

Interview Henk Pruis, 5 september 2022 Amsterdam

ALS SCHIJN DE WAARHEID SPEELT, WORDT WAARHEID SCHIJN (Chinese Roman de rode kamer)

EN..

De 'waarheid' is vaak veel genuanceerder dan het lijkt.....'(en loont zich meestal niet altijd voor 'one-liners').

In Israel – waar de ramp niet zoveel ophef genereerde als in Nederland – dacht men: het is een fout van Boeing dat de motorophanging afbreekt...het is niet onze schuld. Over tot de orde van de dag.....(zonder een langdurige nasleep)

ALS ER EEN PAAR MENSEN BETER GAAN SLAPEN DOORDAT IK VERTEL HOE WE ONS TOT HET UITERSTE HEBBEN INGESPANNEN OM HET GOEDE TE DOEN DAN BESCHOUW IK HET INTERVIEW ALS GESLAAGD

VLIEGTUIGONGEVALLENONDERZOEK is niet bedoeld om schuldigen aan te wijzen, maar om de **meest waarschijnlijke oorzaak van het ongeval vast te stellen** en om **maatregelen voor te stellen die herhaling van het ongeval moeten voorkomen.**

Vliegtuigongevallenonderzoekers spreken niet direct met de pers, tenzij ze door woordvoerders of een team daartoe worden geautoriseerd. Ze moeten in alle rust en concentratie hun werk kunnen doen.

Betrokkenheid bij Bijlmer ramp.

Vanwege mijn functie bij de Rijksluchtvaartdienst was ik al eerder ingeschakeld bij luchtvaart incidenten en ongevallen (onder andere het vliegtuig dat in 1989 in Alaska in een vulkaanwolk terecht kwam). Toen ik op zondagavond 4 oktober op de tv zag wat er gebeurd was ben ik snel gaan bellen. Die avond waren blussen en mensen-reddende activiteiten prioriteit: de volgende morgen kon ik wel aan de slag om aan het technische onderzoek te beginnen.

Ik werd door de heer Wolleswinkel (de vooronderzoeker) in een klein team benoemd om de motoren te vinden en het wrakstuk onderzoek in hangaar 8 mede te leiden. Ik deed dat samen met de heer ir. C.W. van Santen (Pim van Santen): hij was een vliegtuigconstructie expert. Ikzelf was specialist op het gebied van gasturbinemotoren en de Boeing 747 en was goed bekend met de nationale en internationale luchtvaart. Op dat moment nog vrij jong (33 jaar) maar wel erg gemotiveerd.

Het team van de heer Wolleswinkel bestond in eerste instantie uit een kleine groep om slagvaardig te kunnen werken. Desgewenst of indien noodzakelijk zou het met andere disciplines kunnen worden uitgebreid.

Al snel werd de 1^e motor uit het Naardermeer gehaald en naar hangaar 8 gebracht. Hangaar 8 was de door een rampenplan aangewezen locatie op Schiphol waar een grote ramp zou kunnen worden onderzocht.

Binnen 24 uur arriveerden al ongevallenonderzoekers van de USA National Transport Safety Board, De Federal Aviation Administration, de motorfabrikant Pratt & Whitney, ELAL en Boeing.

Volgens een 'hangaar floor plan' werden de wrakstukken in hangaar 8 neergelegd c.q. gerangschikt en gedurende de eerste dagen kwamen vrachtwagens met vliegtuigdelen en van veel verschillende locaties en dorpen onder het vliegpad van de Boeing in Hangaar 8 aan. Er is een vrachtwagen met brokstukken de verkeerde kant op gereden (naar de vuilstort) maar die is uiteindelijk toch in H8 gekomen.

