

Werkgroep
**Vliegverkeer
Bijlmermeer**



**De vliegcrash in
Amsterdam-Zuidoost
op 4 oktober 1992**

- > Informatie
- > Kritische vragen
- > Aanbevelingen voor
veiligere vliegverkeer

Secretariaat:
Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
Telefoon/Fax 020.697.4730
Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Aan:

De voorzitter van de Raad voor de Luchtvaart;

Van de Tweede Kamer der Staten Generaal:

- de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat;
- de vaste commissie voor het Milieubeheer;
- de vaste commissie voor de Volksgezondheid;
- de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken.
- de voorzitters van de politieke partijen;

Amsterdam, 12 oktober 1993.

Geachte mevrouw, heer,

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer werd, naast onnoemlijk persoonlijk leed, geconfronteerd met vele ooggetuigenissen, verhalen en publicaties over de ramp. Met het oog op de openbare zitting in Den Haag op 14 en 15 oktober 1993 heeft onze werkgroep besloten om, ondanks gebrek aan informatie van officiële zijde, de vele ons bekende gegevens over de ramp te verzamelen en hierover een publicatie uit te brengen. Bij de vervaardiging van deze publicatie kregen wij waardevolle adviezen van deskundigen.

Naast de genoemde informatie vindt u in deze publicatie tevens:

- **vragen** die bij ons zijn opgekomen en waarbij wij er van uitgaan dat deze vragen tijdens de openbare zitting aan bod komen;
- onze **voorlopige conclusies** (hoofdstuk 2.7) en daaraan gekoppeld onze **aanbevelingen** die zeker zullen moeten leiden tot betere procedures waarmee de veiligheid is gediend;
- ons onderzoek naar de **veiligheidsrisico's voor omwonenden**, (hoofdstuk 5) waarvan de resultaten verontrustend zijn.

Onze werkgroep vindt het ongelooflijk dat er na de ramp **geen enkele maatregel** is getroffen om het luchtruim boven Amsterdam-Zuidoost veiliger te maken. De kans op een tweede ramp is net zo groot als, of misschien inmiddels wel groter geworden, dan de kans die we hadden op een eerste ramp! Gezien de doelstelling van de Raad voor de Luchtvaart, namelijk 'het bevorderen van de veiligheid' verzoeken wij u dringend om onze voorlopige conclusies met de daarbij behorende aanbevelingen zo spoedig mogelijk over te nemen.

Tot slot pleit de werkgroep voor zoveel mogelijk openheid richting Bijlmerbewoners over alle luchtvaartaspecten die hen aangaan. Bij de verwerking van het proces dat de getroffen bewoners doormaken is het van essentieel belang dat er snel volledige duidelijkheid komt over de toedracht van de ramp.

Wij hopen met dit rapport een goede bijdrage te leveren aan het welslagen van genoemde zitting en wachten uw spoedige reactie af,

hoogachtend,

Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Inhoud

Introductie	7
4 Oktober 1992	9
1 De vlucht van EI AI 1862	11
1.1 Het rampvliegtuig	11
1.2 De radio-communicatie	11
1.3 De alarmmeldingen	12
1.4 Ooggetuigen van de crash	12
2 Het vooronderzoek	14
2.1 De berging	14
2.2 De black boxen	14
2.3 De onbekende tapes	15
2.4 De reconstructie van de vlucht	15
2.5 Het openbaar ministerie	16
2.6 Simulatie rampvlucht	18
2.7 Voorlopige conclusies	20
2.8 Aanbevelingen	20
3 RLD, LI en LVB	21
4 NV Luchthaven Schiphol	22
5 Luchtvaart en onveiligheid	23
5.1 Omgeving Schiphol onveilig	23
5.2 Verontrustende conclusies	24
5.3 De onveiligheid geciteerd	25
6 Het milieu	26
6.1 Vliegtuigangst	26
6.2 Geluidsoverlast	26
6.3 Slaapverstoring	26
6.4 Luchtvervuiling	28
7 Persberichten	29
Colofon	38

Introductie

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer is opgericht na de vliegramp in de Bijlmermeer. Het is een poging tot bundeling van krachten met betrekking tot het probleem van de toenemende overlast van het vliegverkeer boven de Bijlmermeer. Op meerdere plaatsen waren al initiatieven ontstaan binnen de diverse bewonersorganisaties. De ramp heeft deze groeperingen bijeengebracht.

De werkgroep telt ca. 25 leden en adviseurs uit diverse disciplines waarvan ca. 10 kernleden. Sommigen van hen vertegenwoordigen bewonersorganisaties.

De wijkopbouworganen SWOB en BZO bieden organisatorische ondersteuning. De WVB is rechtskundig gezien een werkgroep van de SWOB.

Met Stadsdeelraad Zuidoost onderhoudt de werkgroep goede contacten. Er is overleg met andere organisaties die zich bezighouden met de 'Schiphol'-problematiek. Er is contact met de Anthony Ruys Stichting, een organisatie van betrokkenen bij de vliegramp in Faro.

De werkgroep heeft een in grote lijnen naar drie aandachtspunten onder te verdelen doelstelling:

- Achterhalen van de oorzaak van de ramp en het vasthouden van de aandacht voor de slachtoffers van de ramp.
- Vergroting van de veiligheid voor omwonenden van Schiphol, in het bijzonder de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.
- Vermindering van de overlast en bescherming van het milieu met betrekking tot het vliegverkeer.

We hebben hiertoe een aantal korte termijn-doelstellingen en doelstellingen op de langere termijn geformuleerd en achten het in het kader van het kritisch volgen van de onderzoeksresultaten van de ramp gewenst onze bevindingen tot nu toe via dit rapport in de openbaarheid te brengen. We zijn ons ervan bewust niet volledig te zijn maar achten het van belang nu met deze publicatie naar buiten te komen in verband met de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart.

Het voorliggende product is het resultaat van gemeenschappelijke inspanning van een aantal vrijwilligers, die zich ernstig zorgen maken over de gang van zaken na de ramp en het schijnbare gebrek aan maatregelen om een dergelijke ramp in de (nabije) toekomst te voorkomen.

4 Oktober 1992

Nazomerzondag 4 oktober 1992, circa 18.35 uur.

Bewoners in Amsterdam-Zuidoost horen een vliegtuig zeer laag overvliegen. Het geluid duurt lang en zwelt weer aan. Dat klopt niet...

Velen rennen naar het raam of naar buiten en zien tot hun verbijstering een luchtbus met witte, rookachtige strepen achter zich een bocht maken, optrekken, ineens kantelen en met brullende motoren neerstorten. Het verschrikkelijke, onvoorstelbare gebeurt...

Sommige Bijlmerbewoners toetsen direct 06-11. Het ongeloof antwoordt: 'Meneer, we sturen eerst een autootje om te kijken.'... Even later op de politieradio: 'Aan allen! Ga er maar direct heen! Iedereen er direct naar toe!'

In de Bijlmer vormt zich een enorme, zwarte paddestoelvormige wolk boven de flats. Overal beginnen bewoners te schreeuwen en te rennen. Op de plaats van de ramp vechten zij die nog kunnen voor eigen en andermans leven. Paniek en totale verbijstering. Vluchters en terugvluchters. Doden en gewonden. Een loeiend en krakend inferno. De eerste sirenes naderen.

De gevolgen van de verwoesting zijn bekend: vele tientallen doden, vermisten en gewonden; duizenden die familie, vrienden, klasgenootjes en buurtgenoten verloren; vele honderden beroofd van hun huis en woonomgeving; tienduizenden verbijsterd en aangeslagen; trauma's en slapeloosheid; een internationale golf van wantrouwen in 'high tech'-techniek en overheden; milieuvervuiling door lading en kerosine; verontrusting, onmacht en woede. Materiële schade: vele honderden miljoenen gulden.

Dat nooit weer !!!

1 De vlucht van EI Al 1862

1.1 Het rampvliegtuig

De Boeing 747-258F (SCD) van EI Al maakte z'n eerste vlucht op 7 maart '79 en werd op 19 maart '79 afgeleverd. Het registratienummer is 4X-AXG. Het constructienummer is 21737/362. Het had de bijnaam 'Golf'. Alle EI Al Boeings hebben Pratt & Whitney JT9D-&J (bijnaam 'Pruttel & Wilnie') motoren. Het verongelukte toestel wordt nu vervangen door de Cargolux Boeing 747 LX-DCV. (techn. info CASDA)

Bij Tel Aviv, de thuishaven van de EI Al, komen vogelaanvaringen met straalvliegtuigen regelmatig voor. Niet bevorderlijk voor de kwaliteit van de motoren.

De verongelukte EI Al Boeing kampte op 24/07-92 (ca. 10 weken voor de ramp) vlak na een landing op Schiphol met een brand in motor 2. De verkeerstoren attendeerde de bemanning hierop, die daarna de brand met de interne blusinstallatie doofde. EI Al ontkende eerdere mankementen aan het toestel. Twee jaar daarvoor verloor dezelfde Boeing een vleugelklep boven Amstelveen. Het toestel zou volgens werknemers van de EI Al zijn 'afgeragd' en 'gedoemd om ooit te verongelukken'. (AD 08/10-92). Verontrustende informatie.

Op Schiphol zou 04/10-92 koortsachtig aan het toestel zijn gesleuteld. Met een motorstoring zou het uit New York zijn gekomen. Het had problemen met de brandstoftoevoer. EI Al spreekt dit tegen. (AD 08/10-92)

Heeft de Boeing voor vertrek uit Keulen, New York en Amsterdam een normale en volledige onderhoudsbeurt en technische controle gehad? Is sabotage mogelijk?

Doorgaans zeer betrouwbare bronnen in Israël melden dat de twee betrokken motoren van de Boeing voor de start op Schiphol van verse olie zijn voorzien en dat de motoren als 'oliezuipers' bekend stonden. (Trouw 06/04-93). Wat is hiervan waar?

Wat is er waar van het gerucht dat het toestel door een ander grondservicebedrijf is afgehandeld omdat de KLM het toestel niet wilde vrijgeven vanwege de slechte toestand van een der motoren. En lekte het toestel olie zoals een backpusher gezien zou hebben?

Is de lading volgens plan vervangen? Is het toestel in de juiste balans beladen geweest? Gebruikte EI Al extra zware bombestendige vrachtcontainers?

Kan motor 3 in onbalans geraakt zijn door een vogelaanvaring bij Schiphol.

Heeft het toestel met de zware lading teveel kerosine getankt en werd het daarom in totaliteit te zwaar? De Boeing zou 170.000 liter hebben getankt, zo zou een voorlichter van de RLD in de eerste dagen na de ramp

tegen een correspondent van het Israelische dagblad Yediot Achronot hebben gezegd. (Parool 07/10-92) Wat is er van waar?

Waarom zijn de ophangpinnen niet eerder vervangen? Is op de pinvervangings niet genoeg aangedrongen door Boeing? Is er wel genoeg lering getrokken uit een eerder vergelijkbaar ongeluk met een vracht-Boeing van China Airlines op Taiwan in december '91. Dat toestel verloor ook 2 motoren, werd onbestuurbaar en stortte neer.

Zijn de trainingsprogramma's voor dergelijke noodsituaties inmiddels aangepast?

Waarom herhaalde Boeing een dag na de ramp de oproep om de pinnen te vervangen? Of zijn de vliegmaatschappijen hardleers?

De landing van de EI Al Boeing 04/10-92 op Schiphol is gefotografeerd door verschillende spotters. Een van de foto's is 09/10-92 al uitgebreid in het nieuws geweest. De andere foto gemaakt door Sygma/ABC Press stond in het Parool enkele dagen na de ramp.

Waarom heeft de RLD de laatste foto niet opgevraagd? Waarom is de eerste foto niet ter beoordeling aan onafhankelijke deskundigen getoond. Wat is de RLD mening betreffende de stand van motor 3? Waarom liet de RLD ter vergelijking geen foto's van landende Boeings maken?

1.2 De radio-communicatie

Het transcript van de radio-communicatie is op 11 dec. '92 tijdens een persconferentie gepresenteerd. In de aanhef wordt het voorbehoud gemaakt dat het toegevoegde commentaar moet worden gezien als een inschatting en derhalve geen formele status heeft. Toch is het toegevoegde commentaar bepalend geweest voor de reacties en de interpretatie. De WVB heeft het commentaar eerst buiten beschouwing gelaten en vervolgens nader bekeken en komt dan tot een aantal opvallende zaken, die om opheldering vragen.

Op 17.25.52 meldt EI Al 1862 aan AMS radar : Amsterdam EI Al 1862, good evening, passing 4300. Op enkele plaatsen is volgens de RLD ook de communicatie tussen de verkeersleiders onderling opgenomen. Dit is alleen gebeurd om 17.25.53 waar door Approach aan AMS radar gevraagd wordt of de KLM 237 kan worden overgenomen "in verband met die EI Al, want die klimt voor geen meter". Waarom is juist dit toegevoegd? Waarschijnlijk lopen de meldingen van 17.25.52 en van 17.25.53 door elkaar. Zijn er andere delen van de communicatie tussen de verkeersleiders uit het transcript van deze band weggelaten?

In het bijgeleverde commentaar stelt de RLD dat de opmerking over het klimmen niets te maken heeft met de klimprestatie want dat die klimprestatie normaal was. Waarom, als alles zo normaal is, maakt de verkeersleider dan toch zo'n 'overbodige' opmerking? De verkeersleider vond de klimprestatie in ieder geval opmerkelijk of ergerlijk genoeg om de opmerking te maken.

Op 17.26.02 roept AMS radar "EI AI 1862, hello, climb to ...". Waarom wordt hier het volgens ervaren vliegers zeer ongebruikelijke "hello" gebruikt? Was de verkeersleider nog niet zo ervaren in het jargon?

Dan volgt er, volgens het transcript van 17.26.06 tot 17.27.56 een radiostilte, tot de eerste "may-day"-call.

Vanaf nu wordt het commentaar werkelijk curieus. Op 17.28.17 meldt de vlieger tweemaal dat hij een brand heeft in motor 3. Een ooggetuige heeft een bluswolk waargenomen bij die motor, toen er nog vier motoren aan het toestel zaten. De RLD weet volgens het commentaar dan al dat de motor er af is. Waarop baseert de RLD dit commentaar? Is het niet mogelijk dat de motor in brand is gevlogen, is geblust, in onbalans is geraakt en vervolgens afgebroken?

Op 17.28.46 meldt de vlieger dat hij de motoren 3 en 4 heeft verloren. Volgens de RLD is dit jargon voor het wegvallen van de stuwkracht en betekent dit niet dat de motoren er zijn afgevallen. Als de vlieger later nog twee keer moet melden dat de motoren 3 en 4 zijn uitgevallen gebruikt hij echter ander jargon. Wat is dan wel het jargon voor het afbreken van motoren of kent het jargon hier geen term voor?

