

Postbus 95404
2509 CK 's-GRAVENHAGE
tel. 070 - 333 70 10
fax 070 - 333 70 77

Aan
Tweede Kamer der Staten Generaal
Parlementaire Enquêtecommissie
T.a.v. de Voorzitter de Heer Th.A.M. Meijer,
Postbus 20018
2500 EA 's-Gravenhage

Contactpersoon
Mr. E. R. Müller

Datum
25 februari 1999
Ons kenmerk
991069/A92-11/ENQ.CIE./35

Bijlage(n)
4
Uw kenmerk
-

Onderwerp
Aanvullend commentaar openbaar verhoor

Aan de voorzitter van de Parlementaire Enquête Commissie inzake de Bijlmerramp, de heer Th.A.M. Meijer

Geachte heer Meijer,

Naar aanleiding van mijn openbaar verhoor heb ik behoefte aan de volgende opmerkingen. Omdat uw Commissie een strak tijdschema aanhield bij het horen van getuigen zijn enkele essentiële aspecten in het voorgesprek en op de openbare hoorzitting naar mijn mening niet of niet voldoende aan de orde gekomen.

Wettelijke taak en beperkingen van de Raad

Allereerst heb ik nogmaals de behoefte de wettelijke taak en verantwoordelijkheden (en ook de beperking daarvan) nader uit te leggen.

Art. 2 van de Luchtvaartongevallenwet, in lijn met Annex 13 van ICAO, beperkt de taak tot het vaststellen van de oorzaak van het ongeval en het doen van aanbevelingen.

Alle gevolgen en andere aspecten die na een crash een rol spelen zoals b.v. rampenbestrijding, volksgezondheid, achterhalen van niet ongevalsgerelateerde vrachtbrieven liggen, hoewel op zichzelf uiterst belangrijk, niet op het terrein van de Raad (en zijn Vooronderzoeker).

Bezoekadres
Bruggebouw-West, 5^e verdieping
Prins Clauslaan 18
2595 AJ DEN HAAG

In de nieuwe Wet op de Transportveiligheid is bovengenoemd uitgangspunt van de Luchtvaartongevallenwet volledig gehandhaafd en zelfs extra benadrukt met het woord uitsluitend (zie bijlage 1).

In dit verband vestig ik uw aandacht erop dat deze wet (met de expliciete beperking) zeer recent, namelijk maart 1998, door het parlement als heersende opvatting is aangenomen.

Het onderzoek van de Vooronderzoeker en de Raad dient volledig geconcentreerd te zijn op de taak om zo snel mogelijk tot veiligheidsaanbevelingen te komen en dient niet afgeleid te worden door andere activiteiten. Deze activiteiten dienen dan echter wel door een andere organisatie te worden behartigd.

Organisatie van een onderzoek naar een groot ongeval en met name het onderzoek naar onderhoudsdocumentatie

Voor een onderzoek naar een groot ongeval wordt een Vooronderzoeker belast met de leiding.

Bij een groot en complex ongeval zullen veel deskundigen worden ingezet.

Naast het inzetten van ingehuurd en eigen deskundigen (toen en thans drie medewerkers van BVOI) moet er rekening mee worden gehouden dat ook veel deskundige belanghebbenden aan het onderzoek willen en (volgens internationale procedure) mogen deelnemen.

Te denken valt hier aan vertegenwoordigers van de RLD, buitenlandse RLD, luchtvaartmaatschappijen, fabrikanten van vliegtuigen, van motoren, van onderdelen, belangenverenigingen en onafhankelijke buitenlandse onderzoeksorganisaties.

Het inzetten van al deze instanties onder de absolute supervisie en regie van de Vooronderzoeker staat bij internationaal onderzoek bekend als het "party system".

De deskundigen worden ingedeeld in twee hoofdgroepen nl. operationeel gebruik en luchtwaardigheid.

De belangrijkste taak van de deskundigen is het verzamelen en analyseren van gegevens.

De hoofdgroepen worden verdeeld in subgroepen.

Operationeel gebruik

Vliegveld
Vluchtuitvoering
Weer
Vliegtuigprestaties
Human factors
Verkeersleiding
Cockpit voice recorders
Getuigen
Overlevingsfactoren

Luchtwaardigheid

Vliegtuig
Vliegtuigsystemen
Voortstuwingsinstallatie
Onderhoudsdocumentatie
(maintenance records)
Flight data recorder

Gezien de vragen tijdens uw openbare verhoren wil ik nader ingaan op de subgroep onderhoudsdocumentatie.

Deze groep onderzoekt onderhoudsbescheiden met betrekking tot nakoming van de luchtwaardigheidsvoorschriften, onderhoudsvoorschriften en de onderhoudshistorie.

