

12 Maart 1995

HB-5013-CVW

Pagina 1/1

2477
KIKKENSTEIN 3
1104 AA AMSTERDAM-ZUIDOOST

TELEFOON 020 - 699 6495
FAX/MODEM 020 - 699 8209

HENK J. VAN DE BELT

NL 1104 AA 3

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
T.a.v. Mr. J.W. Weck
Postbus 90771
2529 LT DEN HAAG

95.002355

Betreft open brief over de vliegcramp in de Bijlmermeer

DG
gr.
DB
P13
LI
A/B

Geachte heer Weck,

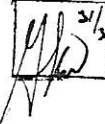
Ter informatie treft u hierbij de open brief aan die op 9 maart 1995 is aangeboden aan de Vaste Kamer Commissie voor Verkeer en Waterstaat. De brief is ook verstrekt aan diverse vliegcramp-betrokkenen en aan enkele nieuwsmedia.

Ondergetekende stelt een reactie op prijs. Communicatie kan meningen op positieve wijze scherpen.

Met vriendelijk groet,


Henk van de Belt



Luchtvaartinspectie				
Class.nr. B 309				
Ter behandeling aan:				Opbergen
Datum		3 1 MAART 1995		
DLI				HJ 10/5
				

rel. 95.0023

HENK J. VAN DE BELT

KIKKENSTEIN 3

1104 AA AMSTERDAM-ZUIDOOST

TELEFOON 020 - 699 6495

FAX/MODEM 020 - 699 8209

**Open brief aan de leden van
Vaste Kamer Commissie Verkeer en Waterstaat
Plein 2, 25011CR Den Haag**

Vragen en opmerkingen over de vliegramp in de Bijlmermeer

Zeer geachte commissieleden,

Als rechtdoening aan de slachtoffers, nabestaanden en getroffen en dient de volledige toedracht van de vliegramp met de EL AL Boeing in de Bijlmermeer op 4 oktober 1992 bekend te worden. Uit de ramp dient alle lering te worden getrokken. Mogelijke verbeteringen dienen, zonder vertraging, in luchtvaartuigen, procedures en trainingen te worden geïmplementeerd. Het zal u duidelijk zijn dat de overtuiging van het voornoemde bij ondergetekende niet aanwezig is.

Mijn scepsis is gebaseerd op de vele vermeende onwaarschijnlijkheden, onjuistheden en onduidelijkheden in de rapportages over de vliegramp. Ik signaleer onvolledigheid wat betreft de aanbevelingen. In enkele aanbevelingen ontbreekt een streefdatum voor realisatie. Veel kritische berichten zijn in de media verschenen over de toedracht van de vliegramp, over onveiligheid in de luchtvaart in het algemeen en over belangverstengelingen. Deze berichten versterken mijn scepsis. Ik spreek mijn waardering uit voor enkele reeds ondernomen acties naar aanleiding van de aanbevelingen.

Na het lezen van het Rapport van de Raad voor de Luchtvaart (24 febr. 1994) en het Eindrapport over de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart (24 febr. 1995), wil ik gaarne enkele zaken onder uw aandacht brengen. Ik ben genoodzaakt dit in verkorte vorm te doen omdat, na langdurig hulpverleners- en actiewerk in relatie met de vliegramp en voortdurend vrijwillig buurtwerk, ik het me niet kan permitteren dat in uitgebreider vorm te doen.

Reden voor een verkorte vorm is ook dat een aantal vragen, opmerkingen en aanbevelingen betreffende de vliegramp die ik aan u zou willen overbrengen, reeds uitvoerig is verwoord in publikaties van anderen. Ik doel op de aan u aangeboden publikatie van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB) betreffende de vliegramp (okt. 1993), een petitie met als toelichting het boek 'Going down, going down...' van Vincent Dekker (dec. 1994) en een aanbeveling tot heronderzoek van Louis Bertholet en het daaraan gekoppelde onderzoek van P.L. Latour naar de stand van de motoren bij de laatste landing (maart 1995). Ik hoop dat die publikaties uw volle aandacht krijgen. Vermeldenswaard is nog dat er bij een Amerikaanse filmmaatschappij intenties zijn een film met een documentair karakter over de vliegramp te maken.

