

Repatriëring uit oorlogsgebied

Enkele uren na de vliegcrash met de MH17 is duidelijk dat er veel Nederlandse slachtoffers te betreuen zijn. Het LTFO stelt alles in het werk om de stoffelijke overschotten zo snel en zorgvuldig mogelijk uit het onrustige Oekraïne naar Nederland over te brengen. Een enorme en soms zelfs gevaarlijke uitdaging.



Vlucht MH17 van Malaysia Airlines is neergestort op Oekraïens oorlogsgebied.

Vlucht MH17 van Malaysia Airlines vertrekt op donderdag 17 juli 2014 rond 12.15 uur van Schiphol, met Kuala Lumpur als eindbestemming. Enkele uren later verdwijnt het toestel van de radar. Kort daarna wordt bekend dat het is neergestort boven Oekraïens grondgebied en dat er geen overlevenden zijn. In het gebied zijn pro-Russische separatisten en het Oekraïense leger gewapend actief.

Aan het eind van de middag verzamelt de Vaste Kern Leidinggevenden van het Landelijk Team Forensische Opsporing (LTFO, zie kader) zich bij de luchtvaartpolitie op Schiphol. Ze overleggen over de vraag wat te doen als Nederland het onderzoek naar het neerstorten moet uitvoeren. "Op dat moment was bekend dat het om een toestel van Malaysia Airlines ging, met waarschijnlijk een aantal Nederlanders aan boord", zegt Peter van Vliet. Hij

is projectleider van het LTFO en teamleider van de afdeling Forensische Opsporing in de eenheid Midden Nederland, met ruim dertig jaar ervaring als technisch rechercheur. Van Vliet heeft deze donderdag piketdienst. "Die avond hebben we een aantal scenario's neergezet", zegt hij. "Rond 01.30 uur zijn we naar huis gegaan, met de afspraak de volgende ochtend weer bij elkaar te komen in Driebergen."

Die nacht blijkt dat het grootste deel van de 298 slachtoffers de Nederlandse nationaliteit heeft en het LTFO krijgt de opdracht naar Oekraïne te gaan. "We gingen er gezien het aantal Nederlandse slachtoffers al vanuit dat wij de identificatie en het forensisch onderzoek ter plaatse moesten gaan doen", zegt Van Vliet. In de loop van de volgende ochtend wordt een achtkoppig team samengesteld, met Van Vliet als projectleider en een operationeel hoofd. Verder bestaat het team uit

deskundigen op het gebied van onder meer het identificeren en bergen van stoffelijke overschotten, twee mensen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (zie het artikel op pagina 30) en een collega van de luchtvaartpolitie. Van Vliet heeft onderzoekstechnisch gezien de coördinatie, het operationeel hoofd houdt zich meer bezig met de grote lijnen. Met al zijn ervaring bij het LTFO denkt Van Vliet dat hij wel ongeveer weet wat hem te wachten staat, maar dat blijkt een misvatting.

Regeringsvliegtuig Op vrijdag 18 juli verzamelt het team om 17.00 uur op Schiphol. Daar stappen ze samen met toenmalig minister Timmermans (Buitenlandse Zaken) in het regeringsvliegtuig richting Oekraïne. Om 22.00 uur landen ze in Kiev. "Tijdens de vlucht hebben we met minister Timmermans ons idee besproken de stoffelijke overschotten te laten



De route van vlucht MH17 op 17 juli en de route van het Nederlandse team tussen 18 en 22 juli.

overbrengen naar Nederland om het hele identificatieproces hier te laten verrichten", zegt Van Vliet. "Dat zou voor de eerste keer zijn. Normaal gesproken gebeurt dat altijd in het land waar de ramp zich heeft voltrokken. Maar vanwege de situatie in Oekraïne hadden we een voorkeur voor Nederland. We konden het hier beter organiseren en afschermen en hoefden niet alle materieel in te vliegen. Minister Timmermans stemde daarmee in."

De veiligheidssituatie in Oekraïne is dermate precair dat ook zes man van de Brigade Speciale Beveiliging (BSB) van de Koninklijke Marechaussee zijn meege-

vlogen. Zonder begeleiding van de BSB mogen de Nederlanders niet op straat komen.

Bemiddeling Die ochtend presenteert minister Timmermans aan de Oekraïense regering in Kiev het idee om de stoffelijke overschotten op te halen en naar Nederland over te brengen. "Uiteindelijk is dat plan aangenomen", zegt Van Vliet. "Met bemiddeling van de OVSE (Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa, red.) zouden we toegang kunnen krijgen tot het rampgebied; die bemiddeling was nodig in verband met de

gevechten. Uiteindelijk mochten we met een beperkt team die kant op." Het is dan zaterdag 19 juli rond 13.00 uur.

Van Vliet mag twee teamleden meenemen en drie man van de BSB ter beveiliging. De projectleider kiest zijn twee metgezellen op basis van hun deskundigheid. "Een logistiek specialist omdat veel organisatie vereist was, mocht ons plan haalbaar blijken en een teamlid met post mortem kennis, dus hoe je lichamen moet bergen."

Zaterdag aan het einde van de middag vertrekken de zes mannen in een gepantserde auto van de BSB van Kiev

Landelijk Team Forensische Opsporing

Het Landelijk Team Forensische Opsporing is een team van de Nederlandse politie en partners, waarin de deskundigheid op het gebied van forensische opsporing en slachtofferidentificatie is gebundeld. Bij een grote ramp of terroristische aanslag worden met één druk op de knop de forensisch specialisten van Nederland opgeroepen. Deze specialisten van de politie, de Koninklijke Marechaussee en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) verrichten de LTFO-taken naast hun reguliere werk. In het LTFO zitten ruim 150 medewerkers, onder wie deskundigen op het gebied van berging en identificatie van lichamen of lichaamsdelen

en op het gebied van explosieven, brandonderzoek, ontploffingen en bomaanslagen.

Het LTFO heeft op de PD twee hoofdtaken: de forensische opsporing, gericht op daderschap en het vaststellen van de aard en de oorzaak enerzijds, en de berging en identificatie van eventuele slachtoffers anderzijds. De eerste prioriteit op de PD hebben het veiligstellen van de sporen en het bergen en identificeren van slachtoffers. In het geval van de MH17 lag de prioriteit van het LTFO bij de identificatie.

Bron: www.ltfo.nl

>> naar Charkov, een afstand van ongeveer zevenhonderd kilometer. Diep in de nacht arriveren ze op de plaats van bestemming. Op zondagmorgen 20 juli is het rustig in Charkov, op circa 150 kilometer van het front. Van Vliet: "Inmiddels was duidelijk dat ergens een trein moest staan met stof-



Een separatist op de crashsite.

felijke overschotten, in een gebied waar zwaar gevochten werd. Die zondagochtend kwam vanuit Den Haag via de SGBO het verzoek na te denken over de vraag of wij met een heel beperkt clubje het oorlogsgebied in wilden gaan om te proberen bij die trein te komen en in contact met de separatisten te treden."

Verzoek Dat verzoek komt niet geheel onverwacht. Van Vliet en de anderen hebben tijdens de autorit al besloten dat ze op zo'n eventuele vraag zullen ingaan. "Dat waren we verplicht aan de slachtoffers en hun nabestaanden", verklaart Van Vliet. "Iedereen was het ermee eens, zonder

discussie. Ook al hadden we geen idee hoe het daar was. De concrete vraag was of ik met één ongewapende BSB'er en één van mijn twee teamleden naar Torez wilde gaan. Op het station van Torez zou namelijk de trein met stoffelijke overschotten staan, ongeveer vijftien kilometer van de crashsite (zie kaart op pagina 11, red.) Die trein moest naar een veiliger plek. Ik heb besloten de deskundige op het gebied van het bergen van slachtoffers mee te nemen. "Veiligheids garanties kunnen niet worden gegeven." We kregen vanuit Defensie het advies: leg contact met je thuisfront en schrijf een afscheidsbrief. Want niemand wist wat er de komende dagen ging gebeuren. Ik heb die brief geschreven en in een dichtgeplakte envelop aan een van de achterblijvers gegeven. Ook heb ik telefonisch contact gehad met mijn vrouw en twee dochters. Het waren de zwaarste uren van mijn leven, maar ik vond dat ik moest gaan."

Overbrengen Mocht het lukken de trein uit het oorlogsgebied weg te krijgen, dan moeten de stoffelijke overschotten zo snel en zorgvuldig mogelijk naar Nederland worden overgebracht. Deze taak is neergelegd bij Noud Schuuring, operationeel expert bij de afdeling forensische opsporing in de eenheid Limburg en deelprojectleider van de Unit Identificatie van het LTFO (UIL, het vroegere Rampen Identificatieteam). "Ons doel is altijd het identificeren van lichamen en deze aan de nabestaanden teruggeven", zegt Schuuring.

Direct na de ramp met MH17 is hij gevraagd, met enkele collega's, een mortuarium in te richten in Hilversum. Daar is hij druk mee tot hij op zondag 20 juli de opdracht krijgt naar Oekraïne

te vliegen om ervoor te zorgen dat de lichamen naar Nederland kunnen worden gebracht. "Ik had ongeveer anderhalf uur voorbereidingstijd voor we vertrokken", zegt Schuuring. "Hoewel ik uiteraard de berichtgeving volgde, had ik geen idee waar we terecht zouden komen. De beslissing de stoffelijke overschotten naar Nederland over te brengen was uniek. Normaal doen we onderzoek ter plekke, nu moesten we de lichamen vervoeren. Daar bestond dus geen draaiboek voor."

Leidend Schuuring vertrekt vanaf vliegveld Eindhoven met zeven man: een forensisch rechercheur, twee medewerkers van Postmortale Zorg – mensen van buiten de politie die helpen bij het reconstrueren van lichamen en het papierwerk – en vier militairen van de explosievenopruimingsdienst. Namens Defensie vliegt ook een Officier Veiligheidsregio mee. Midden in de nacht landen ze in Charkov. Maandagochtend blijkt dat er nog zo'n vijftig buitenlandse politiemensen in het hotel zitten. Het zijn collega's van *Disaster Victim Identification teams* (DVI's) uit landen die slachtoffers aan boord hadden: Maleisië, Engeland, Duitsland, Zwitserland, Australië plus een team van de Amerikaanse FBI. "Deze teams hadden aangeboden om het onderzoek te ondersteunen. Net zoals wij dat normaal gesproken doen", verklaart Schuuring hun aanwezigheid. "Maar in dit geval was voor iedereen duidelijk dat wij de operatie zouden leiden en dat het verdere onderzoek in Nederland zou plaatsvinden."

Processen Uit ervaring weet Schuuring dan al dat het een enorme klus zal worden de stoffelijke overschotten zo



Situatie in Oost-Oekraïne (op 24 augustus om 12.00 uur).

zorgvuldig mogelijk naar Nederland te transporteren. Het is inmiddels vier dagen na de ramp en het is zo'n 35 graden Celsius. Besloten wordt om een oude tankfabriek in te richten als werkplaats. "Ik heb in grote lijnen een proces beschreven, waarbij ik een onderverdeling heb gemaakt in vier deelprocessen", zegt hij. "De trein, het onderzoek in de loods, het transport naar Nederland en de zorg voor alle collega's die ons bijstonden. In goed overleg hebben we gekeken over welke competenties alle internationale collega's beschikten. Uiteindelijk bleken we een ideale samenstelling te hebben. De politiemensen

hebben we verdeeld over de vier deelprocessen. Ik hield me voornamelijk bezig met de bewaking van het hele proces, terwijl anderen de deelprocessen leidden. En ik kanaliseerde alle formele contacten. De eerste dagen was het vooral aftasten en regels stellen. De opdracht was dat de stoffelijke overschotten naar Nederland moesten. Hoe we dat gingen doen, moest ik zelf uitvinden." Politiecommissaris Pieter-Jaap Aalbersberg voert inmiddels namens het ministerie van Buitenlandse Zaken het overleg met de Oekraïense autoriteiten, die vanzelfsprekend op de hoogte gehouden willen worden en het team moeten

faciliteren. Aalbersberg wordt vergezeld door een ondersteunende staf, bestaande uit een operationeel commandant en vier facilitators van de politie. Zij zorgen ervoor dat het forensische team ongestoord zijn werk kan doen. En verder is het wachten op de trein met slachtoffers, die nog steeds in Torez staat.

Frontlinie Intussen vertrekken Van Vliet en zijn twee metgezellen aan het einde van zondagmiddag vanuit Charkov naar Izjum, aan de rand van het oorlogsfront. De afspraak is om daar een ontmoeting te hebben met leden van de OVSE: "Zij zouden ons verder begeleiden naar Donetsk, waar het hoofdkwartier van de separatisten was. Onze tolk durfde tot Izjum te gaan, maar verder niet." Eenmaal in Izjum aangekomen blijkt dat de medewerkers van de OVSE er nog niet zijn, vanwege de gevaarstelling. Dus overnachten de drie Nederlanders in een hotel op een heuvel, een uitkijkpunt van het Oekraïense leger. "Dat werd zwaar belegerd", zegt Van Vliet. "Wij hebben daar zo goed en zo kwaad als het ging de nacht doorgebracht. Inmiddels had ik afgesproken dat de OVSE ons die nacht om 4.00 uur zou ophalen en ons een kleine honderd kilometer verder brengen, onder begeleiding van het Oekraïense leger. Inderdaad konden we om 4.00 uur instappen in een auto van de OVSE en zijn we onder begeleiding van een legerwagen met Oekraïense soldaten naar de daadwerkelijke frontlinie gebracht."

