

Vergaderjaar 2014–2015

**33 997**

**Vliegkamp MH17**

**Nr. 30**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 9 februari 2015

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 18 december 2014 inzake Stand van zaken MH17 (Kamerstuk 33 997, nr. 26).

De Ministers en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 3 februari 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Eijsink

De griffier van de commissie,  
Van Toor

**Vraag 1**

Hoeveel organisaties van nabestaanden bestaan er op dit moment en welke dat zijn?

Antwoord:

Op 11 november 2014 heeft een aantal nabestaanden de stichting Vliegcramp MH17 opgericht. De stichting richt zich op de behartiging van de belangen van de nabestaanden op een breed terrein. Van 136 slachtoffers hebben zich de nabestaanden inmiddels aangesloten bij deze Stichting. Het bestuur van deze stichting bestaat uit nabestaanden van de vliegcramp en fungeert als gesprekspartner voor de rijksoverheid. Daarnaast bestaan er initiatieven die zich richten op deelonderwerpen (bijvoorbeeld een herdenkingsmonument). Daaronder zijn initiatieven van nabestaanden en van derden (al dan niet met betrokkenheid van nabestaanden).

**Vraag 2**

Hoeveel nabestaanden hebben zich in de verschillende belangenorganisaties verenigd?

Antwoord:

In de stichting Vliegcramp MH17 hebben zich van 136 slachtoffers de nabestaanden verenigd.

**Vraag 3**

Heeft het kabinet al financiële of andere steun gegeven aan het Fonds Slachtofferhulp ter ondersteuning van de nabestaanden? Zo ja, welke?

Antwoord:

Het Fonds Slachtofferhulp dient niet verward te worden met Slachtofferhulp Nederland (SHN). Het kabinet geeft geen financiële steun aan het Fonds Slachtofferhulp. Het fonds is een goed doel met de ANBI-status dat fondsen werft ten behoeve van de opvang van en belangenbehartiging voor slachtoffers. Slachtofferhulp Nederland ondersteunt in overleg met het kabinet sinds 18 juli 2014 nabestaanden van slachtoffers van de vliegcramp in Oekraïne. Zij doet dat via het Informatie en Verwijs Centrum (IVC) Oekraïne, door de inzet van haar casemanagers voor individuele hulpverlening en door de inzet van haar medewerkers voor psychosociale ondersteuning tijdens bijeenkomsten. Slachtofferhulp Nederland wordt door het Ministerie van Veiligheid en Justitie gefinancierd voor juridische, praktische en emotionele ondersteuning van slachtoffers en nabestaanden (van vermoedelijke strafbare feiten zoals beschreven in art. 6 Wet Justitie subsidies). SHN heeft in 2014 de nabestaanden van MH17 ondersteund vanuit deze reguliere dienstverlening.

Namens het kabinet is inmiddels een financiële bijdrage overgemaakt aan de Stichting Nabestaanden MH-17.

**Vraag 4**

Is de besloten website voor nabestaanden nog steeds operationeel, en zo ja, wordt deze nog regelmatig gevoed met informatie?

Antwoord:

Zowel het open als het besloten deel van het IVC Oekraïne is nog steeds operationeel en zal dat nog minimaal een jaar blijven. Het besloten deel wordt nog steeds gevoed met informatie. Slachtofferhulp Nederland informeert nabestaanden via een nieuwsbrief driemaal per week over nieuwe informatie op het besloten deel.

**Vraag 5**

Hebben de nabestaanden op enige wijze aangegeven hoe zij de aan hen geleverde steun door de diverse instanties ervaren?

Antwoord:

In persoonlijke reacties, reacties op de website, terugkoppeling van familierechercheurs en gesprekken tijdens nabestaandenbijeenkomsten geven nabestaanden in het algemeen aan dat zij positief zijn over de geleverde steun door de diverse instanties

EenVandaag heeft in samenwerking met de Stichting MH17 van 19 tot 23 december 2014 een enquête gehouden onder nabestaanden van de slachtoffers van de ramp met MH17. De resultaten zijn in de uitzending van EenVandaag van 27 december (deels) bekend gemaakt.

#### **Vraag 6**

Er zijn nog drie slachtoffers niet geïdentificeerd. Is inmiddels al het aanwezige materiaal in Hilversum uitputtend onderzocht? Hoe schat u de kans in dat de resterende drie slachtoffers nog geïdentificeerd kunnen worden?

Antwoord:

Er zijn op dit moment in Hilversum nog menselijke resten geregistreerd waarvan geen DNA-profiel is vastgesteld. Experts doen hun uiterste best om ook hieruit profielen vast te stellen en hopen daarmee ook de 3 ontbrekende slachtoffers te kunnen identificeren. Dit is een lastig proces. DNA kan onder invloed van zonlicht, vocht en hitte beschadigd raken. De menselijke resten die met de huidige technieken niet geïdentificeerd kunnen worden, worden bewaard. Wellicht zijn in de toekomst nieuwe technieken beschikbaar, waardoor wel een profiel kan worden vastgesteld.

#### **Vraag 7**

Is de regering voornemens om nog één of meerdere informatiebijeenkomsten met nabestaanden te houden? Zo ja, zijn daar al concrete plannen voor?

Antwoord:

Op vrijdag 30 januari j.l. is een nabestaandenbijeenkomst georganiseerd in Nieuwegein. De nabestaanden waren uitgenodigd om aanwezig te zijn bij een besloten informatiebijeenkomst. Het ging om een bijeenkomst waar een toelichting werd gegeven op een aantal onderwerpen zoals het identificatieproces en onze activiteiten in Oekraïne. Ook heeft de stichting van nabestaanden van de slachtoffers van de ramp met de MH17 zich kort voorgesteld. Tot slot was er gelegenheid tot het stellen van individuele vragen aan vertegenwoordigers van diverse organisaties en informeel samenzijn. Slachtofferhulp Nederland en de familierechercheurs waren bij de bijeenkomst aanwezig.

#### **Vraag 8**

Kunt u een procedureel verslag doen van de voortgang van het onderzoek door het OM?

Antwoord:

Het strafrechtelijk onderzoek bevindt zich nog steeds in de opsporingsfase. Dat is de fase waarin bewijsmateriaal wordt verzameld over het mogelijke strafrechtelijk feit dat gepleegd is. Dit gebeurt in het onderhavige strafrechtelijk onderzoek in samenwerking met de andere landen in het Joint Investigation Team (hierna JIT). Deze landen voeren gezamenlijk opsporingshandelingen uit om dit bewijs te achterhalen. Zo vindt analyse van telefoongesprekken plaats, worden getuigen gehoord en vindt er onderzoek naar wapensystemen plaats. Op de luchtmachtbasis Gilze-Rijen doen OM en politie onderzoek aan de geborgen wrakstukken, in nauw

overleg met de OVV. Ook in Kiev op de zogenoemde Field Office is het strafrechtelijk onderzoek nog in volle gang. Het strafrechtelijk onderzoek moet onomstotelijke bewijzen leveren over toedracht en dader(s). Ieder mogelijk scenario wordt tot op de bodem uitgezocht en hard bewijs moet elke mogelijkheid voor een ander redelijk alternatief uitsluiten. Inschattingen over de duur van het onderzoek zijn dan ook lastig te maken, maar het onderzoek zal zeker nog maanden in beslag nemen.

#### **Vraag 9**

Kunt u verslag doen van de stand van zaken van de internationale samenwerking bij de opsporing en vervolging?

Antwoord:

Er wordt zowel in Nederland als in Oekraïne op dagelijkse basis intensief samengewerkt tussen de JIT-partners. Daarnaast is aan een aantal landen een rechtshulpverzoek verstuurd ter verkrijging van nadere informatie ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek. Inmiddels is op een aantal van deze rechtshulpverzoeken een inhoudelijke reactie ontvangen van de aangezochte landen. Voor de overige verzoeken geldt dat er gewerkt wordt aan het ter beschikking stellen van de informatie en dat daarover contact wordt onderhouden door de bevroegde landen met de Nederlandse autoriteiten.

