

Vragenlijst Henk Pruis: interview ROC Rijn-IJssel 14 april 2025 10:00

- **In het kort: wat is de Bijlmerramp, wat is er gebeurd?**

Antwoord: Een Boeing 747 van luchtvaartmaatschappij El Al stortte na het vertrek van Schiphol neer. Het verloor twee motoren toen het aan het uitklimmen was. De bemanning probeerde nog een veilige landing te maken, maar de marges om het vliegtuig nog te kunnen besturen waren zo klein, dat deze poging mislukte. Vlak voor Bijlmermeer verloor de bemanning de controle over het vliegtuig en het vliegtuig stortte op een flatgebouw in de Bijlmermeer neer.

- **Wat weet u zelf nog van die dag? Waar was u, en wat was u aan het doen toen u hoorde wat er was gebeurd en hoe reageerde u hierop?**

Antwoord: Ik zat achter een piano in een kerk in Hoofddorp (ik ben organist, maar begeleidde ook wel kerkdiensten op een piano). Tijdens de dienst ging de telefoon en werden hulpverleners, d.w.z. brandweermensen, politiemensen, ziekenhuis verplegers, opgeroepen om zich te melden omdat er een groot ongeluk was gebeurd. Ik kon niet achter mijn piano weg en wachtte totdat de kerkdienst voorbij was. Thuisgekomen zette ik de tv aan en zag ik wat er gebeurd was. Daarop heb ik de telefoon gepakt en mijn baas gebeld om te vragen of er iets was dat we zouden kunnen doen. We spraken af om elkaar de volgende morgen vroeg te zien om ons in te zetten voor een mogelijk luchtvaartonderzoek naar de oorzaak. Ik was de B747 specialist van de Rijksluchtvaartdienst. Om ca 08:30 formeerde de vooronderzoeker, de heer Wolleswinkel, een team dat het ongeval zou gaan onderzoeken.

- **Het vliegtuig verkeerde in een te slechte staat om op te mogen stijgen, waarom is dit toch gebeurd?**

Antwoord: op basis van welke gegevens wordt deze vraag gesteld? Want de stelling is namelijk niet correct. Ik verwijs hierbij naar het officiële ongevallenrapport en het rapport van de parlementaire enquête naar de vliegcrash in de Bijlmermeer en naar de vele documenten op mijn website.

Alle inspecties aan de EL AL Boeing 747 bleken volgens het goedgekeurde onderhoudsprogramma te zijn uitgevoerd conform de eisen van de fabrikant en de autoriteiten en ICAO normen. Het vliegtuig werd voor het vertrek door de EL AL bevoegde grondwerktuigkundige luchtwaardig verklaard en de bemanning (d.w.z. de boordwerktuigkundige) accepteerde het vliegtuig als luchtwaardig voor vertrek. Zij konden niet vermoeden dat er in een aantal bouten vermoeidheid was opgetreden. Dit had bij een vorige onderhouds inspectie gezien moeten worden. Ze vertrouwden erop dat die inspecties goed waren uitgevoerd. Je zou kunnen zeggen dat er sprake was van een soort 'verborgen gebrek'.

De gedachten dat het vliegtuig niet goed onderhouden zou zijn, is mogelijk gekomen door een aantal zelfbenoemde ongevallen onderzoekers in de Bijlmermeer, die niet de deskundigheid en informatie bezaten om goede conclusie te kunnen trekken, door speculaties, en wellicht later, omdat de parlementaire enquête onterecht de suggestie heeft laten ontstaan dat het onderhoud gebrekkig was.

Er was een lijst van uitgestelde klachten van 26 pagina's die verholpen moesten worden, maar geen van deze klachten maakten het vliegtuig niet luchtwaardig. een voorbeeld: als de toilet van een B747 niet goed doorspoelt is dat een technische klacht die verholpen moet worden, maar het beïnvloedt de luchtwaardigheid van het toestel niet. De lijst met dat soort klachten was zeker lang en had kleiner kunnen zijn, maar de machine zou ook binnen afzienbare tijd in groot onderhoud gaan.

In het boek van dr. Theo van den Doel (2004) wordt aangegeven dat de parlementaire enquête min of meer door een journalist werd 'gechanteerd' om het onderwerp van het

'slechte onderhoud' op de agenda te krijgen. De publieke perceptie is blijven hangen dat het vliegtuig in een slechte staat van onderhoud zou zijn: formeel-technisch en juridisch is dat volledig onjuist.

Als je de documenten op de website goed naleest (brief ir. W. Korenromp in het dossier Wolleswinkel), dan blijkt juist dat de gewekte indruk van slecht onderhoud volkomen onterecht was. Dat bleek uit verschillende onderzoeken,

Het is wel zo dat in de eindconclusie van het ongevallenrapport duidelijk wordt dat de integriteit van de motorophanging afhankelijk was van frequente inspecties, en dat dat een zeer (te) kwetsbare situatie was gebleken. De inspecties waren niet frequent genoeg, niet passend bij de snelle degradatie van de breekbouten en de belastingen op de ophanging waren onderschat. Maar de conclusie dat het toestel niet goed onderhouden was, is formeel juridisch onjuist.

- **Hoe kwam het dat motor 3 afbrak?**

Antwoord: door een hogere belasting dan oorspronkelijk tijdens het ontwerp voorzien was, hetgeen bleek door metingen die gedaan werden na het ongeluk, trad er eigenlijk al 20 jaar vermoeidheid in de breekbouten op. Die werden sneller zwak dan werd aangenomen. Er was heel vaak een inspectie van de bouten nodig om scheurtjes te ontdekken voordat ze kritiek werden. De inspectie methoden en intervallen bleken niet effectief genoeg om de scheuren te ontdekken voordat die kritiek werden. De verzwakking van de bouten en de beslagen in de motorophanging werden te groot. Een breekbout die afbrak leidde hoogstwaarschijnlijk tot een cascade aan gebeurtenissen waarbij de motor afbrak.

