

Vincent Dekker

***GOING DOWN,
GOING DOWN...***

DERTIG JAAR NA DE BIJLMERRAMP



Inhoud

Inleiding: als je denkt dat veiligheid duur is	9
Voorwoord: de raadsels en het wantrouwen blijven groeien	13
1. De officiële visie op de vlucht	17
2. Te zwaar beladen de lucht in	27
3. De RLD krijgt de klokjes niet gelijk	39
4. Een onoplosbaar verschil tussen zwarte doos en radar	51
5. Ooggetuigen worden vergeten, banden gewist	59
6. Politierapporten weerspreken de RLD	69
7. De radar zit er weer kilometers naast	81
8. Going down: een laatste rondje boven De Bijlmer	91
9. Oude problemen worden met nieuwe opgelost	101
10. Het mysterie van de zwarte dozen	116
11. Mannen in witte pakken verdwijnen spoorloos	127
12. Waarom niet naar het IJsselmeer?	148
13. Onveiligheid bedreigt de groei van Schiphol	158
14. De lessen die niet worden geleerd	164

15. Na zes jaar een enquête 175
16. Een hoopgevend en bedroevend spektakel 194
17. Het boek moet dicht, maar dat lukt niet 209
18. Verbijsterende notulen van de ministerraad 220

Epiloog 235

Dank 237

Bijlagen I t/m VIII 240

Inleiding: als je denkt dat veiligheid duur is

Op de avond van zondag 4 oktober 1992 wordt Nederland opgeschrikt door nieuws dat tot dan onvoorstelbaar heeft geleken: een vliegtuig is dicht bij Schiphol op een woonwijk gestort. Al snel dringt de potentiële omvang van de tragedie tot de media door. Een Boeing 747, het grootste civiele vliegtuig ter wereld, heeft zich in een flatgebouw geboord in het Amsterdamse stadsdeel de Bijlmer. Binnen luttele seconden verandert het gebouw in een inferno. Er wordt gevreesd voor de levens van honderden bewoners.

De Bijlmerramp, zoals het ongeluk sindsdien wordt genoemd, kreeg weldra het predicaat 'grootste luchtvaartramp uit de Nederlandse geschiedenis'. Uitsluitend naar het aantal dodelijke slachtoffers gemeten, is dit beslist niet terecht. Het bleken er uiteindelijk 43 te zijn: in de aanpalende flats Groeneveen en Klein Kruitberg verloren vermoedelijk 39 mensen het leven, in het El Al-vrachtvliegtuig drie bemanningsleden en één passagiere. In dit opzicht is de Bijlmerramp dus gelukkig geen herhaling geworden van de ramp op Tenerife in 1977, waar bij een botsing tussen twee 747's van de KLM en Pan Am 582 inzittenden het leven lieten. Ook als gekeken wordt naar slachtoffers op de grond, staat de Bijlmerramp niet boven aan de lijst van luchtvaartongelukken. Zestien jaar eerder, in oktober 1976, verloor een vrachtvliegtuig van het type Boeing 707 eveneens kort na de start een motor en stortte neer in de hoofdstraat van Santa Cruz in Bolivia. De drie bemanningsleden en ruim honderd mensen op straat vonden de dood.

Dat bij de Bijlmer niettemin over een Grote Ramp wordt gesproken, moet komen door het angstige besef dat zelfs in westerse landen, waar de techniek en de veiligheid van de luchtvaart het verst zijn gevorderd, vliegtuigen dus een reëel gevaar vormen voor mensen die rond een luchthaven wonen. Tot aan de Bijlmerramp werd hier nauwelijks over nagedacht, en als het al gebeurde, dan aan de hand van kansberekeningen. Zo'n ongeluk zou eens in de paar duizend jaar mogelijk zijn; eens in de 400 jaar volgens pessimisten. Het noodlot sloeg echter al na enkele tientallen jaren toe.

Dit gegeven, gecombineerd met de nuchtere constatering dat het vliegverkeer de komende jaren alleen maar zal groeien, maakt de crash in de Bijlmer wereldwijd tot een angstaanjagende luchtvaart-ramp. ‘Dit had ook bij ons kunnen gebeuren,’ was de volgende dag de strekking van commentaren in kranten in tal van landen. ‘Een van de ergste nachtmerries van de luchtvaart is werkelijkheid geworden,’ schreven anderen.

