

Aan
De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Classificatienummer

Contactpersoon
ir.H.N. Wolleswinkel
Datum

Doorkiesnummer
02503-63215

Bijlage(n)

--

Ons kenmerk
DGRLD/LI.95.900060

Uw kenmerk

--

Onderwerp

Schriftelijke reactie n.a.v. het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor V&W dd. 26 april 1995 inzake het El-Al ongeval.

Getypt door/paraaf
H.Heuvingh
Vergeleken door/paraaf

Vervolg op

--

Rappeldatum

Verzonden door/paraaf

Verzenddatum

Ondertekening door/paraaf

Verzendwijze

Min.

Medewerking van/paraaf

Na verzending retour aan

-

Afschrift aan

Adres

Archief

Bur.SG; Bur.DG; DLI; Mw.Heuvingh, nr.LI/DIR-95.142.

Aan
De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Contactpersoon
ir.H.N. Wolleswinkel
Datum

Doorkiesnummer
02503-63215

Bijlage(n)

--

Ons kenmerk
DGRDL/LI.95.900060

UW kenmerk

--

Onderwerp
Schriftelijke reactie n.a.v. het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor V&W dd. 26 april 1995 inzake het El-Al ongeval.

Geachte voorzitter,

In deze toegezegde schriftelijke reactie op de vele vragen die gesteld zijn tijdens de openbare behandeling van het El Al ongeval, wil ik trachten een zo goed mogelijk beeld te geven van de meest relevante zaken rond dit ongeval.

Ten einde een zo helder mogelijk beeld te schetsen, heb ik de vragen en opmerkingen in een viertal rubrieken ondergebracht, t.w. :

1. vragen en opmerkingen die betrekking hebben op het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart
2. onderwerpen die samenhangen met de aanbevelingen van de Raad en mijn reactie daarop
3. vragen en opmerkingen die duidelijk publieke aspecten hebben en die verder reiken dan alleen het ongevallenonderzoek
4. diversen

ad.1. Vragen en opmerkingen die betrekking hebben op het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart

Het lijkt mij in strijd met de letter en de geest van de Luchtvaartongevallenwet, indien Kamer en Minister het werk van de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart nog eens over zouden gaan doen.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX 's-Gravenhage
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 0703516171
Telefax 0703517895
Telex 32562 minvw nl.

Ik zal dan ook niet inhoudelijk in gaan op vragen waar de Raad voor de Luchtvaart reeds een uitspraak over gedaan heeft, hetzij tijdens de openbare behandeling van het ongeval, hetzij in het eindrapport. Dit te meer niet daar het onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart zowel nationaal als internationaal grote waardering gevonden heeft. Wel ben ik bereid om de feiten uit dit onderzoek, voorzover ze in de Kamer aan de orde geweest zijn, opnieuw te memoreren. In deze categorie vallen de volgende onderwerpen.

a. Het gewicht van het vliegtuig

De Raad voor de Luchtvaart heeft vastgesteld dat het startgewicht van het vliegtuig ca. 20 ton onder het maximaal toelaatbare startgewicht heeft gelegen. De prestaties van dit relatief zware, maar niet te zware vliegtuig, waren voor deze omstandigheden normaal. Met de belading van het vliegtuig was niets aan de hand. Bij 3.f. wordt in detail op gewicht en lading ingegaan.

b. Zichtbaarheid motoren op radarscherm

Op het radarscherm zijn alleen die beelden zichtbaar, die horen bij een vliegtuig dat uitgerust is met een z.g.n. transponder. De transponder reflecteert de radarstralen van de grondradar en worden vervolgens door deze opgevangen. Voorwerpen die door de lucht vliegen of vallen, worden door deze z.g.n. secundaire radar niet geregistreerd. De afvallende motoren waren dus voor de verkeersleiding niet zichtbaar.

