



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De heer Th.A.M.Meijer
Voorzitter Parlementaire Enquêtecommissie
Vliegramp Bijlmermeer
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

uw brief van:	schiphol-c: 18 januari 1999	contactpers:
uw kenmerk:	ons kenmerk: LVNL 900097 (MD-ATM 99/014)	toestelnummer: 020-4062393
onderwerp: Informatie Enquête Bijlmer	bijlage(n): 1	faxnummer: 020-4063666

Geachte heer Meijer,

In de jaren 1992, 1993 en 1994 vond het onderzoek plaats van de Raad voor de Luchtvaart naar het verongelukken van vlucht El Al 1862, op 4 oktober 1992. De Raad publiceerde het eindrapport op 24 februari 1994.

Door de toenmalige Directie Luchtverkeersbeveiliging van de RLD en door de per 1 januari 1993 verzelfstandigde Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), zijn veel gegevens aangeleverd voor het onderzoek. Hieronder vallen de radarbeelden, verslagen van de relevante radiotelefonie, een intern onderzoeksrapport en commentaar op de hoorzittingen van de Raad in het najaar van 1993.

Na de publikatie van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart heeft voor wat betreft de luchtverkeersleidingsaspecten geen nader onderzoek plaatsgevonden, met uitzondering van beschouwingen over de radardata. Een en ander naar aanleiding van Kamervragen. Dit speelde in september 1996.

Het onderzoek naar de bevindingen inzake de toedracht werd daarna door de autoriteiten afgesloten. De LVB kreeg toestemming alle banden met de radiotelefonie, de communicatie tussen verkeersleiders en vanaf de werkpositie van chef-verkeersleiders en de radartapes opnieuw te gebruiken. De leiding van de LVB heeft daar bewust geen gebruik van gemaakt.

Later is alleen nog een beperkt deel van deze banden beluisterd, zoekend naar informatie betreffende mogelijke vluchten van helikopters. Tot het werk van de enquêtecommissie bestond er geen enkele aanleiding om naar de originele tapes te luisteren.

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL; voorheen LVB), heeft in het najaar van 1998 haar voorbereidingen gestart in het kader van de Parlementaire Enquête. Op vrijdag 18 december 1998 bracht een deel van de Commissie een werkbezoek aan LVNL. De voorbereiding van LVNL is geconcentreerd op de taken van de luchtverkeersleiding en toegespitst op vragen die vanuit de Commissie aan LVNL zijn gesteld, zowel voorafgaand als tijdens het werkbezoek. De lading kwam daarbij slechts zijdelings ter sprake.

Tijdens de voorbereiding komt mijnerzijds de vraag aan de orde of de bewaarde banden technisch nog zijn te beluisteren. LVNL heeft immers een geheel nieuw verkeersleidingssysteem in gebruik genomen, inclusief een nieuw systeem voor het vastleggen van radiotelefonie en telefonische communicatie. De vraag werd positief beantwoord. Toen echter bleek ook dat banden van na 17:55 UTC (18:55 lokale tijd) zijn bewaard. Deze banden bevatten geen gegevens betreffende de toedracht. Zij zijn gestart 20 minuten na het verongelukken van El Al 1862, toen de eerdere banden in opdracht van de chef-verkeersleider, volgens de geldende procedures, waren zekergesteld.

In het kader van de voorbereiding van de Parlementaire Enquête heb ik opdracht gegeven de gesprekken welke verband houden met het afwerken van de alarmeringslijst te beluisteren. Dit heeft vorige week voor mij nieuwe informatie opgeleverd over de lading. Deze informatie acht ik in het kader van het onderzoek van uw Commissie relevant. U heeft mij ook tijdens uw werkbezoek gevraagd of LVB van de lading wist. Daarop heb ik geantwoord dat verkeersleiders niet op de hoogte zijn van de aard van de vracht of het aantal passagiers in vliegtuigen die zij begeleiden. Zij hoeven dit ook niet te weten, omdat het geen relatie heeft tot hun taak. Ook had LVB en heeft LVNL geen bemoeienis met de hulpverlening of het vaststellen dan wel achterhalen van de lading.

Zoals gesteld, is informatie gevonden over de lading. Het betreft kennis die zich kort na de ramp bevond bij El Al en die, min of meer door een toevallige samenloop van omstandigheden, destijds ook bekend is geraakt bij de Directie LVB van de RLD.

Gebaseerd op deze eerste informatie is door mij onmiddellijk opdracht gegeven het vorige week gestarte onderzoek naar de informatie op de banden te verbreden. Dit vergt echter veel tijd omdat een dergelijk onderzoek zeer arbeidsintensief is. Ter illustratie moge dienen dat het opstellen van het transcript dat is opgenomen in het rapport van de Raad voor de Luchtvaart, meerdere weken in beslag heeft genomen.

Aangezien dit onderzoek het gehele weekend is voortgezet en thans nog voortduurt, heb ik mij zaterdag 16 januari jl. gewend tot de voorzitter van de Commissie, met de vraag hoe met de dan toe verkregen informatie om te gaan. Dit mede gezien mijn voorverhoor dat op 18 januari plaatsvindt. Enerzijds wilde ik de Commissie niet onvoorbereid met de genoemde informatie confronteren; anderzijds wilde ik de Commissie wel zo spoedig mogelijk van deze informatie voorzien. In overleg met de voorzitter is besloten dit buiten het voorverhoor te bespreken, op maandag 18 januari, om 13:00 uur.

