

Beste Stijn, als reactie op je lovende recensie van Vincent Dekkers' boek *Going Down Going Down* (uitgave van september 2022), wil ik er het volgende tegenoverstellen, opdat dat hopelijk bijdraagt aan een beter begrip van het onderzoek naar de vliegcrash in de Bijlmermeer in 1992 en 1993.

Als ik het niet absoluut zeker zou weten en zou kunnen laten bevestigen door onafhankelijke experts en documentatie, zou ik het onderstaande nooit durven schrijven. Ik was onderzoeker van de vliegcrash in de Bijlmermeer in 1992 en 1993 en getuige bij de parlementaire enquête in 1999. Ik heb in de eerste week van oktober 1992 zelf de Digital Flight Data Recorder (DFDR) in mijn handen gehad, alsook de vrijwel onbeschadigde onverbrande verarmd uranium balansgewichten, heb alle DFDR data gezien, de factual finding werkgroep van de motoren voorgezeten en in de simulatoren onderzoek gedaan en aan het rapport van vooronderzoek meegeschreven. Ik heb in een teamverband samengewerkt met 10-tallen hoogst deskundige experts van Boeing, Pratt & Whitney, de Amerikaanse Luchtvaartautoriteit de FAA, de Amerikaanse onafhankelijke transportongevallenraad de NTSB, de Israelische Rijksluchtvaartdienst, het Gerechtelijk Laboratorium, de Koninklijke Luchtmacht, de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart, de KLM, de Marechaussee en vele anderen. Op mijn eigen functioneren werd scherp toegezien door de vertegenwoordigers (*ICAO Annex 13 accredited representatives*) van Israel en de Verenigde Staten. Veel van de ontelbare wrakstukdelen zijn in de weken van het onderzoek door onze, maar ook mijn handen gegaan en ook veel van de bij de vlucht behorende lading die door hangar 8 kwam heb ik van dichtbij gezien en in twijfelgevallen omtrent de herkomst ervan, in mijn eigen handen gehad.

Naderhand heb ik vrijwel alle data, analyses en bewijsvoeringen gezien, met name van de DFDR (*die Vincent Dekker nog nooit gezien heeft*), en ik kijk, met die wetenschap, totaal anders tegen het boek - dat ik tot maart 2023 nooit heb willen lezen - aan.

Vincent Dekker heeft zijn reconstructie van de vliegcrash in de Bijlmermeer onder andere benaderd vanuit de invalshoek van ooggetuigen, die net als hij, geen toegang hadden tot de belangrijkste 'harde' en zorgvuldig geverifieerde data. Zijn werk lijkt, gezien de hoeveelheid mensen die hij gesproken heeft, zeker indrukwekkend en is

hoogstwaarschijnlijk uit sociale betrokkenheid bij de vele getroffen en in de Bijlmer, die naar de antwoorden op hun vragen zochten, voortgekomen. Toch heeft hij het vanaf het begin vaak mis gehad en bij uitleggen van de ongevallenonderzoekers heeft hij meermaals de uitleg van experts in de wind geslagen. Waarom? Omdat hij via zijn eigen reconstructies uit (selectief gekozen) ooggetuigenverklaringen en uit een aantal in de eerste dagen verstrekte documenten in de beginfase van het onderzoek zich een ander beeld van het ongeval vormde dan dat door de Raad voor de Luchtvaart werd gecommuniceerd.

