

Op 01.05.2024 om 22:12 heeft Henk Pruis <henk.pruis@xxxxx.com> het volgende geschreven:

Geachte mevrouw Boersema,

Dank voor uw antwoord. Ik begrijp de vraag naar de reactie van de oud Trouw journalist Vincent Dekker.

Maar, het artikel is op een aantal punten onjuist en verwarrend en laat de lezer achter met vragen, waardoor opnieuw de gedachte wordt gevoed dat er destijds in het onderzoek een loopje met de waarheid is genomen, en dat dat met de opening van de archieven opgelost zou kunnen worden: niets is minder waar.

1. de hoofdoorzaak van het ongeval is volkomen duidelijk, nl de motorophanging van de Boeing 747 die niet aan het vereiste veiligheidsniveau voldeed. In dit geval brak er een bout van een motor, die ertoe leidde dat uiteindelijk 2 motoren van het vliegtuig wegbraken hetgeen veel gevolgschade veroorzaakte, zodanig dat het vliegtuig beneden een bepaalde snelheid (ca 260 knopen) niet meer bestuurbaar was;
2. kort voor de Bijlmermeer raakte het vliegtuig onbestuurbaar bij teruglopende snelheid (in vaktermen `loss of control`), en was er geen mogelijkheid voor de bemanning meer om de flats nog te kunnen ontwijken: de onbestuurbaarheid is hier het criterium;
3. van een veilige landing op het IJsselmeer kon volgens de experts met de zwaar beschadigde machine geen sprake zijn;

Deze conclusies zijn sinds de publicatie van het eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart in februari 1994 duidelijk en op globaal niveau geaccepteerd. Deze conclusies zijn nogmaals bevestigd in het eindrapport van de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp in 1999.

De antwoorden op de in de inleiding van het artikel aangehaalde vragen bestaan dus al meer dan 30 jaar.

De informatie uit de Digital Flight Data Recorder is opgeslagen in het Nationaal Archief, maar een aantal onderzoekers heeft die data - verrassend genoeg - zelf ook nog thuis omdat men in 1992 en 1993 veel thuis heeft moeten overwerken. Met absolute zekerheid durf ik u te schrijven dat daar zeer vakkundig mee is omgegaan. Ik zond u zelfs wat DFDR grafieken toe in een vorige e-mail.

De 20000 kg lading die niet gespecificeerd is, is bekend van onderzoeken na het beëindigen van het ICAO Annex 13 onderzoek, met name van de commissie Hoekstra en door de Parlementaire Enquete naar de Bijlmerramp in 1999. Met andere woorden: er zullen geen nieuwe data aangetroffen worden in het in februari 1994 gesloten dossier in de archieven zoals nu opgevraagd zijn middels tussenkomst van het ACOI. Dit is alom bekend bij degenen die het dossier kennen, ook bij de best ingevoerde onderzoeksjournalisten.

Ook al zou er een exacte opgave van de bovengenoemde 20000 kg komen, onwaarschijnlijk mijns inziens, zou dat niet de resultaten van het epidemiologisch onderzoek, dat in 2004 werd afgesloten, beïnvloeden. Er werd destijds geconcludeerd dat er geen verband kon worden vastgesteld tussen de lading en ziekten in de Bijlmermeer (niet meer specifieke ziekten zoals kanker en misgeboorten ten opzichte van een representatieve controle groep elders). Wat er ook gebeurt: de uitkomsten van dat onderzoek staan in principe vast.

Onjuiste berichtgeving waaronder ongefundeerde verdachtmaking en speculatie, valse insinuaties, framing en anekdotische bewijsvoering in plaats van een discussie op basis van de feiten zijn onder meer bijdragende factoren in de ontsporing en ontstane onrust in de Bijlmermeer. Het is ook duidelijk dat de communicatiestrategie van de overheid destijds, om verdachtmakingen en insinuaties te negeren, desastreus heeft gewerkt.

