

De epiloog van *Going Down Going Down* (2022) markeert in zekere zin het eindpunt van een ontwikkeling die al kort na de Bijlmerramp begon. Journalist Vincent Dekker herhaalt daarin opnieuw zijn overtuiging dat El Al-vlucht 1862 op het IJsselmeer had kunnen en moeten landen, en dat het toestel bewust over Amsterdam zou zijn geleid terwijl dat onverantwoord gevaarlijk was. Vanuit die gedachte trekt hij vervolgens bredere conclusies over de cultuur en mentaliteit binnen de luchtvaartsector. Volgens Dekker zou de luchtvaart fundamenteel anders met veiligheid moeten omgaan en zou verdere groei van de sector kritisch moeten worden heroverwogen.

Dat zijn grote uitspraken, zeker omdat zij meer dan drieëntwintig jaar na de parlementaire enquête opnieuw worden gepresenteerd alsof de wezenlijke vragen over de ramp nog steeds onbeantwoord zijn. Daar wringt voor mij iets fundamenteels. De discussie verschuift daarmee namelijk van een technisch en operationeel veiligheidsvraagstuk naar een bredere morele aanklacht tegen “de luchtvaart”, terwijl de feitelijke en technische basis daarvoor veel minder stevig is dan wordt gesuggereerd.

Mijn eigen ervaring binnen de luchtvaartwereld is fundamenteel anders. Ik leerde al op jonge leeftijd vliegen, en één principe werd vanaf het begin ingeprent: veiligheid gaat vóór alles. De luchtvaart is juist een sector waarin mensen voortdurend leren van fouten, incidenten en bijna-ongevallen. Onveilige situaties moeten gedeeld, besproken en geanalyseerd worden — niet om schuldigen aan te wijzen, maar om herhaling te voorkomen. Daarom bestaan er meldsystemen, audits, simulatortrainingen, veiligheidsmanagementsystemen, certificatieprocedures en internationale onderzoeksstandaarden zoals ICAO Annex 13.

In mijn loopbaan werkte ik wereldwijd — bijna letterlijk van Noord- tot Zuidpool — als toezichthouder, auditeur en specialist bij onderhoudsbedrijven, productieorganisaties, certificatieprojecten en veiligheidsmanagementsystemen. Ik heb van dichtbij gezien hoeveel nadruk er binnen de luchtvaart ligt op procedures, risicobeheersing, redundantie en het voortdurend verbeteren van veiligheidssystemen. Dat geldt niet alleen voor luchtvaartmaatschappijen, maar ook voor vliegtuigbouwers, onderhoudsbedrijven, toezichthouders en onderzoeksinstanties.

Mijn conclusies zijn dat de luchtvaartsector zonder veiligheid eenvoudigweg geen bestaansrecht heeft. Spanning tussen economie en veiligheid is er altijd, en daarom is er ook altijd onafhankelijk toezicht nodig. Geen vliegtuigbouwer, luchtvaartmaatschappij, luchthaven of onderhoudsbedrijf kan functioneren zonder maatschappelijk vertrouwen in de veiligheid van het systeem. Juist daarom worden luchtvaartongevallen wereldwijd zo diepgaand onderzocht.

Dat geldt ook voor onderzoeken volgens ICAO Annex 13. Zulke onderzoeken zijn niet bedoeld om politieke agenda's te ondersteunen of economische belangen te

verdedigen, maar om oorzaken te achterhalen en veiligheidslessen te trekken. Het internationale draagvlak voor de luchtvaart zou onmiddellijk verdwijnen wanneer zou blijken dat met veiligheidsonderzoeken wordt “gerommeld”. De internationale luchtvaart kan zich dat eenvoudigweg niet permitteren.

De vraag of een luchthaven moet groeien, is uiteindelijk ook geen vraag voor ongevalsonderzoekers. Dat is een politieke en maatschappelijke afweging die thuishoort bij regering, parlement en samenleving. Veiligheidsonderzoeken leveren daarvoor hooguit randvoorwaarden en veiligheidsinzichten aan. Maar de kernvoorwaarde blijft altijd hetzelfde: veiligheid moet aantoonbaar vooropstaan.

Juist daarom vind ik het problematisch wanneer een complexe vliegcrash decennia later alsnog wordt gebruikt als onderbouwing voor een algemene morele veroordeling van “de luchtvaartmentaliteit”. Daarmee ontstaat het risico dat technische werkelijkheid, operationele context en feitelijke veiligheidsanalyse worden vervangen door een narratief waarin de sector als geheel verdacht wordt gemaakt. Dat doet geen recht aan de duizenden mensen binnen de luchtvaart die dagelijks juist proberen ongevallen te voorkomen.

Voor zover ik zelf iets mag terugkoppelen over het journalistieke vak, wil ik daarbij nadrukkelijk niet generaliseren of veroordelen. Integendeel: kritische en integere onderzoeksjournalistiek is van grote waarde binnen een democratische rechtsstaat. Ik heb zelf overwegend zeer goede ervaringen gehad met journalisten voor wier vakmanschap ik respect heb gekregen. Goede onderzoeksjournalisten stellen kritische vragen, controleren bronnen, wegen informatie zorgvuldig af en zijn bereid hun conclusies bij te stellen wanneer nieuwe feiten dat noodzakelijk maken.

Maar met complotdenken kan ik weinig. Evenmin met mensen die openlijk uitspreken zich nooit te willen laten overtuigen, ongeacht welke gegevens, analyses of primaire bronnen worden aangedragen. Op dat moment verschuift een discussie namelijk van een zoektocht naar waarheid naar het verdedigen van een overtuiging.

Met deze website en de volledige transparantie die ik daarbij nastreef, hoop ik juist inzicht te hebben gegeven in de mentaliteit die ik wél ken en die ik wil uitdragen: zorgvuldig, controleerbaar, verifieerbaar en bereid tot openheid. Niet het beschermen van belangen stond centraal, maar het zorgvuldig reconstrueren van feiten in een uitzonderlijk complex internationaal veiligheidsonderzoek.

En soms denk ik wel eens: als ik in 1992 en 1993 als auditeur van kwaliteitssystemen op de werkwijze van sommige redacties was losgelaten, dan had ik waarschijnlijk moeten concluderen dat het kwaliteitssysteem ernstig tekortschiet. Want in iedere sector — of het nu luchtvaart, techniek of journalistiek betreft — geldt uiteindelijk dezelfde

fundamentele regel: zonder zorgvuldigheid, broncontrole, correctiemechanismen en professionele zelfreflectie raakt ieder systeem vroeg of laat zijn geloofwaardigheid kwijt.