

Vergaderjaar 2015–2016

**33 997**

**Vliegramp MH17**

**Nr. 53**

**VERSLAG VAN EEN GESPREK**

Vastgesteld 26 november 2015

De vaste commissies voor Buitenlandse Zaken, voor Defensie, voor Infrastructuur en Milieu en voor Veiligheid en Justitie hebben op dinsdag 3 november 2015 een gesprek gevoerd met de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over **het Rapport MH17 crash**.

Van dit gesprek brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Eijsink

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,  
Ten Broeke

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,  
Ypma

De griffier van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Van Toor

**Voorzitter: Eijsink**  
**Griffier: Van Toor**

Aanwezige leden: Van Bommel, Bontes, Ten Broeke, Eijsink, Grashoff, Houwers, Omtzigt, De Roon, Servaes, Sjoerdsma, Voordewind.

Gesprek met de Onderzoeksraad Voor Veiligheid:  
de heer Joustra, voorzitter  
de heer Muller, vicevoorzitter  
mevrouw Van Asselt, raadslid  
de heer Van der Weegen, Hoofd Bestuurlijke Zaken, Advies en Communicatie/Woordvoerder.

Aanvang 16.30 uur.

Blok 1

De **voorzitter**: Allemaal van harte welkom bij dit gesprek met de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV). Dit is een vervolg op het gesprek met de commissie dat in beslotenheid heeft plaatsgevonden op 13 oktober en dat een uur duurde. Op verzoek van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken is besloten om een tweeënhalf uur durend openbaar gesprek te houden. Ik heet voorzitter Joustra, vicevoorzitter Muller, mevrouw Van Asselt en de heer Van der Weegen van harte welkom.

De komende tweeënhalf uur proberen wij als volgt in te vullen. De leden hebben onderling afgesproken een aantal thema's te willen uitdiepen in dit overleg. Zij hebben ook de volgorde van sprekers afgesproken. Een en ander zal zich zo meteen vanzelf uitwijzen. Wij zullen tussendoor even een heel korte pauze houden van een minuutje of vijf. Dan bent u daar ook op voorbereid.

Welcome also to the representatives of the international media. Zij zijn ook hier. De rest zal gaan in het Nederlands.

Er zal een verslag van deze bijeenkomst worden gemaakt – dank aan de DVR – dat binnen een week of tweeënhalf ter beschikking wordt gesteld. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Ten Broeke.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik dank de commissie dat zij in deze openbare setting met ons spreekt. Dat is van groot belang. Mijn vragen zullen zich richten op het luchtruim, op de informatie over de veiligheid van het overvliegen van Oekraïens grondgebied en op de inlichtingendiensten. Ik zal eerst een vraag stellen en dan wellicht met vervolgvragen bij u komen, afhankelijk van uw beantwoording. Een van de conclusies uit het rapport is dat de verantwoordelijkheid voor en de veiligheid van het luchtruim in het internationaal stelsel van verantwoordelijkheden exclusief is belegd bij soevereine staten. Kortom, landen zijn verantwoordelijk voor hun eigen luchtruim. Dat is de oeraanname waarop de hele veiligheidsketen is gebaseerd. Mijn vraag aan u is: moet dat kernprincipe veranderen?

De heer **Joustra**: Wij hebben de werkzaamheden ook enigszins verdeeld, want als wij met meer mensen zijn, betekent dat ook dat wij van meer deskundigheid gebruik gaan maken. De zaken die het luchtruim betreffen zal mevrouw Van Asselt, die de leiding heeft gehad bij dat deel van het rapport, in eerste instantie beantwoorden.

Mevrouw **Van Asselt**: Ik denk dat wij in het rapport heel duidelijk hebben gemaakt hoe het op dit moment is georganiseerd. Met soevereiniteit komt ook verantwoordelijkheid. Vandaar de opmerking dat Oekraïne uit voorzorg het luchtruim had kunnen sluiten. In het rapport geven wij heel

duidelijk aan dat het huidige stelsel dit soort risico's onvoldoende onderkent. Dan kun je op twee manieren het stelsel veranderen of je kunt de kernaanname, zoals u het noemt, ter discussie stellen. Dat hebben wij in het rapport niet gedaan omdat wij ook veel mogelijkheden zien om meer prikkels te geven aan de soevereine staat, enerzijds door de soevereine staat zowel meer uit te dagen als meer te assisteren op het moment dat er sprake is van een gewapend conflict op dat grondgebied, en anderzijds door het vangnet, dus de rol van andere staten en luchtvaartmaatschappijen, te versterken. Als dat zou lukken, dan is het niet nodig om het principe van soevereiniteit ter discussie te stellen, was onze gedachtegang, maar het staat u natuurlijk vrij om daar andere ideeën over te hebben.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Stel dat wij de aannname overeind houden dat wij aan het principe niets veranderen, aan welke prikkels zit u dan te denken? Hoe reëel is het dat Nederland die bijvoorbeeld in ICAO-verband kan voorstellen en daar een leidende rol in kan vervullen? En zou u ook iets kunnen zeggen over het feit dat Nederland op dit moment geen wettelijke bevoegdheden heeft om luchtvaartmaatschappijen die hier gevestigd zijn eventueel zelfs vliegverboden op te leggen, althans in het buitenlandse luchtruim, terwijl landen als de VS, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland deze mogelijkheden wel hebben? U refereert daaraan op pagina's 263 en 286. Ik wil graag dat u daar ook nog even op ingaat.

Mevrouw **Van Asselt**: Prima. Het zou een heel goede stap zijn om in ICAO-verband te kijken naar de mogelijkheden om tot meer prikkels te komen. Daar geven wij in ons rapport ook wat richting voor. Zo heeft ICAO zelf de mogelijkheid om actiever te interveniëren en actiever vragen te stellen en assistentie aan te bieden. Daar is nu geen gebruik van gemaakt, maar dat zou in de toekomst kunnen. Dat lijkt ons een logische eerste stap. Als dat niet werkt, moeten er natuurlijk andere stappen overwogen worden.

Nederland kan op dit moment inderdaad geen verbod uitvaardigen voor piloten en luchtvaartmaatschappijen zoals de Verenigde Staten dat wel kunnen. Wij hebben in het rapport heel nadrukkelijk laten zien dat er een groot verschil is in de manieren waarop landen dat organiseren, ondanks dat de luchtvaart een internationale sector is. Dat gaat van een land als Maleisië, waar luchtvaartmaatschappijen het echt in hun eentje moeten uitzoeken, tot landen als Amerika, waar de overheid op sommige momenten in feite de besluitvorming overneemt van luchtvaartmaatschappijen. Wij hebben laten zien dat die verschillende modellen er zijn. Het zou goed zijn om actiever te bekijken wat in welke situatie werkt, maar ik wil ook benadrukken dat dat in dit geval niks had uitgemaakt, want geen van de modellen heeft tot een adequate beoordeling van de risico's geleid.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb nog een laatste vraag over het luchtruim. U geeft in uw rapport heel duidelijk aan dat het bij de MH17 ontbrak aan een integrale risicobeoordeling. U gaf zojuist aan dat er wellicht best practices zijn, hoewel die in dit geval het verschil niet zouden hebben gemaakt. Versta ik u zo goed? Dus Noord-Amerika doet het beter dan Maleisië, maar dat zou hier het verschil niet hebben gemaakt?

Mevrouw **Van Asselt**: De Noord-Amerikanen hebben een betere informatiepositie en een actievere uitwisseling tussen luchtvaartmaatschappijen in de staat. In dat opzicht zou je kunnen zeggen dat de luchtvaartmaatschappijen beter in positie worden gebracht om die risicobeoordeling te maken, maar wij laten ook heel nadrukkelijk zien dat het niet alleen een informatieprobleem is, maar dat het ook nodig is om op een andere manier naar de risico's te gaan kijken, dus dat er geïnno-

veerd moet worden in de risicobeoordelingspraktijk. Alleen maar het uitwisselen van best practices is dus niet genoeg. Er moeten nieuwe best practices ontwikkeld worden. Dat is een opdracht zowel voor luchtvaartmaatschappijen als voor overheden.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Dat raakt aan de inlichtingendiensten, waar ik ook vragen over heb, maar ik kijk ook even naar collega Sjoerdsma, met wie ik hier de vragen over het luchtruim stel. Wilt u hier nu op doorvragen, mijnheer Sjoerdsma? Anders zou ik graag mijn vraag over de inlichtingendiensten stellen.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ja, dat kan wel.

De heer **Ten Broeke** (VVD): In de afweging die gemaakt moet worden, kijken wij niet alleen naar luchtvaartmaatschappijen maar ook naar de rol van inlichtingendiensten. Moeten de taken en werkzaamheden van de AIVD en de MIVD veranderen naar aanleiding van MH17? En hoe beoordeelt u de uitspraken van hoogleraar luchtvaart Hugo Roos hierover in de Volkskrant? U hebt ze ongetwijfeld zelf gelezen op de ochtend dat u uw rapport aanbood.

Mevrouw **Van Asselt**: Wij laten zien dat er op dit moment in Nederland eigenlijk alleen een haalplicht is voor luchtvaartmaatschappijen. Dus luchtvaartmaatschappijen moeten zelf actief aankloppen bij de AIVD als zij informatie willen over een bepaald conflictgebied. Wij geven in ons rapport de algemene aanbeveling, die je dus ook naar Nederland zou kunnen vertalen, dat het goed zou zijn als er een gestructureerdere informatie-uitwisseling is tussen inlichtingendiensten en luchtvaartmaatschappijen. Dat zou voor Nederland betekenen dat er dan misschien geen brengplicht zou komen, maar wel dat het goed zou zijn als de informatie over conflictgebieden actiever wordt gedeeld en als dat niet afhankelijk is van iemand bij een luchtvaartmaatschappij die op het idee komt om iemand van de AIVD te bellen om informatie over een bepaald gebied. Het zou goed zijn als de informatie over conflictgebieden in een gestructureerd overleg beter gedeeld zou worden, met de aantekening dat Nederland niet de informatiepositie heeft die de Verenigde Staten hebben en dat wij niet over alle conflictgebieden in de wereld informatie verzamelen. Met het huidige takenpakket en de huidige bezetting van de AIVD zit daar sowieso een grens aan.

De heer **Ten Broeke** (VVD): U geeft heel nadrukkelijk aan dat u denkt dat er door betere informatie-uitwisseling betere afwegingen gemaakt kunnen worden. U zegt duidelijk niet: een wettelijke verplichting. Zou ik ook van uw collega's, die vaker met het bijltje van de inlichtingendiensten gehakt hebben, mogen horen hoe zij hiertegen aankijken?

De heer **Muller**: Gelukkig denken wij daar precies hetzelfde over. Wij denken niet dat je nu alle verantwoordelijkheid bij één partij moet leggen. Wij hebben in het rapport juist expliciet aangegeven dat het gaat om een combinatie van de verantwoordelijkheid van staten en daarmee ook van inlichtingen- en veiligheidsdiensten, maar ook van luchtvaartmaatschappijen en alle andere betrokkenen. Het gaat er juist specifiek niet om om er één iemand uit te halen. Er zijn ook wel commentaren verschenen in de media dat de staat alles zou moeten oplossen. Wij denken dat het het meest veilig wordt als je een verantwoorde combinatie maakt van datgene wat staten/inlichtingen- en veiligheidsdiensten doen en datgene wat luchtvaartmaatschappijen en wat ons betreft ook passagiers doen.

De heer **Joustra**: Ik heb nog een aanvulling op de informatiepositie. Dan hebben wij het over de AIVD en de MIVD. De MIVD heeft natuurlijk ten

aanzien van bepaalde gebieden in de wereld een goede informatiepositie, maar zeker niet ten aanzien van alle gebieden. De AIVD heeft voor bepaalde delen van het buitenland ook een relevante informatiepositie. Je kunt dus wel allerlei verplichtingen opleggen, maar als je die positie niet hebt, dan blijft dat een beetje een lege huls. Wat dat betreft zeggen wij: structureer het proces beter waar die positie er is, zodat het bij de luchtvaartmaatschappijen terechtkomt, maar een wettelijke verplichting zou bijna betekenen dat je overal een informatiepositie moet verwerven. Dat zien wij niet als een erg realistische benadering.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wil één vraag tussendoor stellen. U zegt dat wij ervoor moeten oppassen om een wettelijke verplichting op te leggen omdat er sprake is van een beperkte capaciteit. Daarmee haalt u die plicht bij de overheid weg. Tegelijkertijd wordt er in de reisadviezen van Buitenlandse Zaken sinds kort wel melding gemaakt van gevaarlijke luchtruimen. Op dat punt geeft de overheid dubbele signalen af. Zou Buitenlandse Zaken daarmee moeten stoppen, of zou de AIVD juist actiever informatie moeten verstrekken?

