

Op 4 juni 2025 bezocht ik een lezing van Vincent Dekker over nieuwe inzichten die waren opgedaan naar aanleiding van de vrijgekomen archieven van de vliegramp in het Nationaal Archief. Er was met een lokkertje over de *nieuwe* inzichten in de plaatselijke kranten geworven. Ik was benieuwd wat ik zou kunnen leren, en mijn vrouw en ik besloten er een leuke dag van te maken en naar Egmond aan Zee in Noord-Holland te rijden.

In de lezing, die uitgezonderd mijn vrouw, een goede vriend en mijzelf 7 mensen had getrokken, kwamen geen nieuwe gezichtspunten over het ongeval naar voren. De werving over nieuwe onthullingen was dus 'fake', maar, de bekende oude koeien van vóór de parlementaire enquête werden 'uit de sloot gehaald'. De missende tapes, de onduidelijkheden over het uranium, etc. Met als belangrijkste 'piece de resistance' de van de officiële rapporten afwijkende route die het vliegtuig gevlogen had. De verwarring werd duidelijk uiteengezet, ondanks dat er met de parlementaire enquête in 1999 duidelijkheid over de route was gegeven.

Mijn naam werd in de lezing ook vermeld. De heer Henk Pruis van de RLD had Vincent Dekker beloofd om te duiken in de routeproblematiek die hem al 33 jaar bezighoudt, en die hij niet kan oplossen. Het probleem lag nog steeds bij de overheid, die alles 'in de doofpot' verstopt. Dekker wachtte al 2 jaar op de antwoorden van Pruis. Toen ik me aangesproken voelde en toch een en ander probeerde te verduidelijken, gaf Dekker uiteindelijk aan, dat - wat ik ook ooit in mijn leven zou ondernemen - hij het nooit met mij eens zou worden. Eigenlijk weet je dan, ondanks de hoop dat je iemand toch nog kunt bereiken, dat elk gesprek zinloos was/is. Terwijl er nadrukkelijk in de media om gevraagd was (*d.w.z. of een gepensioneerd onderzoeker zich zou willen melden om kwesties op te lossen*). Maar, het lijkt er al langer op dat Dekker niet op zoek is naar 'de feitelijke waarheid', maar naar de bevestiging van zijn eigen wantrouwen. En die bewijzen heeft hij tot nu toe nooit kunnen leveren.

Thuisgekomen dook ik toch weer in de materie. Ik had mij in het verleden nooit met de routeproblematiek bemoeid en was slechts "een Boeing 747-specialist met verstand van gasturbinemotoren", en ik had slechts een beperkte hoeveelheid informatie. Anderen schijnen te denken dat ik alle DFDR-data thuis heb liggen, maar dat is helemaal niet zo. Toch was een discussie over dit onderwerp een mijnenveld, een rabbit hole, waarin achterdocht en een doofpottheorie een grote rol spelen.

Enfin: diezelfde avond concludeerde ik dat er maar één manier was om het DFDR-kaartje van 12 oktober 1992 in overeenstemming te brengen met de route die op 5 oktober 1992 al werd gepubliceerd, en dat was door de tijd-as te verschuiven totdat de radarkaart en de DFDR-kaart met elkaar in overeenstemming waren. Afgaande op de gegevens uit Dekkers boek *Going*

Down Going Down (2022) en de daarin genoemde tijdstippen kon dat maar één ding betekenen: dat het tijdstip waarop de motoren waren gesepareerd (17:27:28) kon worden geïnterpreteerd als een DFDR-tijd en dat de 'area of engine separation' foutief was aangegeven. Ik lichtte Dekker in dat ik zijn 'lek boven water had', maar kreeg geen inhoudelijk commentaar. Dat zou dan echter betekenen dat er een fout in het officiële onderzoeksrapport moest staan.

Het *Historisch Nieuwsblad* en *De Telegraaf* publiceerden hierover in juni 2025: *oud-onderzoeker ontdekt een fout in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart*.
Probleem opgelost? Nee!

