

Laten we er maar geen doekjes om winden. Een gedreven en prominent lid van de Vereniging van Onderzoeks Journalisten (VVOJ) en zelfs medeoprichter van deze vereniging, Vincent Dekker, heeft bij het verslag doen van de vliegcrash in de Bijlmermeer zijn 'koers verloren': dat wil zeggen zijn onafhankelijkheid, zijn objectiviteit en zijn respect voor de feiten. Er werd hem in oktober 1992 door een aantal zeer betrokken mensen in de Bijlmermeer gevraagd om veel kritischer om te gaan met de in de Bijlmermeer levende vragen: want, de Amsterdamse zender AT5 'stelde te vage vragen', uitte zich te weinig kritisch en drong niet tot de kern van de vragen en de problematiek van de Bijlmerbewoners door. Degenen die wel kritische vragen durfden te stellen werden omarmd: degenen die dat in hun ogen niet deden, en niet naar de zin van de een aantal zelfbenoemde Bijlmeronderzoekers schreven, werden gezien als journalisten die niet naar de Bijlmerbewoners wilden luisteren. Bij journalist Vincent Dekker, maar ook bij andere kritische journalisten zoals Pierre Heijboer van de Volkskrant en Joost Oranje van het NRC, vond men wel gehoor. Dekker nam risico's met de informatie die hij van bronnen kreeg.

Het is begrijpelijk dat de vele vragen in de Bijlmermeer ontstonden. De Bijlmermeer was ook wel heel erg snel opgeruimd (na 5 dagen) en er bleven een leeg terrein, twee vreselijk uitziende verwoeste flatdelen en erg veel verdriet achter. Hoe moesten bewoners, de familie van slachtoffers, de hulpverleners, de brandweermensen, het medisch personeel en iedereen die betrokken was dat verdriet verwerken? Terwijl de juristen van Boeing invlogen om de schade te beperken? En hoe konden zij vertrouwen hebben of krijgen in een onderzoek dat volgens de wet een gesloten onderzoek zou zijn? Terwijl de reputatie van de RLD LI niet 'om naar huis te schrijven' was? En terwijl het vliegen over de Bijlmer zonder overleg al weer snel hervat werd? De antwoorden waarnaar gezocht werd, waren hard nodig.

Het ongevallenunderzoek, dat nog zo'n anderhalf jaar zou duren, voordat het in recordtijd voor zo'n complex onderzoek werd afgerond, moest de puzzel van de toedracht zien te leggen met misschien slechts de helft van de puzzelstukjes, en het was zeer onwaarschijnlijk, zelfs vrijwel onmogelijk, dat op elke vraag die zich voor zou doen een antwoord gegeven zou kunnen worden.

Ik sla nu een heel stuk over en pak het weer op in 2025.

Een van de gekozen en nooit aangepaste verhaallijnen van Vincent Dekker en Dagblad Trouw, maar ook van Pierre Heijboer van de Volkskrant, sinds eind 1994 was, dat er nog zoveel onbeantwoorde vragen en losse eindjes aan het El Al 1862

onderzoek zouden zijn, en dat er sprake zou zijn van ziekmakend gif als lading, dat in de doofpot gestopt zou zijn. Een aantal dagbladen nam die verhaallijn over. Een aantal niet. Dekker wierp zich op als de vasthoudendste journalist die alle mysteries gedurende 32 jaar probeerde op te lossen, maar die - achteraf gezien - nog nooit een probleem heeft opgelost. Hij heeft ze eigenlijk alleen maar gemaakt! Want bij elke poging in de afgelopen 32 jaar om hem zaken goed uit te leggen en hem met de feiten en contra-indicaties een beetje bij te sturen, wist hij telkens alleen maar te zoeken naar die aspecten die hem bevestigde in wat hij altijd al dacht: iedereen zag het fout en hij zag het goed. Pogingen van onderzoekers, de minister en anderen om hem 'de andere kant van het verhaal' ook te laten zien zag hij argwanend als een beïnvloeding van zijn journalistieke vrijheden. Zelfs historici konden een veeg uit de pan niet ontlopen. Met stelligheid, ondanks en zelfs na een parlementaire enquête, werd verkondigd, dat er een doofpotaffaire was waarin werd gefraudeerd. Zijn stelling ging niet gepaard met degelijk bewijs, maar met vage vermoedens, die hijzelf 'sterk' noemde. Als iemand met een solide redenering of bewijs kwam dat wel 'hout sneed', ging hij op zoek naar die aspecten die dat verhaal zouden ontkrachten, en nooit naar de contra-indicaties die er zouden kunnen zijn om tunnelvisie te voorkomen. Om 'confirmation bias' te voorkomen. Gesprekken met de oorspronkelijke bronnen over het ongevallenunderzoek waren dan ook problematisch: die raadpleegde hij zelf na de parlementaire enquête nooit, want dat waren immers 'verdachten' en 'fraudeurs'. Dezelfde bronnen zouden van hun kant voor een gesprek met Dekker terugdeinzen om niet in eindeloze discussies, de 'rabbitholes' en in de slangenkuil te belanden. Dekker stelde zelfs dat hij werd tegengewerkt, en anderen vestigden een beeld dat onderzoekers van het technische ongevallenunderzoek niet zouden durven of mogen praten. Deze visie droeg hij als 'feitenkoning' vele malen uit in krantenartikelen, YouTube uitzendingen en in zijn opnieuw uitgebrachte boek in 2022. Verwarrend genoeg, sprak hij de hoop uit dat er zich onder de ('fraudeurs') gepensioneerde ambtenaren enkelen zich zouden melden, die last van hun geweten zouden krijgen, en, die onder zijn leiding uit de school zouden klappen om de gewenste duidelijkheid te verschaffen. Zelf nam hij met mensen, die hij als verdachte beschouwde, die onder ede verhoord werden geen contact op. Waarschijnlijk had hij wel in de gaten dat de getuigen, die hijzelf als fraudeurs beschouwde en in krantenartikelen in zijn algemeenheid benoemde, nooit onder zijn leiding mee zouden werken. Want die experts wisten maar al te goed: als je met Vincent Dekker een discussie begint, dan komt die nooit tot een (goed) einde. Zelfs collega's en bekwame onderzoeksjournalisten die Vincent kennen weten dat maar al te goed. Dekker probeert sommige mysteries niet op te lossen, maar in de lucht te houden. Hij heeft de controverses nodig om de aandacht vast te houden. Als er geen mysterie meer is..., is er ook niets meer op te lossen. Of andersom: als alles opgelost is, dan is er geen mysterie meer.