*Het was bekend dat het overeengekomen te verrichten internationale ICAO Annex 13 onderzoek conform het wettelijke kader een gesloten onderzoek zou zijn, dat uit te voeren was door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart. De vooronderzoeker, kort na het ongeval op 4 oktober aangesteld door de Minister van VenW en de Raad voor de Luchtvaart, rapporteerde alleen aan deze raad, en ontving ook slechts alleen via die raad zijn instructies. De afspraken tussen het Ministerie en de Raad werden ter voorkoming van discussie en verwarring vastgelegd in een speciaal document: 'de werkafspraken'. Uiteraard besloot de Raad voor de Luchtvaart dat wegens de grote publieke belangstelling er informatie aan het publiek gegeven moest worden, hetgeen door de vooronderzoeker zelf gedaan werd in persbriefings over de voortgang van het ongevallenonderzoek in het kantoor van de RLD in Hoofddorp. Er werd gecommuniceerd dat daar de informatie en 'de stand van zaken van het moment' werd gegeven en dat mogelijk teruggekomen zou moeten worden op eerder gedane uitspraken en inzichten, omdat het onderzoek zich in de loop van de tijd zou gaan ontwikkelen en er naar verwachting steeds meer feiten en onderzoeksresultaten bekend zouden gaan worden. De meesten in de media hebben dit, zo blijkt uit de persoonlijke archieven van de vooronderzoeker, goed begrepen en er begrip voor getoond. Maar voor enkelen in de media, waaronder de schrijver van Going Down Going Down, moet dit erg lastig zijn geweest.*

*Het onderzoek ontwikkelde zich vanaf oktober 1992 langs de hoofdlijnen en gestelde prioriteiten, waarbij de 'zijlijnen' een lagere prioriteit kregen. De aspecten waarvan eigenlijk — in de geest van een ICAO Annex 13 onderzoek — niet te verwachten was dat er veel voor de verbetering van de veiligheid te leren viel, schoven daardoor noodgedwongen naar achteren. Tot overmaat van ramp vonden er nog 3 zware ongelukken met veel slachtoffers plaats binnen een jaar: een DC-10 verongelukte in FARO in december 1992 en een Fokker 100 verongelukte in Skopje in maart 1993. Er vond ook een treinongeval bij Hoofddorp plaats. De werkdruk was dus immens.*

De auteur Dekker lijkt zich — als ik zijn boek nauwkeurig lees — regelmatig op de informatie van enkelvoudige bronnen te baseren (single information sources), wiens verhaal soms ongelukkig, soms niet voldoende zorgvuldig en soms op de verkeerde tijdstippen geverifieerd is. In sommige gevallen slaat hij de plank totaal mis of lijkt hij bewust een persoon of organisatie op een bittere, cynische en verzuurde toon de grond in te willen schrijven, en hij heeft (al snel) verkeerde conclusies getrokken. Bijvoorbeeld: dat het vliegtuig een extra ‘zogenaamd 3e rondje’ zou hebben gemaakt en dat de onderzoekscommissie onvoldoende data tot haar beschikking zou hebben gehad, waardoor een nauwkeurig onderzoek niet zou kunnen hebben plaatsvinden. Er wordt bijvoorbeeld (*ik concentreer me slechts op enkele voorbeelden*) op bladzijde 226 vermeld dat er geen DFDR data zou zijn van de laatste minuten van het ongeval, maar die informatie is onjuist. Er bleef na zorgvuldige selectie toch voldoende data over: de wiskundige analyse waarmee het NLR aanvankelijk de data wilde abstraheren leidde tot teveel data verlies en werd door de onderzoekers minutieus punt voor punt geanalyseerd om de beste resultaten te verkrijgen.

Er is een goed beeld van het vliegtuiggedrag over de gehele vlucht tot stand gekomen. Er is uit het eerste deel van de vlucht bijvoorbeeld duidelijk te zien dat bijvoorbeeld de motoren goed functioneerden totdat ze afbraken (parameters N1, N2, EGT, EPR). Ze zijn niet warmgelopen of vastgelopen en er bestaat geen relatie met het onderhoud. Er is ook vast te stellen dat het ‘*derde rondje*’ nooit gemaakt is: er is geen extra bocht van circa 2 minuten gemaakt (ter verduidelijking: bij 260 knopen snelheid en een dwarshelling van 25 graden kost een 360 graden bocht ca 184 seconden en leidt tot een bochtstraal van ca 8 kilometer. Voor een extra bocht van iets minder dan 2 minuten is een dwarshelling nodig van meer dan 30 graden...en die is er volgens de DFDR data nooit geweest en die is fysisch niet mogelijk). Tevens zijn er andere uit onafhankelijke instrumenten verkregen data aanwezig (*DFDR Heading versus Time*). Van de laatste seconden voor het neerstorten is de hoeveelheid data beperkt, maar toch voldoende om een inzicht te krijgen. De onwaarschijnlijkheid van het derde rondje is aan meneer Dekker in het najaar van 1992 uitgelegd....maar de uitleg paste niet in zijn verkregen beeld, dat op grond van beperkte en selectieve ooggetuigen informatie tot stand kwam: hij verwierp de uitleg van de experts. De experts voelden dat meneer Dekker eigenlijk over te weinig elementaire basiskennis van vliegtuiggedrag beschikte om hem het verhaal goed te kunnen uitleggen. Er was weinig meer wat de onderzoekers konden doen om ‘*het derde rondje*’ met verwijzing naar beschikbare data uit het hoofd van meneer Dekker te praten. Zelfs de bevindingen en conclusies van de parlementaire enquête, die vaststelde dat er additioneel onafhankelijk bewijs was (*onderzoek door prof B. Mulder en student ir. Hafid Smaili van de Technische Universiteit in Delft*) en constateerde dat er geen