Op 7 oktober 's nachts werden er metingen naar radioactiviteit in H8 gedaan door de politie en ook op 7 oktober werden de eerste verarmd uranium balansgewichten gevonden. Er werden instructies uitgereikt hoe daarmee omgegaan moest worden. Er waren instructies van de FAA uit 1984 die exact omschreven wat er verwacht kon worden mb.t. het verarmd uranium. Het werd niet als 'bijzonder' ervaren: d.w.z. dat er geen gevaar bestond mits men er goed mee omging. We namen in H8 aan dat daarmee iedereen op de hoogte was van de verarmd uranium balansgewichten (politie, brandweer, wijzelf, alle teams). De RLD organiseerde dat 10 tallen mensen werden ingezet om op de vuilstortplaatsen naar de verarmd uranium balansgewichten te zoeken. Dat heeft vele dagen gekost.

Uit statische data van ongevallen onderzoeken www.aviation-safety.net blijkt dat van de 63 neergestorte Boeing 747 er 41 (>60%) ongevallen zijn waarbij er verarmd uranium als balansgewicht in de roeren bestond. Na sB747 serienummer 551 zijn de verarmd uranium balansgewichten vervangen door het metaal Wolfram. In het ongeval in Tenerife in 1977 met de KLM en PANAM Boeing waren er ook verarmd uranium balansgewichten in de constructie verwerkt: hetzelfde met de B747 die in Lockerbie is neergestort en later nog met een B747 die neerstortte in Luton inde buurt van Londen. (De onderzoeker hebben me nog opgebeld om na te vragen wat er in Nederland toch aan de hand was geweest met het verarmde uranium: ik heb geadviseerd om de vondst bekend te maken omdat anders ook daar complottheorieën opsteken inclusief de beschuldiging dat de pers zou kunnen stellen dat je iets bewust hebt willen achterhouden). In die ongevallen is nauwelijks sprake geweest van ongerustheid omtrent verarmd uranium en zijn er zeker geen grootschalige gezondheidsklachten geweest (maar die stortten niet neer in een verstedelijkt gebied zoals de Bijlmer).

HANGAAR 8

Uiteraard was het in hangaar 8 een drukte van belang. Vrachtwagens reden aan en af met vliegtuigonderdelen uit de Bijlmer en stortten tonnen met vracht op de hangaar vloer. Er was zelfs – zoals eerder gemeld - een vrachtwagen de verkeerde kant opgereden naar de vuilstortplaats. Burgemeester van Thijn wilde snel de ramplocatie opgeruimd zien: daardoor ontstond het risico dat belangrijk bewijsmateriaal over het hoofd gezien zou kunnen worden of verloren zou gaan. Het ongevallen onderzoeksteam is daar maar niet tegen ingegaan. De ‘arm van Van Thijn’ was net iets langer dan die van het onderzoeksteam en hij had natuurlijk meer politieke invloed (en schreeuwde wat harder).

In H8 waren de onderzoeksteams bezig met het wrakstukonderzoek. In het begin was er uiteraard een gespannen sfeer, want niemand wil natuurlijk de schuld van het ongeluk krijgen. ELAL, BOEING en Pratt & Whitney hielden elkaar nauwlettend in de gaten. En ook het onderzoeksteam van de Nederland werd op haar beurt scherp in de gaten gehouden door een commissie die was benoemd door de Israelische regering (wijze mannen in de commissie Lapidot). Ik had zelf ook iemand die voortduren over mijn schouder meekeek (de President van Israel Aircraft Industries de heer Emanuel Liban).

De medewerking van tal van partijen was uitzonderlijk goed en zeer motiverend. KLM maakte veel onderhoudspersoneel in ploegendienst vrij en stuurde ervaren grondwerktuigkundigen om de vliegtuigdelen op volgorde van belangrijkheid te selecteren. Tal van instituten met deskundigheid boden zich aan (bv Koninklijke Luchtmacht). Er ontstond een zeer verantwoordelijk besef dat er samengewerkt diende te worden. Ik ervoer die periode dan ook zeker niet als negatief, maar als een periode waar we met de schouder eronder tot goede prestaties moesten komen.