Going down, going down... probeert inzicht te geven in de echte oorzaken van de Bijlmerramp, om zo een herhaling te voorkomen. Daarbij wordt niet uitsluitend ingegaan op de technische details die te maken hebben met het afbreken van de motoren. Weliswaar dient volgens ir H.N. Wolleswinkel, die namens de Rijksluchtvaartdienst (RLD) het onderzoek naar de ramp heeft geleid, de oorzaak van het ongeluk te worden gezocht in het verlies van twee motoren, maar dat mag in feite slechts worden beschouwd als de inleidende gebeurtenis. De problemen hadden nog zonder verlies aan mensenlevens kunnen worden opgelost als de juiste reactie zou zijn gevolgd: een noodlanding op het IJsselmeer. El Al-vlucht LY-1862 eindigde echter in een ramp doordat tot drie keer toe de verkeerde keuze werd gemaakt: terugkeren naar Schiphol en nog wel via de ongunstigste route.

In de volgende hoofdstukken wordt getracht te achterhalen wat zich in de fatale negen minuten tussen het breken van een borgpen en de crash werkelijk heeft afgespeeld. Welke logica bracht de jumbo naar de Bijlmer? Waarom moest een vliegtuig dat twee motoren verloor, tien kilometer noordelijker een flatgebouw vernietigen in Amsterdam-Zuidoost? Die vraag raakt de bewoners van het stadsdeel verreweg het meest, maar het antwoord is van belang voor iederéén die dicht bij een luchthaven woont, waar ook ter wereld.

Tijdens de speurtocht naar de ware toedracht van vlucht LY-1862 wordt tevens een ander facet van de luchtvaart, en van die in Nederland in het bijzonder, duidelijk. De leidinggevenden in de luchtvaart doppen graag hun eigen boontjes. Laat de buitenwereld zich niet met ons bemoeien, daarvoor is ons werk veel te technisch van aard en de bemoeienis zou slechts de groei belemmeren, lijkt het devies.

In Nederland is een dergelijke mentaliteit nog sterk aanwezig. Daardoor kon het gebeuren dat RLD-directeur Wolleswinkel tot leider van het onderzoek werd benoemd, terwijl andere RLD'ers –

de luchtverkeersleiders op Schiphol en zijn eigen ondergeschikten – misschien fouten hebben gemaakt. In de oude luchtvaartwet was dit ‘wij onderzoeken onszelf’ een automatisme, in de wet die sinds februari 1993 geldt, kan de leider van een rampenonderzoek ook buiten de RLD worden gezocht. Kán, het hoeft niet. Veel zal het overigens niet uitmaken, want de dienst die het onderzoek in de praktijk uitvoert, is en blijft het Bureau Vooronderzoek Ongevallen, een onderdeel van de RLD.

De dubbelrol van de RLD, gepersonifieerd in Wolleswinkel, heeft al kort na de Bijlmerramp veel kritiek opgeroepen. Er werd meteen verwezen naar de afwikkeling van de ramp op Tenerife. Ook daar drukte Wolleswinkel zijn stempel op het onderzoek en ook toen waren zijn conclusies omstreden, vooral waar het ging om het vrijspleiten van de KLM-bemanning.

Het zal inmiddels waarschijnlijk duidelijk zijn waarom in dit boek verder consequent over ‘RLD-vooronderzoeker’ Wolleswinkel en het ‘RLD-onderzoek’ wordt geschreven. Formeel is dit onjuist, want sinds de nieuwe wet van februari 1993 wordt het onderzoek verricht in opdracht van de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart. Wolleswinkel handelde vanaf dat moment onder toezicht van deze Raad en strikt genomen niet uit hoofde van zijn functie als directeur van het RLD-onderdeel Luchtvaartinspectie. Maar intussen was hij wel RLD-directeur en bleef hij onder meer verantwoordelijk voor het Bureau Vooronderzoek Ongevallen, dat hem bij zijn Bijlmer-onderzoek terzijde stond. In de praktijk waren het dus gewoon RLD-mensen die de toedracht van de ramp hebben onderzocht.