- **De Cockpit Voice Recorder is nooit teruggevonden, hoe kan dat?**

Het eerlijke antwoord: we hebben hem niet te pakken gekregen. Het antwoord: waarom? moet ik schuldig blijven.

Op mijn website besteed ik daar veel aandacht aan, omdat het de media en de mensen zo heeft bezighouden. Daarbij worden ook de omstandigheden van de berging omschreven.

De Digital Flight Data Recorder is in Hangar 8 gevonden. Het is duidelijk dat die in de Bijlmermeer over het hoofd gezien is. Dat kan dus ook met de CVR gebeurd zijn, waardoor hij in een verkeerde bak is beland voor afvoer naar de vuilstortplaatsen in plaats van hangar 8. Op de vuilstortplaatsen is in twee weken nog 3000 ton aan materiaal ondersteboven gekeerd om hem daar nog te vinden. Helaas, zonder resultaat.

Maar de essentiële vraag is mijns inziens: 'wat voor effect heeft het gehad dat de CVR niet gevonden is'?

En dan ontstaat een ander plaatje. Er zijn best veel ongelukken waarbij de CVR of de DFDR niet gevonden werden, of waarbij de data bij vliegtuigongevallen niet bruikbaar was (circa 100 gevallen in de laatste decennia, inclusief recent in Korea (zie de website). Je kunt niet roeien met riemen die je niet hebt: m.a.w. je zult het moeten doen met de data die je wel hebt. Het bleek dat met behulp van de data van de DFDR en de audio-opnamen van de verkeersleiding en het wrakstukken-onderzoek de oorzaak van het ongeval gelukkig wel degelijk goed te bepalen was. De aanbevelingen om herhaling van het ongeval te voorkomen en de corrigerende maatregelen konden worden vastgesteld. Er is na verschijnen van het eindrapport nooit meer een motor van een Boeing 747 gevallen. Er zijn in de afgelopen jaren met meer dan ca 1500 Boeing 747's ongeveer 3 miljard mensen vervoerd zonder dat er zich een motorseparatie heeft voorgedaan.

Het ontbreken van de CVR is erg geweest met betrekking tot de speculaties en de complottheorieën die zich ontwikkeld hebben: voor het onderzoek naar de ramp was het zeker een frustratie voor ons zelf, maar het bleek gelukkig geen onoverkomelijk obstakel om de oorzaken van het ongeval te kunnen vinden.

En daar gaat het toch uiteindelijk om, nietwaar?

- **De radargegevens van die avond zijn gewist, waarom is dit gebeurd?**

Antwoord: welke radar opnamen worden hier bedoeld? Er waren nogal wat radars in Nederland en in de buurt van Schiphol. Een tweede punt van opmerking is dat de radar opnamen geen relatie met de oorzaak van het ongeval hebben, maar waarschijnlijk meer met de route te maken hebben of andere zoektochten van journalisten die denken dat er een andere route is geweest of dat men iets heeft proberen te verdoezelen of in de doofpot heeft proberen te stoppen.

Alle radaropnamen die van belang waren of zijn voor de route, voor zover bruikbaar, zullen waarschijnlijk binnenkort door het Ministerie vrijgegeven gaan worden, omdat de geheimhouding van die data niet volgens ICAO Annex 13 noodzakelijk is.

Als die data vrijkomen kan iedereen, in aanvulling op alle data en analyses die tijdens het onderzoek en de parlementaire enquête zijn geanalyseerd, er gewoon naar kijken.

Dus, ook als alle radardata er nog zouden zijn, zou de oorzaak van het ongeval en de maatregelen ter voorkoming van herhaling niet veranderen.

Er is altijd gezegd dat er mogelijk onbeantwoorde vragen zouden blijven.

Voor de rest moet ik het antwoord op de vraag schuldig blijven. Van een complot tot het wissen van informatie heb ik zelf nooit iets gemerkt. Zie het dossier ir. H.N. Wolleswinkel op de website.

- **Het vliegtuig week na het geven van een alarmsignaal af van de route die de luchtverkeersleiding aangaf, waarom is dit gebeurd? Was deze route gunstiger?**

De gezagvoerder wilde na een aanvankelijke assessment van de situatie in de cockpit na ongeveer een minuut terugkeren naar Schiphol via de kortste route. Na de motor separatie draaide hij na ongeveer 10 seconden al naar rechts. Na de mayday call draaide hij nog verder in een dalende rechterbocht. Er komen hier heel veel zaken samen: de brand van de motoren kon niet geblust worden, dus waarschijnlijk ging hij een door Boeing aanbevolen snelheid voor een niet te blussen motorbrand vliegen (enigszins onzeker). Deze snelheid kon niet heel exact gevlogen worden door de schade aan het vliegtuig, de zeer lastige bestuurbaarheid als gevolg hiervan en de resulterende effecten op de prestaties.

De situatie is niet zo zeer een kwestie van de route, maar eerder een kwestie van urgentie en prioriteit. Als een motorbrand niet te blussen is heb je 15 minuten tijd voordat het vuur door de designated fire zone / fire walls kan branden en de brandstoftanks bereikt. Dan zou het vliegtuig kunnen exploderen. Elke seconde telt, en niet de route is daarbij het belangrijkste criterium, maar de snelheid waarmee je op de grond kunt staan.

