

Van Middelkoop

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de **interpellatie-Van Gijzel**, gericht tot de minister van Verkeer en Waterstaat, over **het onderzoek naar de Bijlmerramp**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 7 oktober 1997.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)²

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Afgelopen zaterdag werden wij in het programma van NOVA opnieuw geconfronteerd met nieuwe feiten over het onderzoek van de Bijlmerramp. Dit kwam bovenop een serie onopgehelderde zaken. Ik noem het verdwijnen van de cockpit voice recorder, de effecten op de gezondheid van verarmd uranium en met name de precieze inhoud van het toestel. Deze zaken spelen een centrale rol.

Het antwoord op al deze punten en nog vele andere is vijf jaar na de ramp nog steeds niet gegeven. De officiële stukken, met name de house airway bills, liggen bij de Amerikaanse douane. Voorzover mij bekend, zijn die nooit opgevraagd. Ze liggen ook bij El Al in Israël en die wil ze niet geven. Het justitiële onderzoek dat het hele afgelopen jaar heeft geduurd, geeft dan ook geen enkele helderheid over deze house airway bills. Men achtte dat niet de taak van de genoemde instanties, zo bleek uit de uitzending van NOVA.

Het onderzoek bevestigt dat er onderling verschillende exemplaren bestaan van op zichzelf unieke documenten. Wat eigenlijk hetzelfde had moeten zijn, ook volgens de wet die voorschrijft dat er geen enkele onnauwkeurigheid in de vrachtbrief mag zitten, verschilt dus, zo is geconstateerd.

NOVA deelde ook mee dat een van de politiefunctionarissen die dit in opdracht van het openbaar ministerie heeft onderzocht, indertijd als liaisonofficier verantwoordelijk was voor het vergaren van de vrachtbrieven. Tevens gaf NOVA aan dat in Duitsland twee ex-medewerkers van El Al onder ede verklaard hebben dat er in Duitsland een dubbele

boekhouding wordt gevoerd van vrachtbrieven. De vraag is of dat alleen betrekking heeft op die ene luchthaven of dat er misschien een concern policy achter zit.

Wij hebben als vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in het afgelopen jaar naar aanleiding van eerdere onthullingen geprobeerd om een beeld te krijgen van de openstaande vragen. Ik moet zeggen dat dit niet gemakkelijk was. Aanvankelijk verliep het gesprek met de Raad voor de luchtvaart buitengewoon gebrekkig. Later was er niet echt sprake van een grote medewerking van de zijde van de Economische controledienst en evenmin van de politie. Toch hebben wij de afgelopen week daarmee gesprekken mogen voeren. Op basis van die gesprekken constateer ik dat de verschillende onderzoeksinstellingen op cruciale onderdelen tegenstrijdige verklaringen hebben afgelegd.

Een daarvan is dat de Economische controledienst naar aanleiding van een stukje van een vrachtbrief dat in de Bijlmermeer gevonden is, de house en master airway bills die correspondeerden met het nummer op dat stukje papier, hebben aangevraagd bij US Customs. Welnu, dat betref de vrachtpapieren voor 6800 kg vracht. Die papieren zijn door de Economische controledienst onderzocht. En verleden week werd ons meegedeeld dat 5000 kg daarvan nooit in dat toestel heeft gezeten! Dat is toch wel curieus, omdat het gewicht daar op zichzelf gelijk gebleven is. Wat heeft er wél aan 5000 kg in gezeten?

Is het vijf jaar na dato zoveel gevraagd, na een vlieg-ramp waarbij ten minste 43 mensen het leven lieten en na vele tegenstrijdige verklaringen, om eens duidelijkheid te krijgen over onder andere de inhoud van de lading? De minister van Verkeer en Waterstaat wil, als de Kamer daar om zou vragen, een hernieuwd justitieel onderzoek instellen, zo heb ik in de krant gelezen. Als de minister dat wil doen en als zij daartoe aanleiding ziet, moet zij dat zeker niet laten. Maar ik geloof dat het staatsrechtelijk niet juist is dat de Kamer zich mengt in het al dan niet instellen van een strafrechtelijk onderzoek. Daar kunnen op zichzelf feiten wel aanleiding toe geven, maar dat is geen kwestie van politieke weging.

Langzamerhand komt ook het vertrouwen aan de orde in de wijze

waarop de onderzoeken in dit kader de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Namens de fractie van de Partij van de Arbeid verzoek ik de minister dan ook een van alle staatsinstellingen onafhankelijke commissie, onder directe verantwoordelijkheid van de regering, in te stellen, met de opdracht om alles in het werk te stellen de ontbrekende documenten alsnog te verkrijgen en om onderzoek te doen naar de wijze waarop de afhandeling van deze ramp heeft plaatsgevonden.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik zal proberen een antwoord te geven op de vragen die door de heer Van Gijzel gesteld zijn.

De eerste vraag was of ik de opvatting deel dat het voor alle betrokkenen buitengewoon triest is dat vijf jaar na de Bijlmerramp nog steeds veel vragen onbeantwoord zijn en er zelfs steeds weer nieuwe vragen bijkomen. Met de heer Van Gijzel vind ik dat buitengewoon onbevredigend. Voor de mensen bij wie de wonden van de ramp nog lang niet zijn geheeld, is het ook een slechte zaak dat steeds weer rond de datum van de herdenking de discussie oplaait. Maar vooral als er aanwijzingen zijn dat er iets mis is, is dat heel vervelend.

De tweede vraag was of de minister kan bevestigen dat er nooit, door welke Nederlandse autoriteit dan ook, een poging is ondernomen om bij de douane van de Verenigde Staten een complete set vrachtbrieven te verkrijgen. Voorzover mij bekend, zijn bij de douane van de Verenigde Staten door de ECD diverse sets opgevraagd. Er is echter inderdaad nooit een volledige set opgevraagd, in die zin dat alle house airway bills daarbij betrokken waren. Navraag leert overigens dat de house airway bills bewaard worden door de afzender en de expediteur. In dit verband is het van belang vast te stellen waarover wij praten als wij het hebben over een complete set van vrachtbrieven. De Kamer is in het bezit van de complete set documenten die op grond van de luchtvaartwetgeving vereist zijn. Ik heb er heel lang mijn best voor moeten doen om ze überhaupt te krijgen. Daarop kom ik dadelijk nog terug. De Kamer is dus in het bezit van de documenten die in het internationale verkeer gelden voor

het vervoer door de lucht. Daaronder vallen de airway bills, maar niet de house airway bills, die in dit verband ook wel worden genoemd. De laatste zijn vrachtdocumenten die gewisseld worden tussen de afzender van een goed en de expediteur. De expediteur maakt op grond van de house airway bills de airway bills op die gelden tussen hem en de luchtvrachtvervoerder. Dat NOVA een aantal house airway bills boven water heeft gekregen, wil op zichzelf nog niet zeggen dat ze allemaal terug te vinden zullen zijn. De wettelijke mogelijkheden om de house airway bills op te vragen zijn overigens beperkt. Ik heb de Kamer dat op 1 oktober van het vorige jaar ook meegedeeld. Het ziet er naar uit dat alleen het vermoeden van een strafbaar feit verdere actie mogelijk zou maken. De Kamer weet dat ik vorig jaar al een aantal vragen heb gesteld om alles wat beschikbaar was aan ons toe te zenden. Daarop hebben wij gekregen wat wij gekregen hebben.

De derde vraag van de heer Van Gijzel was of ik het acceptabel vind dat deze onbevredigende en bij velen onrustveroorzakende situatie blijft voortbestaan. Als er inderdaad aanleiding is om verder te graven in de documentenstroom, dan moet dat zeker worden gedaan. Het onderzoek van het OM gaf daartoe tot nu toe geen aanleiding. Maar mogelijk dat de uitzending van NOVA, met name over de Duitse verklaringen over gesjoemel met papieren in andere gevallen, zicht geeft op nieuwe feiten. Zoals de heer Van Gijzel net aangaf, heeft de Kamer vorige week een aantal gesprekken gevoerd. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen als de complete informatie over die gesprekken naar mij dan wel mijn collega van Justitie kon gaan, althans voorzover daardoor bij de Kamer de indruk is ontstaan of gegevens naar boven zijn gekomen die aanleiding kan zijn respectievelijk kunnen zijn voor heropening van het onderzoek. Overigens zal ik mijn collega van Justitie ook vragen om het OM te verzoeken het onderzoek te heropenen op basis van alles wat wij nu weten.

Vervolgens vroeg de heer Van Gijzel of ik het wenselijk acht dat alles in het werk gesteld wordt om de openstaande vragen en onduidelijkheden, in het bijzonder ten aanzien van de inhoud en de aard van de lading, van een

antwoord te voorzien. Gezien de steeds weer terugkomende vragen en vraagtekens bij het handelen van diverse instanties als het gaat over de vrachtdocumenten, wil ik absoluut proberen om zoveel mogelijk onduidelijkheden weg te nemen.

De volgende vraag is of ik het staatsrechtelijk juist acht om een eventueel in te stellen nader onderzoek door het OM, waarbij op grond van het vermoeden van strafbare feiten in de VS alsnog de ontbrekende documenten opgevraagd kunnen worden, afhankelijk te maken van instemming van een meerderheid van de Tweede Kamer. De heer van Gijzel zei het zojuist in zijn inleiding wat genuanceerder, want via de woordvoerder is nooit gezegd dat dit afhankelijk was van een meerderheid van de Kamer. De woordvoerder heeft gezegd: als er een vraag uit de Kamer over komt. Nadat ik overigens zelf de televisieuitzending heb gezien en ik inmiddels door de heer Van Gijzel op de hoogte ben gebracht van de gesprekken die hij gevoerd heeft, althans voor een deel daarvan, is er voor mij genoeg aanleiding om die vraag sowieso aan mijn collega van Justitie te stellen. Ik moet er meteen aan toevoegen dat wij tot nu toe onvoldoende aanleiding daartoe hadden. Maar als er aan de hand van nieuwe feiten wel degelijk een reden is – en ik zie er nu wel een reden voor – dan zal ik dat verzoek graag aan mijn collega van Justitie doen.

