

Vergaderjaar 1995–1996

22 861

Vliegramp Bijlmermeer

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 13 mei 1996

Tijdens de regeling van werkzaamheden op 8 mei 1996¹ hebben de heer Van Gijzel en mevrouw Van Rooy een aantal vragen gesteld over **de documenten met betrekking tot de lading van het El Al-vliegtuig dat op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer is verongelukt**. Naar aanleiding van uw verzoek doe ik u hierbij mijn reactie op deze vragen toekomen.

Voor de beantwoording van de vragen heb ik de Raad voor de Luchtvaart om bericht en raad gevraagd. In Nederland is het onderzoek naar luchtvaartongevallen immers door de wet opgedragen aan deze onafhankelijke Raad en die is daarvoor in de eerste plaats verantwoordelijk.

Hieronder heb ik de door de Raad geformuleerde antwoorden tussen aanhalingstekens geciteerd.

De door de Raad voor de Luchtvaart aan mij gestuurde reactie d.d. 9 mei 1996, kenmerk 202596/ALG-61, heb ik volledigheidshalve voor u ter kennisneming bijgevoegd.²

Op basis van de verzamelde informatie kom ik tot het oordeel dat het ongevalsonderzoek vanuit de relevante invalshoeken goed en volledig is verricht. Mocht de Kamer ondanks de in en bij deze beantwoording gegeven informatie van oordeel zijn dat aan de Raad voor de Luchtvaart (met opzet) onjuiste informatie verstrekt is dan ben ik bereid aan de Minister van Justitie te vragen om een nader onderzoek in te stellen op basis van het (alsdan nog aan te tonen) vermoeden van een strafbaar feit.

Antwoorden op de vragen van de heer Van Gijzel (PvdA):

1

Is het waar dat geen van de betrokken onderzoeksinstanties de beschikking heeft of heeft gehad over de originele vrachtbrieven van de vracht tussen New York en Tel Aviv met uitzondering van dat deel dat door de Economische Controle Dienst later is opgevraagd bij de douane in de

¹ Zie Handelingen II nr. 29, vergaderjaar 1995–1996.

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Verenigde Staten en dat slechts betrekking heeft op een zesde deel van de bedoelde vrachtbrieven?

Antwoord: «Ja; voor het onderzoek zijn de originele documenten niet benodigd.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de relevante documentatie in kopievorm.» Voor wat betreft een overzicht van de documenten die in het kader van het onderzoek aanwezig waren verwijs ik naar de bijlage hierover bij de bovengenoemde brief van de Raad voor de Luchtvaart.

2

Is het waar dat geen van de betrokken onderzoeksinstanties de beschikking heeft of heeft gehad over de originele door de piloot gearafaerde gevaarlijke stoffen lijst New York-Tel Aviv?

Antwoord: «Ja; logischerwijs was dit niet mogelijk aangezien de originele gearafaerde gevaarlijke stoffenlijst zoals gebruikelijk in de cockpit wordt meegevoerd en naar alle waarschijnlijkheid bij het ongeval is verbrand.

Ook hier is, zoals gewoonlijk, gebruik gemaakt van een beschikbaar gestelde kopie.»

3

Kan de minister in haar brief nader ingaan op de vraag hoe, gelet op het ontbreken van deze stukken, de beantwoording beoordeeld moet worden op schriftelijke vragen mijnerzijds van 17 en 24 september 1993 over de inhoud en de aard van de vracht en de consequenties daarvan voor de volksgezondheid?

Antwoord: «Bij de beantwoording van uw vragen destijds is, zoals ik boven reeds heb opgemerkt, gebruik gemaakt van de gegevens afkomstig van de relevante kopieën. Aangezien er derhalve geen documenten ontbreken, zie ik geen aanleiding mijn standpunt van destijds te herzien.»

