



dli

Aan
de heer H. van de Belt
Kikkenstein 3
1104 AA AMSTERDAM-ZUIDOOST

Contactpersoon	Doorkiesnummer
F.J. Erhart	02503-63107
Datum	Bijlage(n)
13 juni 1995	--
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGRLD/LI/95.900059	HB-5013-CVW
Onderwerp	
Open brief over de vliegcramp in de Bijlmermeer.	

Geachte heer Van de Belt,

Begin maart stuurde u mij een afschrift van uw open brief aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over de vliegcramp in de Bijlmermeer. Verschillende van de door u gestelde vragen zijn inmiddels ook door Kamerleden in het Algemeen Overleg over het ongeval aan de minister voorgelegd. Deze week zal het overleg met de Kamercommissie worden afgerond.

Ik hecht eraan, zoals u ook vraagt, om ook uzelf een reactie op uw open brief te geven. Hopelijk draagt deze bij tot een beter inzicht in de verschillende aspecten rond deze ramp.

Met U ben ik van mening dat er onduidelijkheden en tegenstrijdige berichten in de rapportages van de media over de vliegcramp zijn voorgekomen, welke mogelijk hebben geleid tot verwarring bij het publiek. Ik wil U er wel op wijzen dat deze berichtgeving niet was gebaseerd op officiële mededelingen van hetzij de Vooronderzoeker danwel de Raad voor de Luchtvaart.

In dit kader wil ik tevens opmerken dat de Raad voor de Luchtvaart met het eindrapport d.d. 24 februari 1994, het onderzoek heeft afgesloten. De bij dit ongeval betrokken instanties, waaronder de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteiten FAA en de ongevallenonderzoeksinstantie NTSB, de vliegtuigfabrikant Boeing, de motorfabrikant Pratt and Whitney, de Israëliische burgerluchtvaartautoriteiten en ELAL, hebben zich geheel accoord verklaard met de in het eindrapport vermelde toedracht van het ongeval, de conclusies en de aanbevelingen.

Ik ben van mening dat de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart het onderzoek naar behoren en volledig heeft afgerond. Er zijn mijns inziens geen open vragen meer met betrekking tot de oorzaak.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon + 31 070 3517340
Telefax + 31 070 3517191



Met betrekking tot Uw opmerking inzake o.m. streefdata van aanbevelingen wil ik het volgende opmerken:

Een wezenlijk probleem bij de behandeling van de aanbevelingen - die ik overigens volledig onderschrijf - is dat deze vrijwel zonder uitzondering veel verder reiken dan de competentie van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Vanuit Nederland het buitenland de wet voorschrijven of de wereld luchtvaart procedures opleggen is onmogelijk.

In hoofdzaak zal langs de weg van overtuiging en communicatie getracht worden andere partijen er toe te bewegen de aanbevelingen over te nemen, en dat is ook gebeurd. Over het algemeen kan de respons positief tot zeer positief genoemd worden.

In antwoord op Uw vragen deel ik U het volgende mede:

1. Uit de bij het onderzoek doorgenomen onderhoudsadministratie van de ELAL Boeing 4X-AXG is niet gebleken van de door U vermelde "aanrijding" te Keulen op 3 oktober 1992. Het breukonderzoek van de motorophanging geeft duidelijk aan dat metaalmoeheid is opgetreden; er is geen aanduiding van een schade aan de motorophanging welke door een dergelijke aanrijding zou kunnen zijn ontstaan. Bovendien is mij medegedeeld dat, in het hypothetische geval dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden, dit geen invloed heeft gehad op de oorzaak van de ramp: vermoeidheid in de motorophanging. Ik vind daarom in een niet-bevestigend gerucht geen aanleiding hiernaar een nader onderzoek in te stellen.
2. De relatie welke de door U genoemde ervaren verkeersvlieger legt tussen de soort van nadering en de fatale fase boven de Bijlmer is geheel voor zijn rekening, en wordt dezerzijds niet onderschreven.

Bij noodgevallen bepaalt de gezagvoerder, wat voor soort nadering hij, gelet op de actuele omstandigheden, wil maken. De taak van de verkeersleiding is om hem hierbij zo veel mogelijk te assisteren. Dit is bij de onderhavige nadering ook zo gebeurd.