sprake is geweest van een derde rondje, hebben meneer Dekker niet kunnen overtuigen. Vele experts hebben meneer Dekker tot op de dag van vandaag proberen te overtuigen van zijn ongelijk.....maar dat heeft 31 jaar niets geholpen. Hij begint 'gewoon weer opnieuw'. Bij de heruitgave van Going Down Going Down in 2022 is op bladzijde 100 nog netjes 'het 3e rondje' getekend. Dat lijkt in ieder geval op zijn minst geschied vervalsend en een persoonlijke kruistocht tegenover onbetwistbare vastgestelde feiten. De houding van de auteur is anno 2024 nog steeds om zonder voldoende concreet of overtuigend bewijs dat hij met de wereld deelt, 'iets te beweren' en dan aan anderen de taak over te laten om het tegendeel te bewijzen' en tegelijkertijd te verkondigen dat er met de data gemanipuleerd lijkt te zijn. Daarvoor trekt de auteur in 2022 , 2023 en 2024 nogmaals 'alle registers open'.

***(Opmerking: de data en feiten zijn ontleend aan prive archieven, persoonlijke aantekeningen en herinneringen van een 5-tal gepensioneerde onderzoekers van de Raad voor de Luchtvaart die nu (situatie 2024) nog volledig inzichtelijk zijn. Officiële rapporten worden bewaard in het Nationaal Archief).***

Ik beschouw zijn boek (*waarin hij achteraf — met ontkenning van feiten en uitkomsten uit eerdere onderzoeken — zijn gelijk opnieuw lijkt te willen aantonen*) in 2022 als misleidend, zijn fact-checking als onzorgvuldig en selectief en vind dat er sprake is van laakbare journalistiek en potentiële geschiedvervalsing.

In een ingewikkeld onderzoek is er vaak een ontwikkeling van het inzicht van betrokken partijen die van week tot week beter en inzichtelijker wordt. Het duurde bijvoorbeeld vele maanden voordat een representatieve engineering simulator ontwikkeld was om het vlieggedrag te bestuderen. Daaruit blijkt dat het vliegtuig is neergestort (ten gevolge van de 'loss of control') omdat er maximum vermogen op motor 1 en 2 werd gegeven om aan de daling een einde te maken waarbij er sprake was van een vertraagde correctie met het voetenstuur. De piloot moest als het ware kiezen tussen 'performance' (*middels extra motorvermogen controle over de vliegbaan te verkrijgen*) of 'controllability' (*beheersing en controle over het vliegtuig door middel van stuur-inputs*). Ook als de piloot het vliegtuig nog tijdelijk had weten te stabiliseren was een crash waarschijnlijk onvermijdbaar geweest. Na de ontwikkeling van een speciaal aangepaste simulator in Seattle kon er met simulatorproeven tenslotte na 9 maanden overeenstemming bereikt worden tussen alle betrokken experts over het scenario van het neerstorten.

Meneer Dekker heeft dat niet goed genoeg begrepen en legt de wijze van neerstorten foutief uit op basis van vragen en informatie die bestond aan het begin van het onderzoek, maar niet aan het eind van het onderzoek.