и Гудрич Вильгельм

De afsluiting voor de Mondriaan, de Nederlandse gebroeders de la Sire, is Trouw-journalist Vincent Dekker eerder gaan vertellen. Maar erheid over de crash van het Elschoten (19-1992) in de Buiting 4 oktober 1992 is volgens Mondriaan niet later gekomen. Hij is een boek over de afsluiting, onder het naam de laatste westerse piloot Jitschik Puchi die het is bevestigd: "Ging down, down..." De ondergrondse: De ondergrond van de Buiting. Het is, wordt het boek door uitgeverij officieel gepresenteerd. ing down, ging down... gaat het met mondiaan drama dat de filmster heeft afgeleid, in de laatste mondiaan drama



View our Catalogue

pers van de Rijn Groenewegen en Kruisberg kwamen om het liefst boek is vooral een verrijking en onderzoek dat op de ramp e. Het leest als een detective, zinnen wordt hoe de hoofdfiguur Vincent Dekker probeert de zoek van de billenranger te ontwa-

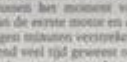
voor het schrijven van het boek was woude", zegt hij. "Het publiek is het haastelijk verkeer of onvolledig over de ramp voorgelicht. De werkelijkheid van de mensen in de omgeving van het gebied is bij het onderzoek verloren gegaan."

De eerste stap bij daling op nieuwsovergangsfederatie. Rondopbouw is laatste minnen van de vlicht is afgewist, oegengruen zijn voor de laatste gebouwd, rijden zijn niet compleet, tegen de journalist is door de intern systeem verhoogen en wat voor chemicalien en sulfaat materiaal het soort endo. Ook bijt voor hem alswak er precies is geleerd is het moment dat de eerste mon de Rooring 747 afvalt en het uit van de coak. Een de Iranisch vermaatschappij El Al en de andere Rijksoverheid is te te verhoogen hebben, waas NCM YAT.

is het officiële verhaal? On-
dijk na de ramp werd een on-
gek naar de oorzaken ingesond
de Rijkschevaanvonding, onder
van de H.N. Willemswinkel,
na internationale afspraken is
onderzoek in de eerste plaats
de woonschijf van het land
een slagramp heeft plaatsge-
ven. Het land van herkomst van
het, in de geval, is het
was het slagramp is gelabeld.
In dit geval de Vierde Slag-
rijn ook bij zijn onderzoek be-

STRUCTURE POINT

Een deel van de instortingsplanning van



de BLD is allang niet overge-
ten de orde van de dag, is het
nu zelfs rapporte eijn wel aan
volgende opgemerkt die nog
niet bevestigd. Minister van Ver-
en Waterstaat A. Jorriema van
ik in februari 1995 heeft een
gevoel, de afgevoerd minister
bij Wiergen zorgde op 13 jui-
niet uitsluitend. Daarom
is de resultaat van de aanbeve-
len "Jorriema" is "ach-
teven". De Dijk- en belem-
niet haat een. Hij vindt de con-
ditie van zijn onderwerp en de
ver- zijn zijn gevorderd alle
bevestigd. Missa drijver

schik Fuchs aangegeven naar welke landingsplaats hij wilde. De suggestie van de verkenner werd voor een andere baai, die in verband met de wachschepen veiliger leek, naar Fuchs niet over omkad die verder was, lag.

niet kan behouden officiële visie, die gepoogt is op de transcriptie van de roepers voice-recorder terug te vinden. De transcriptie is door de KLD gemaakt. Het ergste dwijlen dat de hand zelf nooit zou journalisten is uitgegaten. Het is de vraag of het kan worden hergevoerd. In het artikel wordt de vraag of het kan worden hergevoerd. In het artikel wordt de vraag of het kan worden hergevoerd. In het artikel wordt de vraag of het kan worden hergevoerd.

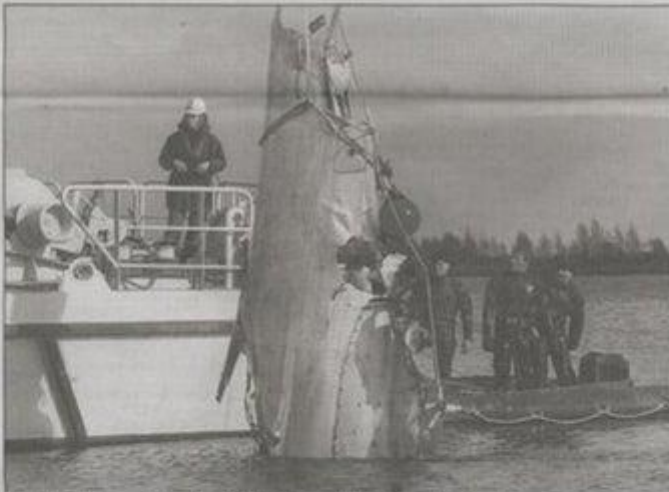
TABLE 5.

Dekkers geeft in zijn boek meer voorbeelden, waarvan de RLD-versie van de laatste minstens van het vliegplan in twiëlf kan worden gestrooken. Hij sprak met veel overtuiging, die verklaringsallegorijen die in tegenspraak zijn met het officiële rapport. Hun verslag werd niet. Dekkers vertaling niet door de RLD gehoord. De jona-

Wij prouwen de voorlichter van de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer K. Hoogman, mijn go. Militeries tegen te houden. Hij heeft wel een gezegd dat ik gewaarschuwd was. Volgens mij heeft ook de brief geschreven aan de Noordelijke van Truine, dat ik moest worden vervangen. Dat zijn heel ongewoonlijke dingen in Nederland. Daardoor is het gevoel dat er iets of anders is, het gevoel dat er iets staat, en daardoor krijg je het besef dat het is.

Vogel Dehlihar laat zijn gedachten, of liever zijn fantasie, gaan over de vinyag waarmee hij moet de lading van het toestel niets mocht versieren. Moschiesen razen er chemische wapens in het insectiel, ter bestrijding van de ladingen van van een Neger. Moschiesen biologische wapens of atoom wapensverdragen. Er komt het niet. De lading was in het geval deze Amerika van Israël gekocht en werd in Nederland vervoerd. Moschiesen wilt men niet dat de bekend werd, omdat de Arabieren dat waarschijnlijk zou leuk zouden vinden.