Ik zal de volgende vraag nog eens letterlijk voorlezen. Komt volgens de minister, gelet op de vele tegenstrijdige verklaringen in de afgelopen jaren, het grote aantal vragen waar tot op vandaag geen antwoord gegeven kan worden en het ontbreken van cruciale documentatie, zo langzamerhand ook niet het vertrouwen in het geding over de wijze waarop het onderzoek in dit kader heeft plaatsgevonden? Ik ben het met de Kamer eens. De wijze waarop het onderzoek in dit kader heeft plaatsgevonden, en ik heb het dan over het beschikbaar hebben van informatie over de vracht, verdient bepaald geen schoonheidsprijs. Het onderzoek naar de pure oorzaak van het ongeval is mijns inziens wel naar tevredenheid uitgevoerd.

Tot slot heeft de heer Van Gijzel gevraagd of ik bereid ben om, gelet op het voorgaande, een van alle staatsinstellingen onafhankelijke

commissie onder directe verantwoordelijkheid van de regering in te stellen, die de opdracht krijgt om alles in het werk te stellen om de ontbrekende documentatie alsnog te verkrijgen en een onderzoek te doen naar de wijze waarop de afhandeling heeft plaatsgevonden. Nu zit ik met een lastig probleem, want het instellen van zo'n commissie om de specifieke ontbrekende documentatie alsnog te verkrijgen, lijkt mij niet zo heel erg zinnig, omdat zo'n commissie geen enkel rechtsmiddel heeft om dergelijke papieren op te vragen. Dat kan natuurlijk wel via het OM en ik heb zojuist al gezegd dat ik aanleiding zie om in elk geval het OM te verzoeken het onderzoek te heropenen. Ik constateer wel dat duidelijk naar voren komt dat het proces met betrekking tot het verzamelen van vrachtdocumenten zeker verbetering behoeft. Wij hebben het over vele instanties zoals het OM, de luchtvaartpolitie, de ECD, het bureau vooronderzoek ongevalen en incidenten. Zij kennen elk hun eigen doelstellingen wat dit betreft en dat maakt het ingewikkeld. Zij betreffen respectievelijk strafrechtelijke aspecten, militair-strategische goederen en de oorzaak van het ongeval. Bij de wetgeving hebben wij dat nadrukkelijk uit elkaar getrokken. Als oud-Kamerlid die destijds mede de wet behandelde, kan ik zeggen dat wij nooit hebben kunnen voorzien dat dit tot deze vervelende gevolgen zou kunnen leiden, namelijk dat de informatie bij de een wel bekend is en bij de ander niet of dat die informatie bij de een onvolledig is en dat blijkbaar onvoldoende informatie-uitwisseling heeft plaatsgevonden. Ik wil dan ook voorstellen om wel degelijk een commissie in te stellen, die wat mij betreft onafhankelijk is en die terugkijkend op de Bijlmerramp de procedures rondom de informatie-uitwisseling echt gaat onderzoeken, vooral ten aanzien van de vracht, zodat wij er ook voor de toekomst van kunnen leren. En wie weet halen wij daar ook voor de huidige situatie nog dingen uit. Ik moet nog even nadenken over hoe ik die commissie precies moet instellen. Misschien zou ik het in dit geval, zoals ik dat bij een ander onderwerp de luchtvaart betreffend ook heb gedaan, kunnen koppelen aan de Raad voor verkeer en waterstaat. Maar ik moet nog bezien wie daarvoor het meest

Jorritsma-Lebbink

geëigend is, want er moet ook deskundigheid zijn.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord en ik wil nog de volgende opmerkingen maken.

Ook ik vind het iedere keer betreuenswaardig dat dit onderwerp rond de vierde oktober boven tafel komt, want die datum brengt meteen weer vele emoties met zich mee. Ik moet daarbij overigens constateren dat in gesprekken met bewoners noch uit hun brieven of telefoongesprekken, geen enkel gevoel naar voren komt om dit absoluut niet te doen, integendeel! Als ik hoor dat het bij die mensen weer zoveel naar boven haalt, is hun signaal daaraan toch tegengesteld.

Voorzitter! De minister heeft inderdaad bevestigd dat er nooit een complete set vrachtbrieven bij de douane van de Verenigde Staten is gevraagd. De minister maakt terecht het onderscheid tussen de house airway bills en de master airway bills, maar de wet schrijft voor welke elementen – de internationale verdragen bevestigen dat ook nog eens – geleverd moeten worden door de vrachtbrieven. Die kun je eigenlijk alleen maar krijgen als je de house airway bills hebt. De minister heeft gezegd dat die alleen bij de afzender en de expediteur liggen. Ik vind dat een wat wonderlijk antwoord, omdat de ECD eerder van US Customs behalve de master airway bills ook de house airway bills heeft verkregen. De minister zegt niet goed de wettelijke mogelijkheden daartoe te zien, omdat daarvoor een strafbaar feit moet zijn gepleegd. Ik moet dan constateren dat deze wettelijke mogelijkheden er vorig jaar reeds waren. Er heeft namelijk een strafrechtelijk onderzoek plaatsgevonden en ik begrijp dus echt niet waarom die documenten niet in dat onderzoek zijn opgevraagd. Een vraag temeer is dan waarom niet onmiddellijk na de ramp wel die house airway bills zijn opgevraagd van Amsterdam naar Tel Aviv, als zij toch niet zo belangrijk zijn.

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik wil de heer Van Gijzel een vraag stellen om te kijken of ik het bij het juiste

einde heb en niet om hem daar direct op aan te vallen.

Volgens mijn informatie is er geopereerd naar aanleiding van de Wet op de luchtvracht uit 1936, laatstelijk bijgesteld in 1960. Daarin wordt aangegeven wat de afzender moet doen, wat de vervoerder moet doen en wat de ontvanger moet doen. Daar komt in dit soort gevallen de notoc voor gevaarlijke stoffen nog bij. Als het anders is, moet de heer Van Gijzel mij dat maar laten zien maar volgens mij is het te doen gebruikelijk om te vragen naar de master airway bills en zijn house airway bills nog altijd bedoeld voor interne informatie en hoeven zij niet te worden afgegeven aan welke instantie dan ook. Bestrijdt de heer Van Gijzel dat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, omdat er in de wet niet staat dat je master airway bills moet inleveren. Dat is maar een term. In de wet en in de internationale verdragen – het ICAO-verdrag – wordt precies omschreven welke gegevens beschikbaar moeten zijn. Dat gaat om gewicht, aard en inhoud van de vracht. De aard van een vracht zou je dus terug kunnen vinden op zo'n master airway bill. Er staat bijvoorbeeld military equipment of military ordinance equipment, maar dan weet je alleen nog maar dat het om militaire goederen gaat en niet wat die vracht precies is. Dat zul je dus echt terug moeten vinden op die house airway bill.

De heer **Keur** (VVD): Dan hebben we toch een verschil van inzicht in de mogelijkheden en hanteert de heer Van Gijzel waarschijnlijk een andere wet. Maar goed, het komt wel steeds naar voren dat het hem gaat om de house airway bills terwijl dat volgens mij een interne kwestie is. Dan gaan we toch nog even een stapje verder.

De heer Van Gijzel zegt dat ik dat bij het verkeerde eind heb. Ik betwijfel dat, maar als je dat heel goed bekijkt, zie je dat dit erop neerkomt dat de vervoerder niet eens gehouden is om te kijken wat erin zit. Het zit hem dus in de afzender en in de ontvanger. Is de heer Van Gijzel dat met mij eens?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

De heer **Keur** (VVD): Als ik dan zie wat er vandaag de dag gebeurt – even afgezien van de El Al-Boeing –

kan er dus van alles in die kratten zitten, al dan niet met house airway bills en master airway bills, gecontroleerd of niet gecontroleerd. Dan kan die kist nog vol zitten met iets wat wij niet kunnen weten. Is de heer Van Gijzel het daarmee eens?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

De heer **Keur** (VVD): Dat zou dus betekenen dat wij beter met de wetgeving aan de gang kunnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, omdat er dan wel degelijk sprake is van een strafbaar feit. De heer Keur zegt dat een house of een master airway bill een stuk papier is. Je mag ervan uitgaan dat iedereen die in het normale verkeer in onze wereld daarmee omgaat, geacht wordt te goeder trouw te zijn en werkt overeenkomstig de internationale verdragen en de wetgeving. De vraag die de heer Keur mij stelde, is of dat wat op de house airway bills en master airway bills staat, een garantie is dat het ook daadwerkelijk in dat toestel gezeten heeft. Mijn antwoord daarop is "neen". Die garantie kan ik niet geven. Wij spreken dan echter wel over een strafbaar feit. Dan is er iets gedaan in strijd met internationale verdragen en met wetgeving. Dat is grond om de expediteur c.q. degenen die verantwoordelijk zijn strafrechtelijk te vervolgen.

De heer **Keur** (VVD): Ik stel vast dat wij dan in wezen de wet zouden moeten veranderen in plaats van verder zoeken naar de house airway bills. Als men zegt dat het een geheime lading betreft is, zullen we dus nooit vinden wat erin zit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan toch nooit een reden zijn! Iemand begaat een strafrechtelijk feit – dat is de hypothese die u maakt – hij stopt er iets in wat niet op de papieren is gezet. Als u zegt, laat het nu maar zitten want wij vinden het toch niet meer terug, is dat een buitengewoon curieuze opvatting over rechtshandhaving. Die lijn zou ik absoluut niet willen volgen. Wij moeten vaststellen of wij die documenten kunnen krijgen. Die moeten wij hebben. Vervolgens moeten wij alles in het werk stellen om te bekijken of hetgeen aan boord was, overeenkomt met die lijst. Overigens zijn er vraagtekens te plaatsen bij die lijst.

Van Gijzel

De heer **Keur** (VVD): Nu zijn we precies waar we wezen willen. Ik heb de heer Van Gijzel goed begrepen. Ik ga een stapje verder. Tot op heden heeft noch de ECD, noch de luchtvaartpolitie, noch het OM strafbare feiten kunnen vaststellen. Hoe kan het dan dat ik telkenmale in de krant, op de televisie, bij NOVA personen zie die wij allemaal kennen en die met allerlei dingen aankomen alsof die waar zijn. Waar hebben zij dat dan vandaan? Hoe weten zij dat dan als wij het niet weten? Waarom maken zij dat dan niet hard?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is handig als u wel namen noemt. Ik probeer zo weinig mogelijk te verhullen. Ik neem aan dat u spreekt over de heer Plettenberg.

