

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

671

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA) en **Sjoerdsma** (D66) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie over *MH17* (ingezonden 24 oktober 2014).

Antwoord van Minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie), Minister **Koenders** (Buitenlandse Zaken) en Minister **Hennis – Plasschaert** (Defensie), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 november 2014)

Vraag 1

Herinnert u zich dat de Minister-President in zijn inleiding tijdens de briefing in de Tweede Kamer, op 21 juli jl, de eerste keer dat er over de *MH17* gesproken werd, zei: «Er zijn inmiddels sterke aanwijzingen over de toedracht van de ramp»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich dat u op 24 juli jl. aan de Kamer schreef «De verontwaardiging is des te groter nu de aanwijzingen zich opstapelen dat het vliegtuig met een raket is neergehaald»?²

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Welke aanwijzingen waren dat en op welke wijze zijn die aanwijzingen geverifieerd? Welke conclusies zijn nu, bijna 100 dagen later, getrokken?

Antwoord 3

Het onderzoek naar de toedracht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en het strafrechtelijk onderzoek onder leiding van het OM worden met de grootst mogelijke zorgvuldigheid uitgevoerd. Het Kabinet kan niet

¹ Verslag van een technische briefing, gehouden op 21 juli 2014, over de stand van zaken i.v.m. vlucht *MH17* (33 997, nr. 11).

² Brief aan de Kamer d.d. 24 juli 2014 inzake stand van zaken i.v.m. vlucht *MH17* en uitkomst Raad Buitenlandse Zaken 22 juli 2014 (Kamerstuk 33 997, nr. 1).

voortlopen op de conclusies uit deze onafhankelijke, internationale onderzoeken door uitspraken te doen over aanwijzingen en de wijze van verificatie, anders dan te verwijzen naar het rapport van eerste bevindingen van de OVV waarin gesproken wordt over een impact met hoog energetisch materiaal.

Het OM heeft eerder aangegeven dat in het onderzoek sprake was van vier mogelijke scenario's die nader onderzocht werden: een ongeluk, een terroristische aanslag van binnenuit het vliegtuig, een aanslag vanaf de grond dan wel een aanslag vanuit de lucht, waarbij de eerste twee reeds op voorhand niet waarschijnlijk leken en inmiddels niet meer waarschijnlijk zijn, zoals ik u reeds meldde in mijn brief van 28 oktober. Het leveren van onomstotelijk bewijs is het doel.

Vraag 4

Is er ooit aan de strijdende partijen verzocht om een inventaris te geven van beschikbare BUK-raketten en andere raketten in de regio rond het neergeschoten vliegtuig? Zo ja, hoe en wanneer?

Antwoord 4

Het Kabinet kan in het belang van het onderzoek hierover geen specifieke mededelingen doen. Wel geldt, zoals te doen gebruikelijk, dat alle mogelijkheden worden benut die kunnen bijdragen aan de waarheidsvinding.

Vraag 5

Wanneer hebben de Onderzoeksraad voor de Veiligheid en het Nederlandse Openbaar Ministerie om de volgende zaken gevraagd en wanneer hebben ze deze in hun geheel gekregen:

- De satellietbeelden van de Amerikaanse regering, beginnende ten minste 10 dagen voor de crash om de zware wapens te kunnen volgen.
- De satellietbeelden van de Russische regering, ook met een lange leadtime.
- De data van de AWACS-vliegtuigen van 17 juli (die volgens de antwoorden van de Duitse regering veel informatie bevatten).
- De radardata van de Oekraïense autoriteiten, zowel van het gebied boven de 32.000 voet als het gebied daaronder, ten tijde van de crash (vanaf een uur voor de crash tot een uur na de crash).
- De radardata van de Russische autoriteiten, zowel van het gebied boven de 32.000 voet als het gebied daaronder, ten tijde van de crash (vanaf een uur voor de crash tot een uur na de crash).
- De originele ATC tapes met alle gesprekken tussen de luchtverkeersleiding en de MH17.

Antwoord 5

De OVV kan in het belang van het onderzoek geen inzicht geven in de beschikbare onderzoeksinformatie en ook niet in het moment waarop deze informatie is opgevraagd en ontvangen.

Het OM heeft bij diverse landen een rechtshulpverzoek ingediend en bereidt ten aanzien van een aantal andere landen nog verzoeken voor. Gedetailleerde mededelingen over de informatievergaring door het OM zijn niet in het belang van het onderzoek.

