

Den Haag, zondag 4 oktober 1992, VLIEGTUIGONGEVAL VVD wil snelle rapportage over vliegramp

De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vliegramp in de Bijlmermeer. Ik ga er vanuit dat dit gebeurt, aldus het VVD-Kamerlid Jorritsma, maar als de regering het niet uit zichzelf doet, zullen we erop aandringen.

Het CDA-Kamerlid Van Vlijmen, verkeerswoordvoerder van zijn fractie, had zondagavond nog nauwelijks kennis kunnen nemen van de vliegramp. Hij gaat er vanuit dat de regering op een adequate manier reageert op de gegevens die uit de onderzoeken naar boven komen. Het lijkt hem goed dat de Kamer vervolgens met de verantwoordelijke bewindslieden daarover in debat gaat.

De fractiespecialisten van de PvdA waren zondagavond niet bereikbaar.

Bron: vvd

Den Haag, maandag 5 oktober 1992, TWEEDE KAMER - VLIEGTUIGONGEVAL Kamer schort
Algemene Beschouwingen week op

Voorzitter Deetman zal de Tweede Kamer dinsdag voorstellen de jaarlijkse
algemene politieke en financiële beschouwingen over het regeringsbeleid voor
1993 een week uit te stellen in verband met de vliegtuigramp afgelopen zondag in
de Bijlmermeer. De Kamer zal dinsdagochtend om 11.15 uur een herdenking wijden
aan de slachtoffers van de ramp, aldus een woordvoerder maandag.

De Algemene politieke en financiële beschouwingen stonden op het programma voor
dinsdag 7, woensdag 8 en donderdag 9 oktober. Deetman zal dinsdag voorstellen de
beraadslagingen te houden op respectievelijk 13, 14 en 15 oktober.

Den Haag, dinsdag 6 oktober 1992, TWEEDE KAMER - VLIEGTUIGONGEVAL Kamerleden bezoeken rampgebied

De Kamerleden die zich bezighouden met rampenbestrijding, brengen donderdag een werkbezoek aan het getroffen gebied in de Amsterdamse Bijlmermeer. Dat is dinsdag besloten tijdens een procedurevergadering van de vaste Kamercommissies voor Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat.

Volgens voorzitter Van der Burg (CDA) van de Kamercommissie voor Binnenlandse Zaken wordt het een sober werkbezoek, dat tevens bedoeld is om de grote betrokkenheid en het medeleven met de slachtoffers en de hulpverleners tot uitdrukking te brengen.

De Kamerleden zullen donderdag om 11 uur worden ontvangen in het crisiscentrum in het Amsterdamse stadhuis. Zij worden dan geïnformeerd over de ramp en de hulpverlening. Of de Kamerleden ook de Bijlmer bezoeken zullen zij laten afhangen van de gemeente.

Minister Dales (binnenlandse zaken) zal de Kamer later schriftelijk informeren. Naar aanleiding daarvan zal een mondeling overleg met de minister plaatsvinden, zo verwacht Van der Burg.

De vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat wacht op een brief van minister Maij (verkeer) over de vliegramp, aldus voorzitter Biesheuvel (CDA) van deze commissie. Naar aanleiding van deze brief zal mogelijk nadere informatie worden gevraagd, maar er bestaan nog geen plannen voor een mondeling overleg met Maij.

Bron: cda

Amsterdam, dinsdag 6 oktober 1992, VLIEGTUIGONGEVAL (samenvatting) Bergers werken sneller, operatie mogelijk vrijdag afgerond
De bergingsoperatie in de Bijlmer wordt mogelijk in de nacht van vrijdag op zaterdag afgerond. Burgemeester Van Thijn van Amsterdam maakte dit dinsdag bekend. Officieel zijn nog steeds niet meer dan veertien lichamen geborgen. De verwachting is dat de meeste stoffelijke resten worden gevonden in de berg puin tussen de twee getroffen flatgebouwen in.

Ondanks het opgevoerde tempo, werken de bergers uiterst zorgvuldig. De brandweer heeft driehonderd man ingezet en tien machines. Waar de aanwezigheid van stoffelijke resten wordt vermoed, gebeurt het opruimen met de hand. De identificatie van de stoffelijke resten zal aanzienlijk langer dan een week in beslag nemen. Van de geborgen slachtoffers zijn namen nog niet bekend. In de beschadigde woningen die nog overeind staan, zijn geen stoffelijke resten aangetroffen, zo deelde brandweercommandant H. Ernst mee.

Volgens Van Thijn hebben honderden mensen gereageerd op de oproep van het gemeentebestuur om vermisten te melden, of door te geven of oorspronkelijk vermisten toch in leven blijken te zijn. De gegevens worden momenteel verwerkt. De vijver achter de flatgebouwen is inmiddels helemaal leeggepompt. Er zijn geen stoffelijke resten in gevonden. Evenmin is de zwarte doos met vluchtgegevens boven water gekomen. Volgens Boeing-expert B. Pelton zou de doos door de intense hitte zo verminkt kunnen zijn, dat de gegevens onbruikbaar zijn geworden. De speurtocht naar de doos gaat voort.

Het bergingswerk gaat nu dag en nacht door. Volgens Ernst wordt er veel aandacht besteed aan opvang en begeleiding van de hulpverleners, die niet zelden lugubere vondsten doen.

Een ramp in een gigantische klap, sprak premier Lubbers dinsdag tijdens de herdenking in de Tweede Kamer van de slachtoffers van de ramp. Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat, aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf.

Het Nederlandse volk weet zich volgens Lubbers verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, met hun vrienden en kennissen. Dat is vandaag zo, laat dat morgen ook zo zijn en overmorgen.

Kamervoorzitter Deetman sprak van een moment van pijn, van ondraaglijke onzekerheid over het lot van familieleden en van rouw over de omgekomenen.

Deetman sprak verder zijn medeleven uit met de nabestaanden. Bij de herdenkingsplechtigheid waren onder andere de ambassadeurs van Suriname en Israël aanwezig. Verder woonden de gevolmachtigd minister van Aruba en een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer de bijeenkomst in de Kamer bij.

In de Eerste Kamer citeerde voorzitter Tjeenk Willink in een herdenking de rouwadvertentie in landelijke dagbladen van luchtvaartmaatschappij El Al: Elk woord lijkt er een teveel; duizend woorden zijn niet genoeg. We weten niet wat meer te vrezen: de velen die nog worden gevonden of de velen die verdwenen zijn, voor altijd vermist, bracht Tjeenk Willink zijn gevoelens onder woorden.

Kamerleden die zich bezighouden met rampenbestrijding, zullen donderdag een bezoek brengen aan het getroffen gebied. Minister Dales (Binnenlandse Zaken) zal de Kamer later schriftelijk informeren waarna waarschijnlijk een mondeling overleg volgt. De vaste Kamercommissie voor verkeer en waterstaat wacht op een brief van minister Maij over de ramp.

Uit verzoeken tot opsporing bij diverse informatiecentra blijkt dat de meeste Antillianen onder de slachtoffers afkomstig zijn van het eiland Curaçao. Bij het crisiscentrum in Willemstad zijn 70 verzoeken binnengekomen van eilandbewoners die hun familie in de Bijlmer niet kunnen vinden. Op Aruba wordt gevreesd dat negen Arubaanse gezinnen in de twee getroffen flats woonden.

Minister-president Liberia Peters van de Nederlandse Antillen is dinsdag in Nederland aangekomen. Zij heeft aan het eind van de middag een bezoek gebracht aan het rampgebied. Premier Nelson Oduber van Aruba is niet van plan naar Nederland te komen.

De Israelische minister van buitenlandse zaken Shimon Peres heeft dinsdag een condoleancebezoek gebracht aan de Nederlandse ambassade in Tel Aviv. Hij

betuigde Israels medeleven met de nabestaanden van de slachtoffers. Dit zijn droeve dagen voor ons allen, aldus Peres. Volgens de Nederlandse zaakgelastigde J. van Hellenberg-Hubar komen er bij de ambassade veel telefoontjes, telegrammen en facsen binnen van het Israelische publiek om het Nederlandse volk en de getroffen families te condoleren. Koning Boudewijn en koningin Fabiola van Belgie hebben een condoleancetelegram gestuurd aan koningin Beatrix. Bij de infobalie van de gezamenlijke verzekeraars in de hal van sportcentrum Bijlmer zijn maandagmiddag en dinsdagochtend 180 aangiftes gedaan door gedupeerden. Het waren vooral mensen met inboedelschade. Enkele nabestaanden van vermoedelijke slachtoffers hebben een levensverzekering gemeld. Probleem is dat bij het aanspreken van een levensverzekering een verklaring van overlijden moet worden overlegd. Een aantal slachtoffers zal waarschijnlijk niet kunnen worden geïdentificeerd. Het Verbond van Verzekeraars houdt in die gevallen vast aan het Nieuw Burgerlijk Wetboek dat zegt dat nabestaanden voor een overlijdensverklaring terechtkunnen bij de rechtbank.

Den Haag, dinsdag 6 oktober 1992, TWEEDE KAMER - VLIEGTUIGONGEVAL Lubbers: hel op aarde in Bijlmer

De vliegcramp met de jumbo-jet zondag in de Bijlmermeer veroorzaakte ineens een hel op aarde . Een ramp in een gigantische klap. Drama's speelden zich af aan de rand van dat inferno. Premier Lubbers gebruikte deze bewoordingen dinsdag bij de herdenking in de Tweede Kamer van de slachtoffers van de vliegcramp in de Bijlmermeer.

Lubbers schetste de afgrijselijker realiteit dan de aanvankelijk veronderstelde reeks van gewonden naarmate het zoek- en reddingswerk zou vorderen. De realiteit bleek anders, nog afgrijselijker. Maandag bij licht kon men zien hoe messcherp leven en dood van elkaar gescheiden werden. Een gapend doodsgat aan twee kanten belendende flats, nog wel overeind, maar geheel verzengd door de vuurzee en dan weer daarnaast een reeks woningen getroffen door de schokgolf , aldus de minister-president in een bomvolle zaal met een zeer drukbevolkte publieke tribune.

De premier noemde de overmaat aan hulpverlening hartverwarmend. Maar juist tegen die achtergrond van mede-menselijkheid was macaber die messcherpe scheiding tussen levenden en doden . Het Nederlandse volk weet zich verbonden met de slachtoffers, met hun familieleden, hun vrienden en kennissen. Dat is vandaag zo, laat het ook morgen zo zijn en overmorgen , zo vatte Lubbers zijn gevoelens en de verbondenheid met de getroffen landgenoten samen.

Kamervoorzitter Deetman sprak van een moment van pijn, van ondraaglijke onzekerheid over het lot van familieleden en van rouw over hen die zijn omgekomen. Onze gedachten zijn bij hen die direct door de vliegcramp zijn getroffen en ons medeleven gaat uit naar hun familie in Nederland, op de Nederlandse Antillen, op Aruba, in Suriname, in Israel en waar elders ook.

De Kamervoorzitter wees er op dat de Surinaamse gemeenschap in Nederland, en in het bijzonder in de Bijlmermeer, maar ook in Suriname, binnen enkele jaren voor de tweede maal door een groot vliegtuigongeval is getroffen.

Bij de herdenkingsplechtigheid in de vergaderzaal waren onder anderen de ambassadeurs van Suriname en Israel aanwezig, de plaatsvervangend gevolmachtigd minister van Aruba een delegatie van de stadsdeelraad Bijlmer uit Amsterdam aanwezig. De Antilliaanse premier Liberia Peters en de Antilliaanse parlamentsvoorzitter MacWilliam konden door vliegtuigvertraging de bijeenkomst niet meer bijwonen.

Den Haag, maandag 16 november 1992, Vliegtoegongeval Extra veiligheidsonderzoek Schiphol

Er komt een extra onderzoek naar de veiligheidsrisico's van de luchthaven Schiphol. Een beslissing over de uitbreidingsplannen van Schiphol zal pas plaatsvinden als dit onderzoek is afgerond. Dat hebben de ministers Maij (verkeer en waterstaat), Alders (ruimtelijke ordening) en Andriessen (economische zaken) maandag in een brief aan de Tweede Kamer laten weten. De ministers willen eerst onderzocht hebben of de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol nog verder kan worden verhoogd. De ramp met het El Al-vliegtuig heeft volgens hen eens te meer tot het besef geleid dat die aan de hoogste eisen moet voldoen.

Het onderzoek wordt in handen gegeven van een internationaal onderzoeksbureau en richt zich op alle fasen in de verkeersafwikkeling. Van de voorbereiding (inchecken, starten), de vlucht zelf tot en met de landing. Daarbij worden ook de gebruikte hulpmiddelen en het handelen van de betrokken mensen en instanties onderzocht.

De besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol zal hierdoor met een halfjaar worden vertraagd. Oorspronkelijk zou de regering in het voorjaar van 1993 met een standpunt komen.

De luchthaven Schiphol kondigde een maand geleden al aan onderzoek te zullen doen naar de risico's die omwonenden lopen na uitbreiding van Schiphol. Maar de ministers vinden het beter het onderzoek in handen te geven van een bureau dat niet direct is betrokken bij het luchtverkeer. Volgens een woordvoerder van het ministerie vinden daartoe op dit moment onderhandelingen plaats met een internationaal onderzoeksbureau.

De drie ministers stellen als randvoorwaarde dat eventuele aanbevelingen direct moeten kunnen worden uitgevoerd zonder dat eerst internationale afspraken moeten worden afgewacht. Ook moet het onderzoek aansluiten bij het lopende onderzoek van de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) naar de oorzaak van de vlieg-ramp.

Het eindrapport zal door een team van luchtvaartdeskundigen worden bekeken voordat het in de zomer van 1993 zal worden aangeboden aan de minister van verkeer en waterstaat.

Al eerder kondigden de drie ministers aan het lopende onderzoek naar de gevolgen van de uitbreidingsplannen van Schiphol te zullen intensiveren. Onderdeel daarvan is de methode die gebruikt wordt voor de berekening van de risico's. De ministers kondigen in hun brief aan de Tweede Kamer aan dat deskundigen -nog voordat er berekeningen zullen worden gemaakt- de rekenmethode zullen bekijken. In een commentaar op de brief van de drie ministers heeft de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol maandag laten weten volledig in te stemmen met de inhoud daarvan. Het is begrijpelijk en terecht dat er na de ramp met het El Al-vliegtuig in de Bijlmer extra aandacht wordt besteed aan de externe veiligheid van Schiphol, aldus de directie, die de uitkomst van het onderzoek met vertrouwen tegemoet ziet, omdat Schiphol een veilige luchthaven is en de luchtvaart van oudsher maximale aandacht besteedt aan veiligheid.

Wel is de directie van mening dat alle onderzoeken zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd, omdat alle betrokkenen erbij gebaat zijn, dat de besluitvorming over de verdere toekomst van Schiphol kan worden voortgezet en afgerond. De vertraging van zes maanden in de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven is voor de directie niet onaanvaardbaar.

De directie toonde zich verheugd over het feit dat in de brief is aangegeven dat alle partners onverkort vasthouden aan de dubbele doelstelling van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, te weten: de verdere ontwikkeling van Schiphol tot „mainport en de verbetering van het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven”.