De heer **Keur** (VVD): Onder anderen. Mijnheer Plettenberg zegt bijvoorbeeld dat er niet adequaat gereageerd is. Hij is de hele avond aan het kopiëren geweest. Wie kan het beter weten dan hijzelf? Laat hij zijn informatie dan bij het OM en bij ons brengen!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Laat mij uw vraag beantwoorden. Die mensen waren verantwoordelijk. De heer Plettenberg was supervisor bij El Al. Hij zegt dat hij de desbetreffende documenten heeft gezien. Als hij constateert dat daarin mogelijk frauduleuze handelingen hebben plaatsgevonden, vind ik het terecht dat hij dat bij het OM meldt. Dat wil overigens niet zeggen dat er sprake is van een strafbaar feit. Dat moet door het OM via een strafrechtelijk onderzoek vastgesteld worden. Hij is wel verplicht het te melden. Dat schrijft de wet namelijk ook voor.

Als in Duitsland twee medewerkers van El Al onder ede verklaren dat er door middel van een dubbele boekhouding op grote schaal gefraudeerd is, vind ik dat die mensen eerder te prijzen zijn dan dat wij hen zouden moeten afschieten. Die mensen zijn gehouden de wet uit te voeren, ook in Duitsland.

De **voorzitter**: Zouden wij dit interruptiedebatje kunnen beëindigen. U bent ook een beetje met uw termijn bezig, mijnheer Keur.

De heer **Keur** (VVD): Dat was niet de bedoeling, voorzitter. Ik wilde uitvissen waar die mensen hun informatie vandaan halen. Ik stel

voor dat zij die aan de regering, het OM of aan ons overleggen. Maar iedere keer zijn er uitspraken die niet hardgemaakt worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zegt dat er doorgegraven moet worden. Dat ben ik volledig met haar eens, temeer omdat zij aangeeft dat de verklaring van de Duitsers een extra punt van zorg is. Ik vind onder ede verklaren overigens een perfect systeem.

De minister heeft gevraagd om de door de vaste commissie verzamelde informatie. Ik moet dat even overleggen met de collega's en met de voorzitter. Ik zie de voorzitter al knikken, dus ik neem aan dat daartegen geen bezwaar bestaat.

Naar aanleiding van vraag 5 heeft de minister gezegd dat zij dat Justitie zal vragen. Mijn vraag was, of de minister het staatsrechtelijk juist achtte dat de Kamer of een ander politiek gremium aangeeft of een strafrechtelijk onderzoek al dan niet moet worden gehouden.

Naar aanleiding van vraag 6 stelde de minister dat de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden geen schoonheidsprijs verdient. Zij maakt daarbij een kanttekening met betrekking tot de oorzaakvinding. Ik vind dat de desbetreffende mensen in een groot aantal opzichten knap werk verricht hebben. Dat is internationaal erkend. Daarover bestaat ook bij mij geen twijfel. Ik heb echter ook geconstateerd dat er veel naar de Raad voor de luchtvaart en het bureau vooronderzoek geschoven is, wat daar misschien niet thuishoorde.

De minister stelt nu in antwoord op vraag 7 dat zij het niet correct vindt om een commissie in het leven te roepen die de ontbrekende documenten gaat opvragen. Ik interpreteer dat als volgt. De minister gaat haar collega van Justitie vragen om het strafrechtelijk onderzoek te continueren. Van dat onderzoek maakt ook het opvragen van de documenten – hetzij in Amerika, hetzij in Israël – onderdeel uit. Daarmee is dat dus afgedekt. Wat de wijze betreft waarop de hele ramp is afgehandeld, wil de minister een onafhankelijke commissie, een ad-hoccommissie. Die zelfstandige commissie zou dit nog eens grondig moeten bestuderen. Ik hoop dat daarmee binnenkort een einde komt aan de onzekerheden en dat alle vragen worden beantwoord.

Voorzitter! Ik had een motie voorbereid. Die zal ik, gelet op de toezeggingen van de minister, niet indienen.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het is buitengewoon pijnlijk dat wij vijf jaar nadat de ramp in de Bijlmermeer zich heeft voltrokken, namelijk op 4 oktober 1992, nog de vraag moeten stellen: wat was de inhoud van het vliegtuig? Vijf jaar na de ramp! Er leven ook nog allerlei vragen over de gezondheidseffecten van het verarmd uranium dat aan boord was en over de cockpit voice recorder en alles wat daarmee annex is. Die vragen worden met grote regelmaat in de richting van de bewindslieden gesteld. Dit debat gaat echter primair over de vraag: wat was de inhoud van het vrachtvliegtuig van El Al?

Voorzitter! De vervolgvraag die mij al een lange tijd bezighoudt, is: hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat het journalisten zijn, met name van NOVA, die ons voortdurend op nieuwe sporen brengen? Hoe is het mogelijk dat de overheid – toch met grote regelmaat bevestigd over dit vraagstuk – en diensten, onderzoeksinstellingen en instituten die een relatie met de overheid hebben, niet boven water kunnen krijgen wat journalisten wel boven water kunnen krijgen? Kan de minister hiervoor een algemene verklaring geven?

De minister heeft in antwoord op de vragen van collega Van Gijzel aangegeven dat er nooit een volledige set van vrachtbrieven is gevraagd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Van house airway bills. Dat is iets anders dan vrachtbrieven. Maar daar kom ik nog op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wilde het net toespitsen. Wij hebben het, als het gaat om vrachtbrieven, over master airway bills aan de ene kant en de onderliggende house airway bills aan de andere kant. Ook dat roept de vraag op waarom van overheidswege nooit alle vrachtdocumenten, uitgesplitst in master airway bills en house airway bills, zijn opgevraagd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ook van de master airway bills is het overgrote deel nooit opgevraagd.

Rosenmüller

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dan gaat het vooral om het traject New York-Tel Aviv.

Voorzitter! De minister heeft gezegd dat zij contact zal opnemen met de minister van Justitie om het onderzoek van het openbaar ministerie te laten heropenen. Ik zal mij daar uiteraard niet tegen verzetten. Maar wat is daarvoor nu precies de redengeving van de minister? Kan zij aangeven of de discrepanties en de feitelijke onjuistheden in het justitieel onderzoeksrapport, zoals door NOVA gemeld, op waarheid berusten? Kloppen bepaalde zaken niet? Ik neem aan dat de minister bekend is met de inhoud van de reportage. Is het niet merkwaardig dat één persoon, de heer R., zichzelf controleert? Dingt dat niets af op de toch alom gewenste mate van onafhankelijkheid van zo'n justitieel onderzoek?

De minister heeft aangegeven dat er doorgegraven moet worden. Zij heeft gesproken over de onder ede verklaring vanuit Duitsland, dat er door El Al wordt gesjoemeld met de papieren door een dubbele boekhouding. Die verklaring is voor haar wellicht het nieuwe feit om nieuw onderzoek in te stellen.

Voorzitter! De minister heeft gezegd dat zij het eens is met datgene wat collega Van Gijzel in verband met vraag 6 heeft gezegd. Ik heb geen enkele reden om hieraan nog iets toe te voegen.

Het gaat nu nog om de vraag: zal het onafhankelijk onderzoek dat de minister de Kamer voorstelt en waarbij zij zichzelf ruimte geeft om te bepalen of dit onderzoek via de Raad voor verkeer en waterstaat moet worden uitgevoerd, afdoende zijn? Op dit moment lijkt mij dat het geval, maar na vijf jaar moeten wij echt alles uit de kast halen om niet alleen voor de nabestaanden van degenen die bij het ongeval zijn verongelukt en de andere betrokkenen de onderste steen boven te krijgen, maar ook voor de volksvertegenwoordigers en voor iedereen die op de een of andere manier betrokken is bij deze ramp. Uiteraard is dat ook de Nederlandse regering. Misschien zal aan het eind van de rit de conclusie moeten zijn, dat niet alles, ook niet met betrekking tot house airway bills, te verkrijgen is. Tegen de heer Keur zeg ik dat in dit verband een wettelijke bepaling geldt en dat dus is aangegeven wat

verstrekt moet worden. Echter, daarbij gaat het natuurlijk om een minimum. Geen enkele overheid is echter gehouden om slechts het minimaal verplichte te verstrekken. Als de aard en de ernst van de kwestie zodanig zijn als het geval is bij de ramp waarover wij nu spreken, de ramp die zich vijf jaar geleden voordeed, kun je meer doen dan dat. Ik meen dat collega Van Gijzel hierop ook heeft gedoeld. De afgelopen jaren hebben wij samen opgetrokken, maar hij heeft in dezen het voortouw gehad. Het is goed dat de inzet van zijn deskundigheid leidt tot het instellen van een onafhankelijk onderzoek.

Voorzitter! Mijn slotvraag is: wil de minister met betrekking tot het onderzoek twee dingen doen, namelijk zowel overleg met de minister van Justitie plegen teneinde het justitieel onderzoek te heropenen als stappen zetten om tot een onafhankelijk onderzoek te komen? Over dat onderzoek heeft zij naar aanleiding van vraag 7 van de heer Van Gijzel gesproken.

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik wil drie korte opmerkingen maken. In de uitzending van NOVA maakte de heer Van Thijn de opmerking dat er in de nacht van het ongeluk en in de dagen daarna niet zorgvuldig is gehandeld bij het opruimen. Als er iemand is gewaarschuwd en gezegd de spullen zorgvuldig en adequaat op te ruimen na de ramp met de El Al-Boeing, dan is het de heer Van Thijn wel. Die waarschuwing heeft men gedaan naar aanleiding van de ramp met de Fokker bij Moerdijk. Daar heeft zich dezelfde situatie voorgedaan. Als de heer Van Thijn in een uitzending van NOVA zegt dat een en ander niet goed is gedaan, moet hij zichzelf eens goed achter de oren krabben. Deze man was namelijk goed gewaarschuwd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind dit een misplaatste jibbak. Ik heb goed naar de heer Van Thijn geluisterd. Hij was destijds inderdaad verantwoordelijk voor de openbare orde en de afhandeling van de werkzaamheden in verband met de ramp. De heer Van Thijn heeft gezegd: wij hadden onze handen vol om alles voor elkaar te krijgen en wij gingen ervan uit dat andere verantwoordelijken die daar

bezig waren op een adequate manier tewerk gingen. Ik kom, zo zegt hij verder, tot de conclusie dat niet in alle gevallen even adequaat is gehandeld. Ik geef nu zijn opmerkingen met mijn eigen woorden weer, maar het gaat erom dat sommige dingen buiten zijn competentie vielen. Daar doelde hij op.

