

Joost Oranje, “Onverwachte post voor de enquêtecommissie”, NRC Handelsblad, 30 januari 1999.

Oranje schrijft in het NRC: “Terwijl de afgelopen week de eerste openbare verhoren begonnen, speelde zich achter de schermen een heel ander proces af.”

Oranje beschrijft dat op zondagavond, kort na het begin van de openbare verhoren, bij een lid van de enquêtecommissie een dikke envelop werd bezorgd met tientallen documenten uit wat werd voorgesteld als de interne technische administratie van El Al. NRC had volgens Oranje waarschijnlijk hetzelfde documentenpakket ontvangen.

Vervolgens beschrijft hij:

De commissie zou naar aanleiding van de documenten onmiddellijk actie hebben ondernomen. De onderzoeksstaf controleerde gegevens en probeerde technici van El Al te spreken.

Drie andere getuigen zouden voor een voorverhoor naar Den Haag zijn gehaald; twee van hen zouden volgens Oranje in een verhoor zodanig relevante verklaringen hebben afgelegd dat zij onder ede zouden worden gehoord.

Volgens de anonieme begeleidende brief bij het pakket zou El Al onvoldoende zorgvuldig omgaan met technisch onderhoud van vooral vrachtvliegtuigen. Oranje noemt voorbeelden zoals motorafstelling, olie lekkage, vleugelkleppen en te laat uitgevoerde controles.

NRC had de stukken aan een niet bij naam genoemde deskundige van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij voorgelegd. Een tweede niet bij naam genoemde deskundige karakteriseerde de onderhoudspraktijk als zich in een “donkergrijs” gebied bevindend.

Het pakket bevatte ook informatie over een incident van 14 december 1997, waarbij volgens het artikel tien ton vracht ten onrechte aan boord van een El Al-vrachtjumbo was gebleven terwijl voor de gewichts- en balansberekening van een leeg toestel was uitgegaan.

Aan het einde van het artikel maakt Oranje vervolgens expliciet de verbinding met vlucht LY1862 uit 1992. Daar wordt het journalistiek interessant.

Oranje schrijft eerst dat er in de voorafgaande jaren geregeld berichten waren verschenen over de technische staat van het ramptoestel, maar voegt daar onmiddellijk aan toe dat die verhalen niet hard waren gemaakt. Ook vermeldt hij dat het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart in 1994 concludeerde dat de toestand van het vliegtuig goed was.

Daarna volgt echter de omslag. Volgens Oranje zou uit de voorverhoren blijken dat de enquêtecommissie reden had aan dat oordeel te twijfelen. Hij brengt vervolgens specifiek het eerdere onderzoek van de Rijksluchtvaartdienst naar de technische toestand van de 4X-AXG in het geding. H. van Klaveren zou daarover de daaropvolgende donderdag worden verhoord.

Oranje redeneert dat, als Van Klaverens verklaring onbevredigend zou zijn en als de twee andere getuigen onder ede hun belastende verklaringen zouden herhalen, het onderhoudsvraagstuk een eigen dynamiek in de enquête kon krijgen. Vervolgens schrijft hij dat de commissie-Meijer dan zou kunnen overwegen de Tweede Kamer om uitbreiding van haar taakopdracht te vragen.

Waarom dit artikel bijzonder relevant is

Dit is dus veel concreter dan alleen een NRC-artikel over onderhoud. Oranje beschrijft op 30 januari 1999, terwijl de enquête al liep, een informatiestroom van buiten naar de commissie en koppelt die vrijwel onmiddellijk aan de mogelijkheid dat het onderwerp onderhoud van El Al en het onderzoek van de RLD (in werkelijkheid: Raad voor de Luchtvaart) een grotere plaats binnen de enquête zou krijgen. Het is ook zeer bijzonder dat de informatie komt uit - per definitie - vertrouwelijke gesprekken tussen gehoorde en commissie, waarbij de gehoorde niet onder ede staat. (Pas in een openbaar verhoor staat een gehoorde onder ede en kan aan zijn uitspraken formele waarde worden gehecht. Vaak vindt nog uitwisseling van informatie plaats tussen de gehoorde en de enquête commissie over zowel het besloten alsook het openbare verhoor, die vaak niet zichtbaar is voor de media. Zie bijvoorbeeld Verarmd uranium | ongevallenonderzoek EL AL 1862 over mijn uitwisseling voor en na het openbare en besloten verhoor).

