

**Het onderzoek naar de lading werd op 18 oktober 1992 naar aanleiding van vragen van de media gedelegeerd aan de Rijkspolitie Dienst Luchtvaart. Het maakte geen deel meer uit van het ICAO Annex 13 onderzoek naar de oorzaak van de ramp, omdat er geen causaal verband was tussen de ramp en de lading. Er was in de eerste uren en dagen na de ramp wel vastgesteld dat er geen extra risico's voor de rampbestrijding en hulpverlening hadden bestaan. De zwaarste categorie vracht die volgens ICAO eisen (wel) gevaren had kunnen opleveren werd niet met El Al 1862 vervoerd.**

Dit artikel van 16 september 1993 in dagblad *Trouw* leent zich bijzonder goed voor een nadere analyse. In het artikel wordt het verzwijgen van informatie over de lading van het vliegtuig gekoppeld aan gevaren van giftige stoffen en risico's voor de volksgezondheid. Uiteindelijk wordt de publicatie ook verbonden aan de groeiambities van luchthaven Schiphol en aan het toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen door de luchtvaart.

Het is goed om te beseffen dat aan dit artikel een serie publicaties voorafging die eveneens draaiden om het achterhouden van informatie. Daarbij ging het onder meer over het "extra rondje" boven de Bijlmermeer (oktober 1992), de zichtbaarheid van vallende motoren op de radarschermen van de luchtverkeersleiding (november 1992), een vermeend "blamerende balans" van het RLD-onderzoek, een "onderzoek zonder pottenkijkers", een zoekgeraakte of ontvreemde cockpit voice recorder, en verhalen over "mannen in witte pakken" in de zomer van 1993. En dan niet te vergeten de bemoeienis van de Israelische geheime dienst, de Mossad met dit alles. Veel van deze publicaties bleken later, met beschikbare technische gegevens en documentatie, tot stand te zijn gekomen op basis van geruchten, foutieve analyses en speculaties, en relatief eenvoudig te weerleggen (alhoewel dat niet altijd tot het publiek doordrong omdat die berichten niet werden gecorrigeerd).

Het artikel van 16 september 1993 zou bovendien slechts een maand later gevolgd worden door een nieuwe publicatie over het verzwijgen van verarmd uranium-balansgewichten uit de staart van de Boeing 747. Geruchten daarover gingen op dat moment al maandenlang rond in de Bijlmermeer.

Journalist Vincent Dekker had opgevangen dat de voorzitter van de Raad voor de Luchtvaart, mr. Bodewes, tijdens een overleg de lading van El Al 1862 terloops als een "chemiefabriek" had omschreven. Op basis daarvan ging hij op zoek en verkreeg de vrachtdocumenten van vlucht El Al 1862 van de milieudienst van de

gemeente Amsterdam. Deze documenten waren zonder enig voorbehoud aan de milieudienst van de gemeente Amsterdam verstrekt in verband met de grondsanering na de ramp.

De deskundigen van de Amsterdamse milieudienst concludeerden echter zelf dat de ongeveer 2.100 kilogram als gevaarlijk geclassificeerde stoffen – naast duizenden kilo's bloemen, parfum en overige vracht – geen significante bijdrage zouden kunnen hebben geleverd aan de gevaren voor hulpverleners of bewoners. Bij de ramp verbrandde immers niet alleen een groot deel van het 170.000 tot 180.000 kilogram wegende vliegtuig, maar ook 57.000 kilogram kerosine, ruim 114.000 kilogram vracht, grote hoeveelheden blusmiddelen en de complete inboedel van tientallen appartementen. Tegen die achtergrond werd de bijdrage van die 2.100 kilogram gevaarlijke stoffen als relatief gering beschouwd.

Wie zulke aantallen aan gevaarlijke stoffen leest, kan zich daar moeilijk een voorstelling van maken. Ter vergelijking: een gemiddeld huishouden bevat al snel tussen de 15 en 25 kilogram aan potentieel gevaarlijke stoffen, zoals chloor, ammoniak, terpentijn, wasbenzine, verfproducten, lijmen, plastics, batterijen en schoonmaakmiddelen. Wanneer tientallen appartementen volledig uitbranden, komen ook die stoffen vrij in de brandhaard. Dat wordt met 50 tot 100 betrokken appartementen al snel 1000 tot 2000 kilogram aan gevaarlijke stoffen.