Het spelen met onzekerheden is ook het spelen met de emoties en de gezondheid van de Bijlmerbewoners: die weten zelf niet meer wat er nu waar is, en wat onwaar is.

En daar probeer ik me voor in te zetten. In de documentaire Rampvlucht werd mijn inzet gevraagd om zaken voor de Bijlmerbewoners te helpen oplossen. Toch bleef het daarna stil.....en ging alleen Joost Oranje op mijn uitnodiging in om zaken en feiten nog eens goed te doordenken. Je kunt problemen eigenlijk pas goed verwerken als je duidelijkheid hebt omtrent de toedracht.

Ik heb inmiddels zelf ook gesprekken met opinion leaders in de Bijlmermeer gevoerd, en het is duidelijk te merken dat dit ook gewaardeerd wordt. Maar ik moet toegeven, het ´gevecht´ tegen onjuiste beeldvorming en ondeskundigheid is erg gecompliceerd, en bijna niet te winnen.

Op dit moment wordt er een studie in het kader van de moderne geschiedenis uitgevoerd: ik verwacht publicatie in een aantal maanden. Daarbij zullen onderwerpen als feiten, beeldvorming en waarheidsvinding een voorname rol spelen.

Ik hoop dat ik u met de feiten wat inzicht heb kunnen geven in mijn reactie, mijn betrokkenheid, mijn zorg om het welbevinden van de Bijlmerbewoners.

Helaas is het gif-doofpot media master frame in het geval van de vliegramp in de Bijlmer, nog steeds levend. Het lijkt er soms op dat dit frame, ondanks dat er geen enkel bewijs voor is, enigszins bewust in stand wordt gehouden. Dat is spannend, en daar kun je mooie boeken over schrijven en spannende drama fictie series over maken, echter , dit helpt mijns inziens de Bijlmer bewoners niet in hun verwerking.

De gepensioneerde onderzoekers van de Raad voor de Luchtvaart van de Bijlmer-ramp zouden niets liever zien dan dat alle gegevens uit de Nationale Archieven worden vrijgegeven, opdat de speculaties en insinuaties kunnen stoppen en de Bijlmerbewoners aan verwerking en heling kunnen toekomen. De door Vincent Dekker geuite verdachtmaking dat er tegenwerking zou zijn is werkelijk absurd en spreekt niet voor het vertrouwen in het Advies College, die een goed advies heeft afgegeven.

Mocht u in de toekomst ooit betrouwbare informatie nodig hebben, dan wil ik mij daar graag voor inzetten.

Natuurlijk zie ik de onjuistheden in uw artikel van 19 april graag gecorrigeerd.

Met vriendelijke groet,

Henk Pruis

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: Wendelmoet Boersema <W.Boersema@trouw.nl>

Datum: 1 mei 2024 om 17:28:21 CEST

Aan: henk.pruis@xxxxx.com

Onderwerp: uw mail

Geachte meneer Pruis,

U mailde ons over het nieuwsartikel 'Adviescommissie Bijlmerramp: maak archieven stapsgewijs openbaar' van jl 20 april (website 19 april). Daarin wordt oud-Trouw-collega Vincent Dekker geciteerd. In een paar zinnen geeft hij op dit nieuws zijn reactie en hij geeft aan uit te zien naar openbaarmaking van meer stukken en naar 'de inhoud van de zwarte doos'. Ook zegt hij "'Ook zijn er aanwijzingen, zoals verklaringen van ooggetuigen, dat het vliegtuig een andere route vloog dan die eigenlijk hoorde te vliegen.'" Uit uw mail begrijp ik dat u voornamelijk op deze laatste zin reageert, omdat u spreekt van een 'derde rondje dat nooit mogelijk is geweest', hoewel Dekker in dit artikel niet spreekt van een derde rondje.