Daarbij moet wel onderscheid gemaakt worden tussen drie zaken: het artikel bewijst dat NRC over de documenten beschikte en dat Oranje wist dat ook de commissie (lid Oukerk: Bron dr. Theo van de Doel, Binnenhof 1a, pagina 151 t/m 153) documenten had ontvangen; het artikel stelt dat het waarschijnlijk om hetzelfde pakket ging; maar het bewijst op zichzelf nog niet wie het pakket aan de commissie heeft bezorgd of dat Joost

Oranje/NRC degene was die het aan de commissie heeft verstrekt. Dat laatste zou afzonderlijk met commissiearchieven, dagboeken, correspondentie of getuigenverklaringen moeten worden aangetoond. Wel stelde het commissielid Oudkerk vervolgens voor om het programma van de enquêtecommissie uit te breiden met het onderwerp onderhoud van of bij El Al.

De combinatie van datum + anonieme stukken + voorverhoren + Van Klaveren + mogelijke uitbreiding van de taakopdracht is belangrijk. Daarmee bestaat een zeer concrete primaire journalistieke bron voor de volgende vraag: hoe kwam het onderwerp El Al-onderhoud tijdens de enquête op de agenda en welke rol speelde NRC/Joost Oranje daarbij?

Opvallend is bovendien dat uit het artikel blijkt dat NRC (en dus eigenlijk ook de commissie) in dit geval informatie wilde verkrijgen van politiek-bestuurlijke partijen over het ICAO Annex 13-onderzoeksproces, terwijl het veiligheidsonderzoek van de Raad voor de Luchtvaart juist volgens internationale regels was ingericht om politieke en bestuurlijke beïnvloeding van het onderzoek zoveel mogelijk uit te sluiten. Opmerkelijk is dus ook dat zowel NRC / Oranje alsook commissielid Oudkerk de vertrouwelijkheid van de gesprekken tussen gehoorde en commissie niet respecteerden en hierover in het NRC berichtten. Hoe veilig kun je je als getuige voelen wanneer de commissie en de media 'zo lek zijn als een rieten mandje' tijdens het zwaarste politieke proces in onze parlementaire democratie? Ook andere journalisten, o.a. Vincent Dekker schreven artikelen met zinnen als 'uit kringen rondom de enquêtecommissie is vernomen....', wat aanduidt dat er vanuit de commissie flink naar de media gelect werd. De enquête kon dus bijna niets anders worden dan een politiek- en mediaspektakel waarbij de journalisten zich waarheidsvinders leken te voelen tegenover politiek bestuurlijke partijen die informatie informatie zouden hebben achtergehouden.

Hieronder mijn analyse:

Onverwachte post voor de enquêtecommissie – wanneer suggestie het technische feitenbeeld verdringt

Het artikel 'Onverwachte post voor de enquêtecommissie' van Joost Oranje in NRC Handelsblad van 30 januari 1999 verdient een kritische herlezing. Niet omdat onderzoek naar het onderhoud van El Al verboden of ongewenst zou zijn geweest. Integendeel: een

parlementaire enquête moest iedere relevante vraag kunnen stellen. Het probleem is dat in dit artikel een mogelijke relatie wordt gesuggereerd tussen algemene onderhoudsproblemen bij El Al gedurende jaren na het El Al ongeval en de oorzaak van de Bijlmerramp, terwijl het technische ongevalsonderzoek die oorzaak bijna vijf jaar eerder al zeer uitvoerig had onderzocht en in een geheel andere richting wees.