Maandagochtend 18 januari was het volgende bekend.

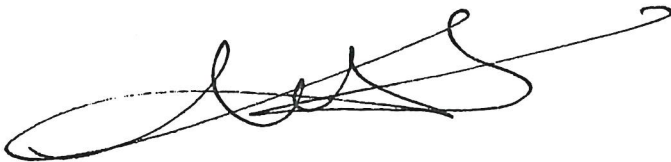
Na de ramp is door de Chef-verkeersleider van het Area Control Centre (ACC) het voortouw genomen bij het afwerken van de interne alarmeringslijst. Dit behoort tot zijn taak en is conform de procedure.

Naar aanleiding van een vraag dienaangaande van de voorlichter LVB, is door de assistent van de Chef-verkeersleider ACC telefonisch aan El Al gevraagd of iets kon worden meegedeeld over de lading. Dit behoort, zoals ik heb gesteld, niet tot de procedures. Door El Al is in grote lijnen aangegeven wat de aard van de lading was. Ik verwijs hiervoor naar de tekst van het transcript.

Tijdens het afwerken van de alarmeringslijst en in de interne aansluitende gesprekken, is deze informatie diverse keren ter sprake gekomen. Daarbij is gediscussieerd over het gegeven dat het niet de LVB is die tot taak heeft deze informatie publiek te maken. Wel is dezelfde avond en de daaropvolgende morgen in contacten met beleidsverantwoordelijken en de coördinator hulpverlening Schiphol dit onderwerp ter sprake gebracht. Dit blijkt uit verklaringen van betrokkenen aan mij.

De bandopnamen geven alleen informatie uit gesprekken gevoerd vanaf bepaalde toestellen op operationele afdelingen. Nog niet alle beschikbare bandopnamen zijn beluisterd. De tekst van dit transcript mag dus uitdrukkelijk niet op als op zichzelf staand worden beschouwd. Het is slechts een deel van de totale mondelinge communicatie tussen alle betrokkenen die avond.

Met de meeste hoogachting,



S.S. Koopmans
Lid van het Bestuur LVNL
Managing Director Air Traffic Management



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De heer Th.A.M. Meijer
Voorzitter Parlementaire Enquêtecommissie
Vliegramp Bijlmermeer
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

uw brief van:

Schiphol:
5 februari 1999

contactpersoon:

uw kenmerk:

ons kenmerk:
MD-ATM 99/028

toestelnummer:
020 4062393

onderwerp:
Update LVNL transcripten

bijlage(n):
diverse

faxnummer:
020 4063666

Geachte heer Meijer,

Hierbij treft u aan een update van de tot nu toe door de LVNL aangeleverde transcripten van op band vastgelegde telefoongesprekken op de avond van 4 oktober 1992.

Het betreft:

- Rode map,
alle gesprekken via de Supervisor ACC telefoon toestel 2197, 17.20 - 22.00 UTC,
cassette 1, 2, 3 en 46.
Het "gemiste" telefoongesprek, waar de Heer Polman naar refereerde tijdens het verhoor op vrijdag
5 februari, bevindt zich op pagina 33 en 34.
- Blauwe map,
alle gesprekken via de Assistent Supervisor ACC telefoon, toestel 2160, 17.20 - 22.00 UTC,
cassettes 4, 5 en 6.

De transcripten, die nieuw zijn ten opzichte van de eerder aangeleverde, zijn afgedrukt op groen papier.

Teneinde na te gaan of nog meer gesprekken via andere telefoons zijn gevoerd is gestart met het kopiëren van een aantal "sporen", waarbij in eerste instantie die toestellen zijn afgeluisterd waarvan het zeer wel mogelijk is, dat er gesprekken met betrekking tot de ELAL-vlucht zijn gevoerd. Tot nu toe heeft dit weinig tot niets opgeleverd en bijgevoegd treft u aan de gekopieerde cassettes met de volgende telefoons:

- Schiphol Toren, werkpositie TWR-2 T-1, 17.20 - 21.52 UTC,
geen gesprekken, cassette 7, 8 en 9.
- Amsterdam ACC, toestel 1447, 17.20 - 21.53 UTC
geen gesprekken, cassette 40, 41 en 42.
- Amsterdam ACC Flight Data Section, toestel 2194, 17.20 - 21.55 UTC
geen relevante gesprekken, tape 43, 44 en 45
(op tape 45 bevinden zich weliswaar enige gesprekken, deze hebben echter geen relatie tot de afhandeling van de ELAL-vlucht).

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Op dit moment zijn gekopieerd en worden nog nader uitgewerkt de tapes van:

- Schiphol APP, Supervisor toestel 2199
- Schiphol APP, Assistent toestel 2200
- Schiphol APP, Assistent werkpositie A6C
- Schiphol Toren, werkpositie TWR-2 T2
- Schiphol Toren, werkpositie TWR-2 T6.

Zodra van bovengenoemde tapes transcripten beschikbaar zijn zullen deze u worden toegezonden.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

S.S. Koopmans
Managing Director ATM