

De belangrijkste acties direct na het neerstorten van El Al 1862 op 4 oktober 1992

Onmiddellijke alarmering en eerste respons

Op **zondagavond 4 oktober 1992 om 18:35 uur** stortte vlucht LY 1862 van El Al neer op de flats Groeneveen en Klein-Kruitberg in de Bijlmermeer. De eerste politieagenten van wijkbureau Ganzenhoef waren binnen enkele minuten ter plaatse en sloegen onmiddellijk **groot alarm**. Wijkagent P. Veen behoorde tot de eerste hulpverleners die de rampplek bereikten.

Chronologie eerste hulpverlening

De mobilisatie van hulpverleningsdiensten kwam direct na het neerstorten op gang:

- **18:53 uur:** Crashtenders van brandweer Schiphol arriveren op de rampplek
- **18:57 uur:** Verbindingscommandowagen van de politie is ter plaatse
- **18:59 uur:** GG&GD teams arriveren

Activering van het rampenplan Amsterdam

Het beleidsteam en crisiscentrum

Binnen **een half uur** na de ramp werd in het Amsterdamse stadhuis een **crisiscentrum** ingericht waar alle hulpverlening werd gecoördineerd. Burgemeester Ed van Thijn was snel aanwezig en nam de leiding van het beleidsteam. Het rampenplan functioneerde volgens de geïntegreerde rampenstafstructuur van Amsterdam.

In de **kelder van het Amsterdamse stadhuis** was het beleidsteam de hele avond actief, bestaande uit commandanten van politie, brandweer en GGD. Het crisiscentrum fungeerde als coördinatiepunt voor alle rampbestrijdingsactiviteiten.

Organisatie van de hulpverlening

Het **SIGMA-team** richtte een "gewondennest" in op het rampterrein. Dit team was verantwoordelijk voor de eerste opvang en medische verzorging van slachtoffers. In de loop van de avond werden door het

SIGMA-team **acht gewonden** opgevangen, daarnaast werden niet-gewonde en geschokte mensen begeleid naar opvangcentra in de omgeving.

Start van het vooronderzoek door de Raad voor de Luchtvaart

Benoeming van de vooronderzoeker

Op dezelfde dag dat het ongeval plaatsvond werd de **Raad voor de Luchtvaart** geïnformeerd over het accident. Op aanbeveling van de Raad nomineerde de Minister van Verkeer en Waterstaat **ir. H.N.**

Wolleswinkel tot **vooronderzoeker**.

Wolleswinkel, een 62-jarige ingenieur afkomstig uit Rijssenhou, directeur van de Luchtvaart Inspectie van het Ministerie van Waterstaat, had veel ervaring in de luchtvaartindustrie. Onder zijn leiding werd met medewerking van de US National Transportation Safety Board (NTSB) en de Federal Aviation Administration (FAA) van de Amerikaanse Overheid, een internationaal onderzoek volgens richtlijnen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) uitgevoerd, dat resulteerde in een voorlopig onderzoeksrapport dat op **14 oktober 1993** aan de Raad werd gepresenteerd - precies een jaar na de ramp.

Onderzoeksteam en werkzaamheden

Het vooronderzoeksteam bestond uit verschillende specialisten, waaronder mijzelf (Henk Pruis) als lid van het ICAO Annex 13 onderzoeksteam. Het team richtte zich volgens de destijds geldende **Luchtvaartrampenwet** uitsluitend op het vaststellen van de technische oorzaak van het ongeval en het formuleren van maatregelen die toekomstige omgevallen moesten voorkomen. Een onderzoek naar lading of vracht die een gevaar zou kunnen vormen voor de brandbestrijding en reddingswerkzaamheden werd uitgevoerd. Er bleken geen gevaarlijke stoffen te zijn, zoals bijvoorbeeld radioactieve materialen, die een gevaar voor de hulpverlening konden opleveren. De NOTOC met brandgevaarlijke stoffen was beschikbaar.

Een van de eerste prioriteiten van vooronderzoeker Wolleswinkel was het zoeken naar de **cockpit voice recorder (CVR)** en de **flight data recorder (FDR)**. Deze zoektocht werd bemoeilijkt door de beslissing van burgemeester Van Thijn tot **versnelde berging** van het puin, een besluit dat genomen werd zonder (verplicht) overleg met de onderzoeker.