Waarschuwing Ze arriveren bij het aanbreken van de dag - maandagochtend 21 juli - in een oorlogsgebied met kapotgeschoten oorlogsmaterieel en ingegraven tanks, verwoeste huizen en

Donderdag 17 juli	Vrijdag 18 juli	Zaterdag 19 juli	Zondag 20 juli	Maandag 21 juli	Dinsdag 22 juli	Woensdag 23 juli				
MH17 stijgt op van Schiphol MH17 verdwijnt van de radar	Berichten over crash van MH17 Vaste Kern Leidinggevenden LTFO overlegt op Schiphol	Team o/v Van Vliet bereidt zich voor om naar Oekraïne te reizen Team Schuuring richt in Hilversum mortuarium in voor identificatie slachtoffers	Team van politie, OVV en KMar (BSB) vertrekt, samen met minister Timmermans Landing in Kiev	Minister Timmermans overlegt met Oekraïense regering over repatriëring slachtoffers Drie politiemensen en drie BSB'ers vertrekken van Kiev naar Charkov	Team o/v Schuuring vliegt naar Charkov om repatriëring naar Nederland voor te bereiden Team van Vliet stemt in met verzoek om in oorlogsgebied lichamen op te halen	Van Vliet, teamlid en BSB'er vertrekken naar Izjum OVSE brengt team Van Vliet naar Donetsk	Team Van Vliet inspecteert trein in Torez en daarna crash site Team van Vliet overlegt met rebelleider Borodai	Team van Vliet vertrekt met trein van Torez naar Charkov Team Schuuring verzorgt voorbereiding van lichamen voor repatriëring	Dag van nationale rouw Eerste lijkkasten komen per vliegtuig aan in Eindhoven	Kisten worden naar Hilversum overgebracht voor identificatie

>> talrijke *roadblocks* met zwaarbewapende soldaten. "We zaten in een gepantserde auto", zegt Van Vliet. "We kregen de waarschuwing dat op bepaalde locaties werd geschoten op alles wat bewoog, maar we hoefden niet te schrikken als er iets tegen de auto zou tikken, want de auto kon ertegen." Het OVSE-voertuig komt echter niet onder vuur te liggen. Op een gegeven moment willen de Oekraïense soldaten niet verder. Van Vliet en zijn twee collega's stappen over in een andere auto van de

beveiligd door zwaar bewapende separatisten die op hun knieën de straat scannen op gevaar. Dan kijk je twintig meter naar rechts en ziet daar de voltallige wereldpers op een terras zitten." Van Vliet en zijn collega's worden direct overspoeld door met name de Nederlandse journalisten. Maar ze besluiten eerst wat tijd voor zichzelf te nemen en te gaan ontbijten. De drie hebben al 48 uur niet normaal geslapen. Vervolgens heeft Van Vliet een ontmoeting met de



Leden van de OVSE en het team van Van Vliet houden een minuut stilte bij de stoffelijke overschotten in een trein op het station van Torez.

OVSE en rijden een half uurtje over een snelweg. "We moesten nog omrijden, omdat die nacht een viaduct met daarop een trein was opgeblazen", zegt Van Vliet.

Separatisten Het trio bereikt een locatie waar vier auto's klaarstaan met separatisten erin. Allemaal met bivakmutsen en kalasjnikovs. Zij fungeren vanaf dan als beveiliging. "Dat was afgesproken met de OVSE. Anders kon je dat gebied niet in", zegt Van Vliet. Na nog een uur rijden arriveren ze in Donetsk. Een stad met een miljoen inwoners. Met name de buitenring verkeert in oorlogssfeer, met *roadblocks*, controleposten en bewapende mensen. "We werden uiteindelijk afgezet bij een hotel", vervolgt Van Vliet. "Dat was een opmerkelijke ervaring: je stapt uit een auto,

OVSE. "Ons doel was de trein uit dat gebied krijgen naar een locatie waar we iets konden doen. Ik had toen nog geen idee wat die locatie zou kunnen zijn."

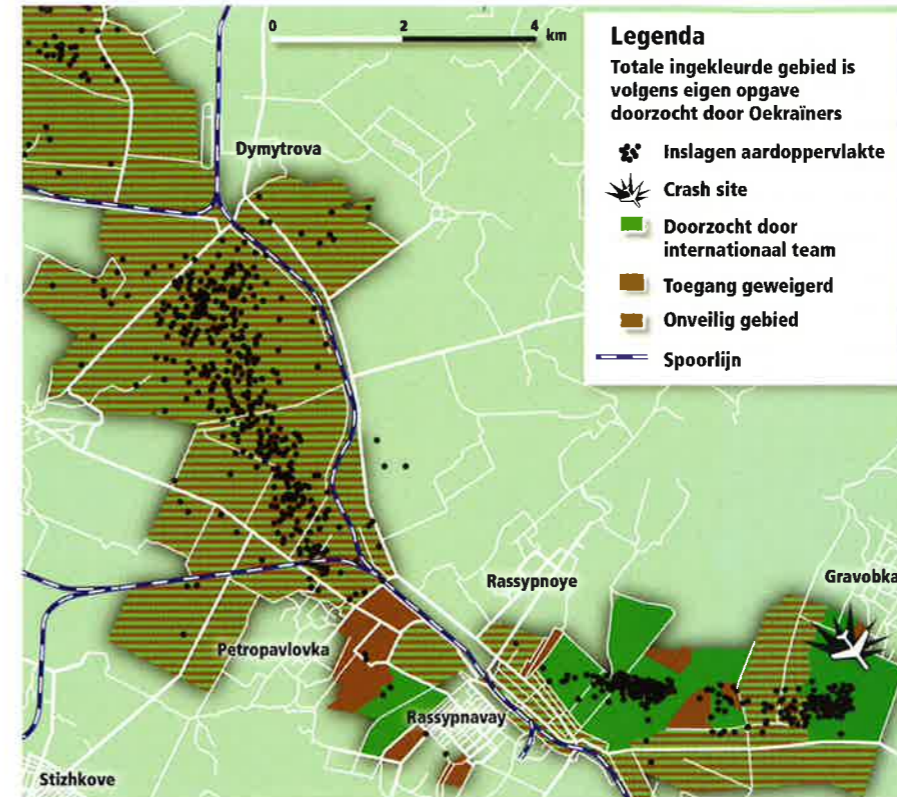
Trein Vervolgens vertrekken de drie Nederlanders in een kolonne voertuigen naar het station van Torez, op vijftien kilometer van Donetsk. Daar, op het eerste perron van een oud stationnetje, staat de trein: vier wagons en een locomotief voor de koeling. Van rustig werken op een afgeschermd locatie is echter geen sprake. De internationale media hebben het perron overgenomen. "Er stond pers vanuit Australië tot de VS. Ik denk dat ik voor wel vijftig camera's heb gestaan", zegt Van Vliet. "Ik weet niet hoe zij daar zijn gekomen. Maar wij hebben er drie dagen

over gedaan, zonder te slapen en met alle gevaren van dien."

Van Vliet laat het perron ontruimen en manoeuvreert de pers op gepaste afstand. "We hadden onderweg al afgesproken: als daar een trein staat met stoffelijke overschotten erin, houden we eerst een minuut stilte", zegt hij. En zo gebeurt het. Temidden van bewapende separatisten en gadegeslagen door een horde journalisten betonen de drie Nederlanders hun respect voor de slachtoffers. "Ik ben heel trots dat dat gelukt is en dat ik de moed heb gehad om dat af te dwingen", zegt Van Vliet.

Vervolgens laat hij de vier wagons een voor een openen en kijkt even naar binnen. Dan vraagt hij de leider van de rebellen of de trein naar een veilige locatie kan rijden. "Maar de separatisten wilden dat we de *bodybags* gingen tellen. Dat heb ik geweigerd. Dan had ik over lichamen heen moeten stappen en zakken versjouwen. Ik heb uitgelegd dat ik dat niet respectvol vond. En hoewel ze er niet blij mee waren, heb ik voet bij stuk gehouden."

Crashsite Van Vliet schat dat er zo'n tweehonderd lijkzakken verspreid over de vier wagons liggen. Hij staat erop dat de wagons worden verzegeld, ondanks de bedenkingen van de rebellen. "Maar uiteindelijk zijn ze verzegeld met een touwtje en loodjes zoals die bij ons op de meterkast zitten. De vierde wagon bleef nog even open, onder bewaking van de separatisten. We hoorden namelijk dat op de crashsite nog gezocht werd naar lichamen en dat er nog wat gevonden was." Dan gaan Van Vliet en de anderen in een kolonne naar de crash site. De rit voert dwars door oorlogsgebied: bij iedere kruising is een *roadblock*, overall staan tanks en mannen met bivakmutsen. Na drie kwartier doemt de rampplek op. De brokstukken van de Boeing 777 liggen op glooiende velden met maïs, graan en zonnebloemen. "En er liepen talloze journalisten rond. Toen zagen we weer dat de wereld niet van de politie, de overheid of het leger is, maar van de media", zegt Van Vliet.



Over een gebied van 35 vierkante kilometer verspreid liggen brokstukken van het vliegtuig. (Situatie van eind augustus.)

Van Vliet ziet twee plekken waar brand heeft gewoed, maar geen stoffelijke resten. Dat stelt hem enigszins gerust, kennelijk is er veel geborgen. In een vrachtauto liggen nog een aantal *bodybags*, die ook naar de trein gebracht zullen worden. De drie Nederlanders lopen een soort inspectie over de weg en zien overal koffers liggen. "Ik heb de separatisten daar gevraagd de bagage te bergen. Ik had de indruk dat ze aan dit verzoek zouden voldoen." Van Vliet staat de pers te woord en gaat daarna terug naar de trein. Maandagmiddag 21 juli loopt ten einde. De vrachtwagen arriveert ook bij de trein en de laatste *bodybags* worden in de trein geladen, waarna separatisten ook de laatste wagon verzegelen.

Rebellenleider De afspraak is dat de trein naar Marioepol of naar Charkov zal gaan. Maar er ontstaan problemen. Volgens de separatisten ligt het treinstation van Donetsk onder mortievuur en ze willen opnieuw onderhandelen over de voorwaarden waaronder de trein mag

vertrekken. "We moesten dat accepteren", zegt Van Vliet. Dus gaan ze wederom in konvooi naar Donetsk voor een afspraak met Alexander Borodai, de leider van de separatisten. Die afspraak staat gepland om 19.00 uur in het hotel. Omdat het



De Nederlandse politiemensen inspecteren de rampplek.

allemaal zo snel gaat, heeft Van Vliet geen contact met de SGBO of het thuisfront. "Ik heb vooraf nog wel een sms gestuurd naar de ambassade met de stand van zaken", zegt Van Vliet. Uiteindelijk verschijnt Borodai om 21.00 uur. "We zaten in een vergaderzaal en ineens komt hij binnen, met vier lijfwachten met bivakmutsen en kalasjnikovs."

Diplomatie Gaande het gesprek blijkt dat de communicatie tussen de separatisten en de Oekraïense regering het struikelblok is. De trein moet vanuit het oorlogsgebied naar het veilige deel van Oekraïne. En omdat de twee strijdende partijen niet met elkaar praten, is het lastig afspraken maken. Terwijl de diplomatie op hoog niveau op gang komt, vertelt Van Vliet aan Borodai dat het van belang is snel te beginnen met de identificatie en dat hij als rebellenleider de macht heeft om de trein te laten gaan. Om 03.00 uur worden de Nederlanders gewekt en door de separatisten naar het station van Donetsk gebracht. Daar staat de trein, die kennelijk is overgebracht van Torez naar Donetsk. Ze mogen instappen en dan zal de trein vertrekken. "Achteraf vind ik dat de grootste gok die we genomen hebben", zegt Van Vliet. "De separatisten waren ook

>> redelijk nerveus, om niet te zeggen bang. Er waren heel veel sluipschutters rond dat station. Maar we zijn bij de trein gekomen, waarna ik wat documenten heb ondertekend voor de overdracht.”

Militairen Er is een vijfde wagon aan de trein gekoppeld met banken voor de teamleden. Onverwacht blijken ook nog veertien Maleisische onderzoekers in de wagon te zitten. De trein komt in beweging zonder dat de inzittenden de bestemming weten. “We hadden contact met een operation room van de BSB in Nederland”, zegt Van Vliet. “Ieder kwartier gaven we het GPS-coördinaat door. Dat konden we bepalen aan de hand van mijn telefoon.” Daaruit blijkt dat de trein inderdaad richting Charkov gaat. Tijdens de rit maken de inzittenden nog een angstig moment mee. De trein stopt, er wordt van de buitenkant met wapens op de deur gebonkt en dan stormen er militairen binnen. Tot opluchting van het gezelschap blijken het Oekraïners te zijn, die de trein verder zullen beschermen.

Debriefing Dinsdag 22 juli om 13.00 uur arriveert de trein dan eindelijk in Charkov, waar hij wordt opgewacht door het team van Noud Schuuring en de circa vijftig leden van de diverse internationale Disaster Victim Identification teams. Verder lopen er ook nog ongeveer honderd Oekraïense militairen, brandweermensen, leden van de ministerraad en de lokale pers over het terrein. “We hebben een minuut stilte gehouden en gewacht tot alle buitenstaanders weer vertrokken waren”, zegt Schuuring. “Vervolgens zijn we begonnen met werken.”

Van Vliet en zijn twee kompanen daarentegen zijn aan het eind van hun Latijn. Ze worden naar een hotel gebracht, slapen een paar uur en houden met zijn drieën een debriefing. Hun missie zit erop, waar die van Schuuring en zijn team begint.

Repatriëring In de uren voor de aankomst van de trein is de voormalige tankfabriek ingericht voor de repatriëringsmissie.

‘Het was een samenspel’

Terugblikkend op zijn ervaringen in Oekraïne zegt Peter van Vliet: “Daar stond ik dan, een ongewapende politieman uit Utrecht te onderhandelen met zwaar bewapende, onberekenbare rebellen.” Maar hij kreeg wat hij verlangde.

“Ik handelde uit mijn hart”, blikt hij terug. “Ik verkeerde in een soort roes. Ik dacht er niet aan dat ik onder een vergrootglas lag van de hele wereld. Die druk voel ik nu vreemd genoeg wel, als ik eraan terugdenk. Ik had totaal de verkeerde dingen kunnen zeggen. Maar achteraf ben ik supertrots en

gelukkig dat het goed is afgelopen.”

