

DATUM
7 oktober 2010

UW KENMERK

ONS KENMERK
OVV 10501585

PROJECTNUMMER

BLADNUMMER
1 van 5

BIJLAGE(N)
0



Stichting Herculesramp 1996

Ter attentie van:
Dhr. W. Ederveen
voorzitter

ONDERWERP
Eindconclusie Onderzoeksvragen Herculesramp

Hooggeachtte heer. Balenboer,

Op 7 januari 2010 heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) de Onderzoeksraad voor Veiligheid verzocht de behandeling over te nemen van de brief die u als bestuur van de Stichting Herculesramp 1996 op 20 november 2009 aan de Minister President hebt gericht. In deze brief verzoekt u om heropening van het onderzoek naar de Herculesramp op de vliegbasis Eindhoven op 15 juli 1996, omdat op basis van 'talloze nieuwe feiten en argumenten' in het boek '*Vergeten ramp, de noodlottige crash van de Hercules vlucht BAF 610*' van de heer Hans Matheeuwsen (november 2009) de juistheid en volledigheid van het Herculesdossier worden betwist.

Naar aanleiding van het verzoek van de minister heeft de Raad het boek bestudeerd en de heer Matheeuwsen uitgenodigd om zijn bevindingen met betrekking tot zijn boek te komen toelichten. Deze bijeenkomst heeft, in bijzijn van enkele vertegenwoordigers van de Stichting en de Onderzoeksraad, plaatsgevonden op 28 januari 2010. Tijdens deze bijeenkomst werd duidelijk dat u geen heropening van het gehele onderzoek nastreeft, maar wel dat u een nieuw onderzoek wenselijk acht naar de volgende aspecten: de doorstart van de Hercules, de training van de Belgische vliegers en de vraag welke procedure fabrikant Lockheed Martin over het onderwerp 'Doorstart' in het flight manual van de Hercules had opgenomen ten tijde van de ramp. Afgesproken werd dat u naar aanleiding van deze aspecten tot een meer precieze formulering van uw onderzoeksvraag zou komen.

RESIDENTIE

Anna van Saksenlaan 50 2593 HT Den Haag
TELEFOON 070 333 70 00 FAX 070 333 70 77
INTERNET www.onderzoeksraad.nl

HOOFDSTADRES

Postbus 95404 2509 CK Den Haag



In uw daarop volgende brief aan de Raad van 15 februari 2010 vraagt u om het instellen van een breder onderzoek naar de aanloop en de toedracht van het ongeval. Daarbij zouden in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen:

1. de opleiding, ervaring en instructies van de vliegers (en de controle daarop);
2. de onderliggende afspraken en wijze van samenwerking met de Belgische luchtmacht;
3. de veiligheidsvoorschriften en instructies, voor de bemanning en voor de passagiers;
4. de staat en het onderhoud van het vliegtuig;
5. het aanvliegen en de landing zoals deze door de vliegers werden uitgevoerd;
6. of aan de inhuur van materieel en personeel uit het buitenland dezelfde eisen worden gesteld als aan het materieel en personeel van de Koninklijke Luchtmacht.

Voorts geeft u in genoemde brief aan niet alleen te willen weten hoe het ongeval heeft kunnen plaatsvinden, maar ook hoe een en ander momenteel op Nederlandse vliegvelden is geregeld. U wilt tevens onderzocht zien in hoeverre de veiligheid is verbeterd en welke veranderingen zijn doorgevoerd.

In de brief van 20 november 2009 werd uitdrukkelijk gevraagd om heropening van het onderzoek op basis van nieuwe feiten en argumenten in het boek van de heer Matheeuwsen. Het merendeel van de hierboven genoemde – op zichzelf interessante – onderwerpen heeft geen betrekking op het boek van de heer Matheeuwsen en past daarom niet binnen de onderzoeksvraag aan de Raad.



In een brief van 4 maart 2010 heeft de Raad de twee aandachtspunten genoemd die om dezelfde reden wél voor nadere oriëntatie in aanmerking kwamen, namelijk:

1. het aanvliegen en de landing zoals deze door de vliegers werden uitgevoerd;
2. de opleiding, ervaring en instructies van de vliegers (en de controle daarop).

De Raad is, op basis van het boek van de heer Matheeuwsen, nagegaan of er ten aanzien van deze aandachtspunten aanleiding is een nieuw onderzoek te starten.