Bron: ministerie van verkeer en waterstaat vrom economische zakenluchthaven schiphol

Gijzel v R.**Van:** Robert Valkhoff [r.valkhoff@worldonline.nl]**Verzonden:** zaterdag 7 oktober 2000 13:51**Aan:** Robert Valkhoff; Rob van Gijzel**Onderwerp:** Bijlmer CD-rom tbv hfst 2 en 3

Den Haag, vrijdag 20 november 1992, Vliegtoingongeval Geen vliegverbod boven Bijlmer
De vluchten boven de Bijlmer kunnen blijven doorgaan ondanks de problemen die dit geeft voor een groep bewoners. Uit oogpunt van veiligheid moet er gevlogen kunnen worden boven de Bijlmer. Dit oordeelde president mr. A. van Delden van de rechtbank in Den Haag vrijdag in zijn uitspraak in een kort geding.

Honderd Bijlmerbewoners hadden een vliegverbod van zes maanden geeist omdat zij zware psychische en lichamelijke schade oplopen als gevolg van de vele vluchten boven hun woonwijk. Van Delden had begrip voor de eis van de bewoners. Aan hun problemen kan niet eenvoudig worden voorbij gegaan. Anderzijds vond de rechtbankpresident het onjuist te doen voorkomen of alleen het nog enige maanden opschorten van het vliegverkeer boven de Bijlmer baat zal kunnen brengen. Van Delden oordeelde dat uit het oogpunt van veiligheid onvermijdelijk is dat er boven de Bijlmer gevlogen wordt. Bij zwaar noodweer moeten vliegtuigen kunnen uitwijken naar deze route. De veiligheid van het luchtverkeer is het best gediend door zorgvuldig voorbereide procedures. Ad-hocmaatregelen die genomen moeten worden voor sluiting van het luchtverkeer boven de Bijlmer zouden daarom zoveel mogelijk moeten vermeden worden, aldus de rechtbankpresident.

De belangenafweging die de Rijksluchtvaartdienst had gemaakt om twee weken na de ramp weer te vliegen boven het getroffen gebied kan volgens Van Delden de toets der kritiek doorstaan. In die belangenafweging was niet alleen rekening gehouden met de consequenties voor de bewoners, maar ook met het economisch belang, de veiligheid van het luchtverkeer en de in internationaal verband gemaakte afspraken.

De betrokken bewoners reageerden geschokt op de uitspraak. Volgens hun advocaat is het de zoveelste zware teleurstelling die zij moeten verwerken. Zij gaan in hoger beroep tegen de uitspraak. (zie ook 4 aug 1993!)

Amsterdam, maandag 7 december 1992, Vliegtoingongeluk Politie Almere zag brokstukken vallen
Op de dag van de vlieg-ramp in de Bijlmermeer heeft de politie van Almere omstreeks 18.25 de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie telefonisch geïnformeerd over vallende brokstukken boven het Gooimeer. Dit heeft een woordvoerder van de Dienst Luchtvaart Rijkspolitie maandag bevestigd. Het openbaar ministerie in Haarlem zal de informatie betrekken bij het onderzoek naar de ramp die op 4 oktober plaatsvond.

Twee agenten uit Almere zagen de brokstukken vallen en meldden dit aan de centrale via de mobilfoon. De meldkamer op haar beurt informeerde de Dienst Luchtvaart. Wij weten niet precies op welk tijdstip die informatie is binnengekomen en wat daarmee is gebeurd. Dat moet verder onderzoek uitwijzen. We kregen tientallen telefoontjes in een kort tijdsbestek, aldus een woordvoerder van de Dienst Luchtvaart. De woordvoerder weet niet of de melding door de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart is doorgegeven aan de luchtverkeersleiding. Dat is wel het geval geweest met een melding van het Kustwachtstation in IJmuiden. De luchtverkeersleiding zegt dat de melding van de kustwacht niet is doorgegeven aan de luchtverkeersleider die op dat moment het El Al-vliegtuig begeleidde, omdat de informatie onduidelijk was. Mede daarom is besloten de betrokken verkeersleider niet te storen met zulke informatie, aldus een woordvoerder van de verkeersleiding op Schiphol.

Bron: dienst luchtvaart

Haarlem, woensdag 9 december 1992, Vliegtoingongeval Nader onderzoek vlieg-ramp: geen strafbare feiten

De verkeersstoren op Schiphol was al op de hoogte van problemen met het El-Altoestel op het moment dat de kustwacht IJmuiden zich met de toren in verbinding stelde met de vraag of er iets bekend was van een in moeilijkheden verkerend vliegtuig in de buurt van Hilversum en Naarden. Dit is woensdag gebleken uit een nader feitenonderzoek dat in opdracht van de landelijk coördinerend officier van justitie voor Luchtvaartzaken door de dienst Luchtvaartonderzoeken van de Rijkspolitie op Schiphol is uitgevoerd. Om 18.28 uur heeft het vliegtuig de melding over brand in motor drie doorgegeven aan de verkeersstoren, aldus het onderzoek. Een halve minuut later wordt doorgegeven dat de motoren drie en vier zijn uitgevallen. De kustwacht in IJmuiden belt om 18.31 uur met de verkeersstoren en vraagt of men weet van een vliegtuig in moeilijkheden, in de buurt van Hilversum en Naarden. De vraag wordt bevestigend

Het telefoonverkeer van DLV wordt vastgelegd op meersporenbanden, die 14 dagen worden bewaard. Kort voor de ramp met de Boeing van El Al zijn bij de dienst meldingen binnengekomen die inzicht kunnen geven in het verloop van de gebeurtenissen. Daaronder was een telefoontje van de politie in Almere, met de vraag of het bekend was dat van een vliegtuig brokstukken waren gevallen boven het Gooimeer.

Van de opnamen op de meersporenband is geen transcriptie gemaakt. Ook is de band volgens De Jong niet opgevraagd door de instanties die zich bezighouden met het onderzoek naar de ramp, het Openbaar Ministerie in Haarlem en de Rijksluchtvaartdienst RLD. De Jong vindt het niet zo vreemd dat de DLV-band is gewist. Het zou anders zijn geweest als de ramp binnen het werkingsgebied van de DLV had plaatsgevonden, maar de ramp vond nu eenmaal plaats in de Bijlmermeer, niet op Schiphol.

Het Openbaar Ministerie in Haarlem was vrijdagmorgen niet beschikbaar voor commentaar. Afgelopen woensdag liet het OM weten dat het onderzoek naar de oorzaak van de vliegramp geen strafbare feiten heeft opgeleverd. Er werd onder meer onderzocht of de luchtverkeersleiding op Schiphol verantwoordelijk kon worden gesteld voor het feit dat de El Al-Boeing nog een extra rondje boven Amsterdam heeft gevlogen terwijl bekend was dat het toestel onderdelen had verloren.

Daartoe zijn wel de banden afgeluisterd van de verkeersstoren op Schiphol, waarop de gesprekken zijn vastgelegd tussen de verkeersleiding en de bemanning van de vrachtjumbo.

Bron: rijks politie dienst luchtvaart el al dlv

Den Haag, dinsdag 22 december 1992, Vliegongeluk Nederland stelt onafhankelijk onderzoek in naar vliegramp Faro

Behalve het onderzoek onder leiding van de Portugese luchtvaartautoriteiten stelt Nederland ook een eigen onderzoek in naar de toedracht van het ongeluk met de DC-10 van Martinair op het vliegveld van Faro. Dinsdagavond werd mr. J. Biemond, directeur van Rotterdam Airport, benoemd tot onafhankelijk vooronderzoeker. Dat heeft een woordvoerder van het ministerie van verkeer en waterstaat meegedeeld. De Nederlandse wet schrijft voor dat bij een ongeluk met een Nederlands toestel een vooronderzoek wordt ingesteld. In Faro zijn inmiddels al drie functionarissen van het Bureau Vooronderzoek Ongevallen aanwezig.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet, naar verwachting rond 1 februari 1993, heeft minister Maij van verkeer advies gevraagd aan de Raad voor de Luchtvaart. Volgens de huidige Luchtvaartrampenwet hoeft ze dat niet te doen. De woordvoerder van Verkeer en Waterstaat verwacht nog deze week een voordracht van de Raad voor de Luchtvaart.

Minister Maij kreeg na de Bijlmer-ramp veel kritiek op de benoeming van ir. H.N. Wolleswinkel als vooronderzoeker van deze vliegramp. Wolleswinkel is directeur Luchtvaartinspectie van de RLD. De nieuwe wet schrijft voor dat dit soort onderzoeken niet door de RLD gedaan mogen worden, omdat de dienst zelf partij is.

De conclusies uit het vooronderzoek zullen worden voorgelegd aan de Raad voor de Luchtvaart. Die kan, indien nodig, alsnog een onderzoek instellen.

Bron: martinair ministerie van verkeer en waterstaat

Rotterdam, woensdag 23 december 1992, Vliegongeluk Vooronderzoeker Biemond uiterst terughoudend

Het is theoretisch denkbaar dat we tot een andere conclusie komen dan de Portugese onderzoekers. Dat zegt mr. J. Biemond die door het ministerie van verkeer en waterstaat is aangewezen als onafhankelijk vooronderzoeker. Hij gaat namens Nederland na wat de toedracht is geweest tot de vliegramp op het vliegveld van Faro met de DC-10 van Martinair.

Biemond, die sinds 1989 directeur is van Rotterdam Airport, heeft niet lang gearzeld om deze taak op zich te nemen. Het is een verzoek, tevens een opdracht, aldus Biemond, die zich volledig schaaft achter de intentie van de minister van verkeer om een onafhankelijk vooronderzoeker te benoemen.

Tot nu toe werd dit soort onderzoeken geleid door de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Op de benoeming van ir. H.N. Wolleswinkel als vooronderzoeker van de vliegramp in de Bijlmer volgde veel kritiek omdat de RLD zelf partij is.

In de geest van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet die op 1 februari 1993 van kracht zal worden, heeft minister Maij van verkeer mr. Biemond benoemd.

Biemond zal zich een dezer dagen in Portugal op de hoogte stellen van de bevindingen van het vooronderzoek onder leiding van de Portugese autoriteiten. In theorie is het volgens Biemond mogelijk dat uit het Nederlandse vooronderzoek een andere conclusie naar voren komt dan uit het onderzoek onder leiding van de Portugezen. Maar het is niet aan ons om conclusies te trekken. Na het vooronderzoek zullen onze informatie en onze analyses worden voorgelegd aan de Raad voor de Luchtvaart. Die zal hieruit conclusies trekken.

Biemond houdt zich verre van uitspraken over de duur van het vooronderzoek. Ook wil hij niet ingaan op de uitlatingen van Martinair-directeur Schroder dat de oorzaak van de vliegramp een plotselinge

beantwoord. Volgens het onderzoek geeft de kustwacht door: D'r is een motor afgerold of zoiets? Het vliegtuig stortte om 18.35 uur neer.

In een woensdag uitgebracht persbericht stelt de persofficier van justitie in Haarlem, mr. C. Hemmes-Boender: Gezien het gegeven dat op dat moment op de verkeerstoren de problemen met het vliegtuig bekend waren, was er op dat moment - gelet op de aard van de melding van de kustwacht - geen aanleiding om bij de kustwacht verder door te vragen.

Ook de gemeentepolitie in Almere zou al in een betrekkelijk vroeg stadium meldingen over problemen met het El Al-toestel hebben doorgegeven. Het feitenonderzoek wees uit dat tussen 18.29 en 18.32 uur door de meldkamer van de gemeentepolitie Almere is gebeld met de Rijkspolitie Schiphol, met de vraag of het bekend was dat er van de Boeing brokstukken waren afgevallen boven het Gooimeer.

Tijdens dit telefoontje komt er op het statuspaneel in de meldkamer van de Rijkspolitie Schiphol een alarmmelding „paraat aan de baan binnen“, aldus de onderzoeksresultaten. De medewerker van de meldkamer heeft zich toen aanstonds via de alarmcentrale van de luchthaven op de hoogte gesteld van de reden van die alarmmelding. Vervolgens heeft hij - na ongeveer 30 seconden - het gesprek met de politie in Almere afgehandeld, waarbij hij bevestigde dat er een Jumbo in de problemen was en dat dat vliegtuig een noodlandingsprocedure op twee motoren op Schiphol ging uitvoeren. Niet is door de politie Almere meegedeeld, dat de brokstukken leken op stukken van de motor.

De onderzoekers hebben de originele banden beluisterd van de gesprekken met de verkeerstoren zijn gevoerd, vanaf het tijdstip waarop het El-Al-toestel is opgestegen tot het moment van verongelukken, en vergeleken met de door de Rijksluchtvaartdienst van die gesprekken vervaardigde afschriften. Deze afschriften werden al eerder aan de landelijk officier verstrekt. Bij gebrek aan geluidsbanden van gesprekken met en vanuit de meldkamers van de politie op Schiphol en Almere, is aan de hand van verslaglegging in dagrapporten en verhoor van getuigen nagegaan welke meldingen op welke tijdstippen zijn gedaan.

De landelijk coördinerend officier van justitie Luchtvaartzaken ziet, gelet op de resultaten van het onderzoek, waarbij niet is gebleken van enig strafbaar feit met betrekking tot de vliegcrash, geen aanleiding voor verder onderzoek zijnerzijds, aldus persofficier Hemmes-Boender.

Op 16 oktober werd een onderzoek door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie (de dienst Luchtvaartonderzoeken afdeling Schiphol) en de gemeentepolitie Amsterdam naar ondermeer de oorzaak van de vliegcrash afgesloten met het resultaat dat er geen sprake was van opzet of schuld. Van het onderzoek door de Rijksluchtvaartdienst naar de oorzaak van de crash worden de dienst Luchtvaartonderzoeken van het Korps Rijkspolitie en de landelijk coördinerend officier van justitie Luchtvaartzaken voortdurend op de hoogte gehouden.

Bron: dienst luchtvaartonderzoeken rijkspolitie schiphol

Den Haag, woensdag 9 december 1992, VLIEGTUIGONGELUK Gesprek tussen El Al-piloot en luchtverkeersleiding openbaar

De Rijksluchtvaartdienst gaat de bandopname openbaar maken van het gesprek tussen de bemanning van het El Al-vliegtuig, dat op 4 oktober in de Bijlmer neerstortte, en de luchtverkeersleiding op Schiphol. Dat heeft de RLD woensdag bekendgemaakt.

De openbaarmaking gebeurt vrijdag op een persconferentie. Daar zal dan ook een video-animatie worden vertoond die het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in Amsterdam in opdracht van het onderzoeksteam heeft gemaakt op basis van de beschikbare gegevens. De leider van het technisch vooronderzoek naar de crash, ir. H. N. Wolleswinkel, geeft dan een toelichting op de voortgang van het onderzoek tot nu toe.

Om openbaarmaking van de gesprekken tussen de El Al-piloot en de luchtverkeersleiding was al eerder gevraagd door het advocatencollectief Nieuwezijds, namens bewonersverenigingen in de Bijlmer en de slachtoffers van de crash.

Dat verzoek werd geweigerd, omdat men de privacy van de omgekomen bemanningsleden wilde beschermen. Volgens advocaat mr. P. Bakker Schut blijkt uit jurisprudentie op de Wet Openbaarheid Bestuur dat de privacy van overleden personen geen weigeringsgrond kan zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat beweerde dat openbaarmaking het onderzoek naar de crash kon doorkruisen of zelfs frustreren.

De bewoners en slachtoffers vroegen daarop om een voorlopige voorziening van de Raad van State. Mr. Bakker Schut zegt zeer verbaasd te zijn dat tot openbaarmaking is besloten nog voordat de Raad van State een datum van behandeling heeft vastgesteld. Het onderzoek naar de crash is kennelijk al afgerond.