Op 17.29.02 geeft de vlieger aan op de Buitenveldertbaan te willen landen. Hierna wordt hij ruim een minuut bezig gehouden met twee keer wisselen van radiofrequentie en het uitleggen dat hij een noodlanding wil maken omdat de motoren 3 en 4 zijn uitgevallen. Op 17.30.12 ontvangt hij pas weer de nodige informatie.

Van 17.30.25 tot 17.31.17 volgt dan weer een radiostilte?

Na enig over en weer gestotter moet de verkeersleider voor de zekerheid nog vragen op 17.32.15 of de motoren 3 en 4 uit zijn terwijl hij op 17.31.43 nog de opdracht "right right heading 100" twee keer heeft gegeven. Met welke intonatie of volume is deze opdracht gegeven? Kan daarmee enige paniek veroorzaakt zijn?

In de haast die gemaakt werd om zo snel mogelijk op de grond te komen hebben verkeersleiding en bemanning zodanig koortsachtig samengewerkt dat daardoor het toestel in een configuratie is gebracht van waaruit herstel niet meer mogelijk was.

Na het "going down 1862, going down, going down, copied, going down" van 17.35.25 volgt weer een radiostilte van 22 seconden. Op de radaruitdraai is het laatste plot op 17.35.35 echter nog op 1700 ft!

Hoe vaak moet een toestel in nood dat hoger vliegt dan 24.500 ft (8000m) en dan onder Eurocontrol valt bij een noodprocedure van radio frequentie wisselen? Zes keer?

1.3 De alarmmeldingen

Helaas is het de werkgroep ook niet bekend dat er ooggetuigen van het begin van de emergency (het afvallen van de motoren) officieel door de RLD zijn gehoord. Diverse personen in en bij Naarden hebben het knallen gehoord (van de motor-stall of van het afbreken) op het moment dat het toestel de motoren verloor. Diverse personen zagen iets naar beneden vallen. Sommigen dachten op dat moment al aan motoren; 'een groot rond voorwerp'. Een vliegtuigdeskundige ziet zelfs met z'n verrekijker wat er aan de hand is.

Om ongeveer 18.31 uur belt de kustwacht in IJmuiden met onder meer de boodschap "er is een motor afgerold of zoiets". De verkeersstoren is er van op de hoogte dat er problemen zijn met het vliegtuig en ziet geen aanleiding om bij de kustwacht verder door te vragen. Op 17.32.15 vraagt de verkeersstoren echter nog wel voor de zekerheid even aan de piloot of de motoren 3 en 4 uit zijn.

Voor welke situaties is de directe verbinding tussen de kustwacht en Schiphol bedoeld?

Tussen 18.29 en 18.32 wordt door de meldkamer van de gemeentepolitie Almere met de meldkamer van de Rijkspolitie Schiphol contact opgenomen. Van deze melding zijn geen geluidsbanden meer beschikbaar. Uit getuigenverhoor is vast komen te staan dat door de politie Almere niet is meegedeeld, "dat de brokstukken leken op stukken van de motor". Mogen we hieruit afleiden dat er wel melding is gemaakt van afvallende brokstukken? De politie in Almere heeft inmiddels een spreekverbod.

1.4 Ooggetuigen van de crash

Helaas is het de werkgroep niet bekend dat er ooggetuigen van de crash officieel door de RLD zijn gehoord. Diverse personen hebben gezien en gehoord dat het toestel motoren verloor. Veel bewoners in de Bijlmermeer zagen het toestel in de laatste seconden vliegen en neerstorten. De waarnemingen zijn wisselend. Velen signaleren een nog enigzins horizontaal vliegende, rechter bocht makende Boeing komend vanaf Frissenstein/Venserpolder (ca. 3 km vanaf de rampplek).

Daarna lijkt het toestel nog iets te klimmen, plotseling te kantelen en neer te storten. Opvallend is een verklaring van brandplekken in het buitenhangend wasgoed bij Frissenstein (ca. 2 km west van de rampplek). Sommige bewoners in de G-buurt (ca. 400-600 m noordwest van de rampplek) hebben een kortdurende hitte gevoeld op de balkons en op straat.

De RLD beschrijft op de reconstructies een andere baan in de vorm van een regelmatige, neergaande bocht.

Vele ooggetuigen hebben gezien dat het vliegtuig voordat het neerstortte: veel lager vloog dan gebruikelijk; het vliegtuig in allerlei richtingen vloog; de ruiten rammelden en schilderijen bewogen; inkijk in de cockpit mogelijk was; trillingen bij het overvliegen zijn gevoeld; weerkaatsing van het rode flashlight op een schuur is gezien; het vliegtuig op de hoogte van de torenflats is waargenomen; enz.

Gerucht: Een amateurfotograaf heeft een filmrolletje met enkele opnames van het EI Al toestel naar de RLD opgestuurd. Hij krijgt de familiefoto's nooit te zien omdat de verzending onderweg is zoekgeraakt.

Gerucht: Iemand uit de flat Kralenbeek maakte een paar seconden videoband van het nog vliegende toestel.

De meeste ooggetuigen zijn vertrouwd met het overvliegen van landende vliegtuigen en kennen de daarbij behorende hoogte. Weliswaar is de hoogte van een overvliegend vliegtuig moeilijk te schatten maar het verschil tussen 200 of 2000 ft. is zichtbaar. Tot nu toe is er van de zijde van de onderzoekers nog weinig belangstelling geweest voor het verslag van de ooggetuigen. De werkgroep betreurt het dat ooggetuigen niet werden opgeroepen en gehoord. Ooggetuigen hebben bovendien een enorme behoefte hun verhaal te vertellen. Ze worden boos en onzeker als hun verhaal niet gehoord of bevestigd wordt. Men zou het zelfs kunnen zien als een onderdeel van de psychologische nazorg. Waarom zijn er geen ooggetuigen officieel gehoord?

Bij een bijna-botsing van een Boeing 747 met een luchthavengebouw op het Londense Gatwick op 09/02-93 worden via een advertentie wel getuigen opgeroepen.

De gebruikelijke vlieghoogte boven de Bijlmermeer voorafgaand aan een landing op de Buitenveldertbaan is 2000 ft. Dit is ongeveer 600 meter. De RLD heeft een uitdraai vrijgegeven van een radarvolgstation dat om de 4 seconden de gegevens van een vlucht vastlegt (merkwaardig is dat na de gegevens van 17.35.28 die van 17.35.31 worden vermeld; dit is slechts een interval van 3 seconden.) Het laatst vastgelegde radarpunt is om 17.35.35 uur. De hoogte is dan nog 1700 ft. en de snelheid 268 knopen. De RLD suggereert dat het toe-

stel binnen 4 seconden van die hoogte af is neergestort en dat er geen andere radar-registraties van de rampvlucht zijn.

Het is onwaarschijnlijk dat het toestel vanaf 1700 ft binnen 4 seconden is neergestort. Menigeen heeft geleerd dat als iets van 500 meter (1500 ft) naar beneden valt het ongeveer 10 seconden duurt voordat het de grond bereikt, als het in vrije val naar beneden gaat ($500 = \frac{1}{2}gt^2$); een steen valt sneller dan een even zware zak veren omdat de zak veren wordt geremd door de luchtweerstand. Een vliegtuig is erop gebouwd optimaal gebruik te maken van deze luchtweerstand om niet naar beneden te vallen. Het vliegtuig valt, met dezelfde formule uitgerekend, onder invloed van de zwaartekracht in 4 seconden 80 meter (240ft). Indien we ook rekening houden met de snelheid kan het vliegtuig als het verticaal naar beneden is gekomen in 4 seconden 1920 ft. afleggen. Om 17.35.35 vloog het toestel echter nog niet verticaal volgens de radargegevens.

Als de werkgroep navraag doet over zeer laag landende vliegtuigen op 13/12-92 en op 08/01-93 heeft toevallig die keren de radarregistratie (Fanomos) niet gewerkt. Is hiermee impliciet erkend, dat er wel een systeem is, dat laagvliegende vliegtuigen kan registreren. Heeft dit systeem misschien op 4 oktober 1992 wel aangestaan, zodat meer duidelijkheid kan worden verkregen over het laatste stuk van de rampvlucht?

Van welke radarpost zijn de vrijgegeven radargegevens afkomstig? Zijn er misschien militaire radarstations die nog gegevens kunnen leveren?

2 Het vooronderzoek

2.1 De berging

Op maandagmorgen 5 oktober bij het gloren van de dag is voor geruime tijd iedereen van de pers van het terrein en uit de omgeving van de rampplek verjaagd. In opdracht van wie is dit gebeurd en met welk doel?

Omwonenden hebben gezien dat ongeveer twintig mensen in lichte overall in die periode in grote haast allerlei zaken van de rampplek hebben verwijderd en afgevoerd.

Enige grote delen van het vliegtuig schijnen onder een zeil op een vrachtwagen te zijn weggereden. Op een luchtfoto om ± 8.30 uur op die morgen gemaakt door de rijkspolitie (zie omslag van deze publicatie), is zichtbaar dat het ramppgebied deels is opgeruimd.

Hebben die lichte overalls er mee te maken dat er in de staart- en roervlakken van Jumbo's 1500kg verarmd uranium (sg 19,1) als contragewicht is verwerkt? (info uit Metals Handbook 1989) Dit uranium schijnt niet gevaarlijk te zijn volgens een woordvoerder van Boeing. Dit afvalproduct is overvloedig verkrijgbaar in Amerika. Ook op Tenerife, waar 2 jumbo's op elkaar botsten) werd 310 kg van dit uranium gevonden. (Gooi&Eeml. 29/08-77) Hoe gevaarlijk is dit DU - Depleted Uranium werkelijk? Wat hebben de stralingsmetingen aangetoond? Hoe gevaarlijk is het bij brand? Wanneer vormt zich het gevaarlijke uraniumdioxide? Hoe gevaarlijk wordt het met andere chemicaliën? Wat betekent het voor het grondwater?

Waarom kwamen de gegevens over de lading zo laat naar buiten? Waarom waren de diverse werkers vlakbij de rampplek, die bezig waren met de berging en met de hulpverlening, niet op de hoogte? (zie ook persbericht verderop in deze publicatie)

Was er lading in het vliegtuig aanwezig van militaire aard? Zaten er explosieven in? De geringe hoeveelheid kwik op de vrachtbrief duidt op slaghoedjes van munitie.

Waarom werden wrakstukken/-stukjes van het vliegtuig die terecht waren gekomen op balkons die niet op de rampplek uitkeken pas na veelvuldig aandringen opgehaald? Die stukken zijn van het vliegtuig afkomstig voordat het toestel neerstortte en vertellen misschien iets over de toedracht van de ramp. De RLD ontkende volgens bewoners die mogelijkheid.

Waarom zijn EI Al en Boeing pas op woensdag op verzoek van een Amerikaanse advocaat in hun bewegingsvrijheid op het rampterrein beperkt?

Geruchten gaan dat Israeli's brokstukken hebben verzameld. Wat is hier van waar?

Wie was Richard M. Father, een technisch analist van Boeing, nou eigenlijk. Eind oktober '92 stond hij bij de rampplek met een protestbord in de hand. Op het bord

de tekst: 'Boeing gebruikt verkeerde onderdelen die de ramp met de vliegtuigen van Lauda Air en EI Al veroorzaakt kunnen hebben. Getekend: een verontruste Boeing-employé'. Hij beweerde ook dat Boeings in 4 dagen werden gebouwd in plaats van in 6 en dat eindcontroles te kort schoten. (Volkskrant 27/10-92) Opvallend was dat Amerikaanse advocaten beslist niet met hem wilden spreken. (VPRO-documentaire) Werd hier een spel gespeeld of verdient Richard Farther een lintje?

Waarom werd een Icova-bak met vliegtuigonderdelen op het afgeschermd, verlaten rampterrein pas in dec. '92 opgehaald?

2.2 De black boxes

In elke Boeing zitten twee brand- en slagbestendige recorders. Van deze black boxes is alleen de FDR (Flight Data Recorder) met de vliegtechnische informatie teruggevonden. Waar is niet meer bekend...

De CVR (Cockpit Voice Recorder) is niet teruggevonden. In theorie bestaan er 6 mogelijkheden:

- 1 Er heeft nooit een CVR in de Boeing gezeten;
- 2 De CVR is verbrand zonder sporen achter te laten;
- 3 De CVR lag er nog en is met het puin afgevoerd;
- 4 De CVR ligt nog in het water bij de rampplek en het automatische zendertje trad niet in werking;
- 5 De CVR is door een geautoriseerd persoon vanachter de afzettingen meegenomen;
- 6 De CVR is door een souvenirjager meegenomen.

Voor de hoogte van de beloning die werd uitgelooft voor het terugbezorgen van de CVR (Cockpit Voice Recorder) zijn twee zaken bepalend. Ten eerste moest de verleiding voor de vinder groot genoeg zijn. Ten tweede is bepalend het belang dat de RLD heeft bij terugbezorging. Als het belang voor het onderzoek niet zo groot is wordt er geen beloning uitgelooft. Naarmate het belang groter is kan de beloning hoger worden. De RLD moet de waarde van de CVR voor een souvenirjager kunnen inschatten of zij achten in het kader van het onderzoek het terugvinden van de CVR niet meer dan f 10.000,- waard. Als het uitloven van een beloning een serieuze poging is geweest om de CVR terug te vinden moet nu de conclusie zijn dat iemand de CVR onder zich houdt die hier een groter belang bij heeft dan de in het vooruitzicht gestelde beloning.

Als de RLD nu nog de suggestie ophoudt dat een souvenirjager de CVR heeft meegenomen geeft zij zichzelf een brevet van onvermogen en is duidelijk dat zij niet erg veel belang hecht aan het terugvinden. Maar dan is de hele beloningsactie geen serieuze poging en niet meer dan een loos gebaar.

Als de CVR niet is meegenomen door een souvenirjager door wie dan wel? Maar welke black box werd er nou gevonden? En waar? Waarom zegt de RLD op een persconferentie vlak na de ramp dat er een black box op de rampplek is gevonden en zegt in september '93 dat dat niet waar is? Wie het weet mag het nu (op de hoorzitting) zeggen.

De theorie dat een ramptoerist of verzamelaar de CVR heeft meegenomen is onhoudbaar. Er was geen mogelijkheid om het toestel te benaderen. De hitte was te groot gedurende de eerste uren. De sfeer was er ook helemaal niet naar. Iedereen wilde iedereen helpen. De uitgelopen beloning werd door buurtbewoners dan ook als kwetsend ervaren. Toen de brand redelijk geblust was, was de omgeving afgesloten.