De heer **Joustra**: Wij vinden het voornamelijk van belang dat het niet bij de luchtvaartmaatschappijen weggaat. Er zijn diverse suggesties geweest, ook uit de luchtvaartsector, om het bij de overheid neer te leggen. Dat vinden wij niet juist. Er moet voor gezorgd worden dat wat de overheid op wat voor manier dan ook heeft, bij luchtvaartmaatschappijen terechtkomt. Maar de luchtvaartmaatschappij blijft degene die de vlucht verzorgt. Die is echt verantwoordelijk voor de veiligheid. De gezaghebber is daarin bepalend. Organiseer dat niet weg naar een organisatie die er verder vanaf staat. Wij moeten niet vergeten dat een vluchtroute een dynamisch gegeven is, dat dagelijks wordt aangepast. Er wordt omgevlogen om allerlei redenen, zoals weergesteldheid of wat dies meer zij. Dus wat dat betreft zeggen wij: doe het wat beter maar haal het niet weg bij degene die het uiteindelijk het beste kan verantwoorden en die uiteindelijk ook de beslissingen neemt.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Als ik u beluister en het rapport lees, dan pleit u niet voor een wezenlijke verandering van taken en bevoegdheden maar wel voor een betere informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen in de veiligheidsketen, waarbij er opnieuw gedacht moet worden over de vraag wat soevereiniteit over het luchtruim precies betekent, zeker voor staten die op dat vlak misschien niet vertrouwd kunnen worden.

Mevrouw **Van Asselt**: Dat plus het feit dat er op een actievere en andere manier naar de risico's moet worden gekeken. Wij geven aan in het rapport dat er geen sprake was van een actuele dreiging, maar ook dat je door te denken in termen van actuele dreiging bepaalde risico's over het hoofd ziet. Dus het gaat niet alleen om het verbeteren van de informatiepositie maar ook om het anders met elkaar naar de risico's kijken. Daarvoor achten wij toch ook veranderingen van het Verdrag van Chicago noodzakelijk, waarin expliciet wordt benoemd dat de risico's van het overvliegen ook aandacht behoeven en waarin partijen expliciet erop worden aangesproken om dat te gaan doen. Dat was namelijk een blinde vlek. Je wilt dat je een dodehoekspiegel hebt waarin je die blinde vlek ziet. Dat geldt niet alleen voor dit type blinde vlek maar voor alle risico's die statistisch onwaarschijnlijk zijn maar die wel degelijk kunnen gebeuren.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Maar die risicoafweging wordt dus niet door een andere partij overgenomen?

Mevrouw **Van Asselt**: Nee. Al die partijen zouden ervoor moeten zorgen dat er informatie op tafel komt om over dit soort risico's na te denken, die

nu veel te vroeg van de tafel valt. Dus je wilt die langer op de tafel houden. Daar hebben alle partijen een rol in. Vervolgens moet je ervoor zorgen dat al die partijen elkaar prikkelen om over dit soort statistisch onwaarschijnlijke maar dus zeker niet onmogelijke risico's te blijven nadenken en om die beter in de afweging te blijven betrekken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Dank u wel. Mijn collega Sjoerdsma zal later langs deze lijn verdere vragen stellen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ook namens de SP wil ik de Onderzoeksraad bijzonder danken omdat hij hier vandaag wil zijn en op deze wijze vragen van de Kamer wil beantwoorden. Dat is enorm van belang voor het hele proces van waarheidsvinding en politieke verantwoording, voor de Kamer, voor de nabestaanden maar ook voor iedereen die gebruikmaakt van de luchtvaart. Wij praten immers over onzekerheden over de veiligheid van de burgerluchtvaart, die er waren en die er naar onze opvatting nog steeds zijn, en over de toekomst daarvan. We zijn op zoek naar een betere controle van vraagstukken met betrekking tot veiligheid en naar het antwoord op de vraag of wij beter kunnen beoordelen of dingen ook veilig zijn voor reizigers.

U hebt een enquête uitgezet onder luchtvaartmaatschappijen met de vraag waarom wel of niet over oostelijk Oekraïne werd gevlogen. U hebt daarbij medewerking gekregen van negentien luchtvaartmaatschappijen. U bericht daarover in het rapport op pagina 244. Is er met die negentien luchtvaartmaatschappijen nu een reëel beeld ontstaan van beslissingen aan de kant van luchtvaartmaatschappijen? Ik neem aan dat dat geen volledig beeld is, maar hoe gedeeltelijk is dat dan? Vier maatschappijen vlogen nooit over het oostelijk deel van Oekraïne. Een was daar al mee gestopt in 2011, zoals u schrijft. Zes vlogen tot het neerstorten van de MH17 op 17 juli vorig jaar over dat gebied. Die zijn toen gestopt. Acht maatschappijen zijn in maart en april 2014 al gestopt met over het oostelijk deel van Oekraïne vliegen.

Mijn aandacht gaat uit naar de acht maatschappijen die in maart/april vorig jaar al besloten om niet meer over Oost-Oekraïne te vliegen. In het rapport staat dat zij dat niet meer deden vanwege de onzekerheid van de situatie op de Krim. Zij hebben dus een veel groter gebied uitgesloten van overvliegen omdat de Krim onzeker was. De vraag die dat opwerpt, is waarom zij zo'n groot gebied zijn gaan mijden. Heeft dat te maken met vliegroutes die deels over Oost-Oekraïne gaan en uiteindelijk via de Krim elders komen? Of heeft dat andere redenen gehad? Is de vraag aan die maatschappijen gesteld waarom zij heel Oost-Oekraïne uitsloten? Ook belangrijk is de vraag: was de beslissing van deze acht maatschappijen om al in dat stadium niet meer over Oost-Oekraïne te vliegen bekend bij andere luchtvaartmaatschappijen? Ik ken die wereld niet zo. Gaat het in de wereld van luchtvaartmaatschappijen zo dat het bij andere maatschappijen bekend wordt verondersteld wanneer één maatschappij zegt niet meer over Oost-Oekraïne te vliegen, zodat zij zelf hun besluiten daarop zouden kunnen afstemmen?

Mevrouw **Van Asselt**: Allereerst ga ik in op de vraag hoe goed ons beeld is. Wij hebben niet alleen die enquête gehouden, maar ook in samenwerking met onze internationale zustermaatschappij bij een aantal luchtvaartmaatschappijen echt in de keuken gekeken. Dus wij hebben meegedraaid met besluitvormingsprocessen, toegang gehad tot notulen en dat soort zaken. Dat heeft aanvullende informatie opgeleverd waardoor wij een beeld hebben van hoe risicobeoordelingspraktijken verlopen bij luchtvaartmaatschappijen. Dat beeld is in ieder geval goed genoeg om iets te kunnen zeggen over hoe die risico's worden beoordeeld. Dan kom ik op de maatschappijen die vanaf maart/april niet meer vlogen. De Krim werd gesloten, niet om veiligheidsredenen, niet omdat er een

gewapend conflict was op de grond, maar omdat zowel de Russische Federatie als Oekraïne de luchtverkeersleiding claimden. En twee concurrerende luchtverkeersleidingen is gevaarlijk. Vandaar dat de Krim toen gesloten is. Toen moesten luchtvaartmaatschappijen dus vaak hun routes gaan verleggen ten zuiden of ten noorden. Zoals ook in het rapport staat, hebben wij maar van één maatschappij kunnen vaststellen dat zij om veiligheidsredenen besloot om voor de zuidelijke route te kiezen en niet de noordelijke. De noordelijke route ging over Oost-Oekraïne en met de zuidelijke route mijd je Oekraïne. Dus wij hebben maar van één maatschappij kunnen vaststellen dat dat te maken had met veiligheidsredenen, maar dat was in maart/april, toen eigenlijk het conflict in oostelijk Oekraïne nog niet opgelaaid was. Pas in april/juli, zoals u ook in het rapport hebt kunnen zien, verlegde de strijd zich naar het luchtruim, was er meer activiteit, meer militair luchtverkeer en werden er ook meer vliegtuigen, helikopters en transportvliegtuigen uit de lucht geschoten. Het had dus niet te maken met de risicobeoordeling van het gewapende conflict in oostelijk Oekraïne, ten tijde van de risico's waar de MH17 aan bloot werd gesteld. Dat is het verschil. Er was dus wel een soort niet-pluisgevoel in maart/april, maar dat was niet gevoed door de beoordeling dat de situatie in oostelijk Oekraïne voor risico's zorgde. Heb ik het zo helder uitgelegd?

De heer **Van Bommel** (SP): U legt wel helder uit waar het niet mee te maken had, maar waar had de beslissing dan wel mee te maken? U beschrijft een soort gevoel dat het niet pluis was, maar dat was naar uw oordeel kennelijk niet gebaseerd op objectiveerbare feiten.

Mevrouw **Van Asselt**: Het was niet gebaseerd op geobjectiveerde feiten op de situatie in oostelijk Oekraïne, want die verslechterde in april/juli. Pas toen verlegde de strijd zich naar de lucht. Vaak was het bijvoorbeeld om operationele redenen. Er waren natuurlijk NOTAM's (Notices to Airmen) voor dat gebied. Eén maatschappij kostte het bijvoorbeeld te veel moeite om die hoogtebeperkingen in te voeren in hun systeem, dus het was makkelijker om om te vliegen. Of er werd een andere bestemming gekozen waardoor het makkelijker was om zuidelijker te vliegen. Dat waren allerlei operationele overwegingen. Van maar één partij hebben wij kunnen vaststellen dat zo'n niet-pluisgevoel over de veiligheidssituatie een rol heeft gespeeld in de risicobeoordeling. Maar dat was al in maart en april. Dat was dus eigenlijk geen risicobeoordeling van de situatie in oostelijk Oekraïne, waar de MH17 in terechtkwam.

De heer **Van Bommel** (SP): Dan staat mijn vraag nog open over de kennis die wellicht verondersteld mag worden geacht bij andere luchtvaartmaatschappijen over besluiten die genomen worden om zo'n gebied te mijden.

Mevrouw **Van Asselt**: Wij hebben in de luchtvaartsector waargenomen dat, als er echt een hard besluit wordt genomen om om veiligheidsredenen niet te vliegen over een bepaald gebied, men dat deelt met zijn alliantiepartners, codesharepartners et cetera. Het is een ongeschreven regel in de luchtvaartsector dat je het deelt als je om veiligheidsredenen een beslissing neemt. Het is echter niet zo dat, als de ene maatschappij besluit niet te vliegen, de andere dan ook meteen zeggen: wij vliegen niet. Verschillende maatschappijen hebben namelijk verschillende risicoprofielen. Een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij heeft een ander risicoprofiel. Verschillende maatschappijen hebben andere ervaringen. Die zeggen ook: zij vliegen al snel ergens niet over omdat ze in het verleden ooit een ongeluk hebben gehad. Dus er is als het ware ook weer een beoordeling van de risicobeoordeling van de ander. Op die manier wordt die opnieuw gewogen. Maar als er zorgen zijn over de veiligheid, dan zijn er de duidelijke, ongeschreven mores in de luchtvaartsector om die te

delen. Wij onderstrepen dat dat moet blijven gebeuren. Wij vinden dat een goede mores, maar kunnen niet garanderen dat die altijd geldt.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil door naar de informatie die uiteindelijk beschikbaar is voor de gebruikers van de luchtvaart, de reiziger. Wij hebben het over luchtvaartmaatschappijen die kennis hebben van veiligheid en onveiligheid en op basis daarvan het besluit nemen om wel of niet over een gebied te vliegen, wij hebben het over de overheid, die op afstand blijft en informatie eventueel via diensten met andere luchtvaartmaatschappijen kan delen, maar aan het eind van die keten zit de reiziger, die het individuele besluit moet nemen of hij wel of niet met een maatschappij meegaat. Reisadviezen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken zeggen wel iets over de onveiligheid in een land, nu mogelijk ook iets over de onveiligheid boven een land, maar hoe zit het dan met de besluiten die afzonderlijke maatschappijen nemen? Worden die ergens geregistreerd en is die registratie toegankelijk voor overheden en uiteindelijk ook voor reizigers? Dan zouden reizigers zelf kunnen zien: hé, er zijn kennelijk maatschappijen die hebben besloten om niet over Oost-Oekraïne te vliegen; ik kies voor een maatschappij die dat niet uitsluit. Dan zou ik mijn eigen afweging kunnen maken, zoals ik ook de afweging maak op basis van het reisadvies van Buitenlandse Zaken om een bepaald deel van een land niet te bezoeken.

Mevrouw **Van Asselt**: Dat is ons derde niveau van aanbevelingen: het is belangrijk dat luchtvaartmaatschappijen transparanter zijn over hun vliegroutes. Daar moet maatschappelijke discussie over mogelijk zijn. Dat moeten passagiers in hun besluitvorming kunnen betrekken. Maar in de afwegingen moet ook de vraag worden gesteld: hoe leggen wij dit uit? Dat leidt hopelijk ook tot een betere risicobeoordeling. Dat is een nadrukkelijke aanbeveling in ons rapport.

