

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 vond men wel gehoor.

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 niet 'om naar huis te schrijven' was? 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 kon 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 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 groot aantal niet. Dekker wierp zich op als de vasthoudende 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 op hem in te praten, 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. Met stelligheid, ondanks 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 zijn tunnelvisie te voorkomen. Om 'confirmation bias' te voorkomen. Gesprekken met de oorspronkelijke bronnen 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 ongevalsonderzoek 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 zou klappen om de gewenste duidelijkheid te verschaffen. Zelf kwam hij nooit op het idee om met mensen die onder ede verhoord werden rechtstreeks contact op te nemen. 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 controverse 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.

## 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 telkens 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 ongevalsonderzoek.

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 tegenspreekt. 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, gooit autoriteiten voor de bus, schildert ongevalonderzoekers 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 bij het minste of geringste weg als ongeloofwaardig. Zelfs onderzoeksjournalisten die hem kritische vragen stellen moeten het ontgelden: '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 mooi 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 Bijmerbewoners 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 blijkt het vliegtuig op vele kilometers verwijderd van de officiële route gezien te hebben.

Journalist Joost Oranje en Bijmer 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'.

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.

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, 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, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium rekt alles in 1994 en zelfs in 2003 met de modernste simulatietechnieken nog eens na: resultaat 'geen derde rondje'.

Het blijft na de parlementaire enquête 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 vliegramp 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 uiterst bezorgd 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 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.

Raad eens wat: 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.

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 gepensioneerde 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.

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. 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.

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 vermoed dat ze ook met Vincent Dekker gepraat hebben en doe mijn uiterste best om de journalisten Benjamin Denesh en Andres Spaeth van de goede informatie te voorzien. Er gaan weken vol spannende 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. Raad eens wat! Met alle verstrekte informatie en DFDR grafieken legt Vincent Dekker toch weer 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.

Via LinkedIn kom ik in contact met een aantal experts die Dekker ook hebben proberen te overtuigen van zijn ongelijk. Een expert stelt zelfs dat Dekker lijdt aan de ergste vorm van confirmation bias die hij ooit meegemaakt heeft. Zijn vrouw was gedragspsycholoog. Hij weet te melden dat Vincent enorm boos was over de podcast van Flugforensik en dat er oneindige discussies met hem zijn geweest. Zijn advies: je kunt maar beter met hem niet in discussie gaan, niet omdat hij gelijk zou hebben, maar omdat elke discussie zinloos is.

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 op vakantie een mededeling van google: er is nieuwe informatie van Vincent Dekker over de vliegcrash 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.

Tot zover!

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 behoren niet in het ICAO Annex 13 dossier te zitten. 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. 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 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?



**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 vliegcrash ook hebben gefaald. Dat is evenzo schadelijk gebleken als onvoldoende oog hebben door de overheid voor de maatschappelijke gevolgen van de vliegcrash 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 vliegtuigcrash en de hulp en nazorg voor slachtoffers aan boord of op de grond. Het zou hoopvol zijn en goed voor het vertrouwen in de overheid en de onderzoeksjournalistiek, als men nu 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 vliegcrash 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 van '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 ongevalonderzoek 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?