

Vrij Nederland 7 maart 2007

Blijvende raadsels rond helikoptercrash

Thijs Niemantsverdriet
Freke Vuijst

Onderzoek dodelijk ongeluk in Afghanistan levert weinig op

Op woensdagochtend 26 juli 2006 stapten sergeant Bart van Boxtel en luitenant-kolonel Jan van Twist in Kaboel op een burgerhelikopter. Het reisdoel: een Afghaanse legerbasis in Khost, ongeveer honderd kilometer ten zuidoosten van de hoofdstad. Drie kwartier na het vertrek uit Kaboel sloeg de MI-8 van Russische makelij te pletter tegen een bergrug. Geen van de inzittenden – negen passagiers en drie bemanningsleden – overleefde het ongeluk.

Nederland reageerde geschokt. Van Twist (47) en Van Boxtel (29) waren de eerste Nederlandse militairen die sneuvelden in Afghanistan. Het was een week voor het begin van de omstreden missie in Uruzgan. Wim van de Burg, voorzitter van de militaire vakbond AFMP, vroeg zich hardop af of Defensie niet ‘de verantwoordelijkheid uit handen’ had gegeven. Waarom vlogen Nederlandse militairen met een helikopter van een particulier bedrijf? Wat waren de regels daarvoor? En met wie vlogen ze mee? Het ministerie beloofde een grondig onderzoek en stelde een commissie in onder leiding van CDA-prominent Hans Hillen.

Exercitie in mildheid

Dat onderzoek is onlangs verschenen. Hillen onthult dat Nederlands defensiepersoneel in Afghanistan ‘met zeer grote regelmaat’ door derden verplaatst wordt en dringt aan op strengere controle hierop. Maar verder is het rapport een exercitie in mildheid. De commissie concludeert dat brigade-generaal Spijk, de Nederlandse contingentscommandant te Kaboel, niet op de hoogte was van de bestemming van de vlucht. Evenmin wist hij dat de firma Tryco, eigenaar van de MI-8, op een zwarte lijst stond van het Amerikaanse leger. Toch heeft Spijk volgens het rapport geen ‘onverantwoorde afweging gemaakt’ toen hij de twee militairen toestemming gaf om op helikopter te stappen.

Van Boxtel en Van Twist waren op pad gestuurd voor een haastklus. Per 1 augustus zouden Nederlandse troepen de basis in Tarin Kowt, Uruzgan, overnemen van de Amerikanen. Die lieten de buitenste ring van het kamp bewaken door een Afghaanse militie. Het contract liep af, en Nederland wilde het niet verlengen. Het contingentscommando in Kaboel kreeg de opdracht op zeer korte termijn een nieuwe beveiliging te vinden voor Tarin Kowt.

De Britse bedrijf SSSI bood uitkomst. Deze private military company bewaakte de Nederlandse ambassade in Kaboel en had een contract voor de beveiliging van een Afghaanse basis-in-aanbouw te Khost. Op 26 juli werden Van Twist en Van Boxtel naar Khost gestuurd om met 'eigen Nederlandse ogen' te zien of SSSI geschikt was voor de klus in Uruzgan.

Een militair toestel was op dat moment niet beschikbaar, dus kregen de twee toestemming om met een helikopter van Tryco te vliegen. Werknemers van SSSI vlogen vaak op en neer naar Khost met Tryco en vertelden dat de Amerikanen ook regelmatig gebruik maakten van de diensten van het bedrijf. Commandant Spijk ging ervan uit 'dat de Amerikaanse overheid hoge eisen stelt aan civiele contractanten'. Dat klopt: die eisen waren zelfs zó hoog dat er een verbod bestond voor Amerikaanse militairen om met Tryco te vliegen. Maar dat wist de commandant niet.

De commissie-Hillen doet het Amerikaanse verbod af als 'regelgeving'. Maar Stuart Moulder herinnert zich deze 'regelgeving' als zeer streng. De Amerikaan Moulder werkte voor een aannemer op de in aanbouw zijnde basis in Khost. Zijn vrouw en twee dochters kwamen om bij de crash. Vanuit zijn huis in Atlanta vertelt hij: 'Een sergeant-majoor heeft negen dagen vastgezeten op onze basis in Khost. Er was geen vliegtuig beschikbaar om hem op te halen. Die week waren er verschillende vluchten van Tryco, maar hij moest ze laten gaan. Want vliegen met Tryco was absoluut verboden.'