De technische oorzaak was in 1994 uitgebreid vastgesteld

Het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart van februari 1994 was duidelijk over het mechanisme waardoor vlucht El Al 1862 verloren ging. Motor en pylon nummer 3 scheidden zich van de rechtervleugel nadat delen van de motorophanging, waaronder de fuse-pinconstructie, faalden. De losbrekende motor 3 trof vervolgens motor 4, die eveneens van de vleugel werd geslagen.

Dit probleem stond niet op zichzelf en was bepaald niet uitsluitend een probleem van El Al.

Boeing kampte al vele jaren met problemen rond motorophangingen en pylonconstructies. Er waren precedents bij onder meer de Boeing KC-135, Boeing 707 en Boeing 747. Kort vóór de Bijlmerramp hadden zich bovendien twee bijzonder ernstige gebeurtenissen voorgedaan waarbij motoren 3 en 4 van Boeing-vliegtuigen betrokken waren. Op 29 december 1991 verloor een Boeing 747 van China Airlines beide rechter motor-pyloncombinaties en verongelukte. Op 31 maart 1992 verloor een Boeing 707 bij Istres eveneens motoren 3 en 4; dat toestel kon nog ter nauwernood landen, maar brandde uit en ging verloren.

Na 4 oktober 1992 kwamen vanuit verschillende luchtvaartmaatschappijen aanvullende meldingen over scheurtjes in de breekbouten van de motorophanging binnen bij het internationale Annex 13-onderzoek. Daardoor werd steeds duidelijker dat men niet naar een geïsoleerd probleem bij één luchtvaartmaatschappij keek, maar naar een vlootbreed technisch probleem in de motorophanging van de Boeing 747.

Ook het onderhoud (het officiële door de overheid goedgekeurde onderhoudsprogramma en de uitvoering daarvan) van El Al werd na het ongeval onderzocht. RLD- en FAA-experts controleerden of de voorgeschreven inspecties, modificaties, Airworthiness Directives en recommended Service Bulletins waren uitgevoerd. Dat bleek het geval. Een latere Boeing-audit kon kritiekpunten op onderdelen

van de onderhoudspraktijk opleveren — onderhoud is bij geen enkele grote luchtvaartmaatschappij volmaakt — maar leverde geen bewijs dat de motorseparatie door nalatig onderhoud van El Al was veroorzaakt.

Er bleef wel een technisch verschil van inzicht bestaan. Boeing meende dat een vermoeiingsscheur tijdens een eerdere inspectie ontdekt had kunnen of moeten worden. El Al bestreed dat. De Raad voor de Luchtvaart kon uiteindelijk niet door sluitend bewijs definitief vaststellen dat de betreffende scheur bij de laatste ultrasone inspectie daadwerkelijk detecteerbaar was geweest.

Dat is wezenlijk. Een discussie over de detecteerbaarheid van één scheur is iets anders dan de conclusie dat El Al het ongeval door slecht onderhoud heeft veroorzaakt.

Boeing koos uiteindelijk voor een fundamentele modificatie

In 1993 was bij Boeing doorgedrongen dat de bestaande constructie en het bijbehorende strenge inspectiesysteem niet het vereiste veiligheidsniveau konden garanderen, danwel niet meer economisch houdbaar was. Daarmee werd het probleem fundamenteel: niet alleen inspecteren moest frequenter en beter, maar ook de constructie zelf moest uiteindelijk worden gewijzigd.

Boeing zette een omvangrijk modificatieprogramma voor de 747-motorophanging in voor meer dan 900 vliegtuigen. Voor de periode totdat de wereldvloot kon worden aangepast, werden inspectie-intervallen aangescherpt en nieuwe technische maatregelen via Airworthiness Directives wereldwijd verplicht gesteld. De kosten bedroegen om en nabij 1 miljard dollar.