Bron: el al rijksluchtvaartdienst rld

Schiphol, vrijdag 11 december 1992, VLIEGTUIGONGEVAL Bandopname meldingen vliegcrash gewist
De Rijkspolitie Dienst Luchtvaart op Schiphol heeft de geluidsband met de telefoongesprekken die binnenkwamen vlak voor en na de crash met het El Al-vliegtuig gewist. Dat gebeurde routinematig twee weken na de crash op 4 oktober, zo heeft woordvoerder A. de Jong van de DLV bevestigd.

zijwaartse wind is geweest. Biemond, die zes jaar havenmeester is geweest van de luchthaven Schiphol, doet er alles aan te voorkomen dat de onafhankelijkheid van het onderzoek ter discussie kan worden gesteld.

Jacob (Jaap) Biemond werd op 22 mei 1937 geboren. Zijn dienstplicht vervulde hij bij de Nederlandse marine, als navigator in diverse vliegtuigen en aan land. Na zijn diensttijd werkte hij geruime tijd op de testafdeling van Fokker. In 1966 kwam hij in dienst van Schiphol. Dit dienstverband beëindigde hij in de functie van havenmeester.

In 1989 werd hij benoemd tot directeur van Rotterdam Airport. In opdracht van de gemeente Rotterdam en de luchthaven kreeg hij als taak het ontwikkelen van het vroegere Vliegveld Zestienhoven tot een nieuw vliegveld voor Rotterdam.

Biemond heeft rechten gestudeerd in de Verenigde Staten. Hij is officier in de Orde van Oranje Nassau.

Bron: martinair

Amsterdam, dinsdag 29 december 1992, Geen blijvende schade gezondheid bewoners na vliegramp Bijlmer

De gezondheid van de meeste bewoners van de flats Groeneveen en Kruitberg is niet blijvend beschadigd als gevolg van de vliegramp van 4 oktober, waarbij een El Al-Boeing in de woonwijk neerstortte. Dat schrijft de Amsterdamse huisarts J.S. Meijer in het Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde.

Meijer heeft sinds 1970 samen met een collega een huisartspraktijk in Groeneveen met ongeveer 3.000 patiënten die voor een groot deel wonen in de twee getroffen flats. De arts werd in de eerste maand na de ramp geconfronteerd met een scala aan lichamelijke en psychische klachten die verband hielden met de ramp, maar verwacht niet dat die van blijvende aard zullen zijn.

De medicus bekritiseert in zijn artikel het gebrek aan coordinatie tussen de diverse hulpverleners en instellingen. Hij bepleit voor de nabije toekomst een goed gecoördineerde hulpverlening aan de zwaarst getroffen, met name degenen die buiten de Bijlmermeer zijn gaan wonen.

De ramp plaatste de huisartsen in de Bijlmer voor problemen. Niet alleen werden zij geconfronteerd met een overmaat aan emotionele problemen bij de patiënten en een toename van de werkbelasting, maar zij hadden ook zelf last van de naweeën van de vliegramp. Daar kwam een gevoel van onmacht bij, aldus Meijer. De eerste uren na de ramp speelden de huisartsen nauwelijks een hulpverlenende rol, afgezien van hun oor te luisteren leggen en het voorschrijven van tranquillizers. We vonden het prettig iets te kunnen voorschrijven als tegenwicht voor de frustratie over de grote vraag naar medische verklaringen voor een ander huis.

De spreekuren waren in de eerste week niet drukker, maar wel zwaarder. De gewone patiënten leken weg te blijven. In de tweede week kregen de huisartsen veel te maken met patiënten met slaapstoornissen en in de derde week, na de hervatting van de vluchten over de Bijlmer, ontstonden veel schrikreacties en herbeleving van de ramp.

De groep bewoners van de Bijlmermeer die een tijdelijk vliegverbod boven haar woongebied wil, heeft hoger beroep ingesteld tegen het vonnis van de Haagse rechtbank waarin de eis om het verbod werd afgewezen. Dit heeft de advocaat van de groep, mr. A. Haakmat, dinsdag bevestigd.

In november oordeelde de Haagse rechtbankpresident mr. A. van Delden dat er uit oogpunt van veiligheid boven de Bijlmer gevlogen moet kunnen worden. De Bijlmerbewoners vroegen een vliegverbod voor zes maanden omdat zij zware psychische en lichamelijke schade oplopen als gevolg van de vele vluchten boven de wijk.

Volgens mr. Haakmat gelden die klachten nog onverminderd en zijn zij in een enkel geval zelfs erger geworden. Het is nog niet bekend wanneer de zaak voor het gerechtshof in Den Haag zal dienen.

Amsterdam, dinsdag 5 januari 1993, VLEIETUIGONGEVAL Geen hoop meer op terugvinden cockpit voice recorder

De Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) heeft de hoop opgegeven dat de cockpit voice recorder van de op 4 oktober verongelukte El-Al-Boeing beschikbaar zal komen voor het onderzoek naar de toedracht van de ramp. Begin november werd een beloning uitgelooft van 10.000 gulden voor de vinders, maar nu zich niemand heeft gemeld wordt niet verwacht dat de recorder ooit nog zal worden ingeleverd.

Een woordvoerder van de RLD heeft bevestigd dat kinderen in Naarden op Oudejaarsdag brokstukken hebben gevonden van het toestel. Het gaat om onderdelen van het hydraulische systeem van motor 4, een van de twee motoren die het vliegtuig kort na de start is verloren. Ze lagen onder het ijs van een vijver bij het Naarderbos.

Volgens de zegsman van de RLD zijn de gevonden onderdelen niet van essentieel belang voor het onderzoek. Ze zullen geen nieuw licht werpen op de zaak. De cockpit voice recorder, die de gesprekken heeft geregistreerd die de bemanning van het rampvliegtuig onderling voerde, zou dat wel kunnen doen. Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp bestaat nu vooral uit proeven met en analyses van bepaalde onderdelen van de Boeing. De vliegramp in de Bijlmermeer heeft het leven gekost aan zeker 45 mensen.

Bron: rld rijks luchtvaart dienst el al

Amsterdam, maandag 11 januari 1993, VLIEGONGELUK El Al: verkeersleiding Schiphol werkte niet optimaal

De luchtverkeersleiding op Schiphol heeft de bemanning van de El Al Boeing die op 4 oktober neerstortte in de Bijlmermeer, niet optimaal begeleid. Dat is een van de tientallen aanvullende opmerkingen in het onderzoeksrapport dat El Al zondag in Jeruzalem heeft gepubliceerd.

De algemeen directeur van El Al Nederland, Uri Danor, heeft dit bevestigd. De kritiek betreft vooral de communicatie tussen de verkeersleiding en de bemanning van de Boeing, in het bijzonder het feit dat niet aan de bemanning is meegedeeld dat het vliegtuig kort na het opstijgen twee motoren had verloren. De back-up was niet perfect, zo staat in het rapport.

Danor wijst er op dat het gaat om detailkritiek. In het algemeen is de samenwerking bijzonder goed te noemen.

Naar het functioneren van de luchtverkeersleiding is na de ramp een onderzoek ingesteld door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie, de dienst Luchtvaartonderzoeken afdeling Schiphol en de gemeentepolitie in Amsterdam. Het onderzoek richtte zich onder meer op meldingen van de Kustwacht en de gemeentepolitie Almere, dat de Boeing brokstukken verloor. Alleen de Kustwacht maakte een opmerking over het mogelijke verlies van een motor. Die meldingen zijn niet doorgegeven aan de betrokken verkeersleiders. De verkeersleiding treft dan ook geen blaam, zo luidde de conclusie van het onderzoek. De belangrijkste kritiek van El Al is gericht op vliegtuigfabrikant Boeing. Die moet er voor zorgen dat een dergelijk ongeluk nooit meer kan gebeuren, onder meer door vrachtvliegtuigen uit te rusten met apparatuur waarmee de bemanning het verlies van motoren kan waarnemen. Ook moeten de noodprocedures in het geval van motorverlies worden herzien. Bovendien wordt Boeing volledig aansprakelijk gesteld voor de materiele schade en voor de schade die voortvloeit uit de aantasting van El Als goede naam.

Bron: el al schiphol

Amsterdam, dinsdag 19 januari 1993, Werkgroep vliegverkeer Bijlmermeer verzamelt klachten vlieglawaaï

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer gaat zelf klachten van buurtbewoners verzamelen over het lawaai van laagvliegende vliegtuigen. Daartoe worden via buurthuizen en wijkopbouworganen in Amsterdam-Zuidoost formulieren verspreid, waarop de klachten kunnen worden genoteerd.

Op de formulieren moeten de gegevens van de klager of klaagster worden ingevuld, de datum en het tijdstip van de klacht, en bijzonderheden. De gegevens worden ingevoerd in een computer, waardoor regelmatig een overzicht kan worden gegeven van de aard van de overlast en de plaatsen waar deze zich voordoet.

De werkgroep wil alle vormen van overlast registreren, waaronder lawaai, te laag vliegen, lozing van kerosine en gevaarlijke vliegbewegingen. Het is overigens niet de bedoeling dat klagers voortaan het traditionele meldpunt, de Commissie Geluidhinder Schiphol, zullen passeren. Ook daar moeten zoveel mogelijk klachten naar toe blijven gaan, zo vindt de werkgroep.

De werkgroep werd gevormd na de ramp met het El Al-vrachtvliegtuig in de Bijlmermeer. Doel is het vliegverkeer boven het woongebied te beperken.

Bron: werkgroep vliegverkeer bijlmermeer

Amsterdam, woensdag 20 januari 1993, Laatste commando gezagvoerder versterkt theorie oorzaak Bijlmerramp

Dat de gezagvoerder van de EL Al-Boeing 747 vlak voordat het vliegtuig op 4 oktober in de Bijlmermeer neerstortte tegen zijn co-piloot zei alle landingskleppen in te trekken, versterkt de veronderstelling dat het vliegtuig is neergestort door zogenoemde assymetrie. Dat concludeert voorzitter B. Baksteen van de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers, die bij het onderzoek naar de ramp is betrokken.

De uitspraken van de gezagvoerder vlak voor de crash, zijn dinsdag openbaar gemaakt door de Amsterdamse advocaat mr. H. Bakker Schut. Hij verkreeg de tekst van de cockpitgesprekken van de Rijksluchtvaartdienst na een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur. De laatste zin van de gezagvoerder komt van een bandopname van de luchtverkeersleiding op Schiphol. Die kon dat registreren omdat de radiomicrofoon in de cockpit openstond.

Assymetrie zou zijn ontstaan doordat de kleppen aan de linkervleugel wel hebben gefunctioneerd, maar die aan de rechternvleugel niet. Daardoor zou het vliegtuig heftig naar rechts zijn gekanteld waardoor het onbestuurbaar werd. Volgens Baksteen lijkt het er op dat de bemanning die assymetrie gewaar werd toen het al te laat was.

Het is denkbaar dat de kleppen op hydraulische kracht, dus met normale snelheid, naar buiten zijn gekomen waardoor de assymetrie vrij plotseling ontstond. Omdat er schade was aan het hydraulische systeem, konden de kleppen vervolgens alleen met een elektrisch hulpsysteem langzaam naar binnen

worden gehaald.

Het kan ook zijn dat de assymetrie plotseling ontstond doordat er aan de beschadigde rechtersvleugel nog wel functionerende kleppen hebben gezeten na het afbreken van de twee motoren, maar dat die kleppen later zijn afgebroken. In dat geval is de assymetrie zo snel ontstaan dat ook het hydraulisch systeem niet krachtig genoeg was om te corrigeren.

Het feit dat het vliegtuig een rechterbocht vloog om weer recht voor de landingsbaan uit te komen, kan verder in de hand hebben gewerkt dat de piloot onvoldoende stuurruimte had om de kantelende beweging naar rechts met een sturbeweging naar links verder te compenseren.

De Rijksluchtvaartdienst wilde tot dinsdag de tekst van de gesprekken niet vrij geven omdat het om deels persoonlijk getinte informatie zou gaan. De laatste zin luidt: Trek alle flaps in, alle flaps omhoog. Doe het wielstel naar buiten.

Wat daar persoonlijk aan is, heeft volgens de Rijksluchtvaartdienst te maken met het feit dat er met openbaarmaking van opnames in cockpits zeer terughoudend wordt omgegaan. Vliegtuigbemanningen zouden anders geremd zouden worden in vrijelijke onderlinge communicatie.

Het gaat hier evenwel om gesprekken die ook zijn opgenomen door de nimmer teruggevonden cockpit-voice-recorder en die zeker in het onderzoek zouden zijn betrokken. Maar het is de vraag of die gesprekken dan ooit openbaar zouden zijn gemaakt, aldus een RLD-woordvoerder.

Bron: rld rijksluchtvaartdienst nederlandse vereniging verkeersvliegers

Amsterdam, dinsdag 9 februari 1993, Ook Bijlmermeer krijgt geluidmeetpost

De Bijlmermeer krijgt een meetpost van het nieuwe geluidmeetnet dat de luchthaven Schiphol installeert op verschillende locaties rond het vliegveld. President-directeur H. Smits van Schiphol heeft dit dinsdag toegezegd tijdens een gesprek met de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer.

Oorspronkelijk had Schiphol de Bijlmermeer niet opgenomen in de plannen voor het NOMOS (Noise Monitoring System). Maar de luchthaven heeft deze plannen op verzoek van de werkgroep veranderd. Het geluidmeetnet dient om de werkelijke geluidsniveaus van het vliegverkeer naar en van Schiphol te registreren. Behalve in de Bijlmermeer worden op 19 plekken geluidsmeepposten geïnstalleerd. De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer werd na de ramp met de El Al-Boeing vorig jaar opgericht.

Bron: schiphol werkgroep vliegverkeer bijlmermeer

Amsterdam, donderdag 11 februari 1993, Onderzoek naar psychische schade slachtoffers Bijlmermerramp (Door ANP-verslaggever Rob de Spa)

Het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam is een grootschalig onderzoek begonnen onder de slachtoffers van de vliegramp in de Bijlmermeer. Onderzocht wordt hoe de slachtoffers van de ramp de traumatische gebeurtenissen hebben verwerkt, en of de hulpverlening adequaat is geweest. De bedoeling is dat binnenkort een soortgelijk onderzoek wordt gestart onder de ongeveer 200 reddingswerkers die direct betrokken zijn geweest bij de hulpverlening na de ramp.

Initiatiefnemer van dit voor Nederland unieke onderzoek is professor B. Gersons, die als psychiater aan het AMC is verbonden. De hoogleraar is vanaf het eerste uur betrokken geweest bij de hulpverlening, meestal indirect door het geven van voorlichting en bijscholing aan hulpverleners. Het onderzoek moet onder meer antwoord geven op de vraag wat uiteindelijk het resultaat van de inspanningen van alle hulpverleners is geweest en wat voor wensen de slachtoffers nog hebben.

De 420 mensen die het zwaarst zijn getroffen hebben vorige week een brief gekregen waarin om hun medewerking wordt gevraagd. Die mensen zijn benaderd door de GG en GD. Ook de communicatie met deze groep verloopt via de geneeskundige dienst. Inmiddels zijn er al 80 reacties binnen. Een hoopgevende score, zegt Gersons in zijn ruime werkkamer in het psychiatrisch paviljoen van het AMC, dat even buiten het kolossale ziekenhuisgebouw is gehuisvest. De noodzaak van een onderzoek staat volgens hem als een paal boven water.

Gersons: Op grond van wetenschappelijk onderzoek in het buitenland verwacht ik dat een op de vijf mensen die als slachtoffer of hulpverlener direct betrokken zijn geweest bij de vliegramp in de Bijlmermeer, blijvende psychische schade ondervindt van die traumatische gebeurtenissen. Deze post-traumatische stress-stoornis uit zich in slapeloosheid, herbeleving van de schokkende ervaringen en gevoelsarmoede.