In Oekraïne verkeerde Van Vliet in een voortdurende adrenalinerush en moest hij constant schakelen en anticiperen op totaal onverwachte gebeurtenissen. Voor wat hij allemaal meemaakte, bestaan geen protocollen.

Rust Bij thuiskomst kreeg Van Vliet hulp van het sociaal medisch team van Defensie, vergelijkbaar met het bedrijfsopvangteam van de politie. Hij had er veel baat bij. “Zij hebben me echt weer tot rust gebracht. Ik heb mijn ervaringen een plek kunnen geven en heb ook veel gesproken met mijn gezinsleden. Zij zijn

De loods is een meter of honderd lang en dertig breed. Samen met de vier deelprojectleiders bekijkt Schuuring wat allemaal nodig is om zo efficiënt en zorgvuldig mogelijk te kunnen werken. De Nederlandse delegatie heeft al wat lijkkasten meegenomen en beperkt materiaal. “Maar we wisten nog steeds niet wat er precies op ons af kwam”, zegt Schuuring. Via de officier Veiligheidsregio van Defensie komt hij in contact met de Oekraïense veiligheidsofficier. “Die man heeft ons erg goed gefaciliteerd met de nodige materialen, zoals stoelen, tafels, tenten voor wie buiten moest werken en ventilatoren voor binnen. Kortom, alle zaken die we zelf niet hadden. We hebben echt perfecte medewerking gekregen.”

Vastleggen In de bloedhitte gaan de mannen aan de slag in hun witte pakken. Schuuring vraagt een Amerikaan erop toe te zien dat ze ieder uur een liter water drinken. Vanwege de enorme politieke druk is het team inmiddels uitgebreid naar 165 leden, bestaande uit specialisten van Europol en Interpol, de lokale politie, een gerechtelijk patholoog, het openbaar ministerie, douane, ambulancemedewerkers, verpleegkundigen, veel brandweer-

lieden en een extra team medewerkers van de politie uit Maleisië. Afgezien van enkele uren slaap zijn zij onafgebroken in touw. Een gemiddelde werkdag beslaat achttien uur.

Eerst wordt de trein helemaal gecontroleerd op veiligheid en maakt de politie foto's van de verzegelingen. Na een temperatuurmeting worden de bodybags uit de trein gehaald en op een brancard naar de loods gebracht. Daar worden ze gecontroleerd op gevaarlijke stoffen. Vuile lijkzakken worden in schone zakken gedaan en met röntgenapparatuur kijkt men wat er nu precies in de zakken zit. “Het kon zijn dat er bijvoorbeeld delen van het vliegtuig bij zaten”, zegt Schuuring. “We wilden exact weten wat er naar Nederland ging.” De lijkzakken worden gefotografeerd, inclusief alle papieren en teksten die eraan zitten. “Later bleek dat heel belangrijke informatie”, zegt Schuuring. “Bijvoorbeeld de vindplaats van een stoffelijk overschot. Nabestaanden willen het liefst tot op de meter nauwkeurig weten waar hun geliefde is omgekomen. Als je dat goed vastlegt, kun je op die vraag een antwoord geven.” Vervolgens worden de lijkzakken geseald in plastic en in lijkkasten gelegd.

toch behoorlijk angstig geweest. Voor mij was het een kwestie van overleven. Ook de aanwezigheid van al die pers vormde een stressfactor. Als ik het moest overdoen, zou ik hetzelfde doen. We hebben die trein daar weg gekregen en de stoffelijke overschotten aan de nabestaanden teruggegeven. Daarvoor deden we het allemaal.”

Nooit eerder Ook Noud Schuuring kijkt met een positief gevoel terug op

zijn tijd in Oekraïne. Zoveel stoffelijke overschotten plus bagage overbrengen naar een ander land voor identificatie en forensisch onderzoek, was nog nooit eerder gedaan. Schuuring: “We hebben veel slachtoffers kunnen identificeren en ik ben trots dat ik daaraan heb mogen bijdragen. Maar hoewel ik het werkproces heb ontworpen, was het een samenspel van alle mensen. De druk was enorm en het moest snel en zorgvuldig, maar het is gelukt. Al is het nog niet klaar natuurlijk.”



Van Vliet staat de internationale pers te woord.

Rouw Op woensdag 23 juli gaan de eerste veertig lijkkasten per vliegtuig naar Nederland. Onduidelijk is hoeveel stoffelijke overschotten het exact betreft. Het is goed mogelijk dat tijdens het bergen incomplete lichamen zijn samengevoegd. Het is een dag van nationale rouw als het vliegtuig in Eindhoven arriveert. Peter van Vliet is met het toestel mee naar Nederland gevlogen. Vanuit de cockpit ziet hij de ceremonie.

De volgende dagen landen nog drie vliegtuigen met lijkkasten. Op zondag 27 juli keert Van Vliet terug naar Charkov om het team waarmee hij op vrijdag 18 juli naar Oekraïne was vertrokken, op te halen. Al deze collega's hebben uiteindelijk geholpen bij het gereed maken van de stoffelijke overschotten voor repatriëring. Ook Schuuring en zijn collega's vliegen mee naar Nederland.

Bijdragen Tijd om uit te rusten is er nauwelijks. Er staat nog een trein met bagage en wat brokstukken in Charkov. “Die wilden we ook hier hebben, omdat die konden bijdragen aan het identificatieproces en de opsporingsdoelinden”, zegt Schuuring. Hij krijgt de opdracht een team samen te stellen om de goederen naar Nederland te transporteren. “Dat proces heb ik op dezelfde manier ingericht, met dezelfde deelprocessen”, zegt hij. “Ook heb ik weer dezelfde mensen van over de hele wereld benaderd. Zij wisten immers al wat werd verwacht.”

Op 30 juli vliegen Schuuring en zijn Nederlandse collega's – onder wie ook Peter van Vliet – opnieuw naar Charkov, waar alle benodigde manschappen alweer klaar staan. En dan begint hetzelfde proces van fotograferen, controleren op gevaarlijke

Waardering Zowel Van Vliet als Schuuring prijst de lokale bevolking en reddingswerkers voor hun hulp en inzet. “Petje af voor de wijze waarop zij de lichamen hebben geborgen”, zegt Schuuring. Van Vliet beaamt: “Met hun kennis en middelen hebben ze fantastisch werk gedaan. In de pers heb ik een statement gemaakt: ‘They did a hell of a job in a hell of a place.’ En dat meen ik oprecht. Ik heb kort met wat lokale mensen gesproken en zij hebben echt verschrikkelijke dingen meegemaakt. En als je dan ziet hoeveel stoffelijke overschotten zij zonder bescherming en hulpmiddelen hebben geborgen, verdient dat alleen maar waardering.”

stoffen, verpakken, waarmerken en inladen. “Uiteraard is een stoffelijk overschot iets anders dan een koffer, maar de werkwijze was gelijk”, zegt Schuuring. “We moesten ook door het Oekraïense juridische protocol heen. We konden die spullen natuurlijk niet zomaar meenemen.” Wel is de tijdsdruk ditmaal een stuk minder. Na twee weken is alle dan verzamelde bagage verwerkt. Op 14 augustus vliegen Schuuring, Van Vliet en hun collega's huiswaarts. Twee weken later vliegen zij wederom voor veertien dagen richting Charkov, puur om vinger aan de pols te houden.

Tot maanden na de ramp bleven Nederlandse politiemensen in Oekraïne, om zodra dat mogelijk was verder te kunnen zoeken en bergen. Zo begon medio november een team met de berging van de wrakstukken van het vliegtuig. Daarbij werden opnieuw menselijke resten en persoonlijke bezittingen gevonden en veilig gesteld.

Erik.van.der.veen@politieacademie.nl

Voor meer informatie:
PKN > Forensische opsporing > FO PD maatwerk plus > FO stoffelijk overschot



'Twintig uur voorbereiden voor een paar uur zoeken'

Tekst: Rosmarijn Zuring · Foto's: Harro Meijnen /Blauw, Defensie en ANP

'Vooral heel veel praten'

Joop de Schepper vertrok een week na de crash van de MH17 naar Charkov als *convoy commander* van de repatriëringsmissie. 'Wij hadden vooral met de separatisten bij de slagbomen te maken.'

Joop de Schepper is in Nederland plaatsvervangend hoofd Landelijk regieteam en voormalig korpschef Zaanstreek-Waterland. Ongeveer een week na de crash van vlucht MH17 vertrok hij naar Oekraïne als plaatsvervangend missiecommandant. "Ik hoorde het bericht over de crash op donderdagavond 17 juli via de media. Zondag werd ik benaderd of ik maandag in Driebergen kon zijn om de informatieknop van de SGBO MH17 te leiden. Net zoals ik eerder dit jaar bij de Nuclear Security Summit heb gedaan. Dinsdag leidde dat tot het verzoek om naar Oekraïne af te reizen. Ik was de vooruitgeschoven post van de SGBO onder de algemeen commandant, om de politieactiviteiten te regelen. Vrijdag 25 juli vertrok ik vanaf Eindhoven naar Charkov, in gezelschap van een aantal Australiërs die inmiddels ook waren gearriveerd."

Ongewapend "Op het moment dat ik in Oekraïne aankwam, was net besloten tot een gecombineerde missie van politie en Defensie. Vanwege de oorlogssituatie in Oekraïne was het heel belangrijk dat de missie een politie-uitstraling had en dat wij ongewapend zouden werken. Wij waren daar ook voorstander van. Ten eerste waren er al genoeg redenen voor misverstanden en ten tweede hadden onze wapens toch niet veel uitgericht in de situatie daar. Defensie was leidend in de missie, de politie deed de vakinhoudelijke kant. De Brigade Speciale Beveiliging (BSB) van de KMar begeleidde en beveiligde de missie. Militairen zijn toegerust om langdurige missies te doen. Ze hebben veel ervaring met zaken als bijvoorbeeld de logistiek. Goederen en voorzieningen die ze niet zelf meenemen, kopen ze ter plaatse in. Ze leggen contact met de lokale bevolking om bijvoorbeeld auto's te huren en maaltijden te leveren."

Ondersteuning "Het was echt nodig dat er een ondersteunende staf kwam. Vooral de eerste dagen hadden veel gevegd van de Nederlandse politiemensen die vanaf het begin ter plaatse hadden gewerkt (zie de reconstructie eerder in dit blad, red.) In het begin waren de werkomstandigheden primitief en moesten zij veel zelf regelen. Toen wij hen konden ondersteunen, konden zij slapen

terwijl wij de logistiek regelden en de OVSE de onderhandelingen voerde met de strijdende partijen. Als staf waren wij er ook om de zoekactie en de politiek-bestuurlijke kant bij elkaar te brengen. De Nederlandse regering wilde geen direct contact met de separatisten, vandaar de bemiddeling van de OVSE. Daarom konden we bijvoorbeeld ook niet via Rusland naar de crash site. Achter de schermen speelden de VN en Rusland natuurlijk ook een grote rol. Maar wij hadden vooral met de separatisten bij de slagbomen te maken, om bij de crashsite te kunnen komen."

Charkov "Voordat we naar de crashsite konden, zijn we eerst een week in Charkov geweest om alles voor te bereiden. Daar hebben we accommodatie geregeld in hotels en een hangar gehuurd voor alle spullen. Van Charkov was het nog vier uur rijden naar de crashsite. Halverwege ligt Soledar, waar we een forward operating

base inrichtten, zoals Defensie dat noemt. In Soledar was één gebouw met bedden en sanitair. Daar sliepen de onderzoekers. Alle anderen sliepen op legerbedjes en stretchers in onder andere het gemeentehuis. In het gemeentehuis was ook de operation room, met op het dak de schotels van Defensie. Defensie had er een kantine laten inrichten door lokale bevolking en cateraars ingehuurd, aangevuld met rantsoenen van het leger. Elke twee dagen gingen de onderzoekers een dag en nacht terug naar Charkov om bij te komen. De BSB begeleidde dat steeds."

SGBO

De Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden rond de MH17 had als opdracht: sturing geven aan de identificatie en repatriëring van de stoffelijke overschotten en het strafrechtelijk onderzoek naar de toedracht, de waarheidsvinding. De volgende knoppen van het SGBO-model waren actief:

- Algemeen Commandant
- Communicatie
- Opsporingsexpertise
- Bewaken en Beveiligen
- Opsporing
- Informatie
- Ondersteuning
- Bestuursondersteuning
- Commandant oekraïne
- Defensie/politie operations



Forensisch onderzoekers zoeken naar stoffelijke overschotten en persoonlijke bezittingen op de rampplek.

>> **Checkpoints** "Soledar ligt anderhalf uur rijden buiten door separatisten bezet gebied, de crashsite lag in separatistengebied. We moesten dus steeds door hun checkpoints. Elke dag stonden we een soort motorkapoverleg te doen met mannen met bivakmusten over waar we wel en niet heen mochten. Mijn functie als convoy commander was te zorgen dat de politiemensen hun werk konden doen. Dat betekende vooral heel veel praten; soms waren we twintig uur aan het praten om een paar uur te kunnen werken. Elke avond maakten we een zoekplan voor de volgende dag, terwijl de zoekers lagen te slapen. En de OVSE onderhandelde 's nachts met de separatisten over wat we de volgende dag mochten doen en met hoeveel man. Regelmatig moesten dus mensen achterblijven. Dat vergde veel flexibiliteit van iedereen. Mensen voelden zich soms ook nutteloos, als ze dagen lang niet konden werken. Maar hun back-up was wel noodzakelijk, om mensen klaar te hebben staan voor als we ineens weer een paar uur mochten zoeken."