Conclusie: Of de CVR is nooit aanwezig geweest, of hij is meegenomen door iemand die geautoriseerd het afgezette terrein kon betreden, hetgeen het aantal mogelijke meeneemers aanzienlijk beperkt.

De RLD bezoekt een jaar na de ramp een hulpverleenster en stuurt een fotokopie naar de brandweerman die denken een van de black boxen gezien te hebben. Het telefonisch onderhoud met de brandweerman wordt als ondervraging gedefinieerd.

Kan er voor bergingswerkers een volgende keer (hopelijk nooit) een kleurkopietje af met een duidelijke afbeelding van een black box. De grootte, alsook een mogelijke vervorming of verkleuring van zo'n oranje-rode black box moet goed in te schatten zijn. Het gewicht moet ook duidelijk zijn.

2.3 De onbekende tapes

Vlak na de vliegramp waren er 3 belangrijke geluidstapes:

- 1 Een tape met telefoongesprekken met meldingen van ooggetuigen, o.a. van politiemensen uit Almere.
- 2 Een tape met telefoongesprekken tussen de kustwacht en de verkeersleiding, naar aanleiding van meldingen via de Marifoondienst.
- 3 Een tape met radio-communicatie tussen de EI Al Boeing en de luchtverkeersstoren.

Tape 1, een tape van de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart DLV, werd helaas niet opgevraagd door de RLD of door Justitie in Haarlem. De band werd daarom ca. 2 weken na de ramp 'routinematig' gewist. DLV: 'anders moet je een hele berg aan oude banden bewaren'. Dat die routine is volgehouden, ook al betrof het feitenmateriaal over een voor Nederland uitzonderlijke luchtramp, vindt de DLV-man niet vreemd. (Trouw 11/12-92)

Tape 2 is door de kustwacht bij de RLD ingeleverd en niet meer vrijgegeven. Een van de melders, nota bene

een gepensioneerde boordwerktuigkundige, hoorde de knallen van de motoren en zag ze bij Naarden vallen. (Trouw 11/12-92) Waarom is de tape niet vrijgegeven? Waarom is de getuige nooit door de RLD gehoord.

Tape 3 is een heel belangrijke. Het geeft, zolang de zendknop van de handmicrofoon ingedrukt was, weer wat er in de cockpit gezegd werd. Tape 3 bevat dus voor een deel informatie die ook op de CVR (Cockpit Voice Recorder) zal moeten staan als die ooit gevonden wordt. De CVR-microfoon zit middenboven in de cockpit. De RLD weigert de band met daarop de communicatie tussen de verkeersstoren en de cockpit vrij te geven. Zij voeren hierbij als argument aan dat de privacy van de piloot hierbij in het geding zou zijn. Onder dreiging van gerechtelijke procedures presenteert de RLD op 11 december '92 een afschrift van deze band voorzien van commentaar tijdens een persconferentie. Een paar regels in een vreemde taal zijn niet vertaald en niet opgenomen. De RLD laat op deze persconferentie weten dat het hier om mededelingen van de bemanning gaat van persoonlijke aard en niet om vliegtechnisch relevante zaken. Na gedwongen vrijgave van de vertaling blijkt het juist wel te gaan om relevante vliegtechnische informatie en niet om mededelingen van persoonlijke aard. Een verzoek van belanghebbenden om nu dan zelf de band te mogen beluisteren wordt door de RLD geweigerd. De reden voor de weigering is de mogelijke herkenning van een verkeersleider door de luisteraars.

- De RLD weigert aanvankelijk ten onrechte vrijgave van de band.
- Er is in het geheel geen sprake van privacy-gevoelige informatie.
- Het in eerste instantie niet vertaalde stukje bevat wel relevante informatie en is niet van persoonlijke aard. De RLD doet hieromtrent pertinent onjuiste mededelingen op de persconferentie van 11 december '92.
- De RLD weigert belanghebbenden de meer-informatie, die het af luisteren van de band kan geven, op oneigenlijke gronden.
- De RLD houdt op oneigenlijke gronden informatie achter.
- Waarom wordt de tape eigenlijk niet vrijgegeven?

2.4 De reconstructie van de vlucht

De gepresenteerde video-animatie is samengesteld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) op basis van gegevens die zijn verkregen van de radar, de communicatie tussen toren en cockpit en van de Flight Data Recorder (FDR). Het NLR is een onafhankelijk onderzoeksinstituut. Zij zijn echter voor de benodigde gegevens afhankelijk van de RLD. Bovendien is de RLD opdrachtgever en heeft de RLD geadviseerd.

- Waarom is niet het oorspronkelijke geluid, desnoods onherkenbaar vervormd, onder de video-animatie gemonteerd?
- Er zijn verschillen en afwijkingen tussen de video-animatie en de band met de communicatie tussen toren en cockpit en de radar-uitdraai.
- Er is verschil tussen de in de animatie door middel van een meelopende klok getoonde tijdsduur en de werkelijke tijd.

De Kaagbaan loopt vlak langs de verkeerstoren op Schiphol. De Buitenveldertbaan ligt voor een groot gedeelte in de weilanden. Heeft de RLD bewust niet aangedrongen op het gebruik van de Kaagbaan om het risico van een crash op de verkeerstoren te verkleinen? Heeft de RLD zich niet gerealiseerd dat het toestel gedoemd was te verongelukken vanwege het overgewicht?

De piloot wilde persé op Schiphol, een internationale luchthaven, aan de grond komen en Nederlands grondgebied vermijden. Wist hij dat het toestel veel te zwaar was om een veilige landing te kunnen maken. Na de omzwervingen boven Almere, Muiden, Weesp, Amsterdam-Zuidoost en Amsterdam Centrum, komt hij weer boven Zuidoost en wordt geheel onbestuurbaar. Hij vliegt nog een rondje, verliest hoogte en stort neer op Groeneveen/Kruitberg.

Door te kiezen voor de Buitenveldertbaan koos de piloot bij de landing voor staartwind rechtsachter, hetgeen als extra ongunstig moet worden aangemerkt.

Een voor de hand liggende, en misschien wel enige, mogelijkheid om heel aan de grond te komen was een buiklanding op het IJselmeer geweest. Bij een noodlanding was hij vanwege het gewicht door het landingsgestel gezakt en gecrashed.

Radioscanners uit het Gooi hebben de piloot al horen melden, dat hij "control problems" had, toen hij nog boven het Gooi vloog. De RLD kan dit op de band niet verstaan.

Had captain Fuchs zo'n haast omdat hij vroeger waarschijnlijk militair vlieger is geweest en bij voortdurende brand in de motor of aan de vleugel geneigd was te denken dat de draagbalken binnen 2 minuten kunnen smelten?

Waarom vloog het toestel eerst nog over Amsterdam? Was het te zwaar beladen en moest het daardoor snel vliegen, waardoor de eerste landingspoging mislukte? Besefte de crew en de verkeersleiding eigenlijk toen al het gevaar of is hier sprake van beroepsblindheid?

Wordt het niet tijd voor radarschermen op Schiphol waar ook de bebouwing op is af te lezen? (Een infor-

mant vertelde dat zo'n voorstel ooit was weggewimpeld)

Koos de captain de Buitenveldertbaan omdat dat de langste baan is?

Was het niet beter geweest als het vliegtuig in oostelijke richting parallel aan het verlengde van de as van de Buitenveldertbaan had gevlogen, met een afstand van minimaal een diameter van een noodzakelijke, niet te 'steep' bocht? Het toestel had dan later gemakkelijker recht voor de landingsbaan kunnen komen.

Is het toestel met te grote snelheid en te 'steep' de laatste rechter bocht ingegaan? Was daardoor later een bocht naar links door de beschadigde flaps onmogelijk? Kwam het toestel niet meer uit die bocht? Was correctie met behulp van het richtingroer toen niet meer mogelijk?

Toen duidelijk werd dat het afvallen en niet het uitvallen van de motoren een oorzaak van de ramp was, overwogen boze bewoners Boeing symbolisch enige dode-hoek-spiegeltjes aan te bieden. Men was stomverbaasd dat de crew vanuit de cockpit met moeite alleen de buitenste rand van de buitenste motoren kan zien en dat er niet eens een lampje in de cockpit was dat aangaf dat de motor geen brand had maar totaal verdwenen was. Wellicht is een aantal videocamera's op of aan een vliegtuig een goede oplossing. Kleur en hoeveel rook, steekvlammen, beschadigingen, enz. zijn dan goed waar te nemen.

Waarom werd er wel een simulatie met een paragnost uitgevoerd en waarom niet met werkgroep!

2.5 Het openbaar ministerie

Na een onderzoek "naar - onder meer - de oorzaak" van de vlieg-ramp, dat al op 16 oktober 1992 werd afgesloten, is het Openbaar Ministerie tot de conclusie gekomen dat er geen aanleiding was voor een strafrechtelijk onderzoek. Het onderzoek is ingesteld door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie, dienst Luchtvaart-onderzoeken afdeling Schiphol in samenwerking met de gemeentepolitie te Amsterdam. Voor strafbaarheid op grond van met name artikel 169 van het Wetboek van Strafrecht moet er sprake zijn van grove schuld. Hiervan was op 16 oktober niets gebleken. De dienst Luchtvaart-onderzoeken van het Korps Rijkspolitie en de landelijk coördinerend officier van justitie Luchtvaart-zaken laten zich sedertdien voortdurend op de hoogte houden door de Rijksluchtvaartdienst.

Bij de ramp in Tsjernobyl liet de Nederlandse overheid in een te vroeg stadium weten dat er geen gevaar was voor de volksgezondheid zonder te weten wat er precies aan de hand was.

Wist het Openbaar Ministerie al op 16 oktober wat er precies gebeurd was bij deze vliegcrash en wat de oorzaak ervan was? Kan er bij grote nalatigheid niet ook sprake zijn van grove schuld?

Al vóór 11 december, de dag dat het werd vrijgegeven, heeft de landelijk officier het transcript vergeleken met de originele band. Daarbij is gebleken dat "de gesprekken letterlijk en met de juiste tijdsaanduidingen" waren weergegeven. Doelt de officier misschien op een ander transcript dan het op 11 december '92 gepresenteerde? Op het gepresenteerde transcript stond toch nog een stukje (tekst in een andere taal) dat pas later in vertaling is vrijgegeven en vliegtechnische informatie bevatte? Als de officier laat weten dat uit het ingestelde onderzoek is gebleken dat "het motorvermogen van de motoren 3 en 4 weg is" is dat dan het resultaat van eigen onderzoek of is dit afgeleid uit het commentaar van de RLD bij het transcript? Ziet het ministerie inmiddels wel redenen om haar opvatting te herzien en over te gaan tot een eigen onafhankelijk onderzoek?

Waarom heeft het Openbaar Ministerie geen verklaringen opgenomen van de vele getuigen van de beginperiode na de crash?

Waarom voert het Openbaar Ministerie niet een onafhankelijk onderzoek uit naar de door hen verzamelde getuigenverklaringen?

2.6 Simulatie rampvlucht

Op initiatief van de directie van British Airways is de EI Al-vlucht nagebootst op een Boeing 747-vluchtsimulator. De simulatie bracht naar voren dat de Jumbo de Buitenveldertbaan van Schiphol in theorie had kunnen halen... De werkgroep heeft in de tekst onderstrepingen aan gebracht op die plaatsen waarvan zij vindt dat deze de belangrijkste conclusies van de simulatie weergeven. De werkgroep pleit voor aanpassing van de (nood)-procedures en voor aanvullende simulatie-trainingen.

Flight with two engines separated

Introduction

Following the recent EI Al B747 accident, and a previous accident suffered by a China Airways B747, in which the two starboard engines are known to have become detached prior to ground impact, it was thought by BA management to be prudent to examine the handling characteristics under these dire circumstances as far as was possible, by use of the B747 Simulator. Certain assumptions had to be made about the events that took place in Amsterdam. These assumptions were made with the best information available at the time. Nothing discussed here should be interpreted as detracting from the skill or efforts of the crews involved in these tragic accidents - I have no doubt that they applied all their skill and experience to the situations in which they found themselves.

However, if we can learn anything from these events, we should do so, and ensure that information so gleaned is passed on to the line community.

Simulation

The 747-236 (not Combi) Simulator was employed, as this most closely represented the subject aircraft (B747-200F). It was loaded to correspond as nearly as possible to the EI Al flight, from what little information has been made available. It was appreciated that the engine precession effects on the RB211 engine might result in different effects on separation, but this was felt to be so uncertain that it was not further considered.

On the best information available, the No. 3 engine failed at 5.000 ft, so a normal full power take-off, with a full clean-up was flown to this point, with a speed of V2 + 100. John Cowell, who was assisting and observing on the console, then introduced the following faults:

- 1. Fire on No. 3 engine (no failure)*
- 2. 30 Seconds later, Fire on No. 4 engine + failure. Loss of No. 3 and No. 4 Hydraulic contents. Simulated right duct rupture. Immediate jettison of 7 tonnes from each of No.3 and No.4 main tanks (to simulate engine detachment). To simulate detachment of the engines, it was necessary to 'cheat' a little. If an engine is just shut down or failed on the simulator, it produces net drag. Clearly an absent engine will produce no drag (neither wind-milling nor form drag). Thus it was decided to*

leave no. 3 engine idling and to shut down No. 4 engine, the net force very nearly equating two missing engines.

Crew Response

Given this situation in real life, the crew would be faced with actioning as many of the following checklists as possible in the time available:

- 1. Severe engine fire/failure X 2.*
- 2. 2-engines inoperative.*
- 3. Loss of two hydraulic systems.*
- 4. Single hydraulic leak/loss X 2.*
- 5. Duct rupture.*
- 6. Single generator inoperative X 2.*
- 7. Loss of essential AC (possibly).*
- 8. Fuel jettison checklist.*
- 9. Alternate trailing-edge Flaps.*
- 10. Alternate Leading-edge Flaps.*
- 11. Alternate Gear extension.*
- 12. Emergency Landing.and possibly*
- 13. One or more LE flaps inoperative.*
- 14. Split Trailing Edge Flaps.*
- 15. Jammed or restricted flying controls.*

There can be no correct or best way to cope with such a gross overload of checklists. However, as we shall see, there are no effective shortcuts, for if the aircraft is not configured correctly for the desired emergency landing, then it will become essentially unflyable.

Handling Characteristics

At V2 + 100 the simulator was flyable with G/A thrust on No. 1 and No. 2 engines, full left rudder input (giving 8 degrees deflection via the rudder radio unit) and approximately half left handwheel on aileron/spoiler. Reference to the overhead panel flight control switch section shows that in this configuration there is considerable degradation of the lateral control. At 330 tonnes a gentle descent resulted at 200-300 fpm. On actioning the 'Loss of 2 Hydraulic Systems' checklist, the vital fact that a 20 kt. increment had to be made to all minimum speeds was highlighted, and a double bug approach speed of 185 kts. was planned.

