

De goede antwoorden op de twijfels

Was er onduidelijkheid over het afvallen van een of twee motoren?

Antwoord: Nee.

Toelichting: Er was geen onduidelijkheid, omdat tijdens de vlucht al aan de verkeersleiding werd gemeld dat er twee motoren nabij de haven van Naarden in het Gooimeer plonsden. De piloten van El Al kregen deze informatie tijdens de vlucht niet mee. Zij dachten dat de motoren nog aan de vleugels hingen en in brand stonden.

Opmerking: soms ontstaat er in de chaos 'ruis' op de lijn en geven de politiek verantwoordelijken niet alle data juist weer.

Waren en (grote) afwijkingen van de route van het vliegtuig en zelfs een derde rondje?

Antwoord: Nee.

Toelichting: Het op 5 oktober 1992 verstrekte radarkaartje was volledig correct. Er waren waarnemingen van drie (3) onafhankelijke radarstations. De onnauwkeurigheden zijn in de orde van 100 meter en een halve seconde met de verkeersleidingstijd (zie dossier 2108B). Doordat radarwaarnemingen beneden een bepaalde hoogte moeilijk of niet mogelijk zijn, waren er een paar onzekerheden aan het begin en eind van de route, maar de vliegroute route klopt. De uiteindelijke dfdr data en de radar kaart bevestigen elkaar. Er was 22 seconden verschil tussen de verkeersleidings-tijd (klok) en de tijd van de Digital Flight Data Recorder (DFDR), maar daarmee kon toch goed aan de route worden gerekend.

Opmerking: er is in de media een sensationeel verhaal over een extra rondje tot stand gekomen dat niets met de realiteit te maken heeft. Het vormde de aanloop naar veel ongerustheid en achterdocht. De Bijlmerbewoners dachten wellicht dat hun woonwijk door onzorgvuldige keuzen van de bemanning van het vliegtuig niet gespaard zou zijn.

Was de keus van de bemanning voor de Buitenveldertbaan onlogisch?

Antwoord: nee.

Toelichting: De keus werd in eerste instantie niet goed begrepen, en leek ook moeilijk uitlegbaar, echter vanuit een operationeel vlieg technisch perspectief zouden 99 van de 100 piloten in 1992 met de kennis van 1992 dezelfde keuze gemaakt hebben. Dit werd helaas niet goed uitgelegd.

Opmerking: de onbegrepen factoren in combinatie met de onvindbare cockpit voice recorder werkte speculatie in de hand, waarbij een relatie werd gelegd met geheime diensten, gevaarlijke lading en een afwijkende route.

Waren of zijn het ladingspapieren geheim?

Antwoord: nee.

Toelichting: De ladingspapieren hadden niets te maken met de technische oorzaak van het ongeval. Het onderzoek naar de lading behoorde niet tot het ICAO Annex 13 onderzoek naar de oorzaak van de ramp. De ladingspapieren werden al snel openbaar gemaakt (mei 1993) bij de milieudienst van de gemeente Amsterdam, die de grond in de Bijlmermeer moest saneren. De in de media uitgedragen boodschap dat er geheime ladingspapieren zijn is onjuist en zeer misleidend.

Opmerking: veel openbare informatie over de lading werd later toch samengevoegd met het ICAO Annex 13 dossier, maar die samenvoeging was onterecht. Dat had zorgvuldiger moeten gebeuren. Dus, tijdelijk waren de ladingspapieren altijd bekend geweest en nu even 'geheim'. Inmiddels is dat gecorrigeerd en zijn de documenten voor iedereen inzichtelijk.

Kunnen er zaken op de cockpit voice recorder staan die niemand mocht weten?

Antwoord: in principe weten we dat niet maar het is zeer onwaarschijnlijk

Toelichting: de analyse van de dfdr-data geven aan dat de piloot na 28 seconden een mayday noodoproep aan de toren deed en dat een bocht naar Schiphol terug ongeveer 31 seconden na de mayday oproep ingezet werd. Het is vrijwel uitgesloten dat men over de lading heeft kunnen nadenken. Dat is ook niet logisch gedurende zo'n complexe noodsituatie en het feit dat de NOTOC's aangaven dat de lading correct was geclassificeerd. Er voldoende communicatie met de verkeerstoren geweest om te concluderen dat de bemanning in een zeer levensbedreigende situatie geprobeerd heeft om het vliegtuig veilig terug te brengen.

Was er onduidelijkheid over de lading?

Antwoord: ja en nee

Toelichting: er waren interpretatieverschillen over 'gevaarlijke' lading voor het vliegtuig volgens ICAO – normen, die een gevaar voor de brandbestrijding en reddingswerkzaamheden en nooddiensten konden opleveren (zie NOTOC) en stoffen die gevaarlijk zouden kunnen zijn als ze verbranden voor de omwonenden. Op zich is 57 000 kilogram kerosine die verbrand met alle bijkomende verbrandingsproducten zoals kooldioxide, zwaveldioxide, stikstofdioxide, zoutzuur, metaaloxiden en duizenden organische verbindingen en een asbesthoudende flat gevaarlijk voor de gezondheid. Dat er mensen ziek zijn geworden is erg, maar niet verwonderlijk.