In verband met de twee genoemde aandachtspunten heeft de Raad onder meer de volgende documenten geraadpleegd: het onderzoeksdossier van 23 december 1996 van de Belgisch Nederlandse onderzoekscommissie met onder andere het flight manual van de Belgen, de relevante delen van het originele flight manual van de fabrikant Lockheed, het rapport van februari 1997 van de Koninklijke Luchtmacht en het eindrapport van maart 1997 van de Raad van Advies inzake Luchtvaartongevallen bij Defensie.

De Onderzoeksraad is tot de conclusie gekomen dat er onvoldoende informatie beschikbaar is om betrouwbare uitspraken te doen over de reden voor de doorstart, onder welke omstandigheden (snelheid en hoogte van het vliegtuig) de beslissing daartoe is genomen, hoe de uitvoering van de doorstart precies heeft plaatsgevonden en hoe onder meer de voortstuwing zich gedurende de doorstart ontwikkelde.

De bemanning is omgekomen en het vliegtuig was noch met een cockpitvoicerecorder, noch met een flightdatarecorder uitgerust. Er waren ook geen getuigen die hebben kunnen verklaren wat zich kort voor de crash in de cockpit heeft afgespeeld. Het is daarom ook niet meer te achterhalen of men voorafgaand aan en tijdens de doorstart heeft gehandeld naar de maatstaven van het destijds voor het type verongelukte Hercules van toepassing zijnde flight manual.



Ten aanzien van de vliegvaardigheid van de beide piloten heeft de Onderzoeksraad geconstateerd dat beiden beschikten over de vereiste brevetten met betrekking tot training en opleiding. De gezagvoerder had sinds mei 1991 zijn brevet als vlieger en had een totaal van 2100 vlieguren opgebouwd, waarvan ruim 1400 uren op de Hercules. Ten tijde van de Herculesramp had hij drie maanden ervaring als gezagvoerder. De copiloot had zijn brevet sinds november 1994 en had een totaal van 573 vlieguren opgebouwd, waarvan 129 uren op de Hercules. Ten tijde van het ongeval had hij drie maanden ervaring als copiloot P2. Dit was toen de status van een copiloot in een Hercules van de Belgische Defensie, die het vliegtuig slechts vanuit de rechterstoel mag bedienen. Hoewel de ervaring van de vliegers in sommige opzichten als beperkt gezien kan worden, is een combinatie als deze in de luchtvaart niet ongebruikelijk.

De Raad heeft waardering voor het boek van de heer Matheeuwsen over de Herculesramp. Het boek laat duidelijk de kwalijke gevolgen zien van de vele na en naast elkaar uitgevoerde onderzoeken naar het ongeval.

De eindconclusie van de Onderzoeksraad luidt echter dat noch het boek van de heer Matheeuwsen met de toelichting en briefwisseling erna, noch de nadere oriëntatie van de Raad nieuwe feiten hebben opgeleverd die een heropening van het onderzoek rechtvaardigen. De Raad acht het niet verantwoord op grond van veronderstellingen conclusies te trekken.

Tot slot zou de Raad nog het volgende willen opmerken. Tijdens de presentatie bij de Raad op 28 januari 2010 alsmede in het boek over de Herculesramp werd door de heer Matheeuwsen gerefereerd aan een – niet openbaar – rapport met aanvullende informatie van Lt-Kol KLu b.d. ing. H. Horlings. Omdat het bestuur van de Stichting het verzoek om een heropening van het onderzoek baseerde op 'tallose nieuwe feiten en argumenten' in



het boek van de heer Matheeuwsen, was en is de Raad de mening toegedaan dat dit rapport buiten de oriëntatie op mogelijke nieuwe feiten valt. De Raad dient zich immers te beperken tot hetgeen in het boek werd vermeld. Zorgvuldigheidshalve is alsnog met de heer Horlings over zijn niet openbare rapport gesproken. Echter, dit goede overleg heeft eveneens geen nieuwe feiten opgeleverd die een heropening van het onderzoek zouden kunnen rechtvaardigen.

Te uwer informatie: De Raad zal deze brief ook kenbaar maken aan de Minister President en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

et rapport van de heer Matheeuwsen
hagerechts
Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven

Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven,
Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

Cc: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
t.a.v. Directeur-Generaal Veiligheid Drs. H.W.M. Schoof
Ministerie van Algemene Zaken,
t.a.v. de Minister President