De heer **Van Bommel** (SP): Afsluitend, wij spreken ook over de internationale luchtvaartorganisatie ICAO. ICAO heeft besloten om op de eigen website, ik denk als gevolg van de ontwikkelingen van het afgelopen jaar, een directe aanklikmogelijkheid te maken waardoor je kunt zien in welke landen er een conflict is dat mogelijke gevolgen heeft voor de luchtvaart. Ik heb het zelf geprobeerd. Het is informatief, maar je moet er wel naar op zoek. Wat je daar niet kunt lezen is of maatschappijen besluiten om wel of niet te vliegen boven die landen. Er staat een soort «risicotaxatie» van het land of het conflict zelf, maar er staat nog steeds niet of maatschappijen besloten hebben om daar wel of niet te vliegen. Vindt u iets dergelijks wenselijk? Wij moeten de Staatssecretaris van verkeer en waterstaat op dit punt namelijk mogelijk verzoeken om nadere informatie bij ICAO openbaar te laten maken.

De heer **Joustra**: Op zich vinden wij het wenselijk dat er meer informatie naar buiten komt maar dat is een proces dat niet van de ene op de andere dag geregeld is. Je zou uliem kunnen zeggen: per vlucht moet je precies weten wat precies de route is. Daar zijn luchtvaartmaatschappijen heel huiverig voor, omdat de route nogal eens veranderd. Bij slecht weer moet je uitwijken. Om andere redenen moet je uitwijken. Dat is ingewikkeld, maar wij vinden uitdrukkelijk dat meer transparantie op zijn plaats is. Wij hebben niet precies voorgeschreven hoe dat vormgegeven zou moeten worden. Daarbij moeten ook best practices een rol spelen. Het is vrij nieuw voor de luchtvaartsector om daar verantwoording over af te leggen. Dus wij hebben niet de uiteindelijke vorm willen voorschrijven maar wel gezegd dat dat proces op gang moet komen en dat de passagier recht heeft op meer informatie dan hij nu krijgt.



De **voorzitter**: Ik kijk even naar de leden. Volgens onze afspraak hebben wij per thema ongeveer een halfuur. Ik zie dat de heer Sjoerdsma nog een korte aanvullende vraag heeft.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik weet niet of die kort zal zijn, maar wel aanvullend.

De **voorzitter**: En ik houd de tijd in de gaten. Gaat uw gang.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ook ik dank uiteraard de OVV voor de bereidheid om hier vandaag te zijn. Zo veilig mogelijk vliegen is nog steeds een actuele kwestie. Er wordt namelijk nog steeds gevlogen boven conflictgebieden, of het nou Noord-Korea is, de Sinai, waar wij recentelijk een verschrikkelijk bericht over hebben gezien, of andere conflictgebieden. Het is ook urgent omdat passagiers erop moeten kunnen rekenen dat zij zo veilig mogelijk vliegen. Niks valt uit te sluiten maar het moet zo veilig mogelijk zijn. Dat betekent dat het ook niet moet uitmaken of je met KLM of British Airways vliegt. Dit is ook urgent omdat de OVV zelf constateert, en ik citeer van pagina 289: «Gezien de geconstateerde kwetsbaarheden acht de OVV het urgent dat het stelsel van verantwoordelijkheden van de burgerluchtvaart wordt versterkt.» Dat geldt voor de regelgeving, voor de wijze waarop de verantwoordelijkheden zijn belegd en voor de samenwerking tussen partijen. Dat stemt toch een beetje ongerust, als ik eerlijk mag zijn.

Ik wil eerst ingaan op de informatievoorziening en wat daarmee is gedaan. Daarover heb ik een verhelderende vraag. Klopt het dat u vindt dat Oekraïne het luchtruim had moeten sluiten op basis van de zestien neergeschoten vliegtuigen en helikopters, het verplaatsen van het conflict naar het luchtruim en het aanwezige wapentuig?

Mevrouw **Van Asselt**: Wij hanteren de formulering dat er voldoende aanwijzingen voor Oekraïne waren om het luchtruim uit voorzorg te sluiten.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik ga er dan maar van uit dat de onderdelen die ik noemde, onderdeel zijn van die voldoende aanwijzingen. Ik zie dat er geknikt wordt.

Klopt het dat Nederland ook op de hoogte was van de incidenten die ik net noemde? Dat vraag ik mede omdat voormalig Minister Opstelten zowel in debatten als in antwoord op Kamervragen heeft gesteld dat Nederland daarvan inderdaad op de hoogte was.

Mevrouw **Van Asselt**: Het was op zich zichtbaar dat de trend van het conflict zich verplaatste naar de lucht. Alleen werd door geen enkele partij de relatie met de burgerluchtvaart gelegd, dus ook niet door Nederland. Wij hebben een zwaardere verantwoordelijkheid bij Oekraïne gelegd, omdat met soevereiniteit ook verantwoordelijkheid komt. Bovendien had Oekraïne meer inzicht dan wie dan ook. Zij hadden bijvoorbeeld meer inzicht in het Antonov-incident. De Nederlandse inlichtingendienst betwijfelde namelijk of het bericht dat de Antonov zo hoog was neergeschoten wel klopte, omdat het ook propaganda zou kunnen zijn geweest. Daarbij wist de Oekraïense overheid dat er op 16 juli ook een Sukhoi was neergeschoten, wat op dat moment nog niet algemeen bekend was. Wij hebben dus geconcludeerd dat met soevereiniteit een grotere verantwoordelijkheid komt en dat de informatiepositie van Oekraïne beter was.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daar ben ik het mee eens. Dat kan ook niet anders. Met soevereiniteit komt inderdaad verantwoordelijkheid en die verantwoordelijkheid is groter dan die van staten die die soevereiniteit niet hebben. Toch wil ik daarop doorvragen. Op pagina 190 stelt u dat het

karakter van verantwoordelijkheid van betrokken partijen te vergelijken is met een zorgplicht. Dat betekent dat partijen worden geacht om zich zo goed mogelijk in te spannen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en zich niet uitsluitend te houden aan hun strikte taakomschrijving. Toch gaat u in uw conclusies en beoordeling uit van die strikte taakomschrijving, ook als het gaat om de rol van Nederland. Waarom had Nederland volgens u geen rol bij het proactief delen van informatie over de risico's en het waarschuwen van de burgerluchtvaart voor de situatie in Oost-Oekraïne?

Mevrouw **Van Asselt**: Ik zou die vraag liever vooruitkijkend willen beantwoorden. Met de kennis die wij nu hebben, zou het goed zijn om de zorgplicht actiever te gaan invullen.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Misschien kunnen we het iets scherper krijgen. Gedeeltelijk begrijp ik dit antwoord, maar gedeeltelijk vraag ik mij ook af of ik het zo moet interpreteren dat de Nederlandse overheid in het kader van de toen bestaande verantwoordelijkheden correct heeft gehandeld, maar dat de OVV tot de constatering is gekomen dat die verdeling van verantwoordelijkheden niet afdoende is met het oog op de burgerluchtvaart.

De heer **Joustra**: Voor de helderheid: de factoren die u in het begin noemde, waren algemeen bekend. Het was algemeen bekend dat er langeafstandswapensystemen waren. De Buk-raket werd daarbij niet genoemd, maar wel andere systemen. Dat is bijvoorbeeld ook tijdens briefings in de Verenigde Staten genoemd. De aanwezigheid van het wapentuig was in zijn algemeenheid bekend. Het was ook algemeen bekend dat er vliegtuigen waren neergeschoten, op dat ene vliegtuig na waarvan het neerschieten nog niet bekend was gemaakt, waarvan alleen de Oekraïense autoriteiten wisten. Niemand heeft op dat moment echter gezegd dat er een risico voor de burgerluchtvaart was. Dat hebben wij in het rapport zo nauwkeurig mogelijk proberen uit te diepen. Achteraf moeten wij constateren dat velen hebben gezegd dat zij wel zoiets gezegd hadden, maar als je naar de teksten kijkt en mensen hier nog eens naar vraagt, blijkt dat niemand die relatie had gelegd.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wil dit even heel scherp krijgen. Deze constatering valt breed in het rapport te lezen, ook in letterlijke citaten. Ik begrijp die constatering ook wel. Tegelijkertijd trekt u met betrekking tot Oekraïne een heel scherpe conclusie die wijst op een nalatige houding ten opzichte van de veiligheid van het luchtruim. Oekraïne had zijn luchtruim uit voorzorg moeten sluiten. Op basis van diezelfde beschikbare informatie trekt u geen conclusies over de rol van staten als Nederland. Waar komt die discrepantie vandaan?

De heer **Joustra**: Oekraïne was bezig met actief luchtvaartbeheer. Het land heeft wat dat betreft deels invulling gegeven aan zijn soevereine gezag om dat te doen. Oekraïne was bezig met zones, die overigens meer betrekking hadden op het uit elkaar houden van militaire en civiele luchtvaartuigen dan op wat anders. Men was bezig om na te denken over de vraag wat verantwoord was en wat niet. Opgeteld bij de informatie die de Oekraïense staat had, iets meer dan alle anderen hadden, brengt dat ons tot de conclusie dat Oekraïne het luchtruim uit voorzorg had moeten sluiten. Men was daar actief mee bezig. Men was bezig met de risico's die er waren. Het voorzorgsbeginsel dat op allerlei andere beleidsterreinen heel vanzelfsprekend is, houdt in dat je het luchtruim sluit bij een eventueel risico.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daarop voortbordurend: op pagina 286 stelt u, net als elders in het rapport, dat Nederland geen verantwoordelijkheid heeft of had om Malaysia Airlines adviezen of aanwijzingen te geven over het overvliegen van Oost-Oekraïne, dan wel het verbieden van de toegang tot het luchtruim. Dat klopt natuurlijk voor dit specifieke geval. Malaysia Airlines is gevestigd in Kuala Lumpur. Welke conclusie trekt u echter over de verantwoordelijkheid van Nederland tegenover wel in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen?

Mevrouw **Van Asselt**: Wij laten duidelijk zien op welke wijze het nu in Nederland is georganiseerd. Wij hopen dat ons rapport oproept tot reflectie op deze vraag. Wij geven daar geen antwoord op, want dat is niet aan ons. Zoals wij eerder hebben gezegd, discrimineerden de modellen niet voor deze situatie. Wij kunnen op grond van deze situatie dus niet zeggen wat het beste model is. Dit roept echter wel deze vraag op. Dat beoogt ons rapport te doen. Wij willen deze vraag oproepen en daarover vervolgens internationaal de discussie voeren en scherper krijgen wat de goede manier is om dit te doen. Op die vraag kunnen wij nog geen antwoord geven. Wij konden in dit geval alleen de vraag oproepen. Uw inbreng gehoord hebbend, is dat gelukt.

De heer **Joustra**: Mag ik nog een aanvulling geven op dat punt? Sinds de MH17 is er nogal wat aan het veranderen. Toen leek het nog onwaarschijnlijk dat iets consequenties zou hebben voor de burgerluchtvaart, maar dat zien wij in belangrijke mate verschuiven. Het feit dat er niet over de Sinai wordt gevlogen, is daarvan een direct gevolg. Wij zien dus wel dat iedereen zich veel meer bewust is van deze risico's. Wij bepleiten in het rapport om het niet bij dat bewustzijn te laten, maar ook te zorgen voor systemen die systematiek en helderheid brengen. Het is namelijk nog steeds niet helemaal duidelijke wie nu waar vliegt.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik denk dat dat extreem belangrijk is. Bewustzijn heeft een halfwaardetijd van een paar weken. Daarna zakt dit soort dingen weg. Je wilt dit vastleggen in maatregelen. Daarmee kom ik bij de maatregelen die u voorstaat. Ik vind de analyses in het rapport echt scherp en heel gedetailleerd. U constateert dat het heel urgent is om dit systeem aan te pakken. Als ik echter uw aanbevelingen lees en probeer te vertalen naar de Nederlandse situatie, heb ik toch moeite om ze zo concreet te krijgen dat wij er een vinger achter kunnen krijgen. Collega Ten Broeke heeft al gevraagd of een wettelijke plicht wenselijk is. U zegt dat die niet wenselijk is, maar dat het structureler moet en iets actiever. Er is geen brengplicht van informatie, maar informatie moet wel structureler worden uitgewisseld, zei u net. Mag ik u vragen om dat nader te duiden? Hoe zou dat structurele overleg eruit moeten zien? Wat betekent dit voor de verantwoordelijkheid en misschien ook de capaciteit van de inlichtingendiensten? U constateert dat het Oekraïne team net was opgedoekt in 2013. Wij kennen allemaal de bezuinigingen op de inlichtingendiensten. Misschien kunt u reflecteren op de benodigde capaciteit bij de inlichtingendiensten om daar waar nodig beter te informeren, en op het punt dat ik net opbracht over structureler overleg.

