

De Toenemende Twijfels over de Bijlmerramp: Een Onderzoek naar Media-aandacht en Bewonerssceptis

Het Afvallen van de Motoren en Radargegevens

De twijfels over de officiële versie van de Bijlmerramp begonnen al direct na de crash van 4 oktober 1992. **De afgebroken motoren vormden het startpunt van vele vraagtekens.**

Volgens het officiële onderzoek braken motor 3 en vervolgens motor 4 van de rechtervleugel af boven het Gooimeer door metaalmoeheid in de breekbouten (fuse-pins). Echter, de **radarbeelden konden het precieze moment van het afvallen van de motoren niet aantonen** omdat radarsystemen op lage hoogte (beneden circa 500 meter) geen waarnemingen konden doen.

Deze beperking leidde tot **verschillen tussen verschillende kaarten** die de route van het vliegtuig weergaven. De positie in een kaart die werd gebruikt voor voorlichtingsdoeleinden waar het vliegtuig boven de Bijlmermeer verscheen, verschilde tussen honderden meters met de kaart van de Raad voor de radar opnamen van de Raad voor de Luchtvaart (RvdL) en die van de vooronderzoeker. De ogenschijnlijke verschillen en het gebrek aan nauwkeurige radargegevens voedde speculaties over een mogelijke andere route dan officieel werd beweerd.

De Routeafwijking en het 'Derde Rondje'

Een van de meest hardnekkige complottheorieën betrof de bewering dat het vliegtuig een **afwijkende route had gevlogen of een 'derde rondje'** had gemaakt. Deze theorie ontstond door ogenschijnlijk tegenstrijdige informatie tussen verschillende kaarten en vroege DFDR-grafieken. Journalist Vincent Dekker van Trouw publiceerde uitgebreid over deze mogelijke routeafwijking, wat leidde tot argwaan bij Dekker zelf en **publiek wantrouwen toen zowel vooronderzoeker Wolleswinkel alsook de woordvoerder van het ministerie van VenW en de Israelische ambassadeur hem de dagblad Trouw tot voorzichtigheid probeerden te bewegen.**

Later onderzoek door de Technische Universiteit Delft toonde echter aan dat de DFDR-gegevens en radarroute goed overeenstemden. **Er is nooit een afwijkende route of 'derde rondje' geweest.** De parlementaire enquête accepteerde in 1999 dit onafhankelijke bewijs, maar de eerdere publiciteit had al het wantrouwen gevoed. Dat wantrouwen bleef bestaan, omdat het niet op een duidelijke manier werd weggenomen.

De Onlogische Landing op Baan 27

Een ander controversieel punt betrof de **keuze voor landingsbaan 27 (de Buitenveldertbaan)** in plaats van de door de verkeersleiding aangeboden baan 06 (Kaagbaan). Deze keuze lag niet voor de hand omdat het vliegtuig hierdoor met een **21-knoop staartwind** moest landen, terwijl baan 06 gunstiger gelegen was tegen de wind uit noordoostelijke richting.

Waarom de piloot juist voor deze baan koos, werd nooit goed uitgelegd en bleef onduidelijk. Later werd gesuggereerd dat dit kwam omdat bij baan 27 de loods van El Al was gevestigd, maar dit bleef speculatie. Oud-journalist Pierre Heijboer opperde dat dit verklaard zou kunnen worden door **speciale landings- en startprocedures voor El Al-vliegtuigen**, waarover geen publieke mededelingen werden gedaan.

Onafhankelijkheid van het Luchtvaartonderzoek

De **onafhankelijkheid van het ongevallonderzoek** werd sterk in twijfel getrokken. Het vooronderzoek werd uitgevoerd door een onafhankelijk team van internationale vooronderzoekers en betrokken partijen, maar enkelen van dat team werkten bij de Rijksluchtvaartdienst (RLD), terwijl de toetsing gebeurde door de Raad voor de Luchtvaart. Kritiek ontstond omdat dezelfde instanties die verantwoordelijk waren voor de vliegveiligheid ook het onderzoek uitvoerden, wat de schijn van **potentiële belangenverstrengeling** met zich meebracht.

