

Onthullingen van een misstand door een journalist, waarbij verborgen waarheden aan het licht komen, kunnen verstekkende gevolgen hebben. Een journalist kan uit hoofde van de waakhondfunctie van de maatschappij thema's aan de orde stellen, waarop naar zijn mening gereageerd moet worden en waarop een systeem van correctie in werking zou moeten treden om de misstanden te voorkomen. De journalist kan oprecht geloven dat hij een schandaal ontdekt heeft dat hij met de maatschappij moet delen, maar hij kan 'er ook naast' zitten. Hij kan bij het onthullen echter wel voor de vraag komen te staan of er sprake was van moedwil om iets te verbergen of dat er sprake is van een misverstand. Die afweging kan lastig zijn als er niet voldoende informatie is.

Een belangrijke vervolgvraag is, of de potentiële onthullingen verifieerbaar zijn op basis van feiten, of dat ze zijn gebaseerd op vermoedens en geruchten. De vraag moet ook gesteld worden welke maatschappelijke gevolgen de onthullingen kunnen hebben. Zetten ze mogelijk een maatschappelijke ontwikkeling in gang die een geheel eigen dynamiek gaat krijgen? Kan er zich een schandaal ontwikkelen? Het is niet zeker of er een schandaal ontstaat. Dat kan, maar het hoeft niet. Een schandaal kan vrij toevallig ontstaan, zonder dat daar een plan of een boze opzet achter zit. Uiteraard kan een journalist die een terechte onthulling doet niet verantwoordelijk gesteld worden voor het feit dat er een schandaal ontstaat. Zijn doel is de misstand aan de orde te stellen, en niet het schandaal 'an sich'. De onthuller heeft de media dynamiek niet in de hand.

In de schandaaltheorie wordt een onderscheid gemaakt in het begrip schandaal, dat twee betekenissen heeft. Het verwijst zowel naar de grensoverschrijding zelf (van het individu of een instantie), als naar de maatschappelijke ophef die ontstaat zodra deze misstap of misstand in de openbaarheid is gebracht. Zonder openbaarmaking geen schandaal. Het schandaal is in deze betekenis een maatschappelijk proces waarin mensen of instituties publiekelijk aan de schandpaal worden genageld. Het schandaal lijkt in zekere zin op een rechtszaak, maar dan wel met een geheel eigen systematiek die zich weinig gelegen laat liggen aan de gebruikelijke juridische procedures voor bewijsvoering en bestraffing. Het schandaal kent een spiraalwerking, waarin de media een belangrijke rol spelen: zij komen eerst met onthullingen om vervolgens verslag te doen van de maatschappelijke verontwaardiging over de aan de kaak gestelde misstanden. Maar die berichtgeving met nieuwe onthullingen en aantijgingen voedt op zijn beurt weer het schandaal met alle gevolgen van dien. De media zijn dus niet alleen verslaggevers van het schandaal, ze zijn medevormgevers of zo men wil mede-aanjagers. Mede, want daarnaast spelen allerlei andere actoren

een belangrijke rol in de schandaaldynamiek, denk aan belangengroepen, slachtoffers, politieke tegenstanders, etc.

In die dynamiek van een schandaal gaat vaak een bepaalde beeldvorming overheersen (Sywert van Lienden: "gillend rijk worden"), die van invloed is op de onderwerpen die de media verder gaan onderzoeken. Dat *masterframe* wordt heel sturend en kan leiden tot tunnelvisie en tot het verlagen van de kritische drempels voor het verifiëren van informatie. Anders gezegd: iets wat past in het masterframe heeft een grotere kans om het nieuws te halen, ook als de feitelijke onderbouwing niet sterk is. Doorgaans is het streven om allerlei andere aan het masterframe gerelateerde onderwerpen te gaan uitzoeken: wie wist op welk moment van wat er aan de hand was en wat is ermee gedaan (vandaar de bekend geworden uitspraak: "onder de pet houden"). Zo komen er telkens nieuwe vertakkingen van het oorspronkelijke schandaal en verschuift de focus naar wat wordt genoemd 'secondary transgressions.' Daaronder valt ook hoe de hoofdrolspelers reageren op het schandaal: ontkennen, wegduiken, of anderen de schuld geven.