#### **Vraag 10**

Wanneer verwacht u de door de Kamer gevraagde schriftelijke briefing te kunnen verstrekken over de mogelijkheden en voor- en nadelen van deze mogelijkheden voor vervolging en berechting van de verantwoordelijken?

Antwoord:

Het onderzoek naar de precieze feiten rondom de crash van de MH17 op 17 juli en de betrokkenheid van individuele verantwoordelijken daarbij bevindt zich nog in de opsporingsfase en is nog niet ver genoeg gevorderd om een overzicht te verstrekken van de mogelijkheden voor vervolging en berechting van de verantwoordelijken. Zo is de nationaliteit van eventuele verantwoordelijken belangrijk voor de vraag wat de mogelijkheden zijn voor vervolging, maar ook de locatie van een eventuele aanhouding. Het feitenonderzoek zal eerst meer duidelijkheid moeten geven over de toedracht van de crash, voordat daadwerkelijk een overzicht gegeven kan worden van de mogelijkheden omtrent de vervolging. De Minister van VenJ zal, wanneer het internationale onderzoek dit toelaat, de Kamer alsnog middels een notitie informeren over vervolgingsmogelijkheden.

#### **Vraag 11**

Is een nader onderzoek op de crashlocatie voorzien zodra het weer dat weer toelaat?

Antwoord:

Ja, de repatriëringsmissie zal naar verwachting in het voorjaar terugkeren, zodra de veiligheidssituatie, de weeromstandigheden en de begaanbaarheid op en rond de crashsite dit toestaan. Zodra de omstandigheden dat weer toelaten zal een *Fact Finding* missie worden georganiseerd, welke zal moeten uitwijzen wanneer onderzoek ter plaatse weer mogelijk en zinvol is.

#### **Vraag 12**

Wanneer kunnen de nabestaanden naar verwachting een bezoek brengen aan het vliegtuig?

Antwoord:

Bij de aankomst van de wrakstukken op luchtmachtbasis Gilze-Rijen heeft de Onderzoeksraad laten weten dat nabestaanden in de gelegenheid worden gesteld om de wrakstukken te bekijken. Waarschijnlijk kan dit in de eerste week van maart plaatsvinden.

### **Vraag 13**

In hoeverre is het gebruikelijk dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IENM) of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) door andere departementen wordt geïnformeerd bij signalen over gevaar voor de luchtvaart boven het grondgebied van andere landen?

Antwoord:

Iedere luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht en maakt hiervoor een eigen risicoafweging. Bij de vluchtvoorbereiding maken luchtvaartmaatschappijen conform de (internationale) regelgeving gebruik van internationaal beschikbare informatie van landen over hun eigen luchtruim, zoals bijvoorbeeld Notices to Airmen (hierna NOTAMs) en op grond van informatie uit andere bronnen. Op het moment dat de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen door de inlichtingendiensten daarover geïnformeerd, via of in samenspraak met de NCTV en niet via het Ministerie van IENM en de ILT.

### **Vraag 14**

In hoeverre is het Ministerie van IENM of de ILT door de Oekraïense autoriteiten of door andere departementen op de hoogte gesteld van incidenten met vluchten in Oekraïens luchtruim in de maanden maart t/m juli 2014?

Antwoord:

Over de situatie van het Oost-Oekraïense luchtruim zijn verschillende NOTAMs uitgevaardigd door de Oekraïense luchtverkeersleiding. De NOTAM die het kortst voor het neerhalen van vlucht MH17 is uitgevaardigd, sloot een deel van het Oost-Oekraïense luchtruim beneden 9,7km (*flight level* 320). Actuele NOTAMs zijn beschikbaar via de website van Eurocontrol die iedereen kan inzien. Er is door de Oekraïne, naast deze NOTAMs, vóór 17 juli geen informatie verschaft waarin de relatie werd gelegd met de veiligheid van het luchtruim van Oost-Oekraïne. Er is geen specifiek overleg geweest over de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne.

Het luchtruim van de Krim werd geclaimd door zowel Oekraïne als Rusland. De onveilige situatie die hierdoor ten aanzien van de luchtverkeersleiding ontstond is aanleiding geweest voor enkele luchtvaartmaatschappijen om het luchtruim van de Krim te mijden. Dit gebeurde al sinds het conflict op de Krim begin april en geldt ook voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Uiteraard is er na 17 juli in diverse internationale overleggen door Oekraïne gesproken over het luchtruim in Oost-Oekraïne waarin uitleg werd gegeven over de stand van zaken van de veiligheid in dat luchtruim en is het luchtruim gesloten.

Zie tevens het antwoord op vraag 13.

### **Vraag 15**

In hoeverre is het Ministerie van I&M of de ILT door het Ministerie van Buitenlandse Zaken geïnformeerd over het overleg op 14 juli 2014, drie dagen voor de ramp met de MH17, waarbij het neerhalen van een

Oekraïens militair vliegtuig eerder die dag door de Oekraïense Minister van Buitenlandse Zaken genoemd werd als een voorbeeld van de toenemende escalatie van het conflict en de rol van Rusland daarin.

Antwoord:

Het verslag is ontvangen door het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie. De essentie van de briefing is gedeeld met het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, het Ministerie van Financiën, en het Ministerie van Algemene Zaken.

Zie ook het antwoord op vraag 13 en 14.

#### **Vraag 16**

Is het gebruikelijk dat het Ministerie van I&M of de ILT ontvangen signalen doorgeven aan de in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Zie het antwoord op de vragen 13 en 14.

#### **Vraag 17**

Welke concrete signalen over incidenten met vluchten in Oekraïens luchtruim zijn er in de maanden maart t/m juli 2014 door het Ministerie van I&M of de ILT aan in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen doorgegeven?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13 en 14.

#### **Vraag 18**

Is er in de periode maart t/m juli 2014 vanuit Nederland op politiek of ambtelijk niveau zelf contact gezocht met de Luchtvaartautoriteit van Oekraïne over de risico's in het luchtruim daar en zo ja, welke signalen zijn daarbij besproken?

Antwoord:

Daarvoor was geen aanleiding op basis van de NOTAMs.

#### **Vraag 19**

Welke signalen zijn van maart t/m juli 2014 door Oekraïne geven aan Eurocontrol? Is de Nederlandse luchtvaartautoriteit of een andere overheidsinstantie daarover door Oekraïne en/of Eurocontrol geïnformeerd? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord:

Het kabinet heeft geen inzicht in de informatie die is uitgewisseld tussen Eurocontrol en Oekraïne. Er heeft wel een vergadering van de Provisional Council van Eurocontrol plaatsgevonden (zie het antwoord op vraag 20).

#### **Vraag 20**

Is er tussen maart en juli 2014 overleg geweest van Eurocontrol met de landen die onder Eurocontrol vallen over het risico's in het luchtruim van Oekraïne en zo ja, is Nederland daarbij aanwezig geweest en op welk niveau?

Antwoord:

Op 22 mei 2014 is in de vergadering van de Provisional Council van Eurocontrol gesproken onder andere over Oekraïne. Oekraïne was hierbij aanwezig. Het overleg betrof alleen de situatie boven en rondom de Krim en de aanbeveling van Eurocontrol om het luchtruim boven dit gebied te

mijden, aangezien zowel Oekraïne als Rusland de luchtverkeersleiding claimden in dit luchtruim en de onveilige situatie die daardoor ontstond. Ook is gesproken over maatregelen om verstoring van de verkeersstromen en het netwerk zoveel mogelijk te beperken. Nederland was zoals gebruikelijk op ambtelijk niveau aanwezig.

### **Vraag 21**

Is het gebruikelijk dat in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen contact zoeken met Nederlandse overheidsinstanties inzake veiligheidsvraagstukken?