Aan het eind van de 1^e week stond ik toch een beetje voor een dilemma: met allemaal partijen in de hangaar met tegenstrijdige belangen moest ook bij iedereen het besef om samen te werken goed doordringen. Op zaterdag avond besloten we dat er niet gewerkt hoefde te worden en huurden we een Amsterdamse grachtenboot in inclusief diner om een beetje te ontspannen en elkaar iets beter te leren kennen. Ik denk dat die ‘informele’ boottocht eraan bijgedragen heeft dat men zich nog beter realiseerde wat er op het spel stond en dat we met onze verschillende karakters en belangen veel belangrijk werk te verzetten hadden.

Ruzies zijn er niet geweest in Hangaar 8 maar als bijvoorbeeld Boeing wat teveel met wrakstukjes ‘in de weer’ was zonder dat ELAL daarvan gecharmeerd was, hoorde ik dat via een omweg (bijvoorbeeld de commissie Lapidot die via diplomatieke kanalen en de regering correspondeerde bijvoorbeeld Boeing ‘wat teveel vrijheid kreeg’ of andersom dat wellicht ELAL wat teveel vrijheden kreeg en mogelijk zaken zou kunnen verdoezelen. Op een gegeven moment heb ik moeten ingrijpen en heb ik gesteld dat er niemand anders het in Hangaar 8 het voor het zeggen had – dan ik -. En , dat niemand zonder mijn expliciete toestemming zomaar iets kon verplaatsten of doen op straffe van verwijdering uit hangaar 8. Dat heeft gewerkt en op het eind van de hangaar 8 periode heeft de President van Israël Aircraft Industries toegegeven dat hij erg kritisch was geweest, maar ‘als ik ooit een baan zocht’ ik me zeker bij hem moest melden.

AANSLAG?

In het begin was er natuurlijk de vraag of er een aanslag geweest zou hebben kunnen zijn. Experts van de Explosieven en Opruimingsdienst deden onderzoek in Hangaar 8 bij de Boeing. Er bleken geen

aanwijzingen te zijn voor een terroristische aanslag. Er was o.a. een afwezigheid van kruitsporen en inslagen waardoor vrij snel duidelijk was dat van een aanslag geen sprake was.

Botsing met vogels?

Nederland is een vogelrijk land, en vogels houden zich vaak op in de buurt van Schiphol, dus al snel kwam de vraag op of er een vogelbotsing zou hebben kunnen zijn. Een expert van Luchtmacht stelde zijn kennis beschikbaar en via speciaal onderzoek met ultraviolet licht werd onderzocht of er een vogelaanvaring was geweest. Er bleek wel een indicatie van een postduif aanvaring, maar die heeft het ongeval niet kunnen veroorzaken (een Boeing 747 is daartegen bestand/gecertificeerd).

Flight DATA RECORDER

Na een paar dagen werd de DFDR gevonden. Plotseling stond een KLM Grondwerktuigkundige voor mijn neus die hem had gevonden. We hadden al vaak gedacht hem te hebben gevonden, maar de Boeing vervoerde ook veel militair equipment in de vorm van elektronica en bijna alle zwarte dozen leken zoveel op elkaar dat het moeilijk was 'de echte te vinden'. Dezelfde dag is de DFDR naar Engeland gegaan om te worden uitgelezen. Echter, na een paar dagen waren er problemen met uitlezen, en de DFDR is toen naar de NTSB in Washington gegaan om te worden uitgelezen. Er werd een dataverbinding opgezet om de gegevens (meestal 's nachts) naar Hoofddorp te verzenden. De tape van de DFDR bleek deels verbrand te zijn en met knip – en plakwerk is de tape aan elkaar gezet. Gelukkig konden de missende stukjes nog enigszins geïnterpreteerd worden door het team aan deskundigen in Hoofddorp.

