

Op **30 september 1998** publiceerde NRC de oorspronkelijke onthulling “*Grondstof gifgas in Boeing El Al*”. Die stond op naam van **Harm van den Berg en Karel Knip**. Daarnaast schreef Karel Knip diezelfde dag de technische analyse “*El Al-zending genoeg voor 270 kilo zenuwgas Sarin*”. Daarin werd de 240 kg DMMP rechtstreeks verbonden met mogelijke productie van ongeveer 270 kg Sarin. Het artikel wees bovendien op waterstoffluoride en isopropanol aan boord, twee andere stoffen die bij Sarinproductie kunnen worden gebruikt, maar erkende tegelijkertijd dat deze stoffen brede legale toepassingen hadden.

Oranje staat dus niet te boek als de auteur van de DMMP/Sarin-kwestie, echter hij heeft die ontdekking wel duidelijk verder meegenomen in zijn Bijlmerberichtgeving. De meeste technische artikelen over de chemische betekenis van DMMP stonden niet uitsluitend op zijn naam.

Wat deed Joost Oranje er vervolgens mee?

In zijn stuk “Een lading die steeds zwaarder werd” van 21 januari 1999 nam Oranje de Sarin-onthulling niet als een losse technische vondst op, maar bouwde hij haar in een veel breder verhaal over geheimzinnigheid en gebrekkige overheidsinformatie in. Hij schreef dat er een vrachtbrief was opgedoken met DMMP: “bestemd voor een Israelisch instituut dat zich bezighoudt met chemische oorlogsvoering.”

Vervolgens plaatste hij dat naast militaire goederen (opmerking H. A. Pruis: die als **niet**-gevaarlijke lading was gedeclareerd en gedocumenteerd), ontbrekende vrachtpapieren en circa 20.000 kilogram vracht (opmerking H.A. Pruis: die als **niet**-gevaarlijke lading was ingedeeld), waarvan de gedetailleerde inhoud volgens hem nog niet bekend was .

Dat is belangrijk, omdat het journalistieke kader daardoor veranderde. Het was niet langer alleen: er was 240 kg DMMP aan boord.

Het werd: **de overheid stelde aanvankelijk gerust** (opmerking H.A. Pruis: het meerendeel zou bloemen en parfum als grootste deel van de 'gevaarlijke' stoffen zijn)→ **daarna kwamen militaire goederen tevoorschijn** (opmerking H.A. Pruis: niet-gevaarlijke geclassificeerde lading die wel verontrustend lijkt te klinken)→ **daarna DMMP voor een instituut voor chemische oorlogsvoering** (opmerking H. A. Pruis: niet schadelijk bij een brand, je kunt - volgens een deskundige - het in je thee doen en opdrinken zonder er iets van te merken)→ **er ontbreken documenten** (opmerking H.A. Pruis: van niet-gevaarlijke geclassificeerde lading waarvan Tweede Kamerlid ir. A. de Jong na uitleg en onderzoek concludeerde dat alles volgens de regels was geclassificeerd), **dus wat weten we nog meer niet?**

Oranje schreef zelfs dat de lading voor de enquêtecommissie een “dankbare beerput om in te roeren” vormde.

Oranje ging verder: misschien had de vracht invloed op het ongeval

Hier wordt het artikel journalistiek nog veel interessanter. Oranje schreef dat de officiële reden om niet alle lading tot in detail te onderzoeken was dat deze niet relevant was voor de oorzaak van het ongeval. Daarop stelde hij dat opmerkelijk te vinden, omdat zolang niet precies bekend was wat er werd vervoerd, volgens hem niet kon worden uitgesloten dat de vracht invloed op het ongeval had gehad.

Vervolgens speculeerde hij expliciet over een mogelijke geheime lading waarvan de vliegers misschien wisten. Hij vroeg zich af of dat een rol zou kunnen hebben gespeeld bij de beslissing om op baan 27 te landen en of er hierover mogelijk contact met Tel Aviv was geweest. Hij verbond die vragen bovendien aan het ontbreken van de CVR.

Dat is een belangrijke stap verder dan de oorspronkelijke DMMP-onthulling.

Er ontstaat bij Oranje zo ongeveer deze redenering:

DMMP → mogelijk bijzondere/geheime lading → mogelijk wetenschap bij de bemanning *→ mogelijk invloed op operationele beslissingen → CVR ontbreekt → vraag blijft open.