De heer **Keur** (VVD): En ik doelde erop dat hij buitengewoon indringend is gewaarschuwd en dat hem is gezegd dat hij niet overhaast tewerk moest gaan en dat hij bij de opruiming precies moest zijn. Verder zeg ik u – en dat bedenkt ik hier nu niet even – dat die waarschuwing verband hield met de ervaringen met de ramp bij Moerdijk. Om ramp-toerisme te voorkomen heeft de heer Van Thijn geprobeerd alles zo snel mogelijk op te ruimen. Daar heb ik begrip voor, maar daarbij zijn fouten gemaakt.

Voorzitter! Zojuist heb ik tijdens een interruptie al tegen de heer Van Gijzel gezegd: het gaat mij nu om het feit dat in NOVA door verschillende mensen van alles naar voren wordt gebracht – de namen van die mensen kent de heer Van Gijzel – en dat iedere keer door hen twijfel wordt gezaaid. Zij zeggen echter niet duidelijk wat eraan de operatie mankeert en hoe alles precies zit. Ze zeggen bijvoorbeeld: op die avond hebben de overheden niet adequaat gefunctioneerd, er is verkeerd gekopieerd. Nota bene: zij hebben er zelf bijgestaan en aan die kopieeracties meegedaan. De mensen die dit op de televisie naar voren brengen, moeten goed beseffen wat zij zeggen. Zij moeten materiaal overleggen aan regering of parlement om hun beweringen hard te maken.

Voorzitter! Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij een heropening bij haar collega van Justitie zal aanvragen.

De heer **Jeekel** (D66): Voorzitter! Mijn fractie stelt vast dat de minister tot een halfuur geleden ten aanzien van dit dossier een houding heeft aangenomen die sterk leek op de houding van de Raad voor de luchtvaart, zelfs zo sterk dat zij in het debat van mei vorig jaar moest verklaren dat zij niet de Raad voor de luchtvaart was.

Jeekel

De Raad voor de luchtvaart stelt binnen een bepaald kader een onderzoek in. Ten behoeve van dit debat heb ik de stukken uit het dossier snel achter elkaar moeten lezen. Daarbij is mij duidelijk geworden dat de raad de oorzaak zeer uitgebreid heeft onderzocht, maar ten aanzien van de lading wel erg minimalistisch is opgetreden. Er is een grote ramp gebeurd. De slachtoffers, de hulpverleners en de lokale autoriteiten willen volledige openheid over de oorzaak en over de lading. D66 vindt het volstrekt vanzelfsprekend dat die wens wordt geuit. Voor de gemoedrust van velen is volledige openheid, dus ook de openheid over de lading, belangrijk. Men hoeft niet te doen alsof er iets te verbergen is als dat in het geheel niet het geval is. Inmiddels kiest de minister – sinds een halfuur – voor een volledige invulling van haar brede verantwoordelijkheid. Mijn fractie vindt dat positief.

Er moet langs twee lijnen gehandeld worden. In de eerste plaats moet geprobeerd worden om de complete house airway bills op te vragen bij US Customs. De minister zegt dat de mogelijkheden daartoe beperkt lijken als zij geen vermoeden van een strafbaar heeft. Op dat punt hecht ik aan zeer grote duidelijkheid. Mijn fractie ziet liever dat de house airway bills zonder een heropening van het justitieel onderzoek door de minister van Verkeer en Waterstaat worden opgevraagd. Alleen als dit echt niet anders kan, moet dat onderzoek heropend worden. Wij dienen vooralsnog echter absolute duidelijkheid te krijgen over hetgeen de minister bedoelt met haar uitspraak dat de mogelijkheden beperkt lijken.

In de tweede plaats is er de commissie. Primair moet het gaan om de wijze waarop de zaak rond de vracht is afgehandeld. De Raad voor de luchtvaart heeft voor een opstelling gekozen die hij puur formeel ook kon kiezen, gelet op het gegeven dat men de oorzaak moet onderzoeken met het oog op de toekomst. Vervolgens wordt gesteld dat de oorzaak niet in eerste instantie de lading betrof. Op grond daarvan wordt maar een beperkt deel van de informatie opgevraagd. Met die informatie kon men de oorzaak – die eerder aan de motoren te wijten was – opsporen.

Voorzitter! Laten wij ervoor zorgen dat dit in een eventuele volgende zaak niet op dezelfde manier gebeurt. Bij een dergelijke ramp komt er een veelheid aan vragen naar voren die gesteld worden door getroffen, hulpverleners en autoriteiten. Daarvan zullen altijd vragen naar vracht en lading deel uitmaken. Met andere woorden: laat de onderzoekende instantie – of instanties – dan ook daadwerkelijk ruimte daarvoor krijgen. Mijn fracties vindt deze commissie zeer belangrijk.

□

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Toen ik enkele weken geleden zonder specifieke kennis van zaken in het dossier dook, hoopte ik daaruit een duidelijk beeld te krijgen. Ik had ook de hoop dat wij dit dossier op korte termijn zouden kunnen sluiten. Vijf jaar na dato moeten wij hier nu opnieuw over discussiëren. Het is een minder prettig dossier om zich in te verdiepen. Men kan zich voorstellen dat ik geschrokken ben toen ik probeerde niet alleen de papierwinkel te ontvlechten maar daar ook een draad en lering uit te trekken. Mijn conclusie: ontzettend veel getallen en beweringen met heel veel open vragen die alsnog om opheldering vragen. Maar ook de mensen die direct getroffen zijn door deze ramp hebben het recht om inderdaad te weten wat er is gebeurd op die bewuste dag en wat er aan de hand is geweest.

Voorzitter! Ik ben blij met de toezegging van de minister dat we inderdaad alsnog, al is het jammer dat dit moet, een nader onderzoek zullen krijgen om ook die vragen van de mensen op te helderen. Of dat zal lukken is natuurlijk de vraag. Als je het dossier doorworstelt, kom je steeds onvolledige documenten tegen of opmerkingen over documenten die niet boven tafel zijn gekomen of kunnen komen. Ik hoop dat we ons er bij het verrichten van dit onderzoek goed van bewust zullen zijn dat er eens een eind moet komen aan de vragen. Dit onderzoek zal er met name op gericht moeten zijn dat het een toegevoegde waarde heeft, opdat wij in de toekomst, indien zich een dergelijke ramp ooit nog voor zou doen, niet in dezelfde fouten vervallen als nu en er lering uit kunnen trekken.

Voorzitter! Voor mij blijven buiten de andere vragen die reeds gesteld

zijn, twee zaken onbeantwoord. Ik zou de minister willen vragen om daar nog eens antwoord op te geven.

De verhalen over mannen in witte pakken die ter plekke vlak na de ramp gesignaleerd zijn en daar allerlei activiteiten hebben verricht, blijven hardnekkig. Ook het afgelopen weekend is weer in de media naar voren gekomen dat niemand weet wat voor mensen dit waren en wat zij daar deden. Als mensen die er direct bij betrokken zijn geweest daar nog steeds vragen over stellen, dan moet boven tafel komen waarom deze mensen daar waren, wat zij daar deden en wat er uiteindelijk mee is gebeurd. Ik vind dat zeer relevant. Normaal gesproken kun je daar na een dergelijke ramp niet zomaar bij komen. Blijkbaar is dat nog steeds niet opgehelderd.

Een ander belangrijk punt, waaraan de heer Van Gijssel heeft gerefereerd, betreft het gesprek dat we vorige week hebben gehad. In het dossier word je geconfronteerd met allerlei getallen over ladingen. Langzamerhand weet ik niet meer wat ik moet geloven. Kan de minister daadwerkelijk bevestigen dat er op dat moment 6800 kg vracht aanwezig is geweest? Oorspronkelijk was het 42.000 waarvan 35.000 kg niet terug is gegaan. Dat betekent dat er 6800 kg over is. Maar vorige week werden we weer geconfronteerd met andere getallen die elkaar tegenspreken. Kan de minister de 6800 kg daadwerkelijk bevestigen? Zo nee, kan dan aan de hand van de house airway bills boven tafel komen over welke vracht we het hebben, wat de samenstelling was en wat ermee gedaan is, om hieruit voor toekomstige situaties lering te trekken? We hebben nu, vijf jaar later, nog steeds dit soort vragen niet boven tafel!

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het is beschamend om nu vast te moeten stellen dat we bij deze ramp op de meest elementaire vragen nog steeds geen antwoord hebben, na vijf jaar schimmenspel rond deze ramp, waarin bewoners en hulpverleners aan het lijntje worden gehouden. De minister is bereid om een heropening van het onderzoek van het OM aan te vragen bij haar collega "op basis van wat wij nu weten". Maar wat weten we nu? We weten nu dat onderzoeksjournalisten

Poppe

kennelijk meer kunnen achterhalen dan de minister.

Het gaat om vele vragen. Zijn er gevaarlijke stoffen vrijgekomen van de lading? Wat zat er in het vliegtuig? Hoe zwaar was het beladen? En nieuwe vragen. Waarom geen noodlanding...?

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik heb in wezen al een soortgelijke discussie gevoerd met de heer Van Gijssel. De heer Poppe vraagt: hoe kunnen journalisten nu meer boven tafel krijgen dan wij hier met elkaar?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan de minister.

De heer **Keur** (VVD): Mijnheer Poppe, hoe hard is nu voor u de informatie die u heeft gekregen in de uitzending van NOVA?

De heer **Poppe** (SP): Die informatie was voor mij en kennelijk ook voor de minister hard genoeg om een heropening van het onderzoek te vragen.

De heer **Meijer** (CDA): De minister zou wel gek zijn als zij niets deed, onder druk van een of meerdere personen. Wat waren de keiharde bewijzen voor u om aan de bel te trekken, nog afgezien van de andere problematiek?

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft de Kamer toegezegd alle relevante gegevens boven water te halen. De onderste steen zou boven komen. In de NOVA-uitzending van vrijdag jongstleden heb ik papieren gezien die wij niet gekregen hebben.

De heer **Meijer** (CDA): Weet u dat zeker? Heeft u het dossier goed doorgebladerd?

De heer **Poppe** (SP): Ik heb ze niet gezien. De minister kennelijk ook niet. De minister vraagt natuurlijk niet om heropening van een onderzoek aan het openbaar ministerie als zij er niet van overtuigd is dat er nog wat te onderzoeken valt. Of denkt u dat deze minister van lotje getikt is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Deze minister is absoluut niet van lotje getikt, maar ik heb iets anders gezegd. De reden om om heropening te vragen, is dat in NOVA is gezegd dat er beëdigde verklaringen van

Duitse werknemers van El Al zijn. Ik kon de papieren die men in beeld bracht überhaupt niet lezen, ook niet bij het stilzetten van de opnames. Ik weet niet of het nieuwe papieren zijn.