Dit boek richt zich vrijwel geheel op het verloop van de noodlottige vlucht, alsook op de manier waarop en de reden waarom de RLD de waarheid daarover onder het tapijt heeft willen vegen. Aandacht voor de slachtoffers van de ramp is er slechts zijdelings, bijvoorbeeld in verband met de chemische lading van het toestel. De solidariteit onder bewoners, de illegalen zonder thuis en de tallozen die jarenlang bijna geen nacht goed hebben kunnen slapen, komen niet aan bod, net zo min als de individuele daden van heldenmoed, zoals van ‘Pa Sem’, die met gevaar voor eigen leven kinderen uit de vlammenzee redde. Evenmin zal men een verslag aantreffen van het bezoek dat een zichtbaar aangeslagen koningin Beatrix aan het

rampgebied bracht. Zo ook blijft de rouwstoet met zijn tienduizenden deelnemers die een week na de ramp door de wijk trok buiten beschouwing, net als de indrukwekkende herdenkingstocht en de zichtbare verbroedering een jaar later. Reden daarvoor is niet dat de menselijke kanten van de zaak van minder belang worden geacht. Integendeel; dit boek is geschreven met vooral de mensen van de Bijlmer en al hun lotgenoten elders op de wereld in het achterhoofd. Het klinkt misschien pretentius, maar *Going down, going down...* hoopt de ontwikkelingen te stimuleren die dergelijke ongelukken in de toekomst kunnen voorkomen. De verbroedering mag blijven, maar de aanleiding daarvoor mag geen volgende ramp zijn.

De Amerikaanse luchtvaartwereld kent een zeer treffend gezegde: *'If you think safety is expensive, try an accident.'* (Als je denkt dat veiligheid duur is, probeer dan eens een ongeluk.)

Laat in het belang van de veiligheid geen tweede Bijlmerramp nodig zijn.

Voorwoord: de raadsels en het wantrouwen blijven groeien

Het is op 4 oktober 2022 precies dertig jaar geleden dat een Israëlisch vrachtvliegtuig zich in een flatgebouw in de Bijlmer boorde. Na die noodlottige zondag in 1992 leken aanvankelijk alleen enkele journalisten en één parlementariër echt op zoek naar de waarheid over de tragedie. In 1998 voegde zich een parlementaire enquêtecommissie bij hen. Zij moest op last van de Tweede Kamer de finale waarheid over de ramp achterhalen. Dat gebeurde echter allerminst. In plaats daarvan trachtte de commissie de gemoederen onder verontruste hulpverleners en Bijlmerbewoners tot bedaren te brengen en ‘het boek over de Bijlmerramp te sluiten’. Met een aan alle kanten rammelend eindrapport slaagde de enquêtecommissie ook daar niet in.

Het vertrouwen in de overheid nam daardoor af in plaats van toe. En nu, dertig jaar na de ramp, is dat vertrouwen allesbehalve hersteld. We beleven op dit moment zelfs drie parlementaire enquêtes tegelijk om te zien waar de overheid de afgelopen twintig jaar nog meer ernstig heeft gefaald, zoals bij het Gronings gas en de toeslagenaffaire.

In dat opzicht kan de Bijlmerramp helaas als een typerend voorbeeld worden gezien. De overheid verdoezelde de waarheid over de ramp en zij had veel te lang geen oog voor getroffen burgers. Toen er een enquête werd gehouden om de waarheid boven water te krijgen, nam de politiek gretig genoegen met een rapport vol fouten en werd uiteindelijk niemand ter verantwoording geroepen. Als dat een voorbode blijkt van wat ons te wachten staat bij de enquêtes rond het gas, de toeslagen en corona, staat ons een toekomst vol wantrouwende burgers te wachten.

