De Bijlmerramp, Trouw en het RLD-onderzoek

Analyse van het artikel van W.M. Jochemsen
Trouw, 6 maart 1993, pagina 11 - rubriek Podium

Het artikel bevat terechte vragen over onafhankelijkheid en openheid, maar maakt onvoldoende onderscheid tussen vermoedens, eerder gepubliceerde berichten en bewezen fouten. Vooral de stap naar het bewust toedekken van fouten is onvoldoende onderbouwd.

De volledige tekst en de oorspronkelijke krantenpagina zijn geraadpleegd. Het artikel is een polemische reactie op Rob Wolleswinkels kritiek op de berichtgeving van Trouw. De plaatsing op de website van Henk Pruis onder het hoofdstuk over Vincent Dekker maakt Dekker niet tot de auteur. [1]

Bij deze beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen de argumentatie uit maart 1993 en wat later is vastgesteld. De latere bevindingen worden gebruikt om de houdbaarheid van uitspraken te toetsen; ze worden niet voorgesteld als kennis waarover de auteur toen al beschikte.

1. Mogelijke belangenverstrengeling: een gerechtvaardigde vraag

Een organisatie die betrokken is bij toezicht of verkeersleiding kan onderwerp van onderzoek worden. Dan mogen journalisten vragen hoe onafhankelijke beoordeling wordt gewaarborgd.

De enquêtecommissie erkende later het risico van Wolleswinkels dubbele functie, én de onafhankelijke toets door de Raad voor de Luchtvaart. Zij beoordeelde de waarborgen als redelijk, maar onvolledig. [2]

Jochemsens sterkste punt is daarmee zijn bezwaar tegen een al te absolute verzekering van onafhankelijkheid. Zijn zwakke punt is de gevolgtrekking: **een mogelijk institutioneel belang bij reputatiebescherming bewijst nog geen daadwerkelijke vervalsing of verzwijging.** Daarvoor zijn concrete handelingen en documenten nodig.

2. Verwijzingen naar Trouw beantwoorden slechts een deel

Jochemsen noemt veel eerdere publicaties met datum. Dat maakt zijn betoog controleerbaar en kan helpen beoordelen of Rob Wolleswinkel de berichtgeving volledig weergeeft. [1]

Maar er zijn twee verschillende vragen: heeft de krant een onderwerp behandeld, en was de behandeling juist? Een eerdere publicatie kan de eerste vraag beantwoorden. Voor de tweede zijn bijvoorbeeld opnamen, radarregistraties, technische analyses en correspondentie nodig.

Dat geldt ook voor zijn verdediging van de aandacht voor motorophanging en bestuurbaarheid. De aangehaalde passages zouden sommige verwijten over ontbrekende berichtgeving kunnen weerleggen. De betrouwbaarheid van de technische uitleg moet vervolgens afzonderlijk worden getoetst.

3. De bewering over de radarschermen is een wezenlijke tekortkoming

Hier vermengt het artikel beschikbare radarregistraties met wat verkeersleiders tijdens de noodvlucht konden waarnemen. [1]

Het latere onderzoek onderscheidt ruwe radarecho’s van het operationele schermbeeld en concludeert dat het afbreken van de motoren op de radar niet als zodanig herkenbaar was. [3]

Dat onderscheid raakt de beschuldiging rechtstreeks. Om nalatigheid aannemelijk te maken, moet worden vastgesteld **welke relevante medewerker welke informatie wanneer had en kon begrijpen.** Het achteraf reconstrueren van een gebeurtenis uit registraties volstaat daarvoor niet.

4. Bij de Kustwachtmelding is de tijdlijn beslissend

De enquêtechronologie plaatst het gesprek tussen Kustwacht en ACC tussen **18.31.37 en 18.32.04 uur.** [4]

Voor een beoordeling van gemiste mogelijkheden moeten de tijdstippen, gesprekspartners en doorgegeven woorden precies naast het vluchtverloop worden gelegd. Ook moet worden vastgesteld of informatie de verkeersleider bereikte die het vliegtuig daadwerkelijk begeleidde. Een algemene verwijzing naar kennis bij de RLD is daarvoor te grof.