4

Hoe kan het dat bij het eventueel ontbreken van deze stukken nog op de avond van de ramp is vastgesteld dat er geen belemmeringen waren voor het voortzetten van de bergingswerkzaamheden? Wie heeft dat vastgesteld en op basis waarvan? Hoe kan, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, meegedeeld zijn, dat er geen munitie aan boord was en pas op 16 juni 1994 melding gemaakt wordt van de aanwezigheid van uitrusting voor militair geschut?

Antwoord: Voor de rampenbestrijding ter plaatse lag de verantwoordelijkheid bij de Gemeente Amsterdam. Onmiddellijk na het ongeval heeft de brandweer van Schiphol aan de Amsterdamse brandweer mededelingen gedaan met betrekking tot de lading. Kernpunt hiervan was dat de lading van het toestel, mede in relatie tot het effect van de hoeveelheid brandstof aan boord, niet van dien aard was dat deze relevant was voor de blus- en bergingswerkzaamheden. De brandweer van Schiphol heeft de informatie zoals gebruikelijk verkregen bij de onderneming die de afhandeling voor El Al verzorgt (zie ook het antwoord op vragen van het lid Van Gijssel d.d. 17 september 1993, Aangangsel Handelingen nr. 858, vergaderjaar 1995–1996).

«Aangezien de relevante documenten in kopievorm beschikbaar waren en er derhalve geen documenten ontbraken, kon de onderzoekscommissie tot de conclusie komen dat er geen belemmeringen waren om de bergingswerkzaamheden voort te zetten.

Op grond van dezelfde beschikbare documenten is vastgesteld dat er zich geen munitie aan boord bevond. Dit aspect is tevens bij het technisch onderzoek ter plaatse van het ongeval bevestigd.

Het begrip «uitrusting voor militair geschut» komt niet overeen met het begrip «munitie». Munitie valt onder de categorie explosieven; met uitrusting voor militair geschut worden geen explosieven bedoeld.»

5

Hoe kan, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, eerst gemeld zijn dat de Economische Controle Dienst alle vrachtbrieven vooraf gecontroleerd heeft en dit later, op 28 oktober 1994, gecorrigeerd worden met de mededeling dat dit achteraf gebeurd is, terwijl ook de Economische Controle Dienst nu zegt niet over de vrachtbrieven noch over de originele gevaarlijke stoffenlijst te beschikken?

Antwoord: «De Economische Controle Dienst had tot taak het nagaan van de «uitrusting voor militair geschut» en had daartoe – naderhand – in de V.S. het betreffende deel van de vrachtbrieven van de niet-gevaarlijke lading opgevraagd.

De Economische Controle Dienst had bij haar taak noch de overige vrachtbrieven, noch de NOTOC nodig».

Overigens wordt in de vraagstelling ten onrechte gesteld dat gemeld zou zijn dat de ECD «alle vrachtbrieven» gecontroleerd zou hebben. In mijn brief van 28 oktober 1994 wordt gesproken over «een controle-onderzoek naar de ladinglijsten». De ECD heeft zich aan de hand hiervan verder gericht op dat deel dat voor haar taak van belang was.

6

Hoe kan de minister, gelet op het eventueel ontbreken van de stukken, in het algemeen overleg van 22 juni van het afgelopen jaar (22 861, nr. 12) op mijn vragen meegedeeld hebben, dat de vrachtbrieven zijn gecontroleerd en alles exact klopt?

Antwoord: In het Algemeen Overleg op 22 juni 1995 richtte de discussie zich in belangrijke mate op de mogelijke overbelading van het vliegtuig. In dat verband heb ik opgemerkt dat «alles is nagegaan en exact klopt». De relevante documentatie, i.c. het samenvattende overzicht van de lading met bijbehorende informatie over het gewicht van de lading (Cargo Manifest), heeft immers niet ontbroken. De vragen op 22 juni 1995 konden derhalve zowel voor wat betreft de belading als met betrekking tot de aanwezige gevaarlijke stoffen worden beantwoord (zie ook mijn brief aan de Tweede Kamer van 15 mei 1995, punt f, over de lading).

