

Datum 2009-03-04  
Betreft Crash Turkish Airlines 2009.02.25

**Onderzoeksraad Voor Veiligheid**  
**Anna van Saksenlaan 50**  
**2593 HT Den Haag**

Toezendadres Communicatie@Onderzoeksraad.nl

L.S.,

Ondergetekende is vele jaren intensief betrokken geweest bij de hulpverlening, waarheidsvinding en het 'afhandelen' van de juridische, politieke en medische nasleep van de vliegramp met de Boeing 747-400 van EI AI die plaatsvond op 4 oktober 1992 in de Amsterdamse Bijlmermeer.

Mijn medeleven gaat uit naar de nabestaanden, gewonden en anderen van de bij de TA-vliegramp betrokkenen. Respect heb ik voor de reddingswerkers die bij het bergen een zeer zware taak hadden te verrichten. Respect ook voor hen die hulp verleenden in een bijzonder moeilijke situatie. Ik voel mee met hen die de Bijlmer-ramp van dichtbij hebben meegemaakt en kan me voorstellen dat de TA-vliegramp bij enkelen traumatische reacties oproept.

Het onderzoek naar de oorzaak van het neerstorten van de Boeing 737-800 van Turkish Airlines (TA 1951), de reddingswerkzaamheden en de hulpverlening volg ik met bijzondere interesse. Er zijn mij een aantal zaken opgevallen die ik bij de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) onder de aandacht wil brengen.

### **Zoektocht naar de oorzaak**

Zodra zich een vliegincident of -ongeval voordoet start er bel- en mailverkeer van luchtvaartgeïnteresseerden en ex-'rampgenoten'. Een hypothese die ik ontving zou volgens bewering geschreven zijn door een Schiphol-insider die de 'final approach'-gegevens had verkregen. Dat verkrijgen bevreemdt en verontrust mij omdat dat er op zou kunnen duiden dat de voor het ramponderzoek essentiële gegevens kwetsbaar zijn. Een lek in het beheer kan leiden tot misbruik en zelfs tot wissen van de gegevens om commerciële, politieke of persoonlijke redenen. Enkele belangrijke gegevens mbt de Bijlmer-ramp zijn destijds ook onverklaarbaar verstoord. De les voor de toekomst mbt gegevensbeheer is blijkaar nog onvoldoende geleerd.

De door mij ontvangen hypothese van de Schiphol-insider bevat gegevens die te vergelijken zijn met de gegevens die in het bezit van de OVV zullen zijn of komen. Het mag duidelijk zijn dat als er sprake is van onveilig gegevensbeheer de OVV adviezen dient te geven om het gegevensbeheer na een ongeval te verbeteren.

De ontvangen hypothese:

*"The (student) copilot was pilot flying the approach, either manual or autopilot. For some reason he did not pick up the glide path. Might be that he did not arm 'approach' but only 'localizer' on his flight director/autopilot. The result was that he ended up above the glide path. A very common mistake for people who have just transferred to Boeing aircraft.*

*He then disconnected the autopilot (if it was on) and manually pushed the nose down in order to pick up the glideslope from above. Good chance he did not have his gear down yet. The radar tapes show that, while passing 1800 ft he was descending with 1500 ft/min. He went through the glidepath and ended up below it, still with high rate of descent. I think he must have had his gear down by now and that produces a lot of drag. He then pulled up in order to pick up the glide from below. He must have been at about 500 ft by now. He pulled up so violently that the forward speed rapidly reduced towards the stall speed. May have been that he even had a stickshaker.*

*At that point in time the captain (instructor) took over and tried to make a goaround. That means: full throttle. As the engines are below the wings, full throttle means a considerable pitch up movement. Because the captain was in the process of taking over controls he reacted too late to the pitch up movement of the aircraft and the plane stalled. That is why the plane hit the ground tail first. It must have been in a 30 deg nose up position.*

### **Het reddingswerk en de hulpverlening**

Opmerkelijk is dat bij het reddingswerk bij de neergestorte Boeing van TA urenlang een tractor met gele boerenkar is ingezet. De inzet van een boerentractor was ook nodig bij een eerder ongeval op Schiphol. Op 4 april 1994 stortte een Saab 340 van KLM Cityhopper neer in een modderige akker ver naast een landingsbaan van Schiphol. Wellicht heeft men naar aanleiding van dat ongeval besloten het bij de TA vliegcrash signaleerde kleine rupsvoertuig met aanhanger aan te schaffen.