Daarnaast verbrandden ook de 18 banden van het vliegtuig (ca 2000 kilogram). Bij de verbranding van vliegtuigbanden ontstaan rookgassen met onder andere roetdeeltjes, koolmonoxide, stikstofoxiden en verschillende organische verbindingen. In een grote brand mengen deze stoffen zich echter met verbrandingsproducten van kerosine, bouwmaterialen en huisraad. Het totale mengsel van rook en verbrandingsproducten bepaalt uiteindelijk de gezondheidsrisico's, niet één afzonderlijke stof of ladingcomponent.

Met andere woorden: de 2.100 kilogram gevaarlijke stoffen aan boord vormden slechts een beperkt onderdeel van een veel grotere en complexere brandbelasting. Die 2100 kilogram was veel minder dan wat de verbranding van bijvoorbeeld alleen de 18 banden en de gevaarlijke stoffen in 50 - 100 huishoudens zouden opleveren. In een inferno waarin een volledig geladen Boeing 747, tienduizenden kilo's kerosine, vracht, bouwmaterialen en complete woningen verbranden, worden vrijwel alle materialen blootgesteld aan extreme temperaturen en chemische reacties. Zie ook: [Vracht - lading | ongevallenonderzoek EL AL 1862](#).

Het *Trouw*-artikel van 16 september 1993 stelde echter dat chemische stoffen (bewust), onder andere voor hulpverleners, zouden zijn verzwegen. Dat veroorzaakte een onmiddellijk politieke interventie door politicus Van Gijssel die

de Minister aan de tand zou voelen: al de volgende dag werden Kamervragen gesteld. Daarmee verschoof de discussie van de feitelijke risico-inschatting naar de vraag of informatie bewust was achtergehouden.

Dekker zag in de 2.100 kilogram gevaarlijke stoffen een ernstig probleem, omdat hij dit koppelde aan een bredere verdenking dat “de overheid” cruciale informatie over vlucht El Al 1862 zou hebben achtergehouden. Daarbij werd vooral gewezen naar uitspraken waarin eerder slechts “bloemen en parfum” als vracht waren genoemd, zonder uitgebreide toelichting op de volledige lijst van chemische benamingen en classificaties.

Tegelijkertijd ontstond verwarring doordat verschillende vrachtdocumenten naast elkaar circuleerden. Er waren lijsten van de vlucht uit New York naar Amsterdam, maar ook van het vervolgetraject van Amsterdam naar Tel Aviv. Een deel van de in New York geladen gevaarlijke stoffen was in Amsterdam alweer uitgeladen. Daardoor ontstonden verschillen tussen documenten die in de publieke discussie niet goed werden uitgelegd.

Het ministerie in Den Haag kreeg nauwelijks tijd om de berichtgeving inhoudelijk te controleren of te reageren. Nog voordat woordvoerders of deskundigen de gelegenheid hadden gekregen het artikel, de gegevens en de beweringen volledig te analyseren, werden al urgente Kamervragen gesteld door Tweede Kamerlid Rob van Gijzel. Daarmee ontstond meteen politieke druk op hoog niveau. 'Onderzoeksjournalistiek', politiek en ongeruste Bijlmerbewonersgroepen legitimeerden elkaar.

Om verdere onrust te beperken besloot El Al op 22 september 1993 de volledige, onderliggende vrachtdocumentatie openbaar te maken, ondanks het concurrentiegevoelige karakter ervan. Maar op dat moment was “de geest al uit de fles”. Onder bewoners en hulpverleners ontstond groeiende bezorgdheid dat zij mogelijk aan gevaarlijke of giftige stoffen waren blootgesteld, terwijl eerder was meegedeeld dat er geen “gevaarlijke stoffen” aan boord waren geweest. Daarbij werd vaak voorbijgegaan aan het feit dat met die eerdere mededelingen doorgaans werd bedoeld dat er geen extreem gevaarlijke categorieën, zoals radioactieve stoffen of nucleair materiaal, waren vervoerd, die een risico voor de rampbestrijding en hulpverlening hadden gevormd.