Antwoord:

Er vindt regulier overleg plaats met de luchtvaartsector over tal van zaken met betrekking tot veiligheidsvraagstukken (bijvoorbeeld operationeel niveau, internationale ontwikkelingen en wetgeving).

### **Vraag 22**

Hoe vaak is in de maanden maart t/m juli 2014 contact gezocht door in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen met Nederlandse overheidsinstanties? Welke gegevens zijn daarbij verstrekt en door welke instantie?

Antwoord:

Ten aanzien van de situatie in Oost-Oekraïne is er geen overleg geweest over de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne. Vanuit de reguliere overleggen heeft uiteraard wel overleg plaatsgevonden met in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. Zie ook het antwoord op vraag 21.

### **Vraag 23**

De Nederlandse ambassade in Oekraïne heeft gerapporteerd over een bijeenkomst op 14 juli waarbij medegedeeld werd dat een dag eerder een militair vliegtuig naar beneden was gehaald. Deze rapportages zijn beschikbaar gesteld aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Kunnen deze rapportages met de Kamer worden gedeeld, of in elk geval worden geparafraseerd? Door welke Oekraïense autoriteiten en personen was deze bijeenkomst bijeen geroepen en door wie werd de briefing gegeven? Was dit een reguliere briefing? Is in deze rapportage/ briefing expliciet vermeld dat er toegenomen luchtdreiging was ontstaan? Is bij de bewuste bijeenkomst, waaraan een Nederlandse diplomaat deelnam, ook over een van de andere (bijna 30) neergeschoten vliegtuigen en helikopters gesproken? Is daarbij vermeld op welke vlieghoogte deze toestellen werden neergeschoten? Is daarbij door de Oekraïense gastheren expliciet gewezen op de mogelijkheid dat deze toestellen konden zijn neergeschoten door geavanceerde luchtdoelraketten met een groot bereik, i.p.v. bijvoorbeeld relatief simpele manpads?

Antwoord:

De bewuste briefing op 14 juli is bijeengeroepen door de Presidentiële Administratie van Oekraïne, vond daar plaats, en werd gegeven door de Minister van Buitenlandse Zaken, Pavlo Klimkin en het plaatsvervangend hoofd van de Presidentiële Administratie, Valeriy Chaly. Het was de derde in een serie van reguliere tweewekelijkse briefings aan een breed gezelschap van bevriende landen.

In de briefing is door de Oekraïense Minister van Buitenlandse Zaken gewezen op het algemene veiligheidsbeeld, de toenemende escalatie van het conflict in Oost-Oekraïne en de rol van Rusland daarin. De briefing vond plaats daags voor de Europese Raad van 16 juli. De zegspersonen

van de Oekraïense regering drongen tijdens de briefing vooral aan op stevige stellingname van de internationale gemeenschap tegen Russische inmenging in het conflict. Dat was het centrale thema van deze briefing.

Als voorbeeld van het algemene veiligheidsbeeld werd het neerhalen van een Antonov op 6.200 meter genoemd, eerder die dag. De gastheren hebben in dat verband melding gemaakt van de mogelijke aanwezigheid van anti aircraft wapens, waarover de separatisten volgens hen niet zouden beschikken. Het was onbekend welk wapensysteem was gebruikt.

Eveneens op 14 juli hebben de Oekraïense autoriteiten een NOTAM uitgevaardigd waarbij de grens voor het Oekraïense luchtruim werd bepaald op 9,7 km (flight level 320). Tijdens de briefing zijn geen mededelingen gedaan over de veiligheid van het luchtruim. Luchtvaartmaatschappijen die voor 14 juli over Oost-Oekraïne vlogen, zijn dat ook na de briefing blijven doen. De luchtvaartmaatschappijen die omvlogen, besloten daartoe al eerder, vanwege de problemen rondom de luchtverkeersleiding op de Krim.

Een Nederlandse diplomaat was bij de briefing op 14 juli aanwezig. Op 23 januari jl. is de Kamer geïnformeerd dat het verslag zelf niet openbaar gemaakt zal worden. Verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten moeten vertrouwelijk kunnen worden geschreven en behandeld, te meer omdat dergelijke verslagen ook zienswijzen van vertegenwoordigers van andere landen kunnen bevatten. Vertrouwelijkheid is cruciaal voor het goed functioneren van het internationale diplomatieke verkeer.

#### **Vraag 24**

Met welke andere departementen is de rapportage van de briefing gedeeld? Kon uit de rapportage worden afgeleid dat de situatie in het Oost-Oekraïense luchtruim ernstig was verslechterd? Kon daar ook uit worden afgeleid dat niet alleen veel toestellen, naast alleen de Antonov, waren neergehaald, maar dat dit ook op grote hoogte en potentieel geavanceerde luchtdoelraketten kon zijn gebeurd?

Antwoord:

Het verslag is ontvangen door het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie. De essentie van de briefing is ook gedeeld met het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, het Ministerie van Financiën, en het Ministerie van Algemene Zaken.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoekt de besluitvorming rond het bepalen van de vliegroutes. In dat kader bevroegt de OVV partijen die betrokken zijn bij de veiligheid van de burgerluchtvaart. Voor wat betreft de specifieke vraag welke informatie mogelijk beschikbaar was bij de Inlichtingen en Veiligheidsdiensten, zal de OVV worden bijgestaan door de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD). U bent daarover geïnformeerd in de brief van de CTIVD aan uw kamer van 22 december 2014

#### **Vraag 25**

Zijn dergelijke ambtsberichten over regionale dreigingssituaties wel eens eerder aanleiding geweest voor een waarschuwing van de zijde van de Nederlandse regering aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM? Wie heeft de verantwoordelijkheid om de luchtvaartmaatschappijen hierover in te lichten? Is hiervoor een standaardprocedure of is dit alleen de verantwoordelijkheid van de inlichtingendiensten in hun directe contact met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?



Antwoord:

Wanneer de I&V-diensten beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. De I&V-diensten doen dit via of in samenspraak met de NCTV. De I&V-diensten doen geen onderzoek naar mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, maar kunnen concrete dreigingsinformatie voortkomend uit andere onderzoeken wel delen met betrokken partijen.

#### **Vraag 26**

Is op enig andere wijze dan via publiciteit en de briefing de grotere dreiging in het Oost-Oekraïense luchtruim aan Nederlandse autoriteiten gemeld?

Antwoord:

Er zijn geen mededelingen gedaan aan de Nederlandse autoriteiten over het dreigingsbeeld in het Oost-Oekraïense luchtruim. Ook bij de briefing van 14 juli zijn daar geen uitspraken over gedaan. Het neerhalen van een Oekraïens militair vliegtuig (de Antonov AN-26) eerder die dag werd door de Oekraïense Minister van Buitenlandse Zaken genoemd als een voorbeeld van de toenemende escalatie van het conflict en de rol van Rusland daarin.

Informatie over het luchtruim wordt door Oekraïne via NOTAMs met luchtvaartmaatschappijen gedeeld. De relevante NOTAMs zijn eerder met u gedeeld.

#### **Vraag 27**

Vlucht MH17 vloog op het moment van de vliegramp één kilometer lager dan de planning van het vluchtplan om voldoende afstand te houden van een ander toestel (aldus brief van de regering 29 augustus 2014). Ligt de verantwoordelijkheid voor het lager vliegen van vlucht MH17 bij de Oekraïense luchtverkeersleiding, de luchtvaartmaatschappij of een andere instantie?

Antwoord:

De Oekraïense luchtverkeersleidingsorganisatie is verantwoordelijk voor het separeren van het vliegverkeer in zijn verantwoordelijkheidsgebied en had vlucht MH17 overeenkomstig het vluchtplan gevraagd om te stijgen naar een hogere vlieghoogte om een potentieel separatieconflict met een andere vlucht te voorkomen. In deze situatie heeft vlucht MH17 gevraagd om op een lagere vlieghoogte te mogen blijven, wat geaccepteerd is door de Oekraïense verkeersleiding. De andere vlucht is vervolgens naar een hogere vlieghoogte gestegen en daarmee was het potentiële separatieconflict voorkomen. Een precieze beschrijving hiervan is opgenomen in het rapport van eerste bevindingen van de OVV. De MH17 vloog, ondanks deze lagere koers, nog altijd boven 9,75 km hoogte, de hoogte waarop volgens de geldende NOTAM veilig kon worden gevlogen.