De Cockpit Voice Recorder

Zoals bekend is de DFDR niet gevonden: uiteraard tot grote teleurstelling van het team zelf. Op 'papier' volgens de onderhoudsdocumentatie zat de CVR in het vliegtuig. Er is van alles uit de kast gehaald om de CVR te vinden (tot en met beloning voor het geven van aanwijzingen die tot de vondst leiden, wichelroede lopers, waarzeggers, paragnosten, etc.) maar gevonden werd hij niet. Het ongevallen team wist van tevoren dat het niet vinden van de CVR in veel complottheorieën en gespeculeer zou resulteren (zoals altijd). Erg jammer dat hij niet gevonden is (hier kunnen we indien nodig op inzoomen). Er kwamen bijvoorbeeld telefoontjes van paragnosten die bij verduijning van kinderen werden ingeschakeld. Een van die paragnosten wist te vertellen dat de CVR lag 30 voetstappen verwijderd van een boom ten zuiden van het meertje bij de flat. Toen het werd nagegaan was de boom er...maar de CVR lag werd er niet aangetroffen. Frans Erhart is met tal van wichelroede lopers meegelopen over Schiphol die wisten te melden dat de CVR door een deur was verdwenen richting een vliegtuig met een 'groene staart'.

Dus wat dan? Zou hij kunnen zijn gestolen, op de vuilnisbelt belandt omdat iemand de doos aanzag voor iets anders dan een vliegtuigdeel, of zat hij er gewoon niet in?

NB: ook in het Bijlmerongeval zijn er vliegtuigwrakstukken gestolen (Zie verhoor Frans Erhart: het stuurwiel uit de cockpit).

Een vraag is natuurlijk of het missen van de CVR een essentiële rol heeft gespeeld bij het onderzoek en of we daardoor dingen hebben gemist. Gezien de technische conclusies die getrokken konden

worden uit veel bronnen (verkeersleiding tape, radarbronnen, waarnemingen, vliegtuig inertial navigation, etc.) heeft het missen van de CVR eigenlijk nauwelijks een rol gespeeld. Er zijn nog gegevens gedeeld door een paragnost die uitgebreid zijn nagetrokken.

Verarmd Uranium

Ik heb de verarmd uranium balansgewichten in mijn handen gehad en ze hebben een tijdje onder mijn bureau in H8 gestaan (totdat ze afgevoerd werden). Ikzelf heb geen gezondheidsklachten gehad en van alle onderzoekers en personeel in H8 ken ik niemand die ziek is geworden. De straling van de gewichten was nihil. Ze werden volledig intact gevonden en de beschermende cadmeer laag was nog intact. Er is in de ongevalshistorie met Boeing vliegtuigen geen enkele gesmolten, verpulverde of verdampte verarmd uranium balansgewicht gevonden. Ik heb natuurlijk veel politici en deskundigen nog jaren over allerlei mogelijke theorieën horen praten aannemende dat alles verdampt, gesmolten of verpulverd was.....dat was in mijn ogen veel gespeculeer dat niet in overeenstemming met de feiten was.

Binnen de teams wist iedereen na 3 dagen dat er verarmd uranium gevonden was. Natuurlijk is er overlegd of dat nog specifiek aan de pers gemeld zou moeten worden, maar omdat we alles op alles gesteld hebben om alle staven te vinden, en wisten hoe we ermee om konden gaan, was er geen reden om het specifiek te melden. De politie, het ministerie van Volksgezondheid en Milieu, de KLM, wijzelf en werkelijk IEDEREEN die betrokken was wist ervan. Publiekelijk werd het echter bekend ca 1 jaar na het ongeval. Het is toe door de pers zo 'geframed' dat het erop leek dat we het heimelijk verzwegen zouden hebben om het bewust voor het publiek geheim te houden. Naderhand (na ca 5 jaar) is er nog zelfs sprake van geweest dat de Minister de kamer verkeerd heeft geïnformeerd. Daar kunnen we tijdens het interview nog wel op inzoomen. Veel communicatie gaat van 'technische experts' richting woordvoerders en communicatie deskundigen en die proberen er begrijpbare taal voor het publiek en de politiek van te maken. Soms zijn dan beschrijving niet meer 100% accuraat. (bijvoorbeeld: 'iemand probeert te beschrijven hoe een Drommedaris er uit ziet, en de toehoorder denk dat een paard beschreven wordt').

Ritueel in hangaar 8

Om de overleden bemanning te kunnen begraven volgens de joodse tradities was en tastbaar stukje van het vliegtuig nodig. EIAL heeft verzocht om even ongestoord in de Hangaar 8 te kunnen zijn om iets tastbaars van het vliegtuig te vinden. We hebben toen kort de hangaar vrijgemaakt. Het meegenomen stukje van de staart was niet van belang voor het onderzoek. Ik ben daar zelf niet bij geweest.

