

Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat eenmaal gevormde overtuigingen vaak moeilijk zijn te corrigeren, zelfs wanneer nieuwe feiten of uitgebreide factchecks beschikbaar komen. Dat verschijnsel lijkt ook herkenbaar in de geschiedenis van de Bijlmervliegcrash. Bepaalde verhaallijnen bleven nog jarenlang voortbestaan, ook nadat zij tijdens de parlementaire enquête van 1999 uitvoerig waren onderzocht en gewogen. Daarbij gaat het niet zozeer om de vraag of mensen te goeder trouw waren, maar om het psychologische gegeven dat een eenmaal gevestigd beeld vaak hardnekkiger is dan de correctie ervan.

Een voorbeeld daarvan is de discussie over het verarmd uranium dat als balansgewicht in de Boeing 747 werd toegepast. De term "verarmd uranium" klonk voor veel mensen bedreigend en werd in de media al snel verbonden met stralingsgevaar en mogelijke gezondheidsrisico's. Die bezorgdheid was begrijpelijk. Tegelijkertijd bleef de technische context vaak onderbelicht.

Na het verschijnen van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart schreef Vincent Dekker in *Trouw* dat hij het opmerkelijk vond dat geen aanbeveling was gedaan om het gebruik van verarmd uranium in vliegtuigen te beëindigen. Voor veel lezers kon daardoor de indruk ontstaan dat de Raad een belangrijk veiligheidsprobleem had gemist of onvoldoende serieus had genomen.

Vanuit luchtvaarttechnisch perspectief lag die afweging echter anders. Ten eerste waren Boeing, luchtvaartmaatschappijen en autoriteiten al vóór de Bijlmerramp bezig met het geleidelijk vervangen van verarmd-uraniumbalansgewichten. Bij een groot deel van de Nederlandse Boeing 747-vloot was deze vervanging ten tijde van het ongeval al in gang gezet en uitgevoerd. Een aanvullende aanbeveling zou die ontwikkeling niet hebben versneld.

Ten tweede had de Nederlandse Staat slechts bevoegdheden ten aanzien van in Nederland geregistreerde vliegtuigen. Voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen lag de verantwoordelijkheid bij de luchtvaartautoriteit van het land van registratie en, waar het ontwerp betrof, bij de certificerende autoriteit van het vliegtuigtype. Een rapport van de Raad voor de Luchtvaart kon dus geen wijziging aan een buitenlands geregistreerd vliegtuig opleggen. Het sluiten van het luchtruim voor vliegtuigen met verarmd uranium balansgewichten was evenmin een evenwichtige maatregel omdat de zwaarte van de maatregel in geen enkele verhouding zou staan met de feitelijke risico's en de economische consequenties.

Ten derde worden veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart niet alleen beoordeeld op hun (milieu-)technische of maatschappelijke wenselijkheid, maar ook op hun aantoonbare veiligheidswinst. Een verplichte modificatie van een gehele wereldvloot kan alleen worden gerechtvaardigd wanneer de verwachte veiligheidswinst opweegt tegen de maatschappelijke en economische kosten. Binnen de luchtvaart wordt daarvoor gebruikgemaakt van veiligheidsanalyses en kosten-batenafwegingen, waarbij onder meer wordt gekeken naar de verwachte reductie van het aantal slachtoffers. In 1992 werd er gerekend met een Statistical Value of Life van 2 miljoen dollar per slachtoffer. Er zijn bij een vliegtuigongeval geen slachtoffers te verwachten als gevolg van verarmd uranium: de safety case of cost-benefit analyse is dus niet te maken omdat er geen 'loss of life' bestaat. Wanneer een maatregel geen aantoonbare verbetering van de vliegveiligheid oplevert of minder slachtoffers, ontbreekt daarom doorgaans de grondslag om deze wereldwijd of nationaal verplicht te stellen.

Voor het gebruik van verarmd uranium als balansgewicht bestond bovendien een specifiek kader. De Amerikaanse FAA publiceerde Advisory Circular 20-123, waarin niet werd uitgegaan van een acuut gevaar voor de vliegveiligheid of de volksgezondheid, maar waarin werd beschreven hoe na een luchtvaartongeval zorgvuldig met beschadigde balansgewichten moest worden omgegaan. Vergelijkbare balansgewichten werden destijds niet alleen toegepast in de Boeing 747, maar ook in onder meer de McDonnell Douglas DC-10, de Lockheed L-1011 TriStar en een deel van de Hercules-vloot. Verarmd uranium werd zelfs ook in Nederlandse ziekenhuizen als afschermingsmateriaal toegepast. Als men al iets had willen verbieden op de Boeing 747, had men dat ook op de DC-10 en de Tristar moeten doen. Kostentechnisch had noch de FAA, noch een Nationale Autoriteit dat voor elkaar kunnen krijgen.

Achteraf gezien had deze technische en bestuurlijke context duidelijker aan het publiek kunnen en moeten worden uitgelegd. Dat had mogelijk beter inzicht gegeven in de redenen waarom de Raad voor de Luchtvaart geen aanbeveling deed om het gebruik van verarmd uranium nationaal of wereldwijd te beëindigen. Het laat zien hoe belangrijk het is om maatschappelijke zorgen serieus te nemen én tegelijkertijd uit te leggen hoe veiligheidsbesluiten binnen de internationale luchtvaart daadwerkelijk tot stand komen.

Terug naar het (nep)-nieuws en de factcheck: correctie van informatie is bijzonder lastig als men zijn maatschappelijke of mediale oordeel al gevormd heeft en zoiets zonder goede uitleg in de krant leest. Ook al is de materie heel erg goed uit te leggen en voor te rekenen (geen

'casus' omdat er geen luchtvaartslachtoffers zullen vallen door verarmd uranium - dus een kosten-baten analyse die feitelijk niet gemaakt kan worden), blijft er bij het publiek toch een vreemde smaak hangen. Zelfs tot in 2025 bleef de smaak hangen 'dat er niet goed naar zou zijn gekeken'.