Hieronder zet ik een aantal belangrijke 'onthullingen' rondom de vliegcrash in de Bijlmermeer op een rij die ontwikkelden tot schandalen. De vraag is of bij die onthullingen de feiten wel klopten en of er sprake was van moedwil om iets te verbergen, of dat er sprake was van misverstanden, of dat er niets aan de hand is. Er ontstond echter in alle gevallen wel een schandaal, gedacht vanuit het perspectief dat er bewust informatie werd achtergehouden. Met andere woorden: moedwil. Met de parlementaire enquête in 1999 werd dat weerlegd.

Bijvoorbeeld: 'gevaarlijke stoffen' (achtergehouden informatie?) kunnen bij een vliegtuigongeval op verschillende manieren geïnterpreteerd worden, namelijk vanuit het classificatiesysteem voor het vervoer van stoffen vanuit de internationale regelgeving (ICAO voorschriften), maar ook vanuit een ander, meer dagelijks, perspectief. Een liter wasbenzine is een gevaarlijke stof als die in een vliegtuig vervoerd wordt. Het is echter geen gevaarlijke stof voor de brandbestrijding en reddingswerkzaamheden. Bij een brand waarin 57000 liter kerosine verbrand voegt die ene liter kerosine geen extra gevaar toe voor de volksgezondheid. Veel brandbare stoffen die op de officiële direct beschikbare, nooit geheim geweest zijnde ladingspapieren (NOTOC) van EL AL 1862 stonden vermeld, zelfs DMMP, leverden geen extra gezondheidsrisico's op bij de brand waarbij er 57 000 liter kerosine, een asbesthoudend flatgebouw en honderdduizenden liters aan blusschuim in vlammen opgaan. Zie ook **Vracht - lading | ongevallenonderzoek EL AL 1862.**

Ik bespreek vier onthullingen die mijns inziens zich ontwikkelden tot een schandaal:

- (1) het *vermeende* **extra ´derde´ rondje en de afwijkingen van de route** (29 oktober 1992), iets meer dan drie weken na het ongeval
- (2) het *vermeende* gevaar van **verarmd uranium balansgewichten** (september 1993), een paar dagen voor de behandeling van het rapport van vooronderzoek
- (3) de *vermeende* **verzwegen gevaarlijke lading** (september 1993), een maand voor de behandeling van het rapport van vooronderzoek
- (4) en de *vermeende* **geheime documentatie in het ICAO Annex 13** ongevallendossier (na Rampvlucht 2022)

Een onthulling over de route van het vliegtuig volgens ooggetuigen versus het officiële verhaal, die zich ontwikkelt tot een schandaal...kloppen de feiten?

Journalistiek en politiek op basis van geruchten, ondeskundigheid, wantrouwen en verdenkingen

de waarheid van het moment (2 dfdr kaartjes... op 12 oktober 1992), die in de weken daarop snel wordt gecorrigeerd bij ontvangst en analyse van meer data (de definitieve download)

het begin van de ontwikkeling van een schandaalconstructie over de route bij dagblad Trouw: een 'geheim' extra rondje

andere journalisten publiceren er niet over; de feiten kloppen niet, twee tegenstrijdige bronnen van informatie, te sensationeel. Het verhaal over een extra rondje kan emotioneel zwaar belastend zijn voor nabestaanden. (De onderzoekers verzetten zich omdat uit hun data blijkt dat de reconstructie van Dekker niet juist kan zijn)

het blindvaren van een Kamerlid op informatie van één journalist

Van Gijzel verifieert zijn informatie niet (o.a. bij de oorspronkelijke of andere bronnen); hij had kunnen / moeten weten dat het niet klopte

de foutieve informatie vertalen en omzetten in politieke actie

zulk soort zaken leiden tot het ter verantwoording roepen van de minister, verontwaardiging, *politieke profilering*

het creëren van een beeld dat er van alles niet klopt, van doofpotten

‘wij journalisten en politici moeten er op toezien dat de waarheid aan het licht komt’, want we vertrouwen het niet