Dit soort mededelingen kunnen bovendien de internationale betrekkingen beïnvloeden en afbreuk doen aan de rol van Nederland in de beide onderzoeken.

Vraag 6

Hoeveel keer en wanneer heeft Nederland of Australië in de periode na 6 augustus tot heden de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa (OVSE) verzocht de omgeving van de MH17 crash site te bezoeken om de veiligheid aldaar te beoordelen? Wat was de beoordeling van de OVSE?

Antwoord 6

Op 6 augustus bleek de veiligheidssituatie op de rampplek te slecht om de repatriëringsmissie voort te kunnen zetten. Met dit besluit kwam geen einde aan de Nederlandse inspanningen. De interim-missie die achterbleef in Kharkiv en Kiev spande zich in om verder te werken aan alternatieve

manieren voor onze inzet ten aanzien van de doelen van de missie: repatriëring, onderzoek naar toedracht en strafrechtelijk onderzoek.

De veiligheidssituatie wordt door Nederland continu gemonitord en er is nauw contact met de OVSE ter plaatse, zodat de repatriëringsmissie snel terug zou kunnen keren indien de veiligheidsomstandigheden dat voor langere periode toe zouden laten. Het Ministerie van Defensie heeft daarbij een leidende en coördinerende rol.

Na de ondertekening van het Minsk Protocol op 5 september leek zich op 12 september een mogelijkheid voor te doen voor terugkeer naar de rampplek en is de missie snel uitgebreid. Toen het helaas toch niet mogelijk bleek voor langere tijd met een grote groep mensen op de rampplek aan het werk te gaan is besloten het extra personeel weer terug te laten komen naar Nederland. U bent over de veiligheidssituatie geïnformeerd in de stand van zaken brieven van 14 en 27 augustus en 9 oktober 2014 (Kamerstuk 33 997, nrs. 10, 16 en 20).

De Ambassade in Kiev en de interim-missie onderhouden sinds de vliegcrash op bijna dagelijkse basis contact met de OVSE, ook over de veiligheidssituatie op en rondom de rampplek. Dit gebeurde zowel voor als na 6 augustus. De veiligheidsinformatie en beoordeling daarvan door het Ministerie van Defensie is leidend in de afweging of terugkeer mogelijk is. Daarbij wordt gebruik gemaakt van alle relevante informatie, ook van de OVSE. In de dagelijkse rapportages die ook publiek beschikbaar zijn, maakt de OVSE melding van de waargenomen veiligheidssituatie in het gebied en wordt ook aangegeven wanneer monitors de dorpen nabij de rampplek hebben bezocht. De afgelopen weken (31 oktober en 4, 5 en 6 november) is de rampplek een aantal keer bezocht, waarbij persoonlijke bezittingen zijn verzameld en ook stoffelijke resten zijn gevonden.

Vraag 7

Kunt u de kennisgeving aan luchtvaardenden (Notice to Airmen – NOTAM) waarnaar het Erratum in het rapport van de Onderzoeksraad verwijst, aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 7

De NOTAM die in het erratum van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid wordt genoemd betreft de NOTAM van 14 juli 2014 met nummer A1492/14. Deze NOTAM stelde een tijdelijke luchtruimbepaling in tot een hoogte van 9,7 kilometer (flight level 320) binnen een gebied dat het oostelijke gedeelte bestreek van het eerder bij NOTAM (A1383/14) tijdelijk gereserveerde luchtruim boven de Oekraïne, behoudens voor Oekraïense staatsluchtvaartuigen (FIR Dnipropetrovsk). In het rapport constateert de OVV dat de MH17 hierboven vloog³. Daarnaast was op 14 juli 2014 NOTAM A1493/14 uitgegeven die het gebruik van bepaalde vliegroutes verbood binnen het gebied en/of leidend van/naar het gebied waarvoor de tijdelijke luchtruimbepaling van toepassing was (NOTAM A1492/14). De genoemde NOTAM's zijn bijgevoegd⁴.

Vraag 8

Wie heeft die NOTAM notificatie in Nederland ontvangen en gezien? Welke reactie is er ondernomen op de NOTAM notificatie?

