregen informatie in het kader van het onderzoek van de Parlementaire Enquête Commissie essentieel geacht. Er werd dan ook opdracht gegeven het gestarte onderzoek voort te zetten, en wel met de hoogste prioriteit.
33. Dit type onderzoek is zeer arbeidsintensief. Een beschrijving van het bandenmateriaal en van het proces van het verwerken van banden tot transcripten is aanwezig en kan desgewenst ter beschikking worden gesteld. Ter illustratie moge dienen dat het opstellen van het transcript dat is opgenomen in het rapport van de Raad voor de Luchtvaart, omstreeks een maand in beslag heeft genomen. Dit betekende dat noch op donderdag 14 januari tijdens contacten tussen de voorzitter van het Bestuur LVNL en de secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, noch tijdens de vergadering van de Regiegroep Verkeer en Waterstaat van vrijdagochtend 15 januari op de Plesmanweg, inhoudelijke mededelingen konden worden gedaan over het onderzoek. Wel werd in de vergadering van de Regiegroep Verkeer en Waterstaat gesteld dat LVNL bezig was met nieuwe informatie, maar dat het onderzoek hiernaar nog lopende was.
34. Aan de hand van de bevindingen van het voortgezette onderzoek werden door het Bestuur de (voormalig) LVB/LVNL functionarissen die blijkens de banden van de EI Al berichtgeving in kennis waren gesteld, uitgenodigd voor een vergadering op vrijdagmiddag 15 januari 1999.
35. Door betrokkenen is die dag mondeling verklaard hoe zij in kennis zijn gesteld van de genoemde informatie en wat zij daarmee hebben gedaan. Deze verklaringen komen overeen met hetgeen door enkele van hen later is verklaard voor de Parlementaire Enquête Commissie.

36. Aansluitend heeft het Bestuur van LVNL zich op vrijdag 15 januari beraden over (de volgorde van) de te nemen stappen. De conclusie was dat de Parlementaire Enquête Commissie, de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Raad van Toezicht LVNL en de voormalig Directeur Generaal RLD, de heer J.W. Weck (die door een van de betrokken functionarissen was genoemd als een van de personen die dezelfde avond over de mededeling van EI Al over de lading zijn ingelicht), op de hoogte dienden te worden gesteld. Enkele leden van de Raad van Toezicht zijn op vrijdagavond geïnformeerd, anderen in het weekend of op maandagmorgen 18 januari.
37. Op zaterdag 16 januari 1999 heeft Bestuurder Koopmans telefonisch de voorzitter van de Parlementaire Enquête Commissie op de hoogte gesteld van het feit dat bij LVNL nieuwe informatie beschikbaar was gekomen, waarvan het Bestuur LVNL van mening was dat zij aan de Commissie, vergezeld van een toelichting, ter hand diende te worden gesteld. Hierbij speelde ook mee dat op maandag 18 januari, om 14:00 uur het voorverhoor zou plaatsvinden van Bestuurder Koopmans.
38. Enerzijds wilde het Bestuur de Commissie niet onvoorbereid met de genoemde informatie confronteren; anderzijds wilde het Bestuur de Commissie wel zo spoedig mogelijk van deze informatie voorzien.
39. In overleg met de voorzitter van de Commissie is besloten een en ander buiten het voorverhoor te bespreken, op maandag 18 januari, om 13:00 uur. Tijdens het telefoongesprek van zaterdag 16 januari 1999 is niet ingegaan op de inhoud van de informatie, maar is uitsluitend gesteld dat het de lading betrof.
40. Eveneens op zaterdag 16 januari 1999, heeft Bestuurder Koopmans contact opgenomen met de heer J.W. Weck. In overleg werd een afspraak gemaakt voor zondagavond, 17 januari 1999, bij LVNL op Schiphol-Oost. De heer Weck werd die avond door het Bestuur LVNL op de hoogte gesteld van de strekking van de verkregen informatie en van de verklaring dat hij hiervan op de avond van 4 oktober 1992 op de hoogte is gesteld, althans volgens de verklaring van een betrokken LVNL medewerker. De heer Weck werd vergezeld door de heer C.P. Poot van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
41. Tijdens het gesprek van het Bestuur LVNL met de heren Weck en Poot werd opnieuw gesproken over het inlichten van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bevestigd werd dat in ieder geval (ook) het LVNL Bestuur dit zou doen.
42. Op maandagmorgen, 18 januari 1999, omstreeks 09:40 uur, is de Minister van Verkeer en Waterstaat door de voorzitter van het Bestuur LVNL, G.H. Kroese, op de hoogte gesteld.
43. Op maandagmiddag, 18 januari 1999, vanaf omstreeks 13:15 uur, heeft Bestuurder Koopmans, in aanwezigheid van mevrouw Wenting, Hoofd Corporate Communications LVNL, de Parlementaire Enquête Commissie ingelicht en exemplaren overhandigd van de tot dan beschikbare transcripten. Dit betrof transcripten van anderhalf uur van twee sporen waarop telefoontoestellen van de chef-verkeersleider van het verkeersleidingscentrum waren vastgelegd.
44. Door Bestuurder Koopmans zijn tevens de mondelinge verklaringen van betrokkenen aan het LVNL Bestuur gememoreerd.
45. Tijdens het voorverhoor van Bestuurder Koopmans, dat dezelfde middag (ongeveer een half uur na het verstrekken van de informatie aan de Commissie) plaatsvond, werd door de Commissie op enkele aspecten van de verkregen informatie ingegaan.
46. De Commissie instrueerde Bestuurder Koopmans het onderzoek met spoed voort te zetten en de Commissie op de hoogte te houden van de vorderingen. Dit is in voortdurend overleg met de griffier van de Commissie geschied.

