

Lading, ziekte en de lange zoektocht naar erkenning

Vanaf het ongeval op 4 oktober 1992 werden de ladingspapieren van vlucht El Al 1962 in de dagen daarop door experts onderzocht. Er bleek ongeveer 10.000 kilogram aan gevaarlijke lading vervoerd te worden waarvan 7154 kilogram cosmetica. Op 18 oktober 1992 droeg het ICAO Annex 13 onderzoeksteam het ladingsdossier over aan de Rijkspolitie omdat de oorzaak van het ongeval niets te maken had met de lading van het vliegtuig. De 'gevaarlijke lading' aan boord van het vliegtuig had naar het oordeel van deskundigen geen gevaar opgeleverd voor de brandbestrijding en het was onwaarschijnlijk dat er een gevaar was geweest voor de volksgezondheid. *(Ter verduidelijking: 1000 liter wasbenzine zou als een gevaarlijke stof geclassificeerd zijn geweest, maar in de brand geen enkel extra gevaar hebben opgeleverd in vergelijking met 57.000 kilogram kerosine).*

De bewoners in de Bijlmermeer meldden in de loop van 1993 klachten over hun gezondheid. 87% van de mensen met klachten waren al onder behandeling bij een arts, en daarvan de helft bij een specialist. Vele klachten bestonden al voor de ramp plaatsvond. Dat de aandacht vrijwel automatisch naar de lading van het toestel ging op basis van een artikel over gevaarlijke stoffen in Trouw in september 1993, en naar aanleiding van Kamervragen van het Tweede Kamerlid Van Gijssel direct de dag erna, is niet vreemd. Wanneer een ramp plaatsvindt en mensen daarna klachten ervaren, zoekt men vanzelfsprekend ook naar een oorzaak van de klachten. Als dat gecombineerd wordt met teleurstelling over de afhandeling van schadeclaims en de gedachte dat er informatie wordt achtergehouden, ontstaat logisch de wens om de onderste steen boven te krijgen en om een causaal verband tussen de gezondheidsklachten en de lading van het vliegtuig te zoeken en eventueel te kunnen aantonen. Journalisten en politici kunnen daarbij hoop geven, maar als zij het fout hebben kan dat ook diepe teleurstelling geven omdat niet aan de verwachtingen wordt voldaan. Het creëert een dynamiek van verwachtingen en teleurstellingen.

“Er moet iets giftigs aan boord zijn geweest”. Het *vermeende* verzwijgen van informatie vanaf de eerste weken die in de kranten aan de orde werd gesteld werd daardoor al snel meer dan een vraag. Het werd een hypothese. En hypothesen vragen om onderzoek. De hypothese werd steeds herhaald, maar telkens weer niet bevestigd. Dat duurde vele jaren tot aan de parlementaire enquête, die uiteindelijk duidelijkheid gaf over de lading. Geen lading waaruit de gezondheidsklachten verklaard konden worden. Dat is moeilijk te accepteren als de onzekerheid zo lang heeft bestaan en de verwachtingen zo hoog gespannen zijn. En toen verplaatste discussie zich ineens weer naar een falende politiek. Van het ene schandaal leken we te bewegen naar het volgende schandaal, zonder einde aan de discussies (en secundaire transgressies).

Wie echter met de kennis van nu terugkijkt, ziet dat de zoektocht naar de lading meerdere lagen had. Zij was niet uitsluitend een morele strijd om openheid van de

burger tegenover de overheid, en ook niet alleen een technisch dossier over vrachtbrieven. Onder die zoektocht lag een diepere drijfveer: de behoefte aan een sluitend causaal verband tussen ramp en ziekte, dat zorgen zou kunnen wegnemen en dat eventueel schadeclaims kansrijker zou maken.

In het aansprakelijkheidsrecht draait alles om één kernbegrip: causaal verband. Wie schadevergoeding wil claimen, moet aannemelijk maken dat er een gebeurtenis heeft plaatsgevonden, dat er schade is, en dat er een voldoende overtuigende relatie is tussen beide. Zonder dat verband is erkenning in juridische zin moeilijk. Een onafhankelijke rechter kan zich daar in ons democratisch systeem over uitspreken, zonder bemoeienis van de overheid of de ICAO Annex 13 onderzoekscommissie, die zich niet met gezondheidsaspecten bezighield, maar er zeker van was dat er niets verborgen werd gehouden.

Dat gegeven gaf de lading een bijzondere betekenis. Als zou blijken dat er gevaarlijke of giftige stoffen aan boord waren geweest die niet bekend waren gemaakt, dan zou dat niet alleen morele verontwaardiging rechtvaardigen, maar ook de kans op schadevergoeding aanzienlijk vergroten.