Ik heb de volgende vragen en opmerkingen.

1 'Aanrijding' EL AL Boeing op vliegveld Keulen

Medio 1993 ging het gerucht dat de EL AL Boeing op het vliegveld van Keulen op 3 oktober 1992, vóórdat het naar New York en vervolgens naar Amsterdam vertrok, een 'aanrijding' heeft gehad. Het lijkt mij een niet te veronachtzamen gerucht gezien de voortdurende speculaties over de toedracht van de vliegramp. Op de 'informatie' rustte medio 1993 geheimhouding. Na medio 1993 heb ik reeds diverse personen over dit mogelijke voorval horen praten. Openbaarmaking van dit gerucht in deze brief en navraag naar de feiten lijkt mij wenselijk.

Vragen en opmerkingen over de vliegramp in de Bijlmermeer

Opvallend is dat één dag na publicatie van het vooronderzoek van de vliegramp een functionaris van het Keulse vliegveld reeds in het bezit was van het onderzoeksrapport. Journalisten kregen bij navraag weinig medewerking van de Duitse autoriteiten. De kwetsbare verhouding met Israël zal hierbij ook zeker hebben meegespeeld. 'Hard maken' van de 'aanrijding' was journalistiek niet mogelijk. Mijn verzoek aan u is om te trachten via officiële zijde meer helderheid hierover te verkrijgen. Als eventuele schade beperkt is gebleven en is geregeld buiten de verzekering om, dan is er mogelijk geen officieel rapport van het voorval gemaakt.

2 Visual Approach en Controllability

Volgens een ervaren verkeersvlieger, een persoonlijke vriend van ondergetekende, had de bemanning in de fase van de laatste bocht kunnen overgaan tot een zogenaamde 'visual approach'. De bemanning en de verkeerstoren hanteerden de gebruikelijke 'instrumental approach'-procedure. Die procedure leidde, mede omdat de 'controllability' van het gehandicapte toestel niet was getest, tot de fatale fase boven de Bijlmermeer van de EL AL Boeing.

De stelling leidt tot de volgende vragen:

- Waarom heeft de bemanning van de Boeing tijdens de laatste fase van de rampvlucht, toen de landingsbaan weer vanuit de cockpit zichtbaar werd, niet gekozen voor een visual approach?
- Wie bepaalt de keuze van de approach-procedure bij emergencies?
- In hoeverre wordt de controllability-check van vliegtuigen in noodsituaties uitgevoerd?
- Wordt er in het algemeen te weinig getraind voor visual approaches?
- Zijn captains door de toenemende complexiteit teveel cockpitmanager geworden?

3 Sneller aanpassen van trainingen

Er zijn overeenkomsten tussen het ongeval van de EL AL Boeing en dat van de KLM Cityhopper 18 maanden later op Schiphol. In beide gevallen werd mede door asymmetrische stuwkrachtverhoging het vliegtuig in een neerwaartse bocht geduwd. Naar aanleiding van deze voorvallen vraag ik mij af of lering niet sneller in trainingen kan worden verwerkt.

Mijn vraag luidt:

- Wanneer wordt aangevangen met trainingen met betrekking tot bestuurbaarheid van vliegtuigen in asymmetrische condities? (Aanbeveling 6 RvdL)

4 Het radioverkeer tussen ATC en de EL AL Boeing.

Ik wil met nadruk pleiten, mede door allerlei speculaties die door de gecreëerde geheimzinnigheid blijven circuleren, voor het vrijgeven van de band met het radioverkeer tussen verkeerstoren en EL AL Boeing. Ik vermoed dat essentiële fragmenten uit en nuances van het radioverkeer, die partieel afwijken van de officiële luchtvaartfraseologie, in de transcriptie verloren zijn gegaan.

Een transcriptie wordt al snel een niet juiste weergave van gesproken tekst, als pauzes, stemverheffingen, spraakversnellingen en emotionele nuances worden weggelaten. Voorbeeld: 'don't turn to late!' geeft aanzet tot het omgekeerde van 'don't turn, to late!' waarin een pauzeteken is geplaatst. De niet wenselijk geachte stemherkenning van bemanning van vliegtuig en van verkeerstoren kan voorkomen worden door bijvoorbeeld een vertrouwenscommissie naar de band te laten luisteren.