Gersons baseert zijn sombere verwachting op wetenschappelijk onderzoek dat vooral in het buitenland is verricht. Het meeste onderzoek op dit terrein is gedaan in de Verenigde Staten, maar we hebben ook veel contacten met mensen uit Noorwegen en Australië. Rampen in Nederland zijn tot dusver nauwelijks goed onderzocht, met uitzondering van de Molukse gijzelingen. Gersons: We weten bijvoorbeeld vrijwel niets van de psychische gevolgen van de watersnoodramp.

Volgens de hoogleraar bestaat internationaal grote belangstelling voor de resultaten van het onderzoek. Weliswaar storten er regelmatig vliegtuigen neer, maar middenin een stadswijk is toch zeer zeldzaam. De aard van de slachtoffers en de individuele verwerking van de ramp is zeer verschillend, constateert Gersons.

Het zwaarst getroffen zijn uiteraard de mensen die hun naasten hebben verloren of ernstige verwondingen hebben opgelopen. Een volgende categorie heeft heis en haard verloren maar is zelf aan de dood ontsnapt. Daarna volgen mensen die de ramp van zeer nabij hebben meegemaakt, en in de laatste categorie zitten de mensen die vlak na de ramp zijn gaan kijken. Gersons: Sommige mensen stappen er na verloop van tijd vanzelf overheen, anderen kunnen die knop niet omdraaien.

In de eerste weken en maanden na de ramp vroegen vele honderden mensen om hulp: volwassenen en kinderen met slaapstoornissen, met herbelevingsverschijnselen. Dat was te verwachten, maar de laatste tijd komen er nieuwe gevallen bij; mensen bij wie de emotionele klap nog altijd in volle hevigheid nadreunt.

Een extra probleem in de hulpverlening is de verspreiding van de slachtoffers. Veel mensen die hun woning hebben verloren zijn verhuisd van de Bijlmermeer naar Amsterdam-Noord, Almere of Alkmaar. Die dislokatie vormt een enorm probleem. Het gaat hier wel om risicogroepen, die moet je goed in de peiling houden. Plaatselijke instellingen, zoals het Riagg, kunnen die taak op zich nemen. Tot dusver hebben die instellingen volgens Gersons prima gewerkt. Hetzelfde geldt voor de GG en GD.

Minder te spreken is de hoogleraar over mensen die verantwoordelijk zijn voor het vliegverkeer boven de Bijlmer. We hebben Schiphol gevraagd om in ieder geval 's nachts niet boven de woonwijken te vliegen, maar na twee weken werden de nachtvluchten alweer hervat. Ik heb me er erg aan gestoord dat Schiphol op dit punt geen gebaar heeft gemaakt.

Bij de hulpverlening aan de slachtoffers hanteert Gersons een paar basisprincipes. Het belangrijkste is de mensen zoveel mogelijk bij elkaar te houden. Bij de ramp waren 67 verschillende nationaliteiten betrokken. Die zijn gegroepeerd in twaalf of dertien landengroepen: Surinamers, Antillianen, Ghanezen, Spaanssprekenden enzovoort. Die mensen begrijpen elkaar, kunnen elkaar helpen.

Gersons kijkt met enige afgunst naar de situatie in de Verenigde Staten en in Scandinavische landen, waar het onderzoek naar de verwerking van rampen wettelijk is verplicht. De professor heeft op eigen initiatief twee ton gevraagd - en gekregen - van het Preventiefonds (ministerie van WVC) voor het onderzoek onder slachtoffers. Het ministerie van binnenlandse zaken zal mogelijk een ton beschikbaar stellen voor het onderzoek onder reddingswerkers.

Gersons: Er is zoveel geld en energie gestoken in de hulpverlening aan al die mensen. Niemand heeft de boel de boel gelaten, iedereen heeft zich uit de naad gewerkt. Het is toch logisch dat je onderzoekt of die hulp heeft gewerkt en waar voor de toekomst bijstelling nodig is?

Bron: amc academisch medisch centrum

Amsterdam, vrijdag 12 februari 1993, Stuurgroep: Voldoende rapportcijfer voor nazorg Bijlmerramp
De manier waarop met het probleem van de illegale slachtoffers van de Bijlmerramp is omgesprongen en de manier van hantering van allerlei formele regels. Dat zijn twee dingen die na het neerstorten van de El Al-Boeing op de Bijlmerflats Groeneveen en Kruitberg op 4 oktober 1992, beter hadden gekund. Verder verdient de nazorg zoals die tot nu toe heeft plaatsgevonden een voldoende op het rapport.

Dat zei H. Schillevoort, voorzitter van de stuurgroep Nazorg Vliegcramp Bijlmermeer, vrijdagmorgen tijdens de presentatie in het stadhuis van een eerste evaluatierapport over alle maatregelen die na het ongeluk zijn getroffen. Er komt nog een tweede, veel uitgebreidere evaluatie met aanbevelingen voor de zorg op langere termijn.

Voor het illegalenvraagstuk, dat door de ramp in volle hevigheid zichtbaar werd, is volgens Schillevoort nog geen oplossing gevonden. Op de Kosto-lijst van mensen die volgens het gemeentebestuur voldoende hebben kunnen aantonen dat ze in de getroffen flats hebben gewoond en daarom in aanmerking komen voor legalisering, staan inmiddels 89 namen. Honderdveertig mensen zijn in beroep gegaan tegen een afwijzing. Het grootste deel van deze groep heeft via vrienden of kerken hulp en onderdak gekregen. Vijfendertig mensen - voor het merendeel Ghanezen - dreigden tussen de wal en het schip te raken. Zolang hun procedure loopt zien wij het als onze plicht om hen hulp te bieden, aldus Schillevoort. Honderden hulpverleners hebben zich na de vierde oktober met de nazorg bezig gehouden. Zo werd er een centraal telefoonnummer ingesteld en een adviescentrum geopend, dat tussen 19 oktober en 9 november in totaal 644 vragen te verwerken kreeg over juridische, financiële, psychosociale en huisvestingsproblemen. Op scholen werd bijzondere aandacht besteed aan de ramp. Het Rode Kruis verstrekke eenmalige uitkeringen die in hoogte varieerden van drie- tot achtduizend gulden en het Leger des Heils bezocht 2500 flats, bood hulp, meubels en kleding.

De hulpverlening werd bemoeilijkt doordat veel slachtoffers geen Nederlands spreken of inmiddels de Bijlmer hadden verlaten. Daarbij komt bij dat niet zuiver vast te stellen is of mensen last hebben van stressverschijnselen door de vliegcramp, of door een opeenstapeling van ellendige gebeurtenissen in hun leven, waarvan de ramp er een was.

Te verwachten is dat het zogenaamde posttraumatisch stresssyndroom zich pas in de loop van 1993 zal ontwikkelen, aldus de stuurgroep. De GG en GD is momenteel bezig de 400 direct getroffen te bezoeken, om te zien of ze adequate hulp hebben gekregen. Of dat ook werkelijk gebeurd is, is een vraag die volgens Schillevoort op zijn vroegst over zes tot negen maanden kan worden beantwoord.

Bron: stuurgroep nazorg vliegcramp bijlmermeer

Amsterdam, maandag 1 maart 1993, Sanering rampgebied Bijlmermeer kost miljoenen

De sanering van het gebied rond de door de vliegcramp getroffen flats Groeneveen en Kruitberg in de Amsterdamse Bijlmermeer zal in elk geval 5,4 miljoen gulden gaan kosten. Dit staat in een notitie van het stadsdeel Zuidoost, waarin een inventarisatie omtrent de schade is vervat.

Volgens de opsteller van de notitie, het hoofd van de sector stadsdeelwerken, is de bodem op de plek van de inslag van het vliegtuig zeer sterk verontreinigd, onder meer door vervuild bluswater en kerosine. Dit is gebleken uit bodemonsters die direct na de ramp zijn genomen.

Over bodemonderzoek in een wijder gebied is nog overleg gaande met de milieudienst. Als blijkt dat het grondwater is verontreinigd, moet rekening worden gehouden met zeer hoge herstelkosten, aldus de notitie. Er zou dan 90.000 kubieke meter vervuilde grond moeten worden vervangen door schoon zand. Een en ander zou 25 miljoen gulden kosten.

De inventarisatie gaat uit van drie cirkels rond de rampflats: een binnen-, een midden- en een buitenring. De schade aan het maaiveld in de binnenring (circa 28.000 vierkante meter) is gigantisch, zo meldt de notitie, mede ten gevolge van de sloopwerkzaamheden na de ramp. Volledig herstel van de binnenring zal 3 miljoen kosten.

Het grootste gedeelte van de middenring (circa 57.000 vierkante meter) is door brandweer, politie en ambulances dusdanig stukgereden dat nagenoeg volledig herstel nodig lijkt, ten bedrage van 2 miljoen gulden. De buitenring (circa 90.000 vierkante meter) heeft veel te verduren gehad van het belangstellende publiek, autoverkeer op het maaiveld en opslag van materialen. Herstelkosten: 400.000 gulden.

In verband met de nog voortdurende werkzaamheden in het rampgebied zal met het herstel van de midden- en binnenring voorlopig geen aanvang gemaakt kunnen worden. Alleen het herstel van de buitenring zal spoedig op gang komen. De notitie waarschuwt dat uitstel hiervan zal leiden tot een verdere verslechtering van de situatie en daarmee een verhoging van de uiteindelijke herstelkosten.

Bron: gemeente amsterdam

Amsterdam, woensdag 3 maart 1993, Amsterdamse politie onderzoekt communicatie bij vliegcramp Bijlmer

De Amsterdamse politie begint deze week een intern onderzoek naar de kwaliteit van de communicatie tijdens de vliegcramp in de Bijlmermeer. Dit heeft een politiewoordvoerder woensdag bevestigd.

Het onderzoek is bedoeld om aanbevelingen te verzamelen op het gebied van verbindingsmiddelen en commandostructuren, aldus de woordvoerder. De resultaten van het onderzoek en de ervaringen van bij de ramp betrokken agenten zullen tevens worden gebruikt bij de opleiding van politiemensen.

Het onderzoek zal enige weken vergen. De betrokken agenten zal om hun medewerking worden gevraagd.

Seattle, donderdag 1 april 1993, Onderzoek Boeing naar afbreken motor Jumbojet

Boeing gaat een onderzoek instellen naar een Jumbojet van het type 747-100 die woensdag bij vertrek uit Anchorage (Alaska) een motor heeft verloren. Dat heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer donderdag bekendgemaakt.

De Boeing 747 van de luchtvaartmaatschappij Evergreen International Airlines (EIA) verloor woensdag kort na vertrek uit Anchorage de binnenste motor van de linkervleugel. De Japanse luchtvaartmaatschappij JAL had het toestel gehuurd van EIA.

Het was de derde keer in zestien maanden dat zoiets bij een Jumbojet gebeurde. Bij de ramp boven de Bijlmer op 4 oktober 1992 met een Israelisch vrachtvliegtuig - type Boeing 747-200 - waren twee motoren van de rechtervleugel afgevallen. Mede naar aanleiding van deze ongelukken en een reeks andere incidenten met de motorophangingen van Jumbojets loopt bij Boeing al een grootscheeps onderzoek. Een inspectieteam van Boeing vertrekt naar Anchorage om de Jumbo van EIA nader te bekijken. Het toestel is in 1970 in gebruik genomen en werd enkele jaren later omgebouwd tot vrachtvliegtuig.

Naar aanleiding van de verschillende ongelukken spitsen de tests van Boeing zich toe op de motorophanging. Ook heeft de vliegtuigbouwer de maatschappijen die met 747's vliegen, gevraagd na te gaan of de borgpinnen waarmee de motoren zijn bevestigd, goed zijn. De borgpinnen moeten in noodsituaties breken zodat de motoren van de vleugel afvallen waardoor geen verdere schade wordt aangericht.

Bron: boeing evergreen international airlines eia

Washington, zondag 11 april 1993, Boeing komt met nieuwe feiten over oorzaak Bijlmercramp

Een onderzoek van Boeing heeft vastgesteld dat een vorm van metaalmoeheid mogelijk de oorzaak is geweest van de ramp met het EI Al-toestel dat op 4 oktober vorig jaar boven de Bijlmer is neergestort. Dat heeft zondag de Washington Post gemeld.

De krant baseert zich op uitspraken van vertegenwoordigers van de Amerikaanse luchtvaartdienst, de Federal Aviation Administration (FAA). Bij een zeer ingewikkelde simulatieproef, die Boeing met behulp van een geavanceerde computer heeft gedaan, is gebleken dat de borgpennen, waarmee de motoren aan de vleugels worden bevestigd, bij een zwaar beladen vliegtuig onder veel grotere druk komen te staan dan de ontwerpers van de Boeing-747 hadden voorzien, tien maal zo veel.

Volgens Anthony Broderick, namens de FAA belast met de uitgifte van certificaten dat vliegtuigen veilig zijn om te vliegen, geven de nieuwe testresultaten een geloofwaardige en redelijke verklaring voor het afbreken van de vleugel van het El Al-vliegtuig en van een Taiwanees vrachtvliegtuig, eind 1991.

De FAA beschouwt deze jongste proeven echter niet als het laatste woord in de zaak. Volgens een woordvoerder zijn hun onderzoekers nog niet bereid definitieve conclusies te trekken, zo meldt de Post. Het is een stukje van de legpuzzel, maar is het het meest kritieke stukje? Dat weten we niet, aldus de zagsman.

Volgens de FAA loopt het leeuwedeel van de ruim 900 Boeing-747 toestellen die over de hele wereld in gebruik zijn geen gevaar. Alleen als de borgpennen barsten of roestverschijnselen vertonen, kan de grote druk ernstige gevolgen hebben. Volgens de oude voorschriften van de FAA moet de ophanging van de motoren na iedere 500 landingen geïnspecteerd worden. De FAA zal nu nagaan of, gezien de bevindingen van Boeing, frequentere inspectie vereist is.

Bron: boeing

Amsterdam, vrijdag 7 mei 1993, Vooronderzoeken rampen binnen enkele maanden afgerond

De eindrapporten over de oorzaken van de vlieg-rampen in de Bijlmer en het Portugese Faro en over het treinongeluk bij Hoofddorp zijn alle drie binnenkort gereed.

Volgens minister Maij van verkeer en waterstaat wordt het vooronderzoek naar het neerstorten van een El Al Boeing op 4 oktober in de Bijlmer, inclusief het horen van alle betrokkenen, voor 1 juli afgerond. Het is vervolgens aan de Raad van de Luchtvaart om te beslissen of het rapport tijdens een openbare zitting wordt besproken, zo schrijft de minister aan de vaste kamercommissie voor verkeer en waterstaat.

Maij verwacht dat een openbare zitting zeker niet voor september van dit jaar zal plaatsvinden.

Gewoonlijk heeft de raad dan nog een maand nodig om tot een eindrapport te komen. Volgens de minister is het echter lang niet zeker dat dit tijdschema kan worden gehaald, omdat de vlieg-rampen in Faro en Skopje vertragend werken. Bij het ongeluk in Amsterdam werden 43 mensen gedood, onder wie een passagier en de drie bemanningsleden van het Israelische toestel.

De Portugese autoriteiten hebben laten weten dat het onderzoek naar het ongeluk met het Martin Air-toestel op de luchthaven van Faro op 21 december deze zomer wordt afgerond. Nederland kan op het tempo weinig of geen invloed uitoefenen, aldus Maij. Ook de beslissing of de resultaten openbaar worden gemaakt is aan de Portugese autoriteiten. In Faro werden 56 mensen gedood toen het toestel tijdens de landing neerstortte.