De beweringen over spreekverboden en banden vergen eveneens afzonderlijke documentatie. Het artikel alleen biedt onvoldoende grond om hierover een definitief oordeel te geven.

5. De waterlanding vraagt aandacht voor de beslissituatie

Technische mogelijkheid, operationele haalbaarheid en de verstandigste keuze tijdens een noodsituatie zijn verschillende zaken. Een algemene deskundigenuitspraak over waterlanden beantwoordt nog niet wat met dit beschadigde toestel, op dat moment en met de beschikbare kennis verantwoord was.

De enquête beschreef de verkeersleiding als ondersteunend, de gezagvoerder als bepalend voor de baankeuze, en een haalbaar geachte luchthaven als de gebruikelijke voorkeur boven water. [5]

Kritiek op de bescherming van bewoners blijft daarmee legitiem. Voor het aanwijzen van een betere beslissing is een reconstructie nodig die ook bestuurbaarheid, werkbelasting en onzekerheid meeneemt.

6. Een geloofwaardige ooggetuige geeft nog geen sluitende reconstructie

Beroep, ervaring en goede trouw kunnen een verklaring waardevol maken. De juistheid van waargenomen richting, tijdstip en afstand vraagt daarnaast toetsing aan andere gegevens.

De enquête beoordeelde de ooggetuigenverklaringen over de route als onderling deels tegenstrijdig en de radar als het meest solide uitgangspunt. [6]

Beide soorten informatie verdienen aandacht. Hun bewijskracht moet per onderzoeksvraag worden bepaald.

7. De polemische toon verzwakt de zorgvuldigheid

De slotzin luidt: **“Niet Trouw maar de RLD maakt zich belachelijk.”** Daarmee wordt een discussie over bewijs een beoordeling van de tegenpartij. [1]

De interpretatie in deze analyse is dat deze formulering lezers aanmoedigt partij te kiezen. Een overtuigender aanpak zou per verwijt vaststellen welke bron het ondersteunt, welke verklaring ermee strijdig is en wat nog onzeker blijft.

Het historische belang van dit document is dat het laat zien hoe vroeg de betrouwbaarheid van de berichtgeving zelf onderwerp van debat werd. Het verdient daarom een plaats naast de oorspronkelijke kritiek en de latere onderzoeksstukken. Het ondersteunt de noodzaak van broncontrole; voor een oordeel over bewuste misleiding door Jochemsen, Dekker of Trouw is aanvullende onderbouwing nodig.

Bronnen en verantwoording

[1] W.M. Jochemsen, *De Bijlmerramp, Trouw en het RLD-onderzoek*, Trouw, 6 maart 1993, p. 11 (Podium). Volledige tekst en scan geraadpleegd via Delpher. Oorspronkelijk artikel. Vindplaats op de website van Henk Pruis: V.F. Dekker (2).

[2]-[6] Parlementaire Enquêtecommissie Vliegramp Bijlmermeer, *Eindrapport*, Kamerstukken II 1998/99, 26 241, nr. 9, gepubliceerd 22 april 1999. Officiële publicatie.

[2] § 2.5.1 en § 2.8: rolverdeling, onafhankelijkheid en mogelijke belangenverstrengeling.
[3] § 2.4.3 en § 2.7: radarwaarneming van vliegtuig en motoren.
[4] § 2.1: chronologie en Kustwachtcontact.
[5] § 2.4.11 en § 2.7: waterlanding, baankeuze en rol van de verkeersleiding.
[6] § 2.7: ooggetuigenverklaringen en reconstructie van het traject.

Analyse opgesteld met ChatGPT, 2 oktober 2026. Dit document bevat een beoordeling van de argumentatie en een gerichte vergelijking met het officiële dossier. De afzonderlijke Trouw-artikelen waarnaar Jochemsen verwijst, zijn voor deze analyse niet allemaal zelfstandig gecontroleerd.