Ik begrijp heel goed dat een dergelijk artikel voor u ook de gehele gang van zaken weer naar boven haalt. Trouw heeft echter in dit artikel alleen het nieuws van de adviescommissie weergegeven en de heer Dekker om een korte reactie gevraagd. Die reactie geeft geen aanleiding hier vervolgens weer weerwoord op te halen bij andere betrokkenen. Ik begrijp dat dit onbevredigend kan zijn voor u, maar er is hier in onze ogen geen sprake van foute informatie of onzorgvuldige journalistiek. Het is voldoende duidelijk uit het artikel dat Dekker - die destijds zich kritisch opstelde en opstelt - vooral uitziet naar de openbaarmaking van nieuwe gegevens.

Met vriendelijke groet,

Wendelmoet Boersema

Hoofdredacteur

@WendelmoetL

Beste hoofdredactie, hierbij de DFDR data waaruit exact af te leiden is hoe de Boeing 747 van ELAL neerstortte in de Bijlmer. Er is ook af te leiden dat een 3e rondje nooit mogelijk is geweest, zoals V. Dekker ooit beweerde en tot vandaag toe volhoudt. Dit is in 1993 aan V. Dekker uitgelegd, nogmaals in de parlementaire enquête onderzocht en recent door Flugforensik episode 22 (vrijgegeven op 12 april 2024) opnieuw onderzocht.

Het geven van foute informatie kan leiden tot grotere verwerkingsproblemen in de Bijlmer dan nodig. Als de verwerkingsproblemen in de Bijlmer serieus genomen worden, is het verstandig de goede informatie te verstrekken, die meermaals gevalideerd en geverifieerd is.

Dus, graag een wederhoor op het artikel van Dekker van 19 april.

Met vriendelijke groet, Henk Pruis

Geachte hoofdredactie,

Het is moeilijk om wederhoor te geven je ergens van beschuldigd wordt als je niet meer bestaat. De RAAD VOOR DE LUCHTVAART die het EIAL luchtvaartongeval onderzocht bestaat niet meer: in februari 1994 werd het eindrapport gepubliceerd, en wereldwijd wordt dat rapport als een goed onderzoek beschouwd. Maar de legpuzzel was en bleef half af....omdat de helft van de puzzelstukjes er nooit waren....en ook nooit meer gevonden zullen worden.

Toch zou een vorm van wederhoor tegenover de beweringen van Vincent Dekker goed zijn, al was het maar om de lezers van Trouw ook een mogelijkheid op een objectieve beeldvorming te kunnen bieden en om te laten zien dat Trouw ook waarde hecht aan een serieuze vorm van informatie van zijn lezers.

Ik wil graag dat wederhoor geven, als gepensioneerd ongevallenonderzoeker van de Raad vd Luchtvaart en gehoorde bij de parlementaire enquête van de Vliegcrash in de Bijlmer in 1999. Graag ook evenveel tekst en ruimte als Vincent Dekker heeft gekregen.

Een aantal van de beweringen van meneer Dekker is allang door de Raad en later opnieuw ontkracht met de parlementaire enquête, maar kennelijk maakt dat voor hem niet veel uit. Recent is de wijze van neerstorten opnieuw door onafhankelijke journalisten onderzocht met door mij verstrekte DFDR data erbij, met hoor en wederhoor van meneer Dekker en andere experts erbij. Luistert u naar de podcast van Benjamin Denes en Andreas Spaeth van Flugforensik episode 22 over de Bijlmercrash, verschenen op 12 april 2024. Daarin wordt duidelijk dat een aantal beweringen en beschuldigingen van de heer Dekker onjuist zijn, immoreel zijn en niet serieus te nemen zijn.

Bij dezen vraag ik het recht om wederhoor aan Trouw. Een interview kan mogelijk ook per face-time of telefonisch.

Met vriendelijke groet en erop vertrouwend dat u de regels voor zorgvuldige journalistiek respecteert,

Henk Pruis, ex luchtvaartongevallenonderzoeker vliegcrash Bijlmermeer, gepensioneerd Expert van de European Union Aviation Safety Agency en gehoorde bij de parlementaire enquête in 1999. Ik heb nog contact met 5 ongevallenonderzoekers en ik kan beschikken over de meeste data die bij het NA zijn gearcheeerd.