47. Tevens stelde de Commissie met nadruk dat over het onderzoek niet extern diende te worden gecommuniceerd, aangezien dit de voortgang van de enquête zou belemmeren. Het Bestuur LVNL heeft hieraan gehoor gegeven.

Schiphol-Oost,
11 februari 1999

CT ¹²¹ 120
De Koning
Kraan
Krook
Metselaar

FAX
Aan: Siebern van Dam

Van: Bert Kraan

Onderwerp: LI activiteiten vracht EL-AL Boeing

LI heeft aan de hand van de vrachtdocumentatie (Cargo manifest, Shippers declaration for dangerous goods, NOTOC of Cargo en Airway bill's), waarvan de kopieën zijn opgevraagd bij El-Al, nagegaan wat de aard van de lading was en met name de vervoerde gevaarlijke stoffen. Aanvankelijk waren de kopieën van airwaybill's betreffende de lading die in Amsterdam aan boord is gebracht beschikbaar. De airwaybills van de lading afkomstig uit New York zijn later door El Al in kopie alsnog ter beschikking gesteld.

De beschikbare informatie leverde ten aanzien van gevaarlijke stoffen aan boord de navolgende conclusie op:

- geen explosieve, radioactieve of extreem giftige goederen, maar hoofdzakelijk flamables (verf, parfum, lijmen etc.)

De overige lading bestond uit niet gevaarlijke goederen zoals o.a. vliegtuig(F-16)- en helicopteronderdelen.

Extra aandacht is gegeven aan de militaire onderdelen :

- betreffende onderdelen vallen niet onder de categorie gevaarlijke stoffen
- de Rijkspolitie is op de hoogte gebracht van betreffende vracht i.v.m. mogelijke economische delicten
- tot op heden is niets gebleken van eventuele (economische) delicten of andere strafbare feiten

Opgemerkt dient te worden dat de Rijkspolitie onderdeel uitmaakt van het onderzoeksteam en dus in dit geval van meet af aan bij het onderzoek betreffende lading betrokken is geweest.

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

Advocaten & Notarissen

Tripolis 300 Burgerweeshuispad 301
Postbus 75084 1070 AB Amsterdam

Telefoon: (020) 5 771 771
Telefax: (020) 5 771 775

LINKLATERS
& ALLIANCE

Enquêtecommissie

Datum: 23/3/99

Nr: EB 991826

Status: *[handwritten]*

Datum 23 maart 1999

Aan de heer Th.A.M. Meijer
Parlementaire Enquêtecommissie

Van Mr R.W. Polak

Telefax (070) 312 93 46

Telefoon (020) 577 14 30

Telefax (020) 577 17 86

E-mail rwpolak@dbbw.nl

Uw Ref

Onze Ref F:\275\10108041\F097.209\MPr

CC

Pagine's 14.

