

Horlings en de deskundigheid van de Bijmerenquête

Wat zet Harry Horlings in zijn rapport - en wat toont zijn betoog wel en niet aan?

Kernconclusie

Horlings betoogt niet primair dat politici in algemene zin onbekwaam zijn. Zijn stelling is dat Kamerleden zonder gespecialiseerde vliegtuigbouwkundige en vliegproeftechnische kennis niet in staat waren het technische gedeelte van de Bijmerenquête zelfstandig te beoordelen. Hij verbindt daaraan een bredere kritiek op de deskundigheidsborging bij parlementaire enquêtes.

Rapport en afbakening

Het rapport van 2 juni 2025 heet Review van de Parlementaire Enquête Vliegramp Bijlmermeer met de werkelijke toedracht van het ongeval. Het telt 61 pagina's. Horlings beperkt zijn analyse vrijwel geheel tot de vlucht, de bestuurbaarheid van het beschadigde vliegtuig en de openbare verhoren daarover. De lading, gezondheid, hulpverlening en maatschappelijke nasleep vallen grotendeels buiten zijn beoordeling.

Die afbakening is essentieel: zijn oordeel over 'de parlementaire enquête' is gebaseerd op een technisch deelgebied en kan niet automatisch worden uitgebreid tot alle onderwerpen die de commissie onderzocht.

1. Zijn centrale aanklacht

Volgens Horlings beschikten de commissieleden niet over voldoende kennis van aerodynamica, vliegtuigbouw, vliegproeftechniek, asymmetrische stuwkracht en minimum control speeds. Daardoor konden zij volgens hem niet vaststellen of de antwoorden van vliegers en onderzoekers technisch juist waren.

Hij erkent dat een vliegtuigbouwkundig ingenieur van het NLR als onderzoeker aan de commissie was toegewezen. Niettemin verwijt hij de commissie dat zij tijdens de openbare verhoren geen experimenteel testvlieger, flight-test engineer of voldoende gespecialiseerde vliegtuigbouwkundige als deskundige hoorde.

Zijn redenering in vijf stappen

- De Kamerleden waren zelf geen luchtvaarttechnische specialisten.
- De gehoorde verkeersvliegers waren ervaren operators, maar volgens Horlings geen deskundigen in vliegtuigontwerp of experimentele vliegproeven.
- Ook de gehoorde onderzoekers zouden onvoldoende kennis hebben gehad van krachten, momenten, asymmetrische stuwkracht en VMCA.
- De commissie kon daarom onjuiste of onvolledige antwoorden niet als zodanig herkennen.
- Die antwoorden werden vervolgens toch gebruikt voor conclusies en aanbevelingen.

2. Welke informatie zou zijn gemist?

Horlings stelt dat de enquête te veel steunde op getuigenverklaringen, herinneringen en opvattingen. Naar zijn oordeel werden de volgende bronnen en vragen onvoldoende technisch onderzocht:

- de oorspronkelijke Flight Data Recorder-gegevens en de samenhang tussen snelheid, rolhoek, roeruitslagen en motorvermogen;
- de krachten- en momentenbalans van het zwaar beschadigde vliegtuig;
- het toepasselijke Airplane Flight Manual en de procedures voor twee uitgevallen motoren;
- de certificatiegrondslag en de voorwaarden waaronder een minimum control speed geldt;
- de feitelijke inhoud van de opleiding van de El Al-bemanning.

Op grond daarvan noemt Horlings het enquêterapport 'onvolledig, oppervlakkig en niet feitelijk'. Hij stelt dat subjectieve verklaringen onvoldoende zijn getoetst aan technische data en vliegproefkundige kennis.

3. De flapconclusie als bewijsstuk

Een belangrijk verwijt is dat de commissie het selecteren van de flaps een beslissende rol gaf bij het verlies van controle. Volgens Horlings nam zij deze uitleg over van een vlieger die de FDR-gegevens niet zelf zou hebben bestudeerd. Omdat de commissie het antwoord niet technisch kon beoordelen, zou een mening ten onrechte als oorzaak zijn aanvaard.

Horlings' alternatieve kernstelling

Tijdens de rechterbocht werd veel vermogen gegeven op de twee linker motoren. Het asymmetrische gier- en rolmoment werd daardoor groter dan met de resterende stuurorganen kon worden gecompenseerd. Volgens Horlings steeg de effectieve VMCA2 boven de actuele snelheid en ging de bestuurbaarheid verloren.

