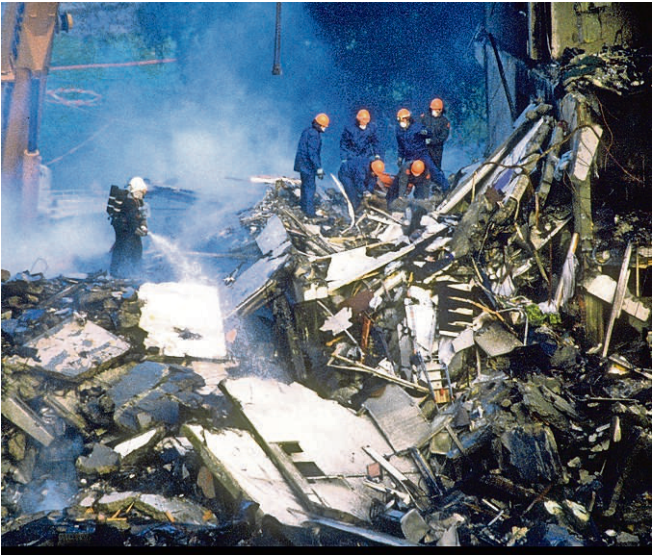


WAAR EEN WIL IS, IS DE WAARHEID



Henk Pruis, oud-onderzoeker naar de Bijlmerramp, bindt de strijd aan met indianenverhalen en complotten rond de tragedie. En met succes. Zo ontdekte hij laatst een fout in het eindrapport over de ramp en bereikt hij tal van mensen in de wijk én de politiek met een website waarop hij honderden documenten publiceert en duidt. „Als vijf mensen beter slapen door wat ik doe, is het me al die uren waard.”

door **Koen Nederhof**

Wie de serie en de bijbehorende documentaire *Rampvlucht* bekijkt, gaat vrijwel onherroepelijk twijfelen. Is niet toch van alles verzwezen rond de Bijlmerramp? Probeerden ambtenaren en politici actief de kluit te belazeren, en waren de inwoners van de wijk en de hulpverleners de dupe?

Het zijn die gevoelens, en de bijbehorende complotverhalen waar voormalig onderzoeker Henk Pruis een eind aan wil maken. „Je ziet dat mensen zwaar getraumatiseerd, gedesillusioneerd zijn. Omdat ze geen antwoorden krijgen, of tegengestelde verhalen horen. Ik heb de kennis om te zeggen wat wel en niet klopt. En ik ben zo ongeveer de enige die de strijd tegen complotverhalen niet heeft opgegeven.”

Voor het interview heeft Pruis een tafeltennistafel neergezet in de huiskamer, vol met mappen, documenten en andere Bijlmerrampgerelateerde objecten. Hij loopt eromheen en pakt een metalen object formaatje bierblik op. „Dit is 'm, de Mid Spar Fuse Pin.”

Het is precies zo'n pin die op 4 oktober 1992 als gevolg van haarscheurtjes afbrak bij El Al vlucht 1862 van Amsterdam richting Israël. Een motor scheurde af en sloeg een tweede motor van de

vleugel. De piloten probeerden terug te vliegen, tevergeefs: het toestel boorde zich in een woonflat. De ramp kostte 43 mensen het leven.

Zwarte vleugel

Pruis (67) stort zich de laatste jaren vol overgave op de feiten rond de ramp. De Overijsselaar wilde als jongen boordwerktuigkundige worden. Of musicus. De grote zwarte vleugel in de woonkamer van zijn huis wordt echter maar weinig aangeraakt; er gaat meer tijd zitten in de Bijlmerramp.

Toen bleek dat boordtechnici uit de mode raakten, stortte een jongvolwassen Pruis zich in de jaren 80 op onderzoek en inspectie in de luchtvaart. Zo raakte hij betrokken bij een reeks onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

Daags na de ramp in de Bijlmermeer meldde Pruis zich vrijwillig voor het onderzoek. Zo belandde hij tussen de brokstukken in de door de ramp beroemde hangar 8 op Schiphol en uiteindelijk zelfs voor de parlementaire enquêtecommissie. Aan dat verhoor dankt hij een persoonlijk archief dat nu op de tafeltennistafel uitgespreid ligt. „Ik heb toen wat dingetjes gekopieerd”, zegt hij eufemistisch.

