

Onzekerheid, media en het verlies van vertrouwen

De Bijlmerramp was niet alleen een fysieke ramp, maar ook een mentale. Wat volgde was een langdurig proces waarin onzekerheid, gevoed door media-aandacht en doofpottheorieën, het denken van mensen diepgaand heeft beïnvloed.

De technische complexiteit van het ongeval liet weinig ruimte voor simpele antwoorden. Juist daardoor ontstond wantrouwen. Nuance werd ervaren als ontwijking, voorlopige conclusies en stilte als verbergen. Instanties als de Raad voor de Luchtvaart, de Luchtverkeersbeveiliging, het NLR en later ook medische experts van het AMC en het UMC verloren in de ogen van veel Bijlmerbewoners (en een aantal kranten) stap voor stap hun geloofwaardigheid — niet direct door bewuste fouten, maar door het onvermogen van het publieke debat om onzekerheid te verdragen.

Media speelden hierin een versterkende rol. Twijfel werd nieuws, herhaling werd bevestiging. Wat niet direct verklaard kon worden, werd verdacht. Politiek (Van Gijzel, eerst als geïsoleerd Kamerlid) reageerde op die dynamiek, wat het beeld bevestigde dat er “meer aan de hand moest zijn”. Uiteindelijk raakte het vertrouwen beschadigd in vrijwel iedereen die nog probeerde iets zinnigs te zeggen — deskundigen, bestuurders én journalisten.

Doofpottheorieën boden schijnzekerheid. Ze gaven richting aan angst en boosheid, maar leverden geen bewijs. Het gevolg was een zichzelf versterkend wantrouwen dat geen ruimte liet voor correctie of afsluiting.

Terugkijkend lijkt de grootste schade niet te zijn veroorzaakt door (werkelijke) geheimen, maar door de gedachten over het bestaan van geheimen en door het collectieve verlies van vertrouwen bij een groep bewoners. De Bijlmerramp laat zien hoe destructief het is wanneer een samenleving haar vermogen verliest om met onzekerheid om te gaan.

Deze website zou niet compleet zijn zonder iets te schrijven over de complottheorieën die in Nederland ontstonden na het neerstorten van El Al-vlucht LY-1862 op 4 oktober 1992. Ik schets het beeld vanuit mijn perspectief zoals zich dat in het team van de ongevallenonderzoekers heeft ontwikkeld vanaf ongeveer 7 oktober 1992.

Het ontstaan van complottheorieën die samenhangen met vliegtuigongelukken, waar onbeantwoorde vragen geweest zijn en blijven, is niet nieuw. Tijdens mijn loopbaan heb ik er ten minste vier meegemaakt: El Al-vlucht 1862, TWA Flight-800, vlucht-MH370 en vlucht-MH17.

Theorieën ontstaan vrijwel vanaf de eerste berichtgeving na het neerstorten van het vliegtuig: er is vaak nog geen enkel bewijs, maar velen hebben al direct gedachten. Op zichzelf niet erg om gedachten te laten gaan, maar het wordt iets anders als je je niet meer aan de feiten houdt of geen vertrouwen in de onderzoekende instanties hebt.

Het vermoeden over het ontstaan van complottheorieën over El Al-vlucht 1862 ontstond reeds tijdens een avondmeeting van de onderzoekers op 7 oktober 1992. Omdat dit

ongeval een vrachtvliegtuig uit een land in het Midden-Oosten betrof, dat regelmatig verwikkeld was in conflicten en waarvan de operaties op Schiphol - zoals iedereen altijd al had kunnen waarnemen - zeer beveiligd werden, stond de deur sowieso al open voor de meest wilde speculaties. We vergaderden in een kleine groep van ongeveer zes mensen en bespraken onder andere - in het kort - de vondst van het verarmde uranium (zie het hoofdstuk [Verarmd uranium | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). Het gesprek over het verarmde uranium duurde hooguit twee minuten. De inhoud van het gesprek bestond uit twee vragen:

1) is het gevaarlijk? (Het antwoord was: in de conditie waarin het gevonden werd waren er geen indicaties dat er een gevaar was, dus: nee) en

2) moeten we het in de media melden? (Het antwoord was: we consulteren via de KLM-stralingsdeskundige het Ministerie van VROM).