Vervolg na Hangaar 8

In hangaar 8 is een aantal weken zeer intensief gewerkt. Alle partijen maakten foto's en films en werkten aan rapporten waarin de bevindingen van de schade gerapporteerd werden. Deze rapporten heten 'factual findings'. Daarin wordt tot op detailniveau beschreven wat bijvoorbeeld de schade is. Bijvoorbeeld: de inner fan case van motor 3 vertoont verschijnselen van 'rub' die diep is ingesleten tot xx cm van d 10:00 'o'clock' tot 16:00 'o'clock' zonder brandverschijnselen, en bijvoorbeeld de turbine van motor 4 is vastgelopen en roteert niet meer. Van de 60 turbine bladen zijn er 55 waarbij de tip is vastgelopen in de turbine casing.

Nadat die rapporten zijn gemaakt komt de 'analyse' fase van het onderzoek waar de puzzelstukjes in elkaar worden gezet. Bijvoorbeeld de 'rub' komt van de gyroscopische reactie van de motor en de fan heeft de binnenkant van de motorinlaat kapot geschuurd, of 'de verbuiging van onderdelen is een gevolg van de impact van de motor met het water in het Naardermeer.

Al na een paar dagen zitten onze piloten in de flight simulator van de B747 bij de KLM die zo werd geconfigureerd dat we de vlucht en de storingen konden nabootsen. Als snel checkten we of het mogelijk was het IJsselmeer te halen om een noodlanding te maken, of dat we de Noordzee hadden kunnen bereiken. Of, of we via alternatieve routes toch ergens een veilige landen op baan 27 of een andere baan op Schiphol hadden kunnen maken.

Naarmate het onderzoek vorderde kwamen er steeds meer data vrij en werden de analyses beter om goede inschattingen te kunnen maken. Kort na het ongeval kan gerust gesteld worden dat er honderden mensen betrokken waren bij onderzoek, simulator vluchten, Boeing engineering etc.

Na vele maanden begint dan uiteindelijk de fase waarin de opzet voor het ongevalsrapport wordt gemaakt. Een dergelijk omvangrijk en veel strekkend rapport kost zeker een aantal maanden. Belangrijk is natuurlijk ook dat alle partijen zich herkennen in de conclusies voor wat betreft de meest waarschijnlijke oorzaak en de aanbevelingen voor verbetering van de luchtvaartveiligheid.

Een 'concept' ongevallen rapport wordt overigens altijd nog getoetst door de Raad van de Luchtvaart. De conclusies moeten logisch, met bewijzen onderbouwd 'en verdedigbaar zijn'. Mochten Boeing en EIAL het niet met de conclusies eens zijn, dan hebben zij het recht op een 'dissenting opinion' (een afwijkende mening). In het ELAL ongeval heeft nog Boeing noch EIAL een afwijkende mening ingediend, alhoewel een 'klokkenluider' 3 weken voor de zitting van de RVL een brief aan de Raad voor de Luchtvaart geschreven heeft en daarbij ELAL van onjuiste onderhoudspraktijken heeft beticht. Dat was duidelijk een 'ingewijde' in de materie, en het zou zeker zeer interessant geweest zijn om zijn beweringen verder te onderzoeken, maar men heeft geoordeeld dat de uiteindelijke conclusies van het ongevalsrapport daardoor niet zouden veranderen.

Er zijn altijd wel 'open einden' aan een onderzoek waarin het bewijs niet altijd meer te vinden is, zeker ook na 30 jaren.

Het is ook niet zo dat een er maar 1 oorzaak van een vliegtuigramp is: veel meer is er sprake van een 'cascade' of een opeenstapeling van contribuerende factoren is waardoor een ongeval tot stand komt.