Staakt het vuren "Via de OVSE is op een bepaald moment tussen Oekraïne en de separatisten een staakt-het-vuren afgesproken. De overeenkomst hield in: van 9.00 tot 17.00 uur mochten we zoeken en we mochten geen opsporingshandelingen verrichten. Dat staakt-het-vuren is anderhalve dag goed gegaan, daarna waren er toch voortdurend beschietingen en konden we steeds een paar uur werken. Na die anderhalve dag hebben we nooit meer een hele dag kunnen zoeken. Het is voorgekomen dat we drie uur in de berm hebben liggen wachten terwijl de mortieren over ons hoofd vlogen. De separatisten controleerden ook daadwerkelijk of we ons aan de afspraak hielden. In de eerste dagen konden de politiemensen nog profiteren van

de verwarring en de chaos, maar later werd dat moeilijker. Als we naar een bepaalde plek of langs de stellingen wilden, zeiden de separatisten dat er mijnen lagen. En als we een stuk van het vliegtuig aanraakten, moesten we dat weer neerleggen."



Defensie vliegt veel eigen materieel in.



De forward operating base in Soledar.

Ervaring "De lokale mensen die spullen verzameld hadden, hebben we ook gesproken. Zij moesten hun verhaal kwijt en daar was tot dan geen tijd en aandacht voor geweest. We hoorden hen niet als getuige, want dat is een opsporingshandeling. Mensen waren onder de indruk van wat er was gebeurd. Ook heb ik gesproken met de leider van de SES, state emergency service, een soort rampenbestrijdingsdienst. Er zijn in dat gebied veel steenkolenmijnen, dus die dienst wordt voornamelijk bemenst door mijnwerkers. Ze oefenen en hebben veel ervaring, want er gebeuren nogal eens ongelukken. Overigens had hun chef – een vent van twee meter – tranen in zijn ogen toen hij vertelde wat ze hadden aangetroffen.



De lokale reddingswerkers borgen veel stoffelijke overschotten.



Oekraïners hebben bloemen neergelegd ter nagedachtenis aan de slachtoffers.

Het beeld in Nederland was dat er een stelletje mijnwerkers door de wrakstukken liepen, maar ze hebben op een effectieve en gestructureerde manier lichamen veilig gesteld. We mochten ook hun kaarten gebruiken, waarop ze hadden aangegeven waar ze hadden gezocht. Dat hielp ons aanzienlijk. In eerste instantie verwachtten we op bepaalde plaatsen nog spullen te vinden, die er niet bleken te zijn. Toen kwamen

we erachter dat zij daar al hadden gezocht. Ze hadden heel nauwkeurig volgens hun maatstaven gewerkt. In Nederland zijn we gewend dat je zoekt met zoekploegen en prikstokken waarmee je een gebied uitkamt. Maar dat is niet mogelijk in een oorlogsgebied en een zoekoppervlakte van 35 vierkante kilometer."

Zelf zoeken "We hebben van te voren geprioriteerde zoekplekken vastgesteld en met behulp van GPS gingen de onderzoekers die plekken af. We hebben ook zoveel mogelijk terrein opnieuw onderzocht, niet om iets te vinden, maar om uit te sluiten dat er nog iets lag. Ook met honden hebben we gecheckt of er niets had gelegen. We hebben opnieuw menselijke resten gevonden en persoonlijke bezittingen, zoals boeken en agenda's. De laatste dagen voordat we moesten stoppen in verband met de veiligheid, hebben we pamfletten in het Russisch en Oekraïens uitgedeeld, waarin we mensen vroegen om persoonlijke bezittingen van de slachtoffers en delen van het vliegtuig te komen brengen die zij verzameld hadden. Ook daar kwam respons op. Overigens zijn we als Nederlandse politie ook na juli en augustus steeds in Oekraïne aanwezig gebleven om nieuwe zoekacties voor te bereiden en uit te voeren."

Maatstaven "De onderzoekers van het LTFO staan internationaal hoog aangeschreven. Ze kunnen goed en snel werken. Maar nu moesten ze heel anders werken dan ze gewend zijn. Zelfs in Tripoli en Faro was het anders, want daar was geen oorlog. Ze konden nu niet volgens hun maatstaven werken. Toch probeerden ze dat zoveel mogelijk wel te doen. Zelfs als niemand kijkt, doen ze alles nog heel netjes om contaminatie te voorkomen en alles goed vast te leggen. Maar ze moesten af en toe water bij de wijn doen, in het kader van de veiligheid. Als je hoort dat er over tien minuten geschoten wordt, werk je niet op je gemak. Bij deze mensen is het wel goed opletten of er niet één lijk te veel voorbijkomt, zoals we dat noemen. Maar ze houden elkaar goed in de gaten, spreken elkaar aan en er is goede nazorg."

Rosmarijn.zuring@politieacademie.nl

Voor meer informatie:

PKN > Gevaarbeheersing/CCB > Inzet Officier van Dienst > In SGBO werken

'Snelschaken met twintig tegenstanders'

In Nederland werden de MH17-slachtoffers geïdentificeerd. Arie de Bruyn is operationeel leidinggevende van het LTFO. 'We begonnen om half acht 's ochtends en om half zeven 's avonds wilden ze nog niet stoppen.'

Politiecommissaris Arie de Bruyn is gedetacheerd bij de KMar en daar werkzaam als hoofd Intelligence van de brigade recherche. Verder is hij operationeel leidinggevende van het Landelijk Team Forensische Opsporing. Formeel mag hij vijftien dagen aan deze neventaak besteden. Maar door de ramp met MH17 heeft hij dit maximum al ruimschoots overschreden.

"Het Landelijk Team Forensische Opsporing, en in het bijzonder de afdeling Identificatie, bestaat uit rechercheurs die dermate alert zijn dat we elkaar meteen informeren als er iets speelt. Donderdag 17 juli kreeg ik rond 17.00 uur al het eerste telefoontje dat er iets mis was. Ik heb even afgewacht en ben rond 18.30 uur naar Schiphol gegaan voor overleg. We hebben ons als de Vaste Kern Leidinggevendens verzameld in het gebouw van de luchtvaartpolitie. Daar hebben we besproken wat we konden verwachten. Maar er was niet veel duidelijk. Feitelijk was de vraag meer: wat gaan we morgenochtend doen? De eerste uren is alles nog zo onoverzichtelijk. Mijn ervaring is dat je beter wat afstand kunt nemen en even afwachten zodat je het goed kunt regelen, in plaats van er meteen er op te duiken."

Scenario's "We hebben een aantal scenario's besproken. Wie er eventueel naar Oekraïne zouden afreizen en de invulling daarvan. Het was vooral een voorbereidend en oriënterend gesprek, zoals gebruikelijk bij een ramp waarbij mogelijk Nederlanders zijn overleden. Die avond stegen de cijfers over het aantal Nederlandse slachtoffers, dus we wisten snel dat we een rol gingen spelen in het hele proces. We hebben enkele mensen verteld dat ze mogelijk in het team zouden komen, maar de meesten realiseren zich dat natuurlijk

zelf al. Als teamleider heb je vaak meer werk aan het organiseren van het enthousiasme, dan aan het vinden van teamleden. Je moet de collega's bij wijze van spreken eerder tegenhouden. Die nacht lag ik om 3.00 uur in mijn bed, met de afspraak dat ik de volgende ochtend om 7.00 uur weer in Driebergen zou zijn."

Tripoli "Vrijdag hebben we waar mogelijk knopen doorgehakt over de opschaling. Bijvoorbeeld wat betreft de familierechercheurs. Als er zoveel slachtoffers zijn, weet je dat je veel familierechercheurs nodig hebt (zie het artikel op pagina 27). Die hebben we gevonden via de coördinatoren van de eenheden. Ook hebben we de veiligheidssituatie in Oekraïne besproken. En wederom de vragen gesteld: hoe gaan we erheen, met wie en waarmee moeten

we rekening houden? We hebben steeds de risico's afgewogen. Bij de vliegramp in Tripoli is destijds ook overwogen alle stoffelijke resten deze kant op te halen. En dat gold eveneens voor Oekraïne. Het was te onveilig de stoffelijke overschotten daar te bergen en te onderzoeken. Zelfs in Kiev bleek de veiligheidssituatie voor buitenlandse politiemensen twijfelachtig. Onze

overweging was: hier kunnen we het veilig en goed doen. Met de nodige diplomatie bleek het mogelijk de lichamen naar Nederland over te brengen (zie de artikelen eerder in dit blad, red)."

Snelschaken "Ik ben zelf in Nederland gebleven. Mijn rol was vooral een coördinerende: ervoor zorgen dat alles klaar was. Ik heb zaterdagochtend bijvoorbeeld met mensen van de luchtmacht overlegd hoe we de lichamen hier konden krijgen als ze vrijgegeven zouden worden. Er kwam van alles op me af, bijna dag en nacht vanwege het tijdsverschil met Oekraïne. Ik zeg bewust niet dat je wordt geleefd, want dan zou je het niet meer in de hand hebben. Het is als snelschaken met twintig tegenstanders. En dan ook nog op verschillende spelborden: het ene moment moet je een ministerie adviseren en daarna een loodgieter vragen een leiding aan te leggen. Maar in al die jaren hebben ik en de mensen met wie ik samenwerk natuurlijk wel routine gekregen. Dat is tegelijkertijd een valkuil. Als je bijvoorbeeld een situatie herkent die zich ook voordeed na de tsunami in Thailand en waar het goed ging, dan ben je geneigd te denken dat het nu ook wel goed komt. Maar de

'Je moet niet alles op ervaring doen'

 LTFO

>> tsunami was tien jaar geleden en er woedde geen oorlog. Je moet niet alles op ervaring doen. Dit werk brengt altijd risico's met zich mee. In Enschede was het asbest, in Thailand hadden we een open werkplek met diverse gevaren en vaak komen er bij rampen ook gevaarlijke stoffen vrij. Nu betref het oorlogsgebied. Maar als het echt te gevaarlijk was geweest, dan hadden we geen mensen laten gaan. Je moet geen mensen offeren."



Het was te onveilig om de stoffelijke resten ter plaatse te onderzoeken.

Vertrouwen "In het weekend hebben we een splitsing gemaakt: een aantal mensen heeft zich gefocust op Oekraïne en ik op de identificatie in Nederland. Ik heb toen ook echt de luiken gesloten voor wat in Oekraïne gebeurde. Als je zelf niet ter plaatse bent, kun je de mensen daar ook niet goed adviseren. Dan moet je op elkaar vertrouwen. Hier was ook genoeg te doen. We moesten een locatie inrichten voor als de stoffelijke overschotten zouden arriveren en er moest een internationaal identificatieteam komen. Het is nooit eerder gebeurd dat stoffelijke overschotten naar een ander land zijn gekomen voor identificatie. Maar het uitgangspunt blijft hetzelfde: je moet het werk organiseren."

NSS "Tijdens de NSS (Nuclear Security Summit, red.) in maart dit jaar hebben we de infrastructuur bij een ramp of aanslag geëvalueerd. En we hadden toen de Korporaal van Oudheusdenkazerne in Hilversum opgebouwd en ingericht voor een mogelijke calamiteit. Na de NSS hebben we gezegd: als er ooit iets gebeurt, moeten we daarop terugvallen. We konden de kazerne redelijk snel inrichten; een hek en bewaking waren er al. Tijdens de NSS hadden we twee straatjes klaarstaan voor identificatie, daar hebben we nu vier van gemaakt. We moesten wel alle voorzieningen en apparatuur laten bezorgen. Maar het was de afdeling Logistiek al duidelijk wat we

wilden, dus zij konden direct aan de slag. We zijn daar maandag mee begonnen."

Plan "We moesten ook de mensen regelen. Het identificatieproces is gestandaardiseerd en we werken volgens internationale richtlijnen. Alle collega's wereldwijd kennen de werkwijze. Het gaat er vooral om dat je de juiste mensen op de juiste plek hebt. Vrijdag had ik al contact opgenomen met mijn Engelse, Belgische en Duitse collega-leidinggevend. We hadden allemaal zo onze belangen, dus ik heb voorgesteld deze te coördineren. De Engelse collega was net op weg naar Oekraïne, maar de Belgische en de Duitse leidinggevende zijn wel deze kant op gekomen en met zijn drieën hebben we het plan gemaakt. We kennen elkaar goed, dus de teams waren hier al bijna voordat we het officiële verzoek deden. Behalve uit België, Engeland en Duitsland zijn er ook experts gekomen uit Maleisië, Australië, Indonesië, Nieuw-Zeeland, Canada en de Verenigde Staten. Dus uit alle landen die slachtoffers te betreuen hadden. Dat is een bewuste keuze geweest. Zo was het door de korte lijnen in al die landen ook meteen duidelijk hoe het ervoor stond. Dat heeft een hoop ruis voorkomen."

Betrokken "De eerste drie weken hadden we 200 tot 250 man die de identificatie deden. Met de ondersteunende diensten meegerekend, hebben we wel meer dan vijfhonderd mensen gelijktijdig in en om de kazerne gehad. Iedereen werkte goed samen. We zijn allemaal experts en alle DVI (*Disaster Victim Identification*, red.) commandanten kennen elkaar goed. Op 22

juli, de dag voordat de eerste kist binnenkwam, hebben we 's morgens een briefing gehad. We hadden ervoor gekozen de landen aanvankelijk met hun eigen team te laten werken, maar ik hoopte dat iedereen al snel door elkaar heen zou samenwerken en zijn eigen plek vinden. Zo groot is deze wereld niet en een aantal mensen kende elkaar ook al. De eerste lijk-

kasten zijn door Nederlandse collega's in ontvangst genomen, terwijl de anderen stonden toe te kijken. De volgende ochtend vroegen de commandanten van de andere DVI's of zij bij de volgende ontvangst ook betrokken konden worden. Toen dacht ik: oké, dan zijn we nu al één geheel."