- **De lading is nooit fysiek gecontroleerd door de douane, waarom is dit niet gebeurd?**

Dat weet ik niet.

De lading van het vliegtuig valt buiten mijn expertise gebied. Maar toch durf ik er wel iets van te zeggen in zijn algemeenheid. In feite is alle lading die op Schiphol aan boord gaat ingepakt. Er gaat een heel proces aan vooraf voordat het vliegtuig in gaat. Je gaat dus niet alles uitpakken om het nog een keer te controleren, en zou dat bij voorkeur hooguit steekproefsgewijs doen. In het proces van verscheping is de lading al op een aantal punten gecontroleerd: is het goed verpakt conform de regelgeving (bij de verzender)? Is het goed

geclassificeerd als gevaarlijk of niet gevaarlijk i.v.m. de rampenbestrijding volgens de ICAO voorschriften? Is het juiste gewicht weergegeven? Komt het op de goede lijst (NOTOC's) en zijn de lading brieven compleet etc. bij het inpakken volgens de regels en bij het verzenden? De controle is vaak een controle 'op papier', en het zou me verbazen als er niet een soort steekproefsgewijze controle heeft plaatsgevonden.

De ladingpapieren zijn achteraf nog bekeken door de U.S. Customs: Er was geen sprake van strafbare feiten, en volgens een proces-verbaal en aangifte door de heer Plettenberg is ook niets gebleken van een strafbaar feit: zie de brief van F.J. Erhart op mijn website over de vracht en lading.

- **El-Al had een 'Speciale positie' op Schiphol. Wat wil dit zeggen?**

Iedereen, ook ik, wist dat voordat vlucht El Al 1862 neerstortte, dat El Al een luchtvaartmaatschappij was die met extra veiligheidseisen omgeven was. Als een vliegtuig van of naar de baan taxiede, werd hij altijd begeleid door een speciaal voertuig met beveiliging. Vliegtuigspotters hebben dat vaak gezien. Veel mensen hebben dat destijds ook gewoon kunnen waarnemen. De Nederlandse regering en politie leverden ook mensen die bij de beveiliging van El Al vluchten. De beveiliging gold ook in de hangaar van de vliegtuigen of het vrachtareaal. Dus ja,....El Al had wel een speciale positie op Schiphol.

Wellicht, maar dit is ook niet mijn expertise gebied, had El Al een hoge mate van flexibiliteit in hun eigen omgeving opgebouwd en kon men zonder al te veel bemoeienis werken.

- **Bracht die speciale positie de veiligheid in gevaar?**

Welke veiligheid wordt hier bedoeld? Ik denk dat er een groter risico voor aanslagen was, vandaar ook de extra beveiliging. Misschien dat daardoor het risico voor de omwonenden ook enigszins hoger was, maar dat kan ik zelf niet beoordelen. Misschien dat het risico enigszins gecompenseerd werd door de extra beveiliging (ook voor het instappen van passagiers). El Al had en heeft een goede veiligheidsreputatie.

Vanuit het oogpunt van de veiligheid van het vliegtuig, de luchtwaardigheid, is er geen sprake van een verhoogd risiconiveau, want El Al moest aan alle normale en speciale internationale ICAO regels voor onderhoud en operatie voldoen.

Als je het bekijkt vanuit het oogpunt van vracht moest ook alle vracht aan de wettelijke eisen en internationale normen van ICAO voldoen: vanuit dat oogpunt was El Al niet veiliger of onveiliger dan elke andere luchtvaartmaatschappij die vracht vanaf Schiphol vervoerde.

- **Waarom moest uw dossier over de ramp zo lang geheim blijven?**

Als je naar mijn dossier kijkt op mijn website, spreek je eigenlijk over documenten die allemaal allang openbaar waren: ze waren dus helemaal niet geheim of bevatten geen geheimen. Alle informatie die ik heb gebruikt, was al besproken bij de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp die voor mij al in 1998 begon en die tot in mei 1999 duurde. Dus ik heb grote moeite met de voorstelling van zaken in de media dat er zoveel geheimen zijn. De ladingpapieren waren in principe nooit geheim volgens ICAO Annex 13, omdat de lading niets met de oorzaak van het ongeval te maken heeft gehad.

De specifieke technische discussies en bewijsvoering, getuigenverklaringen van ooggetuigen worden niet vrijgegeven ter bescherming van de getuigen zelf (eventueel voorbeeld geven).

De blauwe mappen die ik heb meegebracht van de heer Wolleswinkel, zijn documenten en voortgangsverslagen aan de Tweede Kamer, aan de Raad voor de Luchtvaart, aan de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat, brieven van en aan burgers en belangengroepen, mensen die hebben meegewerkt. Al die papieren zijn ingezien door de parlementaire enquête en veel onderzoeksjournalisten zouden die papieren eigenlijk al in hun eigen dossier hebben moeten zitten. Daar is helemaal niets geheim aan. Het woord 'geheim' klinkt natuurlijk erg ronkend, en dat was wellicht ook de bedoeling om in de media 'sterk aan te zetten'. Met zo'n

voorstelling van zaken krijg je natuurlijk de handen wel op elkaar. Je kunt het ook aan de reacties van de Bijlmerbewoners zien, na de eerste vrijgave in september 2024: 'Hier hebben we niets aan, want dit wisten we allang'. Op facebook schreef iemand zelfs: 'We zijn blij gemaakt met een dooie mus'.

Vandaar ook de website: hierbij geef ik meer informatie en een toelichting.