In geval van problemen met transmissie wordt u verzocht te bellen (020) 577 14 30

Geachte heer Meijer,

Inzake: EI AI - parlementaire enquête

Het lijkt mij goed dat ik de contacten tussen EI AI en de Commissie sinds 15 maart jl. bevestig en dat ik u in geschrifte op een aantal punten attent maak.

1. De heer Adi Levy van EI AI en mijn kantoorgenote Suzanne Teijgeler hebben op 16 maart jl. en 17 maart jl., deels in het bijzijn van Uri Sirkis en Nachman Klieman van EI AI, en van mij, werkbesprekingen gevoerd met de heren Nordor en Kortenbach, stafleden van de Commissie, en de heer Van Oers van de Douane. EI AI hoopt dat die besprekingen voor de Commissie nuttig zijn geweest. Van mevrouw Teijgeler begrijp ik dat de heer Kortenbach nog één openstaande vraag heeft, waarop de heer Levy vanuit Israël rechtstreeks zal reageren, en dat

Dit faxbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Het is mogelijk dat dit faxbericht informatie bevat die vertrouwelijk is of onder een verschoningsrecht valt. Indien u dit faxbericht ontvangt terwijl het niet voor u is bedoeld, verzoeken wij u ons hierover per omgaande te berichten. Bij voorbaat dank.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponereerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

De deelnemende kantoren van Linklaters en Alliance zijn: De Brauw Blackstone Westbroek; De Bandt, van Hecke & Lagae; Lagerlöf & Leman; Linklaters & Paines; Oppenhoff & Rädler; met vestigingen te: Alicante Amsterdam Antwerpen Bangkok Berlijn Brussel Frankfurt Göteborg Den Haag Hong Kong Keulen Leipzig Londen Maimó Moskou München New York Parijs Praag Rotterdam São Paulo Shanghai Singapore St. Petersburg Stockholm Tokyo Warschau Washington DC.

hij voor het overige op dit moment geen vragen meer heeft. Mochten er nog vragen opkomen, dan lijkt het mij praktisch dat de heer Kortenbach rechtstreeks contact met de heer Levy of mevrouw Teijgeler opneemt.

Ik wil tot slot niet nalaten te vermelden dat de besprekingen in een plezierige sfeer zijn verlopen.

2. Op 16 maart jl. heeft u ruimschoots de tijd genomen om in uw kantoor met de heren Sirkis en Klieman, alsmede met mij, van gedachten te wisselen over een aantal zaken. Dat is door El Al zeer gewaardeerd. Wij hebben tijdens de bespreking afgesproken dat El Al zo veel als in haar vermogen ligt zal bespoedigen dat de door de Commissie op 25 februari jl. aan de heer Yarkoni van de Israëlische *Civil Aviation Administration* gestelde vragen over *maintenance* worden beantwoord. Wij hebben voorts afgesproken dat El Al aan u een memo zal zenden over de extra vluchten kort na het ongeval.
3. U heeft tijdens onze bespreking uw grote zorg uitgesproken over het verkrijgen van kopieën van de HAWBs betreffende de zending onder MAWB 114.2913.6251. El Al begrijpt en respecteert die zorg, en de heer Sirkis heeft gesteld dat hij persoonlijk niet zal rusten totdat hij iedere mogelijkheid heeft benut om te bewerkstelligen dat de Commissie die stukken in handen krijgt. In dat verband zend ik u - zoals afgesproken - afschrift van een brief van El Al New York aan Satin Air Freight van 5 maart jl., waaruit blijkt dat El Al ook in het zeer recente verleden zich heeft ingespannen Satin Air Freight ertoe te bewegen de stukken aan de Commissie - desnoods in "commercieel gekuiste vorm" - af te geven (bijlage 1).
4. Tijdens onze bespreking heeft El Al met grote stelligheid betwist dat zij - zoals de Commissie (bij monde van de heer Oudkerk) tijdens het verhoor van Minister Jorritsma op 12 maart jl. en tijdens de persconferentie daarna (bij monde van u) heeft gesteld - kort na het ongeval en enkele jaren daarna "alle documenten" reeds bij Satin Air Freight heeft gekopieerd, en heb ik namens El Al kritiek geuit op het feit dat de Commissie haar vermoedens op dit punt als vaststaande feiten aan de buitenwereld heeft gepresenteerd. Daarop ontstond tussen u en mij enige discussie, die eindigde met uw oproep om niet naar het verleden, doch naar de toekomst te kijken. Hoewel El Al - zoals reeds vaak gesteld - aan de Commissie alle medewerking heeft verleend, verleent en blijft verlenen, dien ik als advocaat van El Al enige opmerkingen te maken over haar juridische positie, opdat daarover later geen misverstanden kunnen ontstaan.