Providing that this speed margin was maintained, then adequate but sluggish roll response existed in both directions. A successful (if difficult) ILS was flown and, using max autobrake and idle reverse, the aircraft was stopped on a 12.000 ft. runway. The timing from brake release to touchdown was 26 minutes - about 6 minutes longer than the EI Al aircraft was airborne. On the second exercise the 20 kt. increment was disregarded. The aircraft became progressively unflyable, as any endeavour to hold altitude resulted in an uncontrolled drift to the right. This could be arrested only by reducing power, which hastened the downward path. The attempt was abandoned at 500 ft. Radio, with 30 degrees bank, and EPR of a 1.50 on 1 and 2, full left rudder and aileron. ROD was by then 1000-1500 fpm.

A third flight was made in which the inboard (high-speed) aileron on the right wing was disabled. As the right outboard aileron was U/S (No. 3 and No. 4 hydraulics lost), this only left the degraded spoiler-control on the right wing, with ailerons available on the left wing. This was done to simulate degraded lateral control resulting from secondary damage to the inboard aileron following engine separation. In this configuration, a slow uncontrolled roll to the right resulted in a V2 + 100 clean, which was arrested by extending flaps to 1 degree on the alternate system, when the left outboard aileron became active. All the required alternate checklists were then actioned, and an exploration of the roll capability was conducted. At Flap 5 min speed + 20 for the weight, control was OK with G/A power, and on reducing speed, control was lost only at flap 5 min speed-5kts. The simulator was then configured for an ILS, which was flown with extreme difficulty. At one point (2000 ft., flap 10 on G/S), a wild oscillation in roll/yaw occurred, which was only retrieved by ceasing roll-inputs. Having regained control, the ILS was then flown to a successful landing.

Recommendations

Crews should be advised in the event of encountering a similar incident to:

A Preserve speed and height as a first priority. Ensure that 20 kts. is added to all minimum speed as part of the double hydraulic failure checklist. If lateral control is inadequate to maintain wings approximately level, then flaps may have to be extended to 1 degree to enable the control from the left outboard aileron (in this special scenario only). This could conflict with the crews natural desire to remain clean as long as possible to enhance performance and should only be adopted in a situation where roll control is inadequate. When not turning, and endeavouring to fly straight and level to preserve height, ensure that 3 degrees bank is applied toward the good engines.

B Be aware that configuration changes may have to be performed by the alternate checklists as the normal checklist could lead to split TE flaps and asymmetric leading-edge flaps.

C Fuel Jettison: Remember, that even 5 minutes jettison at 2 tonnes/minute loses 10 tonnes of fuel, with a net benefit to the performance. Any extra minutes airborne as a result will enable a better analysis of the situation, and offer more time for the lengthy checklists. The longer that you can stay airborne and reduce weight the easier the exercise becomes.

Simulation on the Combi

At a later date, the opportunity arose to examine the situation on the Combi-simulator. Preconditions were as for the -236 machine, except that it was decided to examine the effects of assuming the loss of No. 3 & 4 bus bars. Whilst the busses themselves are located in the MEC, it could well be that the severed feeder cables could have shorted or earthed. The situation initially

appears only a little more critical. Essential AC can be recovered by selecting no. 2 gen., as per the checklist. However, it becomes apparent on attempting the alternate checklists that:

- A Only 1's and 4's LE sections are operable (symmetrically).
- B Alternate TE flaps do not function.

If it is desired to use the normal flaps and to accept the split flap (outboards are inoperative hydraulically), then this induces an increasing nose-up tendency. The machine was just controllable at 230 KIAS with flap 10 on the inboard flaps, the LE 1's and 4's extended, and wing gear alternately extended. It was flown to 1500' on final in this configuration, with full left rudder and almost full left handwheel.

Deploying inboard TE flaps to 20 provoked a violent, uncontrollable pitchup. As speed decayed a roll to the right rapidly resulted, which was uncontrollable. The simulator was frozen to prevent a crash. Time did not permit further investigation.

Further Recommendations

Given the above conditions:

A Fly the minimum speed for the configuration + 40 kts. (as per clipboard, combined loss of some LE & TE flaps), eg., at 310 tonnes, Vref25 is 166 kts. Min speed flap 10 becomes 166 + 20 + 40, ie 226 kts.

B Given this situation, jettisoning fuel will result in a further nose-up pitch tendency, as the CG moves aft. This will aggravate the already marginal pitch control. Jettison, then, but only reduce speed accordingly as much as will still provide adequate margins of stabilizer and elevator control.

C Failure of the Rudder-ratio computer in its high-speed mode (loss of AC power) will result in restricted rudder output at low speeds. With full pedal input, no more than 3.5 degrees of rudder travel will occur. This explains the need for increasing handwheel requirement on the approach. Flying a low-drag profile to the runway of, say, 3.5 degrees or 4.0 degrees would give a lower power requirement and hence improve lateral and yaw control. Late deployment of the remaining gear on the normal system would clearly help.

Finally, a general recommendation would seem to be that whatever calamity has befallen your aircraft, if the situation can be contained, and it appears to be flying satisfactorily, then do not change the configuration or speed without very serious consideration, and always honour the minimum speed for configuration, with any additions for loss of hydraulics or flaps. Assuring controllability must over-ride the pressure to go for an immediate landing.

Captain Frank-Avery

Uit: Kontakt nr.1, 1993.

2.7 Voorlopige conclusies

In de speurtocht naar de oorzaak van de vliegramp in de Bijlmermeer komt men al gauw om in de hoeveelheid mogelijke veroorzakers van een ramp. Na iedere mogelijke veroorzaker of foute handeling is er echter ook telkens weer een mogelijkheid van herstel, meestal door menselijk ingrijpen, de zogenaamde 'human recovery'. Als van deze herstelmogelijkheid geen gebruik gemaakt wordt, kan zich een volgende veroorzaker aandienen, gevolgd door weer een mogelijkheid van herstel. Voorafgaand aan de crash in de Bijlmermeer ontstond een lange keten van mogelijke veroorzakers en herstelmogelijkheden, beginnend op de tekentafels van Boeing en eindigend in Groeneveen/Kruitberg op 4 oktober 1992. Ontwerp, toelevering, fabricage, aanpassing, onderhoud, historie, belading, bemanning, begeleiding en procedures zijn allemaal schakels in deze keten.

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer heeft ondanks het gebrek aan informatie toch gemeend een eigen onderzoek te moeten doen. Op grond van de voor ons beschikbare en bereikbare informatie, het transcript van de communicatie tussen toren en cockpit en de videoanimatie van de rampvlucht, zijn wij tot de volgende conclusies gekomen.

- **Het EL AL vliegtuig was tot kort voor het neerstorten nog goed bestuurbaar.**
- **De oorzaak van het neerstorten moet worden gezocht na de mayday-call van captain Fuchs.**
- **De oorzaak wordt gevonden in het feit dat na de mayday-call bemanning en verkeersleiding zodanig koortsachtig hebben samengewerkt dat daardoor het toestel in een configuratie is gebracht van waaruit herstel niet meer mogelijk was.**
- **Door andere procedures te hanteren had de crash voorkomen kunnen worden. Het neerstorten is geen noodzakelijk gevolg geweest van de mankementen aan het vliegtuig. (zie ook hoofdstuk 2.6)**

2.8 Aanbevelingen

Op grond van onze bevindingen en binnen het kader van onze doelstellingen pleiten we voor de volgende maatregelen.

- **Er moeten, indien mogelijk wereldwijd, standaard-procedures worden doorgevoerd waarin wordt vastgelegd dat na een mayday-call de piloot eerst wordt verplicht zijn toestel te stabiliseren en te onderzoeken wat de restfuncties nog zijn voordat een noodlanding wordt ingezet. ('Assuring controllability', 'maintain altitude, maintain heading')**
- **Onder dergelijke omstandigheden moet vliegen boven bewoond gebied of anderszins risicovol gebied worden vermeden.**
- **Continue moet een 'flight-expert' beschikbaar zijn op de verkeersstoren om de verkeersleiding in noodgevallen te ondersteunen.**
- Communicatie met andere instanties, zoals politie en marifoondienst, dient te worden verbeterd.
- Radioverkeer tussen verkeersstoren en cockpit moet in noodsituaties mogelijk zijn met minder of geen frequentiewisselingen.
- Vliegtuigen waarbij de bemanning geen zicht heeft op de vleugels en motoren moet de toegang tot het Nederlands luchtruim worden ontzegd.
- Vliegtuigen moeten niet door een overgewicht verhinderd worden een noodlanding te maken.
- Snellere brandstoflozing moet voorkomen dat een vliegtuig in nood een brandbom wordt.
- Wettelijke, met sancties handhaafbare regelgeving met betrekking tot het luchtverkeer, moet op korte termijn worden ontwikkeld en doorgevoerd.
- Een onafhankelijke instelling moet met meer zorgvuldigheid ten aanzien van de getroffen, zowel bewoners als passagiers, het vooronderzoek doen.
- De grootst mogelijke openheid moet worden betracht ten behoeve van de slachtoffers en betrokkenen.
- Op de kortst mogelijke termijn moet de veiligheid van vliegveld-omwonenden verbeterd worden.
- Er dient een rampenfonds te worden gecreëerd.
- De informatievoorziening dient sterk te worden verbeterd. Er dient meer begrip te komen tussen luchtvaartbetrokkenen en bewoners.

3 RLD, LI en LVB

Verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van de luchtvaart is in ons staatsbestel het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Binnen dit ministerie is het de Rijksluchtvaartdienst (RLD) die alles regelt met betrekking tot de luchtvaart en buiten deze dienst om is er niets mogelijk. Weliswaar worden er nu nog andere diensten onderscheiden zoals de Luchtvaartinspectie (LI) en de Luchtverkeersbeveiliging (LVB) maar ten tijde van de ramp waren deze nog onderdeel van de RLD.

De RLD maakt de regels, voert ze uit, controleert, handhaaft, straft, bepaalt wat nodig is, voert de onderzoeken uit en beheert de gegevens. Zij doet dit door middel van afspraken, overeenkomsten, verdragen, heeren-akkoorden e.d. De RLD wordt geacht de deskundige bij uitstek te zijn. Zij geven de adviezen aan de minister en andere instanties. Zij bepalen wat goed voor de luchtvaart is in ons land en dulden geen bemoeienis van derden. Zolang dat allemaal goed gaat en niemand er verder last van heeft is dit weliswaar slecht geregeld, maar is er geen directe aanleiding voor het ministerie om in te grijpen. Als de overlast onnodig buiten proporties wordt, derden er schade van ondervinden of andere wetten worden overtreden wordt het tijd voor de scheiding der machten; er moet dan **wettelijke** regelgeving komen, die door een instantie wordt uitgevoerd en door een ander onafhankelijk orgaan wordt gecontroleerd.

Op 4 oktober 1992 is aan een ieder duidelijk geworden dat de RLD niet capabel is om het luchtverkeer boven ons land adequaat te regelen.

De werkgroep heeft ernstige kritiek op de voorlichting van de RLD. Van openheid is totaal geen sprake. Kent de RLD alleen maar omwonenden als ze passagier zijn?

De RLD-ambtenaren werken inefficiënt en niet zelden langs elkaar heen. Veel daarvan is op het conto van gebrekkige leiding te schrijven. (Telegraaf 13/11-92)

- De RLD heeft nagelaten de mogelijkheden te schep-
pen om gebrekkige vliegtuigen in het algemeen en
zoals de EI Al Boeing op dat moment in het bijzon-
der, te verplichten een door hen aan te wijzen lan-
dingsbaan te gebruiken; de piloot bepaalt dat hij op
de Buitenveldertbaan wil landen.
- De RLD is niet in staat om een gebrekkig vliegtuig
om dichtbewoonde gebieden heen te leiden; ze laten
de EI Al 1862 nog een rondje boven Amsterdam
vliegen.
- De RLD is vervolgens niet in staat om het toestel
veilig binnen te loodsen; EI Al 1862 stort neer op het
flatgebouw Groeneveen/Kruitberg in de Bijlmer-
meer.
- De RLD is zelf belanghebbende bij de uitkomsten
van het onderzoek, dat door hen wordt uitgevoerd
naar de oorzaak van de ramp.

- De RLD is niet in staat om eventuele sporen en stille
getuigen veilig te stellen ten behoeve van een onder-
zoek. Zij zegt niet te weten wie het rampterrein in de
vroege maandagmorgen vóór 8.30 uur hebben
ontruimd.
- Pas op woensdagmiddag 7 oktober '92 is, op ver-
zoek van een Amerikaanse advocaat, de bewegings-
vrijheid van mensen van EI-Al en Boeing op het
rampterrein beperkt.
- De RLD is niet in staat te voorkomen dat de black
boxen verdwijnen.
- De RLD is niet in staat de Cockpit Voice Recorder
(CVR) terug te vinden.
- De RLD is niet in staat binnen redelijke termijn een
rapportage over het gebeurde te produceren.
- De RLD is nog altijd niet in staat op korte termijn
maatregelen te nemen, die de kans op herhaling
moeten minimaliseren.

Waarom worden de getuigenverklaringen in het onder-
zoek van de RLD niet meegenomen?

Waarom doet de RLD pertinent onjuiste mededelingen
omtrent de inhoud van de conversatie tussen verkeers-
toren en de bemanning?

Waarom geeft de RLD verschillende verklaringen af
over de vindplaats van de FDR?

Is het juist om de RLD het verdere onderzoek naar de
vlieg-ramp zelfstandig te laten uitvoeren nu zij zelf be-
langhebbende bij de uitkomsten ervan is?

De werkgroep steunt overigens het idee van een onaf-
hankelijke Europese (vliegtuig)ongevallenraad.

Zeker 20% van alle vliegtuigen van luchtvaartbedrijven
in ons land vliegt met buitenlandse registratie onder
'vreemde' vlag om veiligheidsregels in ons land te om-
zeilen. De regels van de RLD werken volgens de Neder-
landse Vereniging van Luchtvaartbedrijven averechts
omdat ze sterk afwijken van de vliegvoorschriften in
andere landen. Een buitenlands brevet is zeer moeilijk
in Nederland erkend en gelijkgesteld te krijgen, terwijl
met datzelfde brevet in een buitenlands geregistreerd
vliegtuig wel boven Nederland mag worden gevlogen.
(Telegraaf 13/11-92)

4 NV Luchthaven Schiphol

Schiphol is een belangrijke economische motor. Maar het is soms ook een zeer lawaaiige motor! Dat weten veel omwonenden maar al te goed. En dat die motor ook dodend, verwoestend en vervuilend kan werken weten we sinds oktober '92.