'Amerikanen zijn strenger dan wij,' relativeert Hans Hillen. 'Ze moeten ook rekening houden met zaken als gevaar voor gijzelingen. Dat speelt bij ons Nederlanders niet.' De contingentscommandant viel niets aan te rekenen, aldus de commissie. Omdat er geen duidelijke richtlijnen bestonden voor luchttransport door derden, was hij gedwongen 'zelfstandig en naar eigen inzicht een beslissing te nemen'.

Slechte weersomstandigheden

Wat is er nou precies gebeurd op 26 juli 2006? Op deze vraag geeft de commissie-Hillen nauwelijks antwoord. Alle mogelijke oorzaken – technisch mankement, fout van de bemanning, beschieting van het toestel, explosief aan boord, zelfmoordactie van de piloot, vervuilde brandstof – passeren de revue, om meteen verworpen te worden. Tenslotte concludeert de commissie, onder veel voorbehoud, dat de crash veroorzaakt is door slechte weersomstandigheden. In feite is men niet meer te weten gekomen over het ongeluk dan Vrij Nederland twee maanden geleden aantoonde in een reconstructie, geeft ook Hillen toe.

Dat er geen diepgravend onderzoek is gedaan, is niet zo verwonderlijk. De commissie is namelijk nooit op de plaats van het ongeval geweest. Al een paar dagen na de crash nam Defensie het besluit om niet ter plekke te gaan kijken. De helikopter was neergestort in een gevaarlijk gebied, een bezoek zou ‘uitgebreide beveiligingsmaatregelen’ vereist hebben. En daar had de Nederlandse krijgsmacht, die op dat moment middenin de troepenopbouw in Uruzgan zat, de capaciteit niet voor. Bovendien betwijfelde men de ‘toegevoegde waarde’ van een onderzoek ter plaatse.

Ooggetuigen

Of dat inderdaad zo is, valt nog te bezien. Als gevolg van die beslissing is er geen enkele ooggetuige ondervraagd, al waren die volgens het rapport wel voorhanden. Vanuit Kaboel zijn pogingen ondernomen om lokale Afghanen per telefoon te spreken te krijgen, maar dat leverde niets op. Hans Hillen: ‘Het was altijd heel vaag. Dan had je een naam en dan bleek dat toch niet de juiste persoon te zijn, maar een oom of een verre neef. Wij kwamen daar helemaal niet verder mee.’ Diefstal was ook een probleem. Na de crash heeft de lokale bevolking vrijwel alle bezittingen van de overleden passagiers meegenomen. Zo gingen laptops, camera’s en mobiele telefoons, die wellicht interessante informatie bevatten, verloren voor het onderzoek. Ook de black box van de helikopter is nooit geborgen.

Over één aspect van het ongeluk is de commissie zeer stellig: vóórdat de helikopter de bergrug ramde, is hij honderdentachtig graden gedraaid. Op het moment van de crash vloog de MI-8 terug in de richting van Kaboel, ook al was hij bijna bij de plaats van bestemming. Waarom? Daar doen Hillen en consorten geen uitspraken over. ‘Ik begrijp niet dat ze dat niet als uitgangspunt hebben gebruikt,’ zegt Stuart Moulder, die een Engelstalige

versie van het rapport heeft gelezen. ‘Waarom maakte de helikopter rechtsomkeert? Vanwege het weer? Of was er iets anders?’

Terecht

‘Toen ik na het ongeluk de verantwoordelijkheid van Defensie aan de orde stelde,’ zegt vakbondsvoorzitter Wim van den Burg, ‘werd mij dat niet in dank afgenomen. Ik zou de suggestie wekken dat de zaken in Afghanistan niet goed geregeld waren. Nu blijkt dat het terecht was dat ik me dat afvroeg.’

Hans Hillen heeft uitgebreid gesproken met de families van de Nederlandse slachtoffers. ‘Ik heb hen gezegd dat ik bang was dat ik hun heel weinig zekerheden kon bieden over de oorzaak van de ramp.’ Vanuit Atlanta beaamt Stuart Moulder dat. ‘Het rapport is een opsomming van veronderstellingen. Het neemt geen standpunt in. Het spreekt geen oordeel uit.’ Dan voegt hij er aan toe: ‘Misschien kan zoiets ook alleen in een rechtszaal.’