Bandopname

5. Op 3 februari jl. heeft de Commissie een bandopname van een telefoongesprek tussen de heer Aaij, een medewerker van El Al, en de heer Hendriks van de luchtverkeersbeveiliging, aan de buitenwereld gepresenteerd, evenwel zonder de bandopname ten gehore te brengen. In de presentatie van de Commissie werd de indruk gewekt dat door de bandopname werd "onthuld" dat de lading van het vliegtuig - tot dan toe geheim gehouden - gevaarlijke stoffen bevatte en dat de heer Aaij aan de luchtverkeersbeveiliging om geheimhouding van dat feit had verzocht.

6. Deze "onthulling" leidde tot ernstige beroering in de Nederlandse samenleving en heeft de eer en goede naam van EI Al grote schade berokkend.
7. Nadat de bandopname op 17 februari jl. ten gehore is gebracht, is komen vast te staan dat de door de Commissie op 3 februari jl. gepresenteerde interpretatie onjuist was en dat de Commissie de bandopname op 3 februari jl. op essentiële punten onjuist en onvolledig heeft weergegeven. Hierbij treft u als bijlage aan een vergelijking tussen de presentatie van de bandopname door de Commissie op 3 februari jl. en de bandopname zoals die op 17 februari jl. ten gehore is gebracht (bijlage 2). Ik heb hieraan op dit moment niets toe te voegen.

Ik kan niet uitsluiten dat technische inspectie van de bandopname nog nadere gegevens zal opleveren. Helaas heeft de Commissie - ondanks herhaald verzoek - een kopie van de band niet aan mij willen afgeven.

8. De wijze waarop de Commissie op 3 februari jl. de bandopname heeft gepresenteerd, is mijns inziens zodanig in strijd met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betaamt, dat zij onrechtmatig is jegens EI Al. Het handelen van de Commissie dient te worden toegerekend aan de Staat der Nederlanden. Dientengevolge is de Staat der Nederlanden aansprakelijk jegens EI Al voor de daardoor bij EI Al veroorzaakte schade. EI Al dient zich te dier zake alle rechten voor te behouden.

"EI Al reeds jarenlang in bezit van HAWBs"

9. Op 12 maart jl. heeft de Commissie - zoals hierboven onder 4. reeds gememoreerd - zonder voorbehoud publiek gemaakt dat EI Al kort na het ongeval en enkele jaren daarna "alle documenten" (kennelijk is mede bedoeld: de HAWBs) bij Satin Air Freight heeft gekopieerd. De implicatie van die stelling is dat EI Al jarenlang en ook recentelijk heeft gelogen door te stellen dat zij niet de beschikking heeft over de HAWBs.
10. Het behoeft geen betoog dat een dergelijke beschuldiging (wederom) erg schadelijk is voor EI Al.
11. De beschuldiging is, naar beste weten van EI Al, niet gegrond. Nader onderzoek dat door EI Al naar aanleiding van de beschuldiging is verricht, heeft geen enkel resultaat opgeleverd dat de beschuldiging bevestigt.
12. De verklaring waarover de Commissie beschikt, zou een onafhankelijke onderzoekscommissie als de Commissie er niet toe moeten brengen reeds vóór het uitbrengen van haar eindrapport vermoedens publiekelijk te ventileren, laat staan die vermoedens als vaststaande feiten te presenteren, zoals de Commissie heeft gedaan. In dat verband vestig ik uw aandacht op het feit dat de verklaring:

a. deels uit de derde hand en deels uit de tweede hand is (dit is - zoals algemeen bekend - niet bepaald een aanbeveling als het om het waarheidsgehalte gaat);

b. geen namen van de medewerkers van EI Al en slechts gedeeltelijk namen van medewerkers van Satin Air Freight vermeldt;

c. geen specifieke tijdstippen noemt waarop de kopieën zouden zijn gemaakt.