Vanaf dat moment ontstond een jarenlange zoektocht naar alle details van de vrachtdocumentatie. Trouw noemde het zelf in mei 2026 nog een ‘schimmige affaire’. Niet alleen journalisten, maar ook justitiële instanties en parlementaire commissies onderzochten gedurende een periode van vele jaren de vraag of de documenten volledig waren en of informatie was achtergehouden. Die zoektocht werd sterk gevoed door de gedachte dat er mogelijk een verband bestond tussen gezondheidsklachten en de lading van het vliegtuig. Maar in principe was

bekend dat de zoektocht naar 20.000 kilogram niet gespecificeerde lading om **niet-als-gevaarlijke-geclassificeerde** lading ging.

Uiteindelijk konden vele medische onderzoeken echter geen oorzakelijk verband aantonen tussen de ramp, de vervoerde lading en specifieke gezondheidsklachten. Wel werd erkend dat veel betrokkenen psychisch zwaar getroffen waren geraakt, onder meer door traumatische ervaringen en langdurige maatschappelijke onrust. Ook werden individuele ziektegevallen niet uitgesloten.

Het hoofd van de milieudienst van de gemeente Amsterdam merkte na de enquête op dat wereldwijd dagelijks industriële branden plaatsvinden zonder dat daar automatisch langdurige gezondheidsproblemen uit voortkomen. In die zin werd de brand vanuit milieutoxicologisch perspectief niet als uitzonderlijk beschouwd.

De publicatie van 16 september 1993 en de daaropvolgende politieke discussie maakten desalniettemin veel emoties los en er ontstond bezorgdheid bij duizenden mensen. Voor een deel van de bewoners en hulpverleners bevestigde het artikel het gevoel dat informatie was achtergehouden. Tegelijkertijd vonden anderen de ontstane conclusies overtrokken of speculatief.

Binnen het ICAO Annex 13-onderzoeksteam bestond vooral zorg over de maatschappelijke effecten van de berichtgeving. Niet omdat kritische journalistiek ongewenst zou zijn, maar omdat men vond dat de publicaties **onvoldoende evenwicht** boden tussen verontrustende suggesties en feitelijke risico-inschattingen.

De jarenlange discussie over lading, giftige stoffen en gezondheidsklachten zou uiteindelijk uitgroeien tot een van de meest beladen maatschappelijke thema's rond de Bijlmerramp. Mediasocioloog Vasterman vatte die ontwikkeling later kernachtig samen met de titel van zijn onderzoek: *"Ziek van de ramp, of ziek van het nieuws over de ramp?"*

Het is te veronderstellen en te begrijpen dat er extra druk op de journalisten zelf ontstond om zware beschuldigingen ook 'waar te maken', en dat dit tot een steeds diepere zoektocht kon leiden, of een spiraalwerking 'naar beneden'.