#### **Vraag 28**

Welke rol heeft KLM gespeeld bij het opvangen van de nabestaanden in de uren en dagen na de ramp?

Antwoord:

Luchtvaartmaatschappijen maken afspraken als het gaat om codeshare vluchten (vluchten waarbij meerdere luchtvaartmaatschappijen betrokken zijn). Er is een zogenaamde *operating carrier* en een *codeshare carrier*. Zo ook in het geval van vlucht MH17 waarbij Malaysia Airlines (MH) de *operating carrier* was en KLM de *Marketing (Codeshare) carrier*. De *operating carrier* is de verantwoordelijke partij en daarmee primair aanspreekpunt als het gaat om ongevallen zoals met MH17. Op verzoek en

onder regie en verantwoordelijkheid van MH heeft KLM ondersteuning geleverd ten behoeve van nabestaanden via het zogenaamde Care team. Deze ondersteuning is direct op 17 juli gestart tot medio september. Ondersteuning bestond uit het brengen van huisbezoeken aan nabestaanden, ondersteuning bij het invullen van formulieren en het beantwoorden van vragen. Het belangrijkste hierbij voor Malaysia Airlines was het beschikbaar hebben van mensen die de Nederlandse taal machtig zijn.

### **Vraag 29**

Hoeveel mensen aan boord vlogen met een KLM-ticket en hoeveel mensen vlogen met een ticket van Malaysian Airlines?

Antwoord:

Aan boord van de MH17 zaten 11 KLM-codeshare passagiers (waarvan er vijf de Nederlandse nationaliteit hadden), 2 personen vlogen met een ticket van Qantas, 1 persoon met een ticket van Garuda en 269 personen vlogen met een ticket van Malaysian Airlines.

### **Vraag 30**

Kunt u een beschrijving geven van de wijze waarop KLM en de Nederlandse autoriteiten samenwerken in het kader van luchtveiligheid?

Antwoord:

Er vindt samenwerking plaats op het gebied van veiligheid en beveiliging tussen KLM en de verschillende overheidsinstanties. Zowel op reguliere als op ad hoc basis is er regelmatig overleg over tal van zaken uiteenlopend van operationele aangelegenheden tot internationale beleidszaken.

### **Vraag 31**

In uw antwoorden d.d. 8 januari 2015 op schriftelijke vragen van de leden Sjoerdsma en Omzigt (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 977) stelt u in de antwoorden 9 en 10: «Voor zover luchtvaartmaatschappijen niet over Oost-Oekraïne vlogen, betrof dat besluitvorming van enkele maanden eerder die verband hield met de onduidelijke situatie in de Krim.» Kunt u aangeven welke maatschappijen enkele maanden eerder gestopt zijn met vliegen over de Krim en hoe u de redenen daarvoor geverifieerd heeft? Meden al deze maatschappijen zowel de Krim als Oost-Oekraïne?

Antwoord:

In de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Sjoerdsma en Omzigt (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 1243) is aangegeven dat luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk zijn voor de veilige uitvoering van een vlucht en dat zij hiervoor een eigen risicoafweging maken. Dit gebeurt op grond van officiële bekendmakingen van landen over hun eigen luchtruim, de zogeheten NOTAMs, en op grond van informatie uit andere bronnen. De overheid heeft geen inzicht in de informatieposities van luchtvaartmaatschappijen noch in de overwegingen die zij daarbij hanteren in hun besluitvorming. Duidelijk is wel dat deze per luchtvaartmaatschappij kunnen verschillen. Op basis van deze eigen afweging was het zo dat sommige luchtvaartmaatschappijen wel (waaronder Air France, Virgin Atlantic en Lufthansa) en andere niet (British Airways, Korean Air) over het gebied in Oost-Oekraïne vlogen. De briefing van 14 juli, waarin melding werd gemaakt van een neergeschoten Antonov, heeft daarin geen verandering gebracht. Luchtvaartmaatschappijen die over Oost-Oekraïne vlogen zijn dat na 14 juli blijven doen.

Daarnaast geldt, dat voor de situatie op de Krim, de autoriteiten van Oekraïne in diverse Europese vergaderingen mededelingen hebben gedaan over hun luchtruim. Aangezien zowel Oekraïne als Rusland de

luchtverkeersleiding claimden in dit luchtruim, ontstond een onveilige situatie. Dit is aanleiding geweest voor enkele luchtvaartmaatschappijen om het luchtruim van de Krim te mijden, dat geldt ook voor de Nederlandse vliegtuigmaatschappijen. Dit gebeurde al sinds het conflict op de Krim begin april.

**Vraag 32**

Was voorafgaand aan 17 juli bij het kabinet de aanwezigheid bekend van grondgebonden (mobiele) wapensystemen in Oost-Oekraïne, zijnde niet in handen van het Oekraïense leger, met een bereik dat rijkt tot boven de 9,7 kilometer?

Antwoord:

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoekt de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes. In dat kader bevroegt de OVV partijen die betrokken zijn bij de veiligheid van de burgerluchtvaart. Voor wat betreft de vraag welke informatie mogelijk beschikbaar was bij de I&V-diensten, zal de OVV hierbij worden bijgestaan door de CTIVD. U bent daarover separaat geïnformeerd in de brief van de CTIVD aan uw Kamer van 22 december 2014.

**Vraag 33**

Waar was de 9,7 kilometergrens van Oekraïne op gebaseerd?

Antwoord:

Buiten de in de NOTAM opgenomen informatie, was ons geen extra informatie bekend. Het is de soevereine bevoegdheid van ieder land om de veiligheid van zijn luchtruim te beoordelen. Nederland heeft geen betrokkenheid bij de beoordeling van de veiligheid van het luchtruim van andere staten.

**Vraag 34**

Waarom heeft Nederland de 9,7 kilometergrens van Oekraïne direct geaccepteerd?

Antwoord:

Het is de soevereine bevoegdheid van ieder land om de veiligheid van zijn luchtruim te beoordelen. Nederland heeft geen betrokkenheid bij de beoordeling van de veiligheid van het luchtruim van andere staten.

**Vraag 35**

Door welk wapensysteem is de Antonov op 14 juli neergeschoten? Waarom heeft u niet direct gevraagd naar het soort wapensysteem waarmee de Antonov op 14 juli werd neergehaald?

Antwoord:

In de briefing is door de Oekraïense Minister van Buitenlandse Zaken gewezen op het algemene veiligheidsbeeld, de toenemende escalatie van het conflict in Oost-Oekraïne en de rol van Rusland daarin. Als voorbeeld daarvan werd het neerhalen van een Antonov op 6.200 meter genoemd. De Oekraïense Minister van Buitenlandse Zaken heeft daarbij de op dat moment beschikbare informatie gedeeld waarbij onbekend was welk wapensysteem is gebruikt. Tot op heden is onbekend welk wapensysteem is gebruikt.

**Vraag 36**

Bent u bereid om Oekraïne te verzoeken om de bezwaren tegen openbaarmaking van het verslag van de briefing van 14 juli 2014 op te heffen?

Antwoord:

Op 23 januari jl. is de Kamer geïnformeerd dat het verslag zelf niet openbaar gemaakt zal worden (Kamerstuk 33 997, nr. 28). Verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten moeten vertrouwelijk kunnen worden geschreven en behandeld.

**Vraag 37**

Sinds wanneer is het voldoende voor luchtvaartmaatschappijen om af te gaan op publiekelijk bekende informatie om te weten wat mogelijke risico's van luchtruimen zijn?