c. De vliegbaan

De vliegbaan zoals die door het NLR uit de Flight Data Recorder is gereconstrueerd, én de vliegbaan zoals die door de radar van Schiphol is vastgelegd, correleren uitstekend met elkaar. Er is geen sprake van dat de ene baan een minuut langer zou duren dan de andere. De beide vliegbanen zijn volledig gesynchroniseerd. Er is mogelijk enig misverstand ontstaan doordat de door het NLR afgespeelde vliegbaan bij de visuele presentatie iets te snel draaide, waardoor de totale presentatie van de vliegbaan iets korter duurde dan in werkelijkheid het geval was. Overigens zijn in deze vliegbaan-presentatie de tijden voortdurend aangegeven en die tijden kloppen vrijwel exact met die van de radar. Daar het hier gaat om twee volstrekt onafhankelijke bronnen, mag geconcludeerd worden dat er over de vliegbaan geen enkele onzekerheid bestaat. Het feit dat afgevallen delen niet onder de vliegbaan terecht gekomen zijn kan verklaard worden uit het effect van de initiële snelheid en de wind.

d. Getuigenverklaringen

Bij het onderzoek zijn een groot aantal getuigen, ruim 700, gehoord, waarvan ca. 200 nader zijn gehoord, waaronder een aantal verkeersleiders.

Gedurende het onderzoek zijn tevens vele schriftelijke verklaringen verkregen van getuigen.

Een zeer groot percentage van al deze bovengenoemde verklaringen bevestigt de vliegbaan welke door de radar en de DFDR wordt aangegeven. Enkele verklaringen gaven een geheel andere weergave van de gebeurtenissen. Op grond van het bovenvermelde bewijsmateriaal zijn deze laatste verklaringen terzijde gelegd.

Er zullen ongetwijfeld nog meer getuigen het ongeval hebben zien gebeuren.

Gelet op het grote aantal gehoorde getuigen, en de reeds verkregen informatie is destijds besloten geen nieuwe verklaringen af te nemen.

Alle functionarissen, betrokken bij de afhandeling van de El Al Boeing 747 op de grond, zijn kort na het ongeval gehoord door de Luchtvaartpolitie, waarvan de verklaringen zijn vastgelegd per procesverbaal.

e. Het scheefhangen van de motoren

De Raad heeft hier bij de openbare behandeling reeds uitvoerig aandacht aan besteed, en geconcludeerd dat de stand van de motoren zoals die op bepaalde foto's te zien is, niet wijst op enig defect aan de motorophanging op het moment dat de foto's zijn genomen. Zowel vleugel als motorophanging zijn dusdanig flexibel, dat bij het bewegen van het vliegtuig tijdens de landing of tijdens de start, maar ook tijdens turbulentie, de motoren nogal op en neer en ook heen en weer kunnen gaan. Het hangt helemaal af van het moment waarop de foto wordt genomen, in welke stand de motor op de foto zichtbaar wordt.

Voor meer details verwijs ik naar mijn brief van 21 april j.l. en de daaraan toegevoegde bijlage.

f. Het wissen van tapes

De voor de luchtvaart relevante tapes, zoals de radartape en de tape van de Flight Data Recorder, zijn niet gewist. Wat wel gewist is, is een tape van met de interne communicatie tussen politiediensten. Dit is voor het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval van secundair belang.

g. Belading

Vaststaat dat er geen relatie is tussen de aan boord zijnde lading en het ongeval. De lading heeft geen invloed gehad op het gedrag van het vliegtuig en er is ook geen enkele aanwijzing dat de bemanning zijn gedrag heeft laten leiden door de aan boord zijnde lading.

Primair ten behoeve van de veiligheid van de hulpverleners is direct na het ongeval - aan de hand van de vrachtbrieven - onderzocht of er gevaarlijke lading, waaronder mogelijke radioactieve stoffen, in de vracht aanwezig konden zijn. Het antwoord hierop was ontkennend. Dit is ook zo bekend gesteld. De op legale wijze in de vliegtuigconstructie verwerkte hoeveelheid verarmd uranium werd gelet op de zeer geringe stralingsintensiteit niet bij deze berichtgeving betrokken.

h. Verarmd uranium

Op grond van het oordeel van een deskundige van de afdeling stralingstechnologie van het Energie Onderzoeks Centrum (ECN) te Petten alsmede het rapport van de Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst (GG en GD) Amsterdam, wordt een risico voor de gezondheid van de omwonenden niet waarschijnlijk geacht. De huidige gezondheidsklachten van bewoners kunnen door de GG en GD niet in relatie worden gebracht met het vliegtuigongeval.