Het is wel een uitstekende vraag van de auteur om zich aan het begin van het ongevallen onderzoek (*in mijn woorden*) al af te vragen of een 'controlled crash into terrain' niet beter zou zijn geweest dan een 'uncontrolled loss of flight path'. De auteur kiest dan voor de optie van een landing in het IJsselmeer: het ongevallen onderzoek geeft aan hoe ingewikkeld het was voor de EL Al bemanning. In 1996 publiceerde de NVvL in haar jaarverslag een goede analyse van de aerodynamische, vlieg mechanische en vlieg technische aspecten van het ongevallenonderzoek (inclusief enkele DFDR grafieken) en bespreekt daarin ook het dilemma van de EL Al bemanning en welke belangrijke lessen er geleerd kunnen worden van dit ongeval.

Het is heel erg om de verklaring van onder ede staande getuigen zoals de verkeersleider (*en de onder ede afgelegde verklaringen van anderen zoals bijvoorbeeld KLM gezagvoerder Griffioen, die door de schrijver van 'iets erger dan meined' wordt beschuldigd*), die verklaarde er 100% zeker van te zijn dat er geen 'derde rondje' is gemaakt, 'weg te filteren' en de luchtvaarthistorie zo door weglating van essentiële informatie weer te geven dat het je in je verhaal uitkomt. Het was juist onder meer de heer Dekker die had willen afdwingen dat getuigen onder ede zouden worden verhoord. Ook in andere beschouwingen, met name die over een beweerde mogelijk succesvolle landing op het IJsselmeer, past de auteur de feiten zodanig aan en kleurt de auteur de luchtvaarthistorie door weglating van essentiële informatie zodanig in, dat het 'hem in zijn beweringen zonder een degelijke onderbouwing' goed uitkomt. (*De auteur gebruikt data van CS/FAR part 23 General Aviation vliegtuigen in plaats van data van CS/FAR part 25 grote verkeersvliegtuigen*). De goede informatie zou namelijk zijn beweringen en stellingnamen ernstig verzwakken en zelfs volkomen weerleggen....!

Een beschuldiging van belazeren en zelfs fraude door 'de overheid' of de "RLD" met betrekking tot het ongevallenonderzoek zoals gedaan in publicaties in Trouw van 26 september 2022 en het Noord-Hollands dagblad in de kerstbijlage 2022 is ongepast als je daar geen bewijzen voor aan kunt voeren. Meneer Dekker zou ook nogmaals eens een uitleg kunnen vragen of zich toegang tot betere bronnen (*'anders dan een visser in Muiden of een politieman in Amsterdam'*) kunnen verschaffen, zoals het NRC in 1994 na het verschijnen van Going Down

Going Down publiceerde. En het is zeker een te bekritisieren zonde van Trouw en het Noord Hollands Dagblad als er artikelen worden geplaatst waarin personen of instanties van fraude beschuldigd worden zonder dat er hoor en wederhoor wordt toegepast. Daarover heb ik het Noord Hollands Dagblad in januari 2023 verzocht om een reactie in de vorm van wederhoor te mogen plaatsen, en mijn bezwaren zijn ook landelijk met toestemming van de hoofdredacteur van Mediahuis geplaatst.

Maar, in het Bijlmer media-dossier verbaast me eigenlijk niets meer en het is waar te nemen dat een groot deel van het publiek en zelfs de media het manipulatieve karakter van het boek Going Down Going Down niet inzien omdat men onvoldoende feitenkennis van het dossier van de vliegcrash heeft. Tekenend voor de kwaliteit van de huidige dagbladjournalistiek is ook de houding van de dagbladen ten aanzien van het toepassen van het recht op wederhoor: dat wordt gewoon vergeten. En als je in brieven aan *hoofdredacteurs van dagbladen* en aan *Kamerleden* schrijft dat de feiten niet kloppen en dat je dat ook aan kunt tonen, krijg je - eigenlijk zoals te verwachten is: geen antwoord. Je zou haast denken dat men eigenlijk niet weet wat men met de (*echte*) feiten aan moet.....Alleen '*De correspondent*' heeft het na het uitzenden van de drama serie Rampvlucht en de daarop volgende documentaire gewaagd om op te merken dat de drama serie bloedstollend mooi was, behalve dat de feiten niet klopten (*Nina Polak, 15 oktober 2022 'Aan de serie rampvlucht klopt alles, behalve de feiten'*), maar ook dat de drama serie Rampvlucht zwaar leunde op onbewezen complottheorieën, die (*mijn toevoeging*) voornamelijk aan het brein van de auteur van Going Down Going Down ontsproten zijn. De NRC wist te melden dat ze de feiten eigenlijk niet goed genoeg kenden om de dramaserie en de documentaire te kunnen beoordelen, maar reageerde niet op een mailtje van mijn kant dat ik hen daar graag bij behulpzaam was geweest.

*(Waar de auteur in zijn herziene boek in 2022 en in een aantal krantenartikelen in 2022 mijns inziens wel enigszins een punt heeft, is het feit dat de onderzoekers van de Raad voor de Luchtvaart zich beperkt op de ongevalslocatie hebben laten zien en niet iedereen die zijn getuigenis kwijt wilde geïnterviewd heeft. De verklaring daarvoor is eigenlijk vrij eenvoudig: Nederland was niet berekend op zo 'n enorm luchtvaartongeval, en het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) kampte met onderbezetting en personeelsproblemen. Er werd expertise en hulp in geroepen van de Rijksluchtvaartdienst directie Luchtvaart Inspectie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Toen na korte tijd bleek dat de DFDR, die bij de National Transportation Safety Board in Washington werd uitgelezen, betrouwbare informatie leverde, heeft men zich geconcentreerd op de belangrijkste*

*getuigenissen (veelal gericht op het vinden van de CVR) en heeft men daarin ook duidelijke prioriteiten gekozen. In het totaal zijn er afgezien van ingezonden brieven en telefoontjes zo'n 700 getuigenissen opgetekend. Dat bleek voldoende om een goed beeld te krijgen. Een aantal getuigenissen is niet afgenomen, en dat zal zeker teleurstelling hebben veroorzaakt. Het is echter te makkelijk om in algemene zin te zeggen dat 'er niet naar de mensen geluisterd is' of dat men dat niet zou hebben willen doen. Het horen van vele extra getuigen was vanuit het oogpunt van het onderzoek niet meer absoluut noodzakelijk en zou naar verwachting geen nieuwe gezichtspunten opleveren: bovendien was de capaciteit ervoor niet beschikbaar. Er kwam gelukkig snel uit alle hoeken en gaten van de samenleving en de luchtvaartsector een enorme betrokkenheid en inzet naar voren om het onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart te ondersteunen en mee te helpen om de ongevalsoorzaak snel vast te kunnen stellen. De Rijkspolitie Dienst Luchtvaart assisteerde ook bij het horen van getuigen. De grootste inspanning was, naast het zoeken naar de oorzaak van de ramp, gericht op het nemen van maatregelen om de luchtwaardigheid van de meer dan duizend toestellen van de Boeing 747 vloot te garanderen).*

Ik beschouw de uitgave van het boek *Going Down* in 2022 als een dwaling van de moderne en prille onderzoeksjournalistiek, ook omdat de schrijver essentiële bronnen die hem de goede informatie hadden kunnen geven niet heeft benut ('do not give me the facts'). Daardoor is, in combinatie met de door hem ingenomen adviserende rol met betrekking tot de totstandkoming van de drama serie *Rampvlucht*, de podcasts, de daarop volgende documentaire en krantenartikelen omstreeks oktober 2022, hijzelf als onderzoeksjournalist in 2022 een bron van desinformatie geworden. Hij laat bewust gekozen fictieve elementen (onjuist weergegeven historische feiten), bijvoorbeeld de diefstal van verarmd uranium staven uit hangar 8 op Schiphol-Oost, onbesproken. Ik heb geen enkel bezwaar tegen een fictie-drama-serie op basis van enkele historische gebeurtenissen, maar als waarheidsvinder is het toch wel gepast als je naderhand duidelijk aangeeft wat fictie, en wat werkelijkheid is. Anders kan niemand er meer een touw aan vast knopen. Het wrange, maar ook misschien wel verheugende is, dat er om de opening van de Nationale Archieven is verzocht: eigenlijk weten degenen die een goede dossier kennis hebben allang dat daar niet veel nieuws uit naar voren kan komen. In elk geval geen nieuws over mannen in witte pakken, verarmd uranium, een nooit gevonden CVR, een derde rondje, een verloren mandje van Erhart, de baankeuze voor baan 27, een landing in het IJsselmeer, verdachte nucleaire lading en een specificering van de laatste 20000 kg vracht en alles wat er zoal aan geruchten is ontsprongen. Dat is namelijk allang behandeld in de parlementaire enquête naar de vlieg-ramp, die door de schrijver '*een wassen neus*' genoemd wordt omdat hij het

met de bevindingen van die commissie niet eens is. Het is de vraag of de auteur zichzelf van zijn vooroordelen en zijn 31-jarige tunnelvisie bewust is, en of hij niet slechts naar de bevestiging van zijn eigen gelijk zoekt en daarbij de Bijlmerbewoners meesleept in zijn confirmation bias dat er van alles te verbergen was. Misschien gaat hij dat pas inzien als hij een gedeelte van de bewijsvoering onder ogen krijgt, maar daar heb ik zelf weinig hoop op: complotdenkers denken immers heel anders en kunnen gemakkelijk naar een strategie wisselen dat de aangeboden of vrijgegeven informatie dan gemanipuleerd moet zijn. Dat schiet niet op. Ik heb inmiddels voldoende op feiten gebaseerd tegengas gegeven. Later daarover meer.

Het onbehagen in de Bijlmermeer over gebrekkige informatie omtrent de afhandeling van de ramp is bij de Bijlmerbewoners destijds snel omgeslagen in gevoelens van onmacht. En dat is ook wel begrijpelijk als de vluchten over de Bijlmer kort na het ongeval worden hervat zonder daar goed over te overleggen. De vraag doet zich voor of dat een gevolg is van een systeemfout ten aanzien van het ongevallen-vooronderzoek (een niet voldoende open overheid: een niet politiek luchtvaart voor-ongevallenonderzoek is volgens de wet in principe een gesloten onderzoek) of een vorm van grensoverschrijdende journalistiek (waartegen De Minister, de vooronderzoeker en de Israelische Ambassadeur in oktober 1992 al vrij snel bezwaar aantekenden), of een combinatie van die twee in de achtergrond van de negentiger jaren. Dat is een lastig te beantwoorden vraag waar ik me hier niet aan waag, maar in de belangrijke luchtvaartongevallen uit het verleden zien we die problematiek telkens terugkeren, zeker bij ongevallen die erg veel beroering teweeg brengen (denk aan TWA flight 800 en MH370). Het creëren van een 'wij-zij' omgeving waarin de journalisten de helden zijn en de overheid de frauderende instantie heeft in ieder geval veel onrust veroorzaakt. Er is veel tijd en inzet nodig om de zaken goed uit te zoeken, en niet iedereen kan daar zo lang op wachten.

Het is — voor zover ik uit de literatuur kan nalezen — na 1999 door middel van epidemiologisch onderzoek vastgesteld (ik ben daar zelf geen specialist in) dat er geen 'Bijlmerziekten' konden worden gevonden die zijn te herleiden tot mogelijk gif of gevaarlijke lading: het rapport van de parlementaire enquête in 1999 is hier zelfs na de eerste uitgave nog op aangepast. (*In 2004 rapporteerde Minister Harbers de 2e kamer omtrent de uitkomsten van het medisch onderzoek*). Dat houdt niet in dat er geen individuele gevallen zijn waarin mensen van de vele nare vrijgekomen stoffen van ramp ziek zijn geworden: het is duidelijk dat er significant veel PTSS-achtige klachten en andere individuele ziektegevallen zijn geweest. Echter, het master frame van de 'gif-doofpot' affaire, zoals



onderbouwd door het epidemiologisch onderzoek bestaat feitelijk dus niet: er zijn geen 'Bijlmer' ziekten.....dus geen gevaarlijke giftige stoffen die die ziekten op **grote** schaal hebben veroorzaakt.....dus vervalt het argument voor de doofpot. De 'spannende' zoektocht naar de lading heeft wel iets opgeleverd (190 liter DMMP) maar niet de 'smoking gun' die alles kan verklaren. 190 liter DMMP is op 72000 liter kerosine en een honderdduizenden kilo's wegende vrachtmachine met onder andere chemische stoffen als lading in combinatie met een asbesthoudend flatgebouw niet van (epidemiologisch) significante betekenis. Wat wel duidelijk is is dat de mensen in de Bijlmer zich door de overheid 'in de steek gelaten' hebben gevoeld: de bewoners hebben niet het gevoel kunnen krijgen dat men 'naast de mensen is gaan staan', en dat is een zeer kwalijke zaak. Die gevoelens kunnen zich, zoals duidelijk uit *Going Down Going Down* en de drama serie *Rampvlucht* lijkt en blijkt, ook laten gebruiken om *spannende* boeken te schrijven en om drama series te maken die vol inzetten op de emotie die de ramp nog steeds oproept, waarbij er geen moeite gedaan hoeft te worden om het eerlijke verhaal te vertellen. Maar ja: het is moeilijk om in een emotionele discussie nog over rationale zaken te praten...de rationele argumenten verdwijnen naar de achtergrond in een emotionele discussie.

Het zou de onderzoeksjournalistiek sieren als men ook de eigen dossiers ter beschikking zou stellen om van eigen fouten te leren of om hulp te zoeken als men niet succesvol is in zijn speurtocht is om de resterende vragen te beantwoorden (*we moeten immers de belangen van de verontruste Bijlmer bewoners voorop stellen*): waarheidsvinding is tenslotte niet het alleenrecht van de onderzoeksjournalistiek. Want wie krijgt er inzage in het proces van het tot stand komen en publicatie van serieuze beschuldigingen als degene die ze doet geen verantwoording over zijn toegepaste methoden aflegt? Een hogere transparantie en meer professionaliteit en zorgvuldige onderbouwing lijken mij bij dit soort publicaties zeker nodig. Zeker als men van 'de overheid' volledige openheid verlangd, maar eigenlijk dat zelf niet toepast. In 30 jaar heeft de auteur in ieder geval bij mijn weten nog geen enkel (*soms door hemzelf opgeroepen*) mysterie kunnen oplossen. De gekozen strategie waarbij gesteld wordt dat de auteur al 30 jaar de mysteries van de vliegramp probeert op te lossen komt op mij persoonlijk over als een marketing strategie om spannende 'fictie' boeken te verkopen waar ten onrechte het label '*Het ware verhaal*' op geplakt wordt (zie artikel Parool 29-09-1994: 'Going Down Going Down is geen feit maar fictie' door Herman Stil). De Bijlmerbewoner is vervolgens het slachtoffer.

Als je wilt weten hoe het zit, neem gerust een keer contact op en dan kan ik je exact uitleggen hoe de verkeerde informatie tot stand heeft kunnen komen.

Mocht je geïnteresseerd zijn in een lezing voor je opleiding: laat het maar weten en ik kom het je uitleggen dat hier geen sprake is van neutrale op feiten gebaseerde onderzoeksjournalistiek maar iets wat van 'beweringen' aan elkaar hangt.

Een schrijver als Kyra Dempsey (ook bekend als Admiral Cloudborg) is in staat geweest om op basis van alle beschikbare informatie een goed artikel te schrijven: dat is van harte aan te bevelen ([Concrete and Fire: The crash of EL Al flight 1862 | by Admiral Cloudborg | Medium](#)). Het is ook aan te bevelen om het proefschrift van media-socioloog Dr. Peter Vasterman 'ziek van de ramp of van het nieuws over de ramp' eens te lezen, alsook een bijdrage van journalist Willem Breedveld in het parlementair jaarverslag 1999 'Van tragedie tot klucht'. Tenslotte zijn er zinvolle bijdragen over het epidemiologisch onderzoek (onder andere van Dr. Joris IJzermans: 'In de spiegel der emoties') te vinden die de moeite van het lezen waard zijn alsook studies naar complottheorieën. Het boek 'Als een ramp ons raakt' van professor Berthold Gersons (*de ervaringen van een trauma expert*) is ook een waardevol boek om te lezen. Voor wie graag naar podcasts luisteren, heeft het Duitse Flugforensik een goede bijdrage over het ongeval gemaakt met episode nummer 22, verschenen op 12 april 2024. (*In deze podcast wordt het vliegen van het '3e rondje' wederom op basis van de beschikbaar gestelde DFDR data als onmogelijk geanalyseerd en wordt de bewering dat de verkeersleider de vlieger tot een noodlanding had kunnen verplichten als 'bijna immoreel en onserieus te nemen' bewering geclassificeerd*). In elk geval heeft de auteur Dekker alles wat zijn beweringen zou kunnen nuanceren fijntjes uit het boek weggelaten, en daarmee schendt hij een van de belangrijkste principes van goede onderzoeksjournalistiek (die van groot belang is in onze democratie). De objectiviteit bestaat in dit boek niet en de feitenkennis is ver te zoeken. De schrijver manipuleert de Bijlmerbewoners en onthoudt hen de waarheid omtrent de vliegramp in de Bijlmermeer.

Als er op de cover van het boek gestaan had dat dit een spannend gefantaseerd verhaal van de auteur was, had ik het nog steeds een onrust zaaiend en manipulatief boek gevonden, maar zou er dan uiteraard minder moeite mee gehad hebben.

In oktober 1992 vielen er bij de vliegramp in de Bijlmermeer helaas 39 slachtoffers op de grond, met veel verdriet en jarenlang leed voor de nabestaanden tot gevolg. In dezelfde maand van 1992 vielen er in Nederland meer dan 100 slachtoffers in het verkeer en in heel 1992 waren er 1285 verkeersslachtoffers te betreuren, ook met veel leed en verdriet tot gevolg. In de 25 jaren voorafgaande aan de vliegramp in de Bijlmermeer vielen er gemiddeld wereldwijd per jaar 12 slachtoffers op de grond als gevolg van ongelukken met vliegtuigen. (*Anno 2024 ligt dat getal op 5 per jaar wereldwijd*). De vooronderzoeker merkte in 1992 op dat deze feiten eigenlijk de toonhoogte van de discussie zouden moeten bepalen. Dat dat niet gelukt is weten we allemaal. En het lijkt me dat dat, onder andere, ook voor een groot deel aan de inspanningen van de auteur van dit boek te danken is.

Als allerlaatste: als een kwaliteitskrant, zoals Trouw destijds van zichzelf zei te zijn, in de beginfase van een lopend onderzoek, merkt dat een journalist zijn objectiviteit en onafhankelijkheid verliest tijdens het berichten over gecompliceerde situaties die hem 'boven de pet gaan' omdat voldoende deskundigheid ontbreekt, zou het verstandig zijn om eens na te denken of er geen problemen kunnen ontstaan. Is het niet verstandig om een journalist van een dossier te halen als er geen goed onderscheid meer gemaakt kan worden tussen de feiten en eigen verwarrende gedachten? Moet het niet het doel van een dagblad zijn om de lezers van correcte, gecheckte en gevalideerde en geverifieerde informatie te voorzien? Natuurlijk had de informatievoorziening in 1992 en 1993 veel beter moeten zijn: de gekozen communicatie strategie waarbij niet op insinuaties en verdachtmakingen werd ingegaan, verergerden de situatie en bleek uiteindelijk slecht voor het vertrouwen. Je mag natuurlijk als journalist alles denken en bekritisieren...maar dat publiceren tijdens een uiterst complex en langdurig lopend onderzoek is best een zwaarwegende stap, vooral als het om ernstige beschuldigingen gaat. Na 30 jaar nog steeds spelen met emoties en verwerking van trauma's van mensen is gevaarlijk. Ziek van telkens aangewakkerd wantrouwen en telkens opnieuw teleurgesteld worden? Zitten er in de vermeende doofpotten eigenlijk alleen maar ballonnen gevuld met 'pers'-lucht? Tijd voor het nadenken over een kwaliteitssysteem bij de dagbladmedia?

Met vriendelijke groet, Henk Pruis