Dat is moeilijk te verenigen met de voorstelling dat de opgeworpen hoofdvraag op basis van anonieme informatie in 1999 opnieuw zou moeten zijn of El Al door slecht onderhoud twee motoren had verloren. De internationale luchtvaartwereld had inmiddels juist vastgesteld dat een structureel veiligheidsprobleem bestond dat de individuele operator El Al oversteeg.

En dan verschijnt in januari 1999 ‘onverwachte post’

Tegen deze achtergrond is het NRC-artikel van 30 januari 1999 opmerkelijk.

NRC en een lid van de parlementaire enquêtecommissie (Oudkerk) ontvingen vrijwel gelijktijdig een hoeveelheid documenten over onderhoud bij El Al. Wie de informatie verstrekke en met welk doel is uit het artikel niet duidelijk. Oranje schreef zelf dat het waarschijnlijk om hetzelfde documentenpakket ging.

De stukken betroffen bovendien niet noodzakelijk het ongevalsvliegtuig, maar onder meer onderhoudservaringen met andere toestellen en gebeurtenissen uit andere jaren. Toch werd vanuit dat materiaal een verbinding gelegd met de technische staat van de 4X-AXG en met de vraag of het eerdere onderzoek naar het onderhoud wel voldoende was geweest.

Daarmee ontstond een opmerkelijke beweging:

anonieme informatie over andere toestellen → journalistieke beoordeling → besloten activiteiten van de enquêtecommissie → twijfel aan eerder technisch onderzoek → suggestie dat het onderhoudsvraagstuk zelfs uitbreiding van de enquête over een onafhankelijk uitgevoerd onderzoek zou kunnen rechtvaardigen.

Juist omdat de officiële technische oorzaak al jarenlang bekend was, de conclusie getrokken was door een niet politiek-bestuurlijke partij (Raad voor de Luchtvaart) had van onderzoeksjournalistiek hier uitzonderlijke zorgvuldigheid mogen worden verwacht.

De 26 pagina's met 'uitgestelde klachten'

Tijdens de verhoren kreeg ook een omvangrijke lijst met uitgesteld onderhoud veel aandacht. Zo'n lijst kan voor een niet-technische lezer indrukwekkend ogen: tientallen pagina's defecten en klachten lijken al snel het beeld te bevestigen van een slecht onderhouden vliegtuig.

Maar dat is zonder technische duiding misleidend.

Een deferred defect list is in de commerciële luchtvaart een normaal onderdeel van het gecontroleerde onderhoudssysteem. Defecten mogen uitsluitend worden uitgesteld

wanneer zij volgens de toepasselijke onderhouds- en operationele voorschriften geen onmiddellijk luchtwaardigheidsrisico vormen. Het kan gaan om uiteenlopende zaken, van interieurgebreken tot andere niet-veiligheidskritische items, die bij een volgende onderhoudsbeurt moeten worden hersteld.

Een lijst van 26 pagina's is daarom op zichzelf geen enkel bewijs dat een vliegtuig onveilig was of dat er een relatie tussen die lijst en het ongeval zou hebben bestaan.

Juist daar lag volgens een brief van Wim Korenromp van 12 februari 1999 (zie PIN 19990212 in Dossier ir. H.N. Wolleswinkel | ongevallenonderzoek EL AL 1862) een fundamenteel probleem. De wijze waarop deze informatie werd ingebracht en geïnterpreteerd wees er volgens hem op dat degenen die haar als belastend materiaal presenteerden onvoldoende begrepen wat een dergelijke onderhoudslijst technisch betekende. Er werd geen overtuigende relatie aangetoond tussen die uitgestelde, niet-veiligheidskritische klachten en het bezwijken van de motorophanging van vlucht 1862.

Dat onderscheid had vanaf het begin centraal moeten staan.

Deskundigheid werd vervangen door suggestie

Het meest problematische aan deze casus is daarom niet dat journalisten (of politici) vragen stelden. Dat behoort tot hun taak.

Het probleem ontstaat wanneer complexe luchtvaarttechnische gegevens zonder voldoende expertise in een verdachtmakend kader terechtkomen.