Schouw "Identificatie is feitelijk een lijn die je afloopt. In dit geval was het iets lastiger in verband met het strafrechtelijk onderzoek. De collega's van de opsporing deden eerst een schouw voordat wij aan de identificatie begonnen. Vervolgens was het een zaak van goed fotograferen en vastleggen. Dan gingen de lichamen naar collega's van dacty, daarna werden de lichamen beschreven: uiterlijke kenmerken en bijvoorbeeld ook mogelijke kleding en sieraden. Vervolgens onderzochten pathologen de

lichamen op antropologische kenmerken als leeftijd en namen ze DNA af. Daarna volgden de tandexperts voor de tandstatus. Als afsluiting volgde nog een kwaliteitscheck om er zeker van te zijn dat alle stappen conform de regels waren genomen en dan hadden we een beschreven lichaam."

Bijgesteld "We zijn niet direct met vier straten gestart, maar begonnen met twee. Je moet het immers ook managen, want je wilt op het einde wel weten wat je hebt gedaan. Zeker als een lijkzak bij wijze van spreken twee of drie stoffelijke overschotten blijkt te bevatten. Dan zit daar een hele registratie aan vast. Dat proces moest eerst goed lopen. Wij hebben er ook bewust voor gekozen niet in ploegendiensten te werken, onder meer omdat er dan geen mogelijkheid is voor reflectie. We begonnen om half acht 's morgens en gingen door tot een uur of zeven 's avonds. En dan moest ik ze echt dwingen te stoppen, want ze wilden verder. We hadden iedere avond een debriefing. En soms werden op basis van die besprekingen processen bijgesteld. Zo zijn in één nacht de hele waterleiding en afvoer vervangen, omdat het eerder aangelegde systeem niet goed functioneerde. Ook qua werkproces werden er verbeterpunten ingevoerd. De Indonesische collega's gaven bijvoorbeeld aan dat zij op een bepaalde manier DNA afnamen. We hebben het daarna op beide manieren uitgevoerd en aan het NFI gevraagd of de nieuwe methode ook effectief was. Dat bleek het geval."

Familie "Feitelijk is een identificatie een invuloefening. We hebben standaard formulieren waarop je alles kunt invullen. De familierechercheurs doen dat aan de ante mortem kant en de identificatiemensen aan de post mortem kant. Zijn alle vakjes netjes ingevuld, dan heb je een match. Dan moet alleen de identificatieboard - die ditmaal bestond uit vijf personen - nog een definitief oordeel geven. Bij een positieve uitkomst kunnen de familierechercheurs vervolgens de nabestaanden informeren. Binnen drie weken hadden de familierechercheurs ante mortem informatie van alle slachtoffers verzameld. Van bijna alle slachtoffers is DNA beschikbaar gekomen. Over de hele wereld hebben familierechercheurs daarvoor de familie of woningen van slachtoffers bezocht. Er waren heel veel slachtoffers met een dubbele nationaliteit. Dat is lastig, omdat je eerst moet uitzoeken waar je de informatie moet halen. We zijn nu bezig om de laatste stoffelijke resten te identificeren door te trachten er nog een DNA-profiel uit te halen. We hebben inmiddels (op 29-10-2014, red.) 284 stoffelijke overschotten geïdentificeerd. We werken momenteel met



In een lange kolonne rouwauto's worden de stoffelijke overschotten naar Hilversum gebracht voor identificatie.

een man of dertig in de kazerne, want de identificatie is nog niet afgerond."

Kritisch "Van alle hectiek in de media en de samenleving heb ik weinig meegekregen. Iedereen die ver weg woonde, bleef in Hilversum slapen. Maar ook veel collega's die dichtbij wonen, kozen daarvoor. Want als je 's avonds thuiskomt, zit je ineens in een heel andere wereld. Dan moet je constant omschakelen. Toch kwamen we niet in een tunnel. Als leidinggevend is het ons juist opgevallen dat iedereen ontzettend kritisch was en ook bereid te zeggen: dat moeten we beter of overdoen. We versterkten elkaar. Maar daarbij moet je wel oppassen dat je niet doorslaat, waardoor het proces stagneert. Als leidinggevend van de DVI's hadden we dagelijks overleg om te zien of alles goed liep, qua werk en op emotioneel vlak. We benadrukten steeds dat iedereen op zichzelf moest letten, maar ook op zijn maatje."

Oefenen "Al met al kijk ik met een goed gevoel terug. Het is een voorrecht om met zoveel experts van over de hele wereld te werken. Twee jaar geleden was ik in New York voor een bijeenkomst met vakgenoten. Burgemeester Guiliani zei toen over ons werk, dat het maar om een ding gaat: oefenen, oefenen, oefenen. Het moet tussen je oren zitten. De basis is routine en verder moet je voornamelijk bijsturen. Improviseren hoefde niet. We waren voorbereid. En ik vind dat Nederland best trots mag zijn. We hebben toch iets neergezet."

Erik.van.der.veen@politieacademie.nl

Voor meer informatie:

PKN > Forensische opsporing > FO PD maatwerk plus > FO stoffelijk overschot

'We zijn nog niet klaar'

Toen twee experts op gebied van mensenhandel het verzoek kregen de verwerking van de bagage in te richten na de ramp met MH17, twijfelden ze geen seconde. 'Binnen dit onderzoek was het beslag een taak die veel voldoening gaf.'

In de dagen na de ramp met de MH17 verscheen een foto in de internationale media van een pro-Russische rebel die op de rampplek een knuffelaapje van een van de slachtoffers omhoog houdt. Een confronterend beeld, maar dat knuffelbeest stond uiteindelijk in Nederland symbool voor het beslagproces van de bagage in Nederland. "Dat aapje is vanuit Oekraïne bij ons beland", verklaart Dennis Spies, die samen met Danielle Los verantwoordelijk was voor de verwerking van de verzamelde bagage uit het vliegtuig. "Via het aapje kon een slachtoffer worden geïdentificeerd. Daarna hebben de familierechercheurs het knuf-

Operationeel Nooit eerder hadden Los en Spies zich beziggehouden met het beslagproces, behalve in de rol van perceelcoördinator bij grote doorzoeking. Los is normaal gesproken teamleider van het Flexibel Intelligence en Expertiseteam Mensenhandel binnen de Landelijke Recherche en korpsexpert voor de Landelijke Eenheid op dit onderwerp. Spies is programmanager Mensenhandel voor de Landelijke Eenheid. "Tot het moment dat het vliegtuig neerstortte", zegt Spies. "Vanaf toen kregen we tijdelijk een heel andere taak. De Landelijke Recherche ging opschalen en er werd ook een taakcommandant beslag gezocht. Vanwege de vakantiepe-



Een commandant van de rebellen houdt een knuffelbeest omhoog dat tussen de wrakstukken lag.

feldier teruggegeven aan de nabestaanden. Het liefst doe je dat natuurlijk zo snel mogelijk, omdat nabestaanden er toch kracht uit kunnen putten. Maar we hebben allemaal het geduld kunnen opbrengen om daarmee te wachten tot het hele proces was doorlopen. Hoewel het aapje inmiddels alom bekend was, hebben we het net zo zorgvuldig behandeld als alle andere stukken."

riode waren veel mensen afwezig en er werd veel gevraagd van de overige collega's. Danielle en ik waren beschikbaar om het beslagproces in te richten. We zijn beide erg operationeel ingesteld, dus we hebben de handschoenen opgepakt." Vaak wordt het beslagproces gezien als een ondankbare taak, volgens Los. Terwijl het juist kan bijdragen aan het bewijs. "Deze taak gaf veel voldoening in de

Tekst: Erik van der Veen · Foto's: Politie en ANP

nasleep van de ramp. Het is niet ons dagelijks werk, maar in zo'n crisissituatie hoef je er niet over na te denken als het verzoek komt. Het heeft veel indruk gemaakt."

Goederen Het was *learning on the job* in optima forma. Op donderdagmiddag 24 juli kregen Los en Spies te horen dat zij de maandag erop de procesbeschrijving voor het beslagproces klaar moesten hebben. "Toen wisten we alleen dat het om een treinwagon vol goederen vanaf de crashsite ging", zegt Spies. "Zowel bagage als brokstukken. Dus we dachten aan een locatie waar een trein kon komen en waar we rustig konden werken. Bijvoorbeeld een defensierrein bij Amersfoort. Maar uiteindelijk bleek dat de goederen met een vliegtuig naar Nederland zouden komen." Spies en Los zochten contact met collega's die in het verleden ervaringen hadden opgedaan met bagagebeslag, zoals bij de ramp met Turkish Airlines in 2009. Vervolgens maakten ze een procesbeschrijving. "Heel klinisch gezegd komt het erop neer dat je daarin beschrijft hoe je de aangeleverde goederen zo goed en efficiënt mogelijk wilt behandelen", zegt Spies. "Het specifieke vertrekpunt was natuurlijk het zoeken naar bewijzen."

Los en Spies werkten bij de procesbeschrijving samen met een recherchekundige. "We maakten een onderverdeling in goederen die konden dienen als bewijs, zaken die ondersteunend konden zijn aan de identificatie en overige bagage die we zo goed mogelijk konden overdragen aan de nabestaanden."

Vrachtbrieven Als plaats van handeling werd uiteindelijk gekozen voor een loods op een groot politierein van de Landelijke Eenheid. "We hebben bewust geen ruchtbaarheid gegeven aan die locatie en wat we daar deden", zegt Los. "We wilden rustig kunnen werken, zonder druk van buitenaf."

Bij het beschrijven van de plannen gingen Spies en Los uit van een aantal mogelijke scenario's. In het meest optimistische scenario zou alle bagage terugkomen naar Nederland. "Dat scenario hebben we beschreven aan de hand van vrachtbrieven van het vliegtuig", zegt Spies. "We wisten precies wat er aan lading, bagage en passagiers in het vliegtuig zat en dus ook wat we maximaal aan goederen konden verwachten." Het andere uiterste was dat er helemaal geen bagage terug zou komen naar Nederland, bijvoorbeeld omdat alles was verbrand of omdat er geen toestemming van de lokale autoriteiten zou komen.

Handbagage Uiteindelijk kwam er op 7 augustus één lading binnen met tien kuub aan goederen die inmiddels is verwerkt. Op 21 oktober arriveerde een tweede vlucht met elf boxen. Ditmaal met veel kleine goederen en stukken kleding, verbrand en (samen) gesmolten. Later kwamen er nog meer goederen. Spies en Los hadden in eerste instantie meer verwacht. "We waren ingericht op ongeveer zeventig procent", zegt Los. Het grootste deel van de eerste goederen betrof handbagage. Spies: "Dat is logisch, want in de handbagage vind je de meeste voorwerpen die kunnen bijdragen



Collega's uit het hele land beschreven en administreerden alle goederen nauwkeurig.

aan de identificatie. En daar lag in eerste instantie de prioriteit bij het zoeken en bergen op de crashsite."

Aanmeldingen De goederen waren in Charkov al beschreven, verpakt en onderzocht op explosieven, radioactiviteit en andere gevaarlijke stoffen. Ze zijn van vliegveld Eindhoven met een vrachtwagen van Defensie onder politiebegeleiding naar de loods gebracht en daar nogmaals op veiligheid onderzocht. Daarna begon de daadwerkelijke verwerking van alle bagagestukken. Dat werd vijf dagen lang gedaan door ongeveer dertig tot veertig collega's van uiteenlopende afdelingen uit het hele land, die zich als vrijwilliger hadden gemeld. Het aantal meldingen lag overigens nog veel hoger, maar niet iedereen was nodig. "Het was uiteindelijk een heel divers gezelschap, afkomstig uit alle geledingen van de politie", zegt Los. "Maar vanaf de eerste dag was er een enorme saamhorigheid en betrokkenheid. Men wilde graag een bijdrage leveren."

Straten Gekleed in witte pakken en voorzien van mondkapjes waren de collega's non stop bezig alle goederen uit de tien bakken van één kuub stuk voor stuk uit te pakken, te beschrijven, te voorzien van identificatienummers en barcodes, te fotograferen en ten slotte te administreren. In de loods waren drie straten ingericht, elk voorwerp ging door elke straat. In een van de straten werd gekeken naar goederen die mogelijk als bewijs kunnen dienen in een eventueel strafproces. Er was een straat waar de nadruk lag op goederen die ondersteunend konden zijn aan de identificatie en als laatste een straat waar politiemensen met een tactische blik keken of een voorwerp wellicht nog van andere waarde kon zijn. Iedere straat had zijn eigen taakcommandant. "Bij de identificatie van de stoffelijke overschotten in Hilversum, werkten ze ook met de triage van bewijs, identificatie en overdracht" zegt Los. "Dat werkte goed

>> en dus hebben we dat geprobeerd na te bootsen. In de identificatiestraat stonden bijvoorbeeld collega's van het Landelijk Team Forensische Opsporing en in een andere straat stonden bomexperts specifiek te kijken naar goederen, met name brokstukken, die mogelijk als bewijs konden dienen", vertelt Spies. "En eromheen liepen twee veiligheidsadviseurs die keken of we wel gezond en veilig werkten. Het hele complex was daar ook op ingericht, met groene zones, rode zones en oranje zones."

Tactisch bewijs Medewerkers van de afdeling Data Entry van de Landelijke Eenheid hebben een database gebouwd waarin alle goederen zijn geadmistreerd. "Zij zijn eraan gewend om grote bulken aan informatie te verwerken", zegt Spies. "Dat hebben ze zo goed gedaan dat het zelfs mogelijk bleek ten behoeve van de identificatie spullen terug te vinden van personen van wie het lichaam nog niet geïdentificeerd was." Uit het totale beslag zijn behalve goederen die ter identificatie kunnen dienen - zoals paspoorten, foto's of dragers van DNA - ook goederen gevonden die mogelijk kunnen dienen als tactisch bewijs. Die stukken zijn naar het NFI gebracht, terwijl de identificatiemiddelen naar het LTFO gingen. "Maar we onderzoeken ook alle aangetroffen gegevensdragers. Die kunnen een heleboel informatie bevatten."



Alle goederen zijn geadmistreerd in een database, gebouwd door medewerkers van de afdeling Data Entry van de Landelijke Eenheid.