Journalistiek en politiek legitimeren elkaar

Dekker en Van Gijzel (en Heijboer en Oranje)

zij:(the 'bad guys', die bedriegen) en wij:(the 'good guys', die willen ophelderen)

elk gerucht wordt gezocht, onderzocht, soms versterkt, vaak uitvergroot

degene die het hardst schreeuwt krijgt de meeste aandacht

de betrouwbaarheid van bedenkelijke verhalen wordt ´opgekrikt´ door samenwerking journalisten

als meerdere kranten publiceren, wordt een verhaal geloofwaardiger, ook al is het onjuist (bijvoorbeeld cvr Mostaard), en ook al betreft het foutieve informatie van één bron

in feite is het proces om verhalen geloofwaardiger te maken pure misleiding van het publiek

correcties blijven achterwege

De enquête volgt; vrijwel alles wordt weerlegd. De journalisten (D,H,O), politici en Bijlmerbewoners zijn ontevreden

Dekker en Heijboer: de juiste vragen zijn niet gesteld. Politieke consequenties blijven uit. Het is onmogelijk om alles wat de journalisten dwarszit te weerleggen. Er zullen mogelijk altijd een aantal onopgeloste vragen blijven.

23 jaar na de enquête in 1999, na Rampvlucht 2022, begint alles weer opnieuw

Herintroductie van het route-mysterie, Dekkers ´Pièce de Résistance´, ondanks zorgvuldige weerlegging in de parlementaire enquête. De onheilsmaniakken krijgen in Rampvlucht de hoofdrol, wat is de werkhypothese, waar moet dit eindigen? Of, was er iets niet goed genoeg aangetoond?

Feiten blijven: er was nooit een extra rondje of een andere route

Dekker gaat van achterhaalde gegevens uit; heeft controverse nodig (zie hoofdstuk: route). Dekker gaat een gesprek met de oorspronkelijke bronnen uit de weg. Een verlossend woord is van Dekker niet te verwachten.

Een onthulling omtrent gevaarlijke stoffen in de lading van het vliegtuig die uitgroeit tot een schandaal...kloppen de feiten?

In mei 1993 worden de ladingsdocumenten van vlucht El Al 1862 overgedragen aan de milieudienst van de gemeente Amsterdam. De gemeente heeft de gegevens nodig in verband met de grondsanering

Er is daarbij geen enkele sprake van geheimzinnigheid of terughoudendheid met betrekking tot de lading. Trouw (Dekker) vraagt niet de milieudienst van de gemeente Amsterdam (die geen alarm slaat) om opheldering of er gevaar voor hulpverleners of bewoners was, maar bereidt een publicatie voor. Van Gijzel zal de minister van V en W ter verantwoording roepen en in de kamer vragen stellen, of er iets verzwegen is. De minister had aangegeven dat er bloemen en parfum werden vervoerd, maar las uiteraard niet de hele ladingslijst voor. Had zij iets te verbergen? Een schandaal is in wording.

Trouw publiceert in september 1993 dat er chemische lading door de RLD en El Al verzwegen is

Zeer bedenkelijk, maar uiteraard past dit geheel in de verhaallijn van verzwegen verarmd uranium (dat volgt op 12 oktober 1993), van een verzwegen afwijkende route van het vliegtuig, de onbegrepen baankeuze voor de Buitenveldertbaan, de frustratie over de cvr, de mannen in witte pakken (juni 1993) die iets weggehaald zouden hebben, de Mossad, inconsistente uitspraken van bewindspersonen, etc.