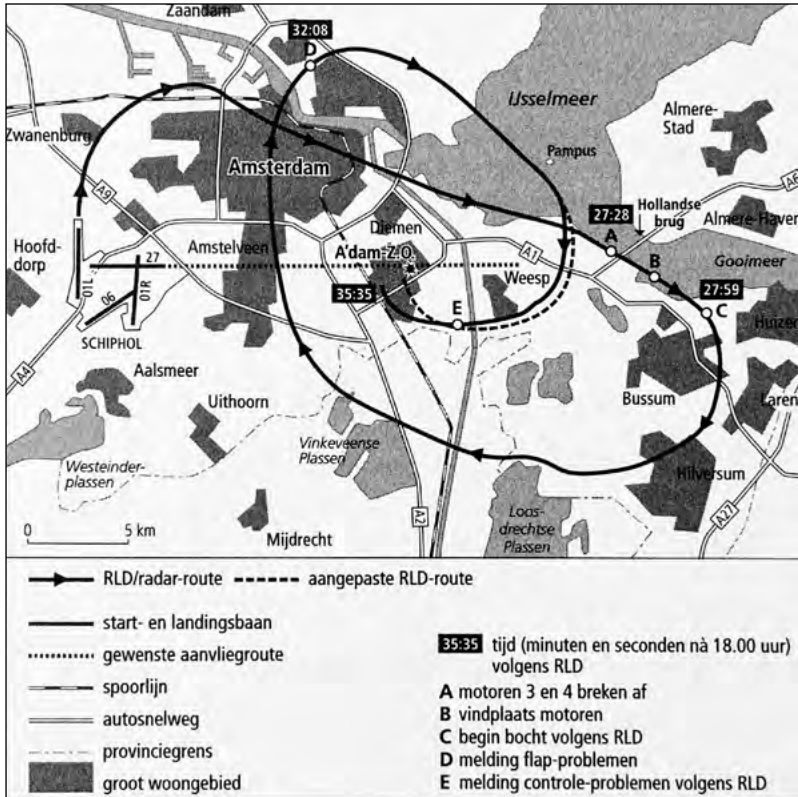
De media besteden dit dertigste herdenkingsjaar opvallend veel aandacht aan de Bijlmerramp. Met deze – uitgebreide en geactualiseerde – heruitgave van mijn boek uit 1994 hoop ik daar veel achtergrondinformatie aan toe te voegen. De feiten die ik 28 jaar geleden op een rij heb gezet, staan nog altijd recht overeind. Daar voeg ik nu extra hoofdstukken aan toe, over met name de parle-

mentaire enquête en recenter onderzoek in archieven die na 25 jaar openbaar werden.

Going down, going down... zal de lezer, nu nog meer dan in 1994 al het geval was, duidelijk maken dat de Bijlmerramp geen ‘gewoon’ ongeluk was. En de geheimzinnigheid over de gebeurtenissen tonen dat de Nederlandse overheid nog een lange weg te gaan heeft als zij de beloofde transparantie wil waarmaken.

Bergen, september 2022
Vincent Dekker

De route volgens de RLD



I.

De officiële visie op de vlucht

Met een ogenschijnlijk ongekeerde openheid geeft de Rijksluchtvaartdienst al een halve dag na de ramp met de El Al-jumbo, op maandagochtend 5 oktober 1992 rond elf uur, een eerste persconferentie over het verloop van de noodlotsvlucht. Minister Hanja Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat, de hoogst verantwoordelijke als het om de luchtvaart in Nederland gaat, is duidelijk gemotioneerd als zij vertelt hoe de vlucht in grote lijnen is verlopen. Deskundigen van de RLD geven meer gedetailleerde informatie en Benno Baksteen, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers en gezagvoerder op een Boeing 747, beantwoordt als onafhankelijk deskundige vragen over vliegtechnische zaken. Het beeld dat zij samen schetsen is er een van: 'Iedereen heeft verschrikkelijk zijn best gedaan om het toestel veilig naar Schiphol te laten terugkeren, wat ook tot vlak voor de landingsbaan mogelijk leek. Maar helaas, het noodlot in de vorm van een nog onbekend technisch probleem heeft al die inspanningen in de laatste seconden vergeefs doen zijn.'

Die weergave van de gebeurtenissen wordt zelfs zo ver doorgevoerd dat al dezelfde ochtend de verkeersleiders op Schiphol officieel door de minister en door hun hoogste baas van alle schuld worden vrijgepleit. Er is nog niet eens een team geformeerd dat het onderzoek naar de ramp moet verrichten, een onderzoek dat ruim een jaar in beslag zou nemen. Toch kan Maij-Weggen zeventien uur na de ramp al opgelucht verklaren dat de verkeersleiders van Schiphol 'heel adequaat hebben gewerkt'. Even later bevestigt RLD-topman Jan Willem Weck dat 'mijn mensen bij de Luchtverkeersbeveiliging zeer adequaat en zeer correct gehandeld hebben'.

Ook kan nu reeds dank zij het vrijgeven van een radarkaart goed de 'werkelijke' route van het toestel in beeld worden gebracht. Dat enkele ooggetuigenverslagen meteen al niet helemaal met die route in overeenstemming zijn, is natuurlijk makkelijk verklaarbaar. Ooggetuigen kunnen zich vergissen, dat is menselijk. De RLD beschikt gelukkig over de radar van Schiphol en die apparatuur levert, in