

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

De VVD-fractie in de Tweede Kamer vindt dat de regering het parlement zo spoedig mogelijk moet inlichten over de oorzaak van de vliegcramp 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 vliegcramp. 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, TWEDE 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 vliegtuigcramp 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.

betuigde Israëls 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 België 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, TWEDE KAMER - Vliegtoegongeval 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 medemenselijkheid 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 parlementsvoorzitter MacWilliam konden door vliegtuigvertraging de bijeenkomst niet meer bijwonen.

Den Haag, maandag 16 november 1992, Vliegtuigongeval 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 vliegramp. 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 aanvaardbaar. 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, Vliegtuigongeval 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, Vliegtuigongeluk Politie Almere zag brokstukken vallen
Op de dag van de vliegramp 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 meldten 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 luchtvaar

Haarlem, woensdag 9 december 1992, Vliegtuigongeval Nader onderzoek vliegramp: 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 vlieg-ramp 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 afgelisterd van de verkeersstoren op Schiphol, waarop de gesprekken zijn vastgelegd tussen de verkeersleiding en de bemanning van de vrachttjumbo.

Bron: rijkspolitie dienst luchtvaart el al dlv

Den Haag, dinsdag 22 december 1992, Vliegongeluk Nederland stelt onafhankelijk onderzoek in naar vlieg-ramp 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 Luchtvaatrampwet 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 vlieg-ramp. Wolleswinkel is directeur Luchtvaartspectie 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 vlieg-ramp op het vliegveld van Faro met de DC-10 van Martinair.

Biemond, die sinds 1989 directeur is van Rotterdam Airport, heeft niet lang geaarzeld 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 vlieg-ramp 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 vlieg-ramp 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 verkeersstoren 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 verkeersstoren 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 verslaggeving 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 vlieg-ramp, 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 vlieg-ramp afgesloten met het resultaat dat er er geen sprake was van opzet of schuld. Van het onderzoek door de Rijksluchtvaartdienst naar de oorzaak van de ramp 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 ramp, 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 ramp.

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 luchtramp 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 ramp is kennelijk al afgerond.

Bron: el al rijksluchtvaartdienst rld

Schiphol, vrijdag 11 december 1992, Vliegtuigongeval Bandopname meldingen vlieg-ramp gewist De Rijkspolitie Dienst Luchtvaart op Schiphol heeft de geluidsband met de telefoongesprekken die binnenkwamen vlak voor en na de ramp met het El Al-vliegtuig gewist. Dat gebeurde routinematig twee weken na de ramp 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 dienstdienst 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 vliegcrash Bijlmer

De gezondheid van de meeste bewoners van de flats Groeneveen en Kruitberg is niet blijvend beschadigd als gevolg van de vliegcrash 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 coördinatie 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 vliegcrash. 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 tranquilizers. 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 gesprekken 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 slaapproblemen 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, Vliegcrash El Al-Boeing 747 Geen hoop meer op terugvinden cockpit voice recorder

De Rijkse 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 vindsters, 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 vliegcrash in de Bijlmermeer heeft het leven gekost aan zeker 45 mensen.

Bron: rld rijks luchtvaart dienst el al

Amsterdam, maandag 11 januari 1993, Vliegcrash 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 meegegeeld 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 vliegcrash

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 klagerster 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 Bijlmercrash

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 rechtervleugel 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 rechtervleugel 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 stuurbeweging 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 geluidsmeeetposten 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 Bijlmermer (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 slaaptstoornissen, 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, Ghaneezen, 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 VVC) 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 Bijlmermer

De manier waarop met het probleem van de illegale slachtoffers van de Bijlmermer 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 Vliegramp 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 Ghaneezen - 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 verstrekte eenmalige uitkeringen die in hoogte varieerden van drie- tot achttien duizend 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 vliegramp, 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 El 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 borgpinnen, 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 uitgave 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 Taiwanese 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 zegsman.
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 borgpinnen 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 vliegcrampen 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 vliegcrampen in Faro en Skopje verdragend 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 Bellemann)
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 vliegcramp 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 moeiteloos. Maar zeker in de eerste week oogsten burgemeester Van Thijn en de zijnen lof alom van een bevolking