Technisch is dat een zeer grote sprong, want daarmee wordt een aangetroffen legaal vervoerde chemische stof verbonden met mogelijke cockpitbeslissingen zonder dat daarvoor in het artikel concreet bewijs wordt geleverd.

* = uit de analyse bleek dat er tussen de motorseparatie en de mayday call 26 seconden waren verlopen. In die tijd probeerde de bemanning de controle over het vliegtuig te houden en de fictieve branden in motor 3 en 4 te blussen. Daarna besloot de bemanning rechtstreeks terug te keren naar Schiphol, en besloten zij voor baan 27, ondanks dat de verkeersleiding baan 06 aanbeval. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de lading, en zeker het legaal gedeclareerde DMMP een rol speelde bij de beslissing van de bemanning om voor baan 27 te kiezen. Het ICAO Annex 13 team had de beschikking over de CVR van China Airlines (29 december 1991) en een interview met de 707-321C bemanning die 31 maart 1992 verongelukte. Ze konden nagaan hoe een bemanning in een situatie van motoren verlies kon reageren. Zie ook [Keuze baan 27 | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#).

Uit de analyse van de DFDR bleek dat contact met de thuisbasis op Tel Aviv alleen mogelijk was geweest via de HF-radio. De DFDR registreerde echter slechts enkele keren activatie gedurende 1-2 seconden, hetgeen te weinig tijd is om te overleggen over de keuze van baan 27. Zie PIN 19950613 DGRLD/LI/95.900059: Antwoord op brief H.J. van de Belt 1995.

Daarna kwam “DMMP-raadsel vergroot”

Op 12 maart 1999, tijdens de parlementaire enquête, verscheen bij NRC “*DMMP-raadsel vergroot*”. Belangrijk: het online NRC-archief vermeldt hier alleen “Door onze redacteurs”. Daarom op basis van deze bron niet verantwoord gezegd worden dat Joost Oranje persoonlijk de auteur was.

Maar het stuk behoort duidelijk tot hetzelfde NRC-onderzoeksdossier waarin Oranje actief was.

Daarin werd de kwestie nog verder uitgewerkt. Lubbers had tijdens zijn verhoor bekendgemaakt dat Israël in ongeveer anderhalf jaar bijna een ton DMMP van het Amerikaanse Solkatronic had ontvangen. Het IIBR verklaarde tegenover NRC dat de stof uitsluitend werd gebruikt voor het testen van grote filtersystemen, bijvoorbeeld in schuilkelders.

NRC nam met die verklaring geen genoegen. De krant schreef dat geraadpleegde deskundigen zich niet konden voorstellen dat voor filtertests 240 kg — laat staan bijna een ton — DMMP nodig was. Vervolgens werkte het artikel verschillende hypothesen uit.

De eerste mogelijkheid was omzetting in **Sarin of Soman**. NRC erkende daarbij iets belangrijks: zelfs een ton DMMP, omgezet in zenuwgas, zou geen militaire betekenis hebben. Het artikel stelde dat een dergelijke hoeveelheid zelfs in één bom zou passen en dat grootschalige militaire productie heel andere hoeveelheden vereiste.

Een tweede mogelijkheid die NRC opperde, was gebruik van Sarin voor het beproeven van nieuwe wapens. Maar ook daarvan zei het artikel dat dit niet erg voor de hand lag, omdat volgens destijds bestaande veronderstellingen Israël al over industriële zenuwgasproductie beschikte.

Daarom werd een **derde hypothese** geïntroduceerd: misschien werd DMMP niet omgezet in Sarin, maar rechtstreeks als simulant gebruikt bij grootschalige veldproeven waarbij zenuwgasaanvallen werden nagebootst. NRC verwees daarbij naar Amerikaanse experimenten met DMMP.

En vervolgens kwam een nog verdergaande suggestie: omdat de bestellingen vóór 1993 zouden hebben plaatsgevonden, opperde een geraadpleegde expert dat Israël wellicht een voorraad DMMP aanlegde zolang dit nog mogelijk was.