Er is wel een fout door de Raad voor de Luchtvaart gemaakt: men wilde het dossier na 20 jaar vernietigen en heeft destijds alles in een bundel gepakt en het aan het Nationaal Archief overgedragen. Men had toen moeten onderzoeken wat er al openbaar was geweest en wat openbaar moest blijven, en wat 'geheim' moest blijven. Toen werden de openbare documenten eigenlijk geheim, terwijl dat niet had gehoeven. Die fout is nu gecorrigeerd.

- **Waarom bestaan er zo veel verschillende versies van de ladingsbrief?**

Opnieuw: dit is niet mijn expertisegebied, maar je vraagt er wel naar. Ik zal het voorbeeld geven van de reis van mijn vrouw en mezelf naar Nairobi, toen we plotseling een ander vliegtuig moesten nemen.

Of vergelijk het met een artikel dat een journalist voor de krant schrijft, waarbij er telkens stukjes informatie bij komen en waar de hoofdredactie ook nog enkele aanpassingen aan doet. Het kan zijn dat er van je artikel in de krant wel een paar verschillende versies op verschillende tijdstippen bestaan, en zelfs dat de online uitgave een paar keer wordt aangepast of gecorrigeerd. Hetzelfde gebeurt met vracht en transport en passagierslijsten, waar bepaalde prioriteiten ingevuld moeten worden. Voor het beoordelen van vrachtbrieven is specialistische kennis nodig waarover ik zelf niet beschik.

De uiteindelijke vraag: was het problematisch met al die diverse documenten? Daarover geeft de brief van F.J. Erhart veel duidelijkheid. De brief is te downloaden op de website. De U.S. Customs heeft geen strafbare feiten vastgesteld en het proces verbaal van de aangifte van de heer Plettenberg van El Al, een ontslagen werknemer, heeft niets opgeleverd. Dr Theo van de Doel heeft hier aandacht aan besteed in zijn boek, Binnenhof 1a, waarvan ik ook passages op mijn website heb gezet. Ook de parlementaire enquête heeft duidelijkheid geschapen met de vrachtbrieven. De lading was niet gevaarlijk voor de volksgezondheid.

- **Wat was er werkelijk aan boord van het vliegtuig?**

De lading die gespecificeerd is op de vrachtbrieven was aan boord. Delen van die lading zijn ook bij het wrakstukken onderzoek in Hangar 8 en op de vuilstortplaatsen herkend en bekeken.

Je weet natuurlijk nooit 100% zeker of er lading is geweest die niet op de vrachtbrieven vermeld is geweest. Ik heb zelf met de parlementaire enquêtecommissie gegevens uitgewisseld over een aantal items die aan het begin van het wrakstukken onderzoek zijn teruggegeven, waarvan ik toch wilde aankaarten of er iets mis kon zijn. De PEC is daar achteraan gegaan, maar kwam op een doodlopend spoor. Ik heb zelf gecommuniceerd met een professor die veel wist van de nucleaire wapenindustrie, maar die was heel duidelijk: zulke materialen worden zodanig goed verpakt dat ze crash resistent zijn en je ze nooit zult zien. Zulke gevaarlijke materialen zullen ook nooit met een civiel geregistreerd vliegtuig vervoerd worden (m.a.w. dat doet men met speciale militaire transportvliegtuigen via bepaalde routes en niet via Schiphol). Er is geen sprake van dat er iets in de doofpot is gestopt.

- **Voelt u dat uw onderzoek voldoende wordt gebruikt in de media?**

Je bedoelt de informatie op de website? Ja, die heeft aan de basis gestaan van een goed artikel in het Historisch Nieuwsblad. De onderzoeksjournalist was gespecialiseerd in Follow the Money, integriteit, fraude en criminaliteit: beter kan het niet.

Maar, het HN heeft niet zo'n grote oplage, en daarmee bereik je de mensen in de Bijlmermeer

niet goed genoeg. Er is meer nodig om de mensen in de Bijlmermeer te bereiken.

Een eerlijk antwoord aan de andere kant: nee. De dagbladmedia zijn zeer terughoudend om op hun gekozen verhaallijnen terug te komen en om een feitelijk goed verhaal neer te zetten. Tot nu toe heb ik bijna iedereen kunnen overtuigen met de goede kwaliteit aan informatie die ik aanbied.

Het is mijns inziens wel tekenend dat bijvoorbeeld meneer Vincent Dekker geen reactie op jullie uitnodiging heeft gegeven. Er was een unieke kans om zaken uit te praten en te verduidelijken, alhoewel met zijn achtergrond beschouw ik meneer Dekker niet als een voldoende deskundige gesprekspartner.

- **Hoe wilt u ervoor zorgen dat onderzoek meer erkenning krijgt in de media?**

Het onderzoek werkt als een klein olievlekje dat steeds groter wordt. Er zijn telkens meer mensen die het lezen. Ik ben niet op zoek naar ronkende koppen en spectaculaire onthullingen in de media. Ik hoop erop dat mensen de tijd krijgen en de tijd vinden om erover na te denken en het tot zich door laten dringen dat ze zijn gaan geloven in verhalen die zeer onwaarschijnlijk zijn. Maar dat moet ik dan wel goed onderbouwen en neerzetten.

Ik hoop dat er nog een boek gaat komen op basis van deze website en de aangedragen feiten, misschien komt er nog een historisch onderzoek, en wellicht komt er nu eens een keer een echte goede documentaire of een film die een op feiten gebaseerd verhaal neerzet. Ik wacht af, maar blijf ook gewoon door dieselen. Ik zal me altijd verzetten tegen wie dan ook die zich niet aan de feiten en de contra-indicaties houdt of een slaatje probeert te slaan uit speculaties. Niemand is van de complottheorieën in de afgelopen 32 jaar beter geworden.