i. Het modificatieprogramma

Het modificatieprogramma waartoe Boeing besloten heeft gaat veel verder dan het versterken van alleen die onderdelen waarvan bij het ongeval gebleken is dat ze tekorten vertoonden. Grote delen van de pylon, de bevestiging aan de vleugel en de vleugel zelf worden versterkt. In dat kader moet ook de versterking van de "diagonal brace" worden gezien.

ad.2. De aanbevelingen van de Raad en de Ministeriële reactie daarop

a. Aanbeveling nr. 10

De meeste vragen en opmerkingen hebben betrekking op aanbeveling nr. 10, die stelt dat in noodsituaties niet alleen aan de veiligheid van de passagiers, maar ook aan het risico voor derden - met name bewoonde gebieden - dient te worden gedacht.

Allereerst wil ik opmerken dat deze aanbeveling van de Raad voor de Luchtvaart zeer voorzichtig geformuleerd is. Uit de reacties van de verkeersleiders en de vliegers blijkt ook dat dit een uiterst moeilijk en gecompliceerd onderwerp is.

Ik wil een paar elementen noemen die bij het overwegen een rol spelen.

In de eerste plaats is het zo dat wereldwijd gezien er bij vliegtuigongevallen per jaar gemiddeld ca. 1.000 mensen om het leven komen, die zich aan boord van de verongelukte vliegtuigen bevinden. Per jaar komen gemiddeld tussen de 15 en 20 mensen die zich op de grond bevinden om als gevolg van een vliegtuigongeval. Risico's voor passagiers zijn derhalve aanzienlijk groter dan die voor omwonenden.

Een tweede factor is dat iedere afwijking van de normale standaard procedures het risico verhoogt. Zou een vliegtuig dat niet meer geheel luchtwaardig is gedwongen worden op een andere manier te opereren dan het geval zou zijn indien het vliegtuig wel luchtwaardig was, dan zou dat de kans op een ongeval aanzienlijk doen toenemen. Dat is niet alleen ongewenst voor diegenen die zich aan boord van het vliegtuig bevinden, maar ook voor diegenen die in de buurt van een vliegveld wonen.

In de derde plaats is het zo dat een vliegtuig dat op een bepaald moment niet meer bestuurbaar is, nog een heel eind naast de oorspronkelijke vliegbaan terecht kan komen, een vliegtuig dat op 600 meter hoogte, de normale aanvlieghoogte, onbestuurbaar wordt, kan gemakkelijk enkele kilometers naast de oorspronkelijke vliegbaan terechtkomen. Gezien de bebouwingsdichtheid rond Schiphol in het bijzonder en luchthavens in het algemeen, is een effectief vermijden van aaneengesloten bebouwing voor het geval er met een vliegtuig iets misgaat, niet goed mogelijk.

Dit alles betekent niet dat geen verbeteringen denkbaar zijn. Wanneer de situatie met een in nood verkerend vliegtuig niet dusdanig acuut is, zal over het algemeen boven onbewoond gebied, lees de Noordzee, gepoogd worden na te gaan wat het vliegtuig al dan niet nog kan en aan de hand daarvan zal worden bepaald hoe het vliegtuig het beste kan opereren. Afhankelijk van de weerscondities zal bij een keuze van de landingsbaan de voorkeur uitgaan naar die banen waarvoor zich de minste aaneengesloten bebouwing bevindt.

Voor een meer algemene beschouwing verwijs ik naar mijn antwoord op de desbetreffende aanbeveling van de Raad.

Ik zie geen aanleiding om art.2 lid 2 van de Luchtvaartongevallenwet te wijzigen. Externe veiligheid is een afgeleide van de vliegveiligheid. Dit laatste is een invoergegeven bij de PKB procedures.

b. Verantwoordelijkheid vlieger en verkeersleider

De suggestie is gedaan om in gevallen van een in nood verkerend vliegtuig de verantwoordelijkheid tussen vlieger en verkeersleider te delen. Dat lijkt mij geen goede zaak. Het scheidt onduidelijkheid en legt verantwoordelijkheden bij de verkeersleider die deze niet waar kan maken.