Hij merkt dat de ook de reden kan zijn waarom men het oorsiel graag afschepst: wilde hebben, in plaats van in het Uitschmeeren. 'Op het vliegvel zit je op internationaal terrein, dat heb je geen last van potterijkers.' 'H' is een speculatie die in tegenspraak met het gerucht ligt de piloot destijds zelf overwoog in het Uitschmeeren.



Een deel van de instellingswijziging van de Df AI Boeking wordt uit het Goederen opgeteld.

Wat zijn volgens Dekker de belangen die de RLD wilde verdedigen v

Nu gebroeders weer volgens hem gindan naar de felling van het bosveld. De aard van het militaire materiaal en de chemische aard boord werd naar zijn mening op een eenvoudige manier, dat was nog eenvoudig, bekend gemaakt. Daarbij moet worden aangegeven dat bij elke, naar eigen zeggen, niet enorm heftige ingang om de vrucht die het vliegenvervende is achterlaten. Als een er bewust nooit in gaan worden, bekend bij, als was bang voor de Moes. Mijn leven is niet meer dan een

De Nederlandse en Nederlandse-
overeenkomst. Nieuw van vijf posters is te
in het openbaar benutbaar.

geweten dan zou de Brazilische
heid moeten betwisten. Boeing
met de rol van hoofdschuldige
kond, zo luidt de theorie van
ler, om de relatie met hun cliën-
en andere afnemers van hun na-
len niet te schaden. Daar de ge-
den bewijzen kwam de firma te
niet om onder zijn verantwoord-
heid, en daartoe onder de tel-
chaïns uit, en om met hun vinge-
nog verna naar El M te wijzen.
Boeing niets opwerpen. Zo has-
teiling van Decker.

De journalist merkt dat de Vlaamse autoriteiten na de vierde bewezen zonnige feiten hebben besloten om de openbare belangheverherten. Met de gevolgen van over de vrede van hun oorsprong is het volgens hem niet veel gewerd. De ambassades in rapport werden in Nederland na zijn arrivee gezonden. Het agent van Mals-Weggen in haar laatste portage dat sommige ambassades niet zo eenvoudig zijn door te vullen om deze internationale worden afgeleid, vindt hij bijvoorbeeld is de suggestie dat hij kan op de gelegenheid gewerd moet zijn, dat ze hij geleidelijk "ok" met de gevolgen van zijn besluiten voor de wereld. Volgens Mals-Weggen merkt dan dat dat ze niet is als een piloot vliegend op zijn achterzijde achter zich heeft.

LIFE, 8, NOV. 1968

Hier verhaast hem dat niet in het port is opgenomen dat verward is met, dat in vliegtuigen wordt gebruikt als contragewicht, vervat moet worden door wolfram. Het vervoerdende kils verward is met de El Al Boeing die waarschijnlijk terecht gekomen op een vliepplaats bij Zaandam. Het Amerikaanse leger weet dat stoffelijke resten van de Boeing 747 in de "vervoertaken" Ommekeer, een vliegtuig heeft gewaar van een vliegtuig. De kans dat in de

[illegible]

Van Noorden (Klarna), woont nu op 83 Al in IJssel, is eveneens de indruk van Dijksterk versmoet. 'Wij hebben juist in de ramp-energie tijd van de laatste wereld-oorlog aan de Nederlandse autoriteit', zegt hij. 'Als mensen groen en lijke chemicaliën in hun meest militair gebied versmoet de B. onderdelen van motoren voor verbrandingsmotoren.' Hij heeft De publicaties in Trouw niet gelezen. 'Als hij beschuldigingen heeft in maar dat hij te bewijzen heeft', luidt zijn commentaar.

BOX 4 slaat op 5 oktober aankomst van het boek van V. Dekker ten documentaire uit, laat hierin onder andere Khem-Widesswinkel aan het woord. Israël is de filmploeg wel te gaan zoeken naar de aard van vlieguitdaging. Gillo Prendes, van de documentairemakers, de Mondaf hebben we daarbij vermeld.

Vincent Dedden: 'Going down, down, De scarse toekomst van de B-ramp', *Uitg. L.J. Veen, Amsterdam* verspreid, 1954, fl. 29.80.

In het artikel hiernaast laat Dekker in september 1994 schrijven dat vakwerk van de Mossad het onderzoek naar de toedracht van de vliegtuigramp heeft beïnvloed. Hoe dat zou hebben kunnen gebeuren legt hij niet uit: er is geen enkele onderbouwing. Het is een valse insinuatie die elke grond mist. In werkelijkheid heeft er geen enkele beïnvloeding door de Mossad plaats kunnen

vinden: alleen geautoriseerde experts waren betrokken bij het onderzoek naar de oorzaak. Vergeet niet dat er geen sprake was van terrorisme of een aanslag, en dat de hoofdoorzaak een technische oorzaak betreft. In zo'n omgeving heeft de Mossad niets te zoeken. Dekker was niet bij de redding, de berging en het ongevallenonderzoek betrokken en een aantal van zijn informatiebronnen is dubieus. Anno 2022 wordt, ondanks een parlementaire enquête die o.a. geen betrokkenheid van de geheime diensten constateerde, nog steeds door Dekker volgehouden dat er nog zoveel onduidelijk is. Zo houdt hij voortdurend de aandacht op zich gericht. Hij creëert zelf de legitimatie om te blijven doorzoeken - zonder enig uitzicht ooit iets op te kunnen lossen. De afgelopen 32 jaar heeft hij niets opgelost. De de oorzaken zoekt hij uiteraard bij anderen en niet bij hem zelf.



VLIEGTUIGRAMP

Blijft de ramp in de Bijlmer gehuld in mysteriën?

Sinds dinsdag is een deel van het geheime Bijlmerramparchief openbaar gemaakt. De ene betrokkene is „benieuwd naar wat is gebeurd met de cockpitvoicerecorder”. Een andere verwacht niets van de vrijgegeven dossiers, audio- en video-opnames: „Ik heb geen enkele hoop dat iets nieuws aan het licht komt over de geheime lading van het vliegtuig.”