Deze groep voert het onderzoek uit bij het onderhoudsbedrijf van de luchtvaartmaatschappij (i.c.te Tel Aviv).

De groep bestaat uit (conform de internationale procedure, zie bijlage 2) de nationale burgerluchtvaart autoriteit, luchtvaartmaatschappij en fabrikantenexpertise (resp. RLD, El Al en Boeing).

In het geval van het Bijlmerongeval is hier nog eens extra een expert van de Amerikaanse burgerluchtvaart autoriteit (FAA) toegevoegd.

De leden hoeven niet gelijktijdig bij voornoemd onderhoudsbedrijf werkzaam te zijn. Deze groep onderzoekt (documenten controle en audit) ter plekke en rapporteert naar het totale onderzoeksteam en vervolgens aan de Vooronderzoeker.

Uiteindelijk biedt de Vooronderzoeker zijn rapport aan aan de Raad. De Raad bestaat uit onafhankelijke deskundigen. De Raadsleden zijn in staat de rapporten van de detailspecialisten te lezen, de resultaten v.w.b. volledigheid en zorgvuldigheid ter discussie te stellen en te beoordelen of op grond van de beginselen van het party systeem (balance of interests) aan de onafhankelijkheidscriteria is voldaan.

De Raadsleden gaan niet met detailcontrole van de onderliggende onderhoudsdocumenten het detailspecialistenwerk overdoen.

Voor wat betreft de discussie met de heer Van Klaveren (RLD specialist) betreffende de onderhoudsdocumentatie en het al of niet aanwezig zijn van handtekeningen en stempels verwijst ik naar zijn brief met bijlagen van 10 februari jl. Hij stelt daarin dat in feite één stempel ontbrak aan de finale controle (anders dan ter zitting door de commissie gesuggereerd) en zet vervolgens de gang van zaken nader uiteen (bijlage 3).

Hij concludeert dat gedurende zijn onderzoek met de heer Falabella (FAA expert) gebleken is dat aan de juiste uitvoering van AD 86-22-01 RI betreffende de ophangconstructie is voldaan mede door finale ondertekening van Quality Control van El Al op 18 juni 1992.

Begin november 1992 vond voor wat betreft de inspectievereisten een audit plaats door de hiervoor gespecialiseerde heren Johnson en Raatz van Boeing met als eindconclusie: "equipment, procedures, documentation and technical qualification were in order".

In een beëdigde verklaring van 5 juli 1993 wordt vervolgens verklaard dat de heer Eberhardt (Boeing 747 Chief Project Engineer) de bevindingen van de heren Johnson en Raatz onderschrijft (ondanks een zeer groot belang van Boeing bij het tegenovergestelde).

Voorts zijn door El Al nog verschillende beëdigde verklaringen over de wijze van inspecteren overgelegd.

Al deze documentatie is in het onderzoek op basis van het partysysteem aan de orde gekomen en uiteindelijk onder de supervisie van de Vooronderzoeker als zodanig opgenomen in het Rapport van Vooronderzoek en in het daaronderliggende dossier (met instemming van alle partijen).

De Raad voor de Luchtvaart heeft mede in de wetenschap van de er aan ten grondslag liggende zorgvuldige procedure bij het totstandkomen van dit standpunt (in het partysysteem) een en ander geaccordeerd.

In dit kader wil ik voorts nog opmerken dat toen ik een en ander gedurende mijn verhoor op 5 februari in het openbaar wilde toelichten (stenografisch verslag blz. 8) aan de hand van bovenvermelde documentatie (met uitzondering van de brief van de heer Van Klaveren d.d. 10 februari j.l.), ik door de heer Van den Doel onderbroken werd met de mededeling dat uw commissie die papieren in het bezit had (en er kennelijk kennis van had genomen).

Het verbaasde mij dan ook enigszins dat enige dagen na mijn verhoor uw documentalist de heer Sanchez de Raad benaderde met de mededeling dat de commissie de betreffende stukken niet in bezit had.

Overigens bleek bij verificatie in ons secretariaat dat deze stukken wel degelijk ruim voor de openbare verhoren door de Raad aan de commissie zijn toegezonden.

Bezoekadres
Bruggebouw-West, 5^e verdieping
Prins Clauslaan 18
2595 AJ DEN HAAG

Postadres

Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

De technische staat van het vliegtuig op 4 oktober 1992

De Raad heeft geconstateerd (mede gezien het bovenstaande) dat het vliegtuig zich op 4 oktober 1992 in goede staat van onderhoud bevond.

