

Het extra rondje boven de Bijlmermeer heeft nooit bestaan.

Het past daarom goed in de `Theory of stupidity` zie Theory of stupidity |
ongevallenonderzoek EL AL 1862.

Er is geen enkele winst te behalen door hier 33 jaar een discussie over te voeren. Vanaf de eerste dag in (4) oktober 1992 stond de route vast. Goede uitleg is nodig.

Wat beoogde journalist Dekker met dit verwarrende artikel in Trouw op 29 oktober 1992 te doen? Hierbij een beschouwing van mijn kant over dit bijzondere artikel en hoe dit volgens mij tot stand kwam.

Het is duidelijk dat journalist Dekker al twijfelde aan de eerste op 5 oktober verstrekte radarplot van de route. De radarkaart betrof echter niets meer of minder dan een toegeleverde onbewerkte print van de verkeersleiding, die de route weergaf. Zijn twijfels werden groter door twee dfdr grafiek-uitdraaien, die zonder een nadere analyse of beoordeling met de Tweede Kamer en de media werden gedeeld. Op basis van - naar inzichten van Dekker - elkaar tegensprekende bronnen van informatie, d.w.z. de radarkaart met de route en de dfdr-koerskaart, waaruit hij geen conclusie kon trekken, zocht Dekker naar extra informatie van ooggetuigen. Hij trof een aantal ooggetuigen die hem in het idee van een extra rondje sterkten, maar gaf minder aandacht aan de ooggetuigen die het verhaal van het extra rondje weerspraken. Dekker publiceerde het artikel, ondanks het feit dat de autoriteiten aangaven dat zijn analyse en conclusies niet juist waren.

De woordvoerder van het ministerie waarschuwde de redactie van Trouw zelfs dat Dekker 'gevaarlijk' bezig was.

Het effect van het artikel op 29 oktober was een vertrouwensbreuk op verschillende niveaus.

Het artikel opende de weg naar emotionele discussies. Het moet voor de Bijlmerbewoners een verschrikkelijke gedachte zijn geweest, dat de vliegtuigbemanning boven hun stadsdeel een extra rondje gedraaid had. Welke piloot doet aan zulke waaghazerij, en waarom? Was de piloot bereid geweest om boven bewoond gebied grote risico's te nemen? Met als gevolg mogelijk verlies van veel mensenlevens? Waarom niet over Amsterdam-Zuid of Abcoude?

De vertegenwoordigers van El Al en de Israelische regering daarentegen, die wisten dat de data aangaven dat het extra rondje nooit gemaakt kon zijn, waren verontwaardigd dat er geïnsinueerd werd dat hun bemanning boven bebouwd gebied, met opzet, de daar wonende mensen in gevaar zou hebben gebracht. Zij verlangden, met de kennis van de recentste dfr- downloads, dat de vooronderzoeker zou tegenspreken dat er een extra rondje gemaakt was.

Ook werd de discussie geopend, bij ontkenning door het onderzoeksteam van het extra rondje, of de onderzoekers misschien El Al de hand boven het hoofd wilde houden...! Was hier mogelijk iets te verbergen? En, waarom?

Wat duidelijk wordt, is, dat Dekker en Trouw met dit artikel wilden zeggen: je moet er niet zeker van zijn dat de overheid de juiste informatie geeft, want, de ooggetuigen zijn er zeker van dat ze een extra rondje gezien hebben.

Dekker was de enige journalist die over het extra rondje publiceerde. Andere journalisten, die ook delen van de informatie hadden gezien, en ook speurders die in de Bijlmermeer zelf ooggetuigenverklaringen hadden verzameld, konden uit de informatie geen duidelijke conclusie trekken. Men vond Dekker's opvattingen te gewaagd, te sensationeel en te onzeker om hierover te publiceren terwijl het onderzoek nog nauwelijks op stoom was gekomen.

Het artikel vormde de basis voor het wantrouwen van de onderzoekers in Dekker en dagblad Trouw. Zij vonden de publicatie ethisch en moreel onjuist en onverantwoord. Niet de overheid zaaide hier verwarring, maar een journalist van een 'kwaliteitskrant'. Zoals bekend mag worden verondersteld, keerde de geest niet meer terug in de fles, want er zouden nog vele sensationele en onwaarachtige onthullingen door Trouw volgen.