Nabestaanden Het grootste deel van de bagage bleek voor het verdere onderzoek niet van belang en is overgedragen aan een reinigingsbedrijf, dat is ingehuurd door Malaysia Airlines. Daar worden de goederen uiterst zorgvuldig zoveel mogelijk opgefrist, schoongemaakt en in de oude staat hersteld. "Zij werken eigenlijk op dezelfde wijze als wij, maar met een andere doelstelling", zegt Spies. "Alles wordt gefotografeerd, gecatalogiseerd en op een website geplaatst waarvan alleen nabestaanden de inlogcode krijgen."



Gegevensdragers kunnen nog informatie bevatten en emotionele waarde hebben voor de nabestaanden.

Zij kunnen aanspraak maken op een goed en dan wordt onderzocht of dat terecht is."

Er is bewust voor gekozen geen goederen voortijdig over te dragen. "Alles is bij ons in beheer gebleven tot het hele proces was afgerond. Pas daarna is het gelijktijdig overgedragen aan het reinigingsbedrijf", zegt Spies.

Studieboeken Voor de families van de slachtoffers kan elk aandenken een enorme emotionele waarde hebben. Ook voor

de emoties van de medewerkers was absoluut plaats. Er werd dagelijks gebriefd en collega's van het bedrijfsopvangteam stonden voor hen klaar. Los en Spies benaderden de enorme klus vooral zakelijk. "De hele wereld keek toch mee", zegt Los. "En er was behoorlijke druk. Pas toen de rust was weergekeerd, kwamen we aan dat aspect toe." Op bepaalde momenten kwam het allemaal wat dichterbij. "Onder de slachtoffers was ook een politiemann", zegt Spies. "We zagen zijn studieboeken voorbijkomen. Dat is heftig."

Gereed Ook veel spullen die voor de identificatie naar Hilversum gingen, zijn overgedragen aan de nabestaanden. Inmiddels zijn er ook weer nieuwe goederen binnengekomen, na de bergingsoperatie in november. "We zijn

nog niet klaar. Alles kan bijdragen aan de bewijsvoering. En als je nabestaanden iets tastbaars kunt teruggeven, kan dat helpen bij de verwerking van alle verdriet en ellende."

Erik.van.der.veen@politieacademie.nl

Steun voor nabestaanden

Familiechercheurs uit alle eenheden staan de nabestaanden bij van de slachtoffers van MH17. Ze vormen een belangrijke schakel tussen de instanties en de getroffen families. De eerste weken verzamelden de familiechercheurs ook de gegevens van de slachtoffers ter identificatie.

In de eerste berichten die ik hoorde, was sprake van zo'n 25 slachtoffers. Ik heb zelf een keer tijdens het hoogseizoen in een vliegtuig van Malaysia Airlines gezeten met vluchtnummer MH17, dat op hetzelfde tijdstip naar Maleisië vloog. Ik besepte dat er veel Nederlanders aan boord moesten zijn, onder wie kinderen. Daarom heb ik meteen onze coördinator familiechercheurs ge-sms't dat ik stand-by stond." Tim Schoonderwaldt is sinds drie jaar familiechercheur, naast zijn dagelijkse werkzaamheden bij de jeugd- en zedenpolitie van Amsterdam.

De eerste familiechercheurs werden al kort na de ramp opgeroepen, onder wie Schoonderwaldt. Het was de eerste keer dat hij een ramp van een dergelijke omvang meemaakte. "Het LTFO (Landelijk Team Forensische Opsporing, red.) hield een briefing bij de Landelijke Eenheid in Leusden. We kregen de procedures te horen en wat er verder van ons verwacht werd. Vrijdag 18 juli waren er al zo'n zestig familiechercheurs voor de eerste bijeenkomst bijeen."

Langdurig Zo belde George Jacket, de coördinator familiechercheurs van de eenheid Noord-Holland, de eerste familiechercheurs in zijn eenheid direct toen hij het nieuws op de radio hoorde. Jacket: "Vanwege de vakantietijd was maar de helft beschikbaar. Die heb ik allemaal ingezet, veertien man. Zij waren de volgende dag in Leusden. Ik realiseerde me dat dit een langdurige inzet van familiechercheurs zou worden, die veel tijd en energie van hen zou vragen. Toen heb ik in afstemming met mijn eenheidsleiding direct die veertien mensen volledig vrijgemaakt voor hun taak. Dat betekende dat zij andere lopende zaken soms

moesten overdragen. Alle collega's en afdelingschefs beseften de urgentie en noodzaak en boden volledige medewerking. Er zijn zelfs familiechercheurs die indien mogelijk hun vakantie hebben verzet of aangepast om ingezet te kunnen worden. Dat was mooi om te zien."

Slachtoffers De familiechercheurs werden niet direct aan een of meer families gekoppeld. Er ging enige tijd overheen

voordat zij dossiers met namen en telefoonnummers kregen overhandigd. Schoonderwaldt: "De nabestaanden van de personen die op de vluchlijst stonden, moesten natuurlijk eerst getraceerd worden. Dat was een flinke klus voor het LTFO. Maar de urgentie was hoog: nabestaanden moesten zo snel mogelijk in contact komen met het LTFO en instanties, via ons. Zodra er persoonsdossiers waren, pakte we die aan,



Bij de ramp met de MH17 kwamen hele gezinnen om. Mede daardoor was de impact, ook op de familiechercheurs, enorm.

ongeacht de reistijd." Later werd dat wat meer gestroomlijnd en kregen familiechercheurs zoveel mogelijk dossiers in of bij hun regio.

Bij de ramp met de MH17 omvatten sommige dossiers hele gezinnen, met drie, vier of vijf slachtoffers. Jacket: "Dat is een grote belasting voor familiechercheurs. Toch kregen zij meerdere dossiers per koppel, omdat we simpelweg in de beginfase niet meer capaciteit hadden. Maar daarbij hebben we wel gekeken naar wat een koppel in onze ogen aankon."

Uiteindelijk wisten alle eenheden gezamenlijk ruim vijftig koppels beschikbaar te stellen. De veertien familiechercheurs - plus een reservekoppel - van de eenheid Noord-Holland kregen de verantwoordelijkheid voor de dossiers van de nabestaanden van 25 slachtoffers.

>> **Politie** Schoonderwaldt en zijn collega Saskia Albrink namen de nabestaanden van een gezin onder hun hoede. "Ik belde twee dagen na de crash op en kreeg een bekende van de familie aan de telefoon. Ik stelde mezelf voor als familierechercheur en vertelde dat we hen konden ondersteunen. De eerste reactie was: 'De politie? Wat heeft die ermee te maken?' Ik begreep die uitroep wel. Ik heb uitgelegd dat we de schakel zijn tussen het LTFO en nabestaanden, dat we informatie konden geven maar ook juist informatie kwamen halen. Uiteindelijk kregen we een telefoonnummer van een contactpersoon van de familie en diezelfde middag bezochten we de nabestaanden, met lood in onze schoenen. Daarover hebben mijn collega en ik van te voren samen nog gesproken. Dit is toch anders dan wanneer je naar mensen gaat bijvoorbeeld naar aanleiding van

Het eerste en primaire doel van het LTFO was en is identificatie van slachtoffers, aan de hand van het gebit, DNA en/of vingerafdrukken. Daarvoor moesten gegevens worden verzameld bij de nabestaanden, in dit geval ook een taak voor de familierechercheurs. Jacket: "Normaal gesproken is dat de taak van een tactisch rechercheur uit het TGO-team en niet van de familierechercheur. De familierechercheur is vooral de schakel tussen een onderzoeksteam en de nabestaanden en brengt en haalt informatie. In dit geval was dat dus anders. Bij de crash van MH17 had en heeft het LTFO de leidende rol en ligt de prioriteit bij het identificatieproces. Dat moest zo snel mogelijk op gang komen. In mijn eenheid was er een familierechercheur die hiermee ervaring had opgedaan bij het ongeluk met Turkish Airlines."



De aankomst van het eerste vliegtuig met slachtoffers op Eindhoven. Ook hierbij begeleidden de familierechercheurs de nabestaanden.

een misdrijf. Bij deze ramp zijn zoveel doden te betreuren en het leed is zo groot. Hele gezinnen zijn weggevaagd. De maatschappelijke impact is enorm."

Schakel De familierechercheurs boden de nabestaanden in de eerste dagen veel duidelijkheid en houvast. Schoonderwaldt: "Veel nabestaanden belden steeds met allerlei instanties en werden soms van het kastje naar de muur gestuurd. Wij werden voor hen het aanspreekpunt dat direct contact had met het LTFO, en bij ons kwamen alle officiële berichten vanuit de SGBO (Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden, red.) binnen. Daarnaast boden we hen structuur, door uit te leggen hoe de overheid zou handelen en hoe het identificatieproces zou verlopen zodra er lichamen en lichaamsdelen werden gevonden. En wat er mogelijk zou gebeuren met persoonlijke bezittingen van de slachtoffers."

Schoonderwaldt: "Zo moesten we medische gegevens en tandartsgegevens opvragen en we hebben samen met een collega van de forensische opsporing DNA gezocht en verzameld van de slachtoffers, onder andere in hun woningen. DNA van nabestaanden is dan soms niet voldoende, dan wordt er ook nog gezocht naar matchbaar DNA en vingerafdrukken in het huis van die persoon. Daarnaast moesten we via de nabestaanden alle informatie verzamelen waaraan de personen die in het vliegtuig zaten, mogelijk te herkennen waren. Zoals foto's, kleding, sieraden, en uiterlijke kenmerken als tatoeages en littekens."

Onrust De eerste dagen kwamen via de media veel onofficiële berichten en speculaties naar buiten. Dat zorgde voor onrust. Schoonderwaldt: "Familieleden wilden weten wat daarvan waar was. We moesten die berichtgeving zoveel mogelijk relativeren. Maar met

name de berichten en beelden van treinen die niet weg mochten en van plunders, maakten het voor de nabestaanden veel erger. We probeerden hen zo goed mogelijk te informeren. Onze opdracht was om ons aan de officiële berichtgeving te houden. Die informatie was gecheckt en dus betrouwbaar (zie het artikel op pagina 34, red.).

Het LTFO hield iedere morgen een briefing in Driebergen. Jacket was daar de eerste paar weken steeds aanwezig en informeerde zijn familierechercheurs telefonisch zelf over wat er in de briefing naar voren kwam. "Dan hoefden zij niet eerst naar Driebergen te komen, maar konden zij vanuit de eenheid direct naar de families toe."

Centraal De Amsterdamse coördinator familierechercheurs Theo Vermeulen heeft ervaring met dergelijke grote incidenten, door de Amsterdamse zedenzaak en de vliegcrash in Tripoli. Bij de ramp met de MH17 nam hij al gauw de landelijke coördinatie van de familierechercheurs op zich, met ondersteuning van de Landelijke Werkgroep Familierechercheurs. Vanaf dat moment liep de informatie niet meer via de eenheidscoördinatoren, maar via een centraal punt. Jacket: "Als er bijvoorbeeld een persbericht aankwam waarvan familieleden op voorhand op de hoogte moesten zijn, ging er een sms-bom naar alle familierechercheurs. Maar ook bijvoorbeeld contacten met het LTFO en het OM werden zo gestroomlijnd. Deze manier van werken gaf veel duidelijkheid. Ik denk dat het goed is dat er structureel een landelijke coördinator familierechercheurs wordt aangesteld, die bij toekomstige ernstige en grootschalige incidenten eensluidende informatie en sturing kan geven."

Voorzichtig Schoonderwaldt: "Het is belangrijk om als familierechercheur overal als eerste van op de hoogte te zijn, zodat je zaken eerst aan familieleden kunt uitleggen voordat die openbaar worden gemaakt. Het is een paar keer gebeurd dat dingen naar buiten kwamen die de nabestaanden nog niet wisten. De nabestaanden met wie ik contact had, waren daarvan behoorlijk van slag. Wij als familierechercheurs en ook het LTFO proberen juist steeds in respectvolle en voorzichtige bewoordingen te spreken. En soms kunnen we bepaalde zaken die we weten, niet of nog niet zeggen tegen de nabestaanden. Dan is het vervelend als anderen dat wel doen."

De familierechercheurs begeleidden de nabestaanden naar meerdere bijeenkomsten, waaronder de aankomst van het eerste vliegtuig met slachtoffers op het vliegveld van Eindhoven en de bijeenkomst voor nabestaanden. Schoonderwaldt: "Ik heb bewondering voor de manier waarop alles georganiseerd was. Werkelijk aan alles was gedacht. De media waren keurig afgeschermd van de nabestaanden. Wij hebben daar als familierechercheurs in briefings ook specifiek op gehamerd. Geëmotioneerde mensen willen op zo'n moment niet geconfronteerd worden met media. Ze moeten zich veilig voelen."

Signalen De eerste weken werd veel gevraagd van de familierechercheurs. Jacket: "Ze kregen met emoties te maken en met kritiek richting de overheid, die soms ook heel terecht was."

Schoonderwaldt: "Ik heb veel geleerd, ook over mezelf. Vooral toen we de familie moesten vertellen hoe hun dierbaren waren aangetroffen, vond ik het zwaar. Ik merkte dat ik op bepaalde momenten minder kon hebben, dat ik bij kleine meningsverschillen binnen mijn team heftiger reageerde dan anders. Voor mij waren dat signalen die ik constateerde en evalueerde. Mijn collega Saskia Albrink en ik hielden elkaar goed in de gaten en bespraken na elk bezoek hoe we erin stonden. Een vraag daarbij was: moeten we misschien wat meer afstand nemen? In principe waren we 24 uur per dag bereikbaar, maar we hebben wel aangegeven dat dat gold voor echt dringende zaken die niet tot de volgende dag konden wachten."

