

Beweringen versus Feiten - Bijlmerramp El Al Vlucht 1862

Definitie

Een bewering is een uitspraak of stelling waarvan iemand zegt dat die waar is, maar die nog niet bewezen of gecontroleerd is. Een bewering is pas waardevol als deze met feiten kan worden onderbouwd. Feiten zijn controleerbare en objectief vastgestelde gegevens, zoals meetresultaten of gebeurtenissen.

Bewering 1: Het "extra derde rondje"

De bewering

Het vliegtuig zou een extra rondje boven Amsterdam hebben gevlogen voordat het neerstortte, mogelijk om een betere positie voor landing op baan 27 te krijgen.

De feiten

- De DFDR-data (Digital Flight Data Recorder) bewijzen dat dit technisch onmogelijk was
- Het werkelijke tijdstip van motorseparatie was 18:27:50 lokale tijd, niet 18:27:08 zoals Dekker beweert
- Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft de route onafhankelijk doorgerekend en bevestigd
- De parlementaire enquête accepteerde deze uitkomsten; ir. H.N. Wolleswinkel getuigde onder ede dat de berekeningen klopten

Bewering 2: De gezagvoerder kon de afgevalle motor zien

De bewering

Vincent Dekker stelde sinds 1992 dat gezagvoerder Wolleswinkel met "slechts een vluchtige blik over zijn rechterschouder" kon zien dat de rechter buitenmotor niet meer aan de vleugel hing. Dekker beschuldigde Wolleswinkel van liegen.^[3]

De feiten

- Ervaren 747-vlieger Benno Baksteen bevestigt: "Met wat moeite kun je de voorkant van de buitenste motor zien door helemaal achterom te kijken terwijl je daarbij je hoofd tegen het zijraam drukt"
- Met alle problemen die de bemanning had, kwamen ze daar niet aan toe
- De checklist heet "engine fire, severe damage or separation" - de procedure is hetzelfde of je nu weet dat een motor afgebroken is of niet
- Dekker gaf toe dat hij al een paar maanden na de ramp wist dat je vanuit de cockpit geen volledige motor kunt zien

Bewering 3: Mossad-complottheorie

De bewering

Volgens Rob van Gijzel koos de piloot bewust voor de Buitenveldertbaan (baan 27) omdat daar een vestiging was van de Mossad en een dienst van El Al, zodat Israël's ongezien de geheime lading konden bergen.

De feiten

- Er bestaat geen enkel bewijs voor een Mossad-vestiging bij Schiphol-Oost

- Een landing op baan 27 zou geen enkel voordeel bieden voor het ongezien bergen van lading, omdat brandweer en andere voertuigen daar ook zouden staan
- De technische omstandigheden dwongen de bemanning tot keuze voor baan 27 (zie hoofdstuk Keuze baan 27)

Bewering 4: Contact met Israël over gevaarlijke lading

De bewering

De bemanning zou tijdens de noodprocedures via de HF-radio hebben overlegd met het El Al grondstation in Tel Aviv over de gevaarlijke lading.

De feiten

- DFDR-analyse toont dat de Hoogfrequente Radio (HF-radio) slechts 1-2 seconden actief was
- Deze korte activatie kan ook zijn veroorzaakt door elektrische storingen (power-onderbrekingen en veranderingen van digitale time coderingen) door het afvallen van twee motoren
- In deze 1-2 seconden kon geen informatie over gevaarlijke lading worden gecommuniceerd
- Het elektrische systeem ging gedurende 2 minuten door herconfiguraties

Bewering 5: Nucleaire of biochemische wapens aan boord

De bewering

Het vliegtuig zou nucleaire of biochemische wapens hebben vervoerd die vanwege het non-proliferatieverdrag niet vervoerd mochten worden.

De feiten

- In Hangar 8 hebben tientallen onderzoekers en KLM-grondwerktuigkundigen alle vliegtuigdelen en lading zorgvuldig bekeken
- Er zijn nooit items gevonden die wezen op de wapens die Van Gijzel en Dekker benoemen
- Als er echt gevaarlijke wapens worden vervoerd, gaan die vrijwel zeker niet met een civiel geregistreerd vliegtuig maar met militair geregistreerde vliegtuigen via speciale routes
- Dat er een grondstof voor een zenuwgas werd vervoerd vormt geen bewijs voor de productie van dat gas, want DMMP kent zowel een civiele als een militaire toepassing (die nooit goed door de media is uitgelegd)

Bewering 6: De Cockpit Voice Recorder (CVR) zou bewust verdwenen zijn

De bewering

De CVR zou bewust verdwenen zijn omdat daarop belastende informatie stond over de lading of andere geheimen.

De feiten

- De CVR werd nooit teruggevonden - dit gebeurt vaker bij crashes, maar waar die gebleven is blijft inderdaad een mysterie
- Er bestaat geen bewijs dat de CVR bewust is verdwenen. In aanmerking genomen dat er geen verband bestaat tussen ziekte en lading en dat er geen doofpot bestaat, kan in alle redelijkheid worden aangenomen dat er ook geen reden bestond om de recorder te verdonkeremanen. Niemand had daar een voordeel van
- De DFDR (Digital Flight Data Recorder) werd wel gevonden en bevat alle technische vluchtgegevens

- Het team van onderzoekers verwachtte al vanaf begin oktober 1992 dat er "gedonder" zou ontstaan over de ontbrekende CVR

Bewering 7: Verarmd uranium maakte mensen ziek

De bewering

Het verarmd uranium in de balansgewichten van het vliegtuig zou op grote schaal gezondheidsklachten bij Bijlmerbewoners hebben veroorzaakt.