De verklaring is - kortom - te vaag om vermoedens op te baseren, en al helemaal om als volledig bewijs van feiten te kunnen worden gepresenteerd.

13. Het is om verschillende redenen niet waarschijnlijk dat de verklaring juist is. Ten eerste: zoals op 12 maart jl. reeds uit de rapportage van de ECD aan u was gebleken, en zoals u ook tijdens de bespreking van 16 maart jl. tegenover de heer Sirkis, de heer Klieman en mij heeft bevestigd, blijkt uit de inhoud van de HAWBs (zoals opgetekend door de agenten van de ECD) dat - zoals EI Al altijd heeft gesteld - de desbetreffende lading niet uit gevaarlijke stoffen in de luchtvaart bestond, terwijl uit die rapportage ook blijkt dat de inhoud van de HAWBs consistent is met het *Air Cargo Manifest* dat EI Al op 17 februari jl. - door tussenkomst van de heer Yarkoni - aan de Commissie ter hand heeft gesteld (nadat EI Al dat document op die dag van Satin Air Freight had ontvangen). EI Al heeft - kortom - geen enkele reden om de HAWBs - wanneer zij die in haar bezit zou hebben - niet aan de Commissie af te geven en heeft er - integendeel - alle belang bij dat de HAWBs de Commissie zo spoedig mogelijk bereiken. Het is reeds om deze reden erg onwaarschijnlijk dat EI Al jarenlang over kopieën van de HAWBs zou hebben beschikt zonder die aan de Nederlandse autoriteiten - waaronder uw Commissie - ter hand te stellen.
14. Bovendien: als Satin Air Freight reeds twee maal zou hebben toegestaan dat EI Al kopieën maakte, waarom heeft zij dan nu zo veel bezwaar gemaakt tegen het maken van kopieën?
15. Daaraan voeg ik nog toe dat het op zichzelf een ongewone gang van zaken zou zijn dat werknemers van bedrijf A in het gebouw van bedrijf B kopieën van documenten toebehorende aan bedrijf B maken. Anders gezegd: als EI Al kopieën van documenten van Satin Air Freight heeft ontvangen, ligt het veeleer voor de hand dat de kopieën door Satin Air Freight zijn gemaakt en dat de kopieën door Satin Air Freight naar EI Al zijn gezonden (zoals in de loop der jaren - zoals u weet - ten aanzien van een beperkt aantal HAWBs inderdaad is gebeurd). Ook dit doet af aan de geloofwaardigheid van de verklaring.
16. Daar komt tot slot het volgende bij. De heer Stalenhoef van de ECD, handelend in opdracht van de Commissie, heeft mij op 4 maart jl. telefonisch en op 5 maart jl. schriftelijk benaderd en mij toen de desbetreffende verklaring voorgelegd met de vraag of EI Al daarop wilde reageren. Ik heb daarop bevestigend geantwoord en ben daarover toen met verschillende topfunctionarissen van EI Al in contact getreden. Op 11 maart jl. heb ik hen een (in de Engelse taal vertaald) concept voor een beantwoordingsbrief gezonden. Ik heb op die dag ook de heer Stalenhoef gebeld met de mededeling dat ik verwachtte op vrijdag 12 maart jl. of op maandag 15 maart jl. namens EI Al schriftelijk te kunnen reageren. De heer Stalenhoef liet mij weten mijn reactie te zullen afwachten.