Niet Vincent Dekker meldde zich na de publicaties in het *Historisch Nieuwsblad* en *De Telegraaf*, maar een alom gerespecteerd onderzoeksjournalist die graag wilde dat de discussie na 33 jaar tot een goed einde gebracht kon worden, ondanks het feit dat die in 1999 al was beëindigd met de enquête. Hij stelde voor dat ik opnieuw met een van de adviseurs van Vincent Dekker zou spreken, omdat wij beiden een technische achtergrond hebben en wellicht een zakelijke, op feiten en analyses gebaseerde discussie zouden kunnen voeren. Het was de tweede keer in drie jaren dat om een bemiddelingspoging werd gevraagd om de heer Dekker in zijn uitlatingen tot bedaren te brengen en hem in de werkelijke wereld te laten landen.

Zogezegd, zo gedaan. Er kwam een verzoek om een en ander tijdens een vertrouwelijk gesprek te bespreken. Ik wees een vertrouwelijk gesprek uiteindelijk af, omdat dan het idee kan ontstaan dat je 'iets in het geheim doet', en met alle doofpot-verhaallijnen over de vliegcrash in de Bijlmermeer, leek mij dat geen goed idee. Dat zou tegen mij gebruikt kunnen worden. Dus gaf ik raad: stel je in verbinding met de Technische Universiteit in Delft, dan kun je met een onafhankelijke deskundige praten. Maar ook, laat de bewijsvoering dan zien, pas dan kunnen we een goede openbare discussie voeren, want in principe is er helemaal niets te verbergen. Er zijn geen geheimzinnige dingen aan de hand.

Waar het op neerkwam: men betoogde dat de positie van de motorseparatie in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart volkomen juist was, en dat het separatiemoment was bepaald op 17:27:29 UTC-tijd, precies zoals in alle officiële rapporten is vermeld. Pruis 'zat fout'. De consequentie was dat de publicaties in *De Telegraaf* en het *Historisch Nieuwsblad* niet juist konden zijn. De bewijsvoering kon niet aan mij worden getoond, en dan is een discussie moeilijk. Ik had daarentegen wel gepubliceerd hoe ik — zonder daar specialist in te zijn — de cijfertjes met elkaar in overeenstemming dacht te kunnen brengen.

We konden, ondanks gesprekken die werden gevoerd met de Technische Universiteit in Delft (waar ik niet bij was) niet verder tot elkaar komen. De discussie verschoof zich van de 'area of engine separation', naar het hoogste punt, en van het hoogste punt naar een ander punt op 28:11, en dan weer naar de route.

Een nieuwe ontwikkeling volgde in oktober 2025. In het Nationaal Archief in Den Haag bleek het dossier 2108B (uit 2.16.107) over de radardata ingezien te kunnen worden, ondanks het feit dat de openbaarheid beperkt was tot 01-01-2071. Ik besloot het dossier in te zien en trof alle data aan van drie onafhankelijke radarstations, die een nauwkeurige route van de Boeing van El Al aangaven met een afwijking van ten hoogste 100 meter en een tijdsafwijking van hoogstens 0,5 seconde ten opzichte van de ATC-torentijd (UTC).

Vervolgens heb ik alles opnieuw op een rij gezet en kwam tot de conclusie dat dr. J.P.C. Kroon met zijn berekeningen over het separatiemoment van de motoren gelijk had, en dat de area of engine separation daar bleef liggen waar die al 33 jaar lag. We kwamen dus uiteindelijk tot dezelfde conclusie: de motoren vielen om 17:27:29 +/- 1 seconde bij de Hollandse Brug bij Muiderberg van het vliegtuig. In het onderstaande is dit weergegeven in twee plaatjes.

