



Meer dan dertig jaar na de vliegramp in de Amsterdamse Bijlmer blijkt dat een foute kaart per abuis in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart belandde. © ANP/HH

Onderzoeker ontdekt 31 jaar na publicatie vergissing

Foute kaart belandde in rapport over Bijlmerramp en voedde zo mogelijk complottheorieën

DEVENTER- In een dertig jaar oud rapport over de vliegramp in de Bijlmermeer is een fout geslopen. Oud-onderzoeker Henk Pruis ontdekte dat een routekaart niet klopte, iets wat mogelijk tot verwarring en zelfs complottheorieën heeft geleid.

De onderzoeker legt aan De Telegraaf uit dat hij na een lezing over de ramp in zijn archief dook en recent tot de conclusie kwam dat er een verkeerde kaart is afgedrukt in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart. De uiteindelijke conclusies in het rapport blijven gewoon overeind, aldus de destijds betrokken deskundige, die recent ook zijn vondst toelichtte aan het Historisch Nieuwsblad. „Iedereen die meewerkte, wist hoe het daadwerkelijk zat.”

Het ministerie van Infrastructuur (IenW) bevestigt desgevraagd het verhaal.
„IenW heeft de heer Pruis bedankt voor zijn inzet.”

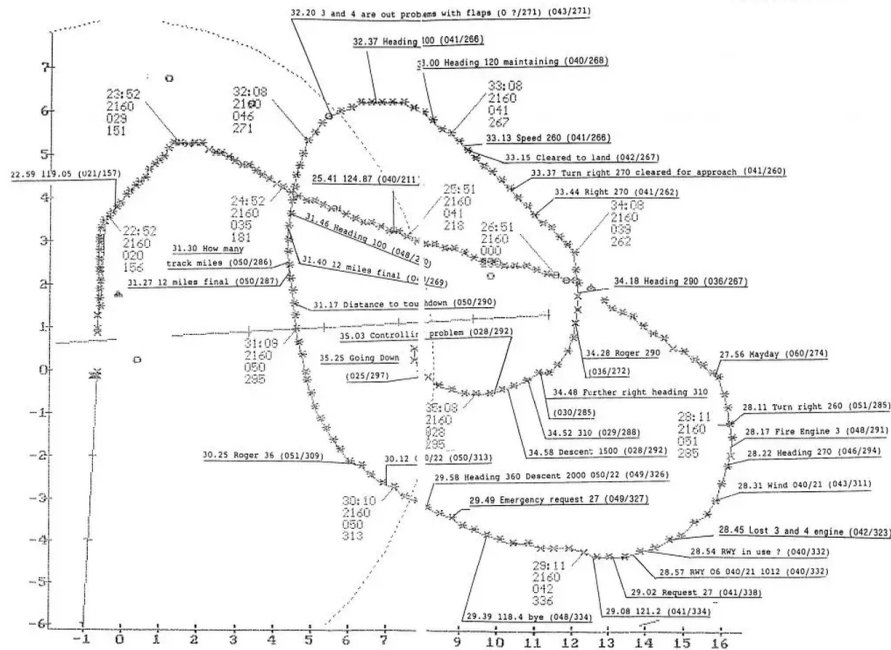
El Al-toestel verloor twee motoren

Op 4 oktober 1992 stortte een vrachtlucht van El Al op een flat in de Bijlmer. Kort daarvoor was het toestel twee motoren verloren; doordat een pin afbrak, schoot één motor los. Die ketste tegen een tweede aan, waardoor ook die afbrak. Het zwaar beschadigde toestel probeerde terug te keren naar Schiphol, maar haalde de luchthaven niet. 43 Mensen overleefden de ramp niet.