Het is de captain die het beste overzicht heeft van wat het vliegtuig kan en niet kan, en die bij de uitvoering van zijn taak, zo goed mogelijk gebruik moet maken van de adviezen van de verkeersleiding. Bij zijn advisering zal de verkeersleider trachten het vliegtuig zo te leiden dat aaneen gesloten bebouwing zo veel mogelijk wordt vermeden.

De internationale regelgeving in deze (ICAO) is op deze filosofie gebaseerd. Annex 2 hoofdstuk 2 "Applicability of the Rules of the Air" is daar heel duidelijk over; "The pilot-in-command shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command". Ook Annex 6 par 3.4 en Doc.4444 par 1.10 en par 16 zijn in deze geest geschreven.

Het is zowieso al een heel moeilijk proces om verandering te brengen in reeds lang bestaande internationale regels en er zijn naar mijn mening op dit moment onvoldoende argumenten om met enige kans op succes een internationale discussie hierover op te starten.

c. Luchtvaartkennis op verkeerstoren

Bij de opleiding van verkeersleiders wordt redelijk veel aandacht besteed aan de eigenschappen van vliegtuigen. Ook maken verkeersleiders, zowel tijdens hun opleiding als ook daarna, regelmatig vluchten mee in de cockpit van de verkeersvliegtuigen om zo operationele ervaring op te doen.

De contacten tussen vliegers en verkeersleiders zijn de laatste jaren aanzienlijk geïntensiveerd en ook verder gestructureerd. Ik acht dit een gunstige ontwikkeling die ik graag verder wil stimuleren.

Het zal echter onmogelijk zijn de verkeersleiders zo vergaand op te leiden dat zij de beslissingen van een gezagvoerder kunnen overnemen.

d. Noodprocedures

De ontwikkeling van de noodprocedures in de meest brede zin van het woord, is inmiddels afgerond. Daartoe behoort ook het toekennen van één frequentie aan een in nood verkerend vliegtuig. Dit bevindt zich in overleg met de Luchtmacht in de implementatiefase.

Hoewel de communicatie met het El Al toestel voortdurend is gevoerd is dit wel één van de aspecten waar duidelijk verbetering mogelijk is en ook gerealiseerd wordt. De LVB heeft inmiddels de procedures over hoe in dit soort zaken te handelen ingevoerd.

ad.3. De publieke aspecten van het ongevala. Overheid en Voorlichting

Aan de ene kant is er op gewezen dat er tijdens het vooronderzoek van het El Al ongeval te weinig openheid betracht is; anderen vonden de voorlichting rommelig en onhelder en ook werd gesproken over een spreekverbod dat zou opgelegd zijn.

Om deze aspecten beter te belichten, lijkt het me goed nog even de gebeurtenissen eind 1992, begin 1993 in het kort revue te laten passeren.

Het El AL ongeval was het tweede ongeval met een Boeing 747, waarbij twee motoren van het vliegtuig zijn afgevallen. Het eerste was 11 maanden eerder op Taiwan gebeurd en dat ongeval was nog steeds niet opgelost.

Bij het onderzoek moesten prioriteiten gesteld worden, en de eerste prioriteit was het vinden van de oorzaak van het afvallen van de motoren en het zeker stellen dat met de genomen maatregelen de Boeing 747, de ruggegraat van de wereldluchtvaart, veilig geopereerd zou kunnen worden. Andere aspecten van het ongeval, met name die op het operationele vlak liggen, zijn in dit eerste stadium van het onderzoek bewust blijven liggen of hebben een lagere prioriteit gekregen.

Het waren juist deze aspecten waarvoor in de pers de meeste belangstelling bestond, en die maatschappelijk gezien, een grote emotionele waarde hadden. Dat hierover aanvankelijk weinig mededelingen zijn gedaan, is derhalve niet een kwestie van overdreven terughoudendheid, maar van het nog niet beschikbaar hebben van resultaten.

Een tweede aspect bij ongevallen onderzoek is dat het in feite een proces is van het in elkaar leggen van een legpuzzel. Geleidelijk aan worden beelden en patronen zichtbaar, maar aanvankelijk is dat nog nauwelijks het geval en kunnen bepaalde feiten gemakkelijk verkeerd worden geïnterpreteerd.