De vondst van verarmd uranium balansgewichten werd door de KLM-stralingsdeskundige de dag erop aan het Ministerie van VROM gemeld (8 oktober) met de bijbehorende vraag hoe we er mee moesten omgaan. (Achteraf bleek door de KLM op maandagmorgen 5 oktober contact met VROM te zijn opgenomen). De acties werden bepaald hoe we de rest van de balansgewichten konden vinden die hoogstwaarschijnlijk ook op de vuilstortplaatsen terecht gekomen zouden kunnen zijn. De voorliggende vraag was of we dat zelf - als onafhankelijk team van vooronderzoekers van de Raad voor de Luchtvaart - ook nog apart in de media moesten melden. De meningen waren verdeeld. Ikzelf was voor een melding, omdat ik vond dat men zich anders kwetsbaar zou maken voor kritiek achteraf. Anderen vermoedden dat de media onverwacht zouden kunnen reageren, en het risico zouden kunnen overdrijven. "Als we dit zo gaan melden, weet ik wel wat er morgen in de krant staat", bracht een van de onderzoekers letterlijk naar voren, namelijk: "El Al-Jumbo vervoerde nucleaire lading". We moesten rekening houden met het besluit van de burgemeester van Amsterdam, dat de rampplek in de Bijlmermeer in vijf dagen opgeruimd moest zijn, en paniek moest worden voorkomen: er was voor wat betreft het verarmde uranium een verwaarloosbaar risico en geen enkele reden tot paniek. Er werd besloten om, aangezien dit de 22e Boeing 747 met verarmd uranium balansgewichten was die neergestort was en omdat het verwaarloosbare risico van het verarmde uranium altijd goed aan de media uit te leggen was geweest, de reactie van het Ministerie van VROM af te wachten. De beschermende maatregelen in hangar 8 werden genomen en iedereen op de rampplek was in principe voldoende beschermd. Het Ministerie van VROM was de verantwoordelijke voor de materialen met een zeer lichte radioactiviteit en de procedures met betrekking tot de afvoer ervan. VROM oordeelde, helaas met vertraging, net zoals het team van de onderzoekers, dat er een verwaarloosbaar risico was. De minister werd niet eens geïnformeerd.

De onderzoekers waren zich er dus terdege van bewust dat complottheorieën zouden kunnen ontstaan en realiseerden zich ook dat er eigenlijk niets was om dit te voorkomen - buiten zo goed mogelijke voorlichting. Er werd door de vooronderzoeker gekozen voor een communicatiestrategie waarbij aantijgingen en valse insinuaties zouden worden genegeerd: het risico bestond dat men achter de waan van de dag, of achter de

berichtgeving gaat aanlopen, en dat op elke aantijging of valse insinuatie gereageerd moet worden. Dat zou te veel tijd kosten, hetgeen ten koste zou gaan van het onderzoek. Er werd opgeanticipeerd dat de media zich onder deze voor de Bijlmerbewoners verschrikkelijke omstandigheden professioneel zouden opstellen, feitelijk zouden blijven, en de berichtgeving voldoende zorgvuldig zouden checken. Al snel bleek dat sommigen gingen speculeren en de stemming in de Bijlmermeer en de noodzaak om op een aantal vragen snel duidelijkheid te krijgen goed aanvoelden. Die antwoorden kwamen helaas met een zeer grote vertraging (zie bijvoorbeeld het artikel in het Historisch Nieuwsblad en het [Dossier ir. H.N. Wolleswinkel | ongevallendonderzoek EL AL 1862](#)).

Er volgde een openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart in oktober 1993 waarin de complottheorieën en misvattingen weersproken werden. In februari 1994 verscheen het openbare eindrapport van de Raad: ook hier werd duidelijkheid over het ongevallendonderzoek gegeven. Eind 1994 verscheen het boek van Vincent Dekker *Going Down Going Down*, waarmee een aantal afgewaaide verhalen weer opnieuw werden geïntroduceerd. Er waren volgens hem te veel vragen onbeantwoord en om het simpel te zeggen: de RLD had de zaak 'belazerd' en de ware toedracht verzwegen. Al vanaf midden 1993 haakte politicus R. van Gijzel aan, die Dekkers' ideeën omarmde. Het begon bij de ideeën over vermeende fraude bij de vaststelling van de route en ging over in discussies over het verzwijgen van gevaarlijke lading. Het onderzoek dat door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart volgens alle vastgestelde wetten en regels was uitgevoerd dreigde te politiseren, met name voor wat betreft onderwerpen waarvoor de Raad geen enkele verantwoordelijkheid droeg, zoals gezondheid van Bijlmerbewoners.