Van Gijzel weet al deze zaken te combineren tot een complottheorie (zie hoofdstuk complottheorieën **(Complot)theorieën | ongevallenonderzoek EL AL 1862**)

El Al besluit tot een volledige vrijgave en ter inzage legging van alle gedetailleerde vrachtdocumenten op 22 september 1993 om onrust n.a.v. het krantenartikel te voorkomen

Er zijn geen geheime documenten of lading, maar ontbrekende details of vrachtbrieven, die als niet gevaarlijke lading zijn geclassificeerd. Politicus Van

Gijzel is wantrouwig en krijgt, beïnvloed door journalisten, de lading op de politieke agenda

Een ex-werknemer van El Al (Plettenberg) meldt zich bij journalisten: hij is overtuigd van fraude

De journalisten en politicus Van Gijzel gaan op de geruchten en vermoedens in

Van Gijzel, journalisten en Plettenberg gaan spitten in de niet-geheime ladingsdossiers bij BVOI

Zij merken enkele onvolkomenheden in de papieren op en gaan door op de weg dat er fraude zou zijn, maar dit kunnen ze niet aantonen. Zolang er twijfel bestaat, moet er doorgezocht worden.

Ir. A. de Jong, Tweede Kamerlid van de PvdA onderzoekt ook de ladingspapieren bij BVOI

Hij concludeert dat er niets opzienbarends aan de hand is: er zijn geen verontruste zaken te vinden

De PvdA spreekt in de fractie af de zaak te laten rusten, echter verschil van inzicht ontstaat tussen Van Gijzel en ir. A. de Jong

Van Gijzel besluit om zich niet aan de afspraak te houden, en vervolgt zijn speurtocht

Er volgen vele interventies in de Tweede Kamer, vragen, er ontstaat een sterke wisselwerking met de onderzoeksjournalistiek. Vragen naar de werkhypothese van Van Gijzel en de journalisten worden niet beantwoord (waar wil men eigenlijk heen?). De volledige set ladingspapieren is nodig i.v.m. de mogelijke relatie met de gezondheidsproblematiek. Zonder de papieren weten de medici van het AMC niet waarnaar ze zoeken moeten. Elke gezondheidspopulatie kent een deel onverklaarbare gezondheidsproblemen.

Een dubieuze misselijkmakende publicatie (NRC) over een grondstof voor een zenuwgas en over verarmd uranium (Trouw) veroorzaken opschudding in de Bijlmermeer en politiek Den Haag

De media vergeten uit te leggen dat DMMP zowel civiele als militaire toepassingen kent, en dat de stof niet perse een bewijs is voor de aanmaak van biologische wapens zoals sarin. Ook zien de media voorbij aan het feit dat er al

21 Boeings met verarmd uranium zijn neergestort en dat dit wereldwijd nooit ernstige problemen heeft gegeven

Komt natuurlijk goed uit voor de enquête: nu moet die wel doorgang vinden. Er is voldoende ergernis, opschudding, momentum: `The perfect storm` is gecreëerd...

De politieke acties en de media publicaties lijken uitstekend op elkaar afgestemd te zijn. Er komt geen vooronderzoek, maar direct een enquête.

In de enquête wordt door de commissie bewust een foutieve voorstelling van zaken gecreëerd door opzettelijk de verkeerde NOTOC van de vlucht New York - Amsterdam met uitgeladen lading voor te lezen. De boodschap is: ´kijk eens wat wij allemaal boven tafel hebben gekregen´

Het lijkt erop dat op die manier het vertrouwen in de politiek weer hersteld kan worden: alle samenwerking tussen media, politiek en alle stakeholders om dit boven water te krijgen was terecht...maar, dit blijkt volledig onjuist te zijn.