Camil Driessen

AMSTERDAM

Eigenlijk zouden ze tot 2068 of slot en grendel blijven in het Na Maar na een Kamermotie van (NSC) en een daaropvolgend Adviescollege Openbaarheid huishouding, zijn sinds dinsdag dossiers, audio- en video-opnamen van de Bijlmerramp toch openbaar gemaakt.

Bij de vlieg-ramp op 4 oktober 1982 van Schiphol vertrokken Is vliegtuig neerstortte en twee flammende Bijlmer doorboorde, kwaad om het leven. Ook vielen 26 gewonden. Talloze omwonenden kregen mysterieuze gezondheidsproblemen. Danks een onderzoek van de Luchtvaart en een parlementaire enquête is de Bijlmerramp nog steeds doorgespeeld. Welke vragen leven bij de ramp? En liggen de antwoorden daarvoor klaar Archief?

Rob van Gijzel
voormalig Tweede Kamerlid

„Het grote raadsel is wat er aan zat. Dat, in combinatie met het vliegtuig, een verklaring voor de vlucht van Gijzel. Als Tweede Kamerlid verwierf hij de bijnaam 'Bijlmer' zich jarenlang sterk maakte van naar de ramp.

Boven uit NRC in september 2024: de verhaallijn uit 1992-1994 met betrekking tot de mysteries bestaat anno 2024 na de parlementaire enquête nog steeds. Waarheidsverwaarlozing? Het is duidelijk dat er niet met deskundigen gesproken is/wordt en dat dit een 'tussendoorklusje' was, zonder enige poging om zich in de materie te verdiepen.

Sta op tegen 'gaslighters'

Zoals Merel van Vroonhoven in haar column schreef over 'gaslighters' in de Volkskrant van 22 februari 2025. 'Gaslighting' is het vervormen van de waarheid zodanig dat een ander aan zichzelf gaat twijfelen. Ik heb niet alleen het gevoel als ik naar Dekker kijk en artikelen van hem lees dat hij de waarheid vervormt naar zijn beeld, dat niet overeenkomt met de feiten uit het ongevallenonderzoek, maar, ik weet het zeker!!

Een man die vreemdgaat en zijn vrouw zo vaak 'paranoïde' noemt dat ze begint te twijfelen: ben ik inderdaad te wantrouwig? Een leidinggevende die een opdracht aan zijn medewerker geeft maar dat later ontkent en haar vervolgens een psycholoog aanbeveelt. 'Misschien ben je overwerkt?'. Een politicus die feiten verdraait en tegelijk elke criticus van desinformatie beschuldigt.

En een (onderzoeks)journalist die speculeert, mysteries creëert, zijn publiek met selectieve informatie misleidt en anderen van 'doofpotten' en keiharde fraude beschuldigt of van hem 'zwart te maken'.

Gaslighting - de waarheid zo vervormen dat de ander aan zich gaat twijfelen - is een beproefde manipulatiemethode. Sommigen zweren erbij. De term is ontleend aan het toneelstuk **Gaslight (1938)**, waarin een man zijn vrouw langzaam tot waanzin drijft. Hij dimt continue de gaslampen in huis, ontkent dat er iets verandert en laat haar geloven dat ze zich iets verbeeldt.

Wee je gebeente als je de manipulator tegensprekt. Van mierzoete vleierij en bewonderende blikken krijgt hij nooit genoeg, maar kritiek ervaart hij als een dolk in zijn hart, onvergeeflijk.

Diep treurig, als het niet om een van de oprichters van de Vereniging voor Onderzoeks Journalistiek ging. Zo'n manipulator is gevaarlijk, vaak uiterst charmant, maar vergiftigd met hoogmoed en stelligheid nog veel meer. Dat resulteert in giftig gedrag.

Wie zo'n journalist in de media volgt, begrijpt het vrij snel: hij is ongenueanceerd, onderbouwt zijn beweringen niet of onzorgvuldig, is ongevoelig voor contra-indicaties, gooit autoriteiten voor de bus, schildert ongevallenonderzoekers af als fraudeurs en verdachten, kleineert mensen die hem tegenspreken, zorgt ervoor dat hij geen tegenspraak krijgt, en wenst geen fatsoenlijk gesprek met de primaire en oorspronkelijke bronnen te voeren. Die zet hij nogal makkelijk en zonder onderbouwing weg als ongeloofwaardig. Zelfs onderzoeksjournalisten die hem kritische vragen stellen krijgen het zwaar: 'je begrijpt mijn boek niet'. 'Wat ben je toch een arme ziel die het niet snapt en mij durft tegen te spreken. Nu krijg ik toch echt argwaan'.

Met zo'n journalist valt geen duurzame relatie op te bouwen. In de wetenschap..., dat tegen individuen die onze gaslampen proberen te dimmen maar één effectief wapen bestaat...: zelf aan de lichtknoppen zitten.



Een voorbeeld

(dat overigens niets met de oorzaak van het ongeval te maken heeft)

In het najaar van 1992 heeft Vincent Dekker binnen 2 weken na het ongeval vragen over de route van het vliegtuig boven Amsterdam. Op grond van een aantal ooggetuigen moet het vliegtuig een derde rondje over Amsterdam gevlogen hebben, zo is zijn analyse, en zijn de Bijlmerbewoners mogelijk 'geslachtofferd' om eventueel gevaarlijke (giftige?) lading toch over bewoond gebied naar de luchthaven Schiphol te krijgen. Hij gebruikt een aantal ooggetuigen die het vliegtuig op zeer vreemde plekken hebben gezien (zie ook [Route | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). Onder andere zelfs de woordvoerder van de politie Klaas Wiltink, een vertrouwenwekkende bekende

Nederlander, blijkt veel later het vliegtuig op vele kilometers verwijderd van de officiële route gezien te hebben. Wiltink trekt later zijn verklaring in, maar de toon is gezet en de twijfels zijn voor een groot publiek gezaaid.

Journalist Joost Oranje en Bijlmer coryfee Henk J. van de Belt, die ook veel informatie van ooggetuigen verzameld hebben, kunnen in de hoeveelheid getuigeninformatie geen duidelijk patroon herkennen of goede conclusies trekken: 'het ging alle kanten op'. Joost Oranje besluit om er, net zoals later het geval is met de 'mannen in witte pakken', niet over te publiceren. Te verwarrend.