Betreffende Uw opmerkingen inzake de "controllability check" kan ik stellen dat de omstandigheden de ELAL bemanning hiervoor naar alle waarschijnlijkheid geen mogelijkheid boden.

Het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart noemt:

- De veronderstelling van de bemanning dat het vliegtuig mogelijk door een raket was getroffen, waardoor een zich snel verergerende situatie ontstond;
- De veronderstelling dat er een of twee niet te blussen motorbranden waren, met de gereede mogelijkheid dat de brand zou overslaan naar de vleugel;
- De aanname dat het vliegtuig te zwaar was om, na het verlies van stuwkracht van twee motoren, horizontale vlucht te handhaven.



Deze omstandigheden hebben de bemanning ertoe gebracht zo snel mogelijk te willen landen.

De trainingsmethodiek wordt per land en per maatschappij bepaald, waarbij de algemene richtlijnen van de ICAO zoveel mogelijk worden gevolgd.

Aangezien er geen relatie bestaat tussen het ontstaan van het ongeval en het wel of niet vliegen van een visual approach is het niet relevant een wereldwijd onderzoek in te stellen naar training van visual approaches.

Cockpitmanagement wordt in de moderne luchtvaart van groot belang geacht en wordt dan ook bij alle moderne luchtvaartmaatschappijen geïnstrueerd.

Juist bij dit ongeval is, gelet op de complexe situatie, met meerdere uitgevallen systemen, cockpitmanagement belangrijk geweest.

Uw vraag impliceert dat met de toename van cockpitmanagement, de vliegvaardigheid van de gezagvoerder onvoldoende zou zijn geweest.

Deze veronderstelling kan ik niet onderschrijven.

3. Training van vliegers in het besturen van meermotorige vliegtuigen onder asymmetrische condities vormt een essentieel onderdeel van de opleiding en wordt standaard reeds op regelmatige basis beoefend. De aanbeveling onder 6 is erop gericht om hierbij ook het z.g. "crippled aircraft" aspect te betrekken. Bij de KLM en enkele andere luchtvaartmaatschappijen is met deze training reeds aangevangen. Hopelijk zullen meerdere maatschappijen volgen. De positieve reactie van de Flight Safety Foundation op deze aanbeveling zal die ontwikkeling ongetwijfeld wereldwijd stimuleren.
4. Juist de redenen welke U noemt waren voor de vooronderzoeker aanleiding om de band, waarop de gesprekken van de verkeersleiding met de ELAL Boeing zijn vastgelegd, te laten beluisteren door een groot aantal experts met verschillende achtergronden. Het wordt daarom onwaarschijnlijk geacht dat een andere commissie hieraan iets wezenlijks toe kan voegen. Daarnaast schrijft de ICAO voor de behandeling van alle informatiedragers, zoals de onderhavige band, de uiterste zorgvuldigheid voor, en mag dergelijke informatie uitsluitend worden gebruikt voor het onderzoek van ongevallen of incidenten. Openbaarmaking van de band is daarom niet gewenst.
5. Met U ben ik van mening dat de bewering van de z.g. ex-mossad agent als twijfelachtig moet worden beschouwd. Bij het onderzoek heeft ELAL desgevraagd verklaard dat een Cockpit Voice Recorder (CVR) was geïnstalleerd. Ik zie geen reden een dergelijke officiële verklaring te betwijfelen.



De verplichting om in passagiers- en vrachtvliegtuigen een functionerende Digital Flight Data Recorder (DFDR) en CVR te hebben ligt bij de betreffende luchtvaartmaatschappij, en wordt door inspecteurs van deze maatschappij, in het kader van het vliegtuigonderhoud, gecontroleerd.

Het is niet de taak van Luchtvaartinspectie toezicht uit te oefenen op de aanwezigheid van DFDR's en CVR's.

Wel houden inspecteurs van de Directie Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst, steekproefsgewijs, toezicht op de uitvoering van het onderhoud.

De ICAO heeft het voorschrijven van de moderne z.g. solid state recorders in zijn programma opgenomen. Een aantal nieuwe vliegtuigen van de KLM is reeds met deze moderne recorders uitgerust. Gebruikelijk is dat een vervanging van vliegtuiguitrusting, in dit geval, de recorders, gefaseerd gebeurt, zodra er in ICAO-verband hiervoor regelingen zijn overeengekomen.