Mevrouw **Van Asselt**: Wij hebben er heel bewust voor gekozen om een rapport te schrijven voor de internationale gemeenschap en geen aanbevelingen voor Nederland te doen, omdat wij denken dat de meeste veiligheidswinst te boeken valt als er nu internationale actie wordt verricht. Wij hopen dat de Nederlandse politiek als eerste stap besluit om een voortrekkersrol te nemen in internationaal verband om ervoor te zorgen dat die veranderingen op gang worden gebracht. Wat is dan de specifieke vertaalslag voor Nederland? Ik denk dat u de goede conclusies trekt: het moet structureler en daarbij moeten wij ook nadenken over de

informatiepositie. Het is echter niet aan ons om te concluderen wat u precies moet doen.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Dank u. Ik laat het hier even bij.

De **voorzitter**: Dank u. Met uw instemming wil ik overgaan naar het tweede blok. Dat is conform de afspraak die de commissie zelf gemaakt heeft om ongeveer een halfuur per thema uit te trekken. Als u alle ruimte wilt hebben, kunt u wellicht nog vragen stellen als er tijd over is. Het is allemaal aan u. Ik houd slechts de tijd in de gaten.

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Ik beloof dat ik mijn eigen blokje iets korter zal maken. Ik wil heel even terug naar het begin, toen het ging over de soevereiniteit van staten en de relativiteit daarvan. Collega Sjoerdsma zoomde in op de concreetheit van de maatregelen voor de eigen inlichtingendiensten. Ik zou de eerste vier aanbevelingen uit het rapport iets helderder willen hebben, voor zover die betrekking hebben op ICAO. U zegt dat het beter moet. Landen moeten eerder informatie geven wanneer hun luchtruim onveilig is. Landen moeten ook eerder optreden en het luchtruim sluiten. In alle bewoordingen die u hiervoor kiest, zit echter een zekere vrijblijvendheid. Er wordt gesproken van een aanbevolen werkwijze en van de vraag naar aanvullende informatie. Waarop hebt u het besluit gebaseerd om niet het soevereiniteitsbeginsel zelf ter discussie te stellen, maar slechts het elkaar beter bevragen als oplossingsrichting te zien?

Mevrouw **Van Asselt**: De bedoeling van de aanbevelingen was om de vrijblijvendheid meer verplichtend te maken. De aanbevolen werkwijzen van ICAO zijn niet zomaar aanbevolen werkwijzen. Je moet het uitleggen als je daarvan afwijkt. Het is juist de bedoeling om de bestaande adviezen binnen ICAO-verband meer verplichtend te maken en de verantwoordelijkheden te verduidelijken, zodat er minder vrijblijvendheid is. Wij hebben niet precies gezegd dat men deze annex of die regel zou moeten veranderen, want wij wilden niet op de stoel van ICAO gaan zitten. Wij denken dat dit een goed advies is en zo wordt het bij ICAO ook opgevat. Ik vlieg deze week naar Montreal om daar op uitnodiging van ICAO ook nadere toelichting te geven. Dan zal deze discussie verder gevoerd worden. Het is juist de bedoeling dat de vrijblijvendheid verdwijnt en daarvoor meer verplichtingen in de plaats komen.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik zou daar graag nog kort op reageren. Wat gebeurt er als je dat omdraait? Wij weten allemaal wat het probleem is. Een land dat in oorlog is en niet meer de controle over het hele gebied heeft, zoals de heer Joustra ook in zijn presentatie heeft gezegd, kan het vanuit zijn trots bijna niet verhapstukken om te zeggen: wij weten het ook niet meer, dus laat iemand anders maar besluiten of laten wij het luchtruim maar in zijn geheel dichtgooien. Hoe kunnen vrijblijvende afspraken, zelfs al zijn ze iets dwingender, dat probleem ondervangen? Als geconstateerd wordt dat er ergens een conflict is, of dat nu in Oost-Oekraïne, de Sinai of elders is, moeten dan op zeker moment niet andere lidstaten kunnen zeggen dat zij het oordeel niet meer vertrouwen en dat zij namens het bewuste land besluiten dat het luchtruim dichtgaat?

Mevrouw **Van Asselt**: Het staat u natuurlijk volkomen vrij om een discussie over soevereiniteit te beginnen naar aanleiding van ons rapport, ook al doen wij daar geen aanbevelingen over. In onze tweede aanbeveling wordt de rol van ICAO nadrukkelijk geformuleerd: vraag staten om aanvullende informatie, bied assistentie aan en overweeg om een state letter uit te geven. Dat is allemaal het verhogen van de druk op landen om hun luchtruimbeheer in overeenstemming te brengen met wat internati-

onaal van hen wordt gevraagd. Dat doet ICAO nu niet zo actief als wij hopen dat het naar aanleiding van deze aanbevelingen gaat doen.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik kijk naar de strenge voorzitter; ik laat het erbij voor dit moment.

De **voorzitter**: Ik hanteer hier uw eigen regels. Het is helemaal aan u. Wij kunnen nu verder met het tweede blok.

De heer **De Roon** (PVV): Ik heb een punt van orde. De heer Bontes en ik constateren dat wat nu in dit eerste blok gewisseld is, nauw aansluit bij wat wij onder punt 4 aan de orde willen stellen. Ik stel voor dat wij nu eerst punt 4 behandelen, omdat dat goed aansluit bij wat zojuist al is gezegd.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een uitstekend voorstel. Ik kijk naar uw collega's; volgens mij kunnen we gelijk verder, zonder een minuut te verspillen!

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik heb goed genoteerd dat de Onderzoeksraad als oordeel heeft uitgesproken dat Oekraïne het luchtruim uit voorzorg had moeten sluiten, ook boven flight level 320. De vraag die ik met u wil bespreken, is of de Nederlandse overheid in de dagen voor 17 juli informatie had, waardoor zij uit voorzorg de luchtvaart had moeten waarschuwen voor gevaren. Heeft de Nederlandse overheid zich beraden op de vraag waarom Oekraïne het luchtruim boven flight level 320 veilig had verklaard? Heeft de Nederlandse overheid zich daarover een zelfstandig oordeel gevormd? Het luchtruim is boven flight level 320 veilig verklaard. Dat is de luchtvaartmaatschappijen meegedeeld met zo'n Notice to Airmen (NOTAM). Bij mijn weten wordt in zo'n NOTAM niet aan de luchtvaartmaatschappijen meegedeeld waarom juist voor flight level 320 is gekozen. Ze gaan daar dus gewoon op af, maar de Nederlandse overheid had meer informatie dan de luchtvaartmaatschappijen. Zoals u zelf hebt vastgesteld in de rapportage, had de Nederlandse overheid informatie uit openbare bronnen en ook uit besloten bronnen. Tot al die informatie behoorden in ieder geval de gegevens over de aanwezigheid van die langeafstandswapens en het feit dat in ieder geval werd beweerd dat een luchtvaartuig op 6,5 kilometer hoogte was neergeschoten. Als de risico's door onderdelen van de Nederlandse overheid werden beoordeeld, werd gekeken naar capaciteit en intentie: was men in staat om iets te doen wat gevaarlijk was en had men ook de intentie? De capaciteit om ook boven flight level 320 een vliegtuig neer te halen, was aanwezig in de regio. Als je een vliegtuig op 6,5 kilometer kunt neerschieten, kun je dat hoogstwaarschijnlijk ook boven flight level 320. Over de intentie wordt uit uw onderzoek niet veel anders duidelijk dan dat de Nederlandse diensten niet hadden vastgesteld dat er een intentie was om een civiel luchtvaartuig neer te schieten. Ik zou echter graag uw reactie horen op mijn stelling dat het in een oorlogssituatie die zo fluïde is als de situatie in dit gebied was, met meerdere partijen die daarin mogelijk een rol speelden, heel moeilijk is om vast te stellen wat precies de intentie van al die partijen is. Bovendien kunnen die intenties van moment tot moment wijzigen.

Naar mijn idee was dus de capaciteit aanwezig om ook boven flight level 320 een vliegtuig neer te halen. Dat wist de Nederlandse overheid. Op de intenties was eigenlijk geen peil te trekken. Had de Nederlandse overheid deze situatie dan niet uit voorzorg kenbaar moeten maken aan de luchtvaartmaatschappijen? Had zij uit voorzorg een waarschuwing moeten afgeven? Kunt u daarop reflecteren?

Mevrouw **Van Asselt**: Ik denk dat wij in ons rapport hebben laten zien dat geen van de partijen de risico's adequaat heeft onderkend, dus ook Nederland niet. Het is aan u als Tweede Kamer om een oordeel te vellen of u van Nederland meer had verwacht dan van alle andere partijen. Dat is niet aan ons. Wij hebben laten zien wat het patroon was. Nederland had geen formele rol. Het heeft gewerkt zoals het volgens de in Nederland afgesproken werkwijze zou moeten werken, maar daar kun je vraagtekens bij plaatsen. Bij onzekere capaciteit – de capaciteit was inderdaad onzeker, want in Nederland was onduidelijk welke wapens er wel en niet stonden – en bij onzekere intentie zou je op een andere manier naar conflictgebieden moeten kijken. Dat is hopelijk wel een heel duidelijke boodschap uit ons rapport. Welke lessen kun je hieruit trekken in de toekomst? Je zou op een andere manier naar capaciteit en intentie moeten kijken, dus niet alleen naar de actuele dreiging, maar ook naar mogelijke risico's. Dat is een duidelijke boodschap van ons rapport.

U geeft terecht aan dat in de NOTAM's over het flight level geen informatie stond over het conflict. Dat is niet conform het advies van ICAO, dat overigens een vrijblijvend advies was. Wij hebben ook nadrukkelijk benoemd dat Oekraïne niet conform dat vrijblijvende advies heeft gehandeld. Een van de adviezen is om dit verplichtender te maken. Wij adviseren dat informatie over conflicten of redenen waarom een flight level wordt verhoogd, gecommuniceerd wordt, zodat luchtvaartmaatschappijen die in hun risicobeoordeling kunnen gebruiken.

De heer **Joustra**: Ter aanvulling: u hebt wellicht de bijlage bij het crashrapport gezien waarin staat welke maatschappijen en welke vliegtuigen allemaal over het gebied vlogen. Ze kwamen uit vrijwel alle landen ter wereld die in die buurt moesten zijn. Het gaat ook om Russische, Amerikaanse en Engelse vliegtuigen. Uit dat rapport blijkt dus wel dat die link internationaal gezien door niemand gelegd is.

De heer **De Roon** (PVV): Dat is precies de verdedigingslinie die de Nederlandse bewindslieden in een eerder algemeen overleg met deze Kamer hebben betrokken: iedereen vloog eroverheen, dus wij dachten verder ook nergens over na. Dat vind ik een onzinargument. Als iedereen van de brug springt, betekent dat nog niet dat je het zelf ook moet doen. Ik vind dat de Nederlandse overheid een zelfstandige verantwoordelijkheid heeft om te beoordelen wat de gevaren en de risico's voor Nederlanders in dat gebied zijn. Maar goed, dat is mijn standpunt. Daarover kun je inderdaad van mening verschillen. Dat zullen wij in de politiek nog wel verder uitvechten.

Ik wil het nog even met u hebben over de informatie dat je een luchtvaartuig vanaf 6,5 kilometer kunt neerschieten. Ik weet dat daar destijds aan getwijfeld werd door de AIVD, maar niettemin was het een gegeven dat niet zomaar veronachtzaamd kon worden. Als je daartoe in staat bent, ben je in principe ook in staat om het boven flight level 320 te doen. Ik zie u knikken en leid daaruit af dat u dit met mij eens bent. Ik mag toch aannemen dat dit gegeven in ieder geval binnen Defensie bekend was, dat men daarvoor niet de handboeken hoefde te raadplegen, maar dat men dit gewoon wist. Hoe is het dan in vredesnaam mogelijk dat men, dit wetende, niet heeft gedacht dat men dit toch even met de Minister van I en M moest communiceren? Haar hebben wij ook gehad in het algemeen overleg waarnaar ik net verwees. Zij zei toen: ik vond het niet erg dat ik niet in de loop zat. Dat is voor mij nog steeds een onbegrijpelijke uitspraak. Hoe kijkt u hier achteraf tegen aan? Al die informatie is in mijn ogen op een verkokerde manier behandeld. Als dergelijke situaties zich voordoen in zo'n oorlogsgebied, waarin er Nederlandse belangen zijn en waarin de situatie onduidelijk is, zou je dan niet uit voorzorg een organisatie binnen de overheid moeten opzetten die leidt tot goede en juiste informatie-uitwisseling? Die is dan niet meer gebaseerd op het idee

dat je als departementen nu eenmaal altijd zo met elkaar hebt gewerkt. Vanaf een bepaald moment besluit je dat de situatie zo gevaarlijk, chaotisch en onoverzichtelijk wordt dat je er het beste aan doet om er een soort projectorganisatie van te maken waarin alle informatie samenkomt en wordt gedeeld. Dat zou misschien een oplossing kunnen zijn. Hoe denkt u daarover?

De **voorzitter**: Als u het mij toestaat: u verwees naar de Staatssecretaris, maar zei Minister. Dat merk ik even op voor het verslag. Het ging om de Staatssecretaris van I en M.