Dekker krijgt een uitleg van de ongevallenonderzoekers van de ramp in het najaar van 1992 als er meer DFDR data beschikbaar zijn gekomen. Ze leggen hem uit dat uit de DFDR en radar gegevens blijkt dat er 19-23 seconden verschil zit tussen de DFDR-UTC-tijd en de radar UTC-toren-tijd (zie [Analyses | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)), en dat het beschadigde vliegtuig onmogelijk in twee minuten tijd de baan gemaakt kan hebben die Dekker op grond van de ooggetuigen informatie heeft geconstrueerd. Ook blijkt dat de bochten met een dergelijk zwaar beschadigde machine nooit zo gemaakt kunnen worden (zie uitleg in [Flugforensik | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). Ten overstaan van veel andere journalisten die dezelfde uitleg krijgen in het RLD gebouw in Hoofddorp, waar de persconferentie plaatsvindt, wordt Dekker erg kwaad. De andere journalisten proberen hem te kalmeren, en stellen: 'als de RLD-test-piloot dat zo uitlegt zal het vast wel kloppen'. De prioriteiten van het onderzoeksteam liggen op een heel ander gebied dan het idiote verhaal van het derde rondje. Men vraagt zich af waar Dekker mee bezig is. Boeing 747 gezagvoerder en lid van de subgroep flight in het team, Bruno Klaare, besluit Dekker voortaan links te laten liggen. Een discussie met Dekker heeft volgens hem geen enkele zin meer.

Dekker publiceert toch over het derde rondje. De onderzoekers begrijpen de emotie en de argwaan, echter, ze kunnen niet anders dan zich aan de harde gegevens en data van de DFDR en de radar houden.

Op 14 en 15 oktober 1992 vindt in het openbaar de zitting van de Raad van de Luchtvaart plaats: men legt verantwoording af en geeft aan dat er geen derde rondje gemaakt is, het toestel niet te zwaar beladen was en dat er geen gevaarlijke stoffen voor de volksgezondheid in de machine hebben gezeten, waaronder het vrij ongevaarlijke ingebouwde verarmde uranium, maar stellen ook dat met name dagblad Trouw tot het bittere einde is doorgegaan met een trieste serie afgewaaide verhalen. Dekker heeft echter een paar ooggetuigen meegebracht die zijn verhaal van een derde rondje ondersteunen. Er ontstaat zelfs ruzie in de wandelgangen van het congresgebouw waar ooggetuigen die wel en die niet een derde rondje hebben gezien nogal veel kabaal maken. Iedereen die het derde rondje niet gezien heeft, is volgens Dekker ongeloofwaardig. *(Een paar dagen ervoor, op 12 oktober 1992, komt Stichting Laka*

met een onthulling over verarmd uranium en presenteert de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer een tegenrapport en dagblad Trouw 'kopt in' met de onthullingen).

In februari 1994 publiceert de Raad voor de Luchtvaart haar eindrapport: er is volgens de 'harde' data geen derde rondje gemaakt. De zaak kalmeert niet. Eind 1994 publiceert Dekker zijn boek *Going Down Going Down* en stelt dat de 'overheid' niet naar de mensen heeft geluisterd, want er is onder meer toch 'een derde rondje' gemaakt, dat de 'overheid' maar niet wil erkennen (Dekker verwijt dit onterecht aan 'de overheid' want een onafhankelijke Luchtvaart Raad deed het onderzoek).

Dat het derde rondje op zich helemaal niets met de oorzaak van het ongeval te maken heeft, wordt op zich helemaal niet gezien of besproken, maar het wordt bijna een 'geloofscrisis'. Er ontstaat een ongelofelijke verwarring in de Bijlmermeer, niet alleen door de kwestie van het derde rondje, maar ook door verarmd uranium, of de motor wel of niet gezien kan zijn door de ruit van de cockpit: teveel om op te noemen. De parlementaire enquête onderzoekt een en ander 5 jaar later, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium rekent alles in 1994 en zelfs in 2003 met de modernste simulatietechnieken nog eens na: resultaat 'geen derde rondje'.

Het blijft na de parlementaire enquête (*opm: die door Dekker als een deel van het complot wordt gezien*) wat rustiger, maar omstreeks 4 oktober spelen altijd de zaken weer op: de mannen in witte pakken, de niet gevonden voice recorder, de route over Amsterdam en de mogelijke giftige lading. Aan de vooravond van de 30-jarige herdenking van de vliegcrash zouden de onbegrepen kwesties weer in de media opgebracht kunnen worden en kan er weer een opleving van de verwarring ontstaan. Dat beschouw ik zelf als schadelijk voor de slachtoffers en ik zelf ben 'op mijn hoede' waar men nu weer mee komen gaat en geef een interview aan de Stentor, journalist Anne Boer in begin 2022 ([Interviews | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#)). Ik vertel aan Anne Boer dat er ook 'een andere kant van het verhaal' bestaat, waaraan nooit aandacht besteed wordt. Het is vrijwel altijd negatief en beschuldigend als het over de vliegcrash in de Bijlmermeer gaat. Ik kom als het ware 'uit de kast' en ben me ervan bewust dat ik weggehoond kan gaan worden. Anne Boer meldt een aantal maanden na het interview gehoord te hebben dat er een drama serie komt van de KRO-NCRV: Rampvlucht. Daarbij wordt ook het boek *Going Down Going Down* opnieuw uitgegeven.

Op 5 september vinden de opnamen voor de documentaire Rampvlucht van de KRO-NCRV plaats in de Bijlmermeer. Ik weet dan nog niet hoe de drama serie eruit gaat zien. Mijn vrouw wijst me op de achterkant van het opnieuw uit te brengen boek *Going Down Going Down* dat in de wachtruimte van de kerk, die voor de opnamen wordt gebruikt, klaar ligt. 'Heb je gelezen wat er op de achterkant staat?', vraagt ze. Namelijk: dat jij en je collega's de zaak 'belazerd'

hebben en dat het erop neer komt dat je een fraudeur bent! Ik vertel haar dat ik het boek om principiële redenen nooit heb willen lezen. Toch wel bijzonder als je zo het interview in kan!