Antwoord:

Iedere luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht en maakt hiervoor een eigen risicoafweging. Bij de vluchtvoorbereiding maken luchtvaartmaatschappijen conform de (internationale) regelgeving gebruik van internationaal beschikbare informatie van landen over hun eigen luchtruim, zoals bijvoorbeeld NOTAM's en op grond van informatie uit andere bronnen. Op het moment dat de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen door de inlichtingendiensten daarover geïnformeerd. via of in samenspraak met de NCTV.

**Vraag 38**

Kunt u de definitie geven van publiekelijk bekend?

Antwoord:

Met publiekelijk bekende informatie wordt openbare, voor een ieder toegankelijke informatie bedoeld.

**Vraag 39**

Klopt het dat er geen structurele informatievoorziening is vanuit inlichtingendiensten naar de burgerluchtvaart?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 25.

**Vraag 40**

Is de informatie die generaal Breedlove op 30 juni gaf eerder ook gedeeld op diplomatiek niveau met NAVO-partners, waaronder Nederland? Zo ja, wanneer?

Antwoord:

De generaal ging in de persconferentie in op de aanwezigheid van zware bewapening rond de Russisch-Oekraïense grens, de vermeende verstrekking van wapens aan de separatisten door Rusland en de training met zwaar materieel aan de oostzijde van de grens. Ten tijde van de briefing door generaal Breedlove op 30 juni was deze informatie bij Navo-bondgenoten bekend.

**Vraag 41**

Waarom moeten mogelijk neergeschoten vliegtuigen worden gevalideerd door het kabinet, maar de Oekraïense inschatting dat het boven 9,7 kilometer veilig was niet?

Antwoord:

De huidige internationale systematiek ten aanzien van de vliegveiligheid berust op drie belangrijke pijlers, te weten: de soevereiniteit van een land voor wat betreft de zeggenschap over het eigen luchtruim, bindende internationale regelgeving zoals het ICAO-verdrag én de eigen verantwoordelijkheid van een luchtvaartmaatschappij voor de veilige uitvoering

van een vlucht. Oekraïne kan op grond van deze systematiek bepaalde gedeelten van het luchtruim sluiten. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten doen geen onderzoek naar mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. I&V-diensten valideren feiten en omstandigheden wel wanneer deze onderwerp van onderzoek zijn. Indien de Nederlandse overheid beschikt over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart dan wordt deze gedeeld met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Zie verder ook het antwoord op vraag 24.

#### **Vraag 42**

Is het zo dat neergeschoten vliegtuigen, los van het aantal, altijd individueel moeten worden gevalideerd voordat er enig signaal vanuit het kabinet naar de burgerluchtvaart gaat?

Antwoord:

Deze vraag kan niet eenduidig worden beantwoord en is afhankelijk van de situatie. Of en in hoeverre het neerschieten van vliegtuigen in een bepaald gebied de veiligheid van de burgerluchtvaart beïnvloedt is afhankelijk van de beoordeling van de omstandigheden zoals locatie, vlieghoogte en aard van het toestel, en van de mate waarin intenties, capaciteiten en activiteiten van de partijen «op de grond» een concrete bedreiging vormen voor de burgerluchtvaart.

#### **Vraag 43**

Wat betekent «valideren» precies?

Antwoord:

Het kwalitatief beoordelen van incidenten, gebeurtenissen en ontwikkelingen aan de hand van reeds beschikbare gegevens over – in dit geval – de intenties, capaciteiten en activiteiten van betrokken conflictpartijen.

#### **Vraag 44**

Hoe lang duurt het gemiddeld om te valideren of een object uit de lucht is geschoten?

Antwoord:

Hier is geen standaard tijdsduur voor aan te geven. De duur is afhankelijk van de aard van de omstandigheden, de beschikbare informatie- en analysecapaciteit en de prioriteit die aan de validatie wordt toegekend.

#### **Vraag 45**

Is de standaardpositie van het kabinet dat een luchtruim veilig is totdat er misstanden zijn gevalideerd?

Antwoord:

Iedere luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht en maakt hiervoor een eigen risicoafweging. Maatschappijen houden zich daarbij aan de geldende luchtruimrestricties die zijn afgekondigd door het betreffende land. Luchtvaartautoriteiten zijn daarmee verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van hun luchtruim en voor het sluiten van het luchtruim indien dit vanwege de veiligheid noodzakelijk is.

Op het moment dat de I&V-diensten beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd.

#### **Vraag 46**

Klopt het dat de luchtvaartmaatschappijen die niet meer over Oost-Oekraïne vlogen dat louter niet meer deden in verband met een conflict tussen de Oekraïense en Russische verkeersleiding? Zo nee, wat lag dan wel ten grondslag aan dat besluit?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 31.

**Vraag 47**

Is er sinds 17 juli 2014 en de informatie die er daarna bekend is geworden, ook maar iets gewijzigd in de informatieketen ten aanzien van inlichtingenposities en het op de hoogte brengen van de burgerluchtvaart?

Antwoord:

Deze week is er in Montreal tijdens de High Level Safety Conference gesproken over een door ICAO op te zetten openbaar informatiesysteem. Hierover wordt u separaat geïnformeerd door de Staatssecretaris van IenM. De al bestaande systematiek, dat indien de Nederlandse overheid beschikt over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart en dat dit wordt gedeeld met luchtvaartmaatschappijen is ongewijzigd gebleven.

**Vraag 48**

Hoe wordt door de inlichtingendiensten normaliter omgegaan met niet-verifieerbare informatie aangaande mogelijke dreigingen voor de veiligheid van civiele vluchten? Zijn er richtlijnen voor deze situatie? Zo ja, hoe zien deze eruit?

Antwoord:

De I&V-diensten doen geen onderzoek naar mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, maar delen concrete dreigingsinformatie voortkomend uit andere onderzoeken wel met betrokken partijen.

**Vraag 49**

De AIVD stelt zelf dat een belangrijk deel van de informatie die de dienst verzamelt uit openbare bronnen komt. Wanneer zijn gegevens voor de inlichtingendiensten precies «gevalideerd» of «geverifieerd»? Is het niet zo dat veiligheidsdiensten, ongeacht of een gevaar algemeen bekend is door de verspreiding van mediaberichten, de plicht hebben om in alle omstandigheden instanties, zoals luchtvaartmaatschappijen, te waarschuwen?

Antwoord:

Indien de Nederlandse overheid beschikt over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart, dan wordt deze gedeeld met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

**Vraag 50**

Wat is uw reactie op de uitvoerige reconstructie gemaakt door het Duitse onderzoeksbureau Correctiv, het Duitse tijdschrift Der Spiegel en het Algemeen Dagblad, waarin wordt geconcludeerd dat de MH17 is neergehaald door een Russische BUK-raket van de Russische 53ste brigade?

Antwoord:

Zoals al eerder aangegeven lopen beide onderzoeken (door OVV en OM) nog en kan niet vooruit worden gelopen op de uitkomsten daarvan. In principe geldt dat, zoals dat geldt voor alle perspublicaties, de informatie uit deze reconstructie kan worden betrokken bij beide onderzoeken.

**Vraag 51**

Hoe is de intensiteit van de gevechten op en rond de rampplek momenteel en op welke wijze beïnvloedt dit de toekomstige voortzetting van de twee lopende onderzoeken?

Antwoord:

Er is sinds 8 januari een sterke intensivering van de gewelddadigheden langs de frontlijn waarbij veelvuldig gebruik wordt gemaakt van zware wapens. De frontlijn bevindt zich in de directe omgeving van de crashsite en binnen het bereik van artillerie. Het repatriëringsonderzoek op de rampplek is, gelet op de bevroren grond en de winterse condities, momenteel niet mogelijk, maar wordt hervat zodra dat mogelijk is. De Fact Finding missie zal uitwijzen wanneer terugkeer wel mogelijk is. Zie verder het antwoord op vraag 11.