In het ELAL ongeval: de motorophanging was al voor jaren problematisch, het ontwerp met pinnen die onder bepaalde belasting moesten afbreken was nooit echt goed getest geweest en er werd aangenomen dat een motorseparatie niet catastrofaal zou aflopen. De inspectie methode om scheurtjes te kunnen detecteren was enigszins kwetsbaar en corrosie en kleine materiaal defecten in de fuse pins konden aanleiding zijn voor het ontstaan van vermoeidheid. De hele keten die de integriteit van de motorophanging moest vertoonde lacunes.

BOEING en ELAL

Het is zeer spannend geweest tijdens het onderzoek. Boeing en ELA zijn niet met elkaar op de vuiste gegaan, maar hadden wel verschillende percepties wat het specifieke ongeval veroorzaakt heeft.

Boeing was van mening dat ELAL mogelijk tijdens een inspectie de scheurvorming in een van de lugs of fuse pinnen over het hoofd heeft gezien. ELAL heeft zich met hand en tand verdedigd en heeft beweerd dat alle inspecties vakkundig zijn uitgevoerd.

Het bewijs ligt dan moeilijk: afwezigheid van bewijs dat iets fout was is niet hetzelfde als bewijs dat het goed was.

Het onderzoeksteam is hier op een goede manier mee omgegaan en heeft een standpunt ingenomen waarmee het niet tussen de beide partijen is gaan staan door de conclusie te trekken dat het ontwerp en de daarbij behorende systematiek van inspecties om de integriteit van de motorophanging te garanderen te veel lacunes vertoonde en daarmee het vereiste veiligheidsniveau niet kon halen. ELAL en Boeing hebben dat geaccepteerd (behalve waarschijnlijk de klokkenluider). Daarmee is dus niet gezegd dat ELAL geen fouten gemaakt zou kunnen hebben. Maar bewijs daarvoor ontbreekt.

De maatschappij houdt zich natuurlijk wel met de schuldvraag bezig. En dat is lastig. Het Bijlmer ongeval heeft waarschijnlijk zo'n 3 miljard gulden gekost. De modificatie van de Boeing 747 motorvloot met een nieuwe motorophanging kostte 7 jaren en 2 miljard dollar.

Zijn er levens bespaard door goed ongevallen onderzoek?

Vrijwel zeker zijn er veel levens bespaard door te voorkomen dat andere Boeing 747's neerstortten door motorophanging problemen.

De waarde van een mensenleven uit 1992 is op te maken uit de "statistical Value of Life" en die lag ongeveer bij 2 miljoen dollar per mensen leven. Aangezien de modificatie van Boeing 2 miljard dollar zou gaan kosten is grofweg te berekenen dat er 1000 mensenlevens zijn bespaard (ten opzichte van het niet nemen van actie). Dat zijn 2 of 3 volle Boeing 747's.

VRAGEN VAN MIJN KANT:

Hoe is de pers omgesprongen met de berichtgeving over het ongeval?

Hebben ze altijd wel zuiver bericht?

Zijn er niet veel mensen 'ziek' geworden van verdachtmakingen?

Zijn journalisten zich er ook bewust van dat verdachtmakingen 'zaaien' van grote invloed kan zijn op het psychische en lichamelijk welbevinden van mensen (en Bijlmerbewoners).

Zijn journalisten zich er ook bewust van dat ze een verantwoordelijkheid hebben om hun verdachtmakingen te corrigeren?

Nu na 30 jaar: moeten we het nog steeds hebben over complottheorieën en mannen in witte pakken?

Zo 'mannen' in witte pakken er geweest mochten zijn, er is nooit tastbaar bewijs gekomen dat ze er met tassen vol vliegtuigonderdelen vandoor zijn gegaan....en - nog veel belangrijker – is er iets gebeurd waardoor de oorzaak van het ongeval niet vastgesteld is kunnen worden en de maatregelen ter verbetering van de vliegveiligheid niet effectief genomen zijn? Het tegenovergestelde is waar: mannen in witte pakken hebben geen enkele rol gespeeld in het onderzoek waarbij ik betrokken ben en het lijkt op een complottheorie. Zullen we na 30 jaren na het Bijlmerongeval de discussie beëindigen omdat het niet relevant is?