Raad eens wat (*zes maanden later als ik het boek toch maar eens lees als voorbereiding op een voorverkenning van Medialogica*): op pagina 95 en 100 is 'het derde rondje' getekend, alsof er nooit een parlementaire enquête geweest is. In video uitzendingen bij 'mooie mensen', in interviews bij Trouw in september 2022 en in kerstbijlagen van het Noord-Hollands dagblad in 2022, weet Dekker te melden dat de onderzoekers van de vliegramp 'keihard gefraudeerd' hebben, met name over de route van het vliegtuig.

Een oud collega (testpiloot) meldt zich na het lezen van zijn locale krant (Leidsch Dagblad) eind 2022. 'Heb je gelezen welke feitelijke onjuistheden er nu weer opnieuw uitgekraamd worden? Was jij er ook bij toen ik in het najaar van 1992 Dekker uitgelegd heb dat het derde rondje gewoon fysisch onmogelijk was? Wat een durf heb je gehad om nog wat wederhoor te bieden'.

Flight Test Engineer Harry Horlings meldt zich na de documentaire Rampvlucht bij Dekker, alsook natuurkundige Dr. J.P.C. Kroon. Ze willen hem helpen om de vele mysteries op te lossen: dit mag niet nog eens 30 jaar duren. Inmiddels krijg ik van een gepensioneerd collega (senior flight test engineering pilot) Heert Tigchelaar, die me in de documentaire Rampvlucht heeft gezien, een lezing toegestuurd met grafieken van de DFDR. Hieruit is duidelijk op te maken dat er nooit een derde rondje is gemaakt. Ook weet hij me precies uit te leggen hoe de synchronisatie problemen tussen de DFDR en Radar data zijn geanalyseerd. Hij heeft alle documentatie nog thuis. De vraag doet zich voor of dit nu informatie is die onder de ICAO Annex 13 geheimhouding valt of niet. Ik spreek ook met Herry Klumper, ook onderzoeker in 1992 en 1993, die speciaal voor Dekker een presentatie had voorbereid om uit te leggen hoe er met de synchronisatie problemen tussen DFDR en radar werd omgegaan. Dekker wees destijds de presentatie af, want hij had inmiddels al met het NLR gebeld, en had 'al voldoende informatie' verzameld om een (kritisch) artikel te schrijven.

Een bekend Nederlands onderzoeksjournalist neemt contact met me op om te vragen Vincent met de data te overtuigen dat het derde rondje er nooit geweest is, want hij vreest een negatief effect voor de goede naam van de onderzoeksjournalistiek als Dekker met zijn beweringen dit ongeloofwaardige verhaal levend wil blijven houden. Ik kan de data op dat moment nog niet beschikbaar stellen, omdat ik nog geen uitsluitsel heb of ik die data gebruiken kan, maar verwerp het voorstel. Niet ik ben verantwoordelijk voor de kwaliteitszorg van de onderzoeksjournalistiek: dat is men zelf. Na een hele lange periode komen Heert Tigchelaar en ik toch tot de beslissing dat de DFDR-data als openbare informatie moet worden beschouwd, want de lezing is gepubliceerd in het jaarverslag van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek. De NVvL

heeft geen bezwaar als we het paper gebruiken. Ik stel voor om de data ook aan Henk J. van de Belt te laten zien, en informeer Dekker dat er DFDR-data beschikbaar zijn: hij is er al lang naar op zoek.

We krijgen contact en ik wil de DFDR-data graag verstrekken, maar ik wil ook de kans om de grafieken zelf uit te leggen. Dekker is verrast en blij, en wil met 3 mensen langskomen. De communicatie ontspoord na een paar e-mails, waarin hij mij ongeloofwaardig vindt omdat ik de uitleg van het derde rondje uit zijn boek in 2022 niet wil begrijpen. Hij vermoedt dat ik zijn boek zelfs niet gelezen heb. Die uitleg begreep ik ook inderdaad niet omdat ik de beschikking had over de werkelijke en betrouwbare data. Ik laat daarop niets meer van me horen: ik heb geen zin om me voor 'ongeloofwaardig' te laten uitmaken. Discussies moet je voeren op de inhoud, zo hard als nodig, maar daarbij moet je 'zacht' op de mens zijn. Iemand beschuldigen moet je niet lichtvaardig doen. (Zijn boek had ik overigens om principiële redenen nooit gelezen tot maart 2023 voor een interview met Medialogica).

Henk J. van de Belt blijkt 'gelukkig' niet geïnteresseerd te zijn in het derde rondje. We krijgen wel goede gesprekken. Een man met een groot hart. Je hoeft het niet altijd met elkaar eens te zijn om elkaar toch heel erg te respecteren en naar elkaar te kunnen luisteren.

Van Harry Horlings, een zeer deskundige Flight Test Engineer van de Koninklijke Luchtmacht, verneem ik via de email dat hij Vincent Dekker nu eindelijk ervan heeft kunnen overtuigen dat het derde rondje nooit gevlogen kan zijn. Ik spreek met een natuurkundige expert die Vincent helpt om zijn mysteries op te lossen en verstrek de DFDR-data. Het gesprek vindt plaats op het centraal station van Amsterdam in de restauratie.

Inmiddels heeft een Duits programma Flugforensik me eind 2023 om een interview verzocht over de vliegcrash in de Bijlmermeer. Ik hoor via een betrouwbare journalist dat ze ook met Vincent Dekker gesproken hebben en doe mijn uiterste best om de journalisten Benjamin Denesh en Andres Spaeth van de goede informatie tijdens een door hun aangevraagd wederhoor te voorzien. Er gaan weken aan informatie uitwisseling voorbij. Flugforensik legt de DFDR grafieken aan een aantal experts voor en probeert hoor en wederhoor toe te passen en alle aspecten van de verschillende kanten te benaderen. Met alle verstrekte informatie en DFDR grafieken legt Vincent Dekker toch uit dat er een 'derde rondje' gemaakt is. Flugforensik komt met de experts en de data tot de conclusie dat de voorstellingen van Dekker niet juist kunnen zijn. Nu er een goede uitleg wordt gegeven, ben ik zelf erg blij, maar het ANP en de NOS vinden de podcast geen nieuws, alhoewel er telkens in de dagbladen benadrukt wordt dat er zoveel onduidelijks zou zijn over de vliegcrash. 'Probeert men alles wat

professioneel 'de andere kant van het verhaal' probeert te belichten en feitelijk klopt te onderdrukken?', vraag ik mezelf af! Dekker stelt toch al 32 jaar dat het neerstorten niet goed uitgezocht is?