De heer **Meijer** (CDA): U weet dus niet zeker of het waar is of niet?

De heer **Poppe** (SP): De desbetreffende onderzoeksjournalisten weten precies wat de Kamer heeft gekregen. Als diezelfde journalisten vaststellen dat de papieren die zij in Israël boven water hebben gekregen, niet bij de Kamer zijn beland, moet de minister maar onderzoeken of dat juist is.

Vragen, zoals wat zat er in het vliegtuig en hoe zwaar was het beladen, zijn nog steeds niet duidelijk beantwoord. Er zijn weer nieuwe vragen. Waarom is er geen noodlanding in het IJsselmeer uitgevoerd? Waarom is er een volgens vele vliegers hopeloze poging gedaan om zwaarbeladen en met harde staartwind toch op Schiphol te landen? Was het nu wel of niet bekend dat er verarmd uranium in de flappen zat? Wat gebeurt er met dat spul bij hoge temperaturen? Hoeveel verdwijnt ervan in de rookgassen? Wat is er verdwenen? Wat is het gevaar voor de volksgezondheid?

Mijnheer de voorzitter! Wij leven in een informatiemaatschappij. Hoe kan het dan dat al die vragen na vijf jaar nog steeds niet zijn beantwoord? Mei vorig jaar maakte NOVA duidelijk dat de vracht niet goed was gecontroleerd. Op aandrang van de Kamer is er toen gezocht naar vrachtpapieren. Op 4 oktober kon NOVA weer aantonen dat de meest relevante papieren, de house airway bills, niet boven water zijn gekomen. Hoe kan het zijn dat die house airway bills van de vracht New York-Tel Aviv wel zijn achterhaald door de minister, althans door haar apparaat? Heeft de minister zich in het ootje laten nemen? Of speelt de minister een geheimzinnig spel mee?

Ook de heer Van Gijssel heeft gezegd eigenlijk geen vertrouwen te hebben in het onderzoek tot nu toe. Ik vraag hem of dat ook betekent dat hij geen vertrouwen heeft in de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie, die voor het onderzoek verantwoordelijk zijn geweest.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Het spijt mij dat de heer Poppe het debat op deze manier wil voeren. Wij proberen met elkaar de waarheid te vinden. Ik heb niet gezegd dat ik geen vertrouwen heb. Ik vind alleen dat door hetgeen er tot nu toe is gebeurd, het vertrouwen zo langzamerhand in het geding komt. Op basis van het onderzoek kan ik pas zeggen of er nog vertrouwen is of niet.

De heer **Poppe** (SP): Dus dit betekent: geen vertrouwen in het onderzoek tot nu toe, anders hoeft er geen nieuw onderzoek te komen. Dat bedoel ik. Het gaat er dus om dat er geen volledig vertrouwen is in de resultaten. Daarbij zijn prangende vragen in het geding, die voor mij tot op de dag van vandaag doen vermoeden dat er iets – bij wie dan ook, El Al of anderen – geheim moet blijven. Neem daarbij de kennis dat El Al een maatschappij is die als onderdeel van de Israëlische strijdkrachten beschouwd kan worden, dan doemt de vraag op of het misschien om militaire geheimen gaat. Het is niet zo gek om dat te vragen, dat is door meerdere mensen gedaan. Het is mooi dat er een nieuw onderzoek komt, maar ik heb nog enige aanvullende vragen.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Dit is nu precies wat ik bedoel. U neemt een ziekmakende, misselijke, suggestieve houding aan ten aanzien van alles. U doet alsof er niets is gebeurd, alsof er niet ontzettend veel onderzoek is gedaan alsof er geen officier van justitie in Haarlem is geweest en alsof er geen onderzoek naar de vracht is geweest. Ik vind dat beneden alle peil.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik maak bezwaar tegen de kwalificatie suggestief. Wat ik zeg, kan men in alle Nederlandse dagbladen lezen over de relatie tussen El Al en de staat Israël. Wat ik nu zeg, is toch niet nieuw voor de heer Keur?

De heer **Keur** (VVD): Daar spreken wij nu niet over.

De heer **Poppe** (SP): Het kan wel een rol spelen. Dat heeft ook in alle dagbladen gestaan. Wat mogelijk een grote rol kan spelen, is het vervoeren van militaire stoffen en spullen.

Poppe

De heer **Keur** (VVD): Wij spreken tijdens deze interpellatie over de inhoud en de vracht van de Boeing en niet over het verhaal zoals de heer Poppe dat brengt en aankondigt. Dat maakt mij misselijk.

De heer **Poppe** (SP): Ik doe het anders dan u. Ik heb het wel degelijk over de mogelijke inhoud van het toestel die nog steeds niet duidelijk is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het over dit dossier niet vaak eens geweest met de heer Keur, maar nu wel. Wij moeten het niet erger maken dan het al is. Wij moeten ons houden aan de feiten die bekend zijn. Elke suggestie die meer inhoudt, dient dat doel niet. Ik snap ook wel wat van de situatie van Israël in de wereld en de relatie met Amerika. Dat wil nog niet zeggen dat er iets op voorhand is misgegaan. Misschien is alles wel gewoon netjes gebeurd. Misschien zijn er wel vergunningen afgegeven. Wij moeten oppassen, aangezien er al zoveel onzekerheid voor die mensen is, dat wij de zaken niet nog eens aandikken. Ik zou willen voorstellen dat niet meer te doen.

De heer **Poppe** (SP): Het verhaal over de dubbele boekhouding dat onder ede verklaard is door Duitse medewerkers van El Al, is toch ook wel iets wat te denken geeft. Waarom zou een burgervliegtuigmaatschappij dergelijke dingen doen? Daar moet een reden voor zijn. Die reden kan niet eenvoudig te verklaren zijn, maar als je dan ziet hoe de relatie is tussen deze vliegtuigmaatschappij en de staat Israël onder de omstandigheden die daar heersen, dan is het vermoeden dat door velen wordt uitgesproken en geschreven, niet zo vreemd dat het zou kunnen gaan om militaire activiteiten, militaire belangen of geheimen. Ik weet niet wat er mis mee is dat gewoon zo te stellen. Het gaat nog steeds om de inhoud van het vliegtuig.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog afronden?

De heer **Poppe** (SP): Ik wil nog enkele vragen stellen over het onderzoek.

De **voorzitter**: Nee, keer op keer wordt gesuggereerd dat ik de

chronometer niet stilzet. Ik doe dat wel. U moet uw betoog afronden.

De heer **Poppe** (SP): Ik zal dat doen. Wist de minister dat alleen de zogenaamde house airway bills exact kunnen aangeven wat de inhoud per pallet in zo'n vliegtuig is? Zo nee, hoe kan het bestaan dat de minister dat niet wist? Als zij dat wel wist, waarom is er dan niet alles aan gedaan juist die papieren voor de vlucht New York-Tel Aviv boven water te halen? Vindt de minister nu die house airway bills van de vlucht New York-Tel Aviv wel van belang? Gaat de minister er alles aan doen ook die boven water te halen?

Mijn laatste vraag betreft de onder ede afgegeven verklaringen van Duitse El Al-medewerkers over het vervalsen van vrachtpapieren. De minister heeft al toegezegd dit te laten onderzoeken. Is zij echter tussentijds bereid te stellen van El Al die van Schiphol gebruikmaken, te laten onderwerpen aan een grondig intern onderzoek over wat er werkelijk in de lading zit alvorens zij mogen starten?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik moet u zeggen dat ik van de laatste inbreng niet vrolijker word. De manier waarop de heer Poppe over dit onderwerp heeft gesproken, is precies de manier waarop wij daar niet over moeten spreken. Hij gaat alleen maar uit van suggesties. In dit land is het altijd nog zo, dat niemand schuldig bevonden wordt, als er geen bewijzen voor zijn dat iemand schuldig is. Ik heb nog geen enkele reden om daarover iets te zeggen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Welke suggesties bedoelt de minister? Ik heb een aantal dingen gezegd die iedereen kan lezen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik hoef niet te herhalen wat u net allemaal gezegd hebt. U kunt dat nalezen in de Handelingen. U hebt een aantal suggesties opgeworpen waar ik niets mee kan en waar ik geen reactie op zal of kan geven. Ik ga op dat soort dingen niet in. Ik zal wel een paar van uw vragen beantwoorden, maar een aantal kan ik niet beantwoorden.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb alleen

een aantal voorbeelden gegeven van wat wij nog niet weten en waarom wij dat niet weten.

Minister Jorritsma-Lebbink: U hebt veel meer gedaan, maar u moet zelf nog maar eens nalezen wat u gezegd hebt.

Voorzitter! In antwoord op hetgeen net gezegd is, geef ik toe dat de heren Van Gijzel en Keur gelijk hebben dat de wet voorschrijft wat bekend moet zijn. Ik wil toch nog een keer verwijzen – ik kan niet anders – naar de brieven die ik daarover regelmatig naar de Kamer heb gestuurd. De wet schrijft voor dat een aantal formulieren en een aantal zaken er moeten zijn. Dat betreft niet de house airway bills. Dat betreft de airway bills, de notoc en nog een aantal van dat soort documenten. Die documenten zijn overigens veel te lang na dato in originele vorm verschenen. Op de dag zelf zijn zij wel in niet originele vorm verstrekt. Dat houdt verband met de hele toestand rond het begin van de documentatie direct na de ramp. Toen was er toch een situatie van grote verwarring en grote haast om dingen bij elkaar te garen. Toen heeft men met faxen gewerkt. Maar ook wat mij betreft, is dat niet op de juiste manier gebeurd. Wij hebben namelijk vreselijk veel vragen moeten stellen voordat wij alles boven water hadden, maar dat is uiteindelijk wel gelukt.