„Ik was zeven jaar bezig met het dossier, dus ik had best wat verzameld. En het mocht gewoon, het was niet verboden.”

Pruis ergerde zich al vrij snel aan alle complottheorieën. Verhalen over mannen over in witte pakken, de vermeende aanwezigheid van de Mossad op Schiphol, over een nucleaire lading, over het verdonkeremanen van de cockpit voicerecorder, noemt het maar op.

En ja, erkent Pruis, er was een voedingsbodempoor die verhalen. Zo doken gaandeweg meer ladingpapieren op, met daarop drie van de vier grondstoffen voor het zenuwgas Sarin. Zo werd pas heel laat bekend dat er verarmd uranium in de staart van de jumbo 747 zat.

Onhandig

De zwarte doos werd niet gevonden en de Rijksluchtvaartdienst die het onderzoek leidde was verre van geliefd. „De communicatie was bovendien onhandig. Als je terugkijkt hoe er toen gecommuniceerd werd, springen de tranen in je ogen. Wat verschrikkelijk. Los daarvan zijn er heus fouten gemaakt. Maar niemand heeft de boel actief belazerd, en waar het kon, hebben we de fouten rechtgezet.”

Toen Pruis in 2022 de documentaire *Rampvlucht* zag van de KRO-NCRV, was voor hem de maat vol. Er was enerzijds toch al de frustratie dat de complotverhalen de feiten overstemden. Maar ook de boosheid dat Nederland dacht dat de overheid hen had bedonderd én het idee dat hijzelf mensen in de Bijlmermeer kon helpen. „Ik heb echt naar *Rampvlucht* gekeken met het idee: dit kan toch niet wáár zijn? Dat moment besloot ik dat het goed was om toch de andere kant eens te laten zien.”

Pruis pakte zijn dossiermappen en begon alles te digi-



Tal van documenten heeft Henk Pruis gearchiveerd, gedigitaliseerd en gerubriceerd. FOTO'S APA

gitaliseren. Ook van andere onderzoekers kreeg hij documenten in handen, net als van de familie van de inmiddels overleden hoofdonderzoeker Henk Wolleswinkel. Netjes gerubriceerd bouwde hij een website op, inclusief duiding en de bijbehorende papieren. Het gaat om honderden documenten.

Verbijstering

Dat oogste lof bij kenners, zoals luchtvaartdeskundige Benno Baksteen. „Henk Pruis maakt een juiste analyse en geeft ook aan waar de feiten ontbreken”, stelt de voormalig piloot, die evengoed de complotten zag ontstaan. „Dit was ruim voor sociale media, maar het ontspoorde niet zo goed. Tot aan de parlementaire enquête aan toe. Die heeft veel goed werk gedaan en allerlei complottheorieën ontmanteld.” Maar door bepaalde vraagstellingen kregen andere invalshoeken juist weer lucht, zegt Baksteen. „Ik heb daar met verbijstering naar gekeken. De



commissie had veel rust kunnen brengen, maar deed dat niet.”

Pruis wil die rust nu alsnog brengen. Met feiten. Neem bijvoorbeeld het verhaal rond het verarmd uranium. Dat zat in die tijd als balansgewicht in de staart van honderden vliegtuigen. De indianenverhalen willen dat het potentieel gevaarlijke materiaal verantwoordelijk is voor tal van ziektegevallen na de ramp. „In *Rampvlucht* zag je de kuchende man die in hangar 8 werkte. Dat wakte de suggestie van stralingsziekte.” Totale onzin, noemt hij het.

Verarmd uranium wordt ook gebruikt in munitie. Als zo'n kogel een tank raakt, verpulvert het verarmd uranium door de kinetische energie. En in die omstandigheden ontbrandt het bij

de inslag op bijvoorbeeld een tank.. „Maar in het vliegtuig zat het uranium ingepakt in een nikkel-cadmium-laag, twee verlagen, een primer en een toplaag. Die bescherm laag smelt pas bij 1453 graden Celsius. Bovendien is de kinetische energie van een crash niet vergelijkbaar met de energie die vrijkomt als munitie iets raakt.”