Dat is journalistiek bijzonder interessant

Als je deze NRC-publicaties achter elkaar legt, zie je een duidelijke escalatie van interpretatie:

240 kg legaal vervoerde DMMP

- grondstof waarmee Sarin kan worden gemaakt
- bestemming IIBR
- onderzoek naar chemische oorlogvoering
- hoeveelheden volgens experts te groot voor normaal laboratoriumonderzoek
- mogelijke veldexperimenten
- mogelijke voorraadopbouw
- bredere geheimzinnigheid rond Israëlische vracht
- bij Oranje zelfs de vraag of geheime lading de beslissingen van de bemanning kan hebben beïnvloed.

Ondertussen erkenden de NRC-artikelen zelf verschillende belangrijke beperkingen: DMMP kende ook civiele toepassingen; de stof zelf was niet Sarin; de hoeveelheid had volgens de geraadpleegde deskundigen geen militaire betekenis; en voor verschillende geopperde toepassingen bestond geen bewijs.

En dat maakt Oranje's artikel van januari 1999 belangrijk

Er zit namelijk een opvallende passage in die goed aansluit op bredere analyse. Oranje schreef niet alleen over wat daadwerkelijk was aangetroffen, maar veranderde onzekerheid in nieuwe onderzoeksvragen. Omdat niet alle (opm HP: niet als gevaarlijk geclassificeerde) lading tot op

artikelniveau bekend was, kon volgens hem niet worden uitgesloten dat de vracht (toch) invloed op het ongeluk had gehad. Vervolgens kwamen geheime lading, baan 27, contact met Tel Aviv en de ontbrekende CVR in één redeneerlijn terecht.

Dat is methodologisch kwetsbaar. “Niet kunnen uitsluiten” is geen positieve aanwijzing dat iets gebeurd is. Zeker in een ongevalsonderzoek is dat onderscheid essentieel.

Het contrast met het technische onderzoek is groot: het Annex 13-onderzoek beschikte over DFDR, radar, wrakonderzoek, motoren, pylononderdelen, breukvlakken, prestatieberekeningen en operationele analyses en had een concrete technische causale keten vastgesteld. Ook studie naar het gedrag van bemanningen onder vergelijkbare condities bij motorseparaties zoals China Airlines en de beschikbaar gestelde cockpit voice recorder gegevens en een interview met een 707 bemanning die motoren 3 en 4 verloren speelden een rol. Oranje introduceerde daarnaast hypothetische causale mogelijkheden over de toedracht van het ongeval vanuit onvolledigheid van de vrachtadministratie die niet-gevaarlijke vracht betrof.

Oranje “bewees niet dat er zenuwgas aan boord was”. Dat deed hij absoluut niet. Maar hij heeft de oorspronkelijke DMMP-onthulling wel opgenomen in een veel breder narratief van geheimzinnigheid en open vragen, en heeft daarbij mogelijke verbanden met het ongeval geopperd waarvoor in zijn artikel geen technisch bewijs werd geleverd.

Zoals bekend kwam uit de vele medische onderzoeken tot aan 2004 geen verband naar voren dat wees op een toxische stof die in verband gebracht zou kunnen worden met gezondheidsklachten die in de Bijlmermeer tussen 1993 en 1999 naar voren kwamen. Het zoeken en speculeren naar lading die de oorzaak zou (geweest) kunnen zijn voor de klachten van mensen heeft mijns inziens geen enkele zin (meer). De spannende verhalen zijn onbewezen speculatie en het ICAO Annex 13 team heeft nooit een enkel vermoeden of een reden gehad om een verband tussen de lading en de operationele keuzes van de bemanning te veronderstellen. Sterker nog: meer dan 100 gepensioneerde KLM-gezagvoerders gaven desgevraagd in april 2025 aan dat zij onder de operationele omstandigheden van 4 oktober 1992 met indicaties van twee branden motoren, het verlies van hydraulische, pneumatische en elektrische systemen, een geringe hoogte, een zwaar beladen en moeilijk bestuurbaar vliegtuig met de kennis van 1992 dezelfde keuze als gezagvoerder Fuchs zouden hebben gemaakt en besloten zouden hebben naar baan 27 uit te wijken (Zie: [Keuze baan 27 | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). De lading zou nooit een factor in hun operationele overwegingen geweest zijn. Het hoofd vliegdiens van El Al sloot niet uit dat het vermoeden van een terroristische aanslag wel een factor in hun besluitvorming zou kunnen zijn geweest (Zie het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart waar dit ook in vermeld is).