Vooronderzoeker ir. H.N. Wolleswinkel fungeerde hoofdzakelijk als manager van het proces en hield zich bezig met de grote lijn, terwijl **technische details werden overgelaten aan anderen.** Dit leidde tot vragen over de diepgang en onpartijdigheid van het onderzoek.

Het 'Onderzoek zonder Pottenkijkers'

Een belangrijk punt van kritiek betrof de 'gevoelde' **geheimzinnigheid rondom het onderzoek**. De internationale luchtvaartorganisatie ICAO vereist dat onderzoeks documenten 75 jaar geheim blijven om de integriteit van het onderzoek te waarborgen en bronnen te beschermen. Deze lange geheimhoudingsperiode tot 2067/2068 droeg echter bij aan **mystificatie en groeiend wantrouwen**.

Pas in 2024 werden 27 van de 81 dossiers opnieuw openbaar gemaakt (die altijd al openbaar waren geweest) na een breed gesteunde motie van Pieter Omtzigt, die het onbegrijpelijk vond dat zelfs de (openbare) handleiding van de Boeing 747 geheim werd gehouden. Deze vermeende geheimhouding creëerde een sfeer waarin **complottheorieën nog steeds konden gedijen**. De dramaserie Rampvlucht in 2022 ging vrijwel volledig van complottheorieën uit: de fictieve elementen werden echter als geschiedschrijving door het publiek geïnterpreteerd, wat een 'boost' gaf aan de complottheorieën.

Het Ontbreken van de Cockpit Voice Recorder

Een van de meest opvallende aspecten van het onderzoek was dat de **Cockpit Voice Recorder (CVR) nooit werd gevonden**. Dit was bijzonder omdat de Flight Data Recorder (DFDR) wel werd teruggevonden, en beide 'zwarte dozen' hebben vergelijkbare afmetingen en zijn felgekleurd voor eenvoudige herkenning. Na een crash zien de zwarte dozen er meestal sterk gehavend en verbrand uit, en zijn regelmatig zeer moeilijk te herkennen.

Het ontbreken van de CVR zette **vraagtekens bij het onderzoek en veroorzaakte onrust** bij het publiek en in de media. Een belangrijke factor was de beslissing van burgemeester Ed van Thijn om de rampplek binnen vijf werkdagen op te ruimen, waardoor **veel materiaal te snel en onzorgvuldig werd afgevoerd**. Ook werd de aangeboden hulp van het Israëlische leger bij het opruimen afgeslagen.

Onduidelijkheid over de Lading

De **lading van het vliegtuig** werd een bron van aanhoudende controverse. Aanvankelijk werd beweerd dat het toestel alleen parfum, bloemen en computeronderdelen vervoerde.

Later bleek echter dat er ook **militair materieel en gevaarlijke stoffen** aan boord waren, wat volgens sommigen bewust was verzwegen. Echter, alle lading die het vliegtuig vervoerde was conform de internationale eisen van de ICAO verpakt en geregistreerd.

Het meest opzienbarende was een nogal ‘suggestieve onthulling’ dat het vliegtuig grondstoffen voor biologisch wapens zou hebben vervoerd zoals **240 kilo DMMP (dimethylmethyfosfonaat)** vervoerde - een grondstof voor het zenuwgas Sarin. Deze lading was bestemd voor het Israel Institute for Biological Research in Ness Ziona, Israël's voornaamste staatsinstelling voor onderzoek naar gifgassen. **Voor deskundigen was 190 liter een grote bestelling** voor een onderzoeksinstituut. Er is en was echter nooit een bewijs voor de productie van wapens in Israel.

Het Verarmd Uranium en het Verzwijgen daarvan

Het balansgewicht in de staart van het vliegtuig bevatte ongeveer 282 kilo verarmd uranium. Hoewel de luchtvaartautoriteiten direct op de hoogte waren van de aanwezigheid van dit uranium, werd het niet specifiek gemeld aan **reddingswerkers en bewoners**, omdat alle experts concludeerden dat er geen gevaar voor de volksgezondheid bestond. Toen Laka (een anti-kernenergie organisatie) in 1993 de aanwezigheid van het uranium onthulde - een jaar na de ramp - kwam er aandacht voor het verarmd uranium en besteedden de media er ineens veel aandacht aan. De geruchten over het verarmd uranium hadden al zo'n 11 maanden in de Bijlmermeer gecirculeerd: maar in oktober 1993 ‘barstte de bom’.