De heer **De Roon** (PVV): U hebt gelijk. Dank u zeer.

Mevrouw **Van Asselt**: Zulke integrale risicobeoordelingen zijn dus nodig. Ik vind het heel verheugend dat zo scherp naar voren is gekomen dat wij de risico's van gewapende conflicten voor de burgerluchtvaart op een andere manier moeten gaan beoordelen.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Nederland had nauwelijks een informatiepositie in Oekraïne, omdat het inlichtingenteam dat daar in het najaar van 2013 zat, volledig was ontmanteld. Heeft de ontmanteling van dat team te maken met de bezuinigingen op de AIVD? Graag een ja of een nee. Ik wil daar een duidelijk antwoord op.

De heer **Joustra**: Daar is vast een duidelijk antwoord op, maar niet van ons. Wij hebben niet onderzocht wat de reden was om dat team op te heffen. Daarover kan ik dus ook niets zeggen.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Maar dat is toch superrelevant voor de verantwoordelijkheid van Nederland? Je zou toch kunnen zeggen dat wij hadden kunnen weten dat er Buk-installaties in Oekraïne waren en dat er dus een gevaar voor de burgerluchtvaart was, als wij daar wel hadden gezeten met teams van de inlichtingendiensten? Het is dus heel relevant. Ik begrijp niet dat niet onderzocht is waarom wij zo'n slechte informatiepositie in Oekraïne hadden. Dat maakt toch deel uit van zo'n onderzoek?

Mevrouw **Van Asselt**: Het is belangrijk om zich te realiseren dat de landen die de beste informatieposities in Oekraïne hadden, de Verenigde Staten en de Russische Federatie, ook de risico's voor de burgerluchtvaart niet hebben onderkend.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Nou ja, de Russische Federatie, dat spreekt voor zich. Daar wil ik nog niet eens op ingaan. Maar dan kom je weer op hetzelfde: als andere landen hun informatiepositie niet op orde hebben, wil dat toch niet zeggen dat wij dat ook niet hoeven te doen? Is het in elk geval de indruk van de OVV dat dit team ontmanteld is door de bezuinigingen?

De heer **Joustra**: Nogmaals, dat weet ik gewoon niet. Dat zou kunnen, maar ik weet het gewoon niet. Ik denk dat het ook door u heel makkelijk te achterhalen is door dit aan de bevoegde Minister te vragen. Ik kom nog even terug op de Nederlandse positie. Wij fixeren ons erg op de Nederlandse positie, maar luchtvaart is een internationale bezigheid. Wijzigingen zullen ook internationaal moeten worden aangebracht. Nederland kan een belangrijke rol spelen door die wijzigingen aan te jagen, maar voor de rest is Nederland maar een heel kleine speler in het geheel. Onze inzet zal dus juist moeten zijn dat ook bij anderen het bewustzijn ontstaat, dat ook anderen de aanbevelingen overnemen. Dat zal de belangrijkste invalshoek zijn. Het Nederlandse ...

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Ik weet genoeg. Dank u. Ik zou graag nog een vraag stellen, als dat kan.

De **voorzitter**: Misschien kan de heer Joustra eerst die ene zin even afmaken. Dat vind ik wel hoffelijk. U bedoelt dat zeker ook zo, mijnheer Bontes.

De heer **Joustra**: Alleen ben ik mijn zin nu vergeten! Ik zie ervan af.

De **voorzitter**: Dan kunt u nu alsnog uw vraag stellen, mijnheer Bontes.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): De MIVD en de AIVD gingen ervan uit dat gewapende groeperingen in Oekraïne de beschikking hadden over raketten voor de korte afstand, met een kort bereik, maar generaal Breedlove gaf juist het tegenovergestelde aan. Hij zei dat er zware wapens de grens over gereden waren. Hij had het over vehicle-borne capability. Hij sprak dus over zwaar geschut. Heeft de MIVD de woorden van generaal Breedlove in twijfel getrokken? Waarom heeft de MIVD zijn stelling niet direct overgenomen?

De heer **Joustra**: Wij hebben een levendige correspondentie met de heer Breedlove gehad over wat hij precies gezegd heeft. Hij heeft zich wel uitgesproken over langeafstandswapensystemen, maar heeft op geen enkele manier een link met de burgerluchtvaart gelegd. Het gegeven dat die wapens er waren, was royaal bekend, maar niemand heeft die link gelegd. Ik begrijp best dat het nu zo eenvoudig lijkt dat je je dat niet kunt voorstellen, maar wij zijn dit zorgvuldig nagegaan, ook bij al die mensen die achteraf riepen dat ze er niet vlogen en dat ze dit en dat hadden. De link is gewoon niet gelegd, ook niet door generaal Breedlove.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Maar goed, wij hebben een MIVD. Die had informatie. Die is ervan uitgegaan dat het alleen kortbereikraketten waren. Die had natuurlijk ook kunnen weten dat vehicle-borne capability ook langeafstandsraketten kon behelzen. Dat hoor je als MIVD te weten. Dan zou je toch wel die inschatting moeten kunnen maken? Wat is uw oordeel daarover, mijnheer Joustra?

De heer **Joustra**: De MIVD had informatie op dat punt, maar heeft die inschatting niet gemaakt. Daarbij komt dat men wat aarzelingen had over de hoogte van het laatste vliegtuig dat werd neergeschoten. U hebt dat kunnen lezen. Men had de indruk dat mensen zich met de parachute in veiligheid hadden gebracht, wat een andere hoogte zou suggereren dan Oekraïne aangaf. Er waren dus wel wat aarzelingen bij de MIVD, maar in zijn algemeenheid is daar ook niet de link gelegd met het uit de lucht schieten van een civiel vliegtuig.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Vindt u dat, door ervan uit te gaan dat er alleen maar sprake kon zijn van raketten voor de korte afstand, de MIVD verantwoordelijk heeft gehandeld? Had de MIVD niet beter kunnen en moeten weten op dit punt?

De heer **Joustra**: De MIVD was ervan op de hoogte dat er ook ander wapentuig was, dat een grotere hoogte kon bereiken. Men was daarvan op de hoogte en heeft daarover informatie ontvangen via de NAVO en een aantal andere kanalen. Ook de MIVD heeft, net alle andere spelers die zich hiermee hebben bemoeid, echter geen link gelegd met het civiele luchtverkeer.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Een vraag die nog even blijft hangen, heeft te maken met de informatiepositie van Nederland. De



Kiev-briefing is geweest en daarvan is een verslagje naar Den Haag gestuurd, naar de verschillende ministeries. Wij hebben pas kennis kunnen nemen van dat verslag, van het feit dat er een Antonov was neergehaald en dat er een bepaalde dreiging was door langeafstandsra-ketten, toen onderzoeksjournalisten van het programma Argos dat blootgelegd hadden. Dit is niet gemeld aan de Onderzoeksraad. Wat vindt de Onderzoeksraad daarvan? Het is niet gemeld door de regering. Die heeft dat bewust achtergehouden.

De heer **Joustra**: Of dat bewust is achtergehouden of niet, laat ik over aan de discussie van de Kamer met de regering. Wij hebben daar geen positie in. Wij hebben naar aanleiding van die discussie al het berichtenverkeer met Buitenlandse Zaken onder de loep genomen, dus niet alleen dat ene verslag, maar ook het andere berichtenverkeer met Buitenlandse Zaken, en bekeken wat daarin heeft gestaan. Wij hebben ook gesproken met een aantal andere aanwezigen bij de vergadering waarop de heer Bontes doelt. Wij hebben een evaluerend verslag gekregen van al degenen die bij die vergadering waren. Ik begrijp dat mijn uitleg monotoon wordt en misschien niet bevredigend is, maar helaas, de feiten zijn niet anders. Ook daar heeft niemand enige link gelegd met de burgerluchtvaart.

De heer **De Roon** (PVV): Er schiet mij nog een vraag te binnen. Ik las in het rapport van de Onderzoeksraad dat Oekraïne zelf het standpunt innam dat het luchtruim boven flight level 260 al veilig was. Wij praten nu steeds over flight level 320, maar uit het rapport van de Onderzoeksraad begrijp ik dat Oekraïne zelf vond dat het boven flight level 260 veilig was. Was voor 17 juli ook bij de Nederlandse diensten het gegeven bekend dat Oekraïne vond dat het boven flight level 260 veilig was?

Mevrouw **Van Asselt**: Alle partijen hebben gedacht dat een open luchtruim veilig was, dus alle partijen gingen ervan uit dat boven 260 en later boven 320 het opengestelde luchtruim veilig was. Wij zeggen in het rapport heel nadrukkelijk dat die aanname niet meer kan. Dat was een soort default aanname die alle partijen volgden, maar die is dus niet terecht. Een open luchtruim boven een gewapendconflictgebied is niet per definitie veilig.

De heer **De Roon** (PVV): Het is mij nog niet helemaal duidelijk, ook niet uit de beantwoording, of het gegeven dat Oekraïne had vastgesteld dat het boven flight level 260 veilig was ook bij de Nederlandse diensten bekend was. Ik heb het over de MIVD en AIVD.

Mevrouw **Van Asselt**: Ik weet niet precies hoe de heer De Roon zijn vraag bedoelt. In ieder geval is het wel duidelijk dat alle partijen dachten dat er sprake was van actief luchtruimbeheer en dat, als er een flight level 260 is, de luchtruimbeheerder denkt dat het daarboven veilig is. Dat is een logische gedachtegang die ook bij de diensten zal hebben gespeeld.

De heer **Omtzigt** (CDA): De OVV heeft het verslag van de Kiev-briefing van 14 juli gehad nadat dat in de Nederlandse media kwam. Hoe beoordeelt de OVV de samenwerking met de Nederlandse overheid en het feit dat het Nederlandse kabinet het verslag van deze briefing vijfenhalve maand niet verstrekke, maar pas in januari verstrekke toen de OVV daarom vroeg?

De heer **Joustra**: Wij hebben in zijn algemeenheid goed kunnen werken met de Nederlandse overheid. Wij hebben in ons rapport een verklaring opgenomen omtrent de onafhankelijkheid waarin wij hebben kunnen werken. Ik denk dat het niet ontsierend was geweest als wij dat verslag eerder hadden gekregen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Zijn er nog andere stukken die later pas kwamen of waaruit dit later blijkt? Dit stuk was cruciaal voor de conclusie dat Oekraïne het luchtruim had moeten sluiten. Het was aan u om te beoordelen hoe cruciaal dat was. Kunt u verder nog iets mededelen over of de Nederlandse overheid al haar stukken die u nodig had tijdig en volledig ter beschikking heeft gesteld?

De heer **Joustra**: Voor zover mij bekend – ik zit even na te denken – zijn de stukken die wij hebben gevraagd gewoon per ommegaande beschikbaar gesteld. Wij hebben wel hier en daar ook in het internationale circuit weleens wat vaker naar stukken moeten vragen, maar wij hebben van de Nederlandse overheid gekregen wat wij wilden hebben. Wij hebben naar aanleiding van die ene briefing het hele berichtenverkeer tussen de ambassade en Buitenlandse Zaken opgevraagd om zeker te zijn dat wij niets misten.

De **voorzitter**: Kunnen wij nu overstappen naar een ander thema?

De heer **Servaes** (PvdA): Ik weet niet eens of het voor de luisteraars duidelijk is dat wij dit aan de hand van een aantal thema's bespreken en dat dit het kopje «Nederlandse betrokkenheid» is. Ik heb een vraag over een conclusie die in het specifieke rapport over de passagierslijsten staat. Dat is in ieder geval naar mijn indruk een van de meest stevige conclusies over Nederlandse spelers, namelijk over de NCTV, die in het geval van die passagierslijsten een gebrek aan regie wordt verweten. De Kamer heeft ook verzocht om een nadere analyse van het functioneren van de crisisorganisatie. Is de conclusie dat de NCTV onvoldoende regie had alleen van toepassing op de controle van de passagierslijsten? Of hebt u hiermee een bredere kritische noot bedoeld te zetten?

De heer **Muller**: Onze conclusie over het gebrek aan regie en coördinatie van de NCTV is alleen gericht op de passagiersinformatie. Wij hebben daarnaar specifiek onderzoek gedaan. Wij hebben heel bewust niet de crisisbeheersing als geheel nader onderzocht. Aan het eind van het rapport zeggen wij wel iets over de crisisbeheersing in het algemeen in Nederland, namelijk dat het ons buitengewoon verbaasd heeft – dat is misschien wel een understatement – dat de Nederlandse overheid niet in staat is gebleken om dit deel van de crisisbeheersing goed te organiseren. Wij roepen dan ook op om de lessen die wij in dit rapport en trouwens ook in een aantal andere rapporten rondom de crisisbeheersing in Nederland hebben getrokken op te nemen en in het huidige systeem daadwerkelijk verandering, vooral vereenvoudiging en versimpeling, aan te brengen.