De parlementaire enquête concludeerde in 1999 dat er geen vermoeden danwel bewijs bestond voor vervoer van chemische of toxische stoffen buiten de stoffen die op de ladinglijsten verantwoord waren. De commissie vond de onderliggende documenten van 20.000 kilogram vracht waarover meer dan 6 jaren gespeculeerd was. Dit betrof lading die als niet gevaarlijk was geclassificeerd. De discussie daarover verstomde meteen.

Met deze bijdrage heb ik niet willen zeggen dat journalisten niet mogen speculeren, onderwerpen niet tot op de bodem mogen uitzoeken of bestuurlijke partijen ter verantwoording mogen roepen. Dat behoort juist tot hun taak. De vraag is wel in hoeverre bestuurlijke partijen hadden kunnen voorzien dat na de ramp een periode van ongeveer zes jaar zou volgen waarin intensief werd gespeculeerd over mogelijke gevaren, de lading en gezondheidsklachten.

Daarbij moet worden bedacht dat een onderzoeksgroep die werkt volgens ICAO Annex 13 geen bestuurlijke partij is. Haar opdracht is het vaststellen van de oorzaken van een ongeval en het formuleren van veiligheidsaanbevelingen, niet het beantwoorden van alle maatschappelijke en politieke vragen die later kunnen ontstaan.

Vanuit het technische ongevalsonderzoek waren destijds geen aanwijzingen of bevindingen naar voren gekomen die wezen op een causaal verband tussen de lading en het ongeval, of tussen de lading en de beslissingen van de bemanning. Er was op dat moment geen technisch bewijs dat in die richting wees.

In februari 1994 sloot de Raad voor de Luchtvaart het onderzoek af met zijn eindrapport, waarin de oorzaken van het ongeval en de aanbevelingen werden gepubliceerd. Zoals na ernstige luchtvaartongevallen gebruikelijk is, begon daarna een veel langer internationaal proces waarin de geleerde lessen werden verwerkt in technische verbeteringen, onderhoudsprogramma's en nationale en internationale regelgeving, met als doel herhaling van vergelijkbare ongevallen te voorkomen.

Juist die langdurige veiligheidsontwikkeling, die meer dan tien jaar in beslag nam, kreeg in de media naar verhouding weinig aandacht. De maatschappelijke en journalistieke belangstelling richtte zich veel sterker op mogelijke verborgen gevaren, de lading en gezondheidsvragen dan op de wereldwijde technische maatregelen die uit het ongeval voortkwamen.

Vanuit mijn primaire bron-positie durf ik zonder meer te schrijven dat wij als onderzoeksteam met verontrusting waarnamen wat er in de dagbladen werd geschreven, zonder daar zelf nog iets aan te kunnen doen, behalve vragen zo goed mogelijk beantwoorden. Het rapport van vooronderzoek (niet openbaar) werd midden oktober 1993 overgedragen aan de Raad voor de Luchtvaart, die een onafhankelijk onderzoek op basis van het vooronderzoek uitvoerde en in februari 1994 het eindrapport publiceerde.

Terugkijkend op El Al-vlucht 1862 en bijvoorbeeld TWA Flight 800 (1996) blijkt dat speculatie en de ontwikkeling van complottheorieën bij grote luchtvaartongevallen een terugkerend verschijnsel zijn. Een belangrijke les is daarom dat bij een ramp niet alleen rekening moet worden gehouden met de directe gevolgen van het ongeval, maar ook met wat men de 'ramp na de ramp' noemt: verwerking, claims, advocaten, actiegroepen, PTSS, langdurige onzekerheid, geruchten, wantrouwen, maatschappelijke onrust en hardnekkige alternatieve verklaringen en op elk antwoord een vervolgserie van vele vragen. De kleinste onzekerheid kan grootse vormen aannemen.

Dat betekent dat naast technisch onderzoek en veiligheidsmaatregelen ook grote inspanningen nodig zijn op het gebied van transparantie, communicatie, bronontsluiting en het tijdig uitleggen van wat wel, niet en nog niet bekend is.

Daarmee wordt "de ramp na de ramp" niet alleen een constatering, maar ook een concrete veiligheids- en bestuursles. Maar ook een media-les.