De zoektocht naar ontbrekende onderliggende vrachtbrieven, vermeende verschillen in kilo's of verborgen stoffen werd dus niet enkel ingegeven door wantrouwen of politieke profilering of de wens om een einde te kunnen maken aan de rondgaande complottheorieën. Zij werd mede gevoed door hoop: hoop op een verklaring, hoop op erkenning, hoop op een sterkere juridische positie. Hoop dat een waardig vertrouwen hersteld kan worden.

De technische en medische onderzoeken leverden echter een ongemakkelijke uitkomst op. Technisch bleek dat er wel gevaarlijke stoffen aan boord waren, maar dat deze volgens de geldende ICAO- en IATA-voorschriften waren vervoerd. De hoeveelheden pasten binnen de internationale regelgeving. Er waren geen aanwijzingen voor uitzonderlijke of verboden lading. Zowel niet op papier, alsook uit het wrakstukonderzoek.

Medisch bleek dus dat er klachten waren en dat er psychisch leed was, waaronder individuele ziektegevallen en PTSS. Maar er was geen aantoonbare toename van specifieke ziekten die statistisch overtuigend kon worden gekoppeld aan blootstelling aan giftige stoffen uit de ramp. Er waren geen epidemiologische indicaties die wezen op een grootschalige toxische blootstelling.

Het uitblijven van het bewijs van een causaal verband was geen politieke keuze of bestuurlijke strategie. Het was een wetenschappelijke conclusie op basis van beschikbare gegevens.

Achteraf wordt soms gevraagd waarom er niet onmiddellijk een grootschalig, allesomvattend medisch onderzoek is gestart. Maar medische screening kent ook risico's: overdiagnostiek, fout-positieve uitslagen, onnodige medische angst en medicalisering van klachten zonder duidelijke oorzaak. Een breed onderzoek zonder duidelijke hypothese kan meer onrust veroorzaken dan helderheid bieden. Daarbij kwam dat ongeveer 87 procent van de mensen met klachten al voor het ongeval onder medische behandeling stond, waarvan meer dan de helft bij een specialist. Er was dus geen grote onbehandelde groep buiten het zorgsysteem.

De terughoudendheid van medici over een grootschalig gezondheidsonderzoek was daarom geen onverschilligheid, maar een ethische afweging: onderzoek moet proportioneel zijn en mag geen nieuwe schade veroorzaken. De gedachte dat alleen de overheid wegkeek is een nogal eenzijdige voorstelling van zaken.

Wanneer we met afstand terugkijken naar de jarenlange zoektocht naar de lading, moet ikzelf ook een ongemakkelijke constatering doen: de uitkomst van de medische onderzoeken was in zekere zin in belangrijke mate voorspelbaar. Had men de hoop dat er een causaal verband kon worden aangetoond niet beter moeten nuanceren, dat wil zeggen dat er grote onzekerheden aan de vervulling van zo ' onderzoek kleefden?

De vracht van vlucht El Al 1862 was vervoerd volgens de internationale ICAO- en IATA-voorschriften. De ladingsdocumentatie voldeed aan de geldende regels voor gevaarlijke stoffen. Dat betekende niet dat de communicatie altijd volledig of helder was, maar wel dat het systeem van classificatie en documentatie formeel correct was toegepast. De semantische verschuiving in de media van het publiceren over gevaarlijke stoffen was niet zonder risico dat het verkeerd geïnterpreteerd zou kunnen worden in combinatie met de voorstelling van zaken dat er informatie verzwegen werd.

Zolang er geen concrete aanwijzingen waren voor vervalste documenten of verboden stoffen, was de kans klein dat een langdurige zoektocht alsnog een fundamenteel ander beeld zou opleveren. Een uitleg over de vervoerseisen van lading en stoffen is destijds ook gegeven aan betrokken Kamerleden en journalisten. Aan Van Gijzel en journalist Heijboer werd uiteengezet hoe het internationale systeem van vrachtclassificatie werkte en waarom de documenten consistent waren met de ICAO- en IATA-regels. Ook Tweede Kamerlid ir. A. de Jong, die de ladingsdossiers zelf bestudeerde, concludeerde dat er geen opzienbarende afwijkingen te vinden waren die een verder onderzoek van de ladingspapieren rechtvaardigde.

Met andere woorden: het 'technische' antwoord lag in essentie al op tafel.

Toch bleef de zoektocht doorgaan. Dat is niet uitsluitend te verklaren uit wantrouwen of politieke profilering. Er speelden meerdere factoren: communicatieve fouten in de

beginfase hadden het vertrouwen aangetast; de emotionele druk vanuit bewoners was groot en begrijpelijk; de juridische betekenis van een causaal verband maakte de inzet hoog; en de publieke verwachting dat er “meer moest zijn” bleef bestaan.