De enquête commissie verkrijgt uiteindelijk de ontbrekende vrachtbrieven: de lading is niet gevaarlijk, zoals (altijd) al in de papieren stond volgens ICAO regels

Het schandaal blijkt er niet te zijn: er is geen gevaarlijke of giftige lading verzwegen. Ergo: er was geen doofpot. De ziekten zijn er, op PTSS en individuele gevallen na, ook niet, althans niet aantoonbaar.

Er worden wel toezeggingen voor een grootschalig medisch onderzoek gedaan (hetgeen in 2004 vrijwel niets oplevert). Immers, iedere populatie kent een aantal onverklaarbare gezondheidsgevallen of ziekten. In de Bijlmermeer blijken die niet vaker voor te komen dan elders in Nederland. Er is geen relatie met de ramp te leggen...

De aandacht van de media gaat nu ineens naar het politieke proces...in plaats van opluchting over de lading

´Politiek op zijn lelijkst´ ...maar geen opluchting

In 2004 wordt het medisch onderzoek vliegcrash Bijlmermeer afgerond

Er kan, behalve PTSS en individuele ziektegevallen, geen relatie tussen gezondheid / ziekten en de ramp / lading vastgesteld worden. Ook hier geen opluchting. De teleurstelling lijkt te overheersen...

In 2022 (documentaire Rampvlucht) herintroduceert Van Gijzel zijn complottheorieën die met gevaarlijke lading samenhangen.

En herhaalt dat de overheid zich niet om de mensen bekommerde en ze in de kou liet staan...

Die theorieën waren toch al 23 jaar daarvoor weerlegd?

Wat is de boodschap: we hadden toch gelijk? Er was toch een sinister complot? (Kom dan met degelijk bewijs! Of kijk naar de contra-indicaties om tunnelvisie te voorkomen! Vormt dit een opluchting voor de Bijlmerbewoners, of veroorzaakt het voor de zoveelste keer alleen maar verwarring, achterdocht, wantrouwen en een gevoel van machteloosheid? Slachtoffers hebben geen controle over wat er in de media 'rondgebazuind' wordt).

Een onthulling en media-schandaal-constructie omtrent het verarmd uranium...kloppen de feiten?

Boeing plaatst na vliegproeven eind zestiger jaren balansgewichten in de beweegbare roervlakken van de Boeing 747 staart om trillingen (flutter) tijdens hoge snelheden te voorkomen

Boeing maakt een risico analyse en verkrijgt goedkeuring van de Amerikaanse autoriteiten om verarmd uranium te gebruiken

Niet alleen Boeing gebruikt het materiaal in de jaren 70 en 80, maar ook vliegtuigbouwers McDonnell-Douglas en Lockheed

Het materiaal geeft verwaarloosbare straling af, maar het kan roesten en in onbeschermd toestand kan er aan de oppervlakte zich uranium oxide vormen, en dat is giftig zoals elk zwaar metaal. Als de gewichten na een luchtvaartongeval gevonden worden moeten ze volgens milieuregels worden afgevoerd

De balansgewichten in vliegtuigen worden van een beschermlaag van nikkel-cadmium voorzien (tot 1453 graden Celsius), opdat bij een brand het

verarmd uranium niet in contact komt met de lucht en er geen uranium oxide gevormd wordt

Tot september 1992 stortten er 21 Boeing 747's neer met balansgewichten van verarmd uranium in de staart

Bij het meest dramatische ongeval met Boeing 747's van KLM en Panam op Tenerife in 1977 brandden de vliegtuigen, volgetankt met brandstof, volledig uit. De verarmd uranium balansgewichten verbrandden of verpulverden daarbij niet.

Bij elk ongeval moet voorkomen worden dat de balansgewichten in het milieu achterblijven. Dus opzoeken en netjes afvoeren.