De bovenstaande reconstructie van een deel van de route en de motorseparatie is ontstaan uit de radardata van 3 onafhankelijke radarstations (FANAMOS, MURATREC-II en SARP) door de Luchtverkeersbeveiliging, het NLR en de meetkundige dienst, beschikbaar in het Nationaal Archief dossier 2108B uit het archief van de Raad voor de Luchtvaart 2.16.107, de op 12 oktober 1992 verstrekke kaart van de DFDR (HEADING - TIME) en de verschillende rapporten die een motorseparatie tijd aangeven van 17:27:30 UTC (eindrapport RvdL en NLR). De hoogte grafiek betreft positedata van de radar uit 2108B. De koers in de rechtergrafiek geeft de vliegtuig (lucht) koers - de HEADING - (niet de 'groundtrack'). De grondkoers (de GROUND TRACK) is wel weer uit het linker plaatje te berekenen. Tussen de luchtkoers en de grondkoers bestond een aantal graden verschil omdat er een sterke wind uit het oosten was (070 met 30 tot 35 knopen). Tussen punt (1) en (2) versnelt het vliegtuig volgens de radardata niet meer. Bij (2) vindt de separatie plaats op een hoogte van 6500 voet en een snelheid van 267 knopen 18:27:30 lokale tijd.

Nadat ik me van mijn fout bewust werd en van het feit dat ik me toch had laten verleiden om me in de al 33 jaar bestaande 'rabbit hole' discussie te begeven om de 'zaak te beslechten' (die met de parlementaire enquête al uitgezocht was en die niets met de oorzaak en aanbevelingen van het ongeval te maken hebben), heb ik het Historisch Nieuwsblad en De Telegraaf op 18 december 2025 ingelicht dat de publicaties van juni 2025 gecorrigeerd moesten worden. Daar zijn ze nu (19 december 2025) mee bezig. Er is sprake van een herijking van gegevensbronnen, een andere (geweldige) uitkomst en in principe niet meer dan dat. Daar is niets mysterieus aan.

Consequenties, betekenis

Het bijzondere is nu toch dat er uit de omgeving van Vincent Dekker, gespecialiseerd in doofpottheorieën, van twee van zijn eigen onafhankelijke

adviseurs (Kroon en Horlings) het bericht komt dat het tijdstip van de motorseparatie in het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart correct is. (Beluister ook de podcast van Duitse journalisten van Flugforensik uit 2024: [Flugforensik | ongevalleonderzoek EL AL 1862.](#))

Dit betekent dat er dus een extra 'bewijs' bestaat, op basis van publiek toegankelijke gegevens, dat de analyses van Vincent Dekker in zijn heruitgegeven boek *Going Down Going Down* (2022), hoofdstuk 3 (*De RLD krijgt de klokjes niet gelijk*) en hoofdstuk 4 (*Een onoplosbaar verschil tussen zwarte doos en radar*), onjuist zijn. De analyse van Dekker dat het vliegtuig zijn motoren verloor tussen 17:26:47 en 17:26:51, en dat er 1 minuut en 8 seconden is verstreken tussen het motorverlies en het inzetten van de bocht op 17:27:59, is — zoals we al 33 jaar sinds 4 oktober 1992 weten — onwaar. Net zo onwaar als de bewering dat de ladingspapieren geheim waren, of dat er extra gevaarlijke stoffen met het vliegtuig werden vervoerd. De berekeningen zitten er ongeveer 40 seconden naast.

Om dit te constateren heeft Dekker de door hem zo gewenste DFDR-gegevens (*die geen positie-data bevatten*) helemaal niet nodig, en vervalt mijns inziens elke redenering of noodzaak om die nog vrij te geven. Zijn probleem is immers nu toch opgelost?