**Vraag 52**

Wat zijn tot nu toe de resultaten en uitkomsten van het Oekraïense onderzoek naar de vermeende aanslag op de Nederlandse delegatie in Kharkiv waar in de kabinetsbrief over wordt gesproken, en in het geval het onderzoek nog loopt, wanneer worden de resultaten verwacht?

Antwoord:

Het Oekraïense onderzoek loopt nog.

**Vraag 53**

Bent u bekend met de berichtgeving over de gevechten rondom het vliegveld in Donetsk? Acht u het waarschijnlijk dat een overname van het vliegveld in Donetsk door rebellen zal leiden tot een verdere vertraging van de repatriëringsmissie? Acht u het voorts waarschijnlijk dat een val van het vliegveld van Donetsk zal leiden tot een verandering in het krachtenveld tussen de Oekraïense regering en de rebellengroepen?

Antwoord:

Het vliegveld van Donetsk is niet van direct militair belang, maar vertegenwoordigt een grote symbolische waarde voor beide partijen. De overname door separatisten van het grotendeels verwoeste vliegveld zal waarschijnlijk niet leiden tot een verandering in het krachtenveld.

**Vraag 54**

Hoe verloopt de ontvangst van de overlijdensakten van Oekraïne en de vertaling daarvan naar het Nederlands en sluit dit maximaal aan bij de behoeften van de nabestaanden van de slachtoffers?

Antwoord:

Voor de Nederlandse slachtoffers en de in Nederland woonachtige buitenlanders is door de Rechtbank Den Haag reeds een overlijdensakte afgegeven op verzoek van de nabestaanden. Voor buitenlanders woonachtig in het buitenland is de Rechtbank niet bevoegd. Voor deze slachtoffers geeft Oekraïne een overlijdensakte af. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft samen met Oekraïne een procedure opgezet aan de hand waarvan Oekraïne de overlijdensakten afgeeft. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken coördineert deze procedure. Ook draagt het Ministerie van Buitenlandse Zaken zorg voor vertaling van de documenten en legalisatie of apostillering van de vertalingen.

Tijdens het opzetten van deze procedure is zoveel mogelijk rekening gehouden met de behoeften van de nabestaanden en dit gebeurt nog steeds. Op dit moment zijn de eerste overlijdensakten vanuit het Oekraïens vertaald naar het Nederlands en Engels. De overlijdensakten moeten nog worden geapostilleerd of gelegaliseerd voordat de overlijdensakten kunnen worden overhandigd aan de nabestaanden. Het streven



is om de eerste Oekraïense overlijdensakten binnen enkele weken te overhandigen aan de nabestaanden. De betrokken ambassade of de familierechercheurs zullen zorg dragen voor het overhandigen van de overlijdensakte; dit is afhankelijk van de situatie van de nabestaanden.

**Vraag 55**

Is de Combined Joint Interagency Task Force (IP-CJIATF) reeds in omvang teruggebracht en welke omvang heeft deze momenteel?

Antwoord:

Ja, de IP-CJIATF is in omvang teruggebracht naar een Nederlandse vertegenwoordiging in Kiev die de lokale en nationale contacten onderhoudt. Daarnaast staat personeel van Defensie en Nationale Politie gereed om binnen 48 uur te worden ingezet om, zodra de omstandigheden dit toelaten, te onderzoeken wat de condities en mogelijkheden zijn voor een hervatting van de operatie. Ook zullen de Head of Mission, de speciale militaire adviseur en de commandant van de IP CJIATF en diens plaatsvervanger zes-wekelijks een bezoek brengen aan nationale en lokale overheden, met name aan de Minister van Binnenlandse Zaken van Oekraïne, de gouverneur van Kharkiv en diens speciaal voor de ramp met MH17 toegevoegde staf lid.

**Vraag 56**

Kunt u de afspraken over vertrouwelijkheid en geheimhouding ter inzage geven aan de Tweede Kamer?

Antwoord:

Voor zover deze vraag betrekking heeft op de JIT-overeenkomst, geldt dat de JIT-overeenkomst zich niet leent voor openbaarmaking omdat het operationele afspraken bevat over een lopend strafrechtelijk onderzoek. Nederland hecht er vanzelfsprekend aan dat het onderzoek niet wordt geschaad en dit in alle vertrouwelijkheid kan plaatsvinden.

**Vraag 57**

Is er nog steeds brede internationale steun voor en medewerking aan de onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en het OM in de VN-Veilighedsraad en de VN en wat is de houding van Rusland geweest in dit kader sinds het schrijven van de kabinetsbrief?

Antwoord:

Er is nog steeds brede steun in de VN, en specifiek in de VN Veiligheidsraad, voor het door Nederland geleide/gecoördineerde onderzoek naar de toedracht van de ramp en strafrechtelijk onderzoek. De opstelling van Rusland is sinds het schrijven van de kabinetsbrief ongewijzigd.

**Vraag 58**

Hoe is de samenwerking met Australië en Maleisië geweest sinds de kabinetsbrief naar de Kamer is gestuurd?

Antwoord:

Maleisië en Australië zijn actief betrokken bij beide onderzoeken. Australië is lid van het JIT en er wordt intensief samengewerkt met de Australische autoriteiten, zowel in Nederland als in de Field Office in Kiev. Afgelopen december is ingestemd met de formele toetreding van Maleisië als lid van het JIT. De verdere rolverdeling, afspraken rondom informatie-uitwisseling en praktische afspraken worden op dit moment nader uitgewerkt.

**Vraag 59**



Hoe is de samenwerking met de Stichting MH17 en op welke wijze ondersteunt het kabinet deze stichting voor nabestaanden?

Antwoord:

De Minister van Veiligheid en Justitie heeft op 9 januari gesproken met het bestuur van de Stichting Vliegcramp MH17. Maandelijks vindt tussen de Stichting en de NCTV overleg plaats. De samenwerking en afstemming verloopt goed. Alle initiatieven tot oprichten van eventuele monumenten, gedenkplekken of -tekens worden, zo is afgesproken, samengebracht bij deze stichting. Namens het kabinet is inmiddels ook een financiële bijdrage overgemaakt aan de Stichting.

Ook vertegenwoordigers van onder andere het kabinet, van het Openbaar Ministerie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben de afgelopen periode gesprekken gevoerd met de Stichting Vliegcramp MH17. In overleg met het kabinet ondersteunen Slachtofferhulp Nederland en de Stichting Impact het bestuur van de stichting bij de uitvoering van zijn activiteiten.

#### **Vraag 60**

Op welke informatie is de zinsnede «Waarschijnlijk zijn niet alle vliegtuigen en helikopters neergeschoten» gebaseerd? Beschikt u over informatie waaruit met zekerheid af te leiden valt dat enkele toestellen wel zijn neergeschoten?

Antwoord:

In de periode van 15 april tot 17 juli 2014 zijn volgens onze informatie elf vliegtuigen en acht helikopters boven Oost-Oekraïne neergekomen.

Omdat dit informatie is uit publieke bronnen, naar buiten gebracht door partijen met verschillende belangen, en omdat het niet de taak is van onze inlichtingendiensten om dit te onderzoeken, is een gespecificeerde en gevalideerde lijst niet te overleggen.

#### **Vraag 61**

Kunt u, zoals meerdere keren verzocht, precies per neergestort vliegtuig in Oost-Oekraïne (april-17 juli) aangeven waar het gebeurde, en wat de waarschijnlijke oorzaak en de vlieghoogte was?

Antwoord:

Zoals eerder aangegeven, was de veiligheid van het luchtruim boven Oekraïne geen specifieke onderzoeksopdracht en hierdoor ontbreekt het de diensten aan voldoende informatie om met zekerheid te kunnen aangeven wat de oorzaken zijn geweest van het neerstorten van de vliegtuigen. Het betrof allen militaire vliegtuigen die beduidend lager vlogen dan (de in de NOTAM genoemde grens van) 9,7 kilometer hoogte.

#### **Vraag 62**

Welke diplomaten van welke landen waren aanwezig bij de briefing van de Oekraïense autoriteiten op 14 juli, waarin verteld werd over het neerhalen van een Antonov die op 6.500 meter hoogte vloog?