Opmerkingen: de lading voldeed van El Al 1862 voldeed aan alle ICAO technische vervoerseisen. De ladingspapieren werden door journalisten (Heijboer) en Van Gijzel (PvdA) en De Jong (PvdA) ingezien. De Jong constateerde dat alles in orde was, maar Van Gijzel, die het niet met hem eens was, bleef tegen beter weten en tegen de afspraken in de PvdA-fractie, toch doorzoeken. Toen uiteindelijk de papieren waarover twijfel bestond na de parlementaire enquête boven water kwamen, werd bevestigd dat er geen sprake was van gevaarlijke of giftige lading. Dit was de onderzoekers al vanaf de eerste dagen na het ongeval duidelijk geweest.

Werd het verarmd uranium verzwegen en was er een risico voor de volksgezondheid?

Antwoord: het is maar hoe je het bekijkt. Nee, omdat vanaf het begin op 5 oktober 1992 het ministerie van VROM al mondeling werd geconsulteerd en op 8 oktober 1992 nogmaals, maar dit keer schriftelijk. Ook nee omdat de brandweer in principe wist dat in vliegtuigen en helikopters verarmd uranium verbouwd kon zijn. Ja, omdat het pas een jaar na de ramp publiekelijk bekend werd. Maar, de geruchten over verarmd uranium gingen al kort na de ramp door de Bijlmermeer. Een jaar na de ramp kwam dat tot een 'uitbarsting' van het ongenoegen, omdat men zich niet goed geïnformeerd voelde.

Toelichting: Al die tijd sinds 4 oktober 1992 was er geen enkele reden om aan te nemen dat verarmd uranium gevaarlijk was, gebaseerd op een historie van 21 voorafgaande ongevallen waarbij er altijd verarmd uranium in neergestorte Boeing 747s had gezeten, waaronder in Tenerife (1977) en Lockerbie (1988). In feite was verarmd uranium niets meer en niets minder dan 'waardeloos schroot, dat op een zorgvuldige manier ontzorgd moest worden en niet in het milieu mocht achterblijven.

Opmerking: in de media werd het zwaar aangezet en werd een 'zwijgconstructie' opgetuigd. Vanzelfsprekend roept het woord uranium verschrikkelijke associaties met ziekmakende radioactieve straling op en maakt het mensen erg aan het schrikken. Het was, achteraf gezien, wellicht beter geweest om het op 5 oktober direct publiekelijk te melden, maar dat was ook risicovol geweest. Misschien zou men zo schrikken dat alle bergingswerkzaamheden zouden moeten worden stilgelegd. Er is geen sprake van dat het niet gemeld is om een dreigend gevaar te verdoezelen. De straling van het materiaal is verwaarloosbaar. De giftigheid ervan is veel bedreigender. Daarom moet het ook zorgvuldig worden afgevoerd.

Kan verarmd uranium verstuiven?

Antwoord: zeer onwaarschijnlijk tot nee, in principe niet tijdens de brand vlieg-ramp Bijlmermeer. Omdat er een beschermingslaag over de balansgewichten zat. Maar, verarmd uranium verbrandt al bij kamertemperatuur (dat heet roesten, of oxideren).

Toelichting: van de gevonden balansgewichten was de beschermende laag niet aangetast, dus er was geen direct contact tussen de lucht, het vuur en het verarmd uranium. De hoogste temperaturen werden niet gehaald want de staart van het vliegtuig was het minst verbrande deel. Er bestaat een database van de FAA met betrekking tot de

balansgewichten. Er zijn nooit in de vliegtuighistorie indicaties van verbranding geweest. Ook bij de ramp in Tenerife in 1997 zijn de balansgewichten niet verbrand, hetgeen blijkt uit foto's die na 30 jaar beschikbaar zijn.

Opmerking: er ontstond veel onrust naar aanleiding van publicaties in de media in 1993 en 1977. RIVM-onderzoek toonde aan dat het risico voor schade aan de volksgezondheid nihil was, ook als alle verarmd uranium verbrand zou zijn. Het medisch onderzoek Bijlmermeer kon geen verband vinden tussen de lading, verarmd uranium en ziekten in de Bijlmermeer. Ook na 30 jaar is dat niet veranderd. Maar, misschien voelen en denken mensen nog steeds dat er toch een verband is. De ongerustheid lijkt bij sommigen niet weg te zijn.

Was de grondstof DMMP gevaarlijk?

Antwoord: nee. “Je kunt het in een kop thee doen”.

Toelichting: als een vliegtuig met 57 000 kilogram kerosine en bomvol lading volledig verbrandt, met een groot stuk van een flatgebouw waar asbest in verwerkt is, tezamen met veel blusschuim, levert dat tal van ongezonde verbrandingsproducten op. De bijdrage van alleen een kleine hoeveelheid DMMP is daarbij van geen betekenis.

Opmerking: krantenartikelen suggereerden dat er met de El Al Boeing 747 misschien wel stoffen voor het maken van biochemische wapens werden vervoerd, maar een bewijs daarvoor is nooit gevonden. Sterker: het is vrijwel uitgesloten.

Er is ook nooit een bewijs gevonden voor enige samenhang tussen ziekten in de Bijlmermeer en het ongeval of de lading op grote schaal. De mensen in de Bijlmermeer werden niet ongezonder dan de rest van Nederland, die geen vlieg-ramp hadden meegemaakt. Het is wel zo dat je ook ziek kunt voelen en worden door je heel veel zorgen te maken.

Het is duidelijk dat veel mensen onder de onzekerheid hebben geleden. Naast de traumatische gebeurtenis van de ramp kwamen er veel onrust makende publicaties en twijfels op hen af. Sommige mensen zijn inderdaad ziek geworden, en het heeft duidelijk aan steun voor een aantal van hen ontbroken. Sommige mensen zijn zelfs in financiële moeilijkheden geraakt en hadden meer steun moeten ontvangen.