Maar de belangrijkste motivatie is dat de mensen in de Bijlmermeer er iets aan hebben bij de verwerking van de ramp: die heeft namelijk diepe emotionele schade bij hen teweeg gebracht, en ik denk dat ik ze beter de echte 'naakte feiten' kan geven dan een heleboel speculatieve verhalen die niet kloppen, waar zij zelf ook niets mee kunnen doen.

Ik heb het ook bij een aantal mensen en hulpverleners nagevraagd: kun je hier iets mee? Het antwoord is dan: was dat 30 jaar geleden maar gebeurd, of, als wij 30 jaar geleden hadden gepraat, was het vast niet zo uit de hand gelopen.

Aan de andere kant zie ik ook dat er mensen zijn die het boek van Vincent Dekker aannemen als waarheid. Onterecht!

- **Heeft u ooit intern veel moeite moeten doen om een bepaalde bevinding te laten opnemen in het dossier?**

Nee: in principe niet.

Er was een gedeelte van het onderzoek dat ik graag uitvoeriger onderzocht had willen zien en dat was de keten van de productie van de breekbouten door Boeing. Dat verzoek is destijds door de vooronderzoeker afgewezen omdat het te veel tijd zou kosten en omdat het de conclusies van het onderzoek - zijns inziens - niet zou veranderen. Ik heb daar toch moeite mee gehad. Aan de andere kant liepen er destijds ook goede programma's (het Suspected Unapproved Parts Programme) die aan namaak/counterfeit en PMA parts / bogus parts aandacht besteedden. Daar hebben de FAA, Boeing en wijzelf zeker in het vervolg van het ongevallenonderzoek goed naar gekeken.

- **Wat had de overheid volgens u beter kunnen doen om meer openheid te geven over de ramp?**

Communicatie, communicatie, communicatie...

Men had iedereen veel beter in het proces mee moeten nemen, bijna van week tot week. Het lastige was dat er flinke storingen in de communicatie zaten tussen de vooronderzoeker en de politiek. Een zeer belangrijke persconferentie omtrent de voortgang werd door de minister afgeblazen. De vooronderzoeker Wolleswinkel 'ging daarover uit zijn huisje'.

Men heeft ook een communicatie strategie gevolgd waarbij er niet werd ingegaan op valse insinuaties, aantijgingen en verdachtmakingen.

Men besteedde ook weinig aandacht aan de opkomst van complottheorieën: het was een proces dat we ook nooit onder controle zouden kunnen krijgen.

De maatschappelijke en volksgezondheidsaspecten vielen niet onder de Raad voor de Luchtvaart, maar onder andere ministeries. Die hadden veel pro-actiever kunnen zijn. In eerste instantie werd de ramp afgehandeld door de gemeente Amsterdam (rampenplan) en de Raad voor de Luchtvaart. De regering nam geen coördinerende rol op zich.

- **Wat zegt dit dossier over de manier waarop we in Nederland omgaan met rampen, verantwoordelijkheid en transparantie?**

Daar zijn heel veel invalshoeken. Tijdens de ramp, na afloop van de ramp.... Transparantie en effectieve communicatie naar de verschillende doelgroepen is een vereiste, vertrouwen ook, daar moet je aan werken, Bij de start van het proces was er sprake van veel wantrouwen, veel emotie, veel speculatie, en zeker ook een uiterst onvriendelijk media klimaat.

Het is goed om op de website nog eens na te kijken of er inderdaad wel zo slecht gecommuniceerd werd als men heden ten dage denkt. Het aantal rapporten en voortgangsrapportages dat naar pers, Tweede Kamer, commissies en dergelijke is gegaan was niet mis.

- **Stel dat het ongeluk vandaag zou gebeuren, wat zou er van anders gaan bij het onderzoek, en hoe zou dit er in de media uit zien?**

Goede vraag: de Onderzoeksraad voor Veiligheid zou nu het onderzoek uitvoeren. Daarbij wordt niet alleen naar de techniek gekeken, maar krijgt de maatschappelijke impact en gezondheid van betrokkenen een belangrijke rol toebedeeld. Er zullen geen discussies over onafhankelijkheid meer zijn, denk ik. Zoals men er toen mee omgegaan is, is nu niet meer mogelijk denk ik. We hebben door schade en schande van onze fouten moeten leren. De omgang met bijvoorbeeld een ongeval als de MH17 was ook duidelijk anders, en daar is veel beter gecommuniceerd en heeft men ook veel aandacht aan de informatie en aan het verwerkingsproces besteed.

Toch een waarschuwing: ik ken geen ramp die perfect is of wordt afgehandeld. Het is altijd zaak om zo goed mogelijk te oefenen en alert te zijn.

- **Waar denkt u dat de meeste desinformatie in de media vandaan komt?**

Wantrouwen, argwaan, gebrek aan openheid, gebrek aan transparantie, een traag en weinig pro-actief reagerende overheid, maar zeker ook een gebrek aan respect voor de feiten, gebrek aan respect voor de contra-indicaties, gebrek aan deskundigheid van het dossier, het boosten van complottheorieën, gebrek aan kritisch denkvermogen, gebrek aan goede analyses...you name it! Ik wil zeker het self-referential optreden van de media niet onbenoemd laten. Men neemt soms informatie van elkaar over zonder het zelf goed te onderzoeken. Soms is er een bepaald media-klimaat, waarbij het een hele klus is om er tegenin te gaan.

- **Waarom werden direct na de crash spullen van de rampplek verwijderd door onbekende personen?**

Waarom werd er in de Bijlmermeer geplunderd? Waarom vond de burgemeester van Amsterdam de openbare veiligheid zo'n belangrijk issue dat hij het opruimingsproces binnen vijf dagen afgerond wilde hebben? Ik kan die vraag als vliegtuigbouwkundig ingenieur niet beantwoorden. Waarom hangen er delen van het verongelukte vliegtuig bij Imagine.ic in de Bijlmermeer?