De feiten

- Het epidemiologisch onderzoek van 2004 vond geen directe relatie tussen de ramp en gezondheidsklachten (afgezien van PTSS)
- Verarmd uranium in de conditie waarin het gevonden werd vormde een verwaarloosbaar risico
- Dit was de 22e Boeing 747 met verarmd uranium balansgewichten die neergestortte - bij eerdere crashes waren nooit gezondheidsklachten geconstateerd
- Het Ministerie van VROM en later het RIVM alsook de parlementaire enquête oordeelden dat er een verwaarloosbaar risico was

Bewering 8: Slecht onderhoud veroorzaakte de ramp

De bewering

Het vliegtuig was niet goed onderhouden en daarom stortte het neer.

De feiten

- Een audit van FAA, JAA en de RLD wees uit dat alle voorgeschreven inspecties door autoriteiten en door El Al waren uitgevoerd
- Voor de vlucht heeft de grondwerktuigkundige het vliegtuig bekeken en luchtwaardig verklaard
- De bemanning deed een "walk around" en verklaarde het vliegtuig luchtwaardig om te vertrekken
- Wat wel juist is: de motorophanging was gebrekkig ontworpen - de methode om scheurtjes voortijdig te ontdekken was kwetsbaar
- Formeel-technisch is er geen sprake van slecht onderhoud dat het ongeval veroorzaakte

Bewering 9: Mannen in witte pakken voerden geheime lading af

De bewering

Geheimzinnige mannen in witte pakken hebben de nacht na de ramp materiaal ongezien afgevoerd.

De feiten

- Onderzoekers hebben deze mannen in hangar 8 en in de Bijlmermeer zelf nooit gezien
- Ze hebben in het luchtvaartonderzoek geen enkele rol gespeeld
- "Er komen geen konijnen uit de hoed" - het onderzoeksdossier bevat geen documenten over "geheime" lading

Bewering 10: De DFDR-data van de laatste minuut ontbreken door hitte

De bewering

In het boek *Going Down, Going Down* (2022, pagina 226) stelt Dekker dat er geen data van de laatste minuut van de DFDR zijn door hitte.

De feiten

- Deze conclusie is onjuist
- Waarschijnlijk ontstaan door onzorgvuldig omgaan met informatie
- Alle relevante DFDR-data zijn beschikbaar en geanalyseerd
- Er was inderdaad data verlies, maar toch kon de analyse van de zwarte doos goed worden gedaan

Bewering 11: De parlementaire enquête was een "wassen neus"

De bewering

Dekker, Van Gijzel en Heijboer stellen dat de parlementaire enquête niets heeft opgeleverd en een "wassen neus" was.

De feiten

- De enquête hoorde bijna 100 mensen onder ede
- Er werden vrijwel alle documenten ingezien en onderzocht
- Alle complottheorieën werden systematisch weerlegd
- Het afdoen van deze enquête als waardeloos is "ongenuanceerd, ongeloofwaardig en zelfs schadelijk", in de zin dat dit ondermijnend is voor de vertrouwensrelatie tussen burger en overheid
- Het is "een affront gericht aan honderden mensen" die zich hebben ingespannen voor waarheidsvinding

Bewering 12: Ministeries en luchtvaartinstanties pleegden "keiharde fraude"

De bewering

Vincent Dekker in december 2022: "Ministeries, luchtvaartinstanties logen en bedrogen en pleegden keihard fraude".

De feiten

- Dekker leverde geen enkel onderbouwd bewijs voor deze uitspraken
- Het onderzoek werd uitgevoerd door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart, niet door de RLD
- Er is/was geen bewijs voor fraude tijdens het ongevalonderzoek
- Zaken hadden beter uitgelegd moeten worden, maar van fraude was geen sprake

Bewering 13: Het ongeval zou beter onderzocht zijn als het in Wassenaar was gebeurd

De bewering

Rob van Gijzel suggereerde dat het onderzoek grondiger zou zijn geweest als de Boeing op Wassenaar (rijke buurt) was neergestort in plaats van in de Bijlmer.

De feiten

- Deze gedachte is volgens Pruis "ronduit stuitend" en "demagogie"
- Ongevalonderzoek richt zich op het voorkomen dat een vliegtuig überhaupt neerstort, waar dan ook ter wereld

- Het speelt geen enkele rol waar het vliegtuig neerstort voor de technische analyse
- Ook als de Boeing in Wassenaar of het centrum van Amsterdam was neergestort had men net zo hard gewerkt en was men tot dezelfde conclusies gekomen

Samenvattende conclusies van Henk Pruis

1. Op de keeper beschouwd was El Al 1862 een gewone vlucht met lading die aan de internationale regels voldeed
2. Er is/was geen bewijs voor fraude tijdens het ongevallenonderzoek; zaken hadden beter uitgelegd moeten worden
3. De complottheorieën werden met de enquête ontzenuwd, maar bleven na 1999 toch rondgaan, zeker in de Bijlmermeer
4. Met uitzondering van PTSS en individuele ziektegevallen, was er geen directe relatie tussen de ramp en ziekteverschijnselen
5. Er zijn nooit geheime ladingsdocumenten geweest: die documenten vielen buiten het ICAO Annex 13 onderzoek naar de oorzaak van de ramp
6. Hypothesen die na 30 jaar niet bewezen kunnen worden hebben weinig waarde omdat ze vrijwel onbewijsbaar zijn

De kern van Pruis' boodschap

Beweringen zonder feitelijke onderbouwing blijven slechts een mening of aanname. In discussies, wetenschap en journalistiek zijn feiten noodzakelijk om beweringen geloofwaardig en betrouwbaar te maken. Feiten geven zekerheid; beweringen zonder feiten zijn twijfelachtig.