Bij de voorlichting over het ongeval zijn in deze bewust risico's genomen en zaken naar buiten gebracht die op dat moment het meest waarschijnlijk leken maar die later toch anders bleken te zijn. Het alternatief zou zijn geweest om helemaal niets naar buiten te brengen totdat zaken met zekerheid waren vastgesteld. Ik denk dat dat geen aanvaardbaar alternatief zou zijn geweest in een open samenleving als de onze.

Dat bij een proces zoals hier beschreven, waarbij het beeld van de werkelijkheid steeds verandert, de voorlichting strak geregeld moet worden om niet een beeld van complete chaos op te roepen, mag duidelijk zijn. Dit heeft niets met een spreekverbod te maken maar wel met het kanaliseren van de voorlichting.

Dat daarbij wel eens dingen fout lopen, is bijna onvermijdelijk. Naarmate meer risico's gelopen worden is de kans dat er ook in de voorlichting iets fout gaat, groter.

Een voorbeeld hiervan is het vertalen van de Hebreeuwse tekst op de verkeersleidingstape. Een slecht verstaanbare tekst; er werd niet in de microfoon gesproken. Aanvankelijk is dit begrepen als een persoonlijke ontboezeming naar later bleek dit wel in verband te staan met een laatste poging van de bemanning om het vliegtuig nog in de lucht te houden.

Voor het onderzoek als zodanig heeft dit verder geen betekenis. Er was dan ook geen enkele aanleiding om iets achter te houden of bewust te verdraaien.

b. De Cockpit Voice Recorder

Het niet terugvinden van de Cockpit Voice Recorder heeft vele vragen opgeroepen. In principe zijn er drie mogelijkheden:

- a. er was geen Cockpit Voice Recorder aan boord
- b. de Cockpit Voice Recorder is gestolen en
- c. de Cockpit Voice Recorder is niet als zodanig herkend en met het schroot afgevoerd.

Hoewel de eerste twee mogelijkheden niet helemaal terzijde gelegd kunnen worden, lijkt de derde toch het meest waarschijnlijk. Voor een goed begrip van de situatie dient gememoreerd te worden dat de eerste dagen na het ongeval de situatie in de Bijlmer uitermate hectisch was. De verantwoordelijkheid voor het opruimen van de chaos in de Bijlmer berustte bij de Burgemeester van Amsterdam. Deze had om begrijpelijke redenen gesteld dat voor vrijdagavond alles opgeruimd zou moeten zijn. Een dergelijke snelle actie is uit andere overwegingen gerechtvaardigd, maar uiteraard niet bevorderlijk voor een nauwgezet ongevallenonderzoek. Dit zijn de compromissen waar we in de praktijk mee moeten leven. Ter plekke werd zo goed mogelijk onderscheid gemaakt tussen puin, vliegtuigonderdelen en metaal dat niet tot het vliegtuig behoorde, zoals onderdelen van centrale verwarming, ledikanten, huisraad e.d.

De vliegtuigonderdelen werden naar Schiphol-Oost afgevoerd, het puin naar een tweetal stortplaatsen en het overige schroot naar een schroothandelaar.

Toen later vliegtuigonderdelen vermist werden, is besloten de stortplaatsen van het puin opnieuw te doorzoeken en daarbij zijn inderdaad enkele voor het onderzoek belangrijke vliegtuigonderdelen teruggevonden. Toen gepoogd werd om ook het schroot opnieuw te doorzoeken, bleek de betreffende schroothandelaar op een wat al te voortvarende manier het schroot reeds te hebben laten omsmelten. Het is bepaald niet onwaarschijnlijk dat daar ook de Cockpit Voice Recorder tussen gezeten heeft. Als dat het geval geweest is, is dit een betreurenswaardige, maar niet helemaal onbegrijpelijke fout die in de moeilijke omstandigheden van dat moment gemakkelijk gemaakt kon worden.