Uiteindelijk, en dan sla ik een heel stuk over, volgde er na zes en een half jaar een parlementaire enquête in 1998 en 1999: de verhalen over ziekten in samenhang met de lading en de verontrustende publicaties, zelfs over plutonium, bleven maar rondgaan. Een krantenbericht over het vervoer van de stof DMMP (190 liter) en een mogelijke verstuiwing van het verarmde uranium vormden uiteindelijk de trigger en zorgden voor zoveel emotie, dat de Tweede Kamer - ook in de emotie - zonder degelijk vooronderzoek besloot tot een parlementaire enquête.

Hoewel alle complottheorieën in 1999 door de parlementaire enquêtecommissie weerlegd werden, bleven sommigen volharden in hun overtuigingen. Een opleving ontstond in 2022 met het project Rampvlucht van de KRO-NCRV. De voornaamste complotdenkers en onrustzaaiers kregen - in de ogen van ons, onderzoekers - opnieuw een podium. Vincent Dekker wilde niet meer als complotdenker gekarakteriseerd worden, en transformeerde tot een doofpotdenker, alsof een doofpot geen vertakking van een complottheorie zou zijn.

Heeft het zin - heb ik me de afgelopen jaren afgevraagd - om telkens weer te proberen feitelijk te blijven en weerwoord te bieden aan mensen die een vaste overtuiging lijken te hebben en daar niet van af te brengen zijn? Maakt het wat uit als je de feiten brengt? Tot nu toe voelde ik me bijna telkens 'als verdachte' uitgenodigd om wederhoor te verzorgen

- voor een zorgvuldige journalistieke productie moet men wel wederhoor toepassen - om alle complottheorieën te weerleggen. Het voelde alsof ik iemand van een verdachte organisatie was, iemand die van alles heeft proberen te verdoezelen en die voortdurend in de verdediging gedrukt wordt om het onmogelijke te bewijzen. Voor een complottheorie hoeft daarentegen geen bewijs geleverd te worden. Eerlijk gezegd verwacht ik dat de kans erg klein is dat ik nog iets kan bewerkstelligen. Het mediageweld in de jaren 1992-1999 en na oktober 2022 was simpelweg te overweldigend. Daar had ik me al bijna bij neergelegd. Een gesprek over het neerstorten van El Al-vlucht 1862 duurt meestal nauwelijks 2 minuten en dan gaat het al snel over de complottheorieën. De standaard thema's waren en zijn: waar is de cvr gebleven? Wie waren de mannen in witte pakken?; heeft het verarmde of zelfs verrijkte uranium ons ziek gemaakt? Hoe de overheid faalde en de onderzoeksjournalisten als helden de waarheid brachten en daar nog altijd na 32 jaar op zoek zijn! Om maar eens wat te noemen.

Echter, toen ik op enig moment het boek *Going Down Going Down* in de versie van 2022 op internet onder de rubriek geschiedenisboeken zag staan, gaf me dat motivatie om te proberen een deel van het werkelijke verhaal - zoals mijn collega's en ik dat kennen en kunnen aantonen - toch nog een keer vast te leggen. Misschien dat toekomstige generaties dan nog een keer zelf aan waarheidsvinding kunnen doen op basis van de aangereikte informatie.

We bevinden ons nu - 2024 - hopelijk in de laatste fase van de complottheorieën met betrekking tot het gif-dooftop master media-frame (zie onder hoofdstuk [Lezingen | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#) de lezing over mediahype). De vertakkingen van dit door de media geconstrueerde schandaal zijn *de jacht op de lading* en *de dooftop*. Anno 2024 zijn er nog steeds mensen die volharden in de gedachte dat er van alles in de dooftop is gestopt, in weerwil van een parlementaire enquête waar vrijwel alles is ingezien en is onderzocht.

De teleurstelling of zelfs de desillusie zal groot zijn als blijkt dat er niets in de dooftop is gestopt. De complotdenkers zullen dan mogelijk switchen naar een andere strategie, en stellen dat er informatie is vernietigd. Minister Eurlings deed daar in elk geval niet aan mee, want hij besloot alle documenten en rapporten met betrekking tot het ongevallenonderzoek van LY-1862 juist te bewaren. In feite weten echter alle betrokken onderzoeksjournalisten en Tweede Kamerleden die enigszins hebben nagedacht en die voor de motie Omtzigt hebben gestemd, alsook het ACOI dat alle documenten heeft mogen inzien, dat er in principe niets oneerbaars te verbergen is.

