

# Vergaande speculaties over Bijlmerramp

**"Going down, going down" maakt belofte van „ware toedracht" niet waar**

7 minuten leestijd

**De vlieg-ramp in de Amsterdamse Bijlmer lijkt een uitgekauwd onderwerp. Er heeft gedegen onderzoek plaats gevonden, er is een hoorzitting van twee dagen geweest waarop de belangrijkste deskundigen zijn gehoord en er is een uitgebreid rapport van de Raad voor de Luchtvaart uitgebracht. Wat valt daar nog aan toe te voegen? Heel wat, meent Trouw-journalist Vincent Dekker.**

Van meet af aan heeft Dekker twijfels gehad over de officiële weergave van de toedracht van de ramp. In het dagblad Trouw heeft hij daar uit den treuren over gepubliceerd. Onvoorstelbaar veel tijd en energie moet hij in zijn onderzoek hebben gestoken. Tientallen ooggetuigen (honderden, beweert hij zelf) heeft hij gesproken en vele kilo's papier doorgeworsteld. Twee jaar na dato is het resultaat van dit nijvere speurwerk in boekvorm verschenen.

Wat ging er mis in de vooravond van 4 oktober 1992? Onderzoeksleider ir. H. Wolleswinkel van de Rijksluchtvaart Dienst (RLD) deed er met zijn team een jaar lang onderzoek naar. In het rapport dat hij aan de Raad voor de Luchtvaart uitbracht, komt hij tot een verklaring die op het eerste oog sluitend lijkt.

Vrij kort nadat de Boeing 747 van El Al van Schiphol was opgestegen, breekt een borgpen die de rechter binnenmotor aan de pylon van de vleugel verbindt. De motor raakt los, schiet door de eigen voortstuwing iets naar voren, wijkt uit naar rechts, slaat tegen de rechterbuiten motor en neemt die in zijn val mee. Door deze ernstige samenloop van omstandigheden raakt de rechtervleugel zwaar gehavend.

## **Extra rondje**

De bemanning van het vrachttoestel stelt op het instrumentenpaneel vast dat twee motoren zijn uitgevallen en wil terugkeren naar Schiphol. Via Hilversum en de Vinkeveense plassen begint de Boeing aan de toenadering, maar het toestel kan niet landen omdat het te hoog zit. Een extra rondje boven Amsterdam is nodig om op de goede hoogte en recht voor de landingsbaan te komen.

Het vervolg is bekend. Twee kilometer voor Schiphol stort de Jumbo neer op de flats Groeneveen en Klein Kruitberg in de Bijlmermeer. Vermoedelijk 39 bewoners verliezen het leven, evenals de drie bemanningsleden en een vrouwelijke passagier.

Binnen enkele weken wordt de oorzaak duidelijk. Uit brokstukken die van het toestel zijn gevallen, blijkt dat de borgpennen ondeugdelijk waren. In het materiaal worden scheurtjes ontdekt. De ophangingsconstructie heeft ernstig gefaald. Aldus het onderzoeksrapport van Wolleswinkel.

### **„Briljant"**

Wolleswinkel is in de luchtvaartwereld niet de eerste de beste. Hij heeft jarenlange ervaring, deed onder andere het Nederlandse onderzoek naar de luchtramp op Tenerife met 582 doden en geniet in internationale kringen naam en faam.

Er was weinig reden om aan de uitkomst van zijn onderzoek naar oorzaak en toedracht van de Bijlmerramp te twijfelen. Een hoge Amerikaanse official stuurde hem eind 1993 een kerstkaart waarin hij hem feliciteerde met zijn „briljante" onderzoek. Aan zijn staat van dienst was weer een nieuw wapenfeit toegevoegd.

Luchtvaart-journalist Vincent Dekker liet zich door de reputatie van Wolleswinkel er niet van weerhouden diens weergave kritisch tegen het licht te houden. Van ooggetuigen hoorde hij verhalen die erop zouden wijzen dat de Boeing een andere route had gevolgd dan de radaruitdraai liet zien. Van vliegtuigspotters kreeg hij foto's die zouden aantonen dat het toestel ondeugdelijk was. En uit bandopnames van de politie zou blijken dat het vliegtuig eerder was neergestort dan Wolleswinkel beweerde.

### **Militair materieel**

Waarom, zo wierp Dekker op, hadden verkeersleiders op Schiphol het toestel niet naar het IJsselmeer gedirigeerd, zodat het in ieder geval niet boven een woonwijk zou neerstorten? En waarom werd verzwegen dat diezelfde verkeersleiders de Boeing nog een tweede rondje boven Amsterdam hadden laten vliegen? Zelf hield hij het erop dat er feiten waren die het daglicht niet konden verdragen.

Wolleswinkel verzweg bijvoorbeeld dat het toestel militair materieel aan boord had. De lading bestond dus niet alleen uit parfum en chemicaliën, zoals steeds was beweerd. Ook zou Wolleswinkel de cockpit voice recorder hebben verdonkeremaand.