Overigens wijs ik er wel op dat de Cockpit Voice Recorder voor het onderzoek aanzienlijk minder belangrijks is dan de Flight Data Recorder, die wel gevonden is. Bij het ongeval in Taiwan is wel de Cockpit Voice Recorder teruggevonden en niet de Flight Data Recorder. Daar bleek de Cockpit Voice Recorder nauwelijks informatie van enig belang te bevatten en heeft ook niet bijgedragen tot de oplossing van dit ongeval. Dit alles neemt niet weg dat het niet terugvinden van de Cockpit Voice Recorder één van de grote teleurstellingen bij dit onderzoek is geweest.

c. Onveilige vliegtuigen

De taakverdeling tussen Luchtvaartinspectie en de Luchtvaart Rijkspolitie, is geen probleem. Luchtvaartinspectie heeft de expertise en als deze gebreken constateert kan, indien nodig, de Politie zorgen voor strafvervolgning. Daarover zijn duidelijke afspraken gemaakt en dit werkt in de praktijk ook goed. Het echte probleem is het vaststellen of er sprake is van een verhoogd risico bij bepaalde buitenlandse vliegtuigen. Bij een vliegtuig dat hier gemiddeld een uur aan de grond staat, is dat vrijwel onmogelijk. Ook ontbreken de bevoegdheden om, als daar geen duidelijke aanleiding voor is een buitenlands vliegtuig te inspecteren.

De veiligheid van een vliegtuig wordt bepaald door het nauwgezet door daarvoor goed opgeleide mensen uitvoeren van inspecties en het tijdig vervangen van voorgeschreven onderdelen, het goed repareren van zaken die kapot gaan, alsmede het opleiden en het geven van voldoende herhalingstrainingen aan bemanningen. Dat alles is niet op een luchthaven te constateren. Daarvoor moet het betreffende luchtvaartbedrijf grondig worden doorgelicht.

Het is bekend dat in een aantal landen die lid zijn van de ICAO, het toezicht op deze veiligheidsaspecten, onvoldoende is. ICAO heeft dit probleem met voortvarendheid aangepakt en een z.g.n. "Safety Oversight" Programma gestart. Nederland zal hiervoor menskracht beschikbaar stellen.

De Amerikaanse FAA heeft zijn activiteiten op dit gebied in dit programma ingebracht. Ook de FAA liep keihard aan tegen het feit dat men in het buitenland geen bevoegdheden heeft en is er warm voorstander van deze activiteiten onder de paraplu van de ICAO te plaatsen.

De essentie van dit programma is om die landen die problemen hebben met het nakomen van hun toezichtsverplichtingen, assistentie te verlenen zodat zij op een voor de ICAO acceptabel niveau gebracht kunnen worden.

d. De veiligheid van Schiphol

Als er op of rond een luchthaven een ongeval gebeurt, is het op zijn zachtst gezegd, voorbarig om dan te concluderen dat de betreffende luchthaven onveilig is. Ongevallen gebeuren bijna altijd omdat er met het betreffende vliegtuig iets mis is, of omdat de vlieger een fout maakt. Het maken van fouten door vliegers kan in de hand gewerkt worden als de situatie op of rond een luchthaven erg gecompliceerd is. Dat bepaalt in feite de veiligheid van een luchthaven.

Er zijn steeds meer aanwijzingen dat het veiliger is om z.g.n. "precision approaches" te maken dan "non precision approaches". De naderingen op Schiphol zijn voor een heel hoog percentage "precision approaches". Alle banen zijn voorzien van de daarvoor benodigde navigatie-landingshulpmiddelen.

Om meer inzicht te krijgen in het positieve veiligheidseffect hiervan, heeft de RLD aan de Flight Safety Foundation en het NLR een opdracht verstrekt om een studie te maken van het verschil in veiligheidsniveau tussen "precision approaches" en "non precision approaches" en dit met name op een voor Schiphol specifieke manier te doen. Ik verwacht de resultaten van deze studie binnen een half jaar beschikbaar te hebben. Deze resultaten kunnen dan gebruikt worden voor de risicoberekeningen rond Schiphol.