Antwoord:

Zoals eerder gemeld, betrof het een briefing aan een breed gezelschap van bevriende landen van Oekraïne. Het is aan Oekraïne om openbaar te maken welke landen hier specifiek bij aanwezig waren.

#### **Vraag 63**

Kunt u het gespreksverslag van de briefing van de Oekraïense autoriteiten op 14 juli aan de Kamer toesturen, aangezien u in de persconferentie van 9 januari toegezegd heeft aan dhr. Jansen (Telegraaf) om uit te zoeken of en hoe dit openbaar gemaakt kan worden (eventueel vertrouwelijk)?

Antwoord:

Op 23 januari jl. is de Kamer geïnformeerd dat het verslag zelf niet openbaar gemaakt zal worden (Kamerstuk 33 997, nr. 28). Verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten moeten vertrouwelijk kunnen worden geschreven en behandeld. In eerdere beantwoording en hierboven is de strekking van de briefing gegeven. Het verslag is ter beschikking gesteld aan de OVV in overeenstemming met de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, ten behoeve van het lopende en onafhankelijke onderzoek.  
Zie ook het antwoord op vraag 36.

#### **Vraag 64**

Is op de bijeenkomst van o.a. de Nederlandse diplomaat met de Minister van Buitenlandse Zaken van Oekraïne ook meegedeeld dat het mogelijk/ waarschijnlijk is dat de Antonov op 14 juli met een van de grond afgevuurde raket is neergehaald? Is die informatie ook in het verslag gezet dat naar de ministeries is gezonden?

Antwoord:

In de briefing is gesteld dat de Antonov mogelijk door anti aircraft is neergehaald. Volgens de Oekraïense autoriteiten zou dat duiden op actieve betrokkenheid van Rusland. Oekraïne heeft een dag later in een persbericht deze mededeling publiek gemaakt.

#### **Vraag 65**

Welke ministeries hebben het verslag van de Nederlandse diplomaat van 14 juli ontvangen?

Antwoord:

Het verslag is ontvangen door het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie. De essentie van de briefing is ook gedeeld met het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, het Ministerie van Financiën, en het Ministerie van Algemene Zaken. Zie ook het antwoord op vraag 15.

#### **Vraag 66**

Kunt u het persbericht van de Oekraïense autoriteiten over de bijeenkomst van 14 juli vertaald aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord:

Het persbericht van de Oekraïense autoriteiten, zoals deze op de website van de presidentiële administratie is geplaatst, is bijgevoegd inclusief de Engelse werkvertaling daarvan.

#### **Vraag 67**

Welke ministeries en diensten hadden kennis van de waarschuwing van generaal Breedlove, die op 30 juni 2014 waarschuwde dat de Russen de rebellen trinden met o.a. raketten tegen vliegtuigen? Kunt u de relevante documenten waarmee die kennis verspreid is aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord:

De persconferentie die generaal Breedlove op 30 juni 2014 gaf was openbaar. De generaal ging in de persconferentie in op de aanwezigheid van zware bewapening rond de Russisch-Oekraïense grens, de vermeende verstrekking van wapens aan de separatisten door Rusland en de training met zwaar materieel aan de oostzijde van de grens. Een transcript van de persconferentie is te vinden op <http://www.defense.gov/Transcripts/Transcript.aspx?TranscriptID=5456>.

**Vraag 68**

Heeft een Nederlandse militair, ambtenaar of diplomaat een verslag gemaakt van de briefing van generaal Breedlove? Zo ja, kunt u die dan openbaar maken en aangeven wie hem ontvangen heeft?

Antwoord:

Het betrof een persconferentie voor de media. Er was geen Nederlandse overheidsfunctionaris bij deze persconferentie aanwezig.

**Vraag 69**

Heeft de Nederlandse overheid in de periode januari – 17 juli 2014 berichten ontvangen dat Oekraïne mogelijk verkeersvliegtuigen gebruikt als menselijk schild, door haar eigen vliegtuigen er vlak onder te laten vliegen? Zo ja, kunt u dan aangeven wanneer en wat voor een bericht het was?

Antwoord:

Er zijn geen berichten ontvangen van deze strekking.

**Vraag 70**

Heeft u ooit enige aanwijzing ontvangen dat er een of meerdere vliegtuigen vlak bij of vlak onder de MH17 vlogen terwijl het in het luchtruim van Oost-Oekraïne vloog? Zo ja, welke aanwijzingen?

Antwoord:

Rusland heeft gesuggereerd dat vliegtuigen vlakbij of onder de MH17 vlogen. Verder waren er geen aanwijzingen dat dit het geval was.

**Vraag 71**

Hoe komt het dat onze inlichtingendiensten nog steeds geen precieze lijst kunnen geven van het aantal neergeschoten vliegtuigen en helikopters?

Antwoord:

Omdat de informatie niet gevalideerd kon worden (informatie uit publieke bronnen) door de Nederlandse inlichtingendiensten, bestaat er geen door de I&V-diensten gevalideerde lijst met neergeschoten of neergestorte Oekraïense vliegtuigen en helikopters.

**Vraag 72**

Hebben onze inlichtingendiensten ooit eerder informatie gedeeld met luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld over de veiligheid van het luchtruim in andere delen van de wereld? Zo ja, wanneer?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 25.

**Vraag 73**

Blijft het kabinet bij de volgende beantwoording tijdens het Algemeen Overleg op 25 juli 2014: «Voor zover kan worden nagegaan heeft geen enkele internationale luchtvaartinstantie of inlichtingen- en veiligheidsdienst voor 18 juli een advies afgegeven om het Oekraïense luchtruim te mijden. Luchtvaartmaatschappijen die niet meer boven het Oekraïense luchtruim vlogen, zoals British Airways, hebben hierin hun eigen afweging gemaakt»?

Antwoord:

Ja, voor zover bekend hebben andere landen geen waarschuwing gegeven ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim in Oekraïne met uitzondering van de Krim.

**Vraag 74**

Hoe staat het met het voorstel van het team van internationale experts inzake richtlijnen voor het maken van risicoanalyses voor het vliegen boven conflictgebieden en op welke wijze kan het centraal uitwisselen van relevante en betrouwbare informatie over risico's van vliegen over conflictgebieden verbeterd worden? Welke stappen worden op dit punt gezet en/of voorbereid? Bestonden er reeds richtlijnen voor het maken van risicoanalyses voor het vliegen boven conflictgebieden? In welk opzicht verwacht u dat de nieuwe richtlijnen zullen verschillen van de reeds bestaande richtlijnen?

Antwoord:

Deze week wordt tijdens de High Level Safety Conference van ICAO gesproken over het voorstel dat ICAO heeft opgesteld over de wijze waarop een risicoanalyse kan worden verbeterd met betrekking tot risico's van vliegen over conflictgebieden. Hierover bent u op 30 januari jl. per brief geïnformeerd (Kamerstuk 33 997, nr. 29). Het bestaande ICAO materiaal over risicoanalyses voor de burgerluchtvaart wordt hierdoor uitgebreid met een richtsnoer specifiek over risico's van vliegen over conflictgebieden. Deze richtsnoer kan worden gebruikt door iedereen die dergelijke risicoanalyses maakt zoals staten en luchtvaartmaatschappijen. In het advies wordt onder andere ingegaan op de belangrijkste risicofactoren die in een risicoanalyse moet worden meegenomen. Daarnaast wordt een lijst gegeven van openbare websites waar relevante informatie voor risicoanalyses kan worden verzameld en wordt een methodologie beschreven die gebruikt kan worden voor een goede risicoanalyse. In vraag 76 gaat het kabinet nader in op het centraal uitwisselen van relevante en betrouwbare informatie over risico's van vliegen over conflictgebieden verbeterd

**Vraag 75**

Wanneer kunt u de Kamer informeren over de behandeling van het Nederlandse voorstel om richtlijnen voor wat betreft informatievoorziening aan passagiers in relatie tot het vliegen over conflictgebieden op te nemen in het werkprogramma van de Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ)? Is dit aspect reeds door de International Air Transport Association (IATA) opgepakt?