Balansgewichten

Pruis pakt een document met voorschriften hoe onderzoekers moesten omspringen met de balansgewichten. Er staat simpelweg dat men moet checken of de bescherm laag intact is, en of ze niet gebroken zijn. „Of telwel; licht het uranium bloot? Nou, dat was niet zo. Ik heb het gewoon in mijn handen gehad.” De onderzoeker nam na

het zien van de dramaserie *Rampvlucht* en de gelijknamige documentaire contact op met de bekende historicus Beatrice de Graaf. „Zonder haar had ik het denk ik toch nog opgegeven. Ik had altijd het idee dat ik de beeldvorming niet kon keren.” Want veel gehoor vond hij niet. Via De Graaf kwam hij uit bij het Historisch Nieuwsblad, dat op het onderwerp dook.

Onderwijl kreeg Pruis ook contact met betrokkenen in de Bijlmer, zoals voorzitter Henk van de Belt van het Comité Herdenking Vliegkamp Bijlmermeer. „Ik nodigde hem uit voor een kop koffie en ging naar Amsterdam voor een gesprek. In het begin was er argwaan, maar dat begon langzaam te kantelen. Al blijven de negatieve gevoelens bij sommigen opflakkeren. Sommigen bereik je niet.” Van de Belt merkt desgevraagd op dat telkens wanneer er nieuws is over de vliegkamp, de onrust in de wijk opflakkerd. „Wij zijn vooral bezig met heling, en het herstel van vertrouwen.” Dat is nodig. De Bijlmermeer was ten tijde van de ramp in 1992 al niet een wijk

die zich gekoesterd voelde door de autoriteiten. Dat er tijdens het onderzoek vervolgens schimmigheid werd betracht en geruchten ontstonden, hielp niet. Los van dat tal van inwoners slachtoffer waren of naasten hadden verloren, werden mensen ziek. „Er is wantrouwen naar de overheid gegroeid”, zegt Van de Belt. „Daar kwam tien jaar geleden nog de toeslagenaffaire overheen, waar relatief veel mensen in Amsterdam Zuidoost slachtoffer van zijn.”

Sensatie

Dat complotverhalen ontstonden en nog altijd circuleren, wijt hij aan de gesloten houding van de overheid. „Als je een jaar na de crash bekendmaakt dat er verarmd uranium aan boord was, veroorzaakt dat onrust. Achteraf bleek dat er weinig aan de hand was. Maar de complotverhalen zijn zo sterk, dat je daar nauwelijks doorheen komt.” Dat Pruis dat toch probeert, prijst Van de Belt. „Hij weigert mee te gaan in de sensatie, daar heb ik bewondering voor.” Pruis ontdekte recent ook

Pruis legt uit hoe hij ontdekte dat een foute kaart in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart was geslopen.

‘Niemand heeft de boel actief belazerd, en waar het kon, hebben we de fouten rechtgezet’

een fout in het eindrapport van de Raad van de Luchtvaart. Daar was per abuis een verkeerde kaart in terecht gekomen, waardoor twee lezingen konden ontstaan over waar de motoren van het vliegtuig af vielen. Dat bood ruimte voor verhalen over vermeend overleg tussen de piloten en anderen over wat te doen, en voor de theorie van een extra rondje dat de jumbo zou hebben gevlogen.

Op zijn website staan inmiddels tientallen rubrieken, inclusief honderden downloadbare documenten. Het krijgt tractie, merkt hij. Mensen lezen zijn rubrieken met daarin de antwoorden over waarom voor een bepaalde landingsbaan werd gekozen en wat er gebeurde in hangar 8. En hoe het nou zat met ‘geheime documenten’, verdwenen ladingpapieren, witte pakken en de rol van verschillende onderzoeksinstanties.

Inmiddels is het archief van Pruis erkend door de Koninklijke Bibliotheek. „Ik kan zelfs zien dat mensen in de Eerste Kamer het downloaden. Ik heb het idee dat ik toch het ware verhaal voor het voetlicht kan brengen. Niet alleen voor mijzelf, maar omdat het maatschappelijke waarde heeft.”