De mogelijkheden om aaneen gesloten bebouwing te vermijden zijn uitermate gering. Wel is er een continue activiteit om de vliegprocedures waar mogelijk verder te optimaliseren.

e. Landen op het IJsselmeer

Het is onwaarschijnlijk dat tijdens de korte vlucht van het El Al vliegtuig, na het verliezen van de beide motoren, de direct betrokkenen er aan gedacht hebben om een landing in het IJsselmeer te gaan proberen. Vast staat dat dit tot mislukken gedoemd was. De vraag of er andere opties zijn dan te pogen op Schiphol te landen, is op zichzelf wel relevant. Overwogen moet daarbij worden, dat een luchthaven zonder meer de beste kansen geeft op overleving.

Daar zijn diverse voorbeelden van in de geschiedenis van de luchtvaart.

Een Boeing 707 die ook twee motoren aan één kant verloor, wist in Frankrijk een veilige landing te maken. Een DC-10 is bij een noodlanding in Sioux City weliswaar verongelukt, maar het vliegtuig, dat zo mogelijk nog slechter bestuurbaar was dan de El Al machine, wist toch op een zodanige manier op het vliegveld tegen de grond te vliegen dat bij deze gecontroleerde crash, een groot aantal passagiers het ongeval overleefd heeft.

Met andere woorden, er moeten wel zeer zwaar wegende argumenten zijn om een vliegtuig niet naar een luchthaven te sturen, die ook verhoudingsgewijs meer geschikt is voor het maken van crashlandingen, waar ambulances en brandweer direct beschikbaar zijn en onmiddellijk hulp geboden kan worden.

Juist deze factoren maken het moeilijk om alternatieven te vinden. Bovendien zijn er in Nederland niet veel plaatsen waar een lange baan beschikbaar is en die niet omgeven worden door aaneengesloten bebouwing.

Indien als eerste criterium gehanteerd wordt het sparen van mensenlevens dan denk ik dat alles afwegende een noodlanding op een daarvoor goed geoutilleerd vliegveld toch de eerste optie blijft. Dat is ook de internationale praktijk. Daarmee wil ik niet gezegd hebben dat ook naar andere opties niet gekeken kan en zal worden.

f. De lading

Zoals reeds gezegd heeft noch de lading, noch de belading van het vliegtuig iets met de oorzaak van het ongeval te maken.

Het vliegtuig, met een leeggewicht van 152.600 kg, was bij de start beladen met 114.700 ton vracht en 71.000 kg brandstof. Het startgewicht bedroeg daarmee 338.300 kg hetgeen ca. 20 ton beneden het toegelaten startgewicht van 359.300 kg ligt. Volgens de tankbon was 74.200 liter (= 59.200 kg) brandstof te Schiphol bijgetankt, waarmee er totaal 72.000 kg brandstof aan boord was.

Hiervan is ca. 1000 kg verbruikt tijdens het taxiën.

Van de bruto 114.700 kg vracht aan boord bestond ca. 10.000 kg bruto vracht uit goederen welke in het luchtvervoer als gevaarlijke lading worden aangemerkt. De netto hoeveelheid wordt geschat op 6.500 kg.

Kosmetica vertegenwoordigt het grootste deel van de lading aan gevaarlijke stoffen, ruim driekwart van het bruto-gewicht. Daarnaast waren er andere stoffen als lijmen, spuitbussen, verfstoffen en bijtende stoffen als gevaarlijke lading aangemerkt.

Totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen El Al:

Brandbare vloeistoffen (zoals lijm, verf, nafta, etc.)	klasse 3	2.634 L
Brandbare vaste stoffen (nitrocellulose met alcohol)	klasse 4	2,7 kg
Brandbare gassen (spuitbussen)	klasse 2	13 kg

Bijtende stoffen	klasse 8	27,7L + 0,24 kg
Overige gevaarlijke stoffen	klasse 9	7.616 kg(bruto)
	Totaal ongeveer	<u>10.000 kg</u> BRUTO
	Geschat	6.500 kg NETTO =====

Voor zover er bij vervoer door de lucht sprake is van het transport van gevaarlijke of brandbare stoffen, gelden hiervoor de internationaal vastgelegde normen en regels (ICAO). Deze wetgeving wordt regelmatig aan de hand van nieuwe ontwikkelingen aangepast.