Datgene wat nodig was voor het luchtvaartongevalsonderzoek is wel compleet binnengekomen. Voorzover daarover vragen waren, is de ECD ermee aan de slag gegaan. Ik heb er nu nieuwe informatie over gekregen. Dat is een van de redenen waarom ik zeg dat dit moet worden meegenomen in een mogelijk vervolgonderzoek van het OM. Als daar rare discrepanties uit blijken, dan vind ik namelijk dat dit onderzocht moet worden. Maar de wet schrijft niet voor dat de house airway bills aan ons worden verstrekt. Sterker nog, op basis van de house airway bills worden de airway bills gemaakt. De house airway bills zijn documenten die gaan tussen de afzender van een goed en de expediteur. Die zitten dus in het voortraject.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien moet dit op een later moment worden opgehelderd. Waar ik mij met recht en reden aan vasthoud, zijn de internationale

Jorritsma-Lebbink

verdragen over wat er bij ongevallen moet gebeuren. Het gaat dan om vragen als: wie mag erbij betrokken zijn van het land waar het toestel geregistreerd is, wie uit het land waar het ongeval plaatsvindt, welke autoriteiten spelen een rol, etc.? Die verdragen zeggen niets over house airway bills of master airway bills. Maar deze verdragen regelen wel dat de vrachtbrieven van de vlucht ter beschikking moeten worden gesteld, waarbij ten minste aan een aantal inhoudelijke voorwaarden moet worden voldaan. Die inhoudelijke voorwaarden vind je niet integraal terug op de master airway bills.

Minister Jorritsma-Lebbink: Toch wel. Daarvoor worden namelijk die airway bills opgemaakt. Deze airway bills moeten voldoen aan de internationale maatstaven die daarvoor gelden. Die zijn ook opgemaakt. Als je vermoedt dat er misschien iets aan de hand is en dat daarvoor meer informatie nodig is, kun je vragen naar de house airway bills. Dat is in een aantal gevallen ook gebeurd. Wij hebben ook een aantal house airway bills gekregen. Daar is niets mis mee. Maar zij zijn geen onderdeel van de officiële set papieren voor het plegen van een luchtvaartongevalsonderzoek.

De heer Van Gijzel (PvdA): Hier houden wij, denk ik, een verschil van interpretatie. Degene die er echt verstand van heeft, de heer Van Bavel van Aero Ground Services, zegt: zonder house airway bills kun je absoluut niet zien wat erin zit. Maar dat is zijn interpretatie.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Hier heb ik dus echt bezwaar tegen. Ik heb dit namelijk meermalen gewoon aan de Kamer verteld. Ik geloof zelfs dat mijn voorgangster dat ook gedaan heeft. Daar heeft de heer Van Gijzel daarna ook geen vragen meer over gesteld.

In de brief van 1 oktober jl. heb ik ook precies vermeld welke dingen wij hebben en welke dingen opgevraagd zijn naar aanleiding van het ECD-onderzoek. De heer P. heeft indertijd melding bij het OM gedaan. Het OM heeft in zijn vooronderzoek op basis van de toen bekende feiten geconcludeerd dat er geen reden was om die house airway bills verder op te vragen. Dat heeft overigens iets te maken met de strafrechtelijke kant ervan, want dat is ook de reden

waarom je door kunt vragen. De heer Van Gijzel en ik hebben gezamenlijk geconcludeerd dat er ten behoeve van het luchtvaartongevalsonderzoek op zichzelf voldoende gegevens zijn verzameld en dat daarbij wel degelijk aan de eisen is voldaan.

De heer Van Gijzel (PvdA): Maar dat is de oorzaak...

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar daar hebben wij het toch vandaag over?

De voorzitter: Ik zou het prettig vinden als er om beurten wordt gesproken en niet door elkaar. Dat verheldert de discussie immers niet.

Het woord is aan de heer Van Gijzel.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik heb ook het proces-verbaal gelezen naar aanleiding van het gesprek met de heer Plettenberg. Zijn punt is dat er gefraudeerd is met de house airway bills. Misschien mag ik nog één ding neerzetten. De minister zegt dat die documenten helemaal niet nodig waren. Waarom zijn die dan opgevraagd in Amsterdam en Tel Aviv? Waarom zijn die pas later opgevraagd bij US Customs? Dat is gebeurd omdat er in de Bijlmermeer een master airway bill gevonden is met de omschrijving militaire goederen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er was dus een "verdenking van".

De heer Van Gijzel (PvdA): Die verdenking had de minister al kunnen hebben op basis van een nog veel globaler document, namelijk het cargo manifest, waarop ook "military equipment" staat. Toen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, de voorgangster van mevrouw Jorritsma, gezegd dat er helemaal geen militaire goederen aan boord waren. Pas toen het document gevonden is, werd dat toegegeven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik moet wat uit elkaar halen. De minister van Verkeer en Waterstaat doet niets op dit soort dingen. Het is de Raad voor de luchtvaart, de BVOI, die iets doet, dan wel de minister van Justitie.

De heer Van Gijzel (PvdA): De minister van Verkeer en Waterstaat

heeft ons toen geantwoord dat er geen militaire goederen aan boord waren. Vervolgens is dat later gecorrigeerd. In dit geval, met betrekking tot die wapens...

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat slaat inderdaad...

De voorzitter: Toe, laten wij alstublieft een beetje correct met elkaar procederen en laten wij elkaar niet om de andere bijzin in de rede vallen. De minister heeft het woord.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil graag het misverstand wegnemen dat wij ten behoeve van het luchtvaartongevalsonderzoek, het oorzaksonderzoek, onvoldoende informatie zouden hebben gekregen op basis van de internationale verdragen. Dat is niet waar. Dit is overigens iets waarbij later, in het kader van strafrechtelijk onderzoek of het ECD-verhaal, andere informatie nodig is. Voor mij ligt daar een reden om dit soort dingen in de toekomst te willen voorkomen en dus even goed op een rij te zetten hoe wij daarmee moeten omgaan. Het is heel goed dat daar eens een club mensen naar kijkt. Ik vind het zelf ook heel vervelend. Ik sta hier ook niet om de zoveel tijd weer met vreugde omdat er weer nieuwe vragen zijn.

Ik wil daar een algemene opmerking over maken. Ik ben er zelf zeer van overtuigd dat wat wij ook boven water halen, wij nooit alle vragen zullen kunnen beantwoorden. Dat is het vervelende van zo'n ongeval. Er is gewoon ook een hoop verloren gegaan. Ik hoop trouwens dat de onderdeverklaringen boven water komen. Ik hoop dat wij daar documentatie over kunnen krijgen. Dat is natuurlijk de volgende stap. Dat zal het OM moeten gaan doen. Het lijkt mij heel goed dat daarop verder ingestoken wordt. Het zal minstens bekeken moeten worden of het een unieke situatie was of dat het zich elders ook heeft voorgedaan. Dat geeft mij in ieder geval wel te denken.

De heer Rosenmöller heeft gezegd dat het vooral journalisten zijn die ons op nieuwe sporen brengen. Ik moet zeggen dat ik niet weet waardoor dat komt. Ik ben aangeslagen op de verklaring van de Duitse medewerkers van EI Al. De vraag hoe dat komt, moet dus niet aan mij gesteld worden. Als er een strafrech-

Jorritsma-Lebbink

telijk vooronderzoek komt, neem ik aan dat men daarbij in elk geval poogt om alle daarvoor benodigde informatie boven water te krijgen. Als dat onvoldoende gebeurd is en/of er nieuwe informatie komt, komt dat misschien omdat journalisten af en toe wat meer middelen hebben, ook over de grens heen, om bepaalde informatie boven water te krijgen. Daar word ik niet vrolijk van. Wij moeten echter ook niet te hypocriet zijn, want hoe vaak slaat in deze Kamer niet de politiek aan op een onderwerp dat door journalisten is gevonden? Dat is de andere kant van de medaille. Het is vervelend, zeker in dit geval. Ik ben uitsluitend aangeslagen op het feit van de beëdigde verklaring van de Duitse werknemers.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Het gaat hier om een ramp die zich vijf jaar geleden heeft voltrokken. De minister is het met mij eens dat het vervelend is dat journalisten via het spuurwerk dat zij verrichten, ons voortdurend in vergadering bij elkaar brengen. Dat is wat er met regelmaat gebeurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat niet vervelend. Als het werkelijk iets betekent, helpt het om meer duidelijkheid te krijgen.

De **voorzitter**: De heer Rosenmüller had het woord. Hij gaat door met het stellen van zijn vraag.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijn vraag is hoe het kan dat journalisten via het werk dat zij verrichten, aan meer informatie komen dan de overheid en de diensten ter beschikking van de overheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou het niet weten. Dit is geen unieke zaak. Misschien hebben journalisten iets meer mogelijkheden om in de breedte te gaan. Ik ben niet verantwoordelijk voor het openbaar ministerie, behalve dat het kabinet in zijn geheel daar ten lange leste verantwoordelijk voor is. Als het openbaar ministerie echter een klacht krijgt van mensen, springt men in op zo'n klacht. Dan is het onderzoeksterrein, dunkt mij, redelijk beperkt en afgeperkt. Men zal geen heel grootschalig onderzoek in de breedte gaan doen. Misschien zegt men naderhand dat het wel had

moeten gebeuren. In dit geval constateer ik dat het niet gebeurd is. Dat is jammer. Het is een feitelijke constatering. Laten wij blij zijn dat er anderen zijn die verder gaan kijken. Of het wat oplevert, moeten wij overigens nog maar afwachten.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik stelde deze vraag omdat mogelijke vooroordelen die bestaan tegen de overheid bij betrokkenen, nabestaanden en bewoners in de Bijlmer aan alle kanten bevestigd worden. Ik denk dat het verschil in uitkomsten zou kunnen worden verklaard uit het feit dat de overheid een meer formele, legalistische lijn heeft gevolgd bij haar onderzoek, terwijl anderen van het begin af aan de onderste steen boven wilden krijgen en ook methodes hebben gevonden om dat voor elkaar te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wijs erop dat wij in dit huis heel bewust zaken gescheiden hebben. Dat is op zichzelf terecht gedaan, maar het maakt het knap wat ingewikkelder om de onderste steen boven te krijgen. Bij het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval hoort natuurlijk de onderste steen boven te komen. Ik heb de indruk dat de oorzaak van het ongeval wel degelijk boven water is gekomen. Dat is het probleem niet, ook niet wat de discussie over het rapport betreft. Het probleem is dat er andere dingen aan de orde zijn geweest die niets te maken hebben met de oorzaak van het ongeval, maar wellicht wel met de gevolgen. Ik ben daar overigens nog lang niet van overtuigd, maar op dat punt zijn op z'n minst nog wat vragen te stellen. Dat is niet de taak van degenen die het luchtvaartongevalsonderzoek hebben gedaan. Door het uit elkaar halen van deze zaken wordt het risico gelopen van versnipperde informatie. Uit het verslag van de gesprekken van vorige week is mij gebleken dat twee betrokken instanties zich verbaasden omdat zij niet over elkaars informatie beschikten. Dan moet ik constateren dat er iets niet goed gelopen is. Nu mag ik hopen dat wij dit soort ongevallen nooit meer meemaken, maar wij moeten wel lessen trekken uit het gebeurde. Daarom vind ik dat wij nog eens goed moeten bestuderen hoe een en ander gelopen is. Het moet niet zo zijn dat er een waas blijft hangen alleen vanwege het feit dat wij, via op zichzelf terecht

verschillende procedures, de zaak versnipperd hebben.