## “Dit is eerder ontkend”: retoriek, framing en emotie rond gevaarlijke stoffen

In de berichtgeving over de Bijlmerramp keert de formulering “dit is eerder ontkend” met zekere regelmaat terug zodra het over militaire lading of “gevaarlijke stoffen” gaat. Die ogenschijnlijk neutrale zin doet meer dan een feitelijke ontwikkeling markeren; zij suggereert dat overheid en onderzoekers jarenlang hebben volgehouden dat er géén gevaarlijke of giftige lading aan boord was, waarna de journalist zichzelf kan positioneren als degene die eindelijk een verzwegen waarheid boven tafel krijgt. Deze voorstelling schuurt echter met de feitelijke gang van zaken in de officiële reconstructies en onderzoeken, waarin de lading en de verschillende categorieën gevaar juist een expliciet speerpunt vormen. Deskundigen verklaren en verklaarden onder ede op basis van ladingdocumentatie welke gevaarlijke stoffen zijn vervoerd, hoe die zijn geclassificeerd en waarom men concludeerde dat deze geen extra risico vormden voor de directe rampbestrijding. Ook in de latere technische analyses van de vracht en lading wordt gedetailleerd uiteengezet welke stoffen in welke hoeveelheden aanwezig waren. De spanning ontstaat niet zozeer over het bestaan van “gevaarlijke stoffen” in technische zin, maar over de semantische glijbaan waarop dit begrip wordt verbonden met diffuse beelden van geheimzinnige, extreem giftige lading en een veronderstelde doofpot. In die context verschuift de frase “dit is eerder ontkend” van een precieze aanduiding van aantoonbare tegenspraak naar een retorische hefboom die een moreel geladen complotverhaal bevestigt – precies het soort narratieve verstarring waartegen serieuze onderzoekers en de schrijver van deze website zich keren.

Vanuit framing-theorie wordt duidelijk hoe een enkele frase een compleet denkkader activeert. “Dit is eerder ontkend” fungeert als een verantwoordelijkheids- en moraliteitsframe: er zou een waarheid zijn die doelbewust is tegengehouden door overheid of experts, en de journalist treedt op als hoeder van transparantie en rechtvaardigheid. In combinatie met termen als “gevaarlijke stoffen”, “giftige lading” en hardnekkige beelden van “mannen in witte pakken”, de invloed van de Mossad, een extra rondje dat al aangeeft dat er met de basis data is gemanipuleerd, wordt het incident geframed als doofpotdossier, zelfs wanneer de onderliggende rapporten publiekelijk, soms tot in detail, op de lading en de gezondheidsrisico’s ingaan. Daar waar deskundigen in hun werk de onderscheidingen in het technische vocabulaire zorgvuldig uitpluist – tussen verschillende typen gevaarlijke goederen, doseringen, transportvoorwaarden en effectscenario’s – worden deze nuances in de mediapraktijk vaak samengeklonterd tot één moreel geladen cluster “gevaarlijke stoffen”. De frase “dit is eerder ontkend” markeert dan niet langer een duidelijke breuk tussen oude en nieuwe feiten, maar her-kadert het hele dossier: eerdere

definities en onzekerheidsmarges worden herverteld als leugen of verzwijging. Daarmee draagt deze manier van framen bij aan wat ik een narratieve blokkade noem: een na decennia vastgelopen verhaal waarin kernzinnen over gevaar en ontkenning blijven circuleren, vrijwel onafhankelijk van de feitelijke inhoud van de brondocumenten.

Een derde, vaak onderbelichte laag is de rol van emotie en human-interest-framing in het verankeren van dit narratief. De zin "dit is eerder ontkend" verschijnt zelden in een droog, technisch stuk; veel vaker staat hij ingebed in aangrijpende verhalen van zieke bewoners, hulpverleners met blijvende klachten en nabestaanden die zich jarenlang niet gehoord voelen. De combinatie van persoonlijke getuigenissen, lichamelijke symptomen en visuele motieven als witte pakken en afgeschermd terrein creëert een emotionele werkelijkheid waarin elke poging tot precisering – bijvoorbeeld het onderscheid tussen verschillende categorieën gevaarlijke stoffen of het benoemen van onzekerheidsmarges in epidemiologisch onderzoek – gemakkelijk overkomt als kil of defensief. Vanuit deze belevingswereld is "dit is eerder ontkend" minder een verifieerbare feitelijke claim dan een morele samenvatting van een gevoelsgeschiedenis: het zegt dat mensen zich niet serieus genomen, niet geloofd en onvoldoende beschermd hebben gevoeld. Een bron-gebaseerde reconstructie komt zo onvermijdelijk in een spanningsveld terecht. Waar men met technische details en primaire bronnen probeert de begrippen te verduidelijken, kunnen emotioneel ingestoken reportages deze inzet re-framen als wéér een vorm van relativering of bagatellisering. Emotionele narratieven en human-interest-frames vullen de semantische lading van "dit is eerder ontkend" zo verder op dat het onderscheid tussen feitelijke ontkenning, terminologische verschillen en beleefde ontkenning steeds moeilijker te maken valt. In die vervlechting van retoriek, framing en emotie wordt de narratieve blokkade rond gevaarlijke stoffen bij de Bijlmerramp duurzaam bestendig, en wordt de ruimte kleiner voor de nuchtere, document-gedreven benadering die ikzelf nastreef.

