

De lange weg naar het MH17 onderzoeksrapport

Tekst: Nick Vording

Weinig onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) hebben voor publicatie al zoveel discussie veroorzaakt als het rapport over MH17. De wereld kijkt mee want de inhoud heeft vergaande consequenties. 454 dagen zitten er tussen de ramp en het rapport. Zorgvuldigheid gaat boven snelheid.

Dag 1 - De ramp

Het is duidelijk dat Nederland een grote rol moet spelen wanneer aan het eind van de dag blijkt dat de meeste van de 298 slachtoffers de Nederlandse nationaliteit hebben. Er wordt een achtkoppig team gevormd van verschillende overheidsinstellingen die zich met de ramp moeten gaan bezighouden. Twee van de acht leden horen bij de OVV. 24 uur na de ramp zit het team samen met minister Timmermans en een speciaal beveiligingsteam van de marechaussee aan boord van het regeringsvliegtuig op weg naar Kiev. Het blijkt moeilijk te zijn om naar het gebied te gaan. De gevechten zijn nog steeds gaande.

Dag 5 - Resolutie 2166

De Verenigde Naties nemen resolutie 2166 aan. Hierin wordt het neerhalen van MH17 veroordeeld en wordt opgeroepen een volledig, grondig en onafhankelijk onderzoek uit te voeren.

Dag 7 - De zwarte dozen

De OVV heeft de leiding gekregen over het onderzoek. Formeel moet Oekraïne het onderzoek leiden, maar om praktische en politieke redenen mag Nederland het overnemen. In Kiev neemt de OVV de Flight Data Recorder en Cockpit Voice Recorder in ontvangst. Ze zijn beschadigd, maar er is door geen van de strijdende partijen mee gemanipuleerd. Diezelfde dag worden de recorders naar Groot-Brittannië gestuurd om uitgelezen te worden.

Dag 30 - Paragraaf 7.1

Volgens paragraaf 7.1 van de ICAO-bijlage 13 moet er binnen 30 dagen na het voorval een 'preliminary report' zijn. Vanwege de complexiteit mag het rapport uitgesteld worden.

Dag 55 - Het voorlopige rapport

Het 'Rapport van eerste bevindingen' wordt gepresenteerd. Het is een opsomming van feiten en met de grootste moeite worden de gevoelige onderwerpen vermeden. Het enige dat over de oorzaak wordt gezegd is: *"Schade (...) lijkt erop te wijzen dat het vliegtuig van buitenaf is getroffen door een groot aantal voorwerpen met hoge energie."*



Dag 123 - Berging

De OVV heeft geen onderzoek kunnen doen op de plek zelf. Daar is het te gevaarlijk voor. Daarom wil het de wrakstukken bergen en naar Nederland overbrengen. In zeven dagen zijn zoveel mogelijk relevante brokstukken verzameld. Met diepladers en treinen worden de onderdelen vervoerd van Torez naar Charkov.

Dag 134 - Vliegroutes

Vertegenwoordigers van buitenlandse onderzoeksraden komen in Den Haag bijeen om onderzoek te doen naar de besluitvorming rond vliegroutes. Zij onderzoeken de manier waarop vliegroutes bepaald worden, wie die beslissingen nemen en hoe dat gecommuniceerd wordt.

Dag 140 - Transport

Verspreid over meerdere dagen worden de wrakstukken naar Nederland vervoerd. Logistiek specialisten van Defensie hebben verschillende mogelijkheden vergeleken om de onderdelen in Nederland te krijgen. Het blijkt dat vervoer over de weg het snelst en makkelijkst is. Met vier konvoien komen in totaal zestien vrachtwagens naar Gilze-Rijen.

Dag 174 - De veiligheidsdiensten

De commissie die toezicht houdt op de Nederlandse veiligheidsdiensten (CTIVD) gaat onderzoek doen in op-

dracht van de OVV. De OVV wil weten welke rol de AIVD en MIVD hebben gehad bij het bepalen van de veiligheid van vliegroutes.

Dag 219 - Onderzoek wrakstukken

De internationale onderzoekers hebben het onderzoek van de wrakstukken afgerond. Dit onderzoek vond plaats volgens de ICAO-regels en in het bijzijn van een ICAO-vertegenwoordiger. Nu dit is afgerond mogen nabestaanden van de slachtoffers de wrakstukken ook bezoeken.

Dag 246 - RTL Nieuws

RTL Nieuws meldt dat het stukken van een BUK-raket heeft gevonden tussen de wrakstukken in Oekraïne. De Onderzoeksraad neemt het materiaal in ontvangst, maar waarschuwt tegelijkertijd voor te snelle conclusies. De eindconclusie moet bevestigd worden door meerdere bronnen.

Dag 280 - Een extra onderzoeksvraag

Tijdens de contacten met de nabestaanden blijkt dat er steeds één terugkerende vraag is. Wat hebben de inzittenden meegekregen van de ramp? Het OVV besluit om deze vraag toe te voegen aan hun onderzoeksdoel.

Dag 295 - Delen van kennis

De internationale onderzoekers zijn weer bijeen gekomen. De voortgang van het totale onderzoek is besproken. De voorlopige resultaten van het forensisch onderzoek en de reconstructie van het vliegtuig zijn gedeeld.

Dag 390 - Delen en lekken

De laatste grote bijeenkomst van het internationale team. Onderzoek wordt gedeeld en vergeleken. Het concept van het rapport mag door de internationale onderzoekers worden gelezen en onderdelen daarvan vinden de weg naar de media. De OVV wil niet reageren op een vertrouwelijk conceptrapport.