De heer **Servaes** (PvdA): Dat klinkt toch wel als een wat bredere kritiek dan alleen op het checken van de passagierslijsten. Bent u het met mij eens dat, kijkend naar uw evaluatie van het optreden van de diverse Nederlandse actoren, uw kritiek op het functioneren van de NCTV tot de meest serieuze gerekend mag worden?

De heer **Joustra**: Ik sluit kort even aan bij uw vorige opmerking. Het klopt dat het breder is dan alleen de passagiersinformatie. Wij hebben in tal van andere rapporten deze zelfde aanmoediging ook al neergelegd. Wij vinden in zijn algemeenheid dat het veld van crisisbeheersing nogal druk bezet is en dat helderdere bevelstructuren nuttig zouden kunnen zijn. Bij die helderdere bevelstructuren hoort wat ons betreft ook uitdrukkelijk dat, los van hoe het incident precies in elkaar zit, er één organisatie is die de regie op zich neemt. Wij hebben gezegd dat de NCTV het meest voor de hand ligt. Die hoeft niet alles zelf te doen, maar moet er wel voor zorgen dat het op een gecoördineerde en efficiënte manier gebeurt en dat iedereen van

elkaar weet wat men aan het doen is. Ik denk dat ons rapport voldoende aangeeft dat er nogal wat verbeterpunten en verbetermogelijkheden zijn.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik kom nogmaals terug op een van de meest cruciale punten. De Onderzoeksraad constateert dat Oekraïne het luchtruim had moeten sluiten. Tegelijkertijd constateert de Onderzoeksraad, als ik het goed begrijp, dat de veiligheidsdiensten over vrij vergaande informatie beschikten over de aanwezigheid van wapensystemen en over het incident met de Antonov. Is dat dezelfde informatie op grond waarvan u stelt dat Oekraïne het luchtruim had moeten sluiten? Er is geen sprake van een formele verantwoordelijkheid in Nederland; dat hebt u goed uitgelegd en dat begrijp ik. Zou er op basis van diezelfde informatie niet een morele plicht om te waarschuwen hebben gelegen bij diegenen in Nederland die over deze informatie beschikten, dus bij de veiligheidsdiensten?

Mevrouw **Van Asselt**: Ik denk dat wij in ons rapport laten zien dat Oekraïne meer informatie had. Oekraïne had meer informatie over het Antonov-incident en over het Sukhoi-incident. Het had sowieso meer zicht op de ontwikkeling van het conflict dan andere landen. Het is niet helemaal waar dat de informatiepositie hetzelfde was. Ook maken wij duidelijk dat je aan de top van de piramide meer mag verwachten. Nederland komt als land van vertrek niet voor in die piramide van verantwoordelijkheden. Het is belangrijk om de verantwoordelijkheid te laten liggen waar die hoort. De luchtruimbeheerder heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een veilig luchtruim. Wij zijn daar heel kritisch over en zeggen dat er voldoende aanwijzingen waren om het uit voorzorg te sluiten.

De heer **Joustra**: Misschien is het ook interessant om te vermelden dat wij op verzoek van Oekraïne het onderzoek formeel hebben overgenomen van Oekraïne. Na de afronding van het onderzoek hebben wij ons gemeld in Oekraïne om terug te melden waarmee wij bezig zijn geweest, wat men grotendeels wist, en nog eens uit te leggen wat wij hadden gedaan et cetera. De heer Muller is daar twee weken geleden met een delegatie geweest om te horen hoe Oekraïne hiertegen aankijkt.

De heer **Muller**: Wij zijn daar twee weken geleden geweest met een kleine delegatie en hebben daar een aantal vertegenwoordigers van het kabinet en ook de premier van Oekraïne gesproken. Wij hebben daar nader toegelicht wat wij specifiek gezegd hebben, namelijk dat er redenen waren voor Oekraïne om uit voorzorg het luchtruim te sluiten. Dat begrepen zij inmiddels ook. Zij gaan nu samen met Nederland en andere landen proberen om de regels in ICAO- en IATA-verband te verbeteren. Zij begrijpen achteraf, met alle kennis van nu en met de kennis die wij ook hebben opgedaan uit het rapport, dat dat een verstandige lijn was geweest. Zij zeggen ook heel nadrukkelijk dat zij niet de verplichting hadden om te sluiten. Dat is waar: Oekraïne had geen formele verplichting om het luchtruim te sluiten. Zij zien echter wel dat het uit voorzorg wellicht verstandiger was geweest.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik heb nog een vraag over de informatievoorziening. De heer Joustra zegt: op het moment dat we informatie vroegen, kregen we die per omgaande van de regering. Dat toont een relatief passieve houding aan. Is er ook actief informatie door de regering verstrekt, zonder dat de OVV daarom heeft gevraagd? In hoeverre heeft de regering, die immers de onderste steen boven wil hebben, ook actief informatie verstrekt aan de OVV?

De heer **Joustra**: Ik heb de indruk dat men de informatie heeft gegeven die wij nodig hadden. Ik heb gezegd dat het verslag van die bijeenkomst wel wat eerder had gekund, maar voor de rest staat het mij niet bij dat wij een paar keer hebben moeten vragen om informatie. Ik geloof dat het grootste deel spontaan is toegestuurd. U moet niet vergeten dat Nederland bij het crashrapport in wezen een verwijderde positie inneemt.

Mevrouw **Van Asselt**: Het is misschien ook goed om te zeggen dat wij de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten onderzoek hebben laten doen bij de inlichtingendiensten, maar dat de inlichtingendiensten ons terwijl de CTIVD bezig was actief informatie hebben gegeven.

De **voorzitter**: Wij gaan nu over naar het volgende thema. Heel kort samengevat betreft het de verschillende aspecten van samenwerking met Rusland.

## Blok 2

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Ik zal dit blokje samen met collega Voordewind doen. Wij hebben onderling afgesproken dat ik een paar algemenere vragen stel over het verloop van de samenwerking in de verschillende fasen en dat hij specifiekere vragen stelt over de conclusies die zijn getrokken over het geïdentificeerde type raket en de lanceerlocatie.

Eerst kom ik op de samenwerking in den brede met andere landen en met Rusland in het bijzonder. De Onderzoeksraad onderkent in zijn rapport dat er spanning zit tussen enerzijds het zo precies mogelijk vaststellen van de oorzaak van het neerhalen van MH17 en anderzijds het streven naar zo veel mogelijk internationaal draagvlak voor het onderzoek. De Onderzoeksraad onderkent ook dat daarbij een kans bestaat op politieke beïnvloeding, gegeven de gespannen politieke verhoudingen. Kan de heer Joustra hierop reflecteren? Hoe heeft hij de spanning ervaren tijdens het proces?

Ik lees dat er op het conceptrapport commentaar is geleverd, ook door andere landen, maar met name door Rusland, dat daarvan veel is overgenomen – ik vraag mij af wat – maar dat het commentaar ten dele ook niet is overgenomen. Kan hij daarop een nadere toelichting geven? Vindt de heer Joustra, als hij terugkijkt op dit proces, dat hij in alle onafhankelijkheid heeft kunnen functioneren? Is de neutraliteit van Nederland in het geding geweest? De alles overkoepelende vraag is of het met de kennis van nu verstandig is geweest dat juist Nederland, het land met de meeste slachtoffers, de leiding over het onderzoek heeft genomen.

De heer **Joustra**: Dat zijn een heleboel vragen. Ik begin met de relatie met de Russische positie. Hoe hebben wij dat spanningsveld ervaren dat is opgetreden? Laat ik vooropstellen dat de luchtvaart een van de weinige sectoren is waar wereldwijd een methodiek is en waar in verdragen vastligt hoe moet worden omgegaan met dit soort incidenten. Dat is toch een enorm voordeel. Hoewel dit incident allerlei heel bijzondere kanten heeft, heeft het systeem gewerkt en heeft iedereen zich ook gevoegd in dat systeem. De participerende landen, inclusief de Russische Federatie, hebben gehandeld conform het Verdrag van Chicago en de desbetreffende annexen.

U vroeg specifiek naar de Russische Federatie. De samenwerking is in de eerste fase van het onderzoek heel goed geweest. De Russische Federatie heeft elke keer geparticipeerd in de bijeenkomsten van diegenen die in het bijzonder zijn aangewezen om hun land te vertegenwoordigen bij deze problematiek. Zij hebben telkenmale met zeven à acht deelnemers daarin geparticipeerd. Dat is zeker de eerste paar vergaderingen heel goed

gegaan. Er is veel informatie gekomen, ook over raketten. Wat dat betreft was het een constructieve samenwerking.

Wij hebben op een gegeven moment wel een draaipunt daarin gezien. Wij hebben dat in zijn algemeenheid beschreven in het rapport over de verantwoording. Ik ben in een aantal kranteninterviews ook wat nader daarop ingegaan, omdat er op een gegeven moment allerlei verwijten vanuit de Russische Federatie kwamen dat wij zaken niet goed hadden gedaan, dat wij niet open waren geweest en dat wij zaken hadden achtergehouden. Dat bracht mij ertoe om, misschien iets royaler dan ik anders zou hebben gedaan, toch wat inzicht te bieden in het proces zoals het is gelopen.

Wij moeten constateren dat de Russische Federatie, met name de vertegenwoordiger van de producent van het Buk-raketsysteem, in de tweede vergadering een presentatie heeft gegeven die in ieder geval bij ons, maar ook bij alle andere landen, de indruk heeft gevestigd dat de conclusie van die presentatie was dat het een raket betrof van het Buk-systeem 9N314M, specifiek M. Zo ver waren wijzelf nog niet, maar dat is in die presentatie voor het eerst genoemd. Dat stemde ons tot grote tevredenheid, omdat wij op dat moment dachten goed op weg te zijn om tot een door de hele internationale vergadering gedragen benadering te komen. Wij hebben ook moeten constateren dat om welke reden dan ook die presentatie in de derde vergadering is ingetrokken. Er is gezegd dat het niet was bedoeld als een presentatie van hoe het is gebeurd, maar als een presentatie van hoe het had kunnen gebeuren, maar dat het zeker niet op deze manier is gebeurd. Het is voor ons niet na te gaan welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Wij zien in ieder geval dat er toen een wijziging in standpunten is gekomen die voor ons en voor alle andere afgevaardigden nogal verrassend was, omdat wij het toch allemaal verkeerd hadden begrepen.

Volgens de procedure krijgt elk deelnemend land het conceptrapport ter inzage. Er zijn vaste procedures voor de manier waarop dat wordt behandeld. Een van de elementen is dat opmerkingen, als wij die overnemen, gewoon in het rapport komen en verder niet op de een of andere manier worden verantwoord. Zaken die wij niet overnemen, staan allemaal uitvoerig becommentarieerd in een bijlage bij het crashrapport, waarin heel nauwkeurig staat aangegeven waarom wij bepaalde dingen niet overnemen. Wat wij wel overnemen, gaat onder in het rapport. Wat wij niet overnemen, verantwoorden wij zeer uitvoerig in een bijlage. Wij hebben ook van de Russische Federatie een brief gekregen. Wij hebben daarvan een aantal zaken overgenomen, maar van een aantal zaken zeiden wij: wij vinden dat dat niet het geval is, dat nemen wij niet over. U kunt dat in de bijlage precies nalezen. Volgens de ICAO-regels is de staat die leidend is ook verantwoordelijk voor het rapport. Er is niet een soort vetorecht van anderen. Nee, je moet verantwoorden waarom je dingen niet doet, maar het rapport is het rapport. ICAO heeft op de dag van de publicatie al aangegeven dat het rapport voldeed aan alle eisen die ICAO stelde.

Dat is ongeveer de gang van zaken geweest. Daarna is er wel een spanningsveld opgetreden. Het is natuurlijk vrij bijzonder dat op de dag dat wij de zaak naar buiten brengen, er 's morgens al een persconferentie is bij de producent van de Buk-raketten. Zoiets hebben wij nog niet zo heel vaak meegemaakt. Wat dat betreft, was er een spanningsveld. Er zijn ook verwijten in onze richting gegaan die ik niet terecht vond. Ik heb dat ook elders redelijk en détail gezegd. Er is niets achtergehouden, er is in totale openheid gewerkt. De Russische Federatie is nergens van uitgesloten geweest en heeft tot het laatst toe deelgenomen. In die zin begrijp ik niet helemaal waarom achteraf de kritiek is zoals die is.