4. De causale keten volgens Horlings

1	Tekortschietende luchtwaardigheidsvoorschriften
2	Onvolledige AFM's, lesboeken en vliegopleidingen
3	Onvoldoende kennis van vliegers over maximaal asymmetrisch vermogen in een bocht
4	Vol vermogen op motoren 1 en 2 tijdens de rechterbocht
5	Overschrijding van de bestuurbaarheidsgrens / 'actual VMCA2'
6	Verlies van controle en crash

Horlings verwijt de bemanning het uiteindelijke controleverlies niet persoonlijk. Volgens hem waren de noodzakelijke beperkingen onvoldoende in handboeken en opleiding opgenomen.

5. Van technische kritiek naar politieke kritiek

Horlings maakt van zijn analyse een institutioneel betoog. Volgens hem waarborgt de Wet op de parlementaire enquête onvoldoende dat complexe technische onderwerpen onder leiding van ter zake kundigen worden onderzocht.

- Bij technische enquêtes zouden Kamerleden met een relevante bètaopleiding moeten worden betrokken.
- Als die expertise binnen de Kamer ontbreekt, zou gespecialiseerde technisch-wetenschappelijke deskundigheid verplicht moeten worden ingehuurd.
- De Kamer zou volgens hem zelfs moeten overwegen geen enquête te houden over een onderwerp waarvoor de vereiste competentie ontbreekt.

Hiermee gaat zijn rapport verder dan correctie van enkele vragen en antwoorden. Het wordt een aanval op de inrichting van parlementaire waarheidsvinding bij technisch complexe dossiers.

6. Toon en positionering

De toon is uitzonderlijk hard. Horlings gebruikt woorden als 'kennisarmoede', 'niet ter zake kundig', 'onvolledig, oppervlakkig en niet feitelijk'. Hij haalt uitspraken aan als *A little knowledge is a dangerous thing* en 'men verdwaalt niet omdat men niet weet, maar omdat men denkt te weten'.

Daarmee presenteert hij het debat niet als een normale botsing tussen verschillende technische interpretaties. Hij construeert een tegenstelling tussen zijn eigen gespecialiseerde vliegproefkennis en de vermeende onkunde van politici, verkeersvliegers, onderzoekers en toezichthouders.

7. Wat het rapport wel en niet aantoont

Wat het aannemelijk maakt	Wat er niet mee bewezen is
Een commissie heeft onafhankelijke deskundigheid nodig om specialistische verklaringen goed te kunnen wegen.	Dat de betrokken politici in algemene zin incompetent waren.
Er mag kritisch worden gekeken naar de selectie en toetsing van deskundigen.	Dat alleen Horlings' VMCA2-interpretatie technisch juist kan zijn.
FDR-data, handboeken, certificatievoorwaarden en opleiding behoren expliciet in een technische analyse te worden verbonden.	Dat het ontbreken van zijn verklaring alle politieke en bestuurlijke conclusies van de enquête ongeldig maakt.
Technische kennis binnen een parlementaire commissie verdient structurele borging.	Dat zijn eigen rapport onafhankelijk is gevalideerd door Boeing, NLR, FAA, EASA of een universitaire peer review.

Beoordeling

De meest zorgvuldige formulering

Horlings betoogt dat de parlementaire enquêtecommissie onvoldoende specialistische luchtvaarttechnische kennis bezat om verklaringen over de bestuurbaarheid van EI Al 1862 te controleren. Daardoor zou zij volgens hem een onjuiste flapverklaring hebben overgenomen en de door hem aangewezen VMCA2-problematiek hebben gemist. Hij verheft dit vervolgens tot een algemene kritiek op de deskundigheidsborging bij parlementaire enquêtes.

Dat is iets anders dan overtuigend aantonen dat de politici als personen niet competent waren. Het rapport is vooral een scherp geformuleerde technische contra-expertise, waarvan de doorslaggevende VMCA2-conclusie nog onafhankelijke vakinhoudelijke toetsing behoeft.

Bronnen en verantwoording

Primaire bron

Harry Horlings / AvioConsult, Review van de Parlementaire Enquête Vliegramp Bijlmermeer met de werkelijke toedracht van het ongeval, versie 2 juni 2025, 61 pagina's.

<https://www.avioconsult.com/downloads/Review%20Parlementaire%20Enquete%20Vliegramp%20Bijlmermeer.pdf>

Aanvullend rapport van dezelfde auteur

Harry Horlings / AvioConsult, Controllability of a Boeing 747-258F After Separation of Two Engines, 13 maart 2025.

<https://www.avioconsult.com/downloads/Controllability%20of%20a%20Boeing%20747%20after%20loss%20of%20two%20engines.pdf>

Opmerking

Deze PDF beschrijft en analyseert het betoog van Horlings. Zij neemt zijn technische conclusies niet als vaststaand over. Beweringen over de kennis van commissieleden, getuigen en onderzoekers zijn weergegeven als standpunten van de auteur van het gereviewde rapport.

Opgesteld op 26 september 2026