Nederland heeft internationale verdragen gesloten waaraan men zich te houden heeft: er zijn mensen die aan het onderzoek hebben meegewerkt, veel getuigen en internationale onderzoekers, die ook rechten hebben, nl. op bescherming van hun persoonlijke levenssfeer. Ik weet bijvoorbeeld dat er claims en rechtszaken hebben plaatsgevonden van personen tegen de Staat der Nederlanden die meenden ziek te zijn

geworden van bijvoorbeeld verarmd uranium, in plaats van de verontrustende mediaberichtgeving (zie promotieonderzoek P. Vasterman).

Moeten alle documenten van de rechtsbijstandverzekeringen en de namen van de klagers en van de juristen en ambtenaren die eraan gewerkt hebben nu vrijgegeven worden? Heeft dat zin? Die documenten zullen zeker ook bij de verzekeringsmaatschappij op te vragen zijn, die ze vervolgens niet verstrekt omdat men daar ook de persoonlijke levenssfeer van rechtspersonen moet beschermen. Moeten alle DFDR-data in ruwe vorm vrijkomen om aan te kunnen tonen dat er geen afwijkende routes zijn gevlogen, terwijl dat al vele keren door onafhankelijke bronnen zorgvuldig nagerekend is? (Opmerking: vrijgave van DFDR-data is niet mogelijk vanwege EU-verordening 996/2010. Volgens die verordening behoren de DFDR-data ook tot de vertrouwelijke gegevens. De EU-verordening is dus restrictiever in interpretatie van Bijlage 13 van ICAO). Ik weet overigens vrijwel zeker dat de gemiddelde Bijlmerbewoner en journalist vrij weinig met deze informatie kan beginnen, omdat er voor de interpretatie van de data specifieke kennis nodig is, en de data eerst deels zorgvuldig bewerkt moet worden om geanalyseerd te worden. Dat is al een keer onafhankelijk door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium gedaan (zie rapport onder [Documentatie | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#) en [Route | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#): flight data reconstruction NLR-rapport TP-2003-392). Is men nog steeds 'op zoek naar de zwarte kat in de donkere kamer die er nooit was'?

Misschien is het beter dat een aantal onderzoeksjournalisten de eigen beschermde files en sms-jes vrijgeven opdat er goed onderzoek gedaan kan worden hoe de complottheorieën vat kregen op de op onthullingsdrift geslagen journalistiek en zelfs op de Tweede Kamer! Gedegen onafhankelijk onderzoek kan ook voor wat betreft de onderzoeksjournalistiek interessante gezichtspunten opleveren die het welbevinden van de Bijlmerbewoners ten goede komt (zie onder hoofdstuk [Historisch Nieuwsblad | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#) over een onafhankelijke publicatie).

Het zal, zelfs voor de aanhangers van complottheorieën, duidelijk zijn dat deze theorieën spannende boeken en dramaseries kunnen opleveren waar geld aan verdiend wordt en waardoor zelfs een (politieke) loopbaan gestalte kan krijgen. Dan moet je ook de kunst beheersen om bij herhaling de controverse levend te houden. Sommigen zijn daar erg goed in. Op het moment van schrijven van deze pagina, 8 oktober 2024, slechts enkele dagen na de herdenking van de vliegcrash in de Bijlmermeer, worden in Egmond aan Zee op 9 en 10 oktober lezingen verzorgd, waar onderzoeksjournalist Vincent Dekker alle mysteries en onopgeloste problemen zoals bijvoorbeeld de alternatieve vliegroutes en de mogelijk ziekmakende giftige lading bespreekt. Ik heb overigens aan de organisatie in Post aan Zee in Egmond een lezing beloofd in 2025, waarin ik de feiten zal presenteren. Hieronder de wervende tekst in de lokale kranten.

Ondanks het feit dat de heer Dekker, die onder de onderzoeksjournalisten wereldwijd een geïsoleerde positie inneemt, zelf kennis heeft kunnen nemen van deze website en de daarin aangereikte feiten en ondanks het feit dat hem de gelegenheid tot een zorgvuldig wederhoor op het door onafhankelijke journalisten geschreven artikel in het Historisch Nieuwsblad van 13 september 2024 is gegeven, legt hij eenvoudigweg alle

bewijsvoering naast zich neer. Zelfs een aantal experts die hem bijstaan hebben mij in persoonlijke gesprekken aangegeven dat ze hem enerzijds willen helpen, maar anderzijds ook willen voorkomen dat de heer Dekker nog meer verwarring creëert of onverstandige uitspraken doet. Ze hechten er zelf ook veel belang aan dat zaken niet eindeloos blijven doorwoekeren zonder tot een goed einde te worden gebracht.