17. Op 12 maart jl. heb ik inderdaad de schriftelijke reactie per fax aan de heer Stalenhoef gezonden. Die reactie hield een gemotiveerde weerspreking van de verklaring in. Mijn fax van 12 maart jl. is u naar ik aanneem bekend, maar voor de goede orde sluit ik een kopie bij (bijlage 3).
 18. Op dezelfde dag is de Commissie - zonder enig voorbehoud - met haar beschuldigende stelling naar buiten getreden, als stond de feitelijke grondslag van die stelling vast. Het lijkt mij onzorgvuldig dat de Commissie - door tussenkomst van de ECD - eerst aan EI AI een reactie vraagt en vervolgens met een stellige beschuldiging naar buiten komt, zonder te vermelden wat de reactie van EI AI inhoudt of zelfs maar dat aan EI AI om een reactie is gevraagd.
 19. Ik maak u erop attent dat de Commissie thans in wezen over twee tegenover elkaar staande verklaringen van advocaten namens hun cliënten beschikt (waarbij dan nog geldt dat de verklaring van de advocaat van Satin Air Freight niet door hem schriftelijk is afgelegd - dit in tegenstelling tot mijn brief - en bovendien uit de tweede hand tot u komt). In het licht hiervan - alsmede gezien de onder 12. tot en met 15. genoemde redenen - is er bepaald geen reden om de verklaring van de zijde van Satin Air Freight als beslissend bewijs te behandelen en de verklaring van de zijde van EI AI te negeren.
 20. EI AI is nu in een positie gedrongen waarin zij haar onschuld moet bewijzen en wel door te laten zien dat zij iets niet gedaan heeft. Dat is vrijwel onmogelijk, maar zij zal niettemin proberen verder materiaal aan te dragen dat haar ontlast.
 21. Het spijt mij te moeten constateren dat door het onzorgvuldig optreden van de Commissie ook hier aansprakelijkheid van de Staat der Nederlanden voor de aan EI AI toegebrachte schade aannemelijk is. Ook hier dient EI AI zich alle rechten voor te behouden.
- Slotsom**
22. De Commissie is mijns inziens gehouden tot openbare rectificatie op zo kort mogelijke termijn van de door haar ten onrechte geuite beschuldigingen (zowel betreffende de bandopname als betreffende de HAWBs).
 23. EI AI hoopt en dringt er met de grootst mogelijke klem op aan dat de Commissie zich in haar eindrapport zal baseren op bewijsbare feiten en niet op speculaties, alsmede dat de Commissie het uitgangspunt zal hanteren dat iemand onschuldig is totdat diens schuld is bewezen. EI AI hoopt voorts en dringt er met even grote klem op aan dat de Commissie, daar waar zij niet over voldoende eenduidig bewijsmateriaal beschikt en niettemin tot feitelijke uitspraken wenst te komen, in haar eindrapport steeds duidelijk zal motiveren waarom zij - ondanks het ontbreken van voldoende eenduidig bewijsmateriaal - toch meent tot de desbetreffende feitelijke uitspraken te kunnen komen.
 24. Ik maak u en de andere leden van de Commissie er tot slot op attent dat u ook persoonlijk verantwoordelijkheid draagt voor het verzorgen van een evenwichtig eindrapport.

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

Ik heb het voorgaande opgeschreven om de juridische positie van EI AI te beschermen. Door het voorgaande vast te leggen, is EI AI thans in staat om verder met de Commissie samen te werken. Indien de Commissie - naast de in de punten 1., 2. en 3. genoemde zaken - nog andere zaken van EI AI verwacht, dan verneem ik dat gaarne van u.

Nu de Commissie haar beschuldigingen (zelfs zonder vooraankondiging aan EI AI) publiek heeft gemaakt, zal EI AI haar verweer daartegen ook publiek moeten maken. Derhalve zal ik deze brief aan de media ter hand stellen..

Met vriendelijke groet/en hoogachting,

p/o 
R.W. Polak

Bijlagen: 3

EL AL

MR. FRANK VENA
DIR.SALES & MKTING
GSI-SATIN
152 - 01 ROCKAWAY BLVD
JAMAICA BLVD
JAMAICA N.Y 11434

FAX: 718/723-8373

March 5, 1999

DEAR MR. VENA,

THIS IS TO CONFIRM OUR TELEPHONE CONVERSATION FROM THIS MORNING.

WE UNDERSTAND THAT TWO INVESTIGATORS OF THE DUTCH ECONOMIC CONTROL AGENCY, MR. MOSE AND MR. VAN DER LUGT, WERE ALLOWED IN YOUR OFFICE TO REVIEW THE HAWBS BELONGING TO MAWB WITH NUMBER 114.2913.6251. WE ALSO UNDERSTAND THAT THE INVESTIGATORS WERE ALLOWED TO TAKE NOTES, BUT THAT THEY WERE NOT ALLOWED TO TAKE COPIES. WE UNDERSTAND THAT THE REASONS FOR YOUR REFUSAL TO LET THEM TAKE COPIES ARE OF A COMMERCIAL NATURE, AND OF A LEGAL NATURE, THAT IS: A LACK OF A FORMAL APPLICATION BY THE DUTCH GOVERNMENT TO US CUSTOMS. BEING A COMMERCIAL COMPANY OURSELVES, WE FULLY UNDERSTAND YOUR REASONS.