ad.4. Diversen

a. Afwijkingen SID's en STAR's

Door straalvliegtuigen wordt in 3% van de gevallen afgeweken van de voorgeschreven routes. In meer dan 95% van deze gevallen gebeurt dat in opdracht van de verkeersleiding. Daarvoor bestaan uiteenlopende redenen zoals het oplossen van een potentieel botsingsgevaar en het vermijden van buien.

b. Controle op voorgeschreven vliegbanen

Het is volstrekt helder wie de voorgeschreven vliegbanen controleert: Luchtvaartinspectie. Deze beschikt daarvoor over het door het NLR ontwikkelde FANOMOS systeem waardoor een effectieve en 100% controle mogelijk is, middels het met grote nauwkeurigheid vastleggen van alle gevlogen vliegbanen.

c. Het aantal May Day calls

Het aantal May Dal calls varieert tussen de één en drie keer per jaar. In een aantal gevallen blijkt dat er achteraf van een noodsituatie geen sprake was.

d. Motorstoring El-Al op 14 september 1994

Het vliegtuig was van Tel Aviv op weg naar Schiphol en bleek op motor 3 een hoog olieconsumptie te hebben. Na 3 uur vliegen besloot de bemanning tot een "precautionary shut down" omdat de oliehoeveelheid tot nul was genaderd, hoewel de oliedruk nog niet zoveel was gedaald dat stilzetten van de motor voorgeschreven was.

In principe kon de motor daarom nog weer gestart worden maar dan wel met na korte tijd kans op schade.

In het kader van normaal onderhoud was voorzien dat de Fuel Control Unit van motor 1 vervangen zou moeten worden. In een normaal geval zou dat te Tel Aviv gebeuren maar vanwege sabbat en het Jom Kippur feest heeft El Al besloten die vervanging te Schiphol te laten gebeuren met assistentie van de KLM-TD. De vervangende Fuel Control Unit was aan boord.

Bij de KLM kreeg men het verzoek om assistentie te verlenen bij deze vervanging en toen het vliegtuig binnengebracht werd, bleek dat men onderweg naar SPL motor 3 had stilgezet wegen olieverlies. Ook bij het repareren daarvan heeft de KLM geassisteerd. De aard van die klacht was: de drain van de Engine Driven Pump (EDP) lekte ter plaatse van de gearbox. Bij het vervangen van de Fuel Control Unit op motor 1 bleek dat de "rigging" op motor 1 niet geheel in orde was. Gevolg: deze motor kon bij bepaalde (hoge) buitentemperaturen zijn maximale vermogen niet halen.

Van het een kwam het ander en verder zoekend bleek ook de rigging bij motor 2 niet geheel in orde te zijn. Van motor 1 was de reverser gede-activeerd.

Er was overigens in het logboek geen klacht van de bemanning dat op motor 1 en 2 het maximale vermogen niet beschikbaar was: kennelijk waren er nog geen omstandigheden geweest waarbij dat een rol heeft gespeeld.

Het werk gebeurde onder toezicht en verantwoordelijkheid van de El Al GWK's en de KLM-TD leverde alleen de benodigde capaciteit. Door de KLM is dan ook geen Release to Service afgegeven, want dat is door de El Al mensen verzorgd.

Tijdens de werkzaamheden is ook nog een beschadiging aan de rechter outboard fore flap gevonden en door een plaatwerker gerepareerd.

Er heeft vanuit de KLM geen incidentmelding plaatsgevonden, want daar was geen aanleiding voor: het werk gebeurde formeel door de El Al ploeg en de olie lekkage was een incident tijdens de vlucht, waarbij de operator (El Al) de verantwoordelijkheid heeft voor melding van zo'n incident aan zijn eigen autoriteit.

Het onderhavige geval wordt beschouwd als een routine voorval.

Een vliegtuig waarvan één motor is stilgezet is nog steeds luchtwaardig. De vlieger heeft daarom geen aanleiding gezien om via melding aan de luchtverkeersleiding dat hij met één motor buiten bedrijf zou komen landen. De brandweer rukt in zo'n geval niet uit en het voorval wordt ook niet als een incident aangemerkt. De overige tekorten moeten als routine en mineur worden aangemerkt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,