Zorg Schoonderwaldt noemt ook de onderlinge verstandhouding met en tussen de andere familierechercheurskoppels. "We hebben een goede band met elkaar en veel oog voor elkaars welzijn. Dat geldt met name ook voor de coördinatoren." Jacket vertelt daarover: "Mijn taak was vooral het organiseren van de zorg voor mijn mensen. Zo heb ik regelmatig contact gehad met het bedrijfsmaatschappelijk werk. Er waren zogenaamde mental check up-gesprekken met de familierechercheurs. En eens in de zoveel tijd stuurde ik de leidinggevenden van de familierechercheurs een mail met de stand van zaken. Regelmatig ook met de opmerking: 'Als ze terugkomen, hebben ze een heel stevige job achter de rug. Besteed daar aandacht aan.' Het zorgtraject is, mijns inziens, een gezamenlijke verantwoordelijkheid. En ik had dagelijks contact met de familierechercheurs zelf. Ik heb veel bewondering voor hen, dat ze zoveel energie voor hun werk kunnen opbrengen terwijl er zoveel op hen afkwam en -komt. Het raakt hen ook. Gelukkig zijn ze heel professioneel en weten ze afstand te houden. Dat was best een zorg die onder de politieleiding leefde."

Afstand Een familierechercheur bouwt een professionele band op met nabestaanden of een slachtoffer, maar is en blijft een politieambtenaar. Dat probeert Schoonderwaldt altijd meteen duidelijk te maken aan de mensen die hij begeleidt, in welke zaak dan ook. "Die professionele afstand moet er wel blijven, ook in dit geval. Natuurlijk ontstaat er toch een bepaalde verstandhouding, maar we blijven onderdeel van de politie en niet van de familie." Langzamerhand wordt het contact nu wat minder. Schoonderwaldt: "We gaan geleidelijk afbouwen in het identificatieproces, maar er is besloten dat we doorgaan in het strafrechtelijk gedeelte naar de toedracht van de crash." Jacket: "Zolang het identificatieproces nog niet ten einde is, blijven de familierechercheurs dit werk zo doen. Bovendien moeten persoonlijke goederen worden teruggegeven. Ik ga er op dit moment vanuit dat ook hier een rol voor de familierechercheurs is weggelegd."

Marielle.den.breejen@politieacademie.nl

Twee onderzoeken naar

de ramp



Nederland verricht zowel een technisch als een strafrechtelijk onderzoek naar de crash van de MH17. De OVV doet het technisch onderzoek naar de oorzaak. Politie en het Landelijk Parket sporen samen met andere landen de daders op.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid concludeert dat een groot aantal objecten met hoge snelheid het toestel heeft doorboord.

Vlucht MH17, uitgevoerd door Malaysia Airlines met een Boeing 777-200ER, is onderweg van Amsterdam naar Kuala Lumpur International Airport. Aan boord bevinden zich 283 passagiers - onder wie 196 Nederlanders - en vijftien bemanningsleden. Op 17 juli 2014 om 12.00 UTC (Universal Time Coordinated) stijgt het toestel bij het binnengaan van het Oekraïense luchtruim van 31.000 voet (9,45 km) naar 33.000 voet (10,06 km). De autoriteiten in Kiev hebben namelijk het luchtruim tot 32.000 voet (9,75 km) gesloten voor vliegverkeer vanwege oorlogshandelingen. Kennelijk gaan de autoriteiten ervan uit dat er geen gevaar is voor vliegverkeer bóven 32.000 voet. Om 13.18 UTC (14.18 uur in Nederland) verdwijnt vlucht MH17 van de radar, ten oosten van de Oekraïense stad Donetsk. Het toestel stort neer en de brokstukken liggen verspreid over een gebied van 35 vierkante kilometer. Er zijn geen overlevenden.

Ter plaatse Op 18 juli 2014 zijn Nederlandse onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het Landelijk Team Forensische Opsporing al in Kiev om te gaan zoeken naar slachtoffers en naar de oorzaak van de ramp. Ongewapende marechaussees zijn mee ter ondersteuning. Maar door de onrust in het rampgebied is de crash site steeds met tussenpozen en op onverwachte momenten toegankelijk voor de onderzoekers en

voor de bergingswerkzaamheden. Half oktober onderzoekt de Oekraïense rampdienst op Nederlands verzoek nogmaals de rampplek. De zwarte dozen, *flight data recorder* en *cockpit voice recorder* zijn eerder al door de separatisten gevonden en uitgeleverd aan een Maleisische delegatie. De recorders blijken intact en er is niet mee geknoeid.

Staten Op dit moment zijn in Nederland twee onderzoeken naar de crash gaande. Een technisch onderzoek en een strafrechtelijk. Het technisch onderzoek wordt verricht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Dit onderzoek vloeit voort uit artikel 26 van het Verdrag van Chicago en is nader uitgewerkt in Annex 13 van de Internationale *Civil Aviation Organisation* (ICAO). Dat is de overkoepelende burgerluchtvaartorganisatie, die de internationale regels vaststelt voor het vliegverkeer op basis van het Verdrag van Chicago. In Annex 13 is vastgelegd dat de staat waarin het luchtvaartongeluk gebeurt het technisch onderzoek daarnaar verricht, volgens de standaarden die worden uitgegeven door de ICAO. Kan het onderzoekende land het onderzoek niet volbrengen volgens die standaarden (vastgelegd in Annex 13), dan meldt het land aan de ICAO welke standaard het niet kan volgen. Van deze regel wordt in dit geval afgeweken, mede omdat Oekraïne - waar het ongeluk heeft plaatsgevonden - zelf partij is in het conflict. Gezien het grote

Tekst: Fred Kruijer · Foto's: ANP

aantal Nederlandse slachtoffers is gekozen om het technisch onderzoek onder leiding van Nederland te laten plaatsvinden.

Annex 13 regelt niet alleen wie het onderzoek doet, maar ook welke staten in het onderzoek mogen participeren. Dat zijn bij de MH17 de staat van registratie - en hier ook operator - Maleisië, de staten van ontwerp en productie van het vliegtuig, in dit geval de VS en Groot-Brittannië, en tot slot de staten die dodelijke slachtoffers te betreuren hebben, waaronder Nederland, Australië en Maleisië.

Schade Doel van het onderzoek door de OVV is nadrukkelijk uitsluitend de oorzaak van de crash te achterhalen en herhaling in de toekomst te voorkomen. De schuldvraag komt niet aan de orde. Op 9 september bracht de OVV een rapportage met haar eerste bevindingen naar buiten. Daaruit bleek dat de Boeing 777-200 tijdens vlucht MH17 in stukken was gebroken. De vermoedelijke oorzaak was structurele schade aan het toestel als gevolg van een groot aantal objecten dat met hoge snelheid het toestel had doorboord. Er zijn volgens de rapportage geen aanwijzingen gevonden dat de crash van vlucht MH17 is veroorzaakt door een technisch mankement of door handelingen van de bemanning. De *cockpit voice recorder*, de *flight data recorder* van het vliegtuig en de gegevens van de luchtverkeersleiding wijzen allemaal uit dat vlucht MH17 tot 13.20:03 UTC normaal verliep, maar abrupt eindigde. Bij het uitluisteren van de *cockpit voice recorder* vond de OVV geen aanwijzing dat sprake was van een technisch mankement of noodsituatie. Ook zijn geen waarschuwingstonen in de cockpit gehoord die kunnen wijzen op technische problemen. Er werd geen noodoproep gedaan.

Strafrecht Naast het technisch onderzoek doet Nederland ook een strafrechtelijk onderzoek naar de ramp. Christel Nij Bijvank is parketsecretaris bij het Landelijk Parket, in het cluster Internationale Misdrijven en betrokken bij het strafrechtelijk onderzoek dat vanuit de Landelijke Eenheid van de politie wordt verricht. Nij Bijvank: "Nederland doet een strafrechtelijk onderzoek, omdat er Nederlandse slachtoffers zijn gevallen bij de vlieg-ramp. Het doel van het onderzoek is waarheidsvinding, dus het vaststellen van de feiten, het identificeren van de verantwoordelijken voor de crash en het verzamelen van strafrechtelijk bewijs. De OVV daarentegen doet technisch onderzoek zonder specifieke daders aan te wijzen. Uiteindelijk kunnen wij de conclusies en bevindingen van de OVV wel meenemen in ons onderzoek, maar we kunnen ze niet één op één als bewijs overnemen."

Oorlogsmisdrijven Nederland kent de Wet internationale misdrijven, waarin straffen staan op oorlogsmisdrijven, genocide, misdrijven tegen de menselijkheid, foltering en gedwongen verdwijningen. Die wetgeving vloeit voort uit het Statuut van Rome - dat Nederland met 138 andere landen ondertekende - en dat zelf weer voortkwam uit de internationale behoefte om massamoordenaars en oorlogsmisdadigers te berechten. China, Rusland en de VS hebben dit Statuut overigens niet ondertekend. Het Statuut voorziet

Luchtruim

Het conflict tussen Oekraïne, Rusland en de separatisten is niet eenvoudig te duiden, aldus Wouter Oude Alink van de 'Leiden Law School'.

"Formeel is er geen sprake van een oorlog tussen Rusland en Oekraïne. De staat Oekraïne is net als iedere staat soeverein in het eigen luchtruim. Een staat heeft het recht het luchtruim te sluiten om redenen van militaire noodzaak of openbare veiligheid, maar niet de plicht." Dat is geregeld in artikel 9a en 9b van het in 1944 gesloten Verdrag van Chicago. Daarbij zijn 191 landen aangesloten en zeker alle betrokken landen bij de vlieg-ramp. In dit geval heeft Oekraïne het luchtruim gesloten tot 32.000 voet en heeft dat internationaal kenbaar gemaakt via een *Notification to Airmen* (notam). Piloten lezen deze notams voor vertrek. Kennelijk ging men in Kiev niet uit van het gebruik van wapens die boven deze vlieghoogte effectief zouden zijn. Toch kozen sommige luchtvaartmaatschappijen er al enige tijd voor om van de gebruikelijke gecontroleerde vliegroute boven Oekraïne af te wijken, andere niet.

Burgerluchtvaart Maar het feit dat een strijdende partij over hoogwaardig lucht doelgeschut beschikt, wil niet zeggen dat ze die binnen of buiten het oorlogsgebied mag inzetten tegen vliegtuigen van burgerluchtvaartmaatschappijen. In artikel 3 bis van het Verdrag van Chicago erkennen de deelnemende staten dat ze geen wapens mogen inzetten tegen burgerluchtvaartuigen tijdens de vlucht. Dit artikel is in het Verdrag opgenomen na het neerschieten van vlucht KE007 van Korean Air in 1983 door de luchtmacht van de voormalige Sovjet Unie. Het passagiersvliegtuig was, uit koers geraakt, het luchtruim van de Sovjet Unie binnengevlogen. Oude Alink: "Ook dit toegevoegde artikel is geratificeerd door Rusland en Oekraïne. Natuurlijk zijn de separatisten hier geen verdragspartij. Dit geeft ook hen echter geen vrijbrief; volgens het Verdrag van Geneve (1949) moeten strijdende partijen in een gewapend conflict een onderscheid maken tussen civiele en militaire doelen waarbij militaire acties alleen tegen militaire doeleinden ondernomen mogen worden (art 48). Dit geldt ook voor een partij in het conflict niet zijnde een staat. Volgens art 57 moet een strijdende partij al het mogelijke doen om uit te sluiten dat het doelwit mogelijk(er)wijs een civiel doelwit is."

onder meer in het Internationale Strafhof in Den Haag. Het strafrechtelijk onderzoek naar de vlieg-ramp wordt echter niet door het Strafhof gedaan. Nij Bijvank: "Het Strafhof doet pas onderzoek naar een dergelijk internationaal misdrijf als de betrokken verdragsstaten daar zelf niet toe in staat zijn, of niet willen vervolgen. In deze zaak is Nederland hiertoe wel bereid, evenals andere betrokken landen."

Daarnaast is er nog de *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation* artikel 1, paragraaf 1b. Bij dit Verdrag zijn 188 staten partij. Deze staten verplichten zich op te

>> treden tegen 'geweld tegen vliegtuigen met fatale gevolgen', door hetzij de dader te vervolgen, hetzij deze uit te leveren aan het land waartegen het misdrijf werd gepleegd.

Nij Bijvank: "Door de ondertekening van het statuut van Rome is Nederland verplicht om internationale misdrijven strafbaar te stellen. Wij hebben dat in 2003 gedaan met de Wet internationale misdrijven. De verdenkingen die we nu onderzoeken, betreffen dan ook onder meer oorlogsmisdrijven. Andere misdrijven die van toepassing zouden kunnen zijn, staan gewoon in ons eigen wetboek van Strafrecht, zoals moord en doodslag."

Uploadserver Het strafrechtelijk onderzoek is in volle gang. Nij Bijvank: "Dat we niet bij de crashsite kunnen, betekent niet dat we geen onderzoek kunnen doen. We beschikken straks natuurlijk ook over de resultaten van het forensisch onderzoek op de stofelijke overschotten en later ook op de wrakstukken. Ook doen we onderzoek in open bronnen. De politie heeft een uploadserver geopend - via politie.nl - waarop mensen uit alle landen in de wereld foto's of video's kunnen uploaden van de situatie van of rond de crash. Er zijn intussen honderden foto's en video's binnengekomen." Het onderzoek zelf wordt verricht door politiemensen van verschillende teams waaronder het Team Internationale Misdrijven, de luchtvaartpolitie, het Team High Tech Crime en de forensische opsporing. Die laatste niet te verwarren met het LTFO, dat zich in dit geval uitsluitend bezighoudt met de berging en identificatie van de slachtoffers. Nij Bijvank: "De KMar heeft ook onderzoek gedaan. Bijvoorbeeld een onderzoek op Schiphol om te zien of de veiligheidsprotocollen zijn nageleefd om een ongeluk uit te sluiten of op te sporen. Voor het onderzoek ter plaatse in Oekraïne leunen we vooral op de Landelijke Eenheid die de politiemensen levert. Daarnaast werken we nauw samen met het NFI."