Het onderzoek dat de Nederlandse Spoorwegen hebben ingesteld naar het treinongeluk van 30 november bij Hoofddorp waardoor vijf doden en 33 gewonden vielen, is nagenoeg afgerond. Het eindrapport wordt binnenkort aan de minister aangeboden. Maij verwacht nog deze maand de kamerleden over de uitkomsten te informeren. Het rapport van de onafhankelijke Spoorwegongevallenraad komt uit in juli van dit jaar.

Bron: ministerie van verkeer en waterstaat

Amsterdam, dinsdag 11 mei 1993, Zorgzame overheid moet resoluut optreden tegen profiteurs (door Saskia Belleman)

Hij realiseert zich dat het achteraf altijd makkelijk praten is. In theorie kun je je op alles voorbereiden. De praktijk is doorgaans weerbarstiger. Niettemin valt er een belangrijke les uit de vlieg-ramp in de Bijlmer te leren, zegt prof. U. Rosenthal.

Ik heb oprecht grote waardering voor de authentieke emotie die de overheid toonde. Maar je moet vanaf het begin een scherp onderscheid maken tussen de echte getroffen en de profiteurs. Een „caring government,, - een zorgzame overheid - sluit niet een resoluut optreden uit tegen degenen die proberen een graantje mee te pikken van andermans ellende.

In de Bijlmer is dat onvoldoende gebeurd, zeggen Rosenthal en zijn collega dr. M. van Duin van het Crisis Onderzoek Team (COT). Maar om aan te geven hoe moeilijk zoiets in werkelijkheid is, zegt Rosenthal met een wrang lachje: Het laatste wat de autoriteiten hadden moeten doen, was het gevoel van compassie onder de Amsterdammers aantasten door het uiten van vermoedens over profiteurs.

De onderzoekers van het COT worstelden zich op verzoek van het Amsterdamse college van b en w door meters gemeentelijk papier en krantenartikelen en spraken met ruim vijftig mensen die bij de ramp betrokken waren. Hun conclusie in een 255 pagina's tellend boekwerk: het spectaculairste deel van de ramp leverde de minste problemen op. Die ontstonden pas echt op het moment dat iedereen dacht dat het ergste voorbij was. Het overschakelen van rampbestrijding naar crisismanagement verliep moeizaam. Maar zeker in de eerste week oogsten burgemeester Van Thijn en de zijnen lof alom van een bevolking

die zich diep geroerd en solidair verklaarde. Wie had kunnen bevroeden dat dat gevoel zo snel - na een week - zou omslaan?

De gemeente rekende daar in ieder geval niet op, zo concluderen Rosenthal en Van Duin. Die concentreerde zich nog op een vliegkamp, terwijl het in de ogen van de bevolking inmiddels ging om een illegalenprobleem. In dat verband kun je je afvragen of het zo slim was om een openlijke discussie te voeren over de betrouwbaarheid van het bevolkingsregister, zegt Rosenthal.

De gemeente had duidelijk moeite met het overschakelen van een zorgzame houding, naar de kille realiteit. De realiteit van de schuldeiser die zijn schuldenaar op de lijst van vermisten laat plaatsen in de hoop dat de politie de man voor hem opspoort en hij zijn geld kan incasseren. Of de Antilliaanse moeder die haar zoon als vermist opgeeft omdat ze wel weer eens contact met hem wil hebben. Naief van de gemeente?

Rosenthal, voorzichtig: Het is noodzakelijk dat je van meet af aan beseft dat solidariteit en saamhorigheid slechts een beperkte tijd worden gevoeld. Aan de andere kant ging het hier om een a-typische ramp in meerdere opzichten, zegt hij. Een politie en brandweer die slechts lichamen konden bergen omdat er geen mensenleven meer te redden viel. Slachtoffers die bijna allemaal van niet-Nederlandse herkomst zijn. Die voor een deel illegaal en onbekend zijn. Voor Van Thijn en de andere autoriteiten was het idee dat mensen simpelweg zouden „verdwijnen onverteerbaar. Dat maakte deze affaire zo klemmend en abnormaal. Daar komt nog bij dat het zwaartepunt nu eens niet bij de politie of de brandweer, maar bij heel andere diensten kwam te liggen. Herhuisvesting bij voorbeeld en de sociale dienst."

Van Duin: Die ondergingen een cultuurschok. Jarenlang is er bij ze ingehamerd dat ze zuinig moeten zijn. Geen cent uitgeven zonder dat je 'm kunt verantwoorden. En opeens werd er een ruimhartige opstelling van ze verwacht. Geen gezeur over centen. Het tegengaan van fraude was opeens even van secundair belang. Dat wringt natuurlijk en het leidde tot een paar ontsporingen. Ontsporingen die zich bij voorbeeld uitten in het star vasthouden aan procedures en regels bij het uitbetalen van voorschotten aan mensen die alles kwijt waren.

Rosenthal: Dat maakt eens te meer duidelijk dat niet alleen bij de politie, brandweer of GGD, nee, bij alle diensten het besef moet leven dat ze betrokken kunnen raken bij rampen. Nu had bij voorbeeld herhuisvesting in de eerste week geen vertegenwoordiger in het beleidscentrum, waardoor belangrijke informatie niet doorkwam. Dat leidde onder meer tot het vasthouden aan de veel te hoge schatting van 250 dodelijke slachtoffers, terwijl herhuisvesting beschikte over informatie die een realistischer beeld gaf. (Attentie redacties - ANP Foto levert illustratiemateriaal bij dit artikel)

Amsterdam Parijs, vrijdag 18 juni 1993, Boeing verbetert motorophanging 747's

De Amerikaanse vliegtuigfabrikant Boeing gaat de motorophanging van de 747's verbeteren. De maatregel houdt verband met de vliegrampen in de Bijlmermeer en bij Taiwan, waarbij door nog onbekende oorzaak de motoren van de vleugels afbraken. Dat heeft een woordvoerder van Boeing meegedeeld.

Volgens Boeing gaat het om een belangrijke constructieve aanpassing van de pylonen waarmee de motoren van de 747 straalverkeersvliegtuigen aan de vleugel zijn opgehangen. In de pylonen komen twee extra ophangpunten, waardoor het gevaar van afbreken van de motoren wordt verkleind. Op het ogenblik zitten de motoren op vier punten vast, dat worden er dus zes. Al eerder werd besloten alle borgpennen in de motorophanging te vervangen door een nieuw type. Zowel de ophangpunten als de nieuwe borgpennen worden uitgevoerd in roestbestendig staal.

Afhankelijk van het type jumbo-jet en de ouderdom van het vliegtuig wordt de ophangconstructie nader bekeken. Zo zullen bij de oudere versies van de 747 diverse onderdelen worden vervangen door sterke componenten, waaronder grotere beslagogen en een sterkere trekstang. Die onderdelen zitten al in de moderne Boeing 747-400's.

De KLM zal als een van de gebruikers van de 747 op 7 en 8 juli worden geïnformeerd over de technische details van de modificaties. De luchtvaartmaatschappij heeft op het ogenblik 27 747's in gebruik, 13 van het type 300 en 14 van de nieuwste versie, de 400. Daardoor zullen de aanpassingen aan de motorophanging relatief beperkt kunnen blijven.

Hoeveel de hele operatie de KLM gaat kosten is nog niet bekend. Naar een schatting van Boeing gaat het maximaal om tienduizend manuren per vliegtuig, wat neerkomt op enkele tonnen. Volgens een KLM-woordvoerder zal Boeing het grootste deel van de kosten dragen. Boeing spreekt van een gezamenlijk dragen, waarbij de fabrikant in ieder geval de onderdelen en materialen ter beschikking stelt.

Bron: boeing

Den Haag, dinsdag 6 juli 1993, Vooronderzoeker luchtvaartongevallen benoemd

Minister Maij (verkeer en waterstaat) heeft op grond van de nieuwe Luchtvaartongevallenwet B.A. Groenendijk tot vaste vooronderzoeker benoemd. Dat gebeurde na voordracht door de Raad voor de Luchtvaart. Dat heeft het ministerie van verkeer en waterstaat dinsdag bekend gemaakt.

De benoeming geldt voor alle lopende en toekomstige onderzoeken met uitzondering van het onderzoek naar het ongeval op vier oktober 1992 in de Bijlmermeer en het ongeval op 22 december 1992 in Faro (Portugal). De vooronderzoeker is verantwoording schuldig aan de onafhankelijke Raad voor de

Luchtvaart.

Groenendijk was eerder als Chef Staf marinevliegkamp Valkenburg werkzaam bij de Koninklijke Marine (Marine Luchtvaartdienst).

Bron: ministerie verkeer waterstaat

Amsterdam, dinsdag 6 juli 1993, Maij: vooronderzoek Bijlmerramp eind juli afgerond

Het vooronderzoek naar de ramp met de El-Al-Boeing op 4 oktober vorig jaar in de Bijlmermeer zal eind juli worden afgerond. Het streven om per 1 juli het rapport af te ronden, bleek niet haalbaar wegens de omvang van de werkzaamheden en de tijd die nodig was voor afstemming van de rapportage met de diverse betrokken deskundigen en instanties.

Dit schrijft minister Maij van verkeer en waterstaat dinsdag in een brief aan de vaste kamercommissie voor verkeer en waterstaat. Volgens de minister zal de Raad voor de Luchtvaart - verantwoordelijk voor het gehele onderzoek, inclusief het vooronderzoek - na afronding van het rapport besluiten of er aanleiding is voor het houden van een openbare zitting.

De raad heeft de minister al laten weten in principe een openbare zitting te houden, waarschijnlijk in de tweede helft van september. De Luchtvaartongevallenwet bepaalt dat informatie over het onderzoek niet openbaar is tot het moment dat de Raad een eindrapportage heeft opgesteld.

In haar brief laat de minister weten dat zij bij de Raad heeft aangedrongen op een zo groot mogelijke spoed en openheid, mede gezien de terechte grote publieke belangstelling.

Bron: ministerie verkeer waterstaat

Amsterdam, woensdag 4 augustus 1993, Bijlmerbewoners trekken hoger beroep over vliegverkeer in De slachtoffers van de vliegramp in de Bijlmermeer hebben het hoger beroep dat zij hadden ingesteld tegen de uitspraak van de Haagse rechtbank, ingetrokken. Het doel, stopzetten van het vliegverkeer boven de Bijlmermeer, is inmiddels langs andere weg bereikt.

De bewoners hadden in kort geding een vliegverbod van zes maanden boven de Bijlmer geeist, om de kans te krijgen de trauma's te verwerken die het neerstorten van de El Al-Boeing op 4 oktober had veroorzaakt.

Deze eis werd afgewezen. De Buitenveldertbaan is echter eind juni door de luchthaven tijdelijk buiten gebruik gesteld in verband met de aanleg van tunnels voor de Nederlandse Spoorwegen, het openbaar busvervoer en fietsers. De werkzaamheden nemen ongeveer een jaar in beslag en hebben er toe geleid dat het vliegverkeer boven de Bijlmermeer drastisch is afgenomen.

Volgens A. Makdoembaks, huisarts in de Bijlmer, en advocaat mr. A. Haakmat is het aantal klachten van Bijlmerbewoners merkbaar gedaald. In overleg met de artsen die getraumatiseerde bewoners in behandeling hebben, werd daarop besloten om het hoger beroep tegen de uitspraak van rechtbankpresident mr. A. van Delden in te trekken. Een tweede reden was dat het Gerechtshof in Den Haag het houden van de pleidooien verplaatste van 4 augustus naar 9 september. Hierdoor was het belang van het kort geding ook afgenomen, aldus Makdoembaks en Haakmat.

Het buiten gebruik stellen van de Buitenveldertbaan heeft een forse stijging tot gevolg gehad van het aantal klachten over geluidhinder uit het centrum en Amsterdam-zuid.

Amsterdam, donderdag 16 september 1993, Beleidscentrum onwetend over gevaarlijke lading El Al-Boeing

Burgemeester Van Thijn van Amsterdam vindt het niet sjiek dat de Rijksluchtvaartdienst en/of de luchthaven Schiphol op de avond van de Bijlmerramp mogelijk belangrijke informatie hebben verzwegen. Enkele uren na het neerstorten van het El Al-vliegtuig werd meegedeeld dat er geen gevaarlijke stoffen aan boord waren. Uit de paklijst die pas nu in de volle publiciteit is gekomen, blijkt volgens sommigen het tegendeel.

Volgens Van Thijn kreeg het beleidscentrum ruim drie uur na het neerstorten van de Boeing te horen dat de lading geen gevaar zou opleveren voor de volksgezondheid. Ook in de dagen na de ramp werd erop gewezen dat de lading vooral bestond uit cosmetica en computeronderdelen. De paklijst vermeldt echter tal van chemische stoffen, die apart of in combinatie mogelijk wel een gevaar opleverden voor de gezondheid van bijvoorbeeld reddingswerkers en brandweerlieden.

Volgens Van Thijn is het overigens maar de vraag of er anders zou zijn gehandeld als de betrokken informatie op dat moment wel beschikbaar was geweest. De burgemeester wacht ook in dit verband met toenemend ongeduld op het onderzoeksrapport van de RLD naar de oorzaak van de ramp. Dit rapport zal over een maand worden behandeld door de Raad voor de Luchtvaart. Het onderzoek heeft volgens Van Thijn waanzinnig lang geduurd.

PvdA-Kamerlid Van Gijzel heeft donderdag Kamervragen gesteld naar aanleiding van de affaire. Hij wil van minister Maij-Weggen van verkeer en waterstaat weten of de verongelukte Boeing van El-Al vol brandbare en gevaarlijke stoffen zat.

Ook wil de PvdA'er weten of burgemeester, politie en brandweer ten tijde van het ongeluk wisten wat er in het Israelisch vliegtuig zat. Hij sluit de mogelijkheid niet uit dat nog gevaar bestaat voor de

volksgezondheid in de Bijlmer. Als er geen gevaar is, kan hij dat moeilijk rijmen met de afgraving van grond in de wijk.

Volgens de Rijksluchtvaartdienst (RLD) had de El Al-Boeing geen extreem giftige stoffen aan boord. Er is geen sprake van dat de dienst of andere autoriteiten de aard van de lading hebben verzwegen. Een gedetailleerde paklijst ligt al sinds mei voor iedereen ter inzage bij de milieudienst van de gemeente Amsterdam, aldus een RLD-woordvoerder donderdag. Het dagblad Trouw meldde donderdagmorgen dat RLD en El Al de chemische lading hebben verzwegen.

Al snel na de ramp werd bekend dat het toestel chemische stoffen aan boord had, waaronder cosmetica en verf. De gedetailleerde paklijst van gevaarlijke stoffen (special load-notification to captain and load control unit) is 12 mei gevoegd als bijlage bij een onderzoeksrapport over de bodemverontreiniging in de Bijlmer van het bureau Omegam.

Deze lijst omvat onder meer verfstoffen, tolueen, nitrocellulose, lijmstoffen en nafta. Totaal gaat het om enkele tonnen. Maar de grootste verontreiniging komt van de brandstof van het vliegtuig: 80 ton kerosine die niet voor de crash is geloosd.

El Al hield zich volgens de RLD keurig aan de voorschriften die voor het vervoer van dit soort goederen zijn afgesproken binnen de ICAO, de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart in Montreal. Er waren geen goederen aan boord die niet vervoerd hadden mogen worden, of die op grond van hun aard vooraf hadden moeten worden aangemeld, aldus de woordvoerder.