Antwoord:

Het werkprogramma zal deze week tijdens de High Level Safety Conference aan de ICAO lidstaten worden voorgelegd. Er is nog geen concreet voorstel hierover gepubliceerd. Nederland zal daarom tijdens de conferentie vragen naar de voortgang en aandringen dat snel een «best practice» wordt ontwikkeld en zal u daarna over de uitkomsten van de High Level Safety Conferentie informeren.

**Vraag 76**

Hoe beoordeelt het kabinet het prototype systeem voor het uitwisselen van informatie over vliegen over conflictgebieden dat de International Civil Aviation Organization (ICAO) zal presenteren tijdens de High Level Safety Conference in februari en welke inzet heeft het kabinet op dit punt en wat ziet het kabinet als «good practice»?

Antwoord:

Dit voorstel heeft betrekking op het creëren van een mondiaal informatiesysteem waarin relevante informatie kan worden gedeeld. De informatiepositie van iedere luchtvaartmaatschappij verschilt afhankelijk van de individuele contacten en capaciteiten van deze luchtvaartmaatschappijen en het land waarin de luchtvaartmaatschappij is gevestigd. Met een mondiaal informatiesysteem kan het verschil in informatiepositie tussen luchtvaartmaatschappijen in ieder geval worden verkleind.

Het voorstel voor een prototype systeem voor het uitwisselen van informatie met betrekking tot vliegen over conflictgebieden kan worden gezien als een goede eerste stap en hiervoor zal in ICAO steun worden uitgesproken.

**Vraag 77**

Kunt u aangeven of de VS en Rusland inmiddels alle relevante informatie met de OVV en het Joint Investigation Team (JIT) hebben gedeeld? Is alle relevante informatie door de OVV en het JIT bij beide landen opgevraagd en werken de VS en Rusland mee met de verzoeken om informatie?

Antwoord:

In een JIT is het gebruikelijk dat informatie wordt gedeeld door middel van rechtshulpverzoeken. Zowel Rusland als de VS is in het strafrechtelijk onderzoek om relevante informatie verzocht op basis van zulke rechtshulpverzoeken. Dit betreffen complexe verzoeken die met zorg behandeld worden door de aangezochte landen. Dit kost tijd hetgeen niet ongebruikelijk is bij de beantwoording van rechtshulpverzoeken van dergelijke aard. De verzoeken zijn derhalve bij beide landen nog in behandeling en vanuit beide landen is er contact met de Nederlandse autoriteiten over de beantwoording.

De OVV kan in het belang van het onderzoek geen inzicht geven in de opgevraagde en ontvangen onderzoeksinformatie.

**Vraag 78**

Wat is de betekenis van de non-disclosure overeenkomst tussen Nederland, Australië, België en Oekraïne? Is het waar dat deze afspraken consensus tussen partijen voorschrijven voordat informatie betreffende het onderzoek openbaar wordt? Indien neen, wat is dan de betekenis ervan? (bron: <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/vetorecht-oekraïne-strafonderzoek-mh17>)

Antwoord:

In de overeenkomst ter oprichting van het JIT zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop informatie wordt vergaard, gedeeld en gebruikt. Omdat het gaat om een lopend strafrechtelijk onderzoek, is door de deelnemende landen overeengekomen om in het belang van dat onderzoek niet met inhoudelijke informatie naar buiten te treden, tenzij er overeenstemming over bestaat dat het onderzoek dat toelaat.

**Vraag 79**

Waarom is de Kamer eerder gemeld dat er geen sprake is van een non-disclosure overeenkomst? (Kamerstuk 33 997-17)

Antwoord:

Het betreft hier geen overeenkomst maar een werkwijze die bij strafrechtelijke onderzoeken (en bij daarmee samenhangende internationale samenwerking) volstrekt gebruikelijk is.

**Vraag 80**

Wanneer worden de voice recorders van de cockpit en de radargegevens van het luchtruim vrijgegeven? (inclusief de radargegevens van het luchtruim onder 32.000 voet)

Antwoord:

Op grond van artikel 5.12 van Annex 13 van het ICAO-verdrag worden de recorders en de radargegevens niet vrijgegeven.

**Vraag 81**

Mag de OVV ook onderzoek doen naar de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) en medewerkers van de NCTV onder ede horen indien zij dat nodig acht?

Antwoord:

Ja, de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid biedt die mogelijkheid.

**Vraag 82**

Klopt het dat de OVV drie onderzoeken doet die betrekking hebben op de MH17 aanslag? Waarom wordt slechts over een van de drie onderzoeken gerapporteerd? Kunt u inzicht geven in onderzoeksvragen, stand van zaken et cetera van de andere twee onderzoeken en de OVV verzoeken deze onderzoeken ook op haar site te melden?

Antwoord:

De Onderzoeksraad heeft op 18 juli 2014 bekend gemaakt onderzoek te doen naar zowel de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes als naar de beschikbaarheid van passagierslijsten. Op 23 juli 2014 heeft de Onderzoeksraad op verzoek van Oekraïne de leiding over het internationale onderzoek naar de oorzaak van de crash overgenomen. Op 25 juli 2014 heeft de Onderzoeksraad op zijn website toegelicht waar deze drie onderzoeken zich op richten.

**Vraag 83**

Heeft de NCTV ooit in 2014 relevante veiligheidsinformatie over Oekraïne (inclusief de Krim) gedeeld met luchtvaartmaatschappijen? Zo ja, welke en wanneer?

Antwoord:

Nee, de NCTV deelt slechts informatie met luchtvaartmaatschappijen indien er sprake is van concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte, dreigingsinformatie. Hiervan is geen sprake geweest.

**Vraag 84**

Is er een akkoord met andere landen over de vervolging van verdachten? Ofwel, is er al een akkoord of verdachten in een van de landen of voor een internationaal tribunaal berecht zullen worden? Graag een uitgebreide stand van zaken omdat er voor 28 november een brief toegezegd was hierover.

Antwoord:

Het onderzoek bevindt zich nog in de opsporingsfase. Over de vervolging van eventuele verdachten zijn nog geen afspraken gemaakt.

**Vraag 85**

Wanneer komt de brief over de mogelijkheden tot vervolging?

Antwoord:

Nadat de Minister van Veiligheid en Justitie een notitie had toegezegd over vervolgings- en berechtingsmogelijkheden in brede zin, is uw Kamer door het OM vertrouwelijk geïnformeerd over de stand van het onderzoek. De Minister heeft bij het algemeen overleg 13 november 2014 (Kamerstuk 33 997, nr. 27) toegezegd dat, wanneer het onderzoek dit toelaat, uw Kamer opnieuw langs deze weg door het OM wordt ingelicht. Ook zal de Minister van Veiligheid en Justitie, op het moment dat het internationale onderzoek dat toelaat, de Kamer nader informeren over de vervolgingsmogelijkheden. Wij achten het van het grootste belang dat het OM het onderzoek ongehinderd kan blijven verrichten.

**Vraag 86**

Staat vast dat eventuele berechting van daders in Nederland zal plaatsvinden?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 84. Over vervolging zijn nog geen afspraken gemaakt.

**Vraag 87**

Waarom richt het onderzoek van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) zich alleen op de periode na 17 juli?

Antwoord:

Zoals beschreven in de aan uw Kamer toegezonden outline (bijlage bij Kamerstuk 33 997, nr. 26) richt het WODC-onderzoek zich op het functioneren van de nationale crisisbeheersingsorganisatie (ook wel: Rijkscrisisstructuur). Deze interdepartementale crisisstructuur is op 17 juli 2014 in werking getreden na het neerstorten van vlucht MH17. De datum van 17 juli is daarmee de logische startdatum van de tijdshorizon van het onderzoek.

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)