Zo zijn er meer aanwijzingen dat er zou zijn gesjoemeld. Dekker voert twee redenen aan: de ware aard van het El Al transport mocht niet bekend worden en de naam van Schiphol als veilige luchthaven mocht niet worden besmet. Hij denkt dan ook een

geheim complot op het spoor te zijn en is daarvan zozeer overtuigd, dat zijn leven zijns inziens gevaar loopt. Zo durfde Dekker zijn auto een tijdlang nauwelijks meer te starten.

De publicaties van Dekker in Trouw zijn nooit erg serieus genomen. Zijn onthullingen waren in de regel louter gebaseerd op verhalen van ooggetuigen, en dat is drijfzand. Niets is immers bedrieglijker dan het menselijk geheugen. Mensen zien wat ze willen zien en vullen leemtes in waarnemingen op met herinneringen aan andere gebeurtenissen.

Pijnlijk kwam dat aan het licht tijdens de hoorzitting van de Raad voor de Luchtvaart, vorig jaar oktober. Tijdens een pauze kwam Dekker met een ooggetuige aanzetten die bij hoog en bij laag volhield dat de Boeing nooit de route kon hebben gevlogen die in het onderzoeksrapport was aangegeven. Hij had het toestel zelf over zijn huis zien vliegen en hij woonde heel ergens anders. De man kreeg het vervolgens aan de stok met een andere Bijlmerbewoner, die volhield dat het vliegtuig bij hem was overgekomen. Hij had zelfs kerosine in zijn tuin aangetroffen.

Dekker wist geen raad met de tegenstrijdige verklaringen maar had intussen wel een van de twee gepubliceerd. Hij nam het allemaal net iets te gemakkelijk voor waar aan. Weliswaar wijst hij in zijn boek op de onbetrouwbaarheid van ooggetuigen maar met die relativering is hij te laat. In luchtvaartkringen hoeft hij daar nu niet meer mee aan te komen. „Vergaande speculaties die niets bijdragen aan wat je van zo'n ongeluk kunt leren", noemt voorzitter Baksteen van de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers de beweringen van Dekker.

## **Terug**

Bovendien verwijt de pot Dekker de ketel Wolleswinkel dat hij zwart ziet. Als de onderzoeksleider te lichtvaardig conclusies zou hebben getrokken, geldt dat zeker ook voor de Trouw-journalist.

In een documentaire van RTL-4 toonde journalist Vincent Verweij twee weken geleden aan dat het verhaal van Dekker op vitale punten rammelt. Zo verklaarde een Delftse hoogleraar dat een landing in het IJsselmeer een niet-realistisch was. Alle inspanningen bij ernstige problemen zijn er op gericht het toestel terug te laten keren naar de luchthaven. Daar is eerste hulp.

Dat er al van alles met het vliegtuig mis was voordat het opsteeg, is ook zo'n misser. Met de El Al Boeing waren, zo kwam uit de RTL-documentaire naar voren, geen uitzonderlijke problemen. Verder bleken getuigen elkaar inderdaad tegen te spreken over de route die het toestel had gevlogen.

## Raadsels

Dat alles neemt niet weg dat de Bijlmerramp met raadsels omgeven blijft. Waar bleef bijvoorbeeld de cockpit voice recorder (CVR)? Dit apparaat neemt de gesprekken op van de bemanning in de cockpit. Het had de ontbrekende stukjes van de puzzel kunnen leveren.

In de eerste maanden na de ramp werd beweerd dat souvenirjagers de recorder wel zouden hebben meegenomen. Een dubieuze theorie natuurlijk. Een souvenir is er vooral om mee te pronken. Dat zou bij de CVR van de El Al Boeing hebben betekend dat de dief in die twee jaar al lang was ontmaskerd.

In de RTL-documentaire komt Wolleswinkel met een nieuwe theorie. Het ding is waarschijnlijk op de vuilnisbelt terechtgekomen. Maar ook dat is onwaarschijnlijk. Alle brokstukken zijn nauwkeurig uitgezocht, zowel op lichaamsdelen van omgekomen bewoners als op technische aanwijzingen.

Waarom heeft Wolleswinkel eigenlijk geen aanbevelingen gedaan die in een volgend geval tot een snelle opsporing van de recorder(s) kunnen leiden? Als ze in zee terechtkomen, treedt onmiddellijk een zender in werking. Had niet een aanbeveling voor de hand gelegen een zender aan te brengen die begint te werken op het moment van een crash? Vragen hierover is Wolleswinkel steeds uit de weg gegaan.

In het boek van Dekker komen nog talloze andere raadsels aan de orde. Helaas heeft de auteur ze onvoldoende getoetst, waardoor de lezer met het onbehaaglijke gevoel blijft zitten dat hij niet weet wat wel en wat geen echte mysteries zijn. De ondertitel "De ware toedracht van de Bijlmerramp" slaat in ieder geval nergens op. Die pretentie wordt op geen enkele wijze waargemaakt.

**N.a.v. "Going down, going down", door Vincent Dekker; uitgeverij Veen, 1994; 175 bladzijden; prijs 24,90 gulden.**