Schiphol is ook een mooie en efficiënte motor. De awards vallen uit de lucht. Het bureau Motivaction deed een onderzoek. Omwonenden en beleidsbeslissers noemden geluidsoverlast, milieuvervuiling en verkeersdruk als negatieve kanten. Over onveiligheidsgevoelens werd vreemd genoeg niet gerept. Heeft men het niet durven vragen? Of wordt onveiligheid verzwegen voor omwonenden en passagiers? Wie voorkomt dat er op Schiphol slecht onderhouden toestellen met matige crews landen omdat het commercieel zo aantrekkelijk is? En moet er een luchtroute voor gevaarlijke stoffen komen? Of toch maar verbieden die risico's...

Schiphol profiteert van het 'open-skies beleid'. Dat betekent meer vliegtuigen. Toch wéér iets dat ten koste gaat van de omwonenden. Die hebben liever een 'quiet-skies beleid'. Snel weg met die lawaaiige 'hoofdstuk-2' vliegtuigen dus! Daar is het ingebouwde Schiphol helemaal niet geschikt voor!

Maar heeft Schiphol zich niet in laten bouwen? Het heeft twee maal de kans gehad zich te verplaatsen! Misschien moet dat alsnog gebeuren en moet er een nieuw vliegveld voor de kust komen. Flevoland biedt ook een mogelijkheid. Om te beginnen zou de '6e baan van Schiphol' in de driehoek Almere-Lelystad-Harderwijk gelegd kunnen worden. Die is dan te gebruiken voor vracht- en nachtvluchten, charters, de kleine vliegtuigen en later de super-jumbo's. Ook vliegtuigen in nood kunnen daar naartoe geleid worden. De startsubsidie van de EG voor zo'n duo-mainport is er al!

Schiphol wil mainport worden. Van Europese en mondiale betekenis. Maar een mainport wordt voor de omwonenden gauw een 'painport' als niet het uiterste gedaan wordt om de onveiligheid en de geluidsoverlast binnen de normen te houden. GroenLinks wil er mede daarom meer een 'trainport' van te maken.

De extra Kaagbaan en Zwanenburgbaan laten nog jaren op zich wachten. De 'Amstellandbaan' van PvdA-er Van Gijzel, een heel goed alternatief voor de voor velen gevaarlijke en lawaaiige Buitenveldertbaan, helaas idem dito. Wil Schiphol voor de omwonenden blijvend acceptabel worden dan moet er op vele fronten wezenlijk iets veranderen. Zo spoedig mogelijk. Het mag niet zo zijn dat Nederland een economische motor eeuwig blijft gedogen.

En als er een economische afweging gemaakt moet worden, besef dan dat aangepast 'gedrag' met een eerlijker beleid best gefinancierd kan worden. De gehele

luchtvaart wordt in de watten gelegd. Belastingvoordelen, overheidssteun, normverlaging betreffende veiligheid en milieu, lovende toespraken van ministers. Die watten trouwens zijn heel andere dan die waar veel vliegcraspslachtoffers mee geconfronteerd werden. En al die voordelen lijken teveel op concurrentievervalsing.

De omwonenden proeven een economische roofbouw; hoe mooi die economische motor ook verpakt is in uniformpjes, housestyles en architectuur. Een vliegticket is echter véél te goedkoop. Gevaarlijk goedkoop zoals de topman van de Lufthansa het in mei '93 stelde. Daar wensen wij als omwonenden niet wakker van te liggen!

Overleg tussen 'Schiphol', overheid en de omwonenden is nodig. Relevante informatie dient daarvoor openbaar te zijn. Géén geheime rapporten. Géén vage normen en plannen. Voor zwijgen en doordrammen is in een democratische maatschappij géén ruimte. Alle betrokkenen dienen te kunnen meedenken, meepraten en meewerken. Het voeren van harde acties moet gewoon niet nodig zijn!

5 Luchtvaart en onveiligheid

5.1 Omgeving Schiphol onveilig

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB) maakt zich grote zorgen over de risico's van het vliegverkeer voor de populatie in de Bijlmermeer die immers onder drukke aan- en uitvliegroutes woont. Deze risico's voor omwonenden worden ook wel genoemd: third party risk. De overheid heeft een aantal studies laten verrichten om deze risico's te berekenen en wel door de volgende onderzoeksinstituten:

- **Technica**
Consulting Scientists & Engineers,
Londen, december 1990;
- **Rand**
European-American Center for Policy Analysis,
Delft, juni 1993;
- **Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)**
Amsterdam, 1993.

De berekeningen uit deze studies zijn door de WVB bestudeerd. Met steun van de door ons geraadpleegde deskundigen geven wij in dit hoofdstuk een uiteenzetting van onze bevindingen.

In maart 1993 publiceerde de WVB over de risico-analyse uit het **Technica**-rapport. Daaruit bleek dat Schiphol in 1987 (het basisjaar van de Technica-berekeningen) al 400 keer zo onveilig was als de uiterste risicogrens, die de wet voorschrijft voor gevaarlijke industrieën in de omgeving van woongebieden¹. Voor het jaar 2015 becijfert Technica, "gebaseerd op de meest optimistische uitgangspunten", (pag. 18), een overschrijding van 1250 maal de uiterste risico-grens. De konklusie van Technica luidt dan ook: "Alle risicocurven in de reeks van 1 tot 1.000 doden liggen boven de criteria, die de Nederlandse regering aanlegt voor industriële activiteiten" (pag. ii).

In de hoop op gunstiger uitkomsten geeft de Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat opdracht aan het NLR voor een nieuw onderzoek. Vervolgens krijgt ook Rand in Delft van dit ministerie een soortgelijke opdracht. Tot schrik van de overheid zijn de uitkomsten van de studies van NLR en Rand nog bedreigender voor Schiphol dan die van Technica.

Op de hierna volgende tabel is duidelijk aangegeven hoe groot de overschrijding is van het vliegrisiko voor omwonenden, afgezet tegen de wettelijke uiterste risicogrens voor de industrie.

¹ De oorspronkelijke Technica-cijfers waren nog ongunstiger, maar onder druk van de overheid werden risico-factoren bijgesteld. Voorbeeld: een vermindering van 90% omdat piloten in een hachelijke crash-situatie nog zouden kunnen bijsturen om (de voor hen onzichtbare) woongebieden te ontwijken (Tech.pag. 18). Rand gaat hierin niet mee (pag. 167, noot 23).

De overschrijding door Schiphol van de wettelijk uiterste risicogrens voor de industrie

Instituut en gegevensjaar	Kans op > 10 / > 100 doden	In 2015 Kans op > 10 / > 100 doden
Technica 1987	50 / 400 keer	100 / 1.250 keer
NLR 1990	300 / 1.600 keer	600 / 1.200 keer
Rand 1992	1.000 / 10.000 keer	1.000 / 30.000 keer

De logaritmische diagrammen zijn omgewerkt tot begrijpelijke taal door een wetenschappelijk medewerker van de Universiteit van Amsterdam.

Van de drie rapporten zijn de Rand-berekeningen wel de meest vernietigende met betrekking tot de veiligheid van Schiphol. Voornamelijk vanwege toekomstige overplaatsing van de 'kleine' luchtvaart naar andere vliegvelden berekent Rand voor 2015 een gelijkblijvende overschrijding van 1000 keer waar het om 10 doden gaat.

De grote verkeersvliegtuigen blijven, en met een geprojecteerde toename van het aantal starts en landingen tot 200% komt Rand uit op het drievoudige van het risico op 100 doden of meer. Een overschrijding van de wettelijke industrielimiet van 10.000 maal nu naar 30.000 maal in 2015!

Evenals Technica komt Rand tot de conclusie (pag. 176): "Geen van beide zouden voldoen aan de overheidseisen voor gemeenschapsrisico, als die norm werd toegepast op de luchthaven."

In volstreekte tegenspraak met haar eigen berekeningen blijkt Rand zijn conclusies (pag. xvi en 190) te presenteren onder de vetgedrukte kop: **Schiphol is a Modern, Safe Airport.**

Zoekt men naar de wetenschappelijke onderbouwing van deze conclusie dan komt men bedrogen uit. Het groepsrisico voor de bevolking dat, na de ramp in de Bijlmermeer, centraal is komen te staan t.a.v. de veiligheid van de luchthaven-activiteiten, wordt geheel genegeerd. Een oppervlakkige vergelijking van algemene gegevens over andere luchthavens doet Rand verklaren dat Schiphol "qua veiligheid vergelijkbaar is met andere moderne luchthavens in Europa en in de USA".

Let wel: tot nu toe beschikt geen enkele andere luchthaven over soortgelijke veiligheidsstudies als nu voor Schiphol zijn uitgevoerd.

Om die uitspraak toch te kunnen rechtvaardigen grijpt Rand terug op een wetenschappelijk reeds lang gepasseerd station, **het individuele risico**:

“Het geschatte gemiddelde individuele risico voldoet aan de norm, die de Nederlandse regering in overweging heeft voor vergunning van luchtvaartactiviteiten, ofschoon kleine bevolkingsgroepen die norm wellicht zullen overschrijden” (Rand, pag. xvii).

Ter verduidelijking: “Individueel risico” is van belang voor deelnemers (personeel, passagiers, etc.) aan een gevaarlijke activiteit. De keuze ligt bij het individu. Men kan er voor kiezen of niet. Het is niet van toepassing op het gevaar voor bevolkingsgroepen, die wonen in gevaarzônes, zoals het verlengde van start- en landingsbanen, of de gehele regio rondom een luchthaven. Daarvoor geldt het groepsrisico van het neerstorten van een verkeersvliegtuig op stad of dorp, met verschrikkelijke gevolgen, die een bevolkingsgroep in één keer treft. Ook nog ter verduidelijking: “geschat gemiddelde”. Daarbij wordt het gemiddelde genomen van zônes met weinig mensen (meren, landerijen) en dicht bebouwde gevaarzônes. Een rekenkundige truc om het werkelijke gevaar voor de mensen in die zônes op papier groten-deels weg te cijferen.

Tenslotte nog een opmerking over het lezen van diagrammen. Rand stelt op pag. 176 over zijn eigen diagram van het groepsrisico 1992 en 2015: “there is no significant growth”, geen toename van betekenis. Omdat zeer grote verschillen (b.v. 20.000 keer hoger) zich niet tegelijk met kleine verschillen nog duidelijk afleesbaar laten intekenen op een velletje papier van rapportformaat, kiest men daarvoor diagrampapier met een logaritmische schaal. Het NLR waarschuwt in zijn rapport, dat “kleine verschillen in dergelijke diagrammen relatief grote verschillen in werkelijke risico-niveaus kunnen representeren”. Ze zijn dus bedrieglijk en kunnen de oppervlakkige lezer zand in de ogen strooien. Zo ook in het Rand-diagram. Niet alleen is het onvolledig, maar bovendien onnodig klein afgedrukt. Maar wie er mee vertrouwd is, ziet dat de twee streepjes extra bij 100 doden een toename in overschrijding aangeven van 10.000 naar 30.000.

5.2 Verontrustende conclusies

Nederland is het eerste land dat een begin heeft gemaakt met wetenschappelijk onderzoek naar de veiligheid van een luchthaven. Geen van de onderzoeksinstituten heeft zich kunnen refereren aan vergelijkbaar materiaal elders.

Technica stelt nadrukkelijk in haar eindrapport te zijn uitgegaan van “the most optimistic parameters so far”.

Rand trekt conclusies, die ongetwijfeld de opdrachtgever welkom zijn, maar tegenstrijdig zijn aan de eigen berekeningen.

NLR weerstaat openlijk de op haar uitgeoefende druk en handhaaft onverkort haar wetenschappelijke integriteit.

Ondanks onderlinge verschillen tonen de drie studies onomstotelijk aan dat Schiphol (helaas) op de bestaande locatie zelfs niet bij benadering binnen veiligheidsnormen kan opereren, zoals die gelden voor industriële bedrijvigheid nabij woongebieden. Daar geldt een overschrijding van 100% als zeer ernstig, maar zelfs het kleinste getal in de tabel, de 50-voudige overschrijding die Technica voor 10 doden becijfert, betekent al 5000%.

Welke normen moeten voor de veiligheid van alle woon- en werkgebieden in de regio rondom een luchthaven gelden? Toch zeker niet lager dan die voor het groepsrisico ten aanzien van bedrijven op een vaste locatie. Immers, de bedrijvigheid van Schiphol speelt zich direct af boven de hoofden van de bevolking, is jaar in jaar uit permanent aanwezig, en de aard van het gevaar is een crash zonder voorafgaande waarschuwing. Het gaat nu al om gemiddeld 650 starts en landingen per dag (exclusief kleine luchtvaart), 365 dagen per jaar. Tegen 2015 loopt dat op tot zo'n 1600 vliegbewegingen per dag!

Gezien de schrikbarende risicocijfers die de bovenstaande studies opleveren vindt onze werkgroep het beslist onverantwoord dat er nog steeds toestellen vliegen boven de hoofden van de Bijlmerbewoners, zelfs aanzienlijk meer dan voor de EI Al-crash (de tijdelijke sluiting van de Buitenveldertbaan wordt hierbij even buiten beschouwing gelaten). Zoals wij reeds in diverse besprekingen met de RLD en Schiphol naar voren hebben gebracht pleiten wij, ondersteund door luchtvaart- en medische deskundigen, voor tenminste de volgende maatregelen:

- 1 Het verleggen van de gevaarlijke stijgroutes met o.a. de grootste toestellen boven het dichtbevolkte gebied in Amsterdam-Zuidoost (100.000 inw.) naar dunbevolkt gebied. Hiervoor zouden slechts enkele radiobakens verzet moeten worden.
- 2 Het verhogen van de Final Approach Fix van 2000 ft (600m) naar 3000 ft (900m). Het stillere glide-path begint dan ca. 18 km i.p.v. 12 km (midden boven de Bijlmer) vanaf het landingspunt. Een verandering die de geluidsoverlast sterk kan beperken.
- 3 Verbod van nachtvluchten boven Amsterdam-Zuidoost tussen 21.00 en 7.00 uur.

Op 13 mei 1993 is in een gezamenlijke bespreking van RLD en Schiphol met onze werkgroep door RLD toegezegd dat men t.a.v. de punten 1 en 2 technische mogelijkheden zag maar dat men eerst twee onderzoeken zou moeten verrichten. Deze onderzoeken zouden na een maand bekend gemaakt worden. Tot op heden heeft de WVB nog geen antwoord van de RLD mogen ontvangen.