Er is een aantal zaken die we nu niet meer kunnen oplossen en het stellen van de 'waarom'-vraag heeft mijns inziens niet zo veel zin. Als ik de antwoorden wist dan zou ik die graag aan je geven.

Maar..., je kunt veel beter de vraag stellen: we weten dat er delen meegenomen zijn, en er zijn dingen die we waarschijnlijk niet goed genoeg opgemerkt hebben, maar welk effect heeft dat uiteindelijk gehad op het totale plaatje? Zijn we de oorzaak van het ongeval niet te weten gekomen? Zijn de corrigerende maatregelen dan niet genomen? Zijn er de laatste 32 jaren naar ruwe schatting geen 3 miljard mensen veilig met een Boeing 747 vervoerd zonder dat de motoren er vanaf gevallen zijn? Zijn de nieuwste ontwerpen zoals de Airbus A350, de Boeing 787, de Airbus A380 niet beter ontworpen qua motorophanging?

Mijns inziens vallen dan een paar onderdelen die we niet gezien hebben in het totale plaatje weg. Het is goed om de hoofdzaken van de bijzaken te scheiden. De vooronderzoeker Wolleswinkel vergeleek het met een schilderij van Rembrandt: er zijn heel veel discussies over het in de schaduw geschilderde gedeelte, maar niet over het heldere gedeelte. Kennelijk zijn de discussies over de onopgehelderde (bij) zaken tot hoofdzaak verheven. Kennelijk is iedereen zeer ongelukkig over een tankbonnetje waarin een fout is gemaakt, of over een extra rondje dat nooit gemaakt is.

- **In het vliegtuig was verarmd uranium verwerkt. Vormde dit een gevaar voor de gezondheid? Was dit ook de reden dat mensen, die in de buurt waren tijdens het ongeluk, later gezondheidsklachten kregen.**

Toen het verarmde uranium gevonden werd op 7 oktober 1992, maar ook daarvoor, was bekend dat het een laag risico materiaal was. Dat was ook bij de brandweer van Schiphol bekend. Boeing had toestemming gekregen van de Amerikaanse Federale overheid om het materiaal in het vliegtuig te verwerken en had daarvoor een veiligheidsanalyse moeten maken in geval het verarmde uranium in een post crash fire terecht zou komen. Het risico voor de volksgezondheid was verwaarloosbaar laag. Zie een speciaal hoofdstuk op mijn website. El Al 1862 was de 22e Boeing die in de 23 jaren daarvoor neerstortte: er was dus eigenlijk juist heel veel ervaring met het verarmde uranium, dat volgens de database nooit was verbrand of gesmolten. Ook het Ministerie van VROM gaf dat aan. Er is nooit een risico geweest, maar men heeft het in de Bijlmermeer nooit aangenomen.

Ik vind mezelf en alle medewerkers van de Directie Luchtvaart Inspectie en het internationale ICAO Annex 13 onderzoeksteam een mooie contra-indicatie vormen: we hebben er met onze neuzen bovenop gestaan, met de stralingsexperts direct naast ons, en niemand is ooit ziek geworden en nooit is bij onderzoek enige aanwijzing of besmetting gevonden.

Degenen die beweren er ziek van geworden te zijn: ik vond en vind hun beweringen onwaarachtig. Je kunt de angst die het woord uranium met zich brengt soms natuurlijk wel begrijpen. Aan de andere kant kun je die angst ook een beetje gebruiken...als je een punt wil scoren.

Lees alle medische onderzoeken op de website die zijn gedaan maar na. Van tevoren zeiden we: het vormt geen risico, en andere ministeries zeiden ook: het is geen risico en achteraf bleek het ook geen risico te zijn geweest. In de media en in de politiek ontplofte 'de bom'.

- **U reageerde kritisch op het boek Going Down, Going Down van Vincent Dekker, waar komt dat door?**

Ik vind dat Vincent Dekker een verkeerde en onwaarachtige voorstelling van zaken geeft in zijn boek, dat weinig informatief is en slecht wordt onderbouwd. Dat wisten we al sinds 1994 bij de eerste uitgave

Hij heeft het boek in 2022 opnieuw laten uitgegeven en ik vind dat hij zijn werk toen veel zorgvuldiger had moeten doen, want er was veel meer informatie beschikbaar, onder andere van de parlementaire enquête. Als je met de onzekerheid van mensen 'speelt', is dit mijns inziens slecht voor het verwerkingsproces van de slachtoffers en nabestaanden. Je moet de bewoners de waarheid en de onderbouwing geven, ook als je zelf fouten hebt gemaakt. Er was een veel beter informatief boek nodig, dat ook geschreven zou kunnen worden, maar niemand deed dat.

Omdat er een risico was dat er veel kritiek op mezelf zou komen, ondanks dat ik onder ede verhoord ben en me al heel lang inspan, heb ik gevraagd of het Historisch Nieuwsblad nog eens kritisch naar de materie zou kunnen kijken. De journalist die eraan gewerkt heeft en de hoofdredacteur hebben dat ook gedaan, van tevoren niet wetend hoe dat zou aflopen. Bart de Koning had als onderzoeksjournalist zijn sporen verdiend op het gebied van Follow the Money, integriteitsonderzoeken van politici, criminaliteit en fraude en was mijns inziens een goede onafhankelijke journalist om hiernaar te kijken.

