# Analyse van de recensie Ramp

### Wat op 1 oktober 1994 al bekend was over de Bijlmerramp

De recensie ‘Ramp’ van Harm van den Berg is scherp over de zwakke onderbouwing van Vincent Dekkers conclusies, maar minder scherp over welke vragen op 1 oktober 1994 nog werkelijk openstonden. Van den Berg ziet dat Dekker te veel afleidt uit een beperkt aantal getuigenverklaringen. Vervolgens neemt hij technische vragen uit het boek over zonder de lezer te laten zien wat de Raad voor de Luchtvaart daar inmiddels over had vastgesteld. Juist daarin zit de historische waarde van het knipsel: zelfs een kritische recensie kon het beeld van een onopgeloste ramp in stand houden.

Deze analyse toetst de recensie aan het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart van 24 februari 1994, opgenomen in de onderzoeksassistent als PIN 19921004(2). De peildatum is 1 oktober 1994. De recensie haalt een dagboekfragment uit eind oktober 1992 aan, enkele weken na het ongeval van 4 oktober 1992. Dat vroege vermoedens het boek zijn blijven sturen, is op onderdelen goed aan te tonen. Dat al Dekkers vragen van vóór Kerstmis 1992 dateren, volgt uit de recensie alleen niet.

## De vragen getoetst aan het eindrapport

| Punt in de recensie | Wat op 1 oktober 1994 al te zeggen viel |
|---|---|
| **Onderhoud, motorconditie en vermeende overbelasting kort na vertrek** | De Raad stelde vast dat de onderhoudscontrole op Schiphol correct was uitgevoerd en vond geen aanwijzing voor ongebruikelijke belasting in de vluchtgegevens. Het onderzoek naar de motoren en de geborgen constructiedelen wees naar het bezwijken van de **motorophanging**, waarschijnlijk ingeleid door metaalmoeheid in een breekbout. Het ontwerp én het inspectiestelsel boden volgens de Raad onvoldoende veiligheid. Er was dus een ernstig veiligheidsprobleem vastgesteld, maar van een andere aard dan de vraag naar slecht functionerende motoren suggereerde (§§ 1.6, 2.2 en 3.2). De vragen omtrent onderhoud bleven jaren doormodderen en keerden zelfs terug voor de parlementaire enquête door een artikel in het NRC “onverwachte post voor de enquêtecommissie” van journalist Joost Oranje, die suggereerde dat er toch wel degelijk een verband was tussen slecht onderhoud en het vliegtuigongeval. |

| Punt in de recensie | Wat op 1 oktober 1994 al te zeggen viel |
|---|---|
| **Vliegroute, luchtverkeersleiding en verschillen tussen registraties** | Het rapport bevatte een radarplot, een kaart van de gereconstrueerde route en uitgeschreven radiocommunicatie. De vluchtgegevens waren op de tijdreferentie van de verkeersleiding afgestemd. De Raad benoemde tekortkomingen in de informatie-uitwisseling en de begeleiding naar baan 27, maar beschouwde de verkeersleiding niet als een factor die aan het ongeval bijdroeg. Daarover was kort na de ramp een strafrechtelijk onderzoek uitgevoerd, onafhankelijk van het veiligheidsonderzoek. De genoemde verschillen van meer dan 20 seconden tussen radar en dfdr vroegen om een concrete vergelijking: **welke registraties, welk tijdstip en welke gebeurtenis?** Zonder die precisie is zo'n verschil geen bewijs voor een andere route (§§ 1.9, 1.11.1 en 2.6; bijlagen 3.1–4.1). Met andere woorden: de route is op basis van de feiten nooit een twijfelpunt geweest, en dat was op 5 oktober 1992 al bekend. |
| **Gewiste banden en meldingen van watersporters** | Bijlage 4.2 bevatte het transcript van het telefoongesprek tussen de kustwacht en de verkeersleiding. De Raad beschreef ook de meldingen van watersporters en het misverstand over wat er met de motoren was gebeurd. Het transcript bewijst niet dat álle oorspronkelijke opnamen bewaard bleven. Het laat wel zien dat de waarschuwing bekend was en in het onderzoek was betrokken. De recensie had moeten specificeren **welke band** zij bedoelde en **welke informatie** daardoor ontbrak (§§ 1.17.2 en 2.6; bijlage 4.2). |
| **Cockpitrecorder (CVR)** | Dit was een werkelijke open vraag. De Raad meldde dat de recorder ondanks intensief zoeken niet was gevonden. Daardoor waren de gesprekken in de cockpit niet beschikbaar. Voor de reconstructie van de vlucht waren er wél de afzonderlijke vluchtgegevensrecorder, radar en radiocommunicatie. Het ontbreken van de ene bron maakte de andere bronnen niet minder bruikbaar (§ 1.11). |