Op te merken is ook dat een oorspronkelijk verzwegen laatste deel van de band pas na dreiging met gerechtelijke stappen werd vrijgegeven en technische informatie bevatte in plaats van de eerder beweerde tekst van persoonlijke aard.

5 De Cockpit Voice Recorder (CVR)

Ruim twee jaar na de ramp, op 1 nov. 1994, bericht NOS-Nova dat het niet ongebruikelijk is dat EL AL vrachtvliegtuigen met militaire lading géén CVR geïnstalleerd hebben. De bewering kwam echter van een omstreden ex-Mossad agent; de waarde van het bericht is mijns inziens dus twijfelachtig.

Vragen en opmerkingen over de vliegcrash in de Bijlmermeer

Ik heb over de CVR nog de volgende vragen:

- Worden heden alle passagiers- en vrachtvliegtuigen op Schiphol door de Luchtvaart Inspectie op de aanwezigheid van DFDR's (Digital Flight Data Recorders) en CVR's gecontroleerd?
- Wanneer zullen alle Nederlandse verkeersvliegtuigen van de meer brandbestendige 'solid state' recorders (Aanbeveling 13 RvdL) voorzien zijn?

6 Radioverkeer met de thuisbasis

In de NOS-Nova uitzending van 1 nov. 1994 werd ook gesproken over mogelijk radioverkeer van de EL AL bemanningen met het hoofdkantoor in Israël.

Dat leidt tot de volgende vragen:

- Is er navraag gedaan naar eventueel radioverkeer tussen de Boeing en Tel Aviv?
- Is er via de radio overleg met de thuisbasis in Tel Aviv geweest? Zo ja wat hield dit in?

7 Ooggetuigen in de verkeerstoren

Op de persconferentie na de hoorzitting op 14 okt. 1993 werd door Wim Kroese, journalist bij de Telegraaf, aan de Raad voor de Luchtvaart de vraag gesteld of er op de verkeerstoren ook verkeersleiders met verrekijkers hebben gekeken naar de EL AL Boeing. De voorzitter van de Raad meldde dat er wel getuigen zijn maar dat ze niet zijn gehoord. Het eindrapport zwijgt hierover.

De mayday-melding moet op de toren tot nieuwsgierigheid hebben aangezet. Het was een heldere dag en de schemering was net begonnen. De verkeersleiders moeten zeker iets gezien hebben. Ook bij de tweede nadering zullen aan de oostkant in de toren zeker verkeersleiders met kijkers hebben gestaan om het aankomende vliegtuig te zien 'noodlanden'.

Ik pleit er voor dat:

- De opgelegde zwijgplicht van de verkeersleiders wordt verklaard en/of opgeheven.
- De toen aanwezige verkeersleiders over dit aspect alsnog officieel worden gehoord.
- Voor vergelijkbare situaties een sterke kijker op statief stand-by staat en dat de verkeersleiders in voorkomende gevallen daarvan gebruik maken.
- Van noodlandingen video-opnames en/of fotoseries vanuit de toren of bij de landingsbaan worden gemaakt.

8 Ooggetuigen van het neerstorten in de Bijlmermeer

Veel bewoners van de Bijlmermeer zagen de crash gebeuren. Enkele mij bekende bewoners beschrijven een onverwachte beweging van de EL AL Boeing. Het toestel kwam volgens hen bijna horizontaal vanuit een rechterbocht uit zuidwestelijke richting aanvliegen, leek iets te klimmen, kantelde plotse-ling naar rechts en stortte neer. De RLD rapporteert een regelmatige, steile, neerwaartse bocht. De RLD zegt evenwel geen radar- of 'black box'-gegevens van dit laatste deel van de vlucht te hebben.

De vraag die ik al sinds de ramp heb is de volgende:

- Waarom heeft men ooggetuigen, ook hen die al op de dag na de ramp het ongeval soms zeer gedetailleerd beschreven, voor de officiële rapportage genegeerd?