De parlementaire enquêtecommissie was geen technisch luchtvaartongevallenonderzoeksteam. Zij was voor technische interpretaties afhankelijk van deskundigen. NRC liet het materiaal volgens het artikel eveneens beoordelen door iemand die slechts werd aangeduid als een deskundige van 'een luchtvaartmaatschappij'. Voor de lezer was daardoor niet controleerbaar welke specifieke expertise deze persoon had, welke stukken hij precies had beoordeeld en of hij beschikte over de volledige technische documentatie van het Annex 13-onderzoek.

Dat is des te problematischer omdat een enorme hoeveelheid specialistisch onderzoek reeds beschikbaar was van de Raad voor de Luchtvaart, RLD, FAA, NTSB, Boeing, El Al en andere deelnemers aan het internationale onderzoek.

Wie daar een nieuwe hypothese tegenover stelt op basis van anonieme informatie, draagt een zware bewijslast.

Die bewijslast wordt niet vervuld door een anonieme envelop, een stapel onderhoudsdocumenten van andere vliegtuigen uit andere perioden en uitspraken van anoniem opgevoerde deskundigen.

Het risico van een zichzelf versterkend proces

In deze gebeurtenis is een mechanisme zichtbaar dat bij grote maatschappelijke affaires gevaarlijk kan worden.

Een bron levert anoniem belastende informatie aan. Een journalist publiceert daarover. De enquêtecommissie reageert op het nieuwe materiaal.

De reactie van de commissie wordt vervolgens opnieuw nieuws. Het gevaar van afstemming en informatieuitwisseling tussen netwerkende journalisten en politici bestaat. Dat nieuws versterkt de indruk dat er kennelijk iets ernstigs verborgen moet zijn geweest. Nieuwe getuigen, bronnen en politici reageren vervolgens op die ontstane verdenking.

Zo kan een zelfversterkende cirkel van verdenking ontstaan zonder dat aan het begin daarvan een technisch houdbaar nieuw feit stond.

Het woord 'paranoia' in een bepaalde informatiekring moet voorzichtig worden gebruikt, maar het beschreven mechanisme vertoont er wel trekken van: ieder nieuw document wordt niet eerst geplaatst binnen de reeds bekende technische werkelijkheid, maar kan worden geïnterpreteerd als aanwijzing dat eerdere onderzoeken iets hebben gemist of verborgen.

Daarmee verschuift de bewijslast. Niet langer hoeft bewezen te worden dat de officiële technische conclusie onjuist was; de eerdere onderzoekers moeten steeds opnieuw bewijzen dat iedere nieuwe verdenking of verdachtmaking ongegrond is.

El Al opnieuw in de verdachtenbank

Volgens Korenromp was de reactie binnen El Al er een van grote verbazing, ongerustheid, grote ergernis en deceptie. De maatschappij zag zich jaren na het ongeval opnieuw geconfronteerd met Nederlandse berichtgeving waarin haar onderhoudspraktijk in verband werd gebracht met de ramp, terwijl het internationale technische onderzoek de fundamentele oorzaak inmiddels elders had gelokaliseerd.

Dat betekent niet dat El Al boven kritiek stond. Een luchtvaartmaatschappij moet op haar onderhoud kunnen worden onderzocht en aangesproken.

Maar kritiek moet causaal en technisch houdbaar zijn.

De vraag of binnen El Al onderhoudsprocedures altijd optimaal verliepen, is een andere vraag dan de vraag naar de hoofdoorzaak: waardoor braken op 4 oktober 1992 motoren 3 en 4 van de 4X-AXG af?

Het door elkaar laten lopen van die twee vragen creëert suggestie.

Journalistiek zeer kwetsbaar

Wat Joost Oranje en NRC persoonlijk met deze publicatie beoogden, kan zonder aanvullende bronnen niet worden vastgesteld. Intenties mogen niet achteraf worden ingevuld.