5.3 De onveiligheid geciteerd

"De kans op een vliegtuigongeluk wordt altijd geminimaliseerd. Vliegen zou veiliger zijn dan autorijden wordt er gezegd. Ter geruststelling worden er dan statistieken aangehaald die laten zien dat de kans op een ongeluk één op zoveel miljoen is. Het is een feit dat ik al duizenden vliegtuigen over mij heen heb zien vliegen zonder dat er iets is gebeurd, maar het is ook een feit dat het vliegtuig dat op vier oktober 1992 in de Bijlmer neerstortte, niet in de Zwanenburgbaan is gecrasht omdat die dag de wind was gedraaid. En als vliegen zo veilig is, hoe komt het dan dat ik meer mensen heb gekend die zijn omgekomen bij vliegtuigrampen dan bij auto-ongelukken"?

(Het Parool 02/10-93)

6 Het milieu

6.1 Vliegtuigangst

Het vliegverkeer werd 8 dagen na de ramp weer abrupt hervat. De deelraad ontving 5 minuten van tevoren een aankondiging per fax...

De bewoners merkten dat ze sterk veranderd waren. Het geluid van de vliegtuigen riep de ramp weer op. Als er een overkwam keek iedereen naar boven of liep even naar het raam. De nacht was voor velen een hel. De vliegtuigen waren niet te zien vanuit bed en de Bijlmer akoestiek maakte de vliegtuigen moeilijk traceerbaar. Kinderen renden gillend de slaapkamer uit; ouderen schrokken bezweet wakker. Na een iets onregelmatig vliegtuiggeluid wachtte men op de inslag. Enkelen sliepen maandenlang met de kleren aan en zetten tassen met belangrijke spullen en speelgoed bij de voordeur...

Post Traumatisch Stress Syndroom. Het heeft alles te maken met geluidsherkenning en weinig met volume. Zelfs een schommelend aanvliegend toestel, een 'binnenbochter' of een plotseling over een flatgebouw aankomend toestel bezorgde velen plotseling een angstaanval.

Vliegtuigangst. Een intense vorm van overlast.

Een huisarts uit de Bijlmermeer heeft een tijdelijk vliegverbod gevraagd boven de Bijlmermeer omdat de gezondheid van zijn patiënten hiermee gediend zou zijn. De kantonrechter in kort geding heeft echter uitgesproken dat het belang van de patiënten bij een verbod niet opwoog tegen het economisch belang van het vliegen boven de Bijlmermeer.

Algemeen aanvaard is het principe dat de vervuiler betaalt. Dat degene die meer vervuult ook meer zal moeten betalen is een logisch gevolg. Het lijkt dan ook wenselijk dat de tariefstelling voor landingen gedifferentieerd wordt naar de mate van de milieu-schade die wordt veroorzaakt. Een noodzakelijke landing 's nachts moet heel duur worden. De ene landingsbaan zal dunder kunnen zijn dan een baan waar minder overlast wordt veroorzaakt. En moet er beslist verkort worden ingedraaid boven bewoond gebied dan kost dat meer dan de landing waarbij vanaf 3000 ft gestabiliseerd wordt aangevlogen. Ook om veiligheidsredenen verdient het de voorkeur om niet boven bewoond gebied te manoeuvreren, te remmen, weer gas bij te geven en landingsgestellen uit te gooien. Een cursus 'rustig vliegen' is geen overbodige grap. (zie ook persbericht 'Quiet boven de Bijlmer' op pag. 35)

In maart 1993 is het "nodig" met Boeing 747's te gaan lesvliegen boven de Bijlmer. Inclusief schijnlandingen en doorstarts. Zeer angstaanjagend. De bevolking wordt weer panisch. Het getuigt van de minachting van de LVB en vliegers voor het welzijn van de slachtoffers van de ramp.

6.2 Geluidsoverlast

Lawaai-overlast is een beter woord voor de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door vliegtuigen. Dag in dag uit, om de paar minuten een brullende machine over je huis is een langdurige kwelling. De weinig gebruikte landingsroute boven je hoofd blijkt in de loop der jaren totaal van karakter te zijn veranderd. En het aantal vliegtuigen zal nog sterk toenemen. Ook de over een 6-tal jaren verwachte super-jumbo's met 600 tot 800 plaatsen, die zijn nauwelijks groter dan de bestaande jumbo's, zouden wel eens veel lawaai kunnen veroorzaken. De draagkracht van die reuzen zal dan waarschijnlijk in zwaardere motoren zitten.

Nederland de lusten, de omwonenden van de luchthaven de lasten. Dat moet anders.

De werkgroep verrichtte zelf ook overlastmetingen. De resultaten zijn op aanvraag verkrijgbaar.

De veel aangehaalde 'Public Room' op Schiphol waar bezoekers vluchtinformatie, zoals vlieghoogte en geluidsniveau kunnen krijgen, kan volgens de werkgroep beter naar de 'Living Room' thuis gebracht worden. Even met de telefoon je postcodecijfers en de tijd intoetsen en de vluchtinformatie komt via een toegewezen teletextpagina op het eigen TV-scherm. (rechten voorbehouden WVB)

6.3 Slaapverstoring

Slaapverstoring is een ernstige vorm van geluidsoverlast. De werkgroep wijst daarom de nieuwe nachtnormering af.

Hieronder enige citaten waar de werkgroep volledig achterstaat.

De nieuwe nachtnormering

Citaten uit de brief van Stichting Natuur en Milieu d.d. 22.9.93 aan: de leden en de plaatsvervangend leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede kamer der Staten-Generaal (c.c. naar vaste Commissie Milieubeheer en Volksgezondheid). Deze brief werd opgesteld door ir. J.T.J. Fransen en ondertekend door A.J.M. van den Biggelaar, directeur.

pag. 1

De door de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat voorgestelde nachtnormering n.a.v. het rapport van de Werkgroep Nachtnormering van mei 1993 voor nachtelijk vliegtuiglawaai is volstrekt ontoereikend om de bevolking te beschermen. Niet alleen het niveau van de norm is veel te hoog, ook de structuur van de norm zal voor de bevolking tot rampzalige gevolgen leiden. Zo

zijn juist de kwetsbaarste delen van de nacht onbeschermd, te weten tussen 21.00 en 23.00 uur (inslaapperiode voor de helft van de bevolking) en tussen 6.00 en 8.00 uur (periode met de lichtste slaap). De norm is ook niet gelijk aan die voor nachtelijk railverkeer, zoals de regering stelt, maar 11 á 14 dB(A)! soepeler. Een verschil van 11 á 14 dB(A) betekent zeer ernstige hinder in plaats van nauwelijks hinder. De nachtelijke geluidproblemen zullen vele malen ernstiger zijn dan langs de Betuwelijn.

pag. 2

Niet alleen voor een 8-urige nacht, maar ook voor de avond (half strikt regime) is een norm tegen slaapverstoring nodig. Naast, of als onderdeel van, een nachtnorm als LAeq (begrenzing van het aantal pieken in relatie tot het piekniveau) is een absolute bovengrens nodig voor het piekgeluidniveau in de slaapkamer per overkomend vliegtuig.

pag. 3

Tekortkomingen nachtnorm

Vliegtuiglawaai is veel hinderlijker en doordringender dan de meeste andere geluidsoorten.

Vliegtuiglawaai is ernstiger in zijn gevolgen dan het verkeerslawaai op snelwegen.

Bij vliegtuiglawaai bestaat meestal geen geluidluwe gevel. Bewoners kunnen zich dus niet aan het lawaai onttrekken door aan de geluidluwe kant van de woning te gaan slapen of alleen aan die zijde de ramen te openen. Vliegtuiglawaai veroorzaakt dus bij eenzelfde geluidbelasting (gemeten in LAeq of in piekniveaus) een veel grotere aanslag op het wooncomfort. Bovendien gaat vliegtuiglawaai vaak over de woning heen in plaats van er langs. **Angstgevoelens** zijn daardoor veel eerder te verwachten dan langs wegen, spoorlijnen en industrieën.

pag.4

LAeq van 27 dB(A)

Door het hanteren van een jaargemiddelde kunnen 's zomers grote aantallen nachtvluchten plaatsvinden, wat dan kan worden gecompenseerd met herfst- en winterperioden zonder vakantiecharters. Het effect is al gauw 3 dB(A) extra in de zomer. In het uiterste geval kan hierdoor 's zomers een 6 dB(A) hoger LAeq optreden zonder het jaargemiddelde te overschrijden (33 dB(A) in de zomerperiode in plaats van 27 dB(A). Dit is voor de omwonenden een ramp. De zomerperiode is veel gevoeliger voor slaapverstoring dan de winterperiode wanneer - slechts - 40 procent van de mensen met open raam (en dan meestal slechts een klein beetje open) slaapt.

pag. 5

In regio's met een vliegveld met nachtvluchten bestaat een vrije keuze voor een rustig gelegen woning dus in feite niet meer, terwijl voor de 25 procent geluidgevoeli-

gen in de bevolking rust het hoogste goed is. Voor andere geluidbronnen is de woningmarkt niet zo totaal verstoord.

In dit opzicht is de situatie rond de nieuwere luchthavens in Europa totaal anders. Waar rond Schiphol halve steden blootgesteld (gaan) worden aan nachtelijk vliegtuiglawaai dat slaapverstoring veroorzaakt, gaat het bij de vliegvelden Charles de Gaulle, Frankfurt en München om kleine woonkernen. Een afdoende nachtnorm is daar dus wel nodig, maar minder urgent dan rond Schiphol...

pag. 6

Zo zal de veel besproken Betuwelijn 's nachts binnen piekgeluiden van maximaal 37 dB(A) geven bij gesloten ramen en 42 dB(A) bij ramen op ventilatiestand.

De nachtnorm voor luchtvaartlawaai moet dus 6 dB(A) lager zijn: 21 dB(A).

Er mag niet gemiddeld worden over alle nachten van een jaar, maar slechts over bijvoorbeeld drie opeenvolgende nachten.

pag. 7

Piekgeluiden dienen volgens TNO en de Universiteit van Amsterdam beneden 50 á 55 dB(A) te blijven om een te groot aantal ontwaakreacties te voorkomen.

Gezondheidseffekten

Ook de inbreuk op de herstelfunctie van de slaap en op de productie van groeihormonen krijgen nauwelijks aandacht. De oorzaak is naar onze mening het ontbreken van een groep medici met relevante specialisaties in de Werkgroep Nachtnormering.

Wellicht ten overvloede wijzen wij erop dat kwetsbare groepen als mensen onder stress, kinderen (minder ontwikkeld immuun-systeem), ouderen, depressieve mensen en mensen die afweeronderdrukkende medicijnen gebruiken ook voldoende moeten worden beschermd.

pag 8

Wij missen een analyse van de economische aspecten. Dit deel uit het rapport van de Werkgroep Nachtnormering heeft meer het karakter van een verkooppraatje.

Handhaving

De handhaving van een LAeq als jaargemiddelde wordt een fors probleem. Alleen achteraf is te constateren dat de norm is overschreden. Een schuldige is niet aan te wijzen.

pag. 9

De handhaafbaarheid moet zich ook uitstrekken tot de daadwerkelijk optredende geluidniveaus.

Voorstel voor de nachtnorm (o.a.)

1. De nachtnorm dient te bestaan uit een LAeq over 8

- uur van maximaal 21 dB(A) plus een absolute bovengrens voor piekgeluiden in de slaapkamer van 45 dB(A).....
2. Het LAeq dient te worden bepaald als voortschrijdend gemiddelde over de laatste twee of drie nachten. Een jaargemiddelde LAeq zou rampzalige gevolgen hebben.
 4. De nacht moet acht uur duren in plaats van zeven en een avond - met half strikt regime - dient te worden toegevoegd.

pag. 10

Juist het begin van de nacht (inslaapproblemen) en het eind van de nacht (die verkwikkende slumerslaap) zijn het gevoeligst voor slaapverstoring. Van de avond is met name de periode van 21.00 tot 23.00 uur van belang (kinderen gaan dan naar bed; om 23.00 uur slaapt ook 30% van de 16- 65-jarigen). genoemd TNO-rapport van februari 1993 is zeer stellig over het gevaar van een te korte nacht...

5. Het aantal blootgestelden moet een rol spelen. Als er weinig woningen worden getroffen, zoals rond de nieuwe luchthaven van München is een minder stringente norm minder onverantwoord dan rond Schiphol, waar het om halve steden gaat.

7. In het weekeinde moeten in elk geval op zondagmorgen van 07.00 tot 9.00 uur piekgeluidniveaus boven 50 dB(A) in de slaapkamer worden voorkomen.

Uit Het Parool d.d. 2.10.93 (Gerben Hellinga):

De luchthaven Schiphol ligt precies in het centrum van een van de dichtstbevolkte gebieden in Europa. Schiphol ligt niet bij maar in Amsterdam, en in Haarlem, Amstelveen, Hoofddorp, Aalsmeer, maar ook in Leiden, ...

Er zijn ook periodes waarin onafgebroken wordt gevlogen, dagen achter elkaar, soms de hele nacht. Voor een gevoelige slaper of iemand met stress zijn dat helse tijden; vooral de kleintjes hebben er last van, maar ook een diepslaper wordt na twintig of dertig vliegtuigen uit zijn slaap gehaald.

Overdag kun je, als je binnen bent, het lawaai neutraliseren met muziek en dichte ramen, maar op straat of in de tuin moet je het over je heen laten komen. Je zult er mee moeten leren leven, ander word je gek. Natuurlijk zijn er veel mensen die dat niet kunnen, er zijn dan ook veel mensen die er gek van worden. De mens streeft naar comfort en daarbij hoort stilte. Rijke mensen wonen bij voorkeur op stille plekken, hoe rijker hoe stiller, en in een fraaie omgeving waar het goed toeven is in de tuin. Dus niet onder of in de buurt van een aanvliegbaan.

Als Schiphol blijft groeien, als er een vijfde en later een zesde baan bij komt, wordt een groot deel van Noord- en Zuid-Holland onaantrekkelijk als woonomgeving.

6.4 Luchtvervuiling

Luchtverkeer veroorzaakt ook gigantische luchtvervuiling. Tot op vele kilometers afstand van het vliegtuig en tot op grote hoogte raakt de lucht verzadigd van microscopisch kleine stof- en roetdeeltjes. De werkgroep maakt zich ook zorgen om de overige luchtvervuiling en de aantasting van de ozonlaag.

7 Persberichten

Waar zouden we zijn zonder journalisten...

De nieuwsmedia maakten de vliegcrash wereldkundig. Soms met ernstige verwarring. 'Vliegtuig neergestort in Duivendrecht', '... in Weesp, '...op de flats Kikkenstein, op Kruitberg en Groenhoven, en Groeneveen'. Zeer velen zijn daardoor onnodig in paniek gebracht. Had men toen nog oude kaarten waar de Bijlmer niet opstond? Of helemaal niets over de Bijlmer? Faalde de overheidsvoorlichting?

In de dagen na de ramp werd door enkele 'media' voor schokkende bergingsfoto's enorme bedragen geboden. Gelukkig is niemand hierop ingegaan.