Via LinkedIn kom ik in contact met een aantal experts die Dekker ook hebben proberen te overtuigen van zijn ongelijk. Daaronder zijn verkeersleiders en luchtvaartexperts. Een expert stelt dat Dekker lijdt aan de ergste vorm van *confirmation bias* die hij ooit meegemaakt heeft. Zijn advies: je kunt maar beter met hem niet in discussie gaan, niet omdat hij gelijk zou hebben, maar omdat elke discussie vrijwel zinloos is. Datzelfde schrijven ook gepensioneerde collega's die van mijn activiteiten op de hoogte zijn: zonde van je tijd! Het heeft geen enkele zin. De narratieven en verhaallijnen van Trouw en Dekker zijn onmogelijk meer uit de media te krijgen (illusoir geworden) en Vincent zal zijn ongelijk nooit toegeven. Geniet van je pensioen!

In januari 2025 nodig ik Vincent Dekker uit om al mijn data en het dossier van de overleden vooronderzoeker ir. H.N. Wolleswinkel in te zien. Er komt geen reactie.

Tot mijn verassing zie ik - zes weken na mijn uitnodiging aan Dekker - op vakantie een mededeling van google: er is nieuwe informatie van Vincent Dekker over de vliegramp in de Bijlmermeer: **[Kopstukken aflevering 50: Ruud Bredewold in gesprek met Vincent Dekker](#)**. In het gesprek vertelt Vincent dat zijn argwaan en verlies aan vertrouwen in de autoriteiten is begonnen met het ontkennen van de route die het vliegtuig gevlogen heeft...zijn 'piece de resistance', en dat hij 32 jaar lang geen antwoord op zijn vragen heeft gekregen. (Het antwoord stond al een tijdje op mijn website **[250203 Analyse van de tijdsverschillen tussen de Digital Flight Data Recorder \(DFDR\) en de LVB - ATC toren _ radar - tijd.pdf](#)**).

Daarop informeer ik een journalist waarmee ik al twee jaar contact heb gehouden (niet de journalist die het artikel in het Historisch Nieuwsblad heeft geschreven) dat ik het nu bij de Vereniging van Onderzoeks Journalisten en de Vereniging van Journalisten ga aankaarten, en op die manier is dit hoofdstuk tot stand gekomen. Misschien is de 'stoom uit mijn oren' enigszins te begrijpen. In 2024 had ik al volkomen duidelijkheid voor zover mogelijk gegeven aan een van de experts waarmee Dekker sinds de dramaserie Rampvlucht samenwerkt, maar ook was die situatie hem in het najaar van 1992 door de onderzoekers zelf uitgelegd. Dekker verwierp de uitleg en bleek niet gevoelig voor feitelijke argumentatie. Van enige terugkoppeling van de onderzoeken die Dekker na Rampvlucht heeft uitgevoerd wordt niets naar buiten gebracht! Hoe lang wil je de Bijlmerbewoners dan in onzekerheid laten?

Tot zover! (Er zijn grenzen).

Ik laat de misleiding aan de politici in de Tweede Kamer die leidde tot de motie Omtzigt maar even achterwege: of toch niet? Het onderzoek naar de lading van het vliegtuig stond los van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval volgens de procedure van ICAO Annex 13, omdat er geen causaal verband was tussen de oorzaak van het ongeval en de lading van het vliegtuig. Er bestaan in feite dus geen geheime documenten met betrekking tot de lading die mensen mogelijk ziek heeft gemaakt, want die vormen geen deel van het ICAO Annex 13 dossier. De fout die het Ministerie heeft gemaakt door het dossier niet te splitsen, en openbare documenten toe te voegen aan een beperkt openbaar dossier, is volledig hersteld. Niemand had verwacht dat er na de parlementaire enquête nog een keer over begonnen zou worden. Maar, in principe was alles al openbaar (geweest), en hebben Kamerleden zoals Rob van Gijzel en journalist Heijboer, de parlementaire enquête en de commissie Hoekstra en iedere Bijlmerbewoner die daarom vroeg altijd de ladingspapieren kunnen en mogen inzien. Journalist Heijboer sprak zelfs bij een bezoek aan het Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI) in Hoofddorp uit, dat hij het dossier 'had dood gecheckt' en niets onbetamelijks meer kon vinden (*Hij was van mening, met Van Gijzel, dat het ongevallenonderzoek naar de oorzaak van de ramp meer aandacht aan de lading had moeten besteden*). Hij vond dat een journalistieke doodzonde, nl. om te moeten toegeven dat hij had moeten stoppen met zoeken op het moment dat hij zich realiseerde dat er niets wezenlijks meer te vinden was. Toch bleef men maar doorzoeken en publiceren, misschien vanuit de gedachte dat er antwoorden gevonden moesten worden op de klachten van de Bijlmerbewoners, die een relatie legden tussen hun gezondheid en het vliegtuigongeval. Dit legitimeerde mogelijk de opstelling van de journalisten Dekker, Heijboer en politicus Van Gijzel, omdat - als zij toe zouden geven dat er niets meer te vinden was - zij ook misschien geen mogelijkheden meer zouden hebben om de Bijlmerbewoners met hun vragen te helpen. Uit onderzoeken van de GGD bleek dat een relatie tussen de gezondheid en de ramp niet gelegd kon worden, maar de klachten bleven maar komen, en nu de politiek dat ook op de agenda kreeg inclusief de lading, ontstond er een complexe dynamiek tussen de diverse stakeholders. Een lange weg zou volgen totdat de ladingspapieren van 20.000 kg door de parlementaire enquête werden verkregen, en daaruit bleek dat de lading **NIET** gevaarlijk was, zoals altijd al was gesteld geweest. Ook bleek later dat het Medisch Onderzoek Vliegcrash Bijlmermeer geen relatie kon leggen tussen ziekten en het ongeval, behalve dat er zich bij veel mensen PTSS had ontwikkeld.