Heeft Nederland er verstandig aan gedaan om de leiding over het onderzoek op zich te nemen? De state of occurrence, de staat waar het incident heeft plaatsgevonden, Oekraïne, vond het in die fase niet

verantwoord om het onderzoek te doen, in wezen om een tweetal redenen. In de eerste plaats is de organisatie die dat onderzoek doet nog in opbouw. Toevallig is men anderhalf jaar daarvoor bij ons geweest om eens te zien hoe wij de organisatie hebben vormgegeven. Men had nog niet heel veel ervaring opgebouwd. In de tweede plaats was er de complexe situatie met de crashsite vlak bij de Russische grens et cetera. Oekraïne heeft ons verzocht die taken op ons te nemen. Dat verzoek werd informeel gesteund door een aantal andere landen. Men heeft ons dat gevraagd. Gezien het grote aantal Nederlandse slachtoffers, hadden wij in ieder geval een positie gekregen bij het onderzoek, zoals ook Australië vanwege het aantal slachtoffers een positie heeft gekregen. Als je leidend bent in het onderzoek, heb je veel meer mogelijkheden om verder te komen en om de scope van het onderzoek te bepalen. Dat had ook veel terughoudender gekund en dan zou het waarschijnlijk nog binnen het ICAO-kader zijn geweest. Wij vonden het ook voor de nabestaanden van groot belang om te proberen zo veel mogelijk helder te maken wat er was gebeurd en ook duidelijk te maken wat er niet was gebeurd. In die zin hebben wij als Onderzoeksraad absoluut geen spijt dat wij dit onderzoek ter hand hebben genomen. Wij hebben de indruk dat wij in ieder geval binnen een redelijke tijd met een rapport zijn gekomen dat niet alle vragen, maar toch wel heel veel vragen beantwoordt.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik heb nog twee specifiekere vragen. U hebt het over zeven à acht deelnemers van Russische zijde. Kunt u aangeven in hoeverre dat collega-onderzoekers c.q. experts zijn zoals u zelf bent? Of hebt u daar toch de indruk gehad dat u met een vertegenwoordiging van de Russische regering om de tafel zat?

Mijn tweede vraag gaat over de presentatie op de dag van de presentatie van het rapport zelf. In uw eigen rapport lees ik dat de Buk-fabrikant al eerder een presentatie heeft gegeven over een alternatieve strategie. Heeft dezelfde presentatie twee keer plaatsgevonden, dus zowel toen het onderzoek liep als op de dag van de presentatie van het rapport? Of zit er ook weer verschil tussen beide presentaties?

De heer **Joustra**: Daar zit ook weer verschil tussen. Bovendien is er tussentijds in de Russische media een presentatie gegeven die ook weer afweek van de presentatie die men ongeveer op hetzelfde tijdstip had gegeven op Gilze-Rijen. Het is allemaal in beginsel op het internet terug te vinden, maar er zijn nogal wat verschillende presentaties geweest met verschillende invalshoeken.

De heer **Servaes** (PvdA): En de deelnemers?

De heer **Joustra**: De Russische constellatie is in dat opzicht wat ingewikkeld. Er zijn binnen de Russische Federatie een aantal organisaties die zich bezighouden met dit soort zaken. Er waren onderzoekers bij die wij langjarig kennen. Er was vanaf het begin ook een vertegenwoordiger van de producent van het Buk-systeem bij. Het was een gemengd gezelschap, maar wel een deskundig gezelschap.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ga verder in op de relatie tussen de Russen en de Onderzoeksraad. Wij zien door het rapport heen dat er een aantal verschillen zijn met de Russen, als het gaat om het type raket. De heer Joustra heeft het al genoemd: de 9N314M. De Russen zouden ook op de dag van de presentatie van het rapport van de Onderzoeksraad hebben gezegd dat het om een ouder type raket gaat. De Onderzoeksraad heeft daar een andere mening over. Een ander verschil van inzicht betreft de lanceerlocatie. Daar gaat de Onderzoeksraad uitgebreid op in. Laten we eerst inzoomen op het type raket. Volgens de fabrikant zitten er 7.000 tot 8.000 munitiestukjes in de raketkop. Uit het

rapport blijkt dat er uiteindelijk slechts 56 stukjes zijn teruggevonden. Hoe verklaart u dat?

De heer **Muller**: Eigenlijk vinden wij dat nog veel. U moet zich even voorstellen wat daar is gebeurd op 10 kilometer hoogte, bij de snelheden die zowel het vliegtuig als de raket heeft gehad. Het ging dus om waanzinnige krachten over een heel groot gebied, waarbij we niet in staat waren om eens even rustig een paar maanden onderzoek te plegen. Het is voor ons nog steeds heel mooi dat we die aantallen fragmenten hebben teruggevonden, waaronder – daar komt u ongetwijfeld zo nog op – een aantal meer specifiek kenmerkende elementen, de zogenaamde vlinderdasjes of bow ties. We hebben die gevonden op plekken die zo kenmerkend zijn dat het voor ons zonneklaar is dat ze van deze raketkop afkomstig zijn. Gezien de grote hoogte en het grote gebied, gecombineerd met de moeilijkheid om daar onderzoek te doen, vonden wij het nog een licht wonder dat we er zo veel hadden gevonden.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Het is goed dat de heer Muller daarover begint, want dat zou inderdaad mijn tweede vraag zijn. Er zouden 2.000 specifieke vlinderdasstukjes hebben gezeten in de raketkop. In het rapport staat dat er drie tot maximaal vier vlinderdasstukjes zijn teruggevonden. Ik begrijp wel dat het op grote hoogte heeft plaatsgevonden, maar drie à vier stukjes zijn toch wel heel weinig in vergelijking met de 2.000 die erin hebben gezeten.

De heer **Muller**: Nogmaals, wij vinden dat nog relatief veel. Die stukjes zijn ongetwijfeld op allerlei manieren vervormd door de krachten die daar hebben plaatsgevonden. Het gaat om de stukjes die op dit moment nog herkenbaar zijn als vlinderdaselementjes. Dat zijn er drie of vier. Het hangt een beetje af van hoe je rekent. Heel veel van die andere stukjes zouden best vlinderdasstukjes kunnen zijn, maar ze zijn niet meer als zodanig herkenbaar. Ze zijn afgesleten. Ze zijn vervormd. Ze zijn warm geworden. Ze zijn dwars door allerlei dingen gegaan. Bij de berging zijn er ook dingen gebeurd. Dat kan allemaal. We hebben wel een aantal vlinderdaselementjes gevonden en die zijn juist het kenmerkende voor deze raketkop.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik vraag nog even door op dat punt. Het ontbrak de Onderzoeksraad aan beschikbaar referentiemateriaal. De raketkop zou in het bezit zijn van Oekraïne, Rusland, Georgië, Cyprus en Finland. Daar zou vergelijkend onderzoek mee gedaan kunnen worden. Is deze landen ook gevraagd om referentiemateriaal?

De heer **Muller**: Natuurlijk hebben wij, ook in samenwerking met het Openbaar Ministerie, bekeken of we tot relevant referentiemateriaal konden komen. Al snel bleek dat de productiemethoden van deze specifieke Buk in de loop van de tijd heel verschillend zijn geweest. Het is dus heel toevallig als je net die specifieke samenstelling van die specifieke raketkop terugvindt. De raketkop is gemaakt van allerlei vormen van staal, maar in de ene fabriek is de samenstelling anders dan in de andere. Verschillende fabrieken in Oekraïne en Rusland hebben in de afgelopen jaren die raketten gemaakt. Het is dus heel toevallig als je net de juiste serie raketten uit de juiste fabriek en uit de juiste periode hebt als goed referentiemateriaal. Uiteindelijk hebben wij gezegd dat het voor ons niet zo relevant is om te weten wat het specifieke referentiemateriaal is. Wij willen kunnen aangeven dat het dit type raket is.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): De Russen komen op een ander type raket uit dan u. Dat is cruciaal. De Russen zeiden dat het een oud type was. De Onderzoeksraad heeft gezegd dat het een nieuw type raket is.

Volgens de Russen gebruiken zij het oude type niet, dus zou deze nooit van hen hebben kunnen komen. U houdt echter staande dat het een nieuw type raket is. Daarmee is de kans reëel dat het een Russische raket was. Zij hebben namelijk gezegd dat zij alleen maar het nieuwe type raketten gebruiken. Klopt dat?

De heer **Muller**: Wij zeggen drie dingen: het is een 9N314M-raketkop, op een 9M38-raketserie, op een Buk-grond-luchtraketsysteem. Die drie dingen moet je steeds proberen te onderscheiden. In de commentaren die we van de Russen hebben gekregen, hebben we gezien dat die dingen nogal eens door elkaar lopen. Er zijn verschillende mogelijkheden. Wij zijn er totaal van overtuigd dat het een 9N314M-raket is geweest. Of dat een oude of een nieuwe was, of de Russen die wel of niet gebruikt hebben en op welk moment, is geen onderdeel van ons onderzoek geweest.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de lanceerlocatie. De Russen zeggen dat het opmerkelijk is dat er weinig onderzoek is gepleegd op de rechterkant van de MH17. Daarmee zou 30% van de externe schade niet goed zijn meegenomen. Een en ander zou wel bepalend kunnen zijn voor de lanceerrichting van de raket. Wat is uw reactie op die stelling van de Russen?

De heer **Muller**: Wij begrijpen niet goed waar het vandaan komt dat wij de rechterkant niet hebben onderzocht. Velen van u hebben de reconstructie kunnen zien. Wij hebben die rechterkant net zo gereconstrueerd als de linkerkant, voor zover wij die hadden. Wij hebben ernaar gekeken. Wij hebben vanaf het detonatiepunt – excuses als het te technisch wordt – waarop de raketkop is ontploft, de precieze routes van de deeltjes bekeken. Dan kom je niet uit op het rechterdeel. Dat zou ook heel raar zijn geweest, omdat de raketkop links boven de cockpit is ontploft. Daar gaan de deeltjes dan doorheen. Die komen er dus helemaal niet uit aan de rechterkant van het vliegtuig. De steeds verschillende commentaren en kritieken vanuit Rusland geven bij elkaar opgeteld dus een nogal warrig beeld. De heer Joustra zei het ook al.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ten slotte heb ik nog een vraag over de locatie. In het onderzoeksrapport staat dat de lancering vanuit rebellegebied heeft plaatsgevonden. In het rapport staat, ik meen op pagina 56, ook een kaartje hiervan. U gaat natuurlijk niet over de veroorzaker, maar acht u de kans wel groot dat de raket is afgevuurd door de rebellen, aangezien de lancering vanuit hun gebied heeft plaatsgevonden?

De heer **Muller**: Nu vraagt u iets onmogelijks aan mij. Wij hebben gereconstrueerd vanaf het vliegtuig naar beneden toe, om zo te zien wat daar is gebeurd. Wij hebben gezien dat dit gebied «onder controle» staat van de separatisten. Ik zet het even tussen aanhalingstekens. Daarmee kan de conclusie die u trekt, echter nog niet volledig getrokken worden.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): U zegt «niet volledig». Mijn vraag was echter: acht u de kans groot?

De heer **Joustra**: Wij zijn een Onderzoeksraad. Wij doen dus niet zo erg in kansen. Wij stellen dingen vast en dit hebben wij niet vastgesteld.

De **voorzitter**: Mijnheer Servaes, ik zie dat u een vraag hebt. U bent eigenlijk door de tijd heen, maar een korte vraag kan.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik heb een aanvulling hierop. Het viel op dat in het rapport niet expliciet stond dat het ging om het separatistengebied,



terwijl u dat op de dag van de presentatie wel zei. Ik denk dat velen zich afvragen of daar iets achter zat. En zo ja, wat dan?

De heer **Joustra**: Er zat niet veel meer achter dan dat wij in het rapport zo veel mogelijk geopolitieke duidingen hebben vermeden.

De heer **Bontes** (Bontes/Van Klaveren): Ik begrijp dat het een lastige vraag is, maar misschien kan ik er toch iets meer over te weten komen. Het ging om een raketkop van het model 9N314M op een raket van de 9M38-serie. Is dat systeem uitsluitend in gebruik bij bepaalde landen? Kan Oekraïne er ook over beschikken? Is dat naar voren gekomen tijdens het onderzoek?

De heer **Muller**: Ook daar hebben wij geen specifiek onderzoek naar gedaan. Ik citeer de voorzitter: wij gaan over de feiten. Die feiten hebben wij niet bekeken.

De **voorzitter**: Ik stel voor om even kort te schorsen en dan over te gaan tot het volgende thema, de beschikbaarheid van radar- en satellietgegevens.

De vergadering wordt van 18.04 uur tot 18.10 uur geschorst.

De **voorzitter**: We zetten het gesprek voort tot precies 19.00 uur. De heer Joustra heeft namelijk andere verplichtingen. Gezien de gedisciplineerde gang van zaken tot dusver zullen we ons daar ook aan kunnen houden. Dank daarvoor.

Het volgende thema is de beschikbaarheid van radar- en satellietgegevens. Het woord is aan de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. De heer Houwers en ik zullen het inderdaad hebben over de beschikbaarheid van deze data. Dank voor het uitgebreide rapport dat we hebben mogen ontvangen. Dat rapport is gebaseerd op de Buk-deeltjes, de reconstructie en de geluidsgolven. Je zou verwachten dat de Onderzoeksraad de beschikking zou hebben gehad over de primaire, ruwe radardata, waarmee je kunt zien of er een vliegtuig in de buurt vloog, of er een raket was en hoe de MH17 uit elkaar viel. Geen van de landen, noch Rusland, noch Oekraïne, noch de VS, noch de NAVO, heeft die data kunnen leveren. Hetzelfde geldt voor satellietgegevens. Het geldt helemaal voor de normaal supergeheime infraroodsatellieten. Wat zagen we echter drie dagen geleden? Een Russisch vliegtuig viel neer in Sinai. De Amerikanen vertelden onmiddellijk welke satellieten er waren en welke flash ze gezien hadden. Met die gegevens kun je precies zien waar een raket vandaan komt en hoe die afgeschoten is.