Wat is toch de oorzaak van 'ramptoerisme'? In hoeverre is de journalistiek hier oorzaak van?

- Overdadige verslaggeving? Wilde iedereen het nu wel eens met eigen ogen zien?
- Eénsoortige verslaggeving? Vertelt de veelgebruikte formule van 'reporter met ramp op achtergrond' te weinig? Is er behoefte aan video-columnisten of bergingsactie-technieken?
- Wilde men de kerosine ruiken?

Gelukkig bleek het ramptoerisme op-zich een nieuws-item en kon via de media tot wegblijven worden opgeroepen.

De werkgroep heeft in het afgelopen jaar vele contacten met de media gehad. Krant, tijdschrift, radio, tv en kabel-tv bleken voor ons onmisbare factoren. Voor de aandacht die de media tot nu toe aan onze problematiek heeft besteed zijn wij bijzonder erkentelijk. De media bleken een enorme steun voor de bewoners van de Bijlmermeer. Hun problemen, met betrekking tot de ramp en het vliegverkeer, kregen daardoor een brede erkenning. De Bijlmer wordt eindelijk beter begrepen.

We kwamen niet altijd over zoals we zelf verwachtten. De stand van de wenkbrauwen bracht misschien toch iets over waar woorden te kort schoten. De problematiek van het vliegverkeer blijkt sowieso een complexe. De werkgroep stelt het dan ook op prijs als voorafgaand aan een publicatie of media-uiting de mogelijkheid wordt geboden het artikel of het programma op feiten te beoordelen.

Veel bewoners ('Bijlmerbelievers') werken hard aan positief nieuws. We houden graag contact!

Contactadres (1992):

Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmermeer (SWOB)
Ganzenhoef 88, 1103 JE Amsterdam-Zuidoost
Telefoon 020 - 690 9190 (SWOB) / 690 5331 (BZO)

Bewoners richten Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer op

Op 18 november '92 is door bewoners van Amsterdam-Zuidoost de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer opgericht. De SWOB en de welzijnsorganisatie BZO bieden ondersteuning.

De oorzaak van de ramp

Er bestaat een groot wantrouwen rond het onderzoek, hetgeen mede wordt gevoed door het niet openbaar maken van de nu al beschikbare informatie. Er loopt een procedure om de band met de communicatie tussen het ramp-vliegtuig en de verkeersleiding vrijgegeven te krijgen. Ook zal getracht worden buitenlandse informatie over de ramp te verkrijgen (El Al, Boeing). Er zal informatie verzameld worden over de route boven Zuidoost van het ramp-vliegtuig. Zowel met betrekking tot het kritisch volgen van het onderzoek als ook voor het kunnen nagaan van de milieuschade die de lozing van de grote hoeveelheden kerosine heeft veroorzaakt.

De gevolgen van de ramp

Veel bewoners in de Bijlmer, in andere plaatsen rond Schiphol en ook in het buitenland, zijn erg geschrokken van de ramp. Het hervatte vliegverkeer veroorzaakt, auditief (geluidsoverlast) en visueel, bij bewoners psychische problemen. 'Angst-overlast'. Over schade, materieel, en immaterieel, zal met advocatuur besprekingen worden gevoerd. Men wordt zich veel meer bewust van de risico's en overlast van een grote internationale luchthaven in de onmiddellijke omgeving.

De activiteiten van de werkgroep

Op korte termijn zal getracht worden het vliegverkeer boven Zuidoost en daarmee de overlast te beperken. Dringend gewenst is:

- Zo stil mogelijk over de Bijlmer; het is vooral het vliegtuiggeluid wat angst aanjaagt. Dat betekent dus zo gelijkmatig mogelijk over de rampplek; geen handelingen van vleugelkleppen uitzetten waardoor het geluid verandert, of boven de Bijlmer bochten maken met extra motorvermogen.
 - Niet laagover opstijgen. Die zware, brullende motoren zijn weer helemaal die ramp...
 - Recht over de Bijlmer. Visueel roept een zwenkend vliegtuig ook angstgevoelens op. Binnenbochten maken door de ter plaatse bekende maatschappijen moet verleden tijd zijn.
 - Niet 's avonds en 's nachts over de Bijlmer. Als men een vliegtuig hoort, wil men het nu ook even zien. Kinderen en ouderen hebben door avond- en nachtvliegers last van slapeloosheid. Het is onbegrijpelijk dat de Bijlmer vlak na de ramp regelmatig wordt geconfronteerd met veel dalend vliegverkeer 's middags en in de avonduren erna dreunend opstijgend verkeer (tegengestelde richting!)
 - Verbod lawaaiige vliegtuigen zoals russische Iljoeshins.
 - Sancties op overtredingen; op negeren van veiligheidsvoorschriften en zgn. 'no go's', en op afwijken van de vlieghoogte en vliegroute. 'Geef overtreders een wielklem!'
 - Meer info op Teletext. Over start- en landingsbaangebruik. Ook over charters en vrachtvliegtuigen.
 - Het meer bekendmaken bij bewoners van de Commissie Geluidhinder Schiphol, tel. 020 - 601 5555.
 - Het plaatsen van meet- en video-apparatuur voor de registratie van vlieghoogte, -gedrag en -geluid.
- In het kort gezegd: zo hoog mogelijk, in rechte lijn en niet 's avonds of 's nachts over de Bijlmer, zeker niet opstijgend! Verhoging van de veiligheid en verbetering van de informatie.

Er zal contact worden gelegd met andere organisaties die op hetzelfde terrein actief zijn en met bewoners-organisaties. Overleg zal gevoerd worden met betrokken (overheids)instellingen. Verbetering van de publieks-voorlichting in Zuidoost is zeer gewenst. Een dezer dagen is er een informatief gesprek met de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Daar zal aangedrongen worden op meer openheid.

Documentatiesysteem

De werkgroep zal zoveel mogelijk informatie verzamelen met betrekking tot 'Schiphol' (vliegroutes en veiligheid). Ideeën en 'inside information' zijn welkom. Ook zal een oproep worden gedaan om (amateur)foto's, video-opnamen, publicaties en artikelen (ook buitenlandse) en andere relevante zaken aan de werkgroep ter beschikking te stellen. Het eventueel publiek gebruik ervan geschiedt in overleg.

Richard Bergman (SWOB/BZO)
Henk van de Belt (BvK)

Secretariaat:

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
Telefoon/Fax 020.697.4730
Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Werkgroep praat met RLD, LI, LVB en Luchthaven Schiphol

Donderdag 13 mei praat de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer en vertegenwoordigers van de Deelraad Amsterdam-Zuidoost weer met de RLD (Rijksluchtvaartdienst), LI, (Luchtvaartinspectie), LVB (Lucht-verkeersbeveiliging) en met de NV Luchthaven Schiphol.

Hoofdonderwerpen zijn beperking van de geluidsoverlast en verkleining van de onveiligheid voor Amsterdam-Zuidoost. Ook over de oorzaak van de ramp heeft de werkgroep vragen.

Betreffende beperking van de **geluidsoverlast** wordt het volgende besproken:

- Sluiting of verkorting van de landingsbaan 27 (Buitenveldertsebaan).
- Verlegging van de aanvlieg- en uitvliegroutes naar b.v. het gebied tussen Zuidoost en Abcoude.
- Versneld verbod van de oudere, lawaaiige 'hoofdstuk 2' vliegtuigen.
- Verbod van avond- en nachtvluchten.
- Verhoging van het begin van het 'glide-path' tot op 3000 foot (900m) i.p.v. op 2000 foot (600m), zodat vliegtuigen rustiger (zonder gas bij te geven, zonder extra te remmen en zonder binnenbochten te kunnen nemen) over Zuidoost vliegen. Het glide-path begint dan vlak na Muiden i.p.v. boven Zuidoost.
- Sanctionering van overlastveroorzakers zoals laagvliegers.
- Extra telefoonlijnen (nu maar 1!) voor de Commissie Geluidhinder Schiphol, tel. 020 - 601 5555. (De werkgroep adviseert bewoners eventueel later nog eens te bellen en dan de tijden door te geven)
- Meer info op Teletext. Over start- en landingsbaangebruik. Ook over charters en vrachtvliegtuigen.

Betreffende verkleining van de **onveiligheid** wordt het volgende besproken:

- De risicoberekeningen die door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium zijn gedaan en binnenkort openbaar worden gemaakt.
- Prognoses van de jaarlijkse toenames van het aantal vliegbewegingen.
- Versneld verbod van de oudere 'hoofdstuk 2' vliegtuigen. Relatief veel oosteuropese maatschappijen met hun verouderde en slecht onderhouden vliegtuigen komen over Zuidoost.
- Periodieke publicatie van voorzorgs- en noodlandingen.
- Snellere inschakeling van landings- en roerlichten om zichtbaarheid te vergroten.
- Strengere veiligheidsinspectie van elk vliegtuig dat op Schiphol aankomt en ervan vertrekt.
- Sanctionering van veiligheidsovertreders.

Betreffende de **oorzaak van de ramp**:

- Openbaarmaking (zoals toegezegd) van de bandopname van het radiocontact tussen de verongelukte EI Al Jumbo en de verkeerstoren. De werkgroep wil het onderzoek kritisch volgen en wil eventueel dat noodlandingsprocedures en -routes aangepast worden.

Nog vragen? Neem gerust even contact op met de WVB. Eventueel in de avonduren.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep,

Henk J. van de Belt en Lony Wesseling

Secretariaat:

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
Telefoon/Fax 020.697.4730
Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Karige toezeggingen RLD, LI, LVB en Luchthaven Schiphol

Donderdag 13 mei had de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB) weer een overleg met de RLD (Rijksluchtvaartdienst), LI (Luchtvaartinspectie), LVB (Luchtverkeersbeveiliging) en met de NVLS (NV Luchthaven Schiphol).

De 3 belangrijkste eisen van de WVB in dit overleg waren:

1. Verleggen van alle uitvliegroutes die nu nog over Amsterdam-Zuidoost gaan.

Reactie RLD: Het onderzoek om te bestuderen of dit haalbaar is, is nog niet afgerond. (De WVB benadrukt dat er wel degelijk alternatieven zijn). De RLD verwacht over ca. 1 maand een onderzoek te hebben afgerond betreffende de aanpassing van een (nogal hoge) uitvliegroute vanaf de Aalsmeerbaan.

Actie: De RLD (LVB, LI) geeft over ca. 1 maand schriftelijk verslag aan de WVB over dit onderzoek en de WVB zal worden uitgenodigd voor een mondelinge toelichting.

2. Verhoging van het begin van het ' glide-path' (FAF, Final Approach Fix) tot op 3000 feet (900 m) i.p.v. op 2000 feet (600 m), zodat vliegtuigen rustiger (zonder gas bij te geven, zonder remgeluiden en zonder binnenbochten te kunnen nemen) over Zuidoost vliegen. Het ' glide-path' begint dan vlak na Muiden (bij het bakken Pampus) i.p.v. boven Zuidoost.

Reactie RLD: Kort indraaien wordt reeds zo veel mogelijk beperkt. 's Nachts geeft verhoging geen problemen maar overdag wel. Bovendien twijfelt de RLD aan het effect van het ophogen van het platform van 2000 naar 3000 feet. Dat zou eerst eens gemeten moeten worden. Door de RLD wordt toegezegd metingen te verrichten.

Actie: De RLD/Luchtvaartinspectie draagt er zorg voor dat er binnen een maand een meetauto naar de Bijlmermeer komt op door de WVB aangewezen plekken. Dan zullen er, in overleg met de Luchtverkeersleiding, metingen worden verricht van toestellen die de daling inzetten op 2000 feet en metingen van toestellen die de daling inzetten op 3000 feet. Met de resultaten van deze metingen zal de RLD met de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer verder overleg plegen

3. Stopzetting van de nachtluchten over Zuidoost.

Door de WVB wordt gewezen op:

- ernstige slaapstoornissen voor vele omwonenden (niet alleen bij getraumatiseerden);
- onveiligheidsgevoelens door overvliegende toestellen.

Reactie RLD : Geen directe 'oplossing'. Belangrijk voor de Bijlmermeer is dat er in de komende periode een aantal forse beslissingen t.a.v. veiligheid, milieu en uitbreiding worden genomen in het kader van de PMMS (Project Milieu Mainport Schiphol). Door het ongeluk in de Bijlmermeer is er een extra druk op de veiligheid gekomen. In het komende najaar vallen de meeste besluiten. De WVB kan volgens hem de in de Bijlmermeer levende ideeën/opvattingen kwijt via de daardoor beschikbare kanalen (b.v. klankbordgroep en inspraakorganen).

Deze reactie wordt door de WVB als zeer teleurstellend ervaren.

Verder kwam nog ter sprake:

A. Telefonische bereikbaarheid Commissie Geluidshinder Schiphol

Bovendien kwam nog de brief ter sprake die op 30 april jl. door de Werkgroep aan de Commissie Geluidshinder Schiphol is gestuurd, waarin de slechte bereikbaarheid van de telefonische klachtenlijn van de Commissie (020-6015555) naar voren komt en waarin maatregelen worden gevraagd om:

- meerdere lijnen ter beschikking te stellen en
- het telefoonnummer gratis te maken, zodat klagers niet op kosten worden gejaagd.

De WVB heeft in februari 1993 toegezegd gekregen dat er meerdere lijnen zouden komen. Dit is echter nog steeds niet gerealiseerd.

Actie: Over 2 weken krijgt de WVB van RLD/Schiphol bericht wanneer de telefonische bereikbaarheid zal zijn verbeterd.

B. Geluidsmeeetpost

Deze meetpost, die in februari jl. door NV Luchthaven Schiphol aan de Bijlmermeer was toegezegd, zal op korte termijn worden geplaatst en wel op het dak van het Augustinus-college. De plaatsbepaling van deze post is geschied in overleg met de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer. De WVB wilde de meetpost zo dicht mogelijk bij de Buitenveldertbaan en niet te ver van de hoogbouw om de speciale akoestische effecten van de Bijlmer mee te laten wegen. De meetpost mocht echter niet tussen de hoogbouw en ook niet dicht bij de spoorlijnen.

Tot slot

- De WVB gaat door met besprekingen met Schiphol, RLD/LI en LVB
- De WVB zal haar standpunten overbrengen aan de politieke partijen.
- De WVB adviseert bewoners de komende tijd te letten op de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen: ten aanzien van de uitbreiding van Schiphol moet vooral gelet worden op de afweging tussen economie, veiligheid en leefmilieu.
- De WVB verwacht echter dat de geboden oplossingen niet voldoende zullen zijn om voor de bewoners de geluidsoverlast dragelijk en de onveiligheid acceptabel te houden.
- De WVB overweegt om een 5 meter hoge tekst ' **QUIET!** ' te plaatsen op het dak van de parkeergarage van Kruitberg/Kikkenstein om op die manier de captains te attenderen op de soms onnodig hoge geluidsoverlast in de Bijlmermeer.