In opdracht van het stadsdeel Zuidoost heeft het gemeentelijk onderzoeksbureau Omegam in maart en april op ruim 150 plaatsen bodemonsters genomen. Op 17 mei werd bekend dat de bodem in de directe omgeving van de plaats van inslag ernstig is verontreinigd, vooral door kerosine. Buiten dat gebied zijn in het grondwater hoge concentraties vluchtige koolwaterstoffen aangetroffen. In de grond zelf is in dat buitengebied geen verontreiniging van betekenis aangetroffen.

In de maanden na de ramp is de bovenste bodemlaag op en direct om de plaats van de inslag weggehaald. Die was het ergst aangetast door de kerosine, maar zat ook vol brokstukken van het wrak van het vliegtuig die geborgen moesten worden.

Juist deze week heeft het stadsdeel Zuidoost een vervolgonderzoek afgerond naar de manier waarop de verontreiniging verder moet worden aangepakt. Zodra de sloop van de flats is voltooid, komt er een omheining rond het terrein. Daarna wordt bekeken op welke wijze de verontreinigde grond kan worden afgevoerd, aldus een woordvoerder. Dat gebeurt mogelijk pas na de winter.

Voor de gezondheid van omwonenden bestaat geen enkel gevaar, aldus een woordvoerder van het stadsdeel.

Bron: el al

Amsterdam, woensdag 22 september 1993, RLD: ladinglijsten verongelukte EL Al-Boeing voor iedereen ter inzage

De vrachtbrieven van de El Al-Boeing die vorig jaar is neergestort in de Bijlmermeer, kunnen door iedereen worden ingezien. Het gaat om papieren met de volledige gegevens over de aard van de lading die voor een deel bestond uit chemische stoffen. De Rijksluchtvaartdienst (RLD) hoopt hiermee de ongerustheid weg te nemen die is ontstaan na berichten over het vrijkomen van giftige stoffen tijdens de ramp. Dat heeft een woordvoerder van het ministerie van verkeer en waterstaat meegedeeld.

Overigens gaan de autoriteiten er nog steeds van uit dat het grootste deel van de chemische lading van het vliegtuig is verdampt in de vuurzee, veroorzaakt door tienduizenden liters kerosine. Tot de giftige stoffen die de El Al-Boeing vervoerde behoorde onder meer kwik. Het ging om 36 gram. Tot de chemische lading behoorden verder lijm- en verfstoffen en cosmetica.

De uitgebreide vrachtbrieven zijn doorgaans vertrouwelijk. Ze geven niet alleen een volledig inzicht in de aard van de goederen, maar ook in de leveranciers en afnemers. Luchtvaartmaatschappijen zien liever niet dat deze bedrijfsinformatie onder ogen komt van concurrenten. In dit geval heeft El Al toestemming gegeven voor publikatie, ook al om niet de indruk te wekken dat bepaalde zaken geheim zouden moeten blijven.

Bron: rld rijksluchtvaartdienst el al

Amsterdam, dinsdag 28 september 1993, BIJLMERRAMP Politie hoort brandweerman over voice recorder El Al-jumbo

Het bureau Vooronderzoek Luchtvaartongevallen, dat de ramp met de El Al-jumbo onderzoekt, heeft aan de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie gevraagd om de Amsterdamse brandweerman H. Vervoort te horen naar aanleiding van zijn verklaring tegenover het dagblad Trouw.

Het ochtendblad berichtte dinsdag dat Vervoort de cockpit voice recorder van de 4 oktober vorig jaar verongelukte El Al-jumbo twee dagen na de ramp tussen het puin heeft gevonden en in een container heeft gegooid die daarna naar Schiphol is afgevoerd. Volgens een woordvoerder van ir. H. N. Wolleswinkel is het relaas van Vervoort bekend. Wolleswinkel leidt het onderzoeksbureau.

De brandweerman is in zijn verklaring tegenover het onderzoeksbureau evenwel niet zo stellig. Hij heeft

een voorwerp in handen gehad waarvan hij denkt dat het de voice recorder geweest zou kunnen zijn. Vooronderzoeker Wolleswinkel zag destijds in de verklaring van Vervoort geen aanleiding voor verder onderzoek.

Tussen de wrakstukken, die per container naar Schiphol zijn afgevoerd, is namelijk geen cockpit voice recorder aangetroffen. Omdat Vervoort zijn bevindingen al had vastgelegd in een brief aan het onderzoeksbureau, was er evenmin noodzaak daarvan nog eens apart proces-verbaal te laten opmaken, aldus de woordvoerder.

Het is volgens hem mogelijk dat de brandweerman iets in zijn handen heeft gehad dat leek op een recorder. Het voorwerp zou bijvoorbeeld afkomstig kunnen zijn geweest uit de zogenoemde avionica bay, een rek waarin allemaal metalen dozen zijn geplaatst die de elektronica bevatten met behulp waarvan het vliegtuig wordt bestuurd. Ook de inhoud van de recorders bestaat uit elektronica.

Op verzoek van het bureau vooronderzoek luchtvaartongevallen heeft de Rijkspolitie voorts mevrouw G. Mostaart gehoord die vorige week tegenover De Volkskrant verklaarde dat zij eveneens de voice recorder gezien zou hebben. In de getuigeverklaring opgemaakt door de Rijkspolitie, getuigt de betrokkene dat wat zij heeft waargenomen niet voldoet aan de omschrijving van de cockpit voice recorder, zo stelt de woordvoerder van Wolleswinkel.

Volgens Lony Wesseling van de werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer doen in dit Amsterdamse stadsdeel veel uiteenlopende verhalen de ronde over de mysterieuze berging van zwarte dozen, waarbij zij in het midden laat of het daarbij om de wel gevonden data recorder gaat of om de nimmer teruggevonden voice recorder.

Amsterdam, woensdag 29 september 1993, BIJLMERRAMP Openbare zitting over ongeval met El Al-vliegtuig

De Raad voor de Luchtvaart houdt op 14 oktober een openbare zitting over het onderzoek naar de oorzaak van de ramp met het El Al-vliegtuig in de Bijlmermeer. Dat heeft de raad woensdag bekendgemaakt. De zitting heeft wegens de te verwachten belangstelling plaats in het Congresgebouw in Den Haag.

De zitting zal niet, zoals in het verleden het geval was, het karakter hebben van een rechtszaak waarin betrokkenen ter verantwoording worden geroepen en die eventueel wordt afgesloten met een tuchtrechtelijke uitspraak. Sinds begin dit jaar de nieuwe Luchtvaartongevallenwet van kracht werd, heeft de raad die bevoegdheid niet meer. Hoofddoel van die wet is dat lering wordt getrokken uit de ramp opdat ongelukken voortaan beter kunnen worden voorkomen.

Het tuchtrecht dat de raad onder de oude Luchtvaartrampenwet uit kon oefenen, richtte zich louter op verkeersvliegers. Maar in de moderne luchtvaart zijn de oorzaken van ongelukken niet alleen op vlieggedrag terug te voeren, maar evenzeer op de betrokkenheid van grondtechnici, verkeersleiders, weersdeskundigen en andere betrokkenen bij vluchtuitvoering. Voor zo'n diverse groep mensen is geen sluitend stelsel van tuchtregelels te bedenken.

De raad hoort deskundigen en betrokkenen aan de hand van bevindingen uit het vooronderzoek naar de ramp dat is ingesteld onder leiding van ir. H. N. Wolleswinkel van Luchtvaartinspectie. Voorheen gebeurde het onderzoek onder de paraplu van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) waartoe de Luchtvaartinspectie behoort.

Onder de nieuwe wet valt het vooronderzoek echter onder de verantwoordelijkheid van de raad. Dat is zo geregeld omdat de RLD partij is. Ten tijde van de Bijlmerramp viel de Luchtverkeersbeveiliging nog onder de RLD. Bovendien kan de Luchtvaartinspectie zelf, die de luchtwaardigheid inspecteert van in Nederland geregistreerde vliegtuigen, uit dien hoofde ook onderwerp van onderzoek zijn.

Het rapport van vooronderzoeker Wolleswinkel is niet openbaar om de privacy te beschermen van getuigen. Maar voor zover er in het openbare eindrapport van de raad wordt geput uit het onderzoek van Wolleswinkel, wordt diens rapport weer wel publiek gemaakt. Het eindrapport zal, aldus de raad, enkele maanden na de zitting verschijnen.

Bron: raad voor de luchtvaart el al

Amsterdam, donderdag 30 september 1993, BIJLMERRAMP Verschillende herdenkingsplechtigheden Bijlmerramp

De diverse bewonersgroepen in de Bijlmer herdenken zondag de vlieg-ramp die zondag 4 oktober vorig jaar de Bijlmermeer trof. De NOS verzorgt geen rechtstreekse uitzending van de herdenkingsplechtigheden, aldus een woordvoerder donderdag.

Direct na afloop van de ramp heeft de NOS wel de nationale rouwplechtigheid rechtstreeks uitgezonden. De NOS besteedt nu aandacht aan de herdenking in de reguliere journaals, aangezien het geen nationale herdenking betreft, zoals op 4 mei. De Bijlmerramp ligt nog zo vers in het geheugen. Het is regelmatig in het nieuws. Het journaal besteedt daar aandacht aan en ook programma's als Impact doen dat.

De verschillende getroffen bevolkingsgroepen herdenken de ramp veelal op eigen wijze. Zondagmiddag vindt allereerst een eucharistieviering plaats voor de Arubaanse slachtoffers in de Verrijzeniskerk te Sloten. Onder meer in het Bijlmer Sportcentrum is er s' middags een open inloop, begeleid door de brassband van het Leger des Heils. Bij het sportcentrum is een expositietent ingericht. Er wordt onder

meer een herdenkingsboek aangeboden aan burgemeester Van Thijn en een kunstwerk aan bestuurslid H. Burleson-Esajas van het stadsdeel.

Ook kan iedereen terecht bij De Nieuwe Stad op het Gulden Kruis. Daar vint tevens een herdenkingsprogramma plaats, georganiseerd door Surinaamse groeperingen. Namens de Surinaamse regering voert ambassadeur Ramkisor er het woord.

In de Bonte Kraai (Kraaiennest) vindt een herdenkingsprogramma plaats voor de Arubaanse slachtoffers. De gevolmachtigde minister van Aruba, C. Wever houdt er een toespraak. Na deze herdenkingsprogramma's is er aan het eind van de middag een stille tocht van het Kraaiennest naar het tijdelijk monument, waar een kranslegging volgt.

Zowel 's middags als 's avonds is er ook een herdenkingsprogramma van de Ghanese gemeenschap plaats in de MAN-zaal in Ganzenhoef. Naast een Ghanese plengoffer, fluitmuziek en trommelen zal ook een vertegenwoordiger van de Ghanese ambassade daar spreken.

Op maandag 4 oktober vindt er onder meer opnieuw een eucharistieviering plaats in de Nieuwe Stad voor de Arubaanse slachtoffers. Die avond is daar een interkerkelijke herdenkingsdienst. Tot en met zaterdag 9 oktober vinden in de wijk nog diverse herdenkingsactiviteiten plaats, voornamelijk georganiseerd door de Ghanese gemeenschap.

Amsterdam, zondag 3 oktober 1993, BIJLMERRAMP (Samenvatting met nieuwe gegevens) Eerste herdenking Bijlmerramp brengt duizenden op de been

In de Amsterdamse Bijlmermeer is zondag door enkele duizenden mensen de vlieg-ramp van 4 oktober 1992 herdacht. Aan de stille tocht, die het merendeel van de herdenkingsactiviteiten afsloot, namen ondanks de aanhoudende regen naar schatting circa 3.000 mensen deel.

De tocht begon om kwart voor zes onder het metrostation Kraaiennest. Burgemeester Van Thijn legde samen met twee overlevenden aan het eind van de tocht als eerste een krans bij de boom, pal naast de rampplek, die het afgelopen jaar tot tijdelijk monument is geworden. Inclusief de bemanning van de El Al Boeing vonden daar 43 mensen de dood. Na Van Thijn volgden velen, waardoor het monument veranderde in een zee van bloemen. Velen bleven hun emoties daarbij niet de baas.

Wij willen alles weten, zei Van Thijn eerder op de middag tijdens een besloten bijeenkomst van nabestaanden in de Bijlmer-sporthal. Vooralsnog is men niet met ons klaar. Het is voor Amsterdam nodig te weten wie er verantwoordelijk is. Want de Bijlmerramp maakt deel uit van ons collectief geheugen.

In zijn toespraak benadrukte de burgervader dat de bevindingen van het onderzoek naar de ramp openbaar gemaakt dienen te worden, in weerwil van de twijfel die minister Maij van verkeer daarover heeft uitgesproken. Ook liet hij weten dat de slachtoffers niet vergeten zullen worden.

De herdenkingsactiviteiten begonnen zondag om een uur 's middags, op verschillende locaties in de Bijlmer. Diverse bevolkingsgroepen herdachten de ramp op eigen wijze, onder wie Surinamers, Arubanen en Ghanesen. De Ghanese gemeenschap zal ook de rest van de week herdenkingbijeenkomsten organiseren.

In de expositietent bij de sporthal, waar de hele week nog tentoonstellingen zijn te zien van foto's, kindertekeningen en ontwerpen voor een definitief monument, nam Van Thijn het boekje Een groeiend monument in ontvangst. Tevens werd daar het boek Een gat in mijn hart - teksten en tekeningen van kinderen - overhandigd, alsmede een herdenkingsboek van ds. Wouters. H. Burleson-Esaja, wethouder van het stadsdeel Zuidoost, kreeg een kunstwerk aangeboden, vervaardigd door de Antilliaanse beeldend kunstenaar Boy Namias de Crasto.

Op een bijeenkomst van Surinaamse groeperingen bracht ambassadeur Ramkisor namens president Venetiaan het medeleven van zijn land over. Daarbij sprak hij zijn waardering uit voor allen, de Nederlandse autoriteiten, alle hulpverleners en alle voorgangers die de nabestaanden en andere betrokkenen hebben bijgestaan. Arubaanse slachtoffers werden op een bijeenkomst geëerd met de aanwezigheid van de gevolmachtigde minister van Aruba, C. Wever.

Het boekje Een groeiend monument van de werkgroep Bijlmermonument is een onderzoek naar de herinrichting van het gebied rond de huidige, spontaan ingerichte gedenkplaats. De werkgroep heeft onder meer met de bewoners gecproken over de wenselijkheid van een (traditioneel) monument. Er bestaan veel ideeën over de herinrichting van het gebied. Van Thijn zei dat de boom in zijn monumentale functie in elk geval behouden moet blijven.

Daarin wordt hij door iedereen gesteund. Een citaat uit het boekje: Ik vind dat de boom moet blijven.

Want dat is eigenlijk een monument. Die boom heeft alles gezien en meegemaakt en leeft nog. Die boom kon niet wegrekken maar hij heeft het overleefd.

Den Haag, zondag 10 oktober 1993, BIJLMERRAMP Fotograaf Louis Bertholet: ik wil dat de waarheid boven water komt

Het is me absoluut niet om het geld en de publiciteit te doen. Ik wil alleen dat de waarheid boven water komt.

Fotograaf en beeldend kunstenaar Louis Bertholet uit Assendelft staat dit weekeinde volop in de publiciteit, sinds het RTL4-journaal van zaterdag foto's liet zien van de El Al-Boeing, die enkele uren na de opnamen in de Bijlmermeer neerstortte. Op die foto's, die zijn gemaakt door zoon Michael (16) en diens 14-jarige vriendje Erik Zwart, zou te zien zijn dat de rechter binnenmotor, die bij de ramp van de

vleugel viel, al tijdens de landing scheef hing.