De journalisten van het Duitse Flugforensik en van Austrianwings waren ook heel stellig als het niet zo treurig was: 'haha, Holländische Media Profies...' toen ze hoorden dat er aan hun podcast productie over El Al-vlucht LY-1862, die onder andere ook complottheorieën weerlegt, door zowel de NOS als het ANP geen bekendheid werd gegeven.

Het was bijzonder dat mij door een bekend onderzoeksjournalist gevraagd werd om Vincent Dekker te overtuigen van zijn ongelijk met betrekking tot de theorie over het derde rondje: de betreffende journalist vreesde voor de aantasting van de goede naam van de onderzoeksjournalistiek als Dekker niet te corrigeren zou zijn. Ik antwoordde dat het niet mijn taak is om de kwaliteit van de onderzoeksjournalistiek te bewaken: dat moet men zelf doen.

Figuur 257 boven: maakte het mediamisbruik van de Bijlmerramp met 'zogenaamde' onthullingen die telkens het verwerkingsproces van de nabestaanden van slachtoffers frustreerde? Zelfs na de parlementaire enquête waarin de indianenverhalen werden weerlegd?

Aangezien de resultaten van het aan de Tweede Kamer gepresenteerde epidemiologisch onderzoek in 2004 (zie hoofdstuk [Medisch onderzoek | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)) en de parlementaire enquête duidelijk waren, nl. dat er geen directe relatie bestaat tussen de ramp en gezondheidsklachten afgezien van PTSS, zal er geen nieuwe lading ontdekt worden die het beeld van dat onderzoek zal kunnen weerleggen.

Maar begrijpen doe ik de Bijlmerbewoners wel: je wilt zeker weten dat je niet bedonderd bent, en dan moet 'de onderste steen boven'. Toch zijn er andere mogelijkheden om er ook van overtuigd te raken dat er geen doofpot is: ga met elkaar praten, deel informatie en leer elkaar vertrouwen en overtuigen en kijk elkaar in de ogen. Dat was onder andere de motivatie voor deze website.

Hieronder enige literatuur over complottheorieën. Of het helpt? Daar kan ik geen zinnig woord over zeggen of schrijven.

Een complot of samenzwering is een geheime samenwerking tussen mensen met een kwaadaardig doel. Een complottheorie is meer dan een vermoeden of een geloof over het bestaan van een bepaald complot: een theorie is een geheel van denkbeelden, hypothesen en verklaringen in onderlinge samenhang. De theorie kan al dan niet publiekelijk worden aanvaard, ofwel terecht of onterecht zijn. Hoewel er complotten bestaan, blijkt de overgrote meerderheid van complottheorieën echter niet of nauwelijks op de realiteit te berusten.

Kenmerkende aspecten omtrent vlucht LY-1862

Bron: artikel over complotdenken in KIIK van 24 juni 2021

1) Wantrouwen

Overheden en organisaties worden enorm gewantrouwd. Complotdenkers weigeren automatisch de officiële lezing te geloven, en vaak ook iedere andere verklaring die niet aansluit bij hun theorie.

2) Speculatie

Feiten en wilde speculaties worden in betogen door elkaar heen gebruikt, zonder enige poging om ze van elkaar te onderscheiden.

3) Verbanden die er niet zijn

Als ‘bewijs’ worden verbanden gelegd tussen zaken waartussen niet per se een oorzakelijk verband bestaat. Je zou net zo eenvoudig allerlei andere oorzaken kunnen verzinnen.

4) Bovennatuurlijke krachten

Een complot zit extreem ingewikkeld in elkaar. Enorme aantallen mensen houden iets geheim. Er moeten welhaast bovennatuurlijke krachten in het spel zijn om dat voor elkaar te krijgen.

Van harte aanbevolen leesbare literatuur.

Hoe de heren Van Gijzel en Dekker hun best doen om de complottheorieën of doofpottheorieën in de lucht te houden, blijkt wel uit de onderstaande video en uitzending van PowNed van mei 2024. Ik ga ervan uit dat de doofpottheorie een vertakking van de gif-doofpot complottheorie is (zie onder [Lezingen | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#) de lezing over mediahype voor Probus Deventer). Dekker geeft toe dat zijn benadering puur speculatief is. De heer Van Gijzel is minder bescheiden en vertelt ronduit onwaarheden met betrekking tot de keuze voor baan 27, de gevaarlijke lading, het contact tussen de El Al Boeing 747 bemanning en het grondstation in Israël.