Het artikel is - voor zover ik kan beoordelen - goed ontvangen en er is positief op gereageerd, behalve door Vincent Dekker. Hij vindt dat hij niet juist is 'weergegeven'. Er is overigens volledig hoor en wederhoor toegepast, en er is zelfs een verweerschrift geweest. Ik vertrouw volledig op de integriteit van het journalistieke proces dat het Historisch Nieuwsblad heeft gevolgd. Als men tot negatieve conclusies was gekomen voor wat betreft mijn bijdragen, hadden ze mij ook aan de tand gevoeld. En dat hebben ze ook op een kritische maar zeer integere manier gedaan.

- **U noemde het boek een 'alternatieve versie van de werkelijkheid'. Hoe komt dat?**

De feiten moeten altijd het uitgangspunt zijn. De beschrijvingen in zijn boek GDGD zijn niet conform de werkelijkheid, dus mijns inziens 'alternatief', in afwijking van de officiële rapporten van onderzoek en de parlementaire enquête.

Ook het historisch Nieuwsblad heeft in haar artikel benoemd dat er sprake is van 'alternatieve feiten'.

Binnen het ICAO Annex 13 onderzoeksteam wisten wij vanzelfsprekend veel meer van de feiten en we hadden ook toegang tot alle essentiële informatie. Daarom weet ik precies wat er in het boek van Vincent Dekker niet klopt. Bijvoorbeeld: ik had op 7 oktober zelf de DFDR in Hangar 8 in mijn handen! Het verhaal in Going Down Going Down over een mevrouw Mostaard die hem had zien weghalen in de Bijlmermeer op 7 oktober is feitelijk onjuist. Wij wisten na een paar weken al dat motor 3 nooit scheef gehangen kon hebben, maar de discussie bleef maar doorgaan. Wij wisten na een aantal weken dat het derde rondje nooit gemaakt kon zijn, maar meneer Dekker was 'niet meer te stoppen'. Natuurlijk zijn er fouten in de communicatie van onze kant gemaakt, maar de voorstelling van zaken dat er gefraudeerd werd of dat zelf de Mossad invloed zou hebben kunnen uitoefenen op het ongevallenonderzoek is onwaar.

- **Waarom denkt u dat Dekker niet reageert op uw verzoek om het onderzoeksdossier in te zien?**

Antwoord: Ik kan niet in het hoofd van meneer Dekker kijken. Hij zal zelf daarvoor een verklaring moeten geven.

- **Wat vindt u van de speculaties en desinformatie die rondgaan in de media?**

De speculaties doen mijzelf pijn en maken me verdrietig. Op zich is dat niet zo erg, want ik weet hoe het allemaal in elkaar steekt. Maar, het is veel erger voor de slachtoffers en nabestaanden in de Bijlmermeer. Die moeten zien te leven met een opgeroepen beeld dat er - zoals Dekker het bij herhaling schetst - een 'stelletje fraudeurs aan de gang is geweest', die sollen met de veiligheid van vliegtuigen en slachtoffers op de grond.

Met alles in mezelf, en met vele integere collega's verzet ik me tegen dat beeld. Telkens weer, bij goed onderzoek en goede journalistiek waarbij men zich op de feiten baseert, de parlementaire enquête, de podcast Flugforensik blijkt telkens dat die speculaties niet geloofwaardig zijn.

Ik roep hierbij Dekker en Van Gijzel op - in het belang van de slachtoffers en nabestaanden - nog eens even goed na te denken wat hun afgewaarde verhalenreeks nu eigenlijk nog opleveren. De nobelprijs voor speculatie? Ook roep ik de media op om hun verhaallijnen nog eens goed tegen het licht te houden en afstand te nemen van speculatie en afstand van waarheidsverwaarlozing.

Geef de Bijlmer Bewoners alle informatie die nodig is en sta hen een respectvol verwerkingsproces toe, gebaseerd op de feiten, en niet op de speculaties.

De bovenstaande antwoorden op de vragen van het ROC werden voor het interview schriftelijk aan de interviewers overhandigd.

Hierbij geef ik nog een terugkoppeling van de door Dekker aangekaarte punten per e-mail zoals die aan het ROC Rijn IJssel zijn verstuurd en die in het interview werden getoond:

Pruis is geen deskundige:

ik ga niet verder op deze opmerking in en laat het aan de lezer van de website over om zijn eigen conclusies te trekken, maar in mijn hele carrière heb ik zo'n beschuldiging nooit gekregen;

Pruis is geen onderzoeker maar slechts coördinator van het wrakstukonderzoek in hangar 8:

ik was samen met ir. C.W. van Santen verantwoordelijk voor de coördinatie van het wrakstukonderzoek in hangar 8 en voorzitter van de subgroep motoren, brandstofsyste men en APU die de analyse uitvoerde van de bevindingen zoals opgesteld in het wrakstukonderzoek en ik werkte in teamverband met de andere onderzoekers en subgroepen. Ik nam ook deel aan de eerste simulatorsessies bij de KLM om de simulator op de juiste manier te configureren. Ik legde verantwoording tijdens de parlementaire enquête af. Er is nooit twijfel over mijn deskundigheid ontstaan;

Pruis en zijn collega weten niet hoe de zwarte doos de tijd bepaalt hoe iets gebeurd is:

Er is aan Dr. J.P.C. Kroon, zelfstandig adviseur van Dekker in 2024 gecommuniceerd hoe de tijdsverschillen tussen de DFDR en ATC toren zijn bepaald. De beschouwing is inderdaad later op de website opgenomen, maar het was hem in het najaar van 1992 ook al door de RLD-expert uitgelegd. Het zou Dekker sieren als hij nu zou toegeven dat die tijdsverschillen exact bepaald zijn, en er geen verwarring bestaat. Het derde rondje was gewoon totale onzin. De gegevens die ik in principe niet kon delen door het originele document te laten zien, is omdat die gegevens behoren tot de documenten die onder ICAO Annex 13 niet met het publiek gedeeld worden. Ik heb echter de strekking van dit document in woorden uitgelegd, zoals dat ook al in 1992 aan de heer Dekker heeft plaatsgevonden.