Antwoord 8

Zoals aangegeven in de antwoorden die 28 oktober jl. aan de Kamer zijn gestuurd (Kamerstuk 33 997, nr. 22), worden NOTAM's met betrekking tot het Europese en aangrenzende luchtruim verzameld bij Eurocontrol. NOTAM's kunnen door iedereen via een website worden ingezien. Luchtvaartmaatschappijen gebruiken deze informatie bij het opstellen van hun vluchtplannen. De NOTAM van 14 juli 2014 stelde een tijdelijke luchtruimbepaling in boven een deel van het oosten van de Oekraïne tot een hoogte van 9,7 kilometer. Luchtvaartmaatschappijen maakten daardoor geen gebruik meer van dat deel van het luchtruim. Eventuele vluchtplannen van luchtvaart-

³ Rapport van eerste bevindingen over de crash van Malaysia Airlines Boeing 777-200 vlucht MH17, Onderzoeksraad voor Veiligheid, Den Haag, september 2014, p.11

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

maatschappijen voor dit gesloten gebied zouden door Eurocontrol niet zijn geaccepteerd. Op deze wijze is geborgd dat de NOTAM wordt nageleefd. Daarnaast kon de Oekraïense luchtverkeersleiding vanaf dat moment geen toestemming meer geven aan luchtvaartuigen om het gesloten gebied binnen te gaan, behoudens aan Oekraïense staatsluchtvaartuigen.

Vraag 9

Welke strijdende partijen hebben de rampplek sinds juli 2014 beschoten? Op welk moment is aan welke strijdende partij verzocht de rampplek niet langer te beschieten?

Antwoord 9

De rampplek wordt door pro-Russische separatisten gecontroleerd en kan door artillerievuur van zowel Oekraïense kant als van de separatisten worden bestreken.

Ondanks het op 5 september overeengekomen staakt-het-vuren tussen Oekraïense autoriteiten en de pro-Russische separatisten en de afkondiging van een 30 kilometer brede bufferzone voor (zware) artillerie op 19 september, blijft de veiligheidssituaties in Oost-Oekraïne onoverzichtelijk en fragiel, ook rondom de rampplek. Hoewel sindsdien geen sprake meer is van grootschalige militaire operaties, wordt het bestand op dagelijkse basis geschonden. In de nabijheid van de rampplek vinden bijna dagelijks beschietingen plaats door beide partijen. De Permanente Raad van de OVSE nam op een 18 juli een verklaring aan die onder meer opriep tot de onmiddellijke en veilige toegang tot de rampplek.

De unaniem aangenomen VNVR resolutie 2166 van 21 juli 2014 riep op tot de onbeperkte en veilige toegang tot de plaats van de ramp en alle staten en actoren in de regio mee te werken aan een onafhankelijk internationaal onderzoek. De Raad van Buitenlandse Zaken op respectievelijk 22 juli, 15 augustus en 20 oktober jl. en de Europese Raad op 30 augustus en 23/24 oktober jl. riepen op onverwijld veilige en onbelemmerde toegang te verlenen.

Daarnaast is op alle mogelijke momenten door het Kabinet in fora als de VN(VR), de EU en de OVSE opgeroepen tot een veilige toegang tot de rampplek. Ook is op het hoogste niveau medewerking verzocht aan Oekraïne en Rusland, in het laatste geval om hun invloed aan te wenden op de separatisten die het rampgebied in handen hebben. Veilige toegang tot de rampplek is ook onderwerp van gesprek geweest bij de ontmoeting in Normandië-format en bij de Trilaterale Contactgroep.

Vraag 10

Wanneer heeft u de Oekraïense State Emergency Services (SES) om de logboeken van de zoekactie verzocht en wanneer heeft u ze in handen gekregen?

Antwoord 10

Informatie die door de SES is gedocumenteerd over de initiële zoekactie is door tussenkomst van de OVSE aan ons overlegd. De informatie beschrijft de zoekactie in de eerste dagen na de ramp, hoe er is gezocht, waar is gezocht, met hoeveel mensen en met het soort en aantal middelen. De verslagen bevatten ook het kaartmateriaal zoals ontvangen op 31 augustus, dat wij eerder aan uw Kamer hebben overlegd. Dat geldt ook voor het rapport dat via RTL Nieuws is gepubliceerd.

Vraag 11

Kunt u deze vragen uiterlijk 24 uur voor het volgende algemeen overleg over de MH17 beantwoorden?

Antwoord 11

Ja.