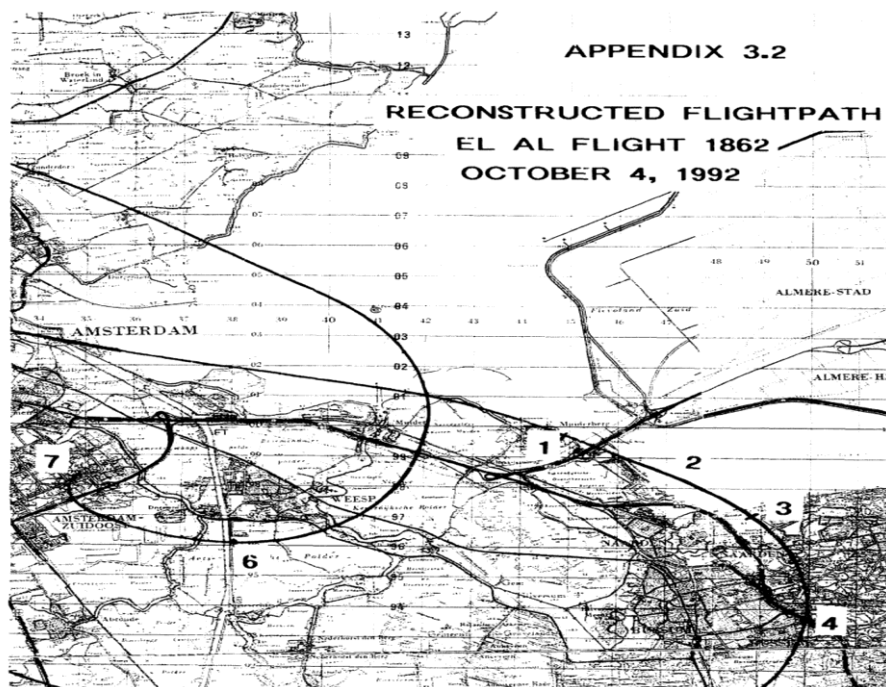


Onderzoeker Henk Pruis pakte er de oude kaarten uit het rapport van de Raad van de Luchtvaart bij, en werkte uit waar de motoren daadwerkelijk hebben losgelaten bij het toestel dat later in de Bijlmermeer stortte. Het kruisje markeert de 'foute' positie, de 1 de juiste locatie. © Eigen foto/Rapport Raad voor de Luchtvaart

APPENDIX 3.1



2 / 3



3 / 3

De afgedrukte kaart stamt uit het begin van het onderzoek. Daarop is de route te zien die de vrachtlucht volgde, lichtjes noordoostwaarts vanaf de luchthaven. In eerste instantie werd er vanuit gegaan dat de motoren afbraken net voor de passage van de A6 naar Almere, omdat de eerste uitdraai van de

datarecorder een stroomonderbreking liet zien. „Ik vermoed dat er toen wel iets gebeurde met de motor, maar dat die nog niet afbrak”, zegt Pruis.

Geheime stukken over Bijlmerramp na 32 jaar vanaf vandaag alsnog openbaar

Later bleek uit meer gedetailleerde data dat de motor later afbrak. Dat gebeurde ruwweg twintig seconden later, net nadat het vliegtuig boven het Gooimeer was gevlogen. Daar plonsden de motoren in. „Je kan precies zien wanneer de motoren afbraken”, wijst Pruis op een reeks grafieken die in het onderzoek zijn meegenomen. Daarin duikt een tweede verstoring op, bijvoorbeeld in het geleverde vermogen van de motoren en de staartroeren. „Zes tot zeven seconden later gaf de piloot een mayday-melding.”

Verkeerde kaart voer voor complotdenkers

Die informatie was bij de onderzoekers bekend, maar per abuis belandde de kaart met de verkeerde positie van de afgebroken motoren in de bijlagen van het eindrapport. Daarop staat het 'gebied van motorafbreuk' dus niet juist aangemerkt. Dat voedde complottheorieën. Er zat immers licht tussen de beschikbare informatie. Betekende dat dat de piloten geruime tijd doorvlogen na de motorbreuk? Was er toen contact over de toch al verdachte lading aan boord van het Israëliische toestel, dat ook enkele tonnen goederen voor het leger vervoerde? Werd er een extra rondje gevlogen?

Extra olie op het vuur gooit het feit dat de cockpit voice recorder nooit is gevonden en dus niet beluisterd kon worden of er overlegd was over de vermeende horrorlading en de gewenste koers richting Schiphol. „Die speculaties zijn gebaseerd op onjuiste informatie. Toen ik tijdens een lezing deze theorie hoorde passeren, heb ik thuis mijn spulletjes nog eens gepakt. Ik ben gaan rekenen en ontdekte deze fout.”

Het ministerie van Infrastructuur laat weten dat het eindrapport uit 1994 niet wordt aangepast, maar dat de informatie wel openbaar op de website van Pruis staat. Bovendien zal die [website](#) worden vermeld in het Stadsarchief Amsterdam en de Koninklijke Bibliotheek. „Met beide acties wordt deze informatie breed toegankelijk.”