9 Gevaarlijke stoffen in de luchtvaart

In mei 1993 werd, dankzij een artikel van Vincent Dekker in het dagblad Trouw, algemeen bekend dat de EL AL Boeing gevaarlijke stoffen aan boord had. In september 1993 werd achterhaald dat in de EL AL Boeing het bij verbranding chemisch gevaarlijk verarmd uranium was verwerkt. Tot op heden is er veel onrust bij reddingswerkers die op de rampplek hebben gewerkt en bij omwonenden over de mogelijke negatieve gevolgen door die gevaarlijke stoffen, het uranium, de vliegtuigbrandstof en de verbrande resten van de woningen voor de gezondheid.

De vragen die ik houd zijn:

- Waarom werd de aanwezigheid van het vliegtuiguranium niet eerder bekend gemaakt?

Vragen en opmerkingen over de vliegramp in de Bijlmermeer

- Waarom ontbreken in de eindrapportage aanbevelingen voor acties bij calamiteiten waar gezondheidsbedreigende en levensgevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen?
- Is de wetgeving betreffende het vervoer door de lucht van gevaarlijke stoffen niet te summier?

Op 1 april 1993 las ondergetekende op de Duitse teletext het bericht dat 'Bundesumweltminister' Töpfer gevraagd was vluchten met plutonium (veel gevaarlijker dan uranium) tussen Frankfurt en Schotland stop te zetten.

De vraag laat zich raden.

- Komen vluchten met plutonium überhaupt (nog) voor boven Nederland?

10 Teveel wantrouwen rond 'Schiphol'

'Schiphol' is big business, high tech en fast design. Een schijnbaar voorbeeldige economische motor. De informatievoorziening van de NV Luchthaven Schiphol is overvloedig. Toch heerst er veel publiek wantrouwen rond 'Schiphol'. De doelstellingen, de werkwijze en de verstrekte informatie blijken te vaak discutabel. De betrokken overheidsdiensten treden te weinig naar buiten. De luchtvaartmaatschappijen houden zich liever afzijdig.

Er zijn veel algemeen bekende discutabele zaken betreffende 'Schiphol' en/of de overheidsdiensten: Schiphol groeit sneller dan geprognostiseerd, de gecreëerde banen zijn te duur, de onveiligheid rond Schiphol is te groot, de geluidsmetingen deugen niet, de nachtnormering is slecht, de dubbele doelstelling komt in verdrinking, de kerosineprijs is te laag, heftige meningsverschillen over de ramp in Faro, het DSM-incident wordt pas na weken bekend, noodlandingen en incidenten worden niet gemeld, het tracé van de 5P-baan bleek anders, de bulderbaan blijft nodig, irritaties van omwonenden worden genegeerd, enz. Het onvolledige onderzoek naar de toedracht van de ramp in de Bijlmermeer kan hieraan worden toegevoegd.

11 Pleidooi voor aanvullend onderzoek

Ondergetekende pleit voor aanvullend onderzoek naar de toedracht van de ramp en hoopt dat de de de aanbevelingen daaruit snel bijdragen aan verbetering van de veiligheid van de omwonenden van luchthavens, van passagiers en van bemanningen. Ik verzoek u de gestelde vragen binnen redelijke termijn te beantwoorden en/of een reden voor het niet beantwoorden te geven.

12 Pleidooi voor meer publieksvriendelijkheid

Ondergetekende pleit eveneens voor meer publieksvriendelijkheid van de overheidsdiensten die bij de luchtvaart betrokken zijn. Er dient meer openheid te zijn. De informatievoorziening aan de omwonenden moet verbeterd worden. De regelgeving betreffende het luchtverkeer en de handhaving ervan moet eveneens beter. Individuele intenties voor genoemde veranderingen zijn er; de persoonlijke contacten bij de overlegvoeringen waren heel positief. Ik heb echter ervaren dat die intenties schijnbaar worden gehinderd door de huidige cultuur binnen de diensten.

Meer begrip voor elkaars doelstellingen, werkwijze, problemen en irritaties zal het wederzijds respect zeker ten goede komen.

Hoogachtend,

Henk J. van de Belt

- Initieerde diverse hulpverleningsacties met betrekking tot de vliegramp
- Lid voormalige Stuurgroep Nazorg Vliegramp Bijlmermeer
- Medeoprichter en voormalig kernlid Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
- Voorzitter Bewonersvereniging Kikkenstein (de flat naast de rampplek)