Hoe is het mogelijk om in 2022 nogmaals, zoals destijds van 1992-1999, en na een parlementaire enquête, het idee te blijven voeden dat er gegevens over geheime lading in een ICAO Annex 13 dossier worden achtergehouden en alle politici te mobiliseren tot een motie om die 'geheime' informatie vrij te krijgen? Informatie, die bij de betreffende onderzoeksjournalisten bekend moest worden

verondersteld, die nooit in het ICAO Annex 13 basis-dossier heeft gezeten. Zeker als men, zoals uitgedragen wordt, al 30 jaar die materie heeft bestudeerd?

Scherper gesteld: het parlement is (opnieuw?) misleid met onjuiste informatie afkomstig uit de media. De onjuiste informatie beïnvloedt vervolgens de besluitvorming op parlementair niveau. En, de slachtoffers worden vervolgens opnieuw geconfronteerd met een emotionele ervaring of triggering van hun trauma's. De onzekerheid dwingt tot vragen om vrijgave van de dossiers, waar vervolgens niets uit kan komen. En dan raken de mensen voor de zoveelste keer teleurgesteld. Onbetrouwbare overheid of een van de werkelijkheid afgedreven geraakte (listige) journalist die zich als een moraalridder gedraagt? En heel erg doorzichtig.

Opmerking: wanneer de Fanamos radardata en -plots worden vrijgegeven zullen ze hier worden opgenomen

Dwaaljournalistiek en dwaalpolitiek?

Het bovenstaande heb ik niet geschreven om mezelf of de organisaties waarvoor ik gewerkt heb vrij te pleiten van fouten die ze gemaakt hebben. Het is duidelijk dat er fouten gemaakt zijn, maar nooit moedwillig om iets te verdoezelen: dat was ook de uitkomst van de parlementaire enquête. Maar het lijkt me duidelijk dat de eigen belangen, checks and balances in de dagbladjournalistiek tijdens de berichtgeving over de vliegramp ook hebben gefaald. Dat is evenzo schadelijk gebleken als onvoldoend oog hebben door de overheid voor de maatschappelijke gevolgen van de vliegramp in de Amsterdamse Bijlmermeer, geheel los van het technische onderzoek naar de oorzaak van het neerstorten van El Al 1862. Ook politici kunnen misleid worden of munt slaan uit een onduidelijke gecreëerde situatie.

Gelukkig is met de instelling van de Raad voor de Transportveiligheid en de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid er wel oog voor de maatschappelijke kant van de ramp gekomen, mede dankzij moties van het parlement en kritiek uit de onderzoeksjournalistiek. Ook heeft de International Civil Aviation Organisation (ICAO) stappen gemaakt en procedures ontwikkeld die aandacht besteden aan informatie over de lading aan hulpverleners bij een vliegtuigramp en de hulp en nazorg voor slachtoffers aan boord of op de grond. Het zou beter zijn voor het vertrouwen in de overheid én de onderzoeksjournalistiek, als men ook zijn verantwoordelijkheid neemt en zich aan de feiten houdt en fouten ruimhartig corrigeert, maar ook een perspectief biedt. We hebben allemaal iets van de vliegramp geleerd en nog te leren: laten we ook tonen dat we dat doen voor degenen die nog serieuze verwerkingsproblemen hebben, en hen niet in de kou laten staan.

Vereniging van Onderzoeks Journalisten:

- Beschikt de Vereniging van Onderzoeks Journalisten over een gedocumenteerd kwaliteitsbeleid?
- Hoe ziet dat beleid er uit?
- Op welke wijze wordt dat kwaliteitsbeleid geïmplementeerd?
- Wordt het kwaliteitsbeleid ook getoetst bij de leden?
- Is er een sanctiebeleid als leden zich aantoonbaar niet aan de feiten houden, en wat houden die sancties dan in?
- Hoe moet ik de code van Bordeaux voor onderzoeksjournalisten interpreteren, waar vermeld is dat men fouten die tot schade hebben geleid royaal zal herstellen?
- Of, is men het ermee oneens dat er gesteld wordt dat er (emotionele) schade voor mensen is geweest als gevolg van dubieuze publicaties en voorstellingen op grond van niet bewezen of niet te bewijzen hypothesen?
- Hoe denkt men over aspecten zoals 'waarheidsverwaarlozing' in de onderzoeksjournalistiek?

Het gaat me hierbij niet om de emotionele belasting voor mezelf en mijn collega's die openlijk beschuldigd worden, want we kennen de situatie van de afgewaaiden verhalen als primaire bronnen, maar ook om de honderden hulpverleners, brandweermensen, bekwame onderzoeksjournalisten en medische onderzoekers, en de mensen in de Bijlmermeer die nog last hebben met de verwerking van veel aspecten van het ongeval uit 1992. Het moet toch vreselijk zijn om te leven met de gedachte dat men bij het onderzoeken van het luchtvaartongeval niet alles gegeven heeft?

Ik hoop dat in ieder geval deze website het gevoel en het vertrouwen geeft dat er werkelijk alles aan gedaan is om afgewaaiden verhalen en onbewezen hypothesen naar fabeltjesland te verwijzen, en dat er moeite gedaan wordt om van zijn fouten te leren.

Bewijzen dat het monster van Lochness niet bestaat, is onmogelijk, zoals de heer Wolleswinkel ooit zei, als reactie op de niet te bewijzen hypothesen die door sommigen nog steeds worden uitgedragen en zelfs met herhaling worden vrij gegeven en gepubliceerd.

Alhoewel: er is juist ook heel veel informatie in de vorm van contra-indicaties, die erop wijzen dat de onbewezen hypothesen niet meer dan slechts theorieën zijn. Voor die contra-indicaties blijkt er in de media maar heel weinig belangstelling te zijn, omdat de dossier kennis ontbreekt, en het 'niet sexy is' om daarover te publiceren.

Vandaar ook deze website.

Jammer genoeg blijven we de laatste jaren steken in stereotype beeldvorming en discussies over 'mannen in witte pakken', die niets met het ongevalenonderzoek te maken hebben, het mysterie van de verdwenen cockpit voice recorder, dat niet op te lossen is, en het derde rondje, dat nooit gemaakt is. En over een 'cover-up' en een misplaatst geconstrueerd gif-doofpot media-frame dat in de media zó beeldvormend geworden is, dat het bijna onmogelijk meer weg te krijgen is. Tijd voor degelijke onderzoeksjournalistiek op basis van de feiten en contra-indicaties?