Grootschalige hulpverleningsoperatie

Brandweerrespons

De brandweerrespons was **grootschalig en gecoördineerd**. Een **reddingsbrigade van 60 man** werd opgericht om in de flats op zoek te gaan naar overlevenden. Brandweerkorpsen uit de wijde omgeving werden opgeroepen, waaronder:

- Beroepsbrandweer Amsterdam
- Crashtenders van Schiphol
- Vrijwillige brandweerkorpsen zoals dat van Driemond

Brandweermannen Pim Boin en Thijs de Groot van de vrijwillige brandweer Driemond kregen om **18:39 uur** - slechts minuten na de crash - het alarm. Zij werkten tot middernacht aan de reddingsoperaties.

Medische hulpverlening

Ziekenhuizen in de omgeving van Amsterdam werden gealarmeerd om **honderden gewonden** te kunnen opnemen. Het **Academisch Medisch Centrum (AMC)** fungeerde als hoofdopvanglocatie waar alle gewonden werden behandeld.

- **27 gewonden** werden opgenomen in het AMC
- **8 mensen** werden al overleden binnengebracht
- Gewonden werden met helikopters en ambulances naar verschillende ziekenhuizen afgevoerd, waaronder het **brandwondencentrum in Beverwijk**

Opvang van ontheemden

De **Bijlmersporthal** werd ingericht als opvangcentrum voor bewoners die hun woning waren kwijtgeraakt. Hulpteams van het Rode Kruis werden per bus aangevoerd. **50 artsen en trauma teams** kwamen bijeen om hulp te verlenen.

Beveiligings- en bergingsactiviteiten

Afzetting van het rampterrein

Het rampterrein werd afgezet door de politie, hoewel dit **niet waterdicht** kon gebeuren. Er werden problemen gemeld met **plunderingen** in de ontruimde woningen en zelfs in de restanten van de flatgebouwen. Ramptoeeristen moesten op afstand worden gehouden. Later op de avond werd het terrein definitief niet toegankelijk gemaakt.

Mysterieuze waarnemingen

Verschillende getuigen, waaronder brandweerlieden en politie, meldden de aanwezigheid van "**mannen in witte pakken**" op de rampplek. Deze personen, die al binnen 8-15 minuten na de crash aanwezig waren, werden waargenomen terwijl zij door het vuur liepen en met zaklantaarns naar vliegtuigonderdelen zochten. Later bleek dat dit EHBO'ers waren van de GG&GD die wegwerp-overalls droegen om herkenbaar te zijn. In ieder geval kunnen de mannen in witte pakken geen Mossad agenten afkomstig van Schiphol zijn geweest, omdat de crashtenders pas om 18.53 in de Bijlmermeer arriveerden: 18 minuten na de crash.

Communicatie en voorlichting

Mediarespons

Radio Noord-Holland was **razendsnel ter plaatse** en verzorgde live-uitzendingen vanaf de rampplek. Om **18:45 uur** - slechts 9 minuten na de crash - sprak presentator Adri Heyt al live met een ooggetuige.

Officiële voorlichting

Minister **Hanja Maij-Weggen** van Verkeer en Waterstaat gaf op **7 oktober 1992** tijdens de derde persconferentie aan dat er in het toestel geen gevaarlijke stoffen hadden gezeten en dat de lading bestond uit parfum en bloemen. Deze bewering bleek later verkeerd te worden geïnterpreteerd, wat leidde tot verdere controverse over de transparantie van de overheidsrespons. Maij-Weggen bedoelde te zeggen dat er – zoals vastgesteld bij de uitvoering van de protocollen, bij het controleren van de vrachtpapieren geen stoffen waren gevonden die gevaarlijk waren voor de brandbestrijding en hulpverlening, zoals bijvoorbeeld nucleaire stoffen e.d. Op de NOTOC voor de gezagvoerder was wel sprake van gevaarlijke brandbare stoffen zoals parfum en dergelijke.

Conclusie

De respons op de Bijlmerramp kenmerkte zich door een snelle activering van het Amsterdamse rampenplan, waarbij binnen het eerste uur alle belangrijke hulpverleningsdiensten ter plaatse waren. De parlementaire enquêtecommissie concludeerde later dat **de rampenbestrijding adequaat is geweest**, ondanks kritische kanttekeningen over de alarmering en het ontbreken van specifieke luchtvaartongevallenbeleidsscenario's. Het vooronderzoek van de Raad voor de Luchtvaart onder leiding van Henk Wolleswinkel startte onmiddellijk en leidde tot belangrijke inzichten in de technische oorzaken van de ramp.