6. Indien de bemanning van het ELAL vliegtuig radioverkeer zou hebben gehad met hun hoofdkantoor te Israël, dan zou dit moeten hebben plaatsgevonden via de High Frequency (HF) radio-apparatuur aan boord. De andere beschikbare apparatuur aan boord was daartoe niet geschikt.

De DFDR vertoont enkele malen een registratie welke erop kan wijzen dat de HF is gebruikt. Deze registraties zijn kort, één á twee seconden, en liggen verspreid over de band.

Aangezien het niet mogelijk is in deze korte periode contact te leggen en een gesprek te voeren, werd geconcludeerd dat er geen radioverkeer had plaatsgevonden. De onregelmatige, korte registraties komen overigens ook op de overige sporen voor en kunnen zijn veroorzaakt door elektrische storingen.

7. Er is nimmer sprake geweest van de door U genoemde "opgelegde zwijgplicht" voor de betrokken verkeersleiders. Het is echter gebruikelijk dat, hangende het onderzoek, de betrokkenen uitsluitend informatie verstrekken aan de met het onderzoek belaste instantie. Dit is destijds ook zo gebeurd. De betreffende verkeersleiders hebben een verklaring afgelegd. Betreffende het door U genoemde aspect inzake het eventueel gebruik van verrekijkers, kan ik U mededelen dat hieruit is gebleken, dat de afstand van het vliegtuig tot schiphol, tezamen met het feit dat het vrij donker was, het zeer moeilijk maakte het vliegtuig te onderscheiden. Van een effectief volgen van het vliegtuig d.m.v. verrekijkers is derhalve geen sprake geweest. Uw overige suggesties neem ik ter verdere beschouwing over.
8. Bij het onderzoek zijn een groot aantal getuigen, ruim 700, gehoord, waarvan ca. 200 nader zijn gehoord.



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.

Het rapport van de Raad voor de Luchtvaart is gericht op de oorzaak van het afbreken van de motoren en het verlies van de beheersing over het vliegtuig, alsmede op de ontstane schade. Het rapport vermeldt verlies van besturing, en de stand van het vliegtuig toen het de flats raakte. Het gaat er niet verder op in hoe het vliegtuig omlaag is gekomen aangezien dit voor het vaststellen van de oorzaak niet relevant is.

De reconstructie van de vliegbaan welke destijds aan de media ter beschikking is gesteld in de vorm van een animatiefilm, is gebaseerd op de gegevens van de DFDR en de radar.

Deze animatiefilm toont de wijze waarop het vliegtuig wegvalt en in de steile duik komt. De animatie stopt op een hoogte van ca. 800 voet, omdat vanaf dat punt geen verdere DFDR of radar gegevens meer beschikbaar zijn.

9. 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.

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.

De wettelijke taak van de Raad voor de Luchtvaart omvat het vaststellen van de oorzaak van het ongeval en het zonedoel doen van aanbevelingen in het belang van de vliegveiligheid. Hieronder vallen niet de door U genoemde acties bij calamiteiten. Deze taak is gelegen bij de regionale overheden.

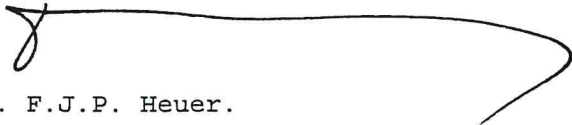


Ik kan U verzekeren dat de wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht afdoende is. Deze wetgeving is op internationaal niveau opgesteld en wordt regelmatig aan de hand van nieuwe ontwikkelingen aangepast.

Het vervoer van radio-actieve stoffen, waaronder plutonium, is mede in de genoemde wetgeving opgenomen. Het is onder zeer strikte condities toegestaan radio-actieve stoffen door de lucht te transporteren.

10. Uw opmerkingen inzake Schiphol heb ik als kennisgeving aangenomen. Het lijkt mij niet opportuun hierover thans een discussie te hebben.
11. Zoals ik U reeds mededeelde heeft de Raad voor de Luchtvaart de oorzaak van het ongeval volledig vastgesteld. Mede gelet op mijn antwoorden op Uw overige vragen acht ik een aanvullend onderzoek niet relevant.
12. Uw opmerkingen heb ik voor kennisgeving aangenomen.

Hoogachtend,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL,


drs. F.J.P. Heuer.