De complotgedachten zijn duidelijk:

Het vliegtuig vervoerde volgens de heer Van Gijzel mogelijk lading (= speculatie), die wegens het non-proliferatie verdrag niet vervoerd mocht worden. Dat zouden dan nucleaire of biochemische wapens geweest zijn (= speculatie).

Als dat ontdekt zou zijn, zou dat een geo-politieke rel veroorzaakt hebben.

Daarom moest de lading snel en ongezien uit het vliegtuig geladen worden, hetgeen kon door een landing op de Buitenveldertbaan (baan 27) te maken en dan met assistentie van de Mossad (= speculatie) de lading snel veilig te stellen. (Technisch is het vrijwel onmogelijk om dat ongezien te kunnen doen, want de brandweer en andere voertuigen zouden ook bij baan 27 hebben gestaan).

De Mossad zou een kantoor vlak bij Schiphol-Oost hebben (= speculatie) gehad, en de Mossad agenten zouden ook bij de brandweer van Schiphol vlak bij de baan hebben gestaan (=speculatie).

Het vliegtuig maakte misschien nog een 3e rondje (= speculatie want, DFDR data geven aan dat dit niet mogelijk was) om beter voor baan 27 uit te komen?

Dat is allemaal systematisch door 'de overheid' en honderden zo niet duizenden anderen in een doofpot gestopt (een doofpot-theorie).

De bemanning overlegde tijdens het uitvoeren van zeer complexe noodprocedures en een zeer moeilijk te besturen vliegtuig hier nog via de HF radio over (= speculatie en aantoonbaar onmogelijk) met het El Al grondstation van El Al operations in Tel Aviv.

De bewoners in de Bijlmermeer zijn vervolgens, niet meteen, maar pas na verloop van tijd door die giftige stoffen ziek geworden, hetgeen door de overheid altijd is ontkend (= onjuist en tegenstrijdig met resultaten van epidemiologisch onderzoek afgerond in 2004 en tegenstrijdig met de data van de GGD in de periode na het ongeval, waarin geen relatie tussen gezondheidsklachten en het ongeval naar voren kwam).

Politicus Van Gijzel streed en strijd vrijwel als enige helderdenkende politicus, gesteund door Vincent Dekker (Trouw) en Pierre Heijboer (Volkskrant), voor de Bijlmerbewoners. Het bewijs voor de giftige stoffen zouden de vele (meer dan normale) ziektegevallen in de Bijlmermeer zijn (= onjuist en strijdig met resultaten epidemiologisch onderzoek en waarvan de klachtenpatronen niet representatief zijn voor de verschijnselen).

De aanwezigheid van de mannen in witte pakken en de nooit gevonden cockpit voice recorder worden daardoor ook verklaarbaar. Dat zouden Israëliëse geheime agenten of diensten moeten zijn geweest (= speculatie en onbewezen).

In zijn betoog legt ex-politicus Rob van Gijzel alle resultaten van de medische onderzoeken van de laatste 32 jaar en de resultaten van de parlementaire enquête als vanzelfsprekend naast zich neer. Vincent Dekker spreekt dit niet tegen. De overheid zag niet om naar de Bijlmerbewoners, stellen ze: Van Gijzel, Dekker en Heijboer trokken zich (als enigen?) het lot van de Bijlmerbewoners wel aan.

Zij voelden zich genoodzaakt tot provocerende publicaties om op verzoek van de Bijlmerbewoners de waarheid boven tafel te krijgen.

***Volgens Rob van Gijzel en Vincent Dekker, alsook Pierre Heijboer, was de parlementaire enquête, die alles ontkrachtte, een 'wassen neus'.
(De onderzoeksjournalisten worden als helden van de vliegramp in de Bijlmermeer in de drama serie Rampvlucht geportretteerd).***