In 1977 krijgt de pers / media 'lucht' van het verarmd uranium bij het Tenerife ongeval, en denkt dat het gevaarlijk is, maar de FAA weet uit te leggen dat dat niet het geval is. Dat wordt ook door de media geaccepteerd

De Washington post publiceert hier in 1977 een artikel over met de strekking dat het heel gevaarlijk klinkt, maar niet gevaarlijk is

In 1983 geeft de FAA een advies uit (FAA Advisory Circular 20-123) omdat bij elk 747, DC-10 en Lockheed Tristar ongeval er verarmd uranium balansgewichten gevonden worden

Die gewichten moeten zorgvuldig ontzorgd worden en het wordt personeel aanbevolen om zich te beschermen als de gewichten bij een brand beschadigd gevonden worden

Men moet bij een ongeval en na een brand controleren of de beschermingslaag nog intact is.

Zo ja, intact, dan kan het materiaal zonder bijzondere voorzorgsmaatregelen behandeld worden. Zo nee, beschadigd, dan is het verstandig om ervoor te zorgen dat uraniumoxide niet in het lichaam binnen kan dringen. Er moeten handschoenen, stofmaskers en oogbescherming worden gebruikt, want het binnendringen van kleine deeltjes kan via de slijmvliezen plaats vinden

Tussen 1977 en september 1992 verongelukken er nog meerdere Boeings, maar er ontstaat nergens ter wereld onrust of beroering over verarmd uranium balansgewichten die bij een crash worden gevonden

De Amerikaanse NTSB, die altijd aan die onderzoeken deelneemt, heeft veel ervaring met verarmd uranium balansgewichten en is ook aanwezig bij het onderzoek op Schiphol Oost in hangar 8

De brandweer van Schiphol wordt sinds 1990 opgeleid en in hun opleidingen syllabus wordt vermeld dat er vliegtuigen en helikopters bestaan waarin verarmd uranium kan zijn verwerkt, maar dat het niet gevaarlijk is.

Bij een ongeval of brand moet daar rekening mee gehouden worden.

Na het El Al ongeval wordt er op zondagavond op geanticipeerd dat er verarmd uranium zou kunnen zijn verwerkt in de El Al Boeing 747

De KLM stralingsdeskundige neemt op maandagmorgen 5 oktober proactief mondeling contact op met het ministerie van VROM, en is op 7 oktober bij de eerste vondst van balansgewichten in hangar 8 betrokken, evenals deskundigen van de National Transportation Safety Board (NTSB). Op 8 oktober wordt de vondst schriftelijk bij VROM gemeld. De eerste balansgewichten worden in een onbeschadigde conditie gevonden met de beschermlagen intact.

Iedereen betrokken bij het onderzoek in hangaar 8 en het ministerie van VROM komt tot de conclusie dat er geen gevaar bestaat voor de volksgezondheid

De balansgewichten moeten wel allemaal gevonden worden en op de juiste manier worden afgevoerd. Ze mogen niet op de vuilstortplaatsen achterblijven, want dan kunnen ze gaan roesten, en kan er uranium oxide ontstaan. Ploegen met 20 mensen worden georganiseerd die de verarmd uranium balansgewichten op de vuilstortplaatsen gaan zoeken.

Het verarmd uranium wordt niet door de onderzoekende instanties, het ministerie van VenW of VROM specifiek gemeld. Het gezondheidsrisico wordt als verwaarloosbaar ingeschat en men oordeelt dat er geen reden is om de ministers hiermee lastig te vallen

Geruchten ontsnappen aan hangar 8 en de vuilstortplaatsen en bereiken de Bijlmermeer

De geruchten ontstaan snel en gaan vele maanden in de Bijlmermeer rond. Een aantal groepen van mensen voelt zich niet goed geïnformeerd en men wil een duidelijk signaal afgeven dat men niet tevreden is over de communicatie.