Er wordt wel gesteld dat Dekker kritisch over de vliegramp en de overheid publiceerde, maar, het ontgaat mij wat er kritisch is aan dit artikel. Er staat eigenlijk alleen maar dat de ooggetuigen de officiële verklaringen tegenspreken, zonder dat er sprake is van een zorgvuldige of kritische analyse. De lezer van het artikel mag zelf uitzoeken wie hij wil geloven: de onderzoekers van het ongeval, of de ooggetuigen. Maar, het is duidelijk, dat aan de geloofwaardigheid van de onderzoekers wordt getwijfeld. In de weken daarop kwamen nog meer 'onthullingen', o.a. over de blamerende balans van het RLD-onderzoek, een vliegend wrak, en wat al niet meer.

Het is moeilijk om vast te stellen of hier sprake is van bewuste misleiding of manipulatie, maar het effect van de publicatie was een afname van vertrouwen in de officiële onderzoeksinstanties. Misleiding door een journalist is in Nederland niet strafbaar, maar een journalist wordt wel geacht zich te houden aan de ethische regels voor de journalistiek: de code van Bordeaux. En, volgens de onderzoekers van de luchtvaartramp berichtte journalist Dekker op een onwaarachtige manier. Kort daarop besloot de vooronderzoeker om niet meer op valse insinuaties en aantijgingen in te gaan. Anders kon je de hele dag bezig zijn met proberen te ontcrachten van alles wat er in de media geschreven werd. Men volgde het eigen onderzoek, waarover veelvuldig met de Raad voor de Luchtvaart werd gecommuniceerd, en deed mededelingen over het onderzoek als er stappen in het onderzoek werden gemaakt of nieuwe informatie beschikbaar was. De Tweede Kamer werd in de eerste weken bijna dagelijks op de hoogte gehouden en er waren in drie maanden maar liefst 11 voortgangsrapporten.

Als ik nu de presentatie van het vooronderzoek in oktober 1993, het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart in februari 1994 en het rapport van de parlementaire enquête in 1999 erbij betrek, is het duidelijk dat het extra rondje vele malen officieel weersproken en weerlegd werd.

Maar voor Dekker maakten de weerleggingen niet veel uit. In zijn heruitgegeven boek in 2022 wordt het extra rondje weer opgevoerd. Ook in interviews met bijvoorbeeld Flugforensik in 2024 komt het extra rondje weer naar voren, en wordt het opnieuw weerlegd. En ook tegenover het Historisch Nieuwsblad, dat zorgvuldig hoor en wederhoor toepaste, bleef Dekker bij zijn route- en doofpot-theorieën.

Ik durf er zeer uitgesproken over te zijn: journalist Vincent Dekker misleidt en manipuleert in 2022 iedere Bijlmerbewoner, iedere Nederlander en elke politicus met betrekking tot de route van het vliegtuig én het extra rondje.

U kunt het allemaal zelf narekenen, als u de beschrijving hieronder goed naleest en daarbij de afbeeldingen goed bekijkt.

Als de radar van Schiphol op 17:28:11 torentijd het vliegtuig ondervraagt, krijgt de radar terug gemeld dat het vliegtuig zich op flight level 051 ofwel 5100 voet hoogte bevindt en een snelheid heeft van 285 knopen. Op de hoogtekaart van de dfrd blijkt bij 5100 voet een tijd van 17:27:49 te worden geregistreerd. Het vliegtuig kan niet tegelijkertijd op twee

verschillende hoogten zijn, dus er bestaat een tijdsverschil van 22 seconden tussen de toren-tijd en de dfdr-tijd van het vliegtuig (onnauwkeurigheid = 1 seconde). De toren tijd (of klok) loopt voor op de vliegtuigtijd (of klok). Het tijdsverschil is in principe over de gehele vlucht vrijwel constant (19-23 seconden). Het tijdsverschil kan maar liefst 39 keer exact bepaald worden tussen de verkeersleiding en de dfdr door vergelijking van tijdstippen van VHF-radiotransmissies die op de dfdr geregistreerd worden. De hoogte van het vliegtuig wordt telkens gebruikt ter verificatie van de transmissie data.