Artikel in dagblad Trouw begin mei 2026

Voor de onwetende buitenstaander of argeloze Bijlmerbewoner was en is de publicatie van een `vliegende chemiefabriek` en de `ontkenning van de chemische lading` hoogstwaarschijnlijk het toppunt van kritische onderzoeksjournalistiek. Maar voor deskundigen, primaire bronnen en natuurwetenschappelijk geschoolde mensen is het artikel het toppunt van verwarring en semantische verschuiving, waarbij er geen duidelijkheid wordt gegeven over de werkelijke risico's. Vanzelfsprekend veroorzaakte de publicatie over verarmd uranium balansgewichten een maand daarna, midden oktober 1993, twee dagen voor de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart nog

meer beroering en bezorgdheid, omdat ook hier een verzwijgconstructie werd verondersteld.

Op de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart op 14 en 15 oktober 1993 in Den Haag verklaarde de vooronderzoeker Wolleswinkel in het openbaar, dat van dagblad Trouw (zonder die naam te noemen) verwacht had mogen worden dat zij `op een trouwhartige manier betrouwbare en waarheidsgetrouwe informatie` zou hebben gepubliceerd, maar `dat zij tot op die dag waren doorgestaan met het publiceren van een trieste reeks afgewaaide verhalen`. (Zie PIN 19931014: 14 Oktober 1993 presentatie vooronderzoek Ir. H.N. Wolleswinkel). Hij verklaarde dat het vliegtuig niet te zwaar was, geen extra rondje had gemaakt, dat er geen sprake was van sabotage en dat het vliegtuig geen gevaarlijke lading en ook geen contragewichten bevatte, die gevaar zouden kunnen opleveren voor de volksgezondheid. In principe werden deze uitspraken bevestigd met de parlementaire enquête en vele onderbouwde wetenschappelijke onderzoeken in 1999 en 2004. Maar ook tussen 1992 en 1999 vonden vele medische onderzoeken plaats.

Interessant is dat dagblad Trouw op 2 mei 2026 bij de 15.000ste editie het artikel benoemt als een spraakmakende bijdrage, misschien wel een toppunt van onderzoeksjournalistiek, die gevolgd werd door jarenlang bakkeleien. Er wordt ook nog geschreven dat Trouw in 1993 vrijwel gezichts- en egoloos was. Dan was dit artikel een goede keuze om het zwakke imago duidelijker contouren te geven. Het leidde tot een *schimmige affaire*. Maar het eind van de vele jaren van verontrusting en bezorgdheid waren de conclusies van de parlementaire enquête dat er geen sprake was van fraude met ladingspapieren, geen inmenging van de geheime diensten, en geen toxische bron of gevaarlijke en giftige stoffen of contragewichten die een verband tussen ziekte en vliegtuigongeluk kon bevestigen. Het risico van verarmd uranium werd als verwaarloosbaar ingeschat. Alle informatie daarover is op deze website met primaire broninformatie beschikbaar gesteld.

Je vraagt je af waarom Trouw er in 2026 niet even bij vermeld dat het zo afliep. Jarenlange onnodige bezorgdheid en paniek dus: maar geen basis in de feiten. Uiteindelijk klopten de papieren allemaal, wat ook van tevoren voorspelbaar was en ook voorspeld werd. De *jacht op de lading* en de *doofpot* waren niets anders dan schandaalvertakkingen. Dat Trouw moeite heeft om het echte verhaal te schetsen en zelf deel is van een narratieve blokkade begrijp ik wel. Zo kunnen misverstanden blijven bestaan en tot mythen leiden.