Pruis beweert dat verarmd uranium niet of nauwelijks straalt:

Ik verwijs maar het hoofdstuk verarmd uranium op de website en de

rapporten van het RIVM en de informatie van Boeing en de Amerikaanse federale overheid de FAA. De Bijlmerbewoners zullen zeker niet geholpen zijn met deze foutieve voorstelling van zaken, omdat het een aanjagende factor is voor hun ongerustheid.

Er staan 101 fouten in het artikel van het Historisch Nieuwsblad:

Het Historisch Nieuwsblad heeft na uitvoerig hoor en wederhoor en een verweerschrift besloten het artikel volledig te handhaven omdat zij niet overtuigd konden worden van de juistheid van de beweringen die Dekker de laatste 32 jaar heeft gedaan;

Bart de Koning was de journalist die om een onderhoud vroeg met Dr. J.P.C. Kroon:

Een gerespecteerd onderzoeksjournalist, waarvan ik om reden van integriteit en bronbescherming de naam niet zal noemen, niet Bart de Koning, de schrijver van het artikel in het Historisch Nieuwsblad, heeft mij gevraagd om contact op te nemen, omdat hij overtuigd was van de kwaliteit en bewijsvoering met betrekking tot de DFDR data omtrent het derde rondje. Toen de discussie omtrent de vrijgave van de archieven mogelijk werden ingegeven door Dekker's zorgen omtrent het derde rondje, vreesde hij dat de discussie omtrent dit onderwerp weer zou oplaaien en dat dit de onderzoeksjournalistiek uiteindelijk een slechte naam zou gaan bezorgen. Daarom, verzocht hij mij om te praten met iemand die meer dan Dekker gevoelig zou zijn voor rationele en feitelijke argumentatie, opdat de discussies niet verder zouden ontsporen en omdat dit de Bijlmerbewoners zelf ook niets verder helpt. Na aanvankelijke bedenkingen van mijn kant, omdat ik weer in discussies terecht zou komen, heb ik toch aan het verzoek gehoor gegeven, want het is te prijzen dat er mensen zijn die de discussies tot een goed einde kunnen en willen brengen. Ik beschouw de heer Kroon als onafhankelijk, zeer integer en deskundig.

De door Pruis verstrekte DFDR informatie stond al op het internet:

Het door de testpiloot ir. H. Tigchelaar geschreven document was nooit op het internet gepubliceerd, maar zijn document was wel in het jaarboek van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Techniek gepubliceerd als een lezing. Het betreft hier originele data en documenten uit 1995. De op het internet gepubliceerde gegevens

waren bewerkt met speciale programma's van het NLR en de Technische Universiteit in Delft. Met name de originaliteit van het nooit op het internet gepubliceerde document werd door de makers van de podcast van Flugforensik hooglijk gewaardeerd en ingeschat.

Pruis dicht mij kwalijke persoonlijke eigenschappen toe:

Ik vind de heer Dekker zeer beslist een sympathiek overkomende persoonlijkheid, en ik ben onder de indruk van zijn zelfverzekerdheid, maar, met verwijzing naar onbetwiste feiten en oorspronkelijke broninformatie die gedurende vele jaren zorgvuldig getoetst is, kan ik niet anders concluderen dat zijn voorstelling van zaken onwaarachtig is, en dat hij het publiek op een onwaarachtige manier heeft geïnformeerd.

Diezelfde conclusies werden ook in de parlementaire enquête naar de vliegramp in de Bijlmermeer in 1999 getrokken.

In 2022 werden de oude pijnpunten weer in een dramaserie ten tonele gevoerd, waarbij vergeten werd om duidelijk te zijn in wat waarheid en wat fictie was. Daardoor herbeleven een aantal slachtoffers opnieuw hun trauma's.

Het moge duidelijk zijn, dat ik als oorspronkelijke bron in samenwerking met de vele andere oorspronkelijke bronnen die mijn uiteenzettingen volledig gecontroleerd hebben en onderschrijven, bezwaren aantekenen tegen de misleidende informatievoorziening, waarheidsverwaarlozing en het sensationisme in de Nederlandse media, die de verwerking van de slachtoffers niets helpt.

Ik vond ook dat dit voor de geschiedenis vastgelegd moest worden en dat er een eerlijk gesprek over de vliegramp in de Bijlmermeer mogelijk moet zijn, zoals de schrijver van de dramaserie Rampvlucht zelf aangaf.

De in de video getoonde uitspraak van Dekker dat zwarte dozen nooit zoek raken is onjuist. Sinds 1961 is er bij meer dan 100 luchtvaartongevallen spraken van zwarte dozen die niet gevonden konden worden, of waarbij er sprake is geweest van geheel of

gedeeltelijk verlies van data. Recent in december 2024 nog een vliegtuig in Korea neergestort waarbij de zwarte dozen de opnamen ongeveer 4 minuten voor de crash stopten. Hopelijk zijn de oorzaken van de ramp nog vast te stellen, want in dit type ongeval is de cvr zeer belangrijk.

De uitspraken van Dekker zijn typisch voor zijn onzorgvuldigheid als onderzoeksjournalist. Dat heeft niets met ´zwart maken´ te maken, maar met zorgvuldig onderzoek en respect voor de feiten.

Henk Pruis, 19 april 2025