Mijn commentaar: voor de beweringen van Dekker en Van Gijzel ontbreekt ieder bewijs. In hangar 8 hebben vele onderzoekers en tientallen KLM-grondwerktuigkundigen alle vliegtuigdelen en alle lading- en flatdelen zorgvuldig bekeken, en daar zijn nooit items uit naar voren gekomen die wezen op de wapens die de heer Van Gijzel benoemt. Hij, noch Dekker zijn ooit betrokken geweest bij de reddingsacties, noch het opruimen van de Bijlmermeer, noch bij het ongevalsonderzoek. Zijn de Bijlmerbewoners met de uitspraken van Dekker en Van Gijzel in 2024 geholpen in hun verwerking van de vliegramp Bijlmermeer? Ik vind dat alle slachtoffers en nabestaanden van de verschrikkelijke ramp onze volle steun verdienen, generaties lang, maar niet door het voorschotelen van verhalen die niet juist kunnen zijn. Het zou niet nodig moeten zijn om op deze manier aandacht voor de bezorgde mensen in de Bijlmermeer te vragen. Als er echt 'gevaarlijke' wapens vervoerd worden, dan gaan die vrijwel zeker niet met een civiel geregistreerd vliegtuig over de wereld, maar met militair geregistreerde vliegtuigen via speciale routes. Ik hoop dat niemand denkt, dat bijvoorbeeld KLM-CARGO ooit atoomwapens naar luchtmachtbasis Volkel getransporteerd heeft.

Hieronder de feiten:

Er is uit de DFDR-data analyse vast komen te staan dat de Hoog Frequente Radio (HF-radio) die benodigd is voor het contact, het zenden en ontvangen van informatie tussen de bemanning en het El Al-operations grondstation in Israël, kort geactiveerd is geweest, ongeveer 1-2 seconden (de bewijsvoering staat in de brief aan H.J. van de Belt elders op deze website onder hoofdstuk [Bijlmermeer | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). Die korte activatie kan ook veroorzaakt zijn door de zogenaamde 'power-interrupts' of elektrische storingen ten gevolge van het afvallen van de twee motoren. Het elektrische systeem ging gedurende 2 minuten door herconfiguraties. Het is duidelijk dat in deze 1-2 seconden geen informatie of boodschappen over gevaarlijke lading of een mogelijke landing op baan 27 gecommuniceerd konden worden. Voor de landing op baan 27 zie hoofdstuk [Keuze baan 27 | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#). Enig bewijs over de veronderstelde vestiging van de Mossad op Schiphol-Oost nabij de Buitenveldertbaan wordt niet geleverd, maar speelt eigenlijk ook geen rol: het is pure speculatie. Een landing op baan 27 bood geen enkel voordeel uit het oogpunt van gevaarlijke lading. Zie ook de sinds 11 juni 2025 beschikbare analyse van de route die het vliegtuig heeft gemaakt in [Route | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#). Zowel Dekker als Van Gijzel zijn uitgegaan van een positie van de motorseparatie 18:27:08 lokale tijd (zie pagina 52 uit het boek *Going Down* (2022) van Vincent Dekker), die (helaas) niet juist in het eindrapport van de Raad van de Luchtvaart is weergegeven,

maar waarbij opgemerkt moet worden dat de Parlementaire Enquête naar de Bijlmerramp wel de juiste inzichten, informatie en toelichting over de route heeft verschaft. Het werkelijke tijdstip van motorseparatie was 18:27:50 lokale tijd, zo bleek uit de onafhankelijke rapporten van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium die na afsluiting van het ongefallen onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart nogmaals werden doorgerekend. De enquêtecommissie accepteerde de uitkomsten en de heer ir. H.N. Wolleswinkel getuigde onder ede dat de berekeningen over de route overeenstemden met de route die in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart was opgenomen.

Het hoeft verder geen betoog dat de heer Rob van Gijzel onwaarheden vertelt en de kijkers op het verkeerde been zet. Hij schijnt niet in te zien dat hij met het in de lucht houden van complottheorieën het verwerkingsproces van veel Bijlmerbewoners na 32 jaar frustreert en blokkeert. Het is onrealistisch om te verwachten dat beide heren hun fouten ooit in zullen zien of die publiekelijk zouden erkennen, maar het zou - mijns inziens - voor het verwerkingsproces van de Bijlmerbewoners van onschatbare waarde zijn als de beide heren hun verhaallijnen zouden corrigeren en bij de feiten zouden blijven. Alles wat ze beweren is niet meer dan een theorie...een complottheorie, waarvoor geen enkel bewijs bestaat en waarvoor zelfs contra-indicaties bestaan die hun theorie volledig ontkrachten. Is hun ego belangrijker dan het welbevinden van de Bijlmerbewoners?