De telefoon staat zondag in huize Bertholet roodgloeiend. De foto's van de twee jongens zijn inmiddels al verkocht aan het ANP, RTL4, Brandpunt en RTL in Duitsland. Ook buitenlandse media hebben belangstelling getoond.

Boeing zegt dat de geconstateerde afwijking van de bewuste motor binnen de marge is, maar dat geloof ik niet. Een paar maanden geleden hoorde ik nog dat Boeing de afwijking ernstig vond. Ik vind het vreemd dat onze foto's nu opeens niet meer belangrijk zijn. Ik wil dat de deskundigen er alsnog naar kijken, zegt Louis Bertholet.

Zijn zoon Michael en zijn vriendje Erik, beiden ruim een jaar enthousiaste vliegtuigspotters, staan die zondagmiddag 4 oktober vorig jaar langs de landingsbaan op Schiphol als daar de El Al-Boeing landt. Van het landende toestel maken ze vier foto's. Vier uur later zal het toestel neerstorten in de Bijlmermeer.

Tijdens het ontwikkelen en afdrucken van de foto's ontdekt vader Bertholet bruine plekken aan de rechter binnenmotor die eruit zien als roest. Misschien kunnen de onderzoekers de foto's gebruiken, denkt hij. Hij stuurt ze naar het bureau vooronderzoek ongevallen van de Rijksluchtvaartdienst. Na enkele dagen laat het bureau hem weten de plekken niet als verdacht te beschouwen.

Een half jaar later, in april dit jaar, bellen de onderzoekers hem opnieuw met de vraag of ze bij hem kunnen langskomen. Bertholet: Ze hadden de foto's nog eens goed bekeken. Ze vermoedden dat er afwijkingen waren in de stand van de rechter binnenmotor ten opzichte van de rechter buitenmotor. Ik heb de foto's verder uitvergroot en de schaduwpartijen opgehelderd. Daarna heb ik ze vergeleken met foto's van eenzelfde El Al-toestel met dezelfde motoren, die onder dezelfde hoek genomen zijn. Ik vergeleek ze ook met twee foto's van hetzelfde toestel die ik in mijn archief had zitten en die waren gemaakt in maart 1992 op Schiphol. Toen was de afwijking ook al te zien.

In juni krijgt Bertholet het verzoek van de RLD om extra sets foto's af te drukken, naar hij vermoedt voor Boeing en El Al. Later verneemt hij dat de RLD de afwijking ook ziet en dat El Al bijzonder geschokt is na het zien van het materiaal. De onderzoekers noemden het 'zeer ernstige' foto's. Ze zeiden dat het een belastende zaak kon zijn en vroegen me of ik er met niemand over wilde praten. Als ik de zaak naar buiten zou brengen, zou dat het onderzoek kunnen beïnvloeden. Omdat ik dat een logisch verzoek vond, heb ik al die tijd mijn mond gehouden.

Maar in de zomer begint de twijfel aan hem te knagen, omdat hij geen antwoord krijgt op de vraag wat ze met de foto's doen. Ik kreeg alleen te horen dat Boeing na het bestuderen van de foto's tot de conclusie was gekomen dat de afwijking binnen de toegestane marge was. Ik krijg sterk de indruk dat die foto's ineens niet meer belangrijk zijn.

Ik wil niet op de stoel van de rechter zitten; ik ga er vanuit dat de onderzoekers integer zijn en een goed onderzoek hebben verricht. Ik ben geen deskundige, maar ik vind wel dat de onderste steen boven moet. De deskundigen moeten er maar goed naar kijken. Deze ramp mag nooit in de doofpot blijven.

Bron: el al

Amsterdam, dinsdag 12 oktober 1993, El Al-vliegtuig had uranium aan boord als ballast
Het El Al-vliegtuig dat op 4 oktober van het vorig jaar in de Bijlmermeer neerstortte, had ongeveer 380 kilo verarmd uranium aan boord. Het materiaal was verwerkt in de contragewichten van de vleugels van het toestel en diende ook als ballast in het staartstuk. Volgens de Amsterdamse stichting Laka loopt de volksgezondheid van bewoners fan de Bijlmermeer daardoor op den duur gevaar. Laka houdt zich bezig met het verzamelen van informatie over kernenergie.

Volgens kernfysicus B. Harry van het Energie Centrum Nederland (ECN) in Petten is verarmd uranium niet gevaarlijker dan elk ander zwaar metaal. Natuurlijk uranium, dat in geoxideerde vorm ook in zand voorkomt, bestaat voor 0,7 procent uit de hoogradioactieve isotoop uranium 235 en voor 99,3 procent uit het laagradioactieve uranium 238. Verarmd uranium bestaat voor 99,6 procent uit het laagradioactieve bestanddeel.

Volgens Harry bestaat het gezondheidsrisico van verarmd uranium niet uit stralingsgevaar, maar uit de kans op chemische vergiftiging bij langdurige opname van grote doses in het lichaam. In feite is het metaal in het milieu net zo gevaarlijk als lood, meent hij.

De Pettense kernfysicus is voor het ECN ook deskundige op het gebied van de proliferatie (verspreiding) van radioactief pers zijn verschenen over de grote hoeveelheden munitie en wapentuig die zijn gebruikt in de Golfoorlog en die zijn achtergebleven op het slagveld. Die bevatten tezamen vele honderdduizenden kilo's uranium. Verarmd uranium is namelijk niet alleen heel erg zwaar maar ook enorm hard en daarom zowel geschikt voor het maken van kogels die door tankpantsers moeten kunnen heendringen als voor het maken van de bepantsering die van zachter metaal vervaardigde kogels moet kunnen weerstaan. (In de Golfoorlog beschikten alleen de Amerikanen over bepantsering en kogels waarin uranium is verwerkt). De ziekten onder Iraakse kinderen die met afgedankte Amerikaanse munitie spelen worden volgens Harry veroorzaakt door chemische vergiftiging en niet door radioactiviteit. Gezien de kleine hoeveelheid uranium die bij de Bijlmerramp in het geding is, zou het gezondheidsrisico verwaarloosbaar klein zijn.

Volgens een woordvoerder van het ministerie van verkeer en waterstaat was in het oorspronkelijk ontwerp van de jumbojet 425 kilo uranium verwerkt in de vorm van contragewichten van de bewegende

vleugeldelen en ballast in het staartstuk. Sinds 1981 gebruikt Boeing hiervoor wolfram. Volgens kernfysicus Harry ontstonden er corrosieproblemen met het uranium en was Boeing bevreesd voor het negatieve imago van uranium. Tijdens onderhoudsbeurten aan het EI Al-vliegtuig was inmiddels 45 kilo aan uranium onderdelen vervangen door wolfram. Dat is echter aanzienlijk lichter. Er is daardoor meer materiaal van nodig. Wolfram onderdelen nemen dus veel meer plaats in. Wat er precies is gebeurd met het uranium, is niet bekend. Een deel is in elk geval met de wrakstukken geborgen. Mogelijk is een ander deel in de vuurzee verdampt. Volgens de woordvoerder van het ministerie is ten tijde van de ramp geen verhoogde straling gemeten.

Bron: el al stichting laka een energie centrum nederland

Den Haag, donderdag 14 oktober 1993, BIJLMERRAMP Leider onderzoek: oorzaak Bijlmerbamp ligt bij Boeing

De oorzaak van de Bijlmerramp ligt in de eerste plaats bij vliegtuigbouwer Boeing. Tot die slotsom komt ir. H. N. Wolleswinkel die het vooronderzoek heeft geleid naar het ongeluk met het EI Al-vliegtuig op 4 oktober 1992. Over het vooronderzoek houdt de Raad voor de Luchtvaart donderdag en vrijdag zitting in het Congresgebouw te Den Haag.

Boeing heeft bij het ontwerpen van de motorophanging de sterkte van deze constructie doelbewust beperkt. Dat gebeurde met de gedachte dat een motor in een noodsituatie beter in een keer kan afbreken, als het ware netjes langs een kartelrandje. Maar de rechter binnenmotor van het EI Al-vliegtuig, die als eerste losraakte, is waarschijnlijk niet van alle vier zijn ophangpunten tegelijk losgeschoten.

De motor liet eerst op een punt los. Hij stortte daardoor niet in een keer loodrecht naar beneden, maar sloeg tegen de vleugelvoorzand en de naastliggende motor alvorens helemaal los te raken. Zo ontstond fatale schade aan de vleugel. In die zin heeft het ontwerp volgens Wolleswinkel gefaald. Boeing heeft dat ook erkend. De vliegtuigbouwer heeft inmiddels stappen ondernomen om de ophanging te verstevigen. Het risico dat niet alle vier de bevestigingspunten tegelijk zouden kunnen breken, was overigens al jaren bekend. Op elk van die punten zit een zogenoemde borgpen, de laatste schakel tussen motorophanging en vleugel. De pen moet werken als een zekerheid. Hij breekt bij een vooraf berekende overbelasting. Door de sterkte goed te ijken, zouden de pennen altijd op het goede moment breken. Maar toen bleek dat sommige pennen door metaalmoeheid verzwakten en dus niet meer de geijkte sterkte hadden, ging dat niet meer op.

Boeing vaardigde daarom sinds 1979 diverse service bulletins uit waarin stond dat de luchtvaartmaatschappijen de pennen regelmatig moeten controleren op roestvorming en scheurtjes. Met die controles moest het vroeg of laat een keer fout gaan, stelt Wolleswinkel. De eigenlijke vraag is of het totale systeem van veiligheidsbeheersing adequaat is of niet. In het onderhavige geval was dit naar mijn mening niet zo. Het te veel afhankelijk zijn van succesvolle inspectiemethodes maakt het systeem te kwetsbaar.

Of EI Al tijdens de laatste inspectie een scheur in een van de borgpennen over het hoofd heeft gezien, is niet met zekerheid te zeggen. De desbetreffende pen is namelijk niet teruggevonden.

Bron: boeing raad voor luchtvaart

Den Haag, donderdag 14 oktober 1993, BIJLMERRAMP Luchtverkeersleiders onvoldoende getraind voor noodsituaties (door Erwin van den Brink)

Hoewel de oorzaak van de Bijlmerramp in de eerste plaats ligt in het ontwerp van de motorophanging, heeft het hoofd van de luchtvaartinspectie ir. H. N. Wolleswinkel zich donderdag tijdens de hoorzitting over de Bijlmerramp kritisch uitgelaten over andere betrokkenen dan Boeing. In de training van zowel de cockpitbemanning als de luchtverkeersleiders is niet voorzien in een noodsituatie zoals die zich op 4 oktober 1992 voordeed, aldus Wolleswinkel die het vooronderzoek naar de ramp heeft verricht. Onder normale omstandigheden moet een verkeersvlieger zich houden aan de opdrachten van de luchtverkeersleiding. Op het moment dat een vlieger een noodoproep uitzendt, een may day call, worden de rollen ogenblikkelijk omgedraaid. Dan moet de verkeersleider al het mogelijke doen om aan de wensen van de vlieger tegemoet te komen.

Wolleswinkel: Bij het EI Al-ongeval is dit ook zo gebeurd. Daarmee wil niet gezegd zijn dat alles vlekkeloos is verlopen en dat er geen mogelijkheden zijn om de procedures verder te verbeteren. Integendeel. Bij het onderzoek zijn bepaald zwakke punten naar voren gekomen en worden suggesties gedaan voor verbetering.

Volgens Wolleswinkel is de verkeersleiding als zodanig, naar mijn mening, geen oorzakelijke factor geweest bij dit ongeval.

Toen op zondagavond 4 oktober vorig jaar in de buurt van Naarden de twee motoren van de rechtervleugel van de EI Al-jumbo vielen, meldde ooggetuigen dit vanuit de Naardense jachthaven via marifoons aan het Kustwachtstation in IJmuiden. Dat gaf dit door aan de verkeerstoren op Schiphol. De toren heeft die melding niet doorgegeven aan de radarverkeersleiders die op dat moment het vliegtuig begeleidde.

De vraag rijst of de vliegers van El Al besloten zouden hebben over minder dichtbevolkt gebied naar Schiphol terug te vliegen, als hen was verteld dat de twee motoren van de rechtervleugel waren gevallen. De baan die op de rampavond in gebruik was voor landingen, was de Kaagbaan. De route naar die baan kruiste minder woongebied, maar was langer. Daarom koos de El Al-bemanning de dichtbijzijnde baan, de Buitenveldertbaan.

Naar de Kaagbaan toe had het vliegtuig een parcours met een flauwe rechter bocht moeten vliegen. Naar de Buitenveldertbaan moest het toestel een route met scherpe rechter bochten vliegen. Maar uit het onderzoek, dat is uitgevoerd op een vluchtnabootser van de Boeing 747, is duidelijk geworden dat met een kapotte rechtervleugel het vliegen van linkerbochten juist het beste is omdat het betere bescherming biedt tegen het niet meer onder controle kunnen houden van het vliegtuig, aldus Wolleswinkel.

Dat dit de beste manier is om het vliegtuig bestuurbaar te houden, is bewezen door de bemanning van een Boeing 707 die boven de Alpen de twee motoren van de rechtervleugel verloor. Omdat zij op grote hoogte vlogen, was er voldoende tijd en ruimte om uit te vinden hoe het vliegtuig in die gehavende toestand op de besturing reageerde.

Het El Al-vliegtuig vloog veel lager. Er was dus geen tijd voor zulke improvisaties. Volgens voorzitter B. Baksteen van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) zou de wetenschap dat de motoren van de rechtervleugel waren afgefallen, geen verschil hebben gemaakt voor wat betreft de noodprocedures die de bemanning volgden.

Ook de verkeersleiders wisten niet beter dan dat het vliegtuig het beste maar rechtsom kon vliegen.

Volgens Wolleswinkel ontbreekt het bij zowel vliegtuigbemanningen als verkeersleiders aan specifieke training voor noodsituaties als deze. En daar moet verbetering in komen.

In elk geval waren, zo is achteraf vastgesteld, scherpe bochten waarbij het vliegtuig zwaar naar een kant overhelt, uit den boze. Op een gegeven moment moest een hele scherpe rechter bocht worden gemaakt om terug te komen op de koers naar de Buitenveldertbaan. Op dat moment gaven de twee nog werkende motoren aan de linkerkant vol vermogen, zelfs meer dan het startvermogen.

De bestuurbaarheid werd bij het afnemen van de snelheid van het vliegtuig steeds geringer. Om de snelheid op het laatste moment nog op te voeren is kennelijk vol vermogen gegeven. Maar omdat er alleen aan de linkervleugel nog motoren zaten, werd het vliegtuig steeds verder in een bocht naar rechts geduwd. Dat gebeurde zo sterk, dat het onbestuurbaar werd en neerstortte.

De bemanning was voor het beheersen van dit soort situaties niet opgeleid, weet Wolleswinkel. De ontwerpers van het vliegtuig hadden die situatie uitgesloten. Er zou immers nooit een motor dusdanig kunnen losraken dat hij schade aan de vleugel zou aanrichten. Dankzij de breekpennen zou een motor altijd schoon afbreken. Maar of het vermijden van bochten naar rechts het vliegtuig zou hebben gered is zeer de vraag, aldus Wolleswinkel.

Ook de vraag of de verkeersleiding het vliegtuig om aaneengesloten bebouwing had kunnen leiden, moet mijns insziens ontkennend worden beantwoord, stelt Wolleswinkel. De mensen om wie het op dat moment draaide, de verkeersleiders en de vliegers, wisten niet wat er precies met het vliegtuig aan de hand was. Hadden zij het wel geweten, dan nog is het de vraag of zij de situatie tot een goed einde hadden kunnen brengen, want het ontbrak hen daartoe aan effectieve richtlijnen, training en vooral tijd.