Officieren Het openbaar ministerie gaf onlangs aan dat dit het grootste strafrechtelijk onderzoek is dat ooit in Nederland werd verricht. Nij Bijvank: "Daarmee bedoelen we het grote aantal officieren van justitie, de backoffice en het grote aantal politiemensen dat bij



Voor het strafrechtelijk onderzoek beschikt het openbaar ministerie over resultaten van forensisch onderzoek, open bronnen en beeldmateriaal van burgers.



De OVV doet technisch onderzoek zonder daders aan te wijzen.

het onderzoek betrokken is. Er werken tien officieren aan dit onderzoek. We hebben speciale officieren aangesteld die zich uitsluitend bezig houden met slachtoffers en nabestaanden. Er zijn officieren voor het forensisch onderzoek, voor de internationale contacten. Er zit een officier van justitie in Kiev. Daarnaast zijn bijvoorbeeld de Afdeling Internationale Rechtshulp van het ministerie van V&J, Eurojust, Defensie, tolken en diplomaten betrokken. Al deze diensten werken samen in dit onderzoek, zeker bij de uitvoering. Waar nodig wordt een en ander gecoördineerd door drie zaaksofficieren. Dat zijn degenen die zich echt met het onderzoek zelf bezig houden."

JIT Maar Nederland is niet het enige land in dit strafrechtelijk onderzoek. Nij Bijvank: "We werken binnen een Joint Investigation Team (JIT) met daarin mensen van politie en OM uit Nederland, Oekraïne, België en Australië. Ook Maleisië neemt deel aan het JIT. Nederland coördineert dat onderzoek. We werken met andere landen samen en ieder land is soeverein. Beslissingen worden dus gezamenlijk genomen. Een Nederlandse officier van justitie kan een Oekraïense politiemans opdrachten geven. Het JIT verricht het onderzoek, maar heeft natuurlijk geen aanhoudingsbevoegdheden. Dat blijft aan de lidstaten. Dat is geregeld in het Kaderbesluit van de Raad van Europa inzake gemeenschappelijke onderzoeksteams van 2002. Aanhoudingen gaan altijd volgens de regels van het land waar ze plaatsvinden. Wel kunnen de landen binnen het JIT samen onderzoek doen zonder dat iedere keer een rechtshulpverzoek verstuurd hoeft te worden. Dat werkt veel effectiever en sneller. Zo kunnen we samen opereren op de plaats van de crash."

Hoe dat in de praktijk zal gaan, is zeer de vraag. Ook welk land de vervolging zal doen, is nog niet duidelijk.

Fred.krujer@politieacademie.nl

Voor meer informatie:

PKN > Internationaal > Rechtshulp > Joint Investigation Teams
 PKN > Internationaal > Internationale misdrijven > Oorlogsmisdrijven

'Hectiek is iets anders dan chaos'



Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie geeft op zijn ministerie een persconferentie over de crash van het toestel van Malaysia Airlines.

Direct na de eerste online berichten over een neergestort vliegtuig in Oekraïne startte de crisiscommunicatie. 'We doen al het mogelijke om de communicatie over MH17 zo goed mogelijk te laten verlopen. Ondanks de politieke complicaties, de grote druk en de verschillende belangen.'

Drie kwartier na het bekend worden van de ramp met Malaysia Airlines vlucht MH17 zit de vaste bezetting van het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (zie kader NKC) bijeen. De war room bevindt zich op de zevende verdieping van het Ministerie van Veiligheid en Justitie in Den Haag. In totaal omvat het team deze eerste uren circa twintig personen. Een van hen is Jean Fransman, plaatsvervangend Hoofd Persvoorlichting en Beleidspresentatie van het ministerie van Veiligheid en Justitie en binnen het NKC Coördinator pers- en publieksvoorlichting. Ook het Hoofd Communicatie van de nationale politie is aanwezig.

Complicerende factoren Het NKC coördineert alles wat over MH17 bekend wordt gemaakt. De communicatie met nabestaanden, met betrokken instanties, met de media en met de

bewindspersonen. Jean Fransman. "Als bijvoorbeeld de leider van de repatriëringsmissie, Pieter-Jaap Aalbergsberg, aanschoof in de talkshow Pauw, dan bereidden wij dat televisie-interview met hem voor. In principe waren en zijn wij van alle communicatie-uitingen over MH17 op de hoogte."

Bij deze ramp speelt bovendien een aantal complicerende factoren een rol. Het vliegtuig is van een buitenlandse vliegmaatschappij en had 298 mensen met veel verschillende nationaliteiten aan boord. Het toestel is neergestort in oorlogsgebied, door onbekende oorzaak maar vermoedelijk door een aanslag. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het bergen van de slachtoffers, hun bezittingen en de resten van het toestel, maar ook voor het strafrechtelijk onderzoek. Uiterste zorgvuldigheid in de communicatie is dus geboden.

Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie

Het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie staat onder leiding van de Directeur Voorlichting van het ministerie van Veiligheid en Justitie. Verder neemt onder andere deel het hoofd van de Eenheid Communicatie van het Nationaal Crisiscentrum (onderdeel van de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid). Vanwege de efficiëntie is elke betrokken organisatie vertegenwoordigd door één persoon.

Het NKC heeft een aantal kerntaken, zoals: de (eerste) voor-

lichtingsstrategie bepalen, de crisiscommissies adviseren over de communicatiestrategie, de pers- en publiekvoorlichting ontwikkelen, coördineren en (deels) uitvoeren. Verder coördineert het team alle communicatieactiviteiten van de overheid en monitort en analyseert het internet, de publieksbeleving en media. De NKC-structuur, bedacht naar aanleiding van de slechte communicatie tijdens de brand bij ChemiePak in Moerdijk, oefent regelmatig met crisiscommunicatie.

Betekenis geven Na de razendsnelle formering van het NKC-team, is de volgende stap snel en adequaat reageren op het nieuws. Mede doordat het team die eerste uren nog niet over veel feitelijke informatie beschikt, wordt de kernboodschap: 'betekenis geven aan de ramp'. Dit betekenis geven is uitsluitend een taak voor bestuurders; zij spreken zich uit in zorgvuldig gekozen bewoordingen, die direct appelleren aan het gevoel van de nabestaanden. Jean Fransman: "Op het NOS Journaal van donderdagavond gaf minister Opstelten direct een statement over de verwachting dat mogelijk veel Nederlandse slachtoffers te betreuren zouden zijn. Dat was het eerste dat op dat moment gezegd kon worden, op basis van wat in het Nationaal Crisiscentrum (zie kader NKC, red.) bekend was. Een enkele reisorganisatie meldde dat er vijf, zeven of misschien wel acht personen bij betrokken waren." Het NCC heeft het overzicht over de aantallen reizigers van allerlei reisorganisaties en later de beschikking over de passagierslijst van de vliegtuigmaatschappij. Op basis van al die feiten stelt het NKC in de eerste uren na de ramp haar boodschap op.

Zonder woorden Maar soms is 'niets zeggen' veelzeggender dan een toespraak of geschreven tekst. Zoals bij de aankomst van de eerste twee vliegtuigen op vliegbasis Eindhoven op woensdag 23 juli, de dag van nationale rouw. Het NKC is nauw betrokken bij de opzet van de ceremonie. De eerste lijnen hiervoor zijn al op dinsdagmorgen uitgezet, toen in Oekraïne de gekoelde treinen met de eerste lichamen in beweging kwamen en er zicht was op het daadwerkelijk 'thuiskomen' van de slachtoffers.

Op de dag van nationale rouw is de belangrijkste plek op de vliegbasis ingeruimd voor de nabestaanden. Voorop staat het respect voor de eerste veertig

kisten met slachtoffers; er zijn dus niet veel hoogwaardigheidsbekleders en ook geen toespraken. Ook de tocht van Eindhoven naar Hilversum met de lange stoet van rouwauto's, geëscorteerd door motoragenten van de marechaussee en motorondersteuning vanuit de politie, is in die opzet meegenomen. Jean Fransman: "Communicatie is niet alleen tekst, het is zeker ook beeld. In Eindhoven was de centrale boodschap om de slachtoffers te eren door deze ceremonie. Beeld zegt soms meer dan duizend woorden, maar dan moet je dat wel zorgvuldig regisseren."

Uitersten Op de dag van nationale rouw zijn alleen al in Eindhoven 550 journalisten aanwezig, een ongekend aantal voor Nederlandse begrippen. De vragen van publiek en pers vormen wekenlang een onophoudelijke stroom die 24 uur per dag gemonitord moet worden. De druk op het NKC is enorm en de geopolitieke component maakt het extra ingewikkeld.



"Communicatie is niet alleen tekst, het is zeker ook beeld. In Eindhoven was de centrale boodschap de slachtoffers te eren."

Op diverse manieren brengt het NKC de informatie over de ramp naar buiten. In toespraken, persberichten, factsheets, wekelijkse updates over de identificaties, berichten op de websites www.overheid.nl, www.government.nl en de afgesloten website voor nabestaanden. Vanwege het grote aantal opdrachten zijn ook hulptroepen c.q. expertise 'ingevlogen' vanuit de betrokken organisaties, zoals de politie.

Professioneel Op de donderdag van de crash is ook bij de Landelijke Eenheid in Driebergen een Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden (SGBO) MH17 gestart. De lijnen tussen het NKC en het Politieteam Woordvoering van deze SGBO zijn kort. Zo is Enny de Wit als Coördinator woordvoering in de SGBO ook lid van het NKC. Zij nam na de eerste weken het stokje over van het Hoofd Communicatie van de politie. De Wit: "De grootste hectiek is inmiddels voorbij, maar MH17 laat ons ook maanden na dato niet los. Hectiek is overigens iets anders dan chaos; we gingen en gaan juist zeer gestructureerd te werk binnen de dynamiek. We kennen elkaar goed en je weet wie wat kan doen. Zo vergaderen we nog steeds elke week en delen alles met elkaar wat we weten in het zogeheten Communicatie Overleg MH17. Dat we bijvoorbeeld eens per week een update geven over het identificatieproces is een bewuste keuze van het team. Het geeft de nabestaanden enige rust te weten dat zij periodiek geïnformeerd worden over een eventuele match, vóórat de pers er op vrijdagmiddag mee komt."

Analyse De politie heeft ten aanzien van MH17 veel verschillende taken op zich genomen: familierechercheurs en LTFO-leden zijn direct aan het werk gegaan en zijn nog steeds actief. Ook het strafrechtelijk onderzoek naar de oorzaak van de ramp legt een zware druk op de politie-organisatie. De zorgvuldigheid en professionaliteit van de politie oogst veel lof bij het NKC. Het NKC maakt bovendien dankbaar gebruik van de omgevingsanalyses van de specialisten bij de politie. Hierdoor kan het team adequaat en actief inspelen op signalen uit de maatschappij. Door met geverifieerde feiten en cijfers te reageren op bijvoorbeeld geruchten verspreid via sociale media, kan het team het juiste verhaal over de ramp op de goede koers houden en worden met name nabestaanden niet nodeloos ongerust gemaakt.

Internationaal De ramp met MH17 heeft gaande het proces al tot nieuwe inzichten en verbeterpunten geleid. Jean Fransman: "De internationale vraag naar informatie was zó groot dat we een volgende keer www.government.nl eerder

en zwaarder zullen inzetten. In Australië zijn namelijk ook veel slachtoffers te betreuren. Wanneer wij gaan slapen, worden zij wakker en begint hier de telefoon te rinkelen. Door de informatie ook internationaal continu zo actueel mogelijk te hebben en te houden, creëer je rust. Niet alleen voor de journalisten daar, maar ook voor jezelf."

Naast medewerkers van de politie en alle betrokken ministeries, zit ook een vertegenwoordiger van Malaysia Airlines bij het NKC aan tafel. Dat is bijzonder voor een dergelijk hoog niveau, maar in dit geval noodzakelijk, om goede informatie uit te wisselen en sneller te kunnen handelen. Fransman: "Uiteraard zijn hiervoor goede afspraken nodig en gebeurt alles op basis van vertrouwen, maar een volgende keer zou het NKC dit sneller kunnen oppakken."

Verschillende kanalen

Het NKC communiceert extern via de volgende kanalen:

- www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/vliegramp-mh17 (nationaal)
- www.government.nl/issues/mh17-incident (internationaal)
- www.slachtofferhulp.nl/vliegrampoeukraïne (speciaal voor nabestaanden; een openbaar en een besloten deel)

Kalender Tijd voor een grote evaluatie is er nog niet geweest. Ook bij de organisatie van de nationale herdenking op 10 november was het communicatieteam nauw betrokken. Teksten, persberichten en persaccreditaties, maar bijvoorbeeld ook begeleiding van de sprekers, het

afschermen van de nabestaanden, de contacten met de omroep die een deel van de herdenking uitzond; dit alles kwam op het bord van het communicatieteam.

Jean Fransman: "Binnen onze capaciteit doen wij al het mogelijke om de communicatie over MH17 zo goed mogelijk te laten verlopen. Ondanks de ingewikkelde politieke complicaties, ondanks de grote druk en de verschillende belangen. Natuurlijk komt er dan ook weleens kritiek. Bij de bijeenkomsten voor nabestaanden en de herdenking zullen zeker mensen boos, onmachtig of gefrustreerd zijn geweest over de gang van zaken. Dat is volkomen begrijpelijk. Wij werken in de eerste plaats aan het vertrouwen van de nabestaanden. Dag in dag uit, in alle openheid, door vroegtijdig informatie te geven en door mensen mee te nemen in het hoe en waarom van ons handelen. Voorlopig gaan we door, in elk geval zo lang dat nodig is. Er is nog zoveel te doen, MH17 is nog niet voorbij."

Redactie.blauw@politieacademie.nl

Voor meer informatie:

PKN > Gevaarbeheersing/CCB > Inzet Officier van Dienst > In SGBO werken