Voorts heeft de Raad geconstateerd dat door de heer Gaalman voor vertrek vanaf Schiphol zonder enig voorbehoud voor accoord is afgetekend zoals blijkt uit zijn verklaring tegenover de Luchtvaartpolitie op 15 oktober 1992.

Waar de commissie verbazing laat blijken over het achterwege laten van een nader verhoor van de heer Gaalman door of namens de Vooronderzoeker of de Raad deel ik u het volgende mede.

Gezien de duidelijke verklaring van de heer Gaalman ten overstaan van de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart, die bevestigd werd door andere gegevens in het dossier, was, omdat er geen enkele aanleiding was tot twijfel aan de juistheid hiervan, hiertoe geen enkele noodzaak.

N.B. Het feit dat de heer Gaalman in zijn openbaar verhoor bij uw commissie heeft verklaard dat op andere tijdstippen (ruim voor of na het ongeval) vliegtuigen niet correct zijn afgetekend, dit nog los van de interpretatie daarvan, heeft geen directe relatie met dit vliegtuig op die dag.

De Raad persisteert bij zijn conclusie 3.1.1 (The airplane was inspected and maintained in accordance with El Al and Boeing maintenance procedures).

Ook bij het opstellen van het Eindrapport van de Raad is er door geen van betrokken partijen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om t.a.v. deze conclusie een "dissenting opinion" teponeren.

Verkeersleiding

Ten aanzien van de opmerkingen betreffende het al of niet door de Raad laten verrichten van een eigen onderzoek naar het functioneren van de verkeersleiding (stenografisch verslag blz. 12) wil ik aan de door mij gemaakte opmerkingen over de reeds beschikbare gegevens toevoegen dat er tevens een gedetailleerde rapportage van 5 bladzijden van de Vooronderzoeker beschikbaar was.

Voorts heeft de Raad op de openbare zitting van 13 oktober 1993 twee verkeersleidingsdeskundigen uit de beleids- en managementsector gehoord (waarbij meer dan 40 vragen werden gesteld) zodat voor de Raad ruim voldoende gegevens beschikbaar waren om te kunnen concluderen betreffende het functioneren van de verkeersleiding.

Gevaarlijke stoffen

Tijdens de discussie met de heer Van den Doel betreffende de behandeling van de gevaarlijke stoffen op de openbare zitting van de Raad op 13 oktober 1993 beweerde de heer Van den Doel dat de Raad een deskundige, de heer Van der Maat, zowel als eerste deskundige en als second opinion heeft geraadpleegd (stenografisch verslag blz. 11).

Ik heb (vergeefs) getracht de second opinion van de heer Kapel van de Rijks Verkeersinspectie aan de orde te stellen (bijlage 4 verslag openbare zitting blz. 83).

Verarmd uranium

De Raad heeft na primair uitvoerige behandeling van vliegtechnische en operationele onderwerpen op de openbare zitting de gegevens over uranium alleen aan de orde gesteld als

toen beschikbare en door de samenleving gewenste informatie verstrekt door een uranium-deskundige.

De Raad heeft zelf geen verantwoordelijkheid voor de gevolgen van een ongeval zoals gezondheidsaspecten van uranium.

N.B. In dit kader is het aanbevelenswaardig om zo snel mogelijk ten behoeve van de duidelijkheid een echte specialist met de allerlaatste informatie aan het woord te laten in plaats van alle willekeurige lekenondervraagden tot nu toe.

Deze expert kan mogelijk het verschil tussen smeltpunt, kookpunt respectievelijk damp punt aan de commissie verklaren in relatie met de opgetreden temperaturen en voorts eventueel daarmee verbandhoudende gezondheidsrisico's.

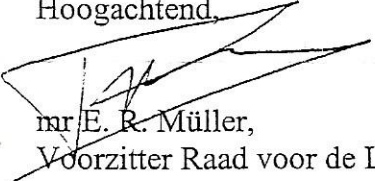
Eindconclusie

In dit verband benadrukt de Raad als les voor de toekomst nogmaals de instelling bij wet van een coördinerend orgaan ten behoeve van de rampenbestrijding, met ruimer reikwijdte dan alleen voor luchtvaartongevallen.

Tenslotte, al de verhoren van de afgelopen weken gehoord hebbende, blijft de Raad van mening dat het onderzoek naar de oorzaak goed is uitgevoerd en persisteert de Raad bij zijn Eindrapport (met uitzondering van een kaartcorrectie op appendix 3.2 conform de radark kaart 3.1).

Altijd bereid tot nadere toelichting, verblijf ik

Hoogachtend,



mr E. R. Müller,

Voorzitter Raad voor de Luchtvaart.