Bron: luchtvaartinspectie

Den Haag, donderdag 14 oktober 1993, BIJLMERRAMP Werkgroep: Ongeval El Al-Boeing had niet hoeven te gebeuren

Het ongeval met de El Al-Boeing op 4 oktober vorig jaar in de Bijlmermeer, had niet hoeven te gebeuren als de bemanning en de verkeersleiding op Schiphol andere procedures hadden gehanteerd. Ook zou de cockpitbemanning van een vliegtuig dat in nood verkeert, na de may day call allereerst de bestuurbaarheid van het vliegtuig moeten controleren.

Dat zegt de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer. Volgens de bewoners- en actiegroepen uit de Bijlmer was het El Al-vliegtuig tot kort voor het neerstorten nog goed bestuurbaar. De werkgroep heeft een eigen onderzoek gedaan naar de oorzaak van het ongeval met de El Al-Boeing op 4 oktober 1992. Tijdens de openbare hoorzitting van de Raad voor de Luchtvaart die het vooronderzoek van ir. H. Wolleswinkel bespreekt, heeft de werkgroep haar conclusies naar voren gebracht.

De zaal van het Haagse Congresgebouw was donderdagochtend voornamelijk gevuld met deskundigen uit de vliegwereld. Er waren nauwelijks bewoners uit de Bijlmer aanwezig om de hoorzitting te volgen.

Bron: el al boeing werkgroep vliegverkeer bijlmermeer

Den Haag, donderdag 14 oktober 1993, BIJLMERRAMP Boeing erkent tekortkomingen die tot Bijlmerramp leidden (Samenvatting)

Vliegtuigbouwer Boeing erkent dat tekortkomingen aan het ontwerp van de motorophanging van de Boeing 747 hebben geleid tot het verongelukken van de El Al-jumbo, vorig jaar 4 oktober in de Bijlmermeer. Dat bleek donderdag tijdens de zitting van de Raad voor de Luchtvaart over de ramp. Het toestel crashte nadat het de twee motoren van de rechtervleugel was verloren. Bij de ramp kwamen zeker

43 mensen om.

Ook deelt Boeing de kritiek van het Bureau Vooronderzoek Luchtvaartongevallen op de stroom van aanvullende onderhoudsbulletins waarmee het Amerikaanse bedrijf de gebruikers van de jumbojet sinds 1979 heeft bestookt. Daarin stond dat de motorophanging periodiek gecontroleerd moest worden.

Als de veiligheid van motorophanging afhankelijk is van veel periodieke controles, dan deugt het ontwerp niet, meent ir. H. N. Wolleswinkel, de leider van het vooronderzoek. Aan de hand van de bevindingen van Wolleswinkel hoort de Raad voor de Luchtvaart een reeks getuigen waarna zij een eindrapport publiceert. Behalve deskundigen van Boeing verhoorde de Raad voor de Luchtvaart vertegenwoordigers van El Al en van de Luchtverkeersbeveiliging. De luchtvaartmaatschappij verschilt met Boeing en Wolleswinkel over de meest waarschijnlijke oorzaak van de ramp. Boeing en Wolleswinkel veronderstellen dat het afbreken van de rechter binnenmotor is begonnen toen een bevestigingsbout brak.

El Al meent daarentegen dat het ook denkbaar is dat niet de bout, maar het bevestigingssoog waar de bout doorheen steekt het eerst is afgebroken waarna de bout zelf het begaf. Het bevestigingssoog valt niet onder de periodieke inspectie die de luchtvaartmaatschappij op instructie van Boeing regelmatig uitvoert. Uit de documenten die El Al aan de Raad heeft overgelegd, blijkt dat de inspecties volgens de voorschriften zijn uitgevoerd. Maar de Amsterdamse burgemeester Van Thijn vraagt zich af of het onderhoudspersoneel wel alle zorgvuldigheid in acht heeft genomen.

De vier bouten waaraan elke motor hangt, zijn ontworpen met de bedoeling dat indien de motorophanging wordt overbelast de bouten het alle vier begeven, zodat de motor loodrecht naar beneden valt. In die zin heeft het ontwerp van Boeing gefaald. De vliegtuigbouwer zorgt er nu voor dat de motorophanging zoveel wordt versterkt dat tijdens het vliegen geen overbelasting meer kan optreden waardoor de motor van de vleugel valt.

Het concept van beheerst afbreken op de breekbouten wordt nog wel gehandhaafd voor de situatie waarin een vliegtuig een buiklanding maakt. Daarbij raken de motoren als eerste de grond en moeten zij afbreken omdat zij anders de brandstoftanks in de vleugel vernielen en brand ontstaat.

Eind dit jaar komen nieuwe bouten beschikbaar. Die zijn twee keer zo dik als de bestaande bouten. In afwachting daarvan zijn bij alle jumbojets de breekbouten vervangen door nieuwe exemplaren van de bestaande soort.

Er zijn 10.000 bouten onderzocht en bij 24 daarvan heeft Boeing onregelmatigheden aangetroffen. Het installeren van de nieuwe bouten gebeurt volgens Boeing ruimschoots binnen de termijn waarvoor de veiligheid van bestaande bouten garandeerd kan worden.

Als de nieuwe bouten zijn geïnstalleerd en ook een reeks andere verstevigingen in de motorophanging zijn aangebracht, behoort de hele papierwinkel van aanvullende onderhoudsbulletins die Boeing in de loop der jaren heeft uitgevaardigd tot het verleden en is de veiligheid niet meer afhankelijk van periodieke inspecties van de bouten, aldus hoofdingenieur E. Eberhard van de 747-divisie van Boeing.

Burgemeester Van Thijn vindt het buitengewoon pijnlijk dat Boeing pas echt in actie lijkt te zijn gekomen, nadat twee ernstige ongelukken met jumbo's waren gebeurd: behalve het El Al-vliegtuig verongelukte een jaar eerder op vrijwel dezelfde manier een jumbo van China Airlines.

Naast de motorophanging nam de Raad ook de communicatie onder de loep tussen het vliegtuig en de luchtverkeersleiding. Er is nogal veel kritiek geleverd op de verkeersleiding. Van Thijn noemt de bevindingen inzake de radiocommunicatie en het hiaat in de training van verkeersleiders als het gaat om het begeleiden van ernstig beschadigde vliegtuigen schokkend.

De verkeersleiding heeft een melding van het Kustwachtstation IJmuiden dat er motoren van de vleugel waren gevallen niet doorgegeven aan de El Al-bemanning. Mogelijk had de bemanning dan een andere koers - niet over woongebied - gevlogen. De koers naar de in gebruik zijnde landingsbaan (de Kaagbaan) kruiste minder woongebieden dan de koers naar de Buitenveldertbaan. Volgens adjuncthoofd operations S. Koopmans van de verkeersleiding, koos El Al-gezagvoerder Fuchs toch de op dat moment buiten gebruik zijnde Buitenveldertbaan omdat hij Schiphol zo goed kende en dus direct wist dat dit de dichtstbijzijnde baan was.

Volgens getuige-deskundige J. van Veen, ex-verkeersleider, heeft de chef van de verkeersleiding, bij wie de melding van de Kustwacht binnenkam, deze terecht niet doorgegeven aan de radarverkeersleider die het vliegtuig begeleidde. De boodschap was te onduidelijk. De dienstdoende chef van het Kustwachtstation vroeg: is er een motor afgerold of zoiets? . Vrijwel op dat moment kwam bij een van zijn ondergeschikten echter een hele duidelijke melding binnen dat het vliegtuig zijn twee rechter motoren kwijt was.

Omdat de chef van de Kustwacht het gesprek met de algemene verkeersleiding Schiphol net had beëindigd, is die melding niet meer aan de verkeersleiding doorgegeven. Als de Kustwacht met een mededeling in plaats van met een vraag was gekomen, had daar meer mee gedaan kunnen worden, aldus Van Veen.

Om noodsituaties in de cockpit beter te kunnen begrijpen, krijgen alle verkeersleiders een cursus op een vluchtnabootser van een Boeing 737 waarbij een motor uitvalt en het wielstel niet functioneert.

Volgens de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer zijn de bevindingen van het onderzoeksteam al met al onbevredigend en blijven tal van vragen onbeantwoord. B. A. Groenendijk, die ir. Wolleswinkel als onderzoeker van de Raad voor de Luchtvaart opvolgt, zegt dat de vragen van de werkgroep apart, stuk voor stuk zullen worden uitgezocht.

De werkgroep wordt in haar onvrede gesteund door burgemeester Van Thijn van Amsterdam. Van Thijn is blij dat met het openbaar worden van de onderzoeksresultaten in de zitting van de Raad voor de Luchtvaart nu eindelijk allerlei indianenverhalen zijn ontzenuwd, maar meent dat het onderzoek met nodeloze geheimzinnigheid was omgeven.

Vrijdag zullen verkeersvliegers door de Raad voor de Luchtvaart worden gehoord over het besturen van een vliegtuig met problemen.

Bron: boeing el al

Den Haag, vrijdag 15 oktober 1993, BIJLMERRAMP Foto's geven geen uitsluitel over motor El Al-vliegtuig

Uit de foto's die een vliegtuigspotter vier uur voor de Bijlmerramp van het El Al-vliegtuig maakte, kan niet worden afgeleid of de rechter binnenmotor van het vliegtuig op dat moment al los hing.

Dat verklaarde deskundige C. van Santen van de Rijks Luchtvaartdienst vrijdag tegenover de Raad voor de Luchtvaart bij de behandeling van het ongeluk met het El Al-vliegtuig op 4 oktober 1992 in de Bijlmermeer.

Volgens Van Santen toont een computeranalyse van de foto aan dat de optische vertekening op de foto zo groot is, dat scheefhangen niet met zekerheid is vast te stellen. Voor zover de motor scheeft hangt, is dat evengoed te verklaren door de natuurlijke verbuiging van de vleugel en de motorophanging die zich tijdens de landing altijd voordoet.

Ook een slijtagespoor tussen de motorophanging en de vleugelonderkant behoort volgens Van Santen tot de normale slijtageverschijnselen die zich in de loop der jaren bij vliegtuigen in normaal gebruik ontwikkelen en bij onderhoudsbeurten weer worden verholpen.

Bron: el al rijks luchtvaartdienst raad voor luchtvaart

Amsterdam, vrijdag 22 oktober 1993, Gemeenten rond Schiphol blij met onafhankelijke deskundigen

Er komt een permanente onafhankelijke commissie die de minister van verkeer en waterstaat gaat adviseren over de veiligheid op en rond de luchthaven Schiphol. Dat is een van de aanbevelingen die een werkgroep van deskundigen doet naar aanleiding van een eerder verschenen rapport van de Rand Corporation over de veiligheid op de luchthaven.

Het op 10 juni gepubliceerde rapport van de Rand Corporation is onderdeel van een groter onderzoek naar de veiligheidsrisico's van luchtverkeer dat is ingesteld naar aanleiding van het neerstorten van een El Al-vliegtuig in de Bijlmermeer. Het Rand-rapport richt zich op de bedrijfsvoering op de luchthaven terwijl het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een methode ontwikkelt om de kans te berekenen op een vliegtuigongeluk met dodelijke slachtoffers onder de omwonenden. Het NLR-onderzoek is nog niet klaar.

De werkgroep beveelt ook de installatie aan van verlichting die een vlieger van een naderend toestel laat zien of hij te hoog of te laag zit voor de landingsbaan. Indien een vliegtuig te laag zit, ziet de vlieger de lampen rood schijnen. Als hij dan zijn vliegtuig optrekt, wordt ook wit licht zichtbaar dat alleen is te zien onder de juiste dalingshoek. Volgens een woordvoerder van de luchthaven wordt dit PAPI-systeem (een afkorting voor Precision Approach Path Indicator) volgend jaar geïnstalleerd. Nu kunnen verkeersvliegers de juiste dalingskoers alleen aflezen van het zogenoemde Instrument Landings Systeem (ILS) in de cockpit.

Voorts wordt aanbevolen strenger toezicht uit te oefenen op de luchtwaardigheid van vliegtuigen uit bepaalde delen van de wereld, vooral uit Oost-Europa en Derde Wereldlanden.

De vier grootste gemeenten rond de luchthaven Schiphol geven in een eerste reactie blijk van tevredenheid over de voorstellen van de werkgroep. Vooral de instelling van een veiligheidsadviescommissie kan een ieders goedkeuring wegdragen. De passage over het verscherpte toezicht op bepaalde buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, had wat Aalsmeer betreft wel iets krachtiger aangezet mogen worden.

Met name de gemeenten Aalsmeer en Amstelveen benadrukken het belang van de onafhankelijkheid van de adviseurs van minister Maij. Een hele zinnige zaak, vindt Amsterdam de instelling van de permanente adviescommissie. Daar kunnen we natuurlijk geen enkel bezwaar tegen hebben.

De gemeente Aalsmeer is echter met name benieuwd naar de zogenaamde risicocontourennota, waarin de gevolgen voor omwonenden van een uitbreiding van Schiphol aan de orde komen. Deze risicocontouren moeten worden afgeleid uit het NLR-onderzoek.

De gemeente Haarlemmermeer wil het rapport van de werkgroep eerst bestuderen alvorens een reactie te geven.

Bron: ministerie verkeer waterstaat schiphol rand corporation nlr

Amsterdam, vrijdag 4 februari 1994, Bijlmer woedend over andere route nachtvluchten

De stadsdeelraad Zuidoost is kwaad over het besluit dat er geen nachtvluchten meer over Amsterdam-centrum leiden. De overlast in de Bijlmermeer zal daardoor waarschijnlijk toenemen. Voorzitter van de stadsdeelraad R. Janssen heeft de bewoners uit Buitenveldert en de Bijlmer opgeroepen veel klachten in te dienen.

Naar aanleiding van een groot aantal klachten van bewoners uit de binnenstad, vroeg Schiphol deze week aan de luchtverkeersbeveiliging om geen nachtvluchten meer over hartje Amsterdam te leiden. Tussen elf uur 's avonds en zes uur 's morgens is dat nu niet meer toegestaan, ook niet met harde westenwind. De toestellen moeten uitwijken of over Amsterdam-zuidoost vliegen alsof ze richting Buitenvelderbaan gaan en dan op het laatste moment een bocht naar links maken, richting Kaagbaan. Janssen is boos. Nee, echt boos, benadrukt hij. Er wordt kennelijk met twee maten gemeten tussen Bijlmer- en binnenstadbewoners. Zijn Bijlmerbewoners soms tweederangsburgers? Als deze maatregel nu mogelijk is, dan moeten we maar eens kijken wat er met een klachtenstroom uit de Bijlmer en Buitenveldert gebeurt.

Het ongebruikelijke gebaar van Schiphol naar de bewoners van hartje Amsterdam, ziet Janssen in het licht van de inspraak over de uitbreiding van de luchthaven die net is begonnen. De opinie van de mensen in de binnenstad speelt daarin kennelijk een belangrijke rol.

Janssen ziet ook een positieve kant aan het stoppen van nachtvluchten over het centrum. Nachtvluchten worden dus wel als probleem gezien. We kunnen dat als munitie gebruiken in de discussie over de uitbreiding van Schiphol. Er is alle reden om naar aanvliegroutes te kijken.

De aanvliegroute over de binnenstad van Amsterdam wordt sinds vorig jaar vaker gebruikt omdat de Buitenveldertbaan wegens werkzaamheden is gesloten. Met name met harde westenwind moesten de toestellen over het centrum vliegen en landen op de Kaagbaan. De Buitenveldertbaan is naar verwachting deze zomer weer klaar.

Bron: amsterdam schiphol