Maar gegeven de internationale regelgeving en de aard van de documenten was de kans op een spectaculaire onthulling gering. Wie het systeem van gevaarlijke-stoffentransport kende, wist dat grootschalige afwijkingen moeilijk verborgen konden blijven. In die zin werd gezocht naar een uitkomst die documentair en systemisch weinig waarschijnlijk was.

Zolang de mogelijkheid bestond dat er “nog iets boven water” zou komen — een document, een ontbrekende vrachtbrief, een onbekende stof — bleef de hoop bestaan dat het beslissende bewijs alsnog gevonden zou worden. En zolang die hoop bestaat, blijft ook de verwachting bestaan.

Maar telkens wanneer onderzoek geen nieuw toxisch bewijs opleverde, volgde teleurstelling. Dat patroon herhaalde zich: gerucht, onthulling, publieke verontwaardiging, onderzoek, geen hard bewijs, teleurstelling.

Dat proces lijkt me psychologisch uitputtend, zeker voor mensen die zich niet gehoord voelen. Wanneer het antwoord in wezen al bekend is — namelijk dat de lading volgens internationale eisen was vervoerd en gedocumenteerd — verandert de zoektocht van een open vraag in een zoektocht naar bevestiging van een reeds gekozen vermoeden. En wanneer het verwachte bewijs dan uitblijft, groeit niet het vertrouwen in de uitkomst, maar het wantrouwen in het systeem.

De zoektocht naar een causaal verband had bovendien een stille juridische onderstroom. Als een verband tussen lading en ziekte overtuigend kon worden aangetoond, zou dat de positie van slachtoffers in schadeprocedures versterken. Dat is geen beschuldiging, maar een constatering van hoe aansprakelijkheidsrecht werkt. Wanneer erkenning afhankelijk wordt van bewijs van oorzakelijkheid, ontstaat er een sterke prikkel om dat bewijs te vinden.

Als dat bewijs er niet is, blijft er een leegte achter. En die leegte wordt gemakkelijk gevuld met het vermoeden dat het bewijs misschien is achtergehouden.

Wat uiteindelijk zichtbaar werd, is dat de maatschappelijke schade niet alleen voortkwam uit de crash zelf, maar ook uit het langdurige proces van hoop en teleurstelling. Hoop op erkenning via bewijs van giftige lading. Teleurstelling wanneer dat bewijs uitbleef. Hoop dat een nieuwe onthulling alles zou veranderen. Opnieuw teleurstelling.

De uitkomst was minder spectaculair dan het verhaal dat zich in de publieke sfeer ontwikkelde. Er was geen verborgen giftige lading die massale ziekte veroorzaakte. Er was geen aantoonbaar causaal verband. Er was wel gebrekkige communicatie en tekortschietende nazorg.

Dat onderscheid is essentieel. De pijn zat uiteindelijk minder in een toxisch geheim, en meer in een gebroken vertrouwensrelatie. Er waren geen geheimen, maar vermoedens van geheimen, die waren ontstaan door onrust veroorzakende publicaties (zie promotie onderzoek P.Vasterman: [Ziekte | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)).

Misschien is dit een moeilijke les: de uitkomst was technisch gesproken voorspelbaar, maar de verwachting was emotioneel hoog. Het verschil tussen beide voedde blijvende teleurstelling.

Niet elk lijden laat zich vertalen in een sluitend medisch bewijs. Niet elke teleurstelling is het gevolg van kwade wil. En niet elke zoektocht naar waarheid levert een dramatische onthulling op.

Maar het serieus nemen van zorgen — ook wanneer zij niet wetenschappelijk bevestigd worden — blijft een maatschappelijke verantwoordelijkheid. En daar heeft men in de Bijlmermeer onnodig zwaar onder geleden. Maar er is ook onnodig onrust gevoed.

En precies in dat spanningsveld ligt misschien een belangrijk deel van waarom de “ramp na de ramp” zo lang heeft voortgeduurd.

Degenen die na Rampvlucht in 2022 opnieuw in verwarring zijn geraakt en ongerust zijn geworden kan ik goed begrijpen. Ik vind echter wel dat de morele asymmetrie in de serie Rampvlucht en de samenhangende doofpotverhaallijnen die weer opnieuw in de media werden besproken weinig verhelderend zijn voor de Bijlmerbewoners die naar antwoorden zoeken. Opnieuw werd het vuurtje flink opgestookt en oude verhaallijnen die allang ontkracht waren van stal gehaald.

Maar op zijn allerminst zou men een beeld (nu nog) kunnen corrigeren met de vrijgekomen gegevens uit het Nationaal Archief. Anders is er geen andere conclusie te trekken dan dat sommigen alleen maar geïnteresseerd zijn in instandhouding van hun verhaallijnen en niet meer in de waarheid.