De heer **Jeekel** (D66): In aansluiting op de vraag van de heer Rosenmüller wijs ik er ten aanzien van het luchtvaartongevalsonderzoek op dat, gegeven annex 13 van het Verdrag van Chicago, het in een aantal gevallen altijd zo zal zijn dat men tamelijk ver verwijderd zal blijven van de vracht, zeker als de Raad voor de luchtvaart puur formeel redeneert dat de lading niet de oorzaak van het ongeval is. Dan vraagt het om een bepaalde opvatting, hetzij van de Raad voor de luchtvaart dan wel van andere participanten in het onderzoek, om dichtbij de vracht uit te komen. Een tweede punt is dat er sprake moet zijn van een vermoeden van een strafbaar feit voor het opvragen van gegevens. Dat is mogelijk de reden waarom de regering meer problemen tegenkomt dan journalisten bij hun onderzoek. Als dat zo is, dan moeten wij die twee "barrières" eens goed onder de loep nemen. Uiteraard hopen wij met elkaar natuurlijk dat een dergelijk ongeval zich niet meer zal voordoen.

Voorzitter: Weisglas

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Jeekel heeft volstrekt gelijk. Alle informatie die nodig was om het luchtvaartongevalsonderzoek te kunnen doen, is boven water gekomen. Ik mag hopen dat de vracht aan het eind van de rit geen aanleiding meer zal geven tot vragen. Laten wij hopen dat wij daar ooit een bevredigend antwoord op vinden. Maar het maakt het wel extra gecompliceerd om de onderste steen boven te krijgen. Om die reden heb ik gezegd dat het mij goed lijkt als een club mensen deze kwestie gaat bestuderen. Dan kunnen wij daar inderdaad lessen uit trekken voor de toekomst. Dit mag natuurlijk nooit meer op die manier gebeuren. Daar ben ik het zeer mee eens.

Voorzitter! De redengeving voor het vragen van een heropening van het vooronderzoek naar de strafrechtelijke aspecten is gebaseerd op de beëdigde verklaring plus de informatie die ik ten dele al heb gekregen. Ik hoop dat de Kamer mij, mijn collega van Justitie of het OM zo snel mogelijk op de hoogte zal stellen als er nog meer reden tot twijfel bestaat op basis van informatie die in de gesprekken die

Jorritsma-Lebbink

de Kamer voert naar voren komt. Die informatie kan dan bij het onderzoek meegenomen worden. Ik zal mijn collega in ieder geval zeggen dat ik het een vreemde zaak vind dat men een persoon zichzelf laat controleren.

De heer **Keur** (VVD): Ik wil graag nog even terug naar het kernpunt, waarover de heer Van Gijzel al vele malen heeft gesproken. Wij zouden graag de house airway bills verzameld hebben. Mijns inziens kunnen zij maar op twee plaatsen liggen: achter slot en grendel in Tel Aviv of in Amerika.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er geen probleem mee om nog een poging te doen om house airway bills gewoon zelf te vragen. Het enige is dat zij niet afdwingbaar zijn door mij. Zij zijn wellicht wel afdwingbaar als er een verdenking van strafbare feiten is, maar dat moet het OM doen.

De heer **Keur** (VVD): Wij kunnen zeggen dat wij blij zijn dat de minister dat nog een keer wil bekijken, maar mijn vraag is of wij wel de bevoegdheden hebben om dat te doen. Anders staan wij hier over een maand weer en dan zegt de minister tegen de heer Rosenmöller en de heer Van Gijzel: het is jammer, maar het is niet gelukt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan het gewoon vragen en er sterk op aandringen. Ik ben graag bereid om de ambassadeur van Israël daar nog een keer op aan te spreken, maar dat hebben wij al eens gedaan. Dat geldt ook voor de Amerikaanse Customs. De vraag is of zij ze hebben, maar misschien voor een deel wel. Mijn informatie is dat deze dingen zich meestal bevinden bij de expediteur of bij de eigenaar van de goederen. Nogmaals, ik zal die vraag graag stellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Toen er in de Bijlmer een stukje papier werd gevonden waarop stond "militaire goederen", heeft de Economische controledienst aan de US Customs gevraagd of deze de master airway bill en de house airway bill kon geven, en zij hebben dat keurig opgestuurd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vragen zij op en dan komt het binnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Klaarblijkelijk hebben zij daar toegang toe.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben graag bereid om dat nog een keer te vragen. Afdwingbaar is het niet, zeg ik er meteen bij. Het kan zijn dat het OM door de nu afgelegde verklaringen behoefte heeft om iets nader op te vragen. Als er een verdenking van strafbare feiten is, is het wel afdwingbaar, maar dat zullen wij door het OM moeten laten bepalen.

De heer **Poppe** (SP): U hebt de house airway bills opgevraagd, de gedetailleerde lijsten waarop je preciezer kunt zien om welke stoffen en hoeveelheden het gaat per pallet. Wat was de reactie daarop van El Al?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb begrepen dat El Al deze niet had. Wij hebben gevraagd om alle relevante informatie. Daarbij zijn een aantal dingen meegekomen en een aantal dingen niet. House airway bills zijn op zichzelf niet de meest relevante informatie als de vrachtbrief goed is ingevuld. Er zijn een aantal dingen. Alle gevaarlijke stoffen horen altijd apart genoemd te worden. Over de militaire goederen hebben wij via de ECD nadere informatie gevraagd. Er is gekeken of er nog aanleiding was voor het nader instellen van een strafrechtelijk onderzoek. Het OM is tot de conclusie gekomen dat daar geen aanleiding voor was. De airway bills gaven op zichzelf geen aanleiding voor dat soort vragen. Je moet wel een vermoeden hebben van een strafbaar feit om in de diepte te kunnen duiken. Tot nu toe heb ik geen aanleiding om daarover te twifelen. Er is wel reden om verder te vragen. Als er regelmatig door het bedrijf gesjoemeld zou worden, waar verklaringen over zijn uit een land, dan wil ik wel graag iets meer weten.

De heer **Poppe** (SP): In eerste termijn heb ik gevraagd of de minister het met mij eens is dat de house airway bills het meest gedetailleerde inzicht geven in wat zich precies in het vliegtuig bevindt. Als je de onderste steen boven wilt hebben, moet je die papieren dus hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je kunt nog verdergaan door naar de rekeningen van bedrijven te kijken.

De heer **Poppe** (SP): De onderste steen is de onderste steen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op de airway bills staat voldoende gedetailleerde informatie. Als je vermoedt dat die informatie niet deugt of dat er iets anders in zat, is er een reden om verder te vragen. Dat is nooit gebeurd, omdat dat vermoeden er niet was. Als wij aan het eind van de rit op basis van allerlei onderzoeken tot de conclusie komen dat wij in de wet moeten vastleggen dat wij dat soort informatie nodig vinden, dan moet dat maar, al was het maar om de gemoederen tot rust te brengen. Ik vind dat wij op internationaal niveau eens met elkaar moeten bespreken of dat niet voorgeschreven moet worden. Dat is een andere zaak. Ik vind het zeker de moeite waard om daarnaar te kijken, maar dan gaat het niet om verdachtmaking of de verdenking dat er misschien iets aan de hand is. Nee, dat soort informatie is relevant om mensen die betrokken zijn bij een ongeval, beter gerust te kunnen stellen. Dan hebben wij het dus over iets anders.

De heer **Poppe** (SP): Maar de minister is nu kennelijk toch van mening dat de gedetailleerde vrachtpapieren boven water moeten komen om een beter inzicht te krijgen in de werkelijke, precieze inhoud. Op de notoc staat immers "various goods"; dat kan dus heel "various" zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U bent die mening toegedaan. Ik ben altijd bereid om op verzoeken van de Kamer in te gaan; ik zal die vraag dus nog eens stellen, maar ik ben de mening toegedaan dat er geen misverstand mag bestaan over het feit dat men zijn papieren goed heeft ingevuld. Naar aanleiding van afgelopen zaterdag heb ik nu reden om te zeggen dat het OM daar echt nog eens in moet duiken. Als dat de praktijk zou zijn, is er immers een reden om wel dieper de diepte in te gaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister heeft nu toegezegd dat zij ook in Amerika zal proberen om alle house airway bills boven water te krijgen, maar ik wil proberen om haar ervan te overtuigen dat die informatie mogelijk een nieuw licht op de situatie werpt. Zij zegt dat zij

Jorritsma-Lebbink

dit zal doen, maar dat je met de airway bills eigenlijk genoeg informatie hebt. Juist de house airway bill geeft bijvoorbeeld antwoord op de vraag of "military equipment" ofwel militaire goederen, als zodanig gespecificeerd, onder het In- en uitvoerbesluit vallen en of dat dus echt strategische goederen zijn. Als de minister dat met mij eens is, geeft dat nieuwe informatie en mogelijk ook een bijdrage tot het vinden van de door ons allemaal gezochte sleutel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als mij nu vrijwillig dingen worden toegestuurd die contrair zijn aan de airway bills, hebben wij echt een probleem. Mag ik voor de goede orde een voorbeeldje geven dat ik al eerder heb gegeven? Stel dat een van de dozen onderdelen van kanonnen heeft bevat in plaats van onderdelen van tractors; voor het gewicht maakt dat op zich niets uit, want het bestaat hoe dan ook uit staal, maar als het om gevaarlijke stoffen gaat, horen die in de notoc te staan, ook al zijn zij nog zo geheim. Dat onderscheid moeten wij goed maken, want het kan nooit zo zijn dat stoffen die gevaarlijk zijn voor de gezondheid, stiekem in een vliegtuig worden gestopt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat inderdaad niet om gevaarlijke stoffen; op dat punt heeft de minister gelijk, want dan gaat het om de notoc. Waar het hier om gaat, is dat de algemene omschrijving "militaire goederen" in een house airway bill nader gespecificeerd zal zijn, zodat er meer inzicht wordt gegeven in het strategisch karakter van dat militaire goed en zodat antwoord wordt gegeven op de vraag of dat bijvoorbeeld valt onder het In- en uitvoerbesluit. Dan vraagt dat een andere behandeling. Daarmee probeer ik de minister ervan te overtuigen dat alleen maar het beschikken over de master airway bill niet voldoende is en dat het zinvol is om te trachten al die house airway bills boven water te krijgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben ervan overtuigd dat ik de vraag kan stellen. Of ik alles krijg, is een tweede. Vervolgens kunnen wij alleen nadere vragen stellen als er een vermoeden is van een strafbaar feit en dus van een verkeerd gebruik.