| Punt in de recensie | Wat op 1 oktober 1994 al te zeggen viel |
|---|---|
| **Lading, uranium en personen in witte pakken** | Deze vragen hadden elk een andere bewijsstatus. Het eindrapport vermeldde het totale vrachtgewicht en een hoeveelheid als gevaarlijk geclassificeerde goederen, maar gaf geen volledige vrachtinventaris, omdat er geen verband tussen de lading en het ongeval bestond. Het bevestigde ook de aanwezigheid van verarmd uranium **als contragewicht** en nam een toenmalige ECN-beoordeling van het risico op. Daarmee was niet bekend of gemeten wie waaraan was blootgesteld, echter in werkelijkheid hadden er wel degelijk metingen in hangar 8 door de luchthavenbrandweer en de KLM-stralingsdeskundige plaatsgevonden. Over de identiteit of handelingen van personen in witte pakken gaf het rapport geen uitsluitsel, omdat het ongevallenonderzoek vrijwel was afgerond, toen eind juni 1993 over de mannen in witte pakken werd gepubliceerd. Het ICAO Annex 13 vooronderzoek had geen enkele aandacht aan mannen in witte pakken kunnen besteden. Die open punten vormden op zichzelf geen tegenbewijs tegen de vastgestelde ongevalstoedracht (§§ 1.1, 1.17.2 en 3.2). |

## Een vroeg vermoeden dat opnieuw getoetst moest worden

Het duidelijkste voorbeeld is de afwijkende vliegroute. Dekker publiceerde al op 29 oktober 1992 over een extra rondje op basis van ooggetuigen. Zulke verklaringen waren een goede reden om de route te controleren. Bij het verschijnen van zijn boek lag er echter een openbare routekaart met een radarplot en relevante radioberichten. Wie toen nog een extra rondje aannemelijk wilde maken, moest uitleggen **waar de registraties tekortschoten en hoe de alternatieve route bij de beschikbare metingen paste**. Van den Berg bekritiseert het geringe aantal getuigen, maar het sterkere punt is dat hun verklaringen niet zichtbaar worden afgewogen tegen bewijs dat de route rechtstreeks vastlegt.[1]

## Wat zorgvuldig journalistiek brongebruik had opgeleverd

Een redacteur had met het rapport en hulp van een luchtvaartdeskundige al veel twijfel kunnen wegnemen, zonder de Raad op zijn gezag te geloven. Juist het rapport bood aanknopingspunten voor kritische journalistiek: waarom kon een toestel volgens de geldende voorschriften zijn onderhouden, terwijl het inspectiestelsel de structurele schade niet voorkwam? Waarom bereikte de informatie over de afgebroken motoren de bemanning niet? Zulke vragen waren concreter en beter te onderzoeken dan het algemene vermoeden dat de officiële lezing niet klopte.

[1] Henk Pruis, 'Hertoetsing', voor de datering van Dekkers vroege berichtgeving. De technische toets steunt op het eindrapport van 1994, in het bijzonder de bijlagen 3.1 en 3.2.

## Wie bepaalde de vragen

Deze recensie alleen bewijst niet hoeveel aandacht boek en rapport in de hele pers kregen. Ze laat wel zien **wie de vragen bepaalde**: Dekkers boek geeft de recensie haar onderwerpen en volgorde; het eindrapport krijgt nauwelijks ruimte om die vragen te beantwoorden. Van den Berg wijst de beloofde onthulling af, maar zijn recensie houdt een deel van het raadsel overeind.

## Bronnen

Harm van den Berg, 'Ramp', bespreking van Vincent Dekker, *Going down, going down… De ware toedracht van de Bijlmerramp*, *NRC Handelsblad*, 1 oktober 1994 (datum volgens de handgeschreven aantekening op het knipsel). Transcriptie van de recensie.

Raad voor de Luchtvaart, *Aircraft Accident Report 92-11: El Al Flight 1862*, Hoofddorp, 24 februari 1994. PIN 19921004(2).