Afgaand op de tv-beelden van vorige week krijg ik de indruk dat de reddingsdiensten over onvoldoende transportmiddelen beschikken. Een must bij een ramp van grote omvang in drassig gebied om reddingswerkers en materieel snel op de rampplek te krijgen en gewonden, overlevenden en doden professioneel en respectvol af te voeren. Vreemd dat afhankelijk zijn van boerentractors voor een internationaal vliegveld in een poldergebied. Op die afhankelijkheid kan nog minder gesteund worden als er in de toekomst boeren uit de 'sloopgebieden' zullen zijn vertrokken.

Technisch gezien was het reddingswerk en de hulpverlening niet extreem moeilijk. Er was geen brand uitgebroken, de crashlocatie bevond zich dicht bij een verharde weg, er was daglicht en het weer was goed. Neerstorten in een bewoond gebied zou de omvang van de ramp anderszins hebben vergroot.

Er is gezien de tv-beelden reden te pleiten voor extra reddings- en bergingsmaterieel dat toegespitst is op drassig polderland met moerassen en meren. Onder de aanvliegroutes zijn veel van dergelijke slecht omsloten gebieden. De reddingswerkers en hulpverleners dienen concessieloos uitgerust te zijn. Ik denk daarbij o.a. aan noodbruggenleggers, bulldozers voor tijdelijke dammetjes die geschikt zijn voor zware crashtenders, en rijplaatleggers opdat o.a. ambulances snel aan en af kunnen rijden op een noodweg. Te denken valt ook aan meer onconfessioneel materieel zoals hovercrafts en een mobiele kabelbaan. En waarom geen inzet van een mobiele bouwkraan (radius 60 meter) die in een kwartier na aankomst operationeel kan zijn. Verlaten boerderijen kunnen omgebouwd worden tot 'steunpunten' voor reddingswerkers. Die strategisch gesitueerde steunpunten in drassige gebieden buiten luchthaven Schiphol dienen uitgerust te worden met o.a. tractoren met voor reddingswerk en hulpverlening aangepaste aanhangwagens. De kosten zijn relatief laag.

Naar aanleiding van een gehoorde klacht van een overlevende die uren in een koude schuur had gezeten is te overwegen bussen met hulpverleners in te zetten voor de eerste opvang. De bussen dienen goed geoutilleerd te zijn met telefoon, internet, tv, catering, toilet, etc.

Door overlevenden die het eerste reddingswerk verrichtten heb ik horen zeggen dat het nogal donker was in de neergestorte Boeing. Als door de klap de centraal gevoede noodverlichting is uitgevallen, dan is het te overwegen de noodverlichting te laten bestaan uit crashbestendige (led)verlichting waarvan de afzonderlijke lampen collectief in werking treden bij een crash of calamiteit maar niet centraal met elektriciteit worden gevoed.

Een nachtelijke rampoefening middenin een afgelegen en drassig poldergebied zal zeker waardevolle lessen opleveren.

### **Camera's bij de start- en landingsbaan.**

Ondergetekende heeft in een brief in april 1995 aan de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat gepleit voor het gebruik van videocamera's bij de start- en landingsbanen. Behalve waarderende woorden van de RLD in 1995 is het idee niet uitgewerkt.

Dergelijke video-opnamen zouden veel opheldering hebben kunnen geven over de veel bediscussieerde ramp met de C-130 Hercules op vliegveld Welschap (juli 1996) en de eveneens veel bediscussieerde bijna-crash van een door een storm van de landingsbaan geblazen Transavia Boeing 757 (dec. 1997). Video-opnamen kunnen duidelijkheid verschaffen bij de vele kleine incidenten die op vliegvelden plaatsvinden, met name die aspecten die niet door radar e.d. worden vastgelegd.

Nu is gebleken dat de TA Boeing na de crash enige minuten spoorloos was voor de verkeerstoren en de brandweer ook niet snel wist waar de ramplocatie was is er mijns inziens aanleiding het idee van 'runway-camera's' nogmaals te overwegen, zij het met extra camera's bij de extended centerlines van de banen. Een tweede argument is dat de opnameapparatuur en digitale communicatie zoveel beter en betaalbaarder is dan in 1995.

### **Uitzonderingspositie luchtvaart**

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer heeft in 1993 gepleit voor een onafhankelijk onderzoek mbt de Bijlmer Vliegcrash. Het rapport van de Parlementaire Enquête over de Bijlmer Vliegcrash heeft de oprichting van de OVV zeker een extra impuls gegeven. Het bestaan van de OVV is op zich een goede zaak. Ik hoop dat de OVV en het OM een modus tot samenwerken vinden om te voorkomen dat bevestigd wordt dat de luchtvaart een uitzonderingspositie inneemt. Indien de oorzaak van de crash ligt in een 'pilots error' door bijv. een gebrek aan simulatietraining dan mag dat niet gecamoufleerd worden. Gedegen onderzoek en degelijke lessen voor de toekomst zullen bijdragen aan het accepteren van de waarheid.