THROUGH THIS LETTER WE WOULD LIKE TO BRING TO YOUR ATTENTION THAT THE INVESTIGATORS ACT IN THE INTEREST OF A DUTCH PARLIAMENTARY INQUIRY COMMITTEE, WHICH IS INVESTIGATING THE CONSEQUENCES OF AN ACCIDENT OF AN EL AL AIRPLANE THAT TOOK PLACE ON OCT 4, 1992. IN THE NETHERLANDS THERE IS A GREAT CONCERN WITH REGARD TO THE CONTENTS OF THE CARGO UNDER - AMONG OTHERS - MAWB 114.2913.6251. ALTHOUGH WE BELIEVE THAT THIS CONCERN IS NOT WELL FOUNDED, AS THE CONTENTS OF THE CARGO UNDER THIS AIR WAYBILL DID NOT CONSIST OF DANGEROUS GOODS, WE KINDLY AND POLITELY ASK YOU TO TAKE INTO CONSIDERATION THE POSSIBILITY TO HAND OVER COPIES OF THE HAWBS, IN ORDER TO EASE THE CONCERN IN THE NETHERLANDS. IF THE HAWBS CONTAIN COMMERCIAL INFORMATION THAT YOU DO NOT WANT TO - AND DO NOT HAVE TO - DISCLOSE TO THIRD PARTIES, PLEASE CONSIDER THE POSSIBILITY OF PROVIDING THIS INFORMATION IN AN ANONYMOUS FORM.

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.
120 West 45th Street • New York, NY 10036-4005

Ontvangen: 23/ 3/99 16:52;
23-03-1999 16:54

31 205771775 -> PARL.ENQ.BIJLMERRAMP;
DBBW AMSTERDAM

Pagina 8
31 205771775 P.08/14

AGAIN, BE ASSURED THAT WE FULLY UNDERSTAND YOUR HESITATIONS.
HOWEVER, WE ALSO LIKE YOU TO TAKE INTO CONSIDERATION THE ISSUES
AT STAKE IN THE NETHERLANDS, AND TO CONSIDER IF A BALANCED
SOLUTION IS POSSIBLE.

WITH KIND REGARDS,


MICHAEL MAYER
GENERAL MANAGER
NORTH & CENTRAL AMERICA.

VERSIE DBBW 23 maart 1999

Transcriptie van de band met gesprek tussen luchtverkeersbeveiliging en (hoogstwaarschijnlijk) de heer Aaij van El Al Cargo, die werd afgespeeld tijdens het verhoor van de heer Aaij op 17 februari 1999.

Hendriks: "Ja euh met Hendriks euh Rijksluchtvaart Dienst nog even....., euh d'r komen nogal wat vragen naar ons toe omtrent de euh vracht de euh.. lading aan boord. Is daar iets over bekend?"

Aaij: "Euh, ik heb alle manifesten beschikbaar heb alle NOTOCs beschikbaar.... euh alle informatie die u daarover wenst daaromtrent... (onverstaanbaar)."

Hendriks: "Oké."

Aaij: "Dus dat euh ik heb al met euh... ben ik de gevaarlijke stoffenlijst aan het doorkijken wat er allemaal aan boord zat."

Hendriks: "Ja."

Aaij: "D'r zat een behoorlijke hoeveelheid explosieven aan boord. Euh..... cartridges

Transcriptie van "de onthulling" gedaan door de Enquêtecommissie (bij monde van mevrouw Augusteijn) op 3 februari 1999.

Ik neem u even mee naar die band. Daaruit blijkt dat de verkeersleiding bij El Al binnen een half uur na de crash, rond een half uur na de crash, informeert naar de lading. El Al Operations meldt dan - en ik citeer de band:

[Dit cruciale gedeelte wordt door mevrouw Augusteijn niet geciteerd. Had zij dit wel gedaan, dan zouden veel misverstanden vermoedelijk zijn voorkomen. De Commissie heeft tot nog toe niet verklaard waarom zij dit gedeelte in haar weergave heeft weggelaten.]