De Nederlandse media publiceren meer dan 9 maanden niet over de rondgaande geruchten over het verarmd uranium

Er zijn bij artsen geen indicaties over slachtoffers met rookverstikking- of vergiftigingsverschijnselen of indicaties dat er een verband zou zijn tussen de klachten van mensen of de vliegcrash, afgezien van de psychische problemen die samenhangen met de verwerking van de ramp

Er gaan maanden aan voorbereiding vooraf, maar op 12 oktober onthult Stichting Laka, mede namens bewonersverenigingen en actiegroepen, dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat informatie over het verarmd uranium heeft achtergehouden.

Dagblad Trouw plaatst daarop een artikel dat de RLD het verarmd uranium verzwegen. Er worden geen verwijten gericht aan andere ministeries zoals VROM of andere betrokken partijen zoals Boeing, de FAA en de NTSB. De RLD wordt als schuldige aangewezen. Waarom hebben Stichting Laka en de actiegroepen meer dan 9 maanden gewacht totdat zij middels persconferentie de knuppel in het hoenderhok gooien?

Voorafgaand aan het uranium in oktober 1993 vinden nog meer bijzondere publicaties plaats in juni en juli 1993, namelijk over mannen in witte pakken, mensen die de zwarte dozen zouden hebben gezien, de bemoeienis van de Mossad met het onderzoek, etc

De onthutsende mediaberichtgeving vormt een cocktail van verontrustende informatie die getimed lijkt in de aanloop naar de openbaring van het rapport van vooronderzoek door de Raad voor de Luchtvaart in oktober 1993. Samenwerkende journalisten Heijboer, Dekker en Oranje onderzoeken de lading van het vliegtuig, het verarmd uranium, de mannen in witte pakken, de cockpit voice recorder en de digital flight data recorder en publiceren soms slechts op basis van geruchten en informatie die slecht geverifieerd wordt.

De strekking van al deze verhalen over het verarmd uranium is, dat de overheid iets te verbergen heeft, dat in de doofpot heeft willen stoppen, en bewoners en hulpverleners bewust in gevaar heeft gebracht door na te laten hen voor de schadelijke effecten en mogelijk ernstige gevolgen van verarmd uranium te behoeden

Een schandaal rondom het verarmd uranium is geboren, dat wordt gepresenteerd als stralingsgevaarlijk en als een risico voor hulpverleners en bewoners

Uiteraard ontstaat er paniek bij grote groepen van mensen, ook hulpverleners. De opstellers van al deze verontrustende berichten hebben nooit overwogen om

bij de oorspronkelijke bronnen na te vragen hoe men met het verarmde uranium is omgegaan. Het feit dat niet alles teruggevonden kon worden veroorzaakt ook veel onrust...

Het is duidelijk dat de effecten van de publicaties resulteren in bezorgdheid en publieke verontwaardiging, en alleen focust op het worst case scenario, en dat evenwichtige berichtgeving met geruststellende informatie het publiek niet bereikt.

De onterechte samenvoeging van openbare informatie aan het ICAO Annex 13 ongevalenonderzoek-dossier van de Raad voor de Luchtvaart m.b.t. El Al 1862. Moedwil om iets te verbergen of administratieve onzorgvuldigheid?

Openbare informatie over het El Al ongeval wordt in 2010 samengevoegd met beperkt openbare informatie van het ICAO Annex 13 dossier (het specifieke deel van het ICAO Annex 13 onderzoek dat niet met het publiek gedeeld wordt).

Er is geen intentie om informatie achter te houden, het is, echter, onverstandig en ondoordacht om bij de overdracht van het dossier deze *administratieve* fout te maken. Het is een gevoelig dossier. Weliswaar is alles met de parlementaire enquête in de openbaarheid geweest, en heeft de goede dossier kenner alle informatie zelf thuis liggen, maar, er kan 'gedonder' van komen. En dat gebeurt ook, 12 jaar later, als we hernieuwd met een blik van 2022 met met een open vizier naar de open overheid willen kijken.