Het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) stelde een persbericht op waarin werd aangegeven werd dat het uranium niet kon smelten of verdampen in een kerosinebrand, waardoor er geen gevaar zou zijn geweest. **"Geen gevaar" bleef jarenlang het standaardantwoord** van verantwoordelijke ministers bij Kamervragen. Ook in 2025 is de consensus onder experts dat er nooit een gevaar door verarmd uranium geweest is: in elk geval zeker geen stralingsiekten.

Het Verstuiven van Uranium

Laka bleef erop wijzen dat uraniummetaal wel degelijk kon verbranden bij lagere temperaturen dan de smelttemperatuur van 1132 graden Celsius. Studies van het Amerikaanse leger toonden aan dat **verarmd uranium al bij temperaturen vanaf 500 graden celsius kan verbranden en verstuiven tot minuscule uraniumoxidedeeltjes**. Een kerosinebrand kan temperaturen van 900-1100 graden bereiken, dus de vereiste 500 graden werd zeker bereikt.

In 1998 werd nieuw onderzoek gestart waarbij ECN concludeerde dat uranium zich **onder omstandigheden zoals de Bijlmerramp wel degelijk kon hebben verspreid**. Het rapport stelde vast dat bij verhitting in lucht gedurende één uur, circa 4% (bij 400 graden) tot 20% (600-1000 graden) van een balansgewicht kon corroderen. **Bij circa 800 graden kon zelfs 80% oxideren**.

Deze duidelijke conclusie leidde tot nieuwe controverse omdat het **lijnrecht tegenover de officiële lijn** stond die altijd was aangehouden.

Het RIVM concludeerde na onderzoek dat de risico's van het verarmd uranium verwaarloosbaar waren geweest. Er waren in 23 jaar al 22 Boeings 747 neergestort waarin verarmd uranium verwerkt was geweest, en dat had nooit problemen gegeven. In 41 vliegtuigongevallen in de wereld waarbij er sprake was van verarmd uranium balansgewichten zijn er alleen in Nederland discussies ontstaan.

Het Probleem van de Ongedocumenteerden

Een tragisch aspect van de ramp betrof de **moeilijkheden bij het vaststellen van het werkelijke aantal slachtoffers**. Lang bleef onduidelijk wie zich precies in de flats bevonden, omdat **een deel van de bewoners niet bij de autoriteiten stond geregistreerd**. Dit betrof voornamelijk bewoners met een migratieachtergrond die illegaal in Nederland verbleven.

Hulpverlener Baafi Owusu Sekyere vertelde hoe **journalisten en politie kwamen vragen "hoeveel illegalen er dood waren"**. Hij reageerde verontwaardigd: "We praten over

mensen, we praten over levens! Is er een verschil tussen het leven van een gedocumenteerde en ongedocumenteerde? Dat is onmenselijk."

Gevolgen voor het Publieke Vertrouwen

Deze verschillende controverses creëerden samen een "**ramp-na-de-ramp**" waarbij het gebrek aan openheid en een sfeer van geheimzinnigheid een voedingsbodem werd voor complottheorieën. Het vertrouwen in de overheid raakte beschadigd, niet alleen door het ongeval zelf, maar vooral door **hoe de overheid omging met de mensen in de Bijlmer**.

Veel betrokkenen van de Bijlmerramp hebben de gebeurtenis nog steeds niet verwerkt, en dat komt volgens onderzoek van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid "uiteindelijk niet door het ongeval zelf, maar door hoe de overheid is omgegaan met de mensen in de Bijlmer". De **focus op louter technisch onderzoek** deed het wantrouwen van slachtoffers meestal juist toenemen. Daarentegen kan opgemerkt worden dat de onderzoekers van de luchtvaart ramp zich volgens de wet uitsluitend mochten bezig houden met het onderzoeken van de oorzaken.

De gedeeltelijke openstelling van het archief in 2024 was een poging om dit vertrouwen te herstellen, maar sommige vragen blijven onbeantwoord. Zoals een van de bewoners zei: "**Ik weet niet of het waar is. Maar ik weet ook niet of het niet waar is.**"