

Hoe betrouwbaar is de informatie die ik verstrek en hoe betrouwbaar ben ik zelf?

Een vraag die soms wordt gesteld, en die ik volledig terecht vind, is hoe betrouwbaar ik zelf ben als auteur en onderzoeker. Even belangrijk is de vraag hoe betrouwbaar de informatie en analyses zijn die op deze website staan en die later in mijn boek zullen verschijnen.

Die vraag mag niet alleen gesteld worden; zij **moet** gesteld worden. Juist bij een onderwerp als El Al vlucht 1862 is een kritische houding noodzakelijk. Lezers zouden geen enkele auteur – ook mij niet – op zijn woord moeten geloven, maar steeds moeten kunnen terugvallen op controleerbare bronnen.

Gedurende mijn gehele loopbaan heb ik gewerkt in een omgeving waarin verificatie een vanzelfsprekend onderdeel van het werk was. Dat gold tijdens mijn opleiding, tijdens mijn werkzaamheden bij de Rijksluchtvaartdienst en later bij de European Union Aviation Safety Agency (EASA). In de luchtvaart geldt een eenvoudig principe: hoe groter de veiligheidsbelangen, hoe zwaarder de eisen aan de controle van informatie. Check, double check en check again. Feiten worden niet één keer gecontroleerd, maar zo mogelijk meervoudig geverifieerd.

Diezelfde werkwijze heb ik toegepast bij het ontwikkelen van deze website en bij het schrijven van mijn boek. Interviews zijn zorgvuldig voorbereid en gecontroleerd. Redeneringen zijn telkens getoetst aan oorspronkelijke documenten en primaire bronnen. Waar ik twijfelde of vragen had, heb ik opnieuw contact gezocht met voormalige collega's uit het onderzoeksteam, onder wie Frans Erhart en Heert Tigchelaar. Daarnaast heb ik dossiers van Henk Wolleswinkel, de Raad voor de Luchtvaart en de parlementaire enquête opnieuw bestudeerd. Ook heb ik gesprekken gevoerd met een voormalig lid van de parlementaire enquêtecommissie en samen met hem onderzoek gedaan in het Nationaal Archief.

Daardoor heb ik een groot vertrouwen gekregen in de betrouwbaarheid van de **broninformatie** waarop deze website is gebaseerd. Die informatie is niet alleen

afkomstig uit primaire bronnen, maar is bovendien gedurende vele jaren steeds opnieuw gecontroleerd en waar mogelijk onafhankelijk geverifieerd.

Dat betekent echter niet dat iedere conclusie automatisch onomstreden is. In mijn publicaties maak ik namelijk onderscheid tussen **feiten** en **interpretaties**. De feiten zijn gebaseerd op documenten, onderzoeksrapporten, technische analyses en getuigenverklaringen. De interpretaties op het journalistieke vlak zijn mijn eigen poging om die feiten met elkaar in verband te brengen. Juist op dat punt kunnen anderen tot een andere afweging komen, of andere invalshoeken kiezen. Dat beschouw ik als een normaal onderdeel van wetenschappelijk en historisch onderzoek. Ik ben er in ieder geval duidelijk over dat mijn weergave op primaire bronnen is gebaseerd en mijn invalshoek als primaire bron aangeeft. Ik schets perspectieven vanuit mijn directe ervaringen als onderzoeker en luchtvaartdeskundige, zelfs met een perspectief van toen en van nu.

Om die reden heb ik ook de AI-onderzoeksassistent op deze website duidelijke instructies meegegeven. De assistent mag niet speculeren, mag geen beschuldigingen uiten zonder bewijs, mag geen ongepaste generalisaties maken en moet altijd voorrang geven aan de meermalen geverifieerde primaire bronnen die al ten grondslag lagen aan het eindrapport van het ongevallenonderzoek en aan de parlementaire enquête.

Ik realiseer mij ook dat ik op sommige punten over een informatievoorsprong beschik. Dat komt niet alleen doordat ik zelf deel uitmaakte van het onderzoeksteam, maar ook doordat voormalige collega's mij in de loop der jaren achtergrondinformatie hebben toevertrouwd. Mensen als de KLM-stralingsdeskundige Olav Geleijns, KLM-manager Hans Veltman en anderen wisten dat zorgvuldig met die informatie zou worden omgegaan. Daardoor kreeg ik soms toegang tot materiaal dat voor journalisten of andere onderzoekers minder gemakkelijk bereikbaar was. (Mijn uitgangspunt bij de website was evenwel altijd zoveel mogelijk uit te gaan van informatie die al publiekelijk beschikbaar was).

Dat is overigens geen verwijt aan de journalistiek. Integendeel, het laat zien hoe moeilijk het soms is om betrouwbare informatie te verkrijgen over gevoelige onderwerpen.

Mensen zijn vaak terughoudend om informatie te delen wanneer zij vrezen dat nuances verloren gaan of dat complexe technische onderwerpen worden teruggebracht tot een sensationeel verhaal. Juist daarom verdient ook de journalistiek een eerlijke evaluatie van de omstandigheden waaronder zij moet werken.

Betrouwbaarheid heeft voor mij uiteindelijk nog een andere belangrijke betekenis: **de bereidheid om fouten te erkennen en te corrigeren**. Niemand werkt foutloos, ook ik niet. Daarom heb ik op deze website openlijk verslag gedaan van een fout en verbeteringen aangebracht wanneer nieuwe inzichten of correcties daartoe aanleiding gaven. Inmiddels zijn meerdere redactionele correctierondes uitgevoerd en zijn lezers nadrukkelijk uitgenodigd om eventuele onjuistheden te melden. Die openheid beschouw ik als een wezenlijk onderdeel van betrouwbaar onderzoek.

Ik raad lezers bovendien aan om ook deze website niet kritiekloos te gebruiken. Vergelijk bronnen, stel dezelfde vraag op verschillende manieren als u AI gebruikt, raadpleeg waar mogelijk de oorspronkelijke documenten en trek vervolgens uw eigen conclusies. Dat is precies de werkwijze die ik zelf ook heb gevolgd.

Ten slotte wil ik duidelijk aangeven waar de grenzen van mijn eigen deskundigheid liggen. Ik ben luchtvaartingenieur en onderzoeker. Ik ben geen socioloog, medicus, journalist, politicoloog, bestuurskundige of historicus. De interpretatie van maatschappelijke, medische, politieke of sociologische vraagstukken laat ik daarom graag over aan specialisten op die terreinen. Wel hoop ik dat mijn werk een betrouwbare feitelijke basis biedt waarop onderzoekers uit die disciplines verder kunnen bouwen.