Aan de hand van de inventarislijst van de archieven in het Nationaal Archief stelt men vast dat openbare informatie nu ineens (onterecht) beperkt openbaar is geworden, alhoewel alle materie met de parlementaire enquête in het openbaar behandeld was

Er wordt aan deze fout de betekenis toegekend dat hier iets te verbergen was (dus moedwil), en niet dat er sprake was van een administratieve fout. Er worden grote emoties geuit: Vincent Dekker zal 'tot zijn dood' moeten wachten voordat hij de waarheid achter de vliegcrash te weten zal komen. Er vond/vindt kennelijk geen communicatie plaats met het Ministerie...maar er ontstaat wel een onthulling in de documentaire Rampvlucht.

Er ontstaat verontwaardiging na de dramaserie en documentaire Rampvlucht, bij Bijlmerbewoners, bij media en het thema is de betrouwbare overheid. Kan de samenleving wel op de overheid vertrouwen? Een overheid die moedwillig zaken lijkt te verbergen?

Er ontstaat weer een spiraalwerking: de onthulling leidt tot verontwaardiging bij het publiek. De media doen verslag van de ongerustheid en verontwaardiging, de bewoners en hulpverleners gaan (terecht) weer reageren, oud politici gaan reageren, de media gaan daar weer verslag van doen, en er wordt genetwerkt tussen onderzoeksjournalisten en de Tweede Kamer om de dossiers vrij te krijgen. De motie Omtzigt wordt aangenomen. Het Advies College Overheid en Informatiehuishouding wordt om een advies gevraagd. Er worden hele grote woorden gebruikt: **Kafkaësk**...gedrag van de overheid!

Het ACOI brengt advies uit (april 2024). Het Ministerie volgt drie aanbevelingen van het ACOI op en corrigeert de fouten, maar voert ook aanvullend onderzoek uit naar aanleiding van aanbeveling 3.

De sinds 2010 ten onrechte als beperkt opgeslagen bewaarde openbare informatie wordt vrijgegeven in september en december 2024. De ladingspapieren zijn vanaf oktober 1992 nooit geheim geweest...

Er ontstaan na de vrijgave van de documenten geen nieuwe onthullingen en er komen geen 'konijnen uit de hoed', geen nieuwe inzichten in de lading, in andere routes, geen informatie over de cockpit voice recorder, de mannen in witte pakken, het verarmd uranium, etc

In de media blijft het oorverdovend stil. Zou het niet gepast zijn om toe te geven dat de doofpot niet bestaan heeft? Aan de andere kant: respect voor de nabestaanden door middel van stilte lijkt me een goede zaak

Zonder een journalist te willen beschuldigen: journalisten / media hadden de effecten en uitkomsten kunnen inschatten. Ze voelen zich gelegitimeerd

door het effect van de onthulling. Dat dynamiek zou ontstaan na documentaire Rampvlucht was te verwachten.

Er ontstaat ophef die eigenlijk niet nodig is, maar ook ervaring van trauma's, terwijl er ook weer een grote kans op teleurstelling ontstaat

Reacties na vrijgave van de eerste serie documenten in september 2024

"We zijn opnieuw teleurgesteld, want, hier schieten we niets mee op. Dit wisten we allang!" En op facebook: "we zijn opnieuw blij gemaakt met een dode mus".

Geen reactie na december 2024 waarbij nogmaals dossiers vrijkomen

Achteraf is het een uitstekende zaak dat de documenten nu op orde zijn en dat de inzichtelijkheid van de archieven sterk is vergroot

Al was daar wel veel tromgeroffel, ophef en een schandaal voor nodig. Maar nieuwe feiten zijn er niet, er wordt niets gepubliceerd, want, in principe is er niets te verbergen.

Veel misverstanden zijn toe te schrijven aan ogenschijnlijke controverses, onvolledige communicatie, onbewuste onbekwaamheid, wantrouwen omtrent vermeende misstanden, onthullingsdrang of -noodzaak, provocaties en niet aan de moedwil om iets (gevaarlijks) te verbergen