

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.

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

Waren er 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. Door radarwaarnemingen beneden bepaalde hoogte waren er een paar onzekerheden, maar de route klopt. De dfdr data en de radar kaart spreken elkaar absoluut niet tegen. Vincent Dekker gaat uit van een foute dfdr grafiek, die al snel werd gecorrigeerd door mededelingen van de vooronderzoeker.

Opmerking: er is in de media een bijzonder spannend verhaal tot stand gekomen dat weinig tot niets met de realiteit te maken heeft. Het vormde de aanloop naar veel ongerustheid en afgewaaide verhalen.

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 de 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 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.

Opmerking: veel openbare informatie werd samengevoegd met het ICAO Annex 13 dossier, maar die samenvoeging was onterecht. Dus, tijdelijk waren de ladingspapieren '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 geeft aan dat de piloot na zes tot zeven seconden een mayday noodoproep aan de toren deed en dat een bocht naar Schiphol terug ongeveer vier seconden na de mayday oproep gedaan werd. Het is vrijwel uitgesloten dat men over de lading nagedacht heeft, en in de daarop volgende tijd is er voldoende communicatie met de verkeerstoren 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 nooddiensten konden opleveren (zie NOTOC) en stoffen die gevaarlijk zouden kunnen zijn als ze verbranden voor de omwonenden. Op zich is 50 000 liter kerosine die verbrand met alle bijkomende verbrandingsproducten zoals kooldioxide, zwaveldioxide, stikstofoxide, zoutzuur, metaaloxiden en duizenden organische verbindingen en een asbesthoudende flat gevaarlijk.

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 de afspraken in de PvdA fractie doorzoeken. Toen uiteindelijk de papieren waarover twijfel bestond boven water kwamen werd bevestigd dat er geen sprake was van gevaarlijke 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 . Ja, omdat het pas een jaar na de ramp publiekelijk bekend werd.

Toelichting: Al die tijd was er geen enkele reden om aan te nemen dat het gevaarlijk was, gebaseerd op een historie van 21 voorafgaande ongevallen waarbij er altijd verarmd uranium in een neergestorte Boeing 747 had gezeten, waaronder in Tenerife (1977) en Lockerbie (1988). In feite was verarmd uranium niets meer en niets minder dan waardeloos schroot wat 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 is het dat alleen al het woord uranium verschrikkelijke associaties oproept, en mensen erg aan het schrikken maakt. Het was wellicht beter

geweest om het te melden, maar dat was ook risicovol geweest. Er is geen sprake van dat het niet gemeld is om een dreigend gevaar te verdoezelen.

Kan verarmd uranium verstuiven?

Antwoord: zeer onwaarschijnlijk tot nee, in principe niet tijdens de brand vliegramp Bijlmermeer.

Toelichting: van de gevonden balansgewichten was de beschermende laag niet aangetast, dus er was geen direct contact tussen de lucht en de brand 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 geen indicaties voor verbranding. 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 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, in principe niet

Toelichting: als een vliegtuig met 50 000 liter kerosine en bomvol lading volledig verbrand met een groot stuk van een flatgebouw waar ook asbest in verwerkt is, tezamen met veel blusschuim levert dat tal van ongezonde verbrandingsproducten op. De bijdrage van alleen de stof DMMP is daarbij nihil/verwaarloosbaar.

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

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.

Het is wel duidelijk dat heel 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. Er was sprake van mensen die inderdaad ziek zijn geworden, en het heeft duidelijk aan steun en erkenning ontbroken. Sommige mensen zijn zelfs in financiële moeilijkheden geraakt en hadden meer steun moeten ontvangen.