Pierre Heijboer, journalist en schrijver van o.a. 'Doemvlucht, de verzwegen geheimen van de Bijlmerramp' heeft recentelijk over het 'gesteggel' tussen OVV en OM geschreven. Hierbij.

### ***Crash-onderzoek: wederzijds wantrouwen***

*Het gesteggel tussen het OM in Haarlem en Van Vollenhovens onderzoeksraad heeft een duidelijke reden. Die is: beide partijen vertrouwen elkaar voor geen cent. En beide partijen hebben daar alle redenen voor. Immers:*

- *Het Openbaar Ministerie heeft lering getrokken uit de nasleep van de Bijlmerramp. In die kwestie is Nederland (en dus ook het OM) grotelijks belazerd door de toenmalige Raad voor de Luchtvaart, onder leiding van de heer Wolleswinkel. Dit wil het OM in Haarlem kennelijk geen tweede keer laten gebeuren.*
- *Van Vollenhoven van zijn kant, heeft alle redenen om het OM niet te vertrouwen. Want dat staat volgens hem (en daar heeft hij gelijk in) te dicht bij de overheid. En met heren als Balkenende en Hirsch Ballin op de achtergrond weet je het dan maar nooit.*

- *Wolleswinkel heeft indertijd zijn onafhankelijkheid als onderzoeker misbruikt om de luchtvaartwereld (lees: El Al) juridisch uit de wind te houden door het verkondigen van vele halve waarheden. Van Van Vollenhoven mag verwacht worden dat hij diezelfde onafhankelijkheid zal gebruiken om de héle waarheid boven tafel te brengen.*
- *Het juridische gelijk in deze kwestie ligt bij Van Vollehoven; het ligt in de door Nederland geratificeerde regels van een internationale luchtvaart-conventie. Dit is, als men het cru wil stellen, simpelweg een truc die de internationale luchtvaartwereld met allerlei nationale rechtssystemen heeft uitgehaald. Men onderzoekt wel, maar mag niet naar schuld zoeken. De smoes die men daarbij hanteert (want het is een smoes) is dat mensen 'vrijer zullen spreken' wanneer hen geen mogelijke vervolging boven het hoofd hangt. Dit is natuurlijk kletsboek, want mensen die iets te verbergen hebben zwijgen daarover, vervolging of geen vervolging.*
- *Het principiële gelijk ligt echter bij het OM. Want wettelijk gesproken deugt die onderzoeksconstructie van de onderzoeksraad niet. Neem bijvoorbeeld eens aan dat op een Nederlandse snelweg een gecompliceerd ongeluk gebeurt. Dan wordt er (door het OM) na een onderzoek (zo mogelijk) niet alleen een oorzaak genoemd, maar wordt ook een schuldige aangewezen. Dát is de normale gang van zaken. Maar de luchtvaartwereld zegt: nee, bij óns niet. En komt daar meestal nog mee weg ook.*
- *Van Vollenhoven heeft deze onwettige constructie geërfd toen diverse veiligheidsgebieden en onderzoeken allemaal onder zijn raad werden gebracht. Hij zal er in zijn hart niet gelukkig mee zijn, maar hij moet de constructie naar buiten toe natuurlijk wél verdedigen. Hoewel? Moet hij dat...?*

*Pierre Heijboer - Amsterdam, 1 maart 2009*

### **Algemeen**

Ik wens de OVV veel voortgang toe bij het vliegramponderzoek opdat de onmisbare lessen voor de toekomst spoedig aan een veiliger vliegverkeer kunnen bijdragen.

Een reactie van de OVV op deze brief wordt op prijs gesteld.

Hoogachtend,

Henk J. van de Belt  
(ongetekend ivm het verzenden via email)

- Initieerde diverse hulpverleningsacties met betrekking tot de Bijlmer vliegramp
- Medeoprichter en voormalig kernlid Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
- Lid voormalige Stuurgroep Nazorg Vliegramp Bijlmermeer (Gem. Amsterdam)
- Lid voormalig Klankbord Medisch Onderzoek Vliegramp Bijlmermeer
- Voormalig raadslid in Amsterdam Zuidoost
- Lid Comité Borstbeeld Pa Sem
- Voorzitter Bewonersver. Kikkenstein (flatgebouw naast rampplek Bijlmermeer)