7

Hoe is het mogelijk dat deze relevante documenten, het grootste deel van de vrachtbrief van New York naar Tel Aviv en de daarbij behorende shippers declaration, alsmede het door de piloot ondertekende originele exemplaar van de gevaarlijke stoffenlijst over hetzelfde traject, niet in het bezit zijn van één der betrokken onderzoeksinstanties?

Antwoord: «Overeenkomstig de internationale voorgeschreven werkwijze is bij het vooronderzoek primair de gevaarlijke lading geëvalueerd.

Juist gelet op de tijdsdruk bij onderzoek van ongevallen worden volgens de bevrachtingsvoorschriften de gevaarlijke stoffen uitgebreid gespecificeerd en op een aparte lijst, de NOTOC, vermeld.

Deze NOTOC was, in kopievorm, beschikbaar, evenals de relevante vrachtbrieven. Een onderlinge vergelijking van deze documenten heeft geen tegenstrijdigheden aan het licht gebracht.

Ten aanzien van de door de piloot ondertekende originele gevaarlijke ladinglijst geldt, zoals reeds eerder vermeld, dat deze zich zoals gebruikelijk aan boord heeft bevonden en naar alle waarschijnlijkheid is verbrand.»

8

Hoe verhoudt de schriftelijke mededeling van de minister, gedaan in de brief van 15 mei 1995 – «alle functionarissen, betrokken bij de afhandeling van de El Al-Boeing 747 op de grond zijn kort na het ongeval gehoord door de luchtvaartpolitie» – zich met de verklaring van de heer Plettenberg, toenmalig supervisor van de afhandeling van deze vlucht, dat hem nooit is gevraagd een getuigenverklaring af te leggen?

Antwoord: «De Raad voor de Luchtvaart is in het bezit van een proces verbaal van de Luchtvaartpolitie van het verhoor van de heer Plettenberg, dat op de avond van het ongeval is afgenomen. Indien de heer Plettenberg destijds informatie heeft verzwegen, is hem die zeer ernstig aan te rekenen.»

9

Hoe beoordeelt de minister de zeer belastende verklaring van de heer Plettenberg, dat de vrachtbrieven zoals El Al die in bezit heeft, niet correct waren?

Antwoord: «Mede gezien het gestelde onder punt 8 hierboven laat ik deze beoordeling voor rekening van de heer Plettenberg.»

Antwoord op de vraag van mevrouw van Rooy (CDA).

1

Wil de minister heel helder uiteenzetten, wat de internationale afspraken zijn ten aanzien van onderzoeken naar dit soort vliegtuigrampen, welke informatie daarbij overlegd moet worden en in hoeverre bij dit onderzoek is voldaan aan de internationale afspraken op dit punt. Dit heeft met name betrekking op de vrachtbrieven en op gevaarlijke stoffen.

Antwoord: «De internationale afspraken ten aanzien van onderzoeken van vliegtuigrampen, i.c. ICAO Annex 13, stellen expliciet dat het enige doel van het onderzoek is: het voorkomen van ongevallen en incidenten.

De onderzoeksinstantie bepaalt welke gegevens relevant zijn voor het vaststellen van de oorzaak van het ongeval.

Aangezien gevaarlijke stoffen bij het betreden van het rampgebied mogelijk een rol kunnen spelen wordt gebruikelijk direct om de lijst gevaarlijke stoffen (NOTOC) gevraagd.

In tweede instantie wordt onderzocht of de gevaarlijke stoffen mogelijk een rol bij het ontstaan van het ongeval hebben gespeeld.

Volgens de internationale burgerluchtvaartvoorschriften (ICAO Annex 18) kan de luchtvaartmaatschappij volstaan met het verstrekken van de

ladinglijst met gevaarlijke stoffen, i.c. de NOTOC, aan de onderzoeksinstantie. In het onderhavige geval heeft de luchtvaartmaatschappij El Al hieraan volledig voldaan.»

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink