

In de bovenstaande YouTube-video (klik op de button) wordt – op hilarische wijze – uitgelegd wat anekdotische bewijsvoering inhoudt. Een anekdotisch bewijs is een 'bewijs' gebaseerd op een enkel voorval dat vaak niet te verifiëren is, het tegenovergestelde van wetenschappelijk of empirisch bewijs. Anekdotisch bewijs kan brandstof zijn voor het ontstaan van complottheorieën. In het onderzoek naar de vliegcrash komen een aantal anekdotische bewijzen voor:

- er is één getuige die naast de A4 bij Muiden zag dat er een raket vanuit een weiland op de EL AL-Boeing 747 is afgevuurd; hij of zij houdt vol dat er een terroristische aanslag was. Er zijn echter nooit kruitsporen of inslagen op de motorinlaten, of waar dan ook, gevonden.
- er is één getuige die het vliegtuig op een bepaalde positie heeft gezien, kilometers verwijderd van de route die het vliegtuig volgens de radar heeft gevlogen. Hij of zij houdt vol dat het vliegtuig een totaal andere route heeft gevolgd. Een en ander heeft overigens niets met de oorzaken van het ongeval te maken.
- er is één tankbonnetje van het vliegtuig uit Canada waar het vliegtuig op 4 oktober 1992 getankt zou hebben: het vliegtuig zou dus niet uit New York gekomen zijn, maar uit Canada. Dat zou dan in een klap alle ladingspapieren uit New York ongeldig maken, evenals alle vluchtplannen, en geregistreerde routes. Hij of zij houdt vol dat het vliegtuig helemaal niet uit New York kwam.

Hoewel bewijs op basis van een anekdote waardevol kan zijn, en zelfs aanleiding kan zijn tot het beginnen van vervolgonderzoek, mag verondersteld worden dat onderzoekers of onderzoeksjournalisten ervan op de hoogte zijn dat een dergelijk 'bewijs' op zich niet voldoende is. Het kan echter gebeuren dat voor dat enkele voorval geen andere verklaring te vinden is dan die ene anekdote.

Wat de hierboven genoemde voorbeelden betreft: deze zaken zijn wel degelijk door het onderzoeksteam serieus genomen en verder uitgezocht, maar vaak werd al heel snel duidelijk dat er overtuigend ontkrachend bewijs bestond of dat de zoektocht naar additioneel bewijs dood liep. Aanhangers van complottheorieën en/of anekdotisch bewijs stellen vervolgens dat er niet voldoende onderzocht is en niet goed naar de mensen is geluisterd. Dat argument is vaak gebruikt, maar: een dood spoor is niet hetzelfde als een doofpot.

Er moet toegevoegd worden dat ook onderzoekers – destijds en terugkijkend – vinden dat het verstandig zou zijn geweest om meer met de

Bijlmerbewoners en getuigen te spreken, omdat een gebrek aan communicatie de indruk heeft achtergelaten dat hun mening niet belangrijk zou zijn. Er zijn ongeveer 700 verklaringen afgenomen, waarbij in 200 gevallen gesprekken tot diepergaande vervolggesprekken heeft geleid.

Het bovenstaande in 1999 gepubliceerde brandstofbonnetje geeft aan dat de Boeing 747 van EL AL op 4 oktober 1992 vanuit Montreal naar Amsterdam gevlogen zou zijn, en dus niet vanuit New York zou zijn vertrokken. Dat is natuurlijk merkwaardig, want hoe zit het dan met alle vracht en ladingspapieren - EL AL, de ingediende vluchtplannen voor de routes en de verkeersleiding data op alle tapes, die duidelijk aangeven dat het vliegtuig uit New York komt? De verklaring is eenvoudig: waarschijnlijk heeft Aviation Service op Schiphol bij het invullen van de tank-bon een fout gemaakt.

Vrijwel direct na elk luchtvaartongeval worden de brandstofopslagtanks op de luchthaven van vertrek gesloten, verzegeld en onderzocht, om uit te sluiten dat er verkeerde brandstof is getankt. Zo voorkomt men ook dat een ander vliegtuig vertrekt met vervuilde brandstof uit dezelfde tank. Het is zeker dat die procedure ook direct na het neerstorten van EL AL 1862 is gevolgd. Ook al zou de bijzonderheid over de luchthaven van vertrek op dit ene bonnetje niet door de onderzoekscommissie of de parlementaire enquête zijn opgemerkt, ik schat de kans daarop gering, maar kan dat noch bevestigen noch ontkennen, dan is het duidelijk dat men maar een conclusie kan trekken, namelijk: dat er door Aviation Service een vergissing gemaakt moet zijn. Er is immers zoveel overtuigend bewijs dat het vliegtuig uit New York komt, dat een andere conclusie onmogelijk lijkt.

Het is mijns inziens niet nodig om in een ongevalenonderzoeksrapport dat over hoofdlijnen gaat hier breed over uit te wijden. Er zijn juist heel veel gevallen waarin anekdotisch bewijs niet in een eindrapport terecht komt, omdat men veelal niet anders kan dan zwak bewijs naast zich neer te leggen. Het is ook duidelijk dat de brandstof of de plaats van vertrek niets met de hoofdoorzaken van het ongeval te maken hebben. Bovendien zou een openbaar eindrapport van een complex ongeval zoals de vliegcrash in de Bijlmermeer uit vele honderden pagina's bestaan als men alle gevallen van anekdotische bewijsvoering zou moeten bespreken. Er is echter wel een uitzondering in het eindrapport gemaakt met betrekking tot anekdotische bewijsvoering, namelijk over de mogelijk scheef hangende motor nummer 3, zoals aangedragen door de heer Louis Bertholet. Daar was veel discussie over.

Het is opmerkelijk dat er een geheim complot gesuggereerd wordt; er wordt gespeculeerd over geheime lading. Ik realiseer me dat het een confronterende opmerking van mij is, maar, heeft een enkeling in de Bijlmermeer niet ook een beetje speculatie en onrust in de hand gewerkt, omdat men elk twijfelachtig bewijs ter discussie stelt en in openbare rapporten volledig weerlegd en ontkracht wil zien? Ik wil dit absoluut niet veroordelen, want ik begrijp goed dat

het onvoorstelbaar is dat een vliegtuig in een woonwijk neerstort en dat men de onderste steen boven wil hebben, koste wat kost. Maar, een goede uitleg en een beetje begrip zou, na 30 jaar, ook helpen, nl. om in te zien dat niet ieder anekdotisch bewijs met dikke rapporten weerlegd kan en moet worden. Volstaat de bovenstaande analyse?

Waar ligt de balans? Iedereen reist al bijna 31 jaar (na 24 februari 1993, datum eindrapport) in een van de 1500 geproduceerde Boeings 747's naar de uiteinden van de wereld, zonder angst dat er motoren vanaf vallen, maar in de Bijlmermeer is een aantal mensen niet geheel tevreden omdat het antwoord op het tankbonnetje en een weerlegging van het anekdotische bewijs niet in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart of van de parlementaire enquête besproken wordt. Jammer!

Het gerucht dat er op 3 oktober 1992 een aanrijding op het vliegveld Keulen zou zijn geweest is vier jaar eerder op 13 juni 1995 met een brief van F.J. Erhart nummer DGRLD/LI/95.90095 (elders te vinden op deze website onder het hoofdstuk [Bijlmermeer | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)) beantwoord. Tijdens het onderzoek in 1992-1993 is de onderhoudshistorie nauwkeurig onderzocht en is aangegeven dat er niets van een aanrijding gebleken is. Het was dus een gerucht.

Er was een ander 'bijzonder geval' dat niet opgehelderd kon worden, dat ik bij uitzondering hier nog even noem. Pierre Heijboer was er zeer over ontstemd dat de parlementaire enquête niets kon ophelderen over een nogal officieel uitziende auto met vlaggetjes waaruit op 7 oktober 1992 vier heren in nette pakken met laarzen stapten die een vreemde taal spraken en in de Bijlmermeer *iets* in een doos hadden gestopt en er snel vandoor waren gegaan (beschrijving van Vincent Dekker: "*een luxe stationcar met vlaggetjes erop, alsof het een regerings- of ambassade auto betreft, met keurig geklede heren in nette pakken met laarzen*"). Het zou volgens een getuige de DFDR moeten zijn geweest, verklaarde ze resoluut ongeveer 11 maanden na het ongeval. Pierre had op basis van 1 getuigenverklaring/bron er al over gepubliceerd, om te laten blijken hoe onzorgvuldig 'de overheid' gehandeld had, of hoe de RLD de Nederlanders zou belazeren. Dit kon nog net een aantal weken voor de openbare behandeling van het rapport van vooronderzoek in oktober 1993, op een strategisch moment dus, gepubliceerd worden. Het bijzondere was dat ikzelf de DFDR op 7 oktober 1992 net na het middaguur in mijn handen had gehad en dat dit uitgebreid op de nieuwsuitzendingen was vertoond. Waren sommige journalisten niet erg gedreven op jacht naar elk bewijs dat ze konden vinden *tegen* 'de overheid', en overschreden zij daarbij niet de grenzen van de professionele journalistiek door hun informatie **niet** zorgvuldig te verifiëren?

Toen de betreffende getuige uiteindelijk, om van druk van de pers af te zijn, tegenover de politie verklaarde toch de DFDR niet gezien te kunnen hebben, en

toen Heijboer zijn fout had moeten inzien, werd het nog gekker. Hij beschuldigde de overheid van het omkopen van de verbalisant van de getuigenis om zijn fout te verdoezelen. Maar wat is hiervan de logica, als je als onderzoekend team de DFDR al 11 maanden hebt en het rapport van vooronderzoek vrijwel af is? Voor dergelijke akkefietjes zou ik van mijn werkgever een flinke reprimande hebben ontvangen, mogelijk zelfs ontheffing uit mijn functie.

Vele jaren later tijdens de parlementaire enquête in 1999 schoof Heijboer aan tafel bij de beschouwingen en de talkshows, om uiteen te zetten hoe onbetrouwbaar ´de overheid´ was. In mijn ogen, echter, werd werkelijk alles gezocht wat men de onderzoekende instanties ook maar voor de voeten kon werpen.

In 2022 voert Vincent Dekker in zijn boek *Going Down Going Down* de getuige Mostaard wederom op, alhoewel hij vermeldt dat de DFDR dan toch in hangar 8 gevonden zou zijn. Vervolgens creëert hij enigszins verwarring, maar vergeet echter te vermelden dat mevrouw Mostaard duidelijk tegenover de politie heeft verklaard dat zij noch de CVR noch de DFDR heeft gezien. Onthoudt de auteur zijn lezers essentiële informatie, of creëert hijzelf een doofpot?

De conclusie dat ´de overheid´ zich hier onbetrouwbaar gedraagt, lijkt me niet terecht. Dat het verhaal over het bonnetje zelfs in 2024 weer opduikt lijkt me ook een teken dat men zelf in de Bijlmermeer anno 2024 niet meer precies weet welke verhalen er allang ontkracht zijn. Dit geldt voor meer verhalen dan alleen de bovengenoemde voorbeelden. Dat er destijds veel beter met de betrokkenen in de Bijlmermeer had moeten worden gecommuniceerd, lijkt me volkomen terecht. Ik ben me er bewust van dat we 32 jaar geleden veel meer informatie direct met elkaar hadden kunnen delen, misschien zelfs zonder tussenkomst van de media direct met de bewoners. De Bijlmerbewoners hebben recht op de informatie, en ook meer dan alleen een technisch verhaal of een verklaring waarom er een motor afviel. Dat is een van de geleerde lessen uit het ongeval.

HET VERHAAL VAN DE VONDST VAN DE DFDR VOLGENS PIERRE HEIJBOER EN VINCENT DEKKER DOOR MEVROUW MOSTAARD 11 MAANDEN NA 4 OKTOBER 1992. IN WERKELIJKHEID WERD DE DFDR OP 7 OKTOBER 1992 IN HANGAR 8 KORT NA HET MIDDAGUUR GEBORGEN

2023 voorjaar Review *Going Down Going Down* (2022)

133 downloads

[DOWNLOAD](#)

250203 Analyse van de tijdsverschillen tussen de Digital Flight Data Recorder (DFDR) en de LVB - ATC toren / radar - tijd

69 downloads

DOWNLOAD

20250527 De keuze voor baan 27 vanuit een piloten perspectief inclusief systeem aspecten en human factors

3 downloads

DOWNLOAD

20250527 De cockpit voice recorder

2 downloads

DOWNLOAD

20250527 De mannen (en/of vrouwen?) in witte (of blauwe?) pakken

3 downloads

DOWNLOAD

20250527 Verarmd uranium

2 downloads

DOWNLOAD

2023 lente De Bijlmerramp mysteries volgens Pierre Heijboer en opening van het NA

98 downloads

DOWNLOAD

2023 lente De Bijlmermysteries volgens Vincent Dekker zoals volgen uit het boek Going Down Going Down uitgave oktober 2022

101 downloads

DOWNLOAD

2023 lente Het 3e rondje over de Bijlmermeer

115 downloads

DOWNLOAD

20240826 Beeld en werkelijkheid

99 downloads

DOWNLOAD

De bijdragen van de heer Louis Bertholet, zie in de onderstaande downloads hebben, ondanks het feit dat de Raad voor de Luchtvaart zijn analyses niet onderschreef, omdat alle fuse-pins van de diagonal braces ductiele breukvlakken vertoonden die alleen door overbelasting tijdens de motor separaties konden zijn ontstaan, ook een positief effect gehad. Zijn bijdrage bestond uit de discussie of een scheef hangende motor ook waar te nemen zou zijn tijdens een walk-around preflight inspectie door de bemanning of de grondwerktuigkundigen. Boeing ontwikkelde een service bulletin dat strepen aanbracht op de pylon constructie waar de Diagonal Brace de verbinding vormt met de beslagen aan de vleugel. Als die verbinding breekt, is een verplaatsing van enkele inches mogelijk

Losse motor: nieuw onderzoek Bijlmerramp nodig

door Vincent Dekker
AMSTERDAM - Naar aanleiding van zijn bevindingen over een loshangende motor bepleit de Amsterdamse fysicus dr. P. Latour een nieuw onderzoek naar de oorzaak van de ramp met de Boeing 747 van El Al.

Hij sluit daarmee aan bij een verzoek van B. Baksteen, voorzitter van de vakbond voor verkeersvliegers, in oktober 1993 bij het zien van een foto van de scheefhangende motor. Baksteen vindt dat de foto door een onafhankelijke instantie moet worden onderzocht.

Zo'n onderzoek werd door de onderzoekers van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) echter onnodig geacht. De leider van het onderzoek, ir. H. Wolfswinkel, is bij de RLD directeur van de dienst Luchtvaartinspectie. Zijn dienst moet er op toezien dat vliegtuigen die van Schiphol vertrekken, luchtwaardig zijn. Als Latour gelijk heeft, was dat bij de El Al-machine beslist niet het geval.

Latuur begon zijn onderzoek toen hij in oktober 1993 de foto op de tv en in kranten zag. De foto is enkele uren voor de ramp gemaakt door vliegtuigspotter Erik Zwart, toen de El Al-machine op Schiphol aankwam. De vader van zijn vriend en medespotters Michael Bertholet, beroepsfotograaf Louis Bertholet, meende ernstige roestplekken op de motoren te zien en stelde de fotoserie beschikbaar aan de RLD. De onderzoekers zagen niets in de roestplekken maar merkten wel op dat motor 3 scheef leek te hangen en vroegen meer afdraken van de foto's. Een jaar na de ramp deden ze het scheefhangen af als het gevolg van een afwijking in de cameraleens. Bertholet vertrouwde dat niet en zocht de publiciteit, waarop Latour zich bij hem meldde.

Na ruim een jaar onderzoek aan de foto's heeft Latour Bertholet gelijk met zijn vermoedens: niet de lens was fout maar de ophanging van motor 3. De op de foto's zichtbare hoek van zeven graden tussen de motoren 3 en 4 werd door Latour, na correcties in verband met de positie van de spotter, uiteindelijk op drie graden bepaald. Op controlofoto's van andere 747's, gemaakt met dezelfde camera vanuit dezelfde positie, werden meestal hoeken gevonden van 0,1 graad en maximaal van 0,2 graad.

De oorzaak van het scheefhangen van motor 3 van de ramplumbo zoekt Latour in een gescheurde diagonaal brace, een van de stangen waarmee de motor aan de vleugel zit. In het rapport dat Latour en Bertholet de Tweede Kamer vandaag aanbieden, hebben zij een foto opgenomen van die gebroken stang. De foto is gemaakt door een anonieme onderzoeksmedewerker toen de restanten van de Boeing in een hangar op Schiphol bijeen werden gebracht.

Volgens de officiële lezing is de stang pas gebroken nadat zeven minuten na de start vanaf Schiphol een veiligheidspen (fuse pin) verkeerd is gebroken. Maar het scheefhangen van de motor een paar uur eerder kan volgens Latour slechts betekenen dat de stang toen al kapot moet zijn geweest. RLD-medewerkers hebben aan Bertholet verklaard dat in 747's wel vaker gescheurde diagonaal braces zijn gevonden.



De ramplumbo bij de landing op Schiphol, vier uur voor de crash in de Bijlmer. De binnenste motor aan de rechtervleugel wijst drie graden omhoog ten opzichte van de buitenste motor. FOTO ERIK ZWART, STUDIO ECP

DOWNLOAD

Beeld of werkelijkheid

94 downloads

DOWNLOAD

Accessibility of investigation records from the aircraft accident at Bijlmermeer

67 downloads

DOWNLOAD