De gedachte van Van Gijzel dat het ongeval beter zou zijn onderzocht als de Boeing op Wassenaar was neergestort is ronduit stuitend en getuigt mijns inziens van demagogie. Als er 2 motoren van een vliegtuig kunnen afvallen en het vliegtuig daardoor neerstort, kan dat overal gebeuren, nl. in Parijs, New York, een woonwijk in Singapore, Amsterdam of boven de oceaan. Het ongefallen onderzoek richt zich op het voorkomen dat een vliegtuig überhaupt neerstort, waar dan ook ter wereld. Het speelt voor het ongefallenonderzoek dus geen enkele rol waar het vliegtuig neerstort, omdat de dreiging wereldwijd is en in principe de wereldvloot betreft. Het is echter begrijpelijk dat de impact met grondslachtoffers in bewoond gebied nabij een luchthaven vanzelfsprekend veel groter is dan een neerstorten in onbevolkt gebied. De gevoelens van onveiligheid op de grond gaan dan meespelen. Ook als de Boeing in Wassenaar of het centrum van Amsterdam was neergestort had men net zo hard gewerkt en was men bij het technische onderzoek tot dezelfde conclusies gekomen.

Prof. dr. beatrice De Graaf was op Linked in na publicatie van het artikel in het Historisch Nieuwsblad op 13 september 2024 duidelijk: er bestaan 'emotionele entrepreneurs' die kansen hebben benut en de emotie die de ramp opriep hebben gebruikt boven de feiten uit het onderzoek.

Tot aan de enquête in 1999 kan ik me daarbij nog enigszins voorstellen dat die entrepreneurs dat uit betrokkenheid met de Bijlmerbewoners hebben gedaan. Echter, met de bewijzen en onderzoeken die vanaf 1999 en 2004 ter beschikking waren, vind ik het erg moeilijk om te begrijpen dat men zijn zaken in 2022 niet zorgvuldiger heeft onderzocht en in de groeven van dezelfde grammofoonplaat uit 1994 en 1995 in het gif-

doofpot media frame is blijven steken. Dat men zonder blikken of blozen de parlementaire enquête, waarop zeker veel aan te merken was, in 1999 afdoet als een 'wassen neus' is ongenueanceerd, ongeloofwaardig en zelfs schadelijk. Wordt de Bijlmerbewoners een te respecteren verwerkingsproces ontnomen? Of, zie ik het misschien verkeerd, en voelen de Bijlmerbewoners zich gewoon beter met de complottheorieën: die zijn makkelijker te geloven dan de complexe werkelijkheid?

De KRO-NCRV dramaserie Rampvlucht roept in 2022 de vraag op of Dekker met zijn gedrag een ontembaar monster schept. Zie het youtube filmpje hier: ["Ik hoop dat u geen monster heeft geschapen" | Rampvlucht](#). Het hoeft geen betoog dat de onderzoekers zich dat een paar maanden na het ongeval in 1992 al hebben afgevraagd. Is het verlies van vertrouwen tussen burger en overheid in het laatste decennium van de 20e eeuw begonnen met de vliegcrash in de Bijlmermeer op basis van (complot)theorieën bedacht door journalisten en een politicus die feiten niet meer van fictie konden onderscheiden?

De beantwoording van de vraag of er electorale aspecten met de vliegcrash verbonden zijn laat ik over aan de geschiedschrijvers en politicologen.

Zelfs het NRC van 11 september 2024 gaat mee in de bepaalde (complot)theorieën en weersprekt ze niet. Zie hieronder. Natuurlijk zocht ik contact met de auteur en verwees onder andere naar de onderbouwing op deze website en de al vele openbare documenten, maar een reactie of een ontvangstbevestiging ontving ik niet. Voor alle duidelijkheid: de stukken die betrekking hebben op de lading vallen in principe buiten het ICAO Annex 13 onderzoek naar de oorzaak van de crash omdat er geen causaal verband is tussen de crash en de lading. Die stukken zijn in principe niet geheim en dus openbaar toegankelijk. Wat een 'blue privilege' met het ICAO Annex 13 dossier van de vliegcrash te maken heeft wordt niet duidelijk gemaakt. Probeert de heer Van de Belt te zeggen dat de luchtvaartsector anno 2024 invloed zou kunnen uitoefenen op de archivering van de het dossier van het ongevalsonderzoek uit 1992-1994? Of dat de Luchthaven Schiphol en de KLM-influens hebben uitgeoefend op het onderzoek door de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart? Welke bewijzen bestaan hier dan voor of zijn het loze verdachtmakingen? Is er dan niet goed genoeg door de parlementaire enquête naar gekeken? Met andere woorden: dit is weinig informatief en een bedroevend onevenwichtig en waarheid verwaarlozend artikel. En zelfs onwaarachtig.