Nog vragen? Neem gerust even contact op met de WVB. Eventueel in de avonduren.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep,

Henk J. van de Belt en Lony Wesseling

Secretariaat:

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Telefoon/Fax 020.697.4730

Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Bijna-botsing boven Bijlmermeer 16 mei '93

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB) is erg geschrokken van de waarneming van een bijna-botsing boven de Bijlmermeer zoals omschreven in een artikel in Het Parool van 19 mei '93.

Een verkeersvliegtuig dat naar de Buitenveldertbaan vloog moest, op bevel van de verkeerstoren (LVB), uitwijken voor een sportvliegtuigje.

Het blijkt weer eens dat een bemanning, de Luchtverkeersbeveiliging (LVB) en de Luchtvaartinspectie (LI) niet alles in de hand hebben ten aanzien van de veiligheid in de lucht. De papieren veiligheid blijkt een heel andere te zijn dan die in de praktijk.

We denken hierbij ook met name aan:

- het vliegen met toestellen die een onvoldoende gekwalificeerde bemanning hebben (SLM, Varig);
- het vliegen met toestellen die vliegtechnische gebreken hebben;
- het vliegen met toestellen waaraan onvoldoende onderhoud wordt gepleegd;
- het vliegen met toestellen waarin imitatie-onderdelen van mindere kwaliteit zijn gebruikt;
- het vliegen met toestellen die overbelast zijn en/of met te lang gebruik van 'overpower' vertrekken;
- het afwijken van standaardprocedures en -routes (o.a. radiostilte);
- een onjuiste afweging tussen economie en veiligheid (meteorologisch conditie) (Faro);
- de slechte resultaten van veel vliegmaatschappijen waardoor de veiligheid in gevaar komt;
- de langere werktijden van bemanningsleden.

Daarbovenop is nu duidelijk geworden dat sportvliegtuigjes de vliegroutes van verkeersvliegtuigen zomaar kunnen kruisen zonder dat dit door de verkeersleiding kan worden voorkomen. Immers de verkeersleiding ('de toren') kon geen radiocontact met het sportvliegtuigje krijgen en verloor later het vliegtuigje uit het oog op het radarscherm.

De WVB betreurt dat er niet direct is gereageerd door een politievlucht in te zetten of lokale politiecursussen om identificatie te verzoeken. Het is onduidelijk waarom deze zondagse stuntvlieger het besef miste levensgevaarlijk voor vele passagiers en omwonenden te handelen. Onduidelijkheid betreffende aanvliegroutes? Een gebrekkige opleiding?

De WVB bekritiseert de zwijzaamheid van de woordvoerder van de RLD betreffende dit incident.

De WVB zal er bij de verantwoordelijken op aandringen te achterhalen wie deze stuntvlieger is geweest en eist dat op korte termijn maatregelen worden genomen om dit soort incidenten te voorkomen. De WVB heeft al eerder bij de RLD, LVB, LI en Luchthaven Schiphol aangedrongen, met uitbreiding van controles, de veiligheidsovertreders veel strenger te sanctioneren.

De WVB pleitte er eerder bij de RLD voor dat ooggetuigenissen van omwonenden aanleiding moeten geven tot het starten van een onderzoek naar bijna-botsingen en andere incidenten. Hierbij refereerde de WVB aan een eerdere bijna-botsing boven de Bijlmermeer op 3 nov. '93. Volgens getuigen voegde zich toen een verkeersvliegtuig komend vanuit het noorden in een rij van 3 andere in westelijk richting vliegende landende vliegtuigen; het kwam daarbij niet juist uit en moest daarom duiken. Naar dit voorval is geen onderzoek ingesteld omdat géén van de piloten of een verkeersleider daarom had gevraagd; een vereiste volgens de RLD.

Dit incident is wederom reden voor de WVB door te gaan met haar voornaamste doelstellingen betreffende het vliegverkeer, zowel in het algemeen als in het bijzonder voor de Bijlmermeer, namelijk verhoging van de veiligheid en beperking van de geluidsoverlast.

Nog vragen? Neem gerust even contact op met de WVB. Eventueel in de avonduren.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep,

Henk van de Belt en Lony Wesseling

Secretariaat:

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
Telefoon/Fax 020.697.4730
Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

'QUIET!' boven de Bijlmermeer

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer wil onder de aandacht brengen dat de onderhandelingen met de RLD en Luchthaven Schiphol voor de bewoners van de Bijlmermeer tot op heden geen concrete verbeteringen hebben opgeleverd. Wel is op 13 mei '93 door de RLD aan de WVB toegezegd dat:

1 Er op korte termijn metingen zouden worden verricht om de effectiviteit te onderzoeken van het verleggen van het begin van het glide-path van 600 naar 900 meter; het glide-path begint dan bij Muiden i.p.v. boven de Bijlmermeer zodat dalende toestellen waarschijnlijk rustiger over de Bijlmermeer gaan

2 Binnen een maand de resultaten van het onderzoek naar het verleggen van (gevaarlijke) stijgende vliegroutes boven de Bijlmermeer bekend zouden worden gemaakt.

De WVB heeft over beide punten nog geen uitsluitsel ontvangen. Wel heeft de WVB via de media moeten verneemen dat het kabinet het eens is over de uitbreiding van Schiphol. Ook gaat het kabinet akkoord met een regeling voor nachtvluchten, alhoewel het niet duidelijk is welke berekeningsmethode daarvoor deze week (woensdag?) zal worden gekozen. (Ke-norm: geluidsnivo op termijn (26, 28 of 34 Ke) of de Griefahn-norm: maximaal 53 Decibel).

Kort na het ongeluk in de Bijlmermeer (4.10.92) is door de Minister van V&W aangegeven dat alle besluitvorming m.b.t. uitbreidingen van Schiphol afhankelijk zou worden gemaakt van de uit te brengen rapportages i.v.m. veiligheidsrisico's. Deze rapporten zijn nog steeds niet openbaar! Toch loopt men hier al op de besluitvorming vooruit! De WVB is zeer verbaasd dat nu reeds beslissingen genomen worden.

De WVB heeft scherpe kritiek op de beleidsuitspraken van het kabinet. Hier is sprake van onbehoorlijk bestuur. De WVB eist openbaarheid van de veiligheidsrapporten.

- Hoe liggen de veiligheidsrisico's voor omwonenden?
- Welke methodieken zijn er voor de onderzoeken gebruikt?

Volgens informatie die de WVB heeft bereikt liggen de risico's voor de Bijlmerbevolking gevaarlijk hoog. De nu op gang gebrachte beslissingsprocedure verontrust ons zeer!

Langs de reguliere kanalen bereiken we te weinig! Daarom heeft de WVB gemeend een actie te moeten ondernemen om de bemanningen van vliegtuigen rechtstreeks aan te spreken. De tekst is bedoeld om overbodig vliegtuig-lawaai boven de Bijlmermeer, met de specifieke akoestische effecten, te voorkomen.

- Niet 's nachts overvliegen
- Niet geforceerd remmen, geen landingsgestellen uitklappen voor of boven de Bijlmermeer, geen extra gas geven
- Niet kort indraaien (een vliegtuig geeft in een bocht meer lawaai doordat er dan gas wordt gegeven)
- Niet laag overvliegen

De Bijlmerbevolking wil niet machteloos afwachten. Er staat nu op de garages van Kruitberg/Kikkenstein een grote tekst nl. **"QUIET!"**, uitgevoerd in witte letters, behalve de "E" in de kleur geel, zodat men ook het woord **"QUIT!"** kan lezen. De letters zijn 5 meter hoog en leesbaar tot op ca. 1000 meter hoogte. De tekst is gemaakt van 104 platen isolatieschuim. De platen zijn stormvast verzwaard met witte kalkstenen.

Het woord 'QUIET!' geldt overigens niet voor de zwijgzame persvoorlichter van de RLD!

De werkgroep houdt zich aanbevolen voor een luchtfoto van de tekst gemaakt door een bemanningslid of een passagier. Postadres: SWOB, Ganzenhoef 88, 1103JE Amsterdam-Z.o.

N.B. voor beeldjournalisten: De tekst is te fotograferen vanaf diverse nabijgelegen hoogbouwflats.

Nog vragen? Neem gerust even contact op met de WVB. Eventueel in de avonduren.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep,

Lony Wesseling en Sonja Schra

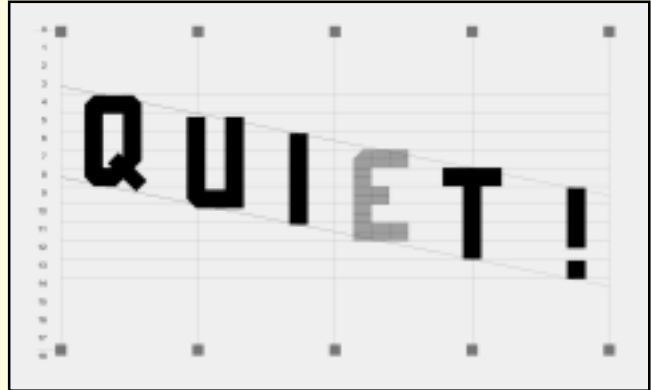
Tekst op dak van parkeergarage Kruitberg/Kikkenstein om vliegtuigbemanningen direct aan te spreken om geluidsoverlast te beperken. Overbodige overlast wordt veroorzaakt door o.a. door gas bijgeven, remmen door kleppen uit te zetten, kort indraaien, laag overvliegen, 's nachts binnen komen.

In de tekst 'QUIET!' is de 'E' geel. De overige letters zijn wit zodat die ook als 'QUIT!' kan worden gelezen.

De letters zijn 5 m hoog en leesbaar tot op ca. 1000 m hoogte (afhankelijk van de condens op vliegtuig-raampjes).

De tekst is gemaakt van 98 platen isolatieschuim. De platen zijn stormvast verzwaard met witte kalkstenen.

Ontwerp: Henk van de Belt



Secretariaat:

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Telefoon/Fax 020.697.4730

Huntum 60, 1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Chemische lading in Boeing verontrust bewoners

De bewoners in de Bijlmer zijn erg geschrokken van de berichten betreffende de chemische lading in het ramp-vliegtuig. Hoe gevaarlijk was de vervuiling vlak na de ramp? En hoe gevaarlijk is het nu nog?

Voor de duidelijkheid: de ramp en de toedracht waren helaas nooit bespreekbaar in gesprekken van de werkgroep met de RLD en 'Schiphol'. De gesprekken gingen voornamelijk over onze wensen betreffende de verhoging van de veiligheid en de beperking van de geluidsoverlast rondom Schiphol.

Het vertrouwen in de overheid is (weer) enorm geschaad. Vele vragen doen de ronde. De werkgroep overweegt daarom een dezer dagen via een brief vragen te gaan stellen aan de ministers van Verkeer & Waterstaat, van Milieu (VROM) en van Binnenlandse Zaken (ivm. het Rampenplan).

Vragen die aan de ministers gesteld gaan worden zijn o.a.:

- Waarom is de samenstelling van de lading niet al in de eerste uren bekend gemaakt? Wat faalde er? Is het rampenplan wel goed? Waarom werd deze blunder niet gesignaleerd in evaluaties, bv. in die van het COT o.l.v. prof. U. Rosenthal?
- Waarom zijn werkers op de plaats van de ramp niet geïnformeerd omtrent de gevaarlijke lading en het asbest dat in de gevels van de woningen zat? De werkers droegen geen maskers! Veel (vrijwillige) hulpverleners voelen zich enorm misbruikt! Buurtbewoners zijn zeer verontwaardigd.
- Wat is de oorzaak van klachten van buurtbewoners over keelpijn, hoofdpijn en haaruitval?
- Is de vrachtbrief wel compleet? De nummers 15 t/m 19 ontbreken! Komt het overeen met het totale lading-gewicht inclusief verpakkingen en containers?
- Wat is het nut van een vrachtbrief met telefonische alarmnummers als hij niet gebruikt wordt? Zijn die nummers 24 uur p.d. bereikbaar? En kunnen betrokkenen functionarissen de vrachtbrief begrijpen? De opsomming is niet erg duidelijk! Is er een centraal informatienummer in Nederland?
- Hoe gevaarlijk is zo'n verspetterde lading uren na de ramp? En in de dagen en jaren erna?
- Hoe gevaarlijk zijn de vaste stoffen en vloeistoffen van lading en flatgebouw als ze met elkaar in aanraking komen? En hoe gevaarlijk bij brand? En in contact met bluswater? Een deeltje stof of asbest met toevallig wat chemicaliën eraan ingeademd door een bergingswerker is niet onmogelijk.
- Wat mag er allemaal in vrachtvliegtuigen vervoerd worden? En wat mag er mee in de vrachtruimte van passagierstoestellen? Wat gaat er eigenlijk over onze huizen heen?
- Mogen internationale vluchten met gevaarlijke stoffen over Nederland vliegen? Gaan er bv. nog vliegtuigen met radioactief materiaal van Frankfurt naar Scotland? (Duitse teletekst, voorjaar '93)
- Bestaat een deel van de Boeing-747's uit licht radio-actief uranium?
- Zijn er maatregelen getroffen om herhaling van dit soort nalatigheden te voorkomen?

Wat ons vooral verontrust is dat wederom blijkt dat het met de veiligheid in de luchtvaart anders gesteld is dan iedereen aannam. Voorschriften ontbreken, procedures haperen, controles zijn onvoldoende, techniek faalt, mensen maken fouten en voorlichting lijkt verdoezeling. Sancties worden nauwelijks toegepast. Alternatieven worden weggeschoven. Veiligheid krijgt in de luchtvaart nog te weinig aandacht. En grotere veiligheid kan in werkgelegenheid worden omgezet. Besparing van omvangrijk menselijk leed en van enorme materiële schade, zoals bij de vliegrampen in de Bijlmermeer en in Faro, vereist zo'n investering.

De werkgroep eist dat het zware en intensieve vliegverkeer, soms zelfs met gevaarlijke lading, dat vanaf juli '94 weer dagelijks en ook 's-nachts van de Buitenveldertbaan gebruikt maakt, gestopt wordt. De daardoor veroorzaakte onveiligheid en lawaaioverlast boven dichtbevolkte woongebieden is beslist onacceptabel!

Nog vragen? Neem gerust even contact op met de WVB. Eventueel in de avonduren.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep,

Henk van de Belt en Lony Wesseling

Colofon

Secretariaat:
**Stichting Werkgroep
Vliegverkeer Bijlmermeer**
Huntum 60
1102 JC Amsterdam-Zuidoost

Aan deze publikatie werkten mee:
Henk van de Belt
Tarcis Schipper
Rob Simonis
Herma Spreij
Lony Wesseling