Ik vind het verdacht dat er ontwijkend wordt gereageerd op de vraag wat de werkhypothese is en dat daar onduidelijk over wordt gedaan. Zoals eerder geschreven vermoed ik dat men niet op zoek is naar zaken om de luchtvaartveiligheid te verbeteren of naar bevestiging van de feitelijke waarheid, maar naar elke bevestiging dat het eigen wantrouwen gerechtvaardigd is. Vindt men iets 'bijzonders', dan wordt vervolgens de bewijslast omgekeerd. Dat 'spelletje' duurt al 33 jaar, sinds de eerste week na 4 oktober 1992. Of toch een doofpotje, maar dan aan gene zijde, waar de transparantie ver te zoeken is?

Ik ben blij dat de onafhankelijke adviseurs van Dekker en Flugforensik dit probleem na 33 jaar discussie met Dekker hebben gedeeld en niet alleen de juistheid van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart bevestigen, maar ook die van de parlementaire enquête. Ik stem daar volledig mee in.

Het wachten is nu nog op de correcties in *Historisch Nieuwsblad* en *De Telegraaf*. Misschien is het een idee dat Dekker nog eens naar de beschrijvingen in zijn boek kijkt, om te voorkomen dat de boemerang terugkomt en hij er als onderzoeksjournalist van beschuldigd kan worden dat hij het zelfcorrigerend vermogen binnen de onderzoeksjournalistiek niet serieus neemt, of dat hij zich niet aan de ethische regels voor de journalistiek houdt. De bevestigde inzichten hoeft hij zelf niet meer 'onder zijn pet te houden' of 'in zijn doofpot te verstoppen'. Maar eigenlijk heeft Dekker het bewijs dat hij niet te overtuigen en te corrigeren is allang zelf geleverd. Een verwijzing naar het rapport van de enquêtecommissie volstaat. Iedereen rondom Dekker is zich bewust van de situatie, maar niemand durft het aan om hem te corrigeren of te vertellen dat

'het nu wel genoeg geweest is'. Ik zou zeggen: "laat hem in de waan, maar veroorzaak geen verder gedoe". Maar wel: rectificeer het boek Going Down Going Down 2022, want daar hebben het publiek en zeker de nabestaanden van slachtoffers in de Bijlmermeer recht op.

Op LinkedIn schreef iemand als reactie dat nu een van de grootste persistente dwalingen van Vincent Dekker is weerlegd. Voor de andere 'non-sense' die hij 33 jaar lang verkondigt, nodig ik u uit om deze website volledig te lezen. Zelfs enkele Tweede Kamerleden hebben de sensationele verhalen voor 'te zoete maar bruikbare koek' aangenomen. Politicus Van Gijzel ging zelfs op basis van onjuiste informatie 'aan de slag'. De weg terugvinden blijkt echter een zeer moeilijke kwestie. Aan kritiek op een journalist zal geen enkele zittende politicus zich uiteraard wagen. Dat is politieke zelfmoord. En zo lopen we voortdurend vast.

De 'groep Dekker' (Kroon, Schokker, Alcione-Spoor) nodig ik uit om toe te lichten waarom de ontlastende informatie niet eerder publiekelijk is gedeeld. Het was toch veel overtuigender geweest om zelf openheid van zaken te geven? Nu ontstaat de gedachte dat men zelf zaken in de doofpot houdt. Of is dit strategie? Wachten tot anderen een foutje maken en dan pas reageren?

Ik geef toe dat ik in een 'rabbit hole'-discussie ben beland en dat ik nooit een oplossing had moeten voorstellen, maar heb daar nu een verklaring voor gegeven. De uiteindelijke conclusie is echter zeer bevredigend en blijft dat het mysterie van een afwijkende route nooit heeft bestaan en hiermee nu definitief is opgelost. Een goed einde dus. Het lijkt mij nu ook wel duidelijk waarom om 'vertrouwelijke gesprekken' is verzocht. Dan hoeft je niet 'met de billen bloot'. Zo moeilijk en gevoelig ligt zelfcorrectie bij (gelukkig slechts) enkelen in de Nederlandse media. Ik ben me ervan bewust dat dit het nieuws waarschijnlijk nooit zal halen...

Fijne feestdagen.

(Henk Pruis, 20 december 2025)