Dag 407 - De aankondiging

De Onderzoeksraad meldt dat het eindrapport op 13 oktober gepresenteerd gaat worden. Voor die tijd zullen de nabestaanden in een besloten bijeenkomst de conclusies van het onderzoek te horen krijgen.

Dag 454 - Het Eindrapport

Vanaf tien uur stroomt de pers mondjesmaat restaurant 't Vliegveld binnen. Een internationale verzameling van aan smartphones en laptops gekluisterde journalisten. Daartussen lopen medewerkers van de onderzoeksraad en militairen van luchtmachtbasis Gilze-Rijen.

Met koffie en broodjes wordt iedereen opgevangen. Na de inschrijving is het nog twee uur wachten. Een stamgast met één grote wenkbrauw en hangsnor zit verbaasd aan de bar iedereen te bekijken. Zijn rustige lunch is danig verstoord.

Om 12:15 worden de ruim 200 aanwezigen met vier bussen naar de basis gebracht. Daar staan al tien satellietwagens klaar om de persconferentie de wereld over te sturen.

Binnen in een tent zijn er lange tafels klaargezet met stroom en internet. Krantenjournalisten en bloggers beginnen meteen te typen. Radio- en tv-verslaggevers gaan elkaar interviewen. Het geroezemoes duurt totdat de deuren opengaan.

Door de deuropening is het geraamte al zichtbaar. Door de zwarte achtergrond en verlichting ziet het er nog indrukwekkender uit dan het al is. Iedereen is stil. We mogen naar binnen. We komen in de buurt van iets bijzonders. Iets heiligs.

Over de hele wereld kijken mensen live mee. De voorzitter van de onderzoeksraad komt het podium op. Als een dominee die een preek gaat geven. De zaal is muisstil.

De preek is oudtestamentisch. Het gaat over dood en verderf. Iedereen kent het verhaal en het einde, maar zicht op het vliegtuig zorgt voor extra emotie.

Het dikke boek wordt in een half uur samengevat. Wat hij mocht onderzoeken heeft hij onderzocht. De antwoorden die hij kon vinden heeft hij gegeven. Nu is het aan anderen om verder te gaan.



Zes vragen (en vijf antwoorden) over het onderzoeksrapport

Wat is er precies onderzocht?

In de rapporten staan vier onderwerpen centraal:

1. Wat was de toedracht van de crash?
2. Het overvliegen van conflictgebieden.
3. Waarom moesten Nederlandse nabestaanden twee tot vier dagen wachten op bevestiging van de Nederlandse overheid dat hun naasten aan boord waren van vlucht MH17?
4. Hebben de inzittenden van vlucht MH17 iets van de crash meegekregen?

En wat is de uitkomst?

1. Een explosief van het type 9N314M, aangedreven door een BUK-systeem, is vlak buiten de cockpit tot ontploffing gekomen. Daardoor zijn de drie vliegers meteen om het leven gekomen en is de cockpit losgescheurd van de rest van het vliegtuig.
2. Oekraïne had het luchtruim moeten sluiten voor de burgerluchtvaart. Er waren de dagen voor de ramp al indicaties dat het gevaar groter werd.
3. De verwarring met de namenlijst is ontstaan doordat men bij Malaysia Airlines niet de nationaliteit registreert. Men had te weinig houvast en durfde de familieleden geen bevestiging te geven zonder honderd procent zekerheid. Dat heeft in sommige gevallen enkele dagen geduurd. In het rapport wordt opgeroepen tot verbetering van het crisismanagement.
4. Volgens de OVV is de luchtdruk bij de inslag meteen verdwenen uit het vliegtuig. De passagiers hebben binnen enkele seconden het bewustzijn verloren.

En nu kunnen de daders aangeklaagd worden?

Dat ligt weer iets ingewikkelder. De OVV heeft alleen onderzoek gedaan naar de toedracht van de crash. Hij zal geen beschuldigende vinger wijzen. Er is ook nog een strafrechtelijk onderzoek gaande. De politie en het OM vormen samen met hun collega's in Maleisië, Oekraïne, België en Australië het Joint Investigation Team (JIT). Het doel van het JIT is de verantwoordelijken opsporen en straffen.

Dus wat gaat er nu gebeuren?

Het JIT zal dit onderzoeksrapport gebruiken bij zijn eigen onderzoek. Het technisch onderzoek van de OVV is maar één puzzelstukje. Het JIT maakt bij zijn onderzoek ook gebruik van eigen deskundigen, telecom-informatie, data-analyse en getuigen. Er moet uiteindelijk een strafdossier op tafel komen waarmee de daders aangeklaagd en berecht kunnen worden.

En hoe lang gaat dat duren?

Dat is nog niet bekend. Wel heeft hoofdofficier van justitie Fred Westerbeke bekendgemaakt dat hij optimistisch is over de grote vorderingen die de afgelopen maanden zijn gemaakt.



Wat doet de VNV hiermee?

Op het moment dat het onderzoeksrapport werd vrijgegeven stonden verschillende leden van de Accident Investigation Group (AIG) van de VNV klaar om het door te nemen. De Nederlandse nieuwsmedia stonden op dat moment al te wachten op de mening van de VNV.

's Avonds was Steven Verhagen uitgenodigd om bij Pauw aan tafel te schuiven om het rapport te duiden en het standpunt van de Nederlandse vliegers te verkondigen.

Op de lange termijn zullen voor de AIG vooral de conclusies over het overvliegen van conflictgebieden van belang zijn.