Gesprek met Pierre Heijboer omstreeks 1999

Na publicatie van het rapport van de parlementaire enquête heb ik gesproken met de journalist Pierre Heijboer. Hij was bezig aan zijn boek 'Doemvlucht'.

Het gesprek duurde 3 uur en ik heb hem verteld hoe we te werk zijn gegaan. Het was – in mijn beleving een eerlijk gesprek – waarin ik hem inzicht heb proberen te verschaffen. Hij leek duidelijk wel van mijn inzet overtuigd en kon eigenlijk geen echte gaten in mijn verhaal schieten.

Bij het afscheid zei hij: 'u bent het toch ook wel met mij eens dat die meneer Wolleswinkel van de RLD niet kon?' 'Hij had een dubbelrol (enigszins arrogante uitstraling) en 2 petten op (directeur luchtvaartinspectie en vooronderzoeker voor de Raad voor de Luchtvaart). Ik was uit het veld geslagen, want : 'was dit het wat hij van een 3 uur durend gesprek had onthouden en wat eruit sprong'? De heer Wolleswinkel moest in zijn ogen vervangen worden.

Over de 'mannen in witte pakken' kon de heer Heijboer niet zoveel zeggen, behalve dat er enkele getuigen waren. Maar ook dat je artikelen in de krant wel 'interesse moesten opwekken' ander zou niemand ze lezen. Natuurlijk begrijp ik dat.....maar er zal een keer een punt moeten komen dat je zegt: of ze er nu wel of niet geweest zijn doet er eigenlijk niets meer toe.

Verklaringen van bekende Nederlanders

Soms verklaren bekende Nederlanders dingen voor de camera die eenvoudig met verschillende bronnen of data te weerleggen zijn. Maar een BN-er bereikt natuurlijk een groot publiek en richt daar soms – ondanks goede bedoelingen – schade mee aan. Zo verklaarde Klaas Wiltink – woordvoerder van de Politie – dat hij thuis de Boeing van ELAL op een bepaalde positie tijdens het 2^e rondje had zien overkomen. Harde data van de primaire en secundaire radar van Schiphol en andere bronnen spraken dit ‘bewijsbaar en onweerlegbaar’ tegen. Publiekelijk gaat een onderzoekscommissie niet in discussie met ‘getuigen’ en baseert zo’n commissie op weerlegbare en aantoonbare feiten. Maar ‘het kwaad’ is dan al geschied. Moeilijk om je daar tegen te wapenen.

Helderziende

Er is een helderziende mevrouw die het Bijlmerongeval voorspeld heeft. Nog sterker...ze wist hoe er tijdens de korte rampvlucht in de cockpit werd gereageerd. Zeer verbazingwekkend. Haar verhalen zijn nog in de simulator met haarzelf erbij nagevlogen (met Huub Corsmit).

Op 21 december kwam ik 's morgens op kantoor. Er was een DC-10 van Martinair neergestort. Frans Erhart van het onderzoeksbureau vertelde dat ze (Lieneke van de Hoek) ook een ongeval op die datum had voorspeld.....(een brief gedeponneerd).

Later in mijn carrière ben ik ook nog eens een keer gebeld door een collega: ‘jij kent toch die mevrouw die luchtvaartongevallen voorspelde?’ . Die heeft net gebeld en gezegd dat er vanmiddag een vliegtuig gaat neerstorten. Gelukkig gebeurde er die middag niets, behalve dat er een Boeing 747 vrachtvliegtuig met schuivende lading tijdens de start zwaartepunt problemen kreeg. Het vliegtuig vloog op lage hoogte over mijn huis in Hoofddorp – veel lager dan gebruikelijk en duidelijk op de verkeerde positie – richting Noordzee. Ik wachtte op een rookwolk die in de verte zou komen....maar die kwam niet.

In de week erop hoorde ik dat er een 747 met control problemen was teruggekeerd naar Schiphol en gelukkig een veilige landing had kunnen maken. Gelukkig had de paragnost het dit keer niet bij het goede eind.