

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 illegalen probleem. 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 atypische 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 ontsparingen. Ontsparingen 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 pleidoorien 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 Gijssel 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 verzwezen. 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 verzwezen.

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, toluene, 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 geloofd.

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 verdamp 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 publicatie, 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 zogenaamde 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 wgens 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 tuchtregele 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 Vrijzeniskerk 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 kranstegging 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 vliegkamp 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 Bijlmerpothof. 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, Arabanen en Ghanese. 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 geeerd met de aanwezigheid van de gevolmachtigd 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 wegrennen 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 niet alleen de waarheid die ik wil, maar ik wil ook de waarheid die de mensen nodig heeft. Het is niet om het geld en de publiciteit te doen. Ik wil alleen dat de waarheid boven water

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 voor onderzoek 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 heengingen 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 Nederlandse legerkinderen die met afgedankte Amerikaanse munitie spelen worden volgens Harry niet gevaarlijker gemaakt.

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 El 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 ecn energie centrum nederland

Den Haag, donderdag 14 oktober 1993, BIJLMERRAMP Leider onderzoek: oorzaak Bijlmerbamp ligt bij Boeing
De oorzaak van de Bijlmerbamp 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 El 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 El 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 vleugelvoorrand 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 zekering. 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 verzakten 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 dat naar mijn mening niet zo. Het te veel afhankelijk zijn van succesvolle inspectiemethodes maakt het systeem te kwetsbaar.
Of El 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 Bijlmerbamp in de eerste plaats ligt in het ontwerp van de motorophanging, heeft het hoofd van de luchtvaartspectie ir. H. N. Wolleswinkel zich donderdag tijdens de hoorzitting over de Bijlmerbamp 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 El 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 El Al-jumbo vielen, meldden 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 begeleidden.

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 dichtsbijzijnde 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 gevaarlijke 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 inziens 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: luchtvaartspectie

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 Bijlmerbamp 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 Luchtveerkeersbeveiliging. 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 hoofdinspecteur 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 loop tussen het vliegtuig en de luchtveerkeersleiding. Er is nogal veel kritiek geleverd op de veerkeersleiding. Van Thijn noemt de bevindingen inzake de radiocommunicatie en het hiaat in de training van veerkeersleiders als het gaat om het begeleiden van ernstig beschadigde vliegtuigen schokkend.

De veerkeersleiding 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 - gevolgen. 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 veerkeersleiding, 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-veerkeersleider, heeft de chef van de veerkeersleiding, bij wie de melding van de Kustwacht binnenkam, deze terecht niet doorgegeven aan de radarveerkeersleider 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 veerkeersleiding Schiphol net had beëindigd, is die melding niet meer aan de veerkeersleiding 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 veerkeersleiders een cursus op een vluchtnabootser van een Boeing 737 waarbij een motor uitvalt en het wielstel niet functioneert.

Volgens de Werkgroep Vliegveerkeer 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 veerkeersvliegers 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 Bijlmermeer 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 scheef 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 luchtveerkeer 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 rond 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 veerkeersvliegers 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 blij 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