Terzijde: het gaat niet om El Al Operations, maar - hoogstwaarschijnlijk - om de heer Aaij van El Al Cargo.

"Er zat een behoorlijke hoeveelheid explosieven aan boord, cartridges. Er zat gif aan boord. Er zaten gassen aan

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

euh D'r zat gif aan
boord... D'r zaten euh...euh...
gassen aan boord euh....
niet gevaarlijke gassen ...euh
brandbare gassen...
brandbare vloeistoffen."

boord, niet gevaarlijk, brandbare
gassen, brandbare vloeistoffen."

Hendriks: "Ja, maar allemaal allemaal
losse vracht hè?"

*[Dit gedeelte wordt door mevrouw
Augusteijn niet geciteerd, waardoor de
onjuiste indruk wordt gewekt dat de
navolgende - incorrecte - parafrase
direct volgt op het voorafgaande. Deze
indruk wordt versterkt door het gebruik
van het woord "dan" in "En EI AI dringt
er dan op aan om over de uitspraken
geen mededeling te doen.".*

Aaij: "Ja hoe bedoelt u?"

Hendriks: "Ja ik bedoel dat euh dat is
gewoon euhe wat ie
vervoerde, dat is de vracht
die die vervoerde?"

Aaij: "Ja hoor."

Hendriks: "Ja oké..., nou ja goed dat is
euh explosief genoeg zie ik
zo."

Aaij: "Ja nou ja God 't is allemaal
IATA dus euh..."

Hendriks: " Ja, nee daarom daar gaat 't
ook niet om. Maar euh die
vragen komen natuurlijk toch
naar boven toe enneuh dan
moet die voorlichter bij ons
die euh die euh die wordt
daar ook mee overvallen."

]

Aaij: "Ja maar euh... d'r worden
geen uitspraken gedaan
[slecht verstaanbaar]."

En EI AI dringt er dan op aan om over
de uitspraken geen mededeling te
doen.

[Het voorlopige resultaat van onze analyse is dat Aaij zegt: "[...] d'r worden geen uitspraken gedaan of het aan de vracht ligt." . Deze interpretatie zou goed in de context passen.

In een interview met De Volkskrant van 5 maart 1999 heeft Aaij zelf verklaard dat hij meent dat hij zegt: "[...] d'r worden geen uitspraken gedaan over het aantal slachtoffers."

Een deugdelijke geluidstechnische analyse van de band zou zekerheid moeten kunnen geven.]

Hendriks: "Nee uiteraard niet, maar dat euh.. dat zullen [we?] [ze?] ook niet van ons euh horen. Wij proberen het zo summier mogelijk te vertellen, maar euh tussen ons, 't is euh 't is mij duidelijk even."

Aaij: "Ja?"

Hendriks: "Ja bedankt."

[Deze parafrase is incorrect, omdat Aaij - wat hij ook precies zegt - niet op geheimhouding van de aard van de lading aandringt, zoals in de presentatie van de Commissie wordt gesuggereerd. Het is nogal navrant dat deze - verkeerd geparafraseerde - uitlating van Aaij de enige basis vormt voor de door de Commissie gepresenteerde interpretatie dat El Al om geheimhouding van de aard van de lading zou hebben verzocht.]

Een medewerker van de verkeersleiding zegt dat toe. En ik citeer weer: "Dat zullen ze niet van ons horen". Einde citaat.

[Dit is citaat is op een belangrijk punt onvolledig en daarom niet correct, omdat Hendriks geen geheimhouding toezegt, maar aankondigt dat de luchtverkeersbeveiliging zal proberen "het zo summier mogelijk te vertellen".]

Wat vind u van die houding?

[Dit gedeelte wordt door mevrouw Augusteijn niet geciteerd.

Ontvangen: 23/ 3/99 16:53;

31 205771775 -> PARL.ENG.BIJLMERRAMP; Pagina 12

23-03-1999 16:55

DBBW AMSTERDAM

31 205771775 P.12/14

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

Aaij: "Oké."

Hendriks: "Sterkte d'r mee."]