Maar het journalistieke product kan wél worden beoordeeld. En dan is de conclusie hard.

Het artikel vormt een zeer kwetsbaar voorbeeld van onderzoeksjournalistiek, omdat verstrekende suggesties werden verbonden aan anoniem aangeleverde informatie

zonder dat de reeds bekende technische context voldoende zichtbaar werd gemaakt. Algemene onderhoudskwesties bij El Al werden dicht tegen de oorzaak van de Bijlmerramp geplaatst, terwijl het officiële internationale onderzoek een vlootbreed ontwerp-, certificerings- en continuïteits-airworthinessprobleem had vastgesteld.

Nog ernstiger wordt het wanneer journalistieke informatie tijdens een lopende parlementaire enquête vrijwel parallel circuleert binnen pers en commissie. Dan ontstaat niet alleen een journalistieke verantwoordelijkheid, maar ook een democratische. Maar ook veroorzaakt het lekken van informatie uit vertrouwelijke gesprekken door de media en commissieleden een extra druk op de getuigen, die bijna als een 'verdachte' in het bankje tegenover de commissie in een openbaar verhoorkomen te zitten. Het is nogal bijzonder als een journalist of een commissielid zich 'boven de wet verheven voelen' door vertrouwelijkheid van opgeroepen getuigen niet te respecteren.

Een parlementaire enquête behoort haar onderzoeksagenda te bepalen op basis van onafhankelijk feitenonderzoek, niet op basis van de dynamiek van mediapublicaties of anoniem toegespeelde dossiers waarvan betekenis en herkomst nog niet behoorlijk zijn vastgesteld.

Daarom verdient deze episode nader (historisch) onderzoek. Niet met de voorbarige conclusie dat NRC of Oranje bewust de enquête manipuleerden. Daarvoor ontbreekt vooralsnog bewijs. Maar wel met de veel fundamenteelere vraag:

hoe konden anonieme, technisch gebrekkig geduide gegevens over andere vliegtuigen in januari 1999 zo snel doorwerken in journalistiek én parlementair onderzoek, terwijl de technische oorzaak van het ongeval al sinds 1994 uitvoerig was vastgesteld?

Juist die vraag raakt aan de grens tussen onderzoeksjournalistiek en journalistieke agendasetting. Dit gaat verder dan verslaggeving, en de betreffende journalist bezit niet de technische expertise om de informatie goed te kunnen beoordelen.

En daar ligt de werkelijke betekenis van 'Onverwachte post voor de enquêtecommissie'. Niet omdat het artikel een nieuwe technische oorzaak van de Bijlmerramp aantoonde — dat deed het niet — maar omdat het zichtbaar maakt hoe gemakkelijk twijfel opnieuw

kon worden geproduceerd wanneer suggestie, anonieme informatie, onvoldoende technische deskundigheid en een politiek ontvankelijke omgeving bij elkaar kwamen.

Dat is geen bewijs van een complot. Het is wel een ernstige waarschuwing voor de manier waarop journalistiek een parlementair onderzoeksproces kan beïnvloeden wanneer een vermoeden eerder wordt gepubliceerd dan het technisch bewijs is geleverd.

Vooronderzoeker Wolleswinkel schreef na zijn openbare verhoor, dat de verwarring in de maatschappij (ook) zo groot kon worden, omdat een aantal in de media 'hun oren lieten hangen' naar iedereen die wat te beweren en te verdenken had, in plaats van een goede analyse te maken van het beschikbare feitenmateriaal. Oudkerk voegde daar in 2022 aan toe dat er nooit een parlementaire enquête geweest zou zijn als men goed naar de feiten gekeken had. Commissielid Van den Doel schreef al voor de publicatie van het rapport van de parlementaire enquête in 1999 dat er eerst een goed vooronderzoek had moeten plaatsvinden voordat naar het zwaarste instrument in de parlementaire democratie gegrepen werd. Zijn conclusie was ook dat op grond van de reeds bekende feiten een parlementaire enquête niet nodig was geweest.