Dat is echter niet een zaak voor mij en zelfs niet voor de Raad voor de luchtvaart, want deze zaak moet door het OM bepaald worden. Dat kan op aanwijzing van de minister van Justitie gebeuren. Die vraag zal ik nu gaan voorleggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat ben ik volstrekt met de minister eens, maar als zij het ermee eens is dat het ook zinvol is om die house airway bills te krijgen, kan dat misschien bijdragen aan de kracht waarmee zij die, zonder dat er een verdenking van een strafbaar feit is, afdwingbaar bij iemand opvraagt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als ik dat soort vragen zal stellen, zal ik natuurlijk ook laten weten dat ik dat doe omdat wij graag elk misverstand weg willen nemen. Ik heb tot nu toe geen reden om een verdenking te uiten. Ik vind dat er al te veel verdachtmakingen worden geuit zonder dat daar een echte reden voor is. Daar doe ik dus even niet aan mee, maar als wij van alle discussies willen afkomen, is het in het belang van iedereen – ook in het belang van El Al – dat men zoveel mogelijk informatie geeft, voorzover men die beschikbaar heeft. Tot nu toe heb ik op dat punt helaas niet altijd even plezierige ervaringen. Ik heb geprobeerd via de ambassadeur de gevoelens over te brengen. Wij hebben er alle belang bij om dat te doen. Afdwingbaar is dat helaas niet.

De heer **Keur** (VVD): Wij spreken steeds over het verkrijgen van house airway bills. Ik heb nog nergens in de wet kunnen lezen dat die dingen boven tafel moeten worden gebracht door wie dan ook. Wij moeten niet denken dat het voor 100% mogelijk is. Ik ben daar nog steeds niet van overtuigd. Daarover blijft een verschil van inzicht bestaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Keur is er niet van overtuigd en ik ben er niet van overtuigd dat die wettelijke basis onvoldoende is. Het hangt op de een of andere manier nog. Collega Van Gijzel heeft daar de internationale verdragen tegenover gesteld. De minister heeft er een bijdrage aan geleverd. Dat zal uit het strafrechtelijke of onafhankelijke onderzoek moeten blijken.

De heer **Keur** (VVD): Ik heb mij

gebaseerd op de Wet luchtvrachtvervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben in het begin geconstateerd dat het luchtvaartongevalsonderzoek op een goede manier heeft plaatsgevonden. De documenten die erbij horen zijn daarbij aanwezig geweest. Daarover mag geen misverstand bestaan. Anders zouden wij een heel groot probleem met elkaar hebben. Ik heb de Kamer daarover in het verleden nooit gehoord. Wij hebben daarover ook nooit een verschil van mening gehad. Het ging om de vraag: zijn er strafrechtelijke feiten gepleegd? Geeft dat reden tot een nader onderzoek op basis van het strafrecht? Dat is een andere zaak.

De heer **Poppe** (SP): Er is een traumatiserende ramp geweest waarbij 49 doden zijn gevallen. Kan de maatschappij zich beroepen op de wettelijke regels om bepaalde papieren niet te geven of dient die maatschappij er alles aan te doen om alles op tafel te krijgen en volkomen open kaart te spelen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het eerste is het geval. Als ik die maatschappij zou zijn, zou ik er alles aan doen om zoveel mogelijk informatie te geven. Dat is ook het geval.

Voorzitter! Dan de verhalen over de mannen in de witte pakken. Ik kan daar niets mee. Het is nooit aangetoond. Helaas is daar geen verslag van. Ik vermoed dat sprake is van misverstanden. Ik kan mij niet voorstellen dat men heel snel (20 minuten) na zo'n ongeval – ik herinner mij het moment nog zeer goed, want ik was op Schiphol – in staat is om iets te organiseren of iets weg te nemen. Wij kunnen niet bewijzen dat het niet zo was. Het kan ook niet bewezen worden dat het wel zo was. Het blijft een zeer vervelend kwestie. Ik kan er gewoon geen antwoord op geven.

De heer **Meijer** (CDA): Als er toch een nader onderzoek komt, is het goed om klip en klaar te zeggen wat wij ervan vinden. Het blijft hangen, ook omdat er CNN-beelden zijn waarop dat terug te zien is. De beelden zijn niet meer te krijgen. Het moet worden meegenomen. Als wij het echt willen afronden, moeten wij er iets mee doen.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een onderwerp dat verleden jaar al is besproken. Wij hebben toen geconcludeerd dat wij er niet verder mee kwamen. Wij moeten ons zeer goed realiseren dat dit een traumatiserend ongeval is geweest.

De heer **Poppe** (SP): De minister laat onderzoeken of er gesjoemeld is. Ik denk aan de onderdeverklaring van de Duitse medewerkers. Zolang daarover geen duidelijkheid bestaat, moeten wij veel scherper cargo-vliegtuigen van EI Al controleren. Er moet binnen worden bekeken wat erin staat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In dit land is niemand veroordeeld voordat er ook maar een verdenking hard gemaakt kan worden. Natuurlijk dient EI Al net zo scherp gecontroleerd te worden als alle andere luchtvaartmaatschappijen in Nederland. Vanwege het feit dat wij onduidelijkheid hebben over het ongeval en nog geen enkele harde verdenking hebben van slecht handelen, ga ik die maatschappij niet plotseling anders behandelen dan andere.

De heer **Poppe** (SP): Er is een verklaring onder ede en het is geen doodstraf vast te stellen dat extra controle nodig is, dus ook in het vliegtuig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat het belangrijkste punt in de bijdrage van de minister in eerste en tweede termijn de toezegging inzake een onafhankelijk onderzoek is. Alle collega's hebben daar volgens mij instemend op gereageerd. Ik denk dat het cruciaal is dat de minister iets meer zegt over bijvoorbeeld wie dat onderzoek gaat uitvoeren, hoe het probleem opgelost kan worden dat een onafhankelijke onderzoekscommissie onvoldoende titel heeft om ook over de grens informatie te vergaren en wat de opdracht van de regering aan die commissie zal zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb in eerste termijn aangegeven dat ik niet vind dat deze commissie spullen moet opvragen. Dat doe ik zelf. Voorzover het OM mogelijkheden heeft langs de lijn van verdenking van strafrechtelijke zaken, is dat een zaak van het OM. Men zal dat zeker aanpakken.

Over de samenstelling van de commissie en dergelijke moet ik even rustig nadenken. Ik hoop dat men mij niet kwalijk neemt dat ik daarover nu niets kan zeggen. Ik vind dat deze commissie moet onderzoeken hoe het komt dat het verzamelen van de documenten, zoals dat gegaan is in deze situatie, tot een onbevredigend resultaat heeft geleid. Heeft dat te maken met de positie van de ECD, het OM, de luchtvaartpolitie enz.? Zij doen elk vanuit hun eigen doelstelling een aantal dingen, maar spelen blijkbaar elkaar de beschikbare informatie onvoldoende toe. Van het bekijken van een en ander leren wij wellicht sowieso al iets wat deze ramp betreft. Veel belangrijk nog is: hoe kunnen wij ervoor zorgen dat in de toekomst niet meer gebeurt wat nu is gebeurd? Dat lijkt mij de taak van die commissie. Ik ben graag bereid de Kamer daarvan zo snel mogelijk een overzicht op papier te geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het lijkt mij heel goed dat de minister ons een brief stuurt over wat de commissie naar haar mening allemaal moet doen in relatie tot haar eigen activiteiten daaromtrent. Ik verzoek haar, niet uit wantrouwen maar met het oog op de goede gang der dingen, om geen onomkeerbare stappen te zetten. Ik pleit ervoor dat wij op zo kort mogelijke termijn met haar nog kunnen overleggen over deze materie, waarna de regering aan de slag gaat om personen te noemen, want dat is een taak van de regering en niet van de Kamer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn voorstel was tweeledig. De minister is ingegaan op het eerste element. Het OM krijgt opdracht om de ontbrekende documenten nog te vergaren. Het tweede element betrof het doen van onderzoek naar de manier waarop de hele afhandeling gegaan is. Ik heb mijn instemming betoond met de instelling van een onafhankelijke commissie. Ik denk dat het een van alle staatsinstellingen onafhankelijk orgaan moet zijn dat onder directe verantwoordelijkheid staat van de regering en volledige bevoegdheden heeft. Dit houdt in dat dit orgaan kan beschikken over alle documenten binnen Nederland die hiervoor beschikbaar zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Onafhankelijk is onafhankelijk, los van alle staatsinstellingen. Als ik een onafhankelijke commissie instel, bedoel ik ook een onafhankelijke commissie.

Dan sprak de heer Van Gijzel over volledige bevoegdheden. Ik denk dat een aantal dingen via mij moeten worden opgevraagd. Dat zal best kunnen. Ik kan niet zomaar een commissie allerlei bevoegdheden geven die een ander niet heeft. Ik kan wel proberen alle deuren open te krijgen voor deze commissie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De bedoeling is natuurlijk dat zij toegang heeft tot alle documenten en mensen die zij noodzakelijk acht om tot een compleet beeld te komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij helder. Als het niet rechtstreeks kan, zal het via mij moeten, want de commissie wordt onder verantwoordelijkheid van mij ingesteld. Overigens kan ik het OM geen opdracht geven. Ik kan het OM een verzoek doen, gezien wat er tot nu toe gebeurd is.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Ik sluit mij graag aan bij het verzoek van de heer Rosenmöller om betrokken te worden bij de opdracht die de commissie krijgt.

Er ligt nog een vraag van mij, namelijk of de minister een bevestiging kan geven voor wat die 6800 kg betreft. Vorige week hebben wij andere gegevens gekregen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is een van de elementen die ik graag wil meegeven, omdat er blijkbaar tussen ECD en luchtvaartpolitie een verschil van opvatting was. Ik vind dat dit eens door het OM moet worden bekeken. Ik vind dit een heel rare zaak; ik kan er geen touw aan vastknopen. Het is een van de onderdelen die moeten worden betrokken bij het onderzoek.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Namens de Kamer dank ik de regering voor de verstrekte inlichtingen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.