Er kan geen sprake van een extra rondje zijn, dat volgens Dekkers analyse in iets minder dan twee minuten gemaakt zou moeten zijn, zoals ook uit de verklaringen van de dienstdoende verkeersleider op 4 oktober 1992 werd opgemaakt. Het vliegtuig is geen twee minuten 'zoek' geweest. De verkeersleider getuigde hierover ook in de parlementaire enquête. Bovendien is het fysisch onmogelijk om met een beschadigde Boeing 747 in 22 seconden, of zelfs in iets minder dan twee minuten een extra rondje te maken zoals het artikel van Trouw concludeerde uit ooggetuigenverklaringen. Zie ook het boek *Going down going down*,

De mayday call van het vliegtuig die op 17:27:56 op de toren wordt ontvangen blijkt op 17:27:35 op de dfdr als verzonden te zijn geregistreerd (onnauwkeurigheid = 1 seconde).

De boodschap die van het artikel van Trouw uitgaat, is, dat er niet goed naar ooggetuigen wordt geluisterd, of dat er grote twijfels moeten zijn aan de verklaringen van het ICAO Annex 13 onderzoeksteam...want de ooggetuigen vertellen een ander verhaal dan de onderzoekers.

De verwarring wordt niet door officiële verklaringen veroorzaakt, maar door dagblad Trouw zelf, aangezien er ook vele andere getuigenverklaringen bestonden die dagblad Trouw niet meeneemt. Uiteraard verzette de vooronderzoeker zich tegen de voorstellingen van dagblad Trouw, die onnodig misleidend en verwarrend waren. Misleiding door een journalist is volgens de wet in Nederland niet strafbaar. Een journalist kan wel gebonden zijn of worden aan ethische regels of gedragscodes zoals de code van Bordeaux.

Ik beschouw het boek *Going down going down* uitgave 2022, niet alleen vanwege het extra rondje, maar vanwege andere aspecten op mijn eigen vakgebied, als geschiedvervalsing. Dan kom je ook terecht op laakbare journalistiek. Maar de

misleiding ten aanzien van de 'geheime' lading en het verarmd uranium, vind ik het meest stuitend, omdat mensen gingen denken dat ze daardoor ziek werden.

Ik wil volkomen duidelijk zijn in wat ik met laakbare journalistiek bedoel. Naar mijn mening maakt journalist Vincent Dekker zich schuldig aan onzorgvuldigheid, selectief gebruik van feiten, onjuiste weergave van technische feiten en het verspreiden van complottheorieën die niet met bewijs ondersteund worden. Het impliceert dat hij als onderzoeksjournalist tekortschiet in zijn rol om objectief, accuraat en verantwoord te rapporteren, met als gevolg schade voor de slachtoffers, betrokkenen en het publieke vertrouwen.

De consequenties van deze laakbare journalistiek zijn:

- verspreiding van misinformatie en het instand houden van complottheorieën die de waarheid vertroebelen
- schade aan de officiële instanties en het onderzoeksproces
- emotionele druk en leed voor de slachtoffers en nabestaanden van de ramp door verwarring en onrust
- belemmering van een juiste verwerking van traumatische gebeurtenissen die samenhangen met de ramp in de samenleving
- vernietiging van journalistiek vertrouwen en reputatieschade voor betrokkenen, journalisten, onderzoekers en media
- het ondermijnen van de waarheid zoals die is vastgesteld in de officiële onderzoeken
- het falen van het toepassen van zelfcorrectie in de onderzoeksjournalistiek volgens de ethische regels zoals de code van Bordeaux

In het ICAO Annex 13 internationale onderzoeksteam is er nooit verwarring geweest over de exacte route van El Al 1862. In de media is de verwarring over de route tot ongekende hoogten gestegen, die zelfs nog apart in de parlementaire enquête behandeld werd. Zelfs in 2025 houden er zich nog mensen met de route van het vliegtuig bezig. Een bestudering van de dossiers in het Nationaal Archief kan uitkomsten bieden om van de twijfels verlost te raken (dossiënummer 2108B betreffende de radar en FANAMOS DATA).