Mijn vragen gaan dus over de data van radars en satellieten. U constateert dat Rusland op 21 juli de primaire ruwe data gepresenteerd heeft aan het publiek. Bij de tweede ontmoeting belooft Rusland deze data, maar levert ze niet. Heeft Rusland gehandeld tegen het ICAO-verdrag in? Volgens u is dat het geval. Op welke wijze hebt u dit aanhangig gemaakt bij ICAO, de Nederlandse regering of bij de Verenigde Naties?

De heer **Muller**: Op pagina 41 van het rapport kunt u een schema zien van wat we wel en niet gekregen hebben. U zegt volkomen terecht dat we niet de primaire, ruwe of verwerkte radargegevens hebben gekregen van Oekraïne of de Russische Federatie. De verklaring van de Russische Federatie hiervoor is dat zij die niet bewaard heeft. Wij zeggen in het rapport – dat is ook een van de conclusies achterin – dat dit niet conform Annex 11 is. Ik zeg het even uit mijn hoofd. Wij stellen ook dat wij dit niet juist vinden. Als de Russische Federatie zich er niet aan had willen houden, had ze namelijk een voorbehoud moeten maken bij die Annex 11

en dat heeft ze niet gedaan. Middels dit rapport hebben wij dit dus aanhangig gemaakt bij ICAO. In het afgelopen jaar hebben wij via ICAO geprobeerd om de Russische Federatie te bewegen en hebben wij gevraagd of ze echt die gegevens niet heeft, omdat wij die graag wilden hebben. Wij hebben echter de ruwe en verwerkte primaire radargegevens niet gekregen.

Het is misschien goed om te zeggen dat wij wel iets anders hebben gekregen, namelijk videobeeld van datgene wat de luchtverkeersleider heeft gezien op de radar. Op dat videobeeld zie je zowel de primaire radargegevens als de secundaire radargegevens. In bijlage L bij het crashrapport wordt heel uitgebreid aangegeven hoe dat videobeeld eruitziet. Op dat videobeeld zie je dus de primaire radargegevens. Om het maar even eenvoudig te zeggen: dat zijn de gegevens waardoor je ook vliegtuigen zonder transponder kunt zien. Je kunt ook de secundaire radargegevens zien. Wij hebben dat videobeeld van de radar niet kunnen verifiëren met achterliggende ruwe en verwerkte data. Die hadden we natuurlijk graag willen hebben, maar we hebben die niet gekregen. Zal ik nog ingaan op Oekraïne?

De heer **Omtzigt** (CDA): Daar kom ik zo meteen op. Ik behandel eerst Rusland en dan Oekraïne. Mijn collega gaat verder met de VS. Rusland had die data dus wel en was verplicht om die te leveren. U zegt dat u de videobeelden kon zien, maar u schrijft ook in uw rapport dat de data van ruw naar verwerkt gefilterd worden. Snel bewegende objecten worden eruit gefilterd. Dat zou bijvoorbeeld een raket kunnen zijn. Die zou dus zichtbaar zijn op de ruwe data, maar niet op de verwerkte data. Daarom was het van groot belang dat u de ruwe data had. Dan wist u precies waar de raket vandaan kwam, want zo gauw die er is, zie je hem op je radarbeeld. Dan hadden we de discussie over de vraag of die van links of van rechts kwam niet hoeven hebben. Rusland beschikt dus over data waaruit precies blijkt waar de raket vandaan komt. U zegt dat u een klacht hebt ingediend bij ICAO. Heeft ICAO een formele klacht ontvangen? Heeft de Nederlandse regering u hierbij op enig moment ondersteund?

De heer **Muller**: Wij hebben te maken met wat de Russische Federatie ons zegt over de aanwezigheid van de radargegevens. Zij zegt dat zij die niet heeft bewaard. Dat is haar stelling. We hebben het niet één keer, maar wel tien keer gevraagd. Wij hebben mensen gevraagd om er uitgebreid met de Russen over te spreken en hun te vragen of ze die gegevens echt niet hadden. We hebben ook gezegd dat wij die wilden hebben. De Russische Federatie blijft tot de dag van vandaag volhouden dat zij de gegevens niet meer heeft. Dan houden onze mogelijkheden eigenlijk een beetje op. Dan kunnen we erover fantaseren en ons afvragen of ze die wel of niet hebben en of ze de gegevens achterhouden, maar daar kan ik als onderzoeker niet vreselijk veel mee. Wij hebben geen formele klacht ingediend. Dat is niet de manier waarop wij functioneren. ICAO weet al veel langer van dit probleem, omdat zij gedurende het hele onderzoeksproces intensief met ons heeft meegekeken. Middels de conclusie in het rapport en de conclusie dat de Russische Federatie niet heeft voldaan aan Annex 11, is ICAO nu op de hoogte van de wijze waarop de Russische Federatie heeft gehandeld.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik blijf nog even doorgaan, want er is zelfs een resolutie van de VN-Veiligheidsraad over de MH17 waarin andere landen worden opgeroepen mee te helpen volgens de ICAO-standaarden. U concludeert voor één land dat het zich daaraan niet gehouden heeft. Daarom begin ik ook met Rusland. Ik kom zo op de andere landen. Is dit niet eerder in het proces meegedeeld aan de Nederlandse regering of aan de VN, zodat er formeel een klacht over ingediend kon worden? Dan moet het land in de internationale diplomatieke wereld ook formeel de vraag

beantwoorden waarom er op dat vlak geen voortgang zat in het onderzoek. Als landen willen, zijn gegevens binnen drie dagen beschikbaar. Dat hebben we nu gezien. In dit geval hebben we er echter negen maanden over gedaan, terwijl 298 mensen vermoord zijn. Dat kan toch niet waar zijn?

De heer **Muller**: Wij hebben het gedaan zoals ik het net verteld heb en niet anders. Het zijn voor ons cruciale gegevens, maar het zijn natuurlijk niet de enige gegevens die wij gebruikt hebben om weer te geven wat wij hebben gedaan. Ze zijn heel belangrijk. U stelt dat er maar een paar redenen zijn op basis waarvan wij onze conclusie hebben getrokken. Dat is volstrekt niet het geval. Er zijn heel veel redenen waarom wij zijn gekomen tot de conclusies die wij getrokken hebben. Daar zijn de radargegevens en satellietgegevens een onderdeel van. Wij hebben ons op een gegeven moment gerealiseerd dat de Russische Federatie de gegevens niet meer had. Dat zei ze in ieder geval. Daarmee moesten wij het doen. Op een andere manier druk uitoefenen, via ICAO of wat dan ook, heeft in ons proces niet geholpen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dan ga ik verder met Oekraïne. Oekraïne had de militaire en civiele radar aan kunnen hebben. U schrijft dat de militaire radar uit stond, omdat die niet gebruikt werd. Bij de civiele radar stond de primaire radar uit, omdat die in onderhoud was. Dit was dus het geval in het midden van een oorlog. Toch stuurt u na zeven maanden of acht maanden, rond april, een speciaal gezant, een oud-ambassadeur, naar Kiev om de radargegevens alsnog op te vragen. Heeft Oekraïne niet meteen op 18 juli gezegd dat de radar uit stond?

De heer **Muller**: Ik weet niet helemaal meer precies op welk moment men wat precies gezegd heeft. Ook bij Oekraïne hebben we het maximale gedaan om de radargegevens toch op de een of andere manier te krijgen. We hebben onze gezant gevraagd erheen te gaan en met de Oekraïense regering te spreken over de verschillende radargegevens. Dat was de specifieke constructie die we gebruikt hebben en dit is de verklaring waarmee men kwam. Men heeft ons wel de secundaire radargegevens overhandigd. Die waren voor ons ook nuttig en handig voor het onderzoek. De primaire zijn echter niet gekomen om de redenen die u net hebt genoemd. Die redenen heeft de Oekraïense regering aan ons gemeld.

De heer **Omtzigt** (CDA): Moet ik uit het feit dat u na zeven maanden nog allerlei pogingen ondernam, concluderen dat u het ook niet heel geloofwaardig vond dat midden in de oorlog die daar uitgevochten werd, alle primaire radar uit stond boven Oost-Oekraïne? Zoals de heer Sjoerdsma al zei, zijn er zestien vliegtuigen verloren gegaan.

De heer **Joustra**: Wij hebben de heer Jacobovits gevraagd om er namens ons naartoe te gaan, omdat wij bij de informatievoorziening vanuit Oekraïne hadden gemerkt dat het voeren van gesprekken de beste manier was om informatie te krijgen. Bij een aantal onderwerpen hebben we met vragenlijsten gewerkt. We hebben echter gemerkt dat door de stand van de organisatie en de situatie daar gesprekken met de militaire autoriteiten tot de meeste inzichten leidden.

De heer **Omtzigt** (CDA): Mijn collega komt zo terug op de VS en de NAVO. Hebt u ook gevraagd of u de satellietbeelden openbaar mocht hebben? Ik doel hierbij op de infraroodbeelden, dus de space-based infrared systems die boven Oekraïne vlogen en raketlanceringen konden zien. Misschien konden ze deze niet vanaf de grond zien, omdat er sprake was van enige bewolking, maar iets daarboven konden ze die zeker zien.

Daarnaast doel ik op de satellietgegevens. Al op 20 juli zeggen twee experts op CNN namelijk dat de Amerikanen hierover beschikken. Ik heb het over de heat waves. Ook daarop kun je zien wat er gebeurd is. Zijn die opgevraagd bij de Amerikaanse regering?

De heer **Muller**: Wij hebben natuurlijk geprobeerd om alle relevante satelliet- en radargegevens op te vragen. Dat is ook in heel veel gevallen gelukt. In een aantal gevallen waren ze niet relevant. In een aantal gevallen waren staatsgeheimen aan de orde. Daar zijn wij, zoals de heer Joustra eerder al heeft gezegd, ook aan gebonden. De heer Joustra en ikzelf hebben de mogelijkheid gehad om er middels onze eigen inlichtingendiensten kennis van te nemen, om te bezien of een en ander in overeenstemming was met hetgeen wij hadden aangetroffen. In het verantwoordingsrapport hebben wij achterin aangegeven dat de gegevens die wij van de inlichtingendiensten hebben gekregen, die zij voor een deel weer van buitenlandse inlichtingendiensten hebben gekregen, in overeenstemming zijn met de bevindingen die in het rapport zijn opgenomen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Hebt u er ook formeel op geïnsisteerd? Er zijn 298 mensen omgekomen. Wanneer het de Amerikanen goedgeeft en wanneer zij dat nodig achten, geven ze satellietbeelden af van elk vliegveld in Syrië, van elke troepenopbouw ten oosten van de grens in Oekraïne. Waarom kunnen ze de gegevens niet openbaar maken en declassificeren? Dat doen ze regelmatig met satelliet- en infraroodgegevens. Hebt u de Amerikanen gevraagd om dit te doen, omdat wij die gegevens nodig hadden om de oorzaak te zoeken en uiteindelijk gerechtigheid te krijgen voor deze 298 slachtoffers? Wat was daarop hun antwoord?

De heer **Joustra**: Ik spreek niet over de kwestie wat het antwoord was van welk land. We hebben bij de militaire inlichtingendienst de gegevens gezien. We hebben zelf natuurlijk een voorkeur voor zo veel mogelijk openbaar maken. De constructie die we bezigen, is namelijk toch een soort U-bocht. We hebben er de voorkeur voor dat alle informatie die ten grondslag ligt aan ons rapport, openbaar wordt gemaakt. Er zijn echter buitenlandse mogendheden die hun informatiepositie in het betrokken gebied niet willen prijsgeven. Ik blijf erbuiten of dit reëel is of niet, maar er waren bezwaren tegen. Dan kun je twee wegen kiezen. We wilden toch voortgang boeken met het rapport. Dat hebben we ook zo in de verantwoording neergelegd. We hebben het bekeken, evenals enkele anderen die er misschien nog meer verstand van hebben, en we hebben de conclusies daarvan in ons rapport kunnen verwerken. Als we een andere weg gekozen hadden, waren we op zeer grote vertraging gestuit.

De heer **Houwers** (Houwers): Collega Omtzigt had het al even over de tabel op pagina 41. U sprak er zelf ook over. Daarin wordt verwezen naar Oekraïne en de Russische Federatie. De NAVO en Amerika staan er niet bij. Dat vind ik vooral teleurstellend, omdat Minister Kerry op 20 juli op vele belangrijke tv-stations in Amerika en later ook in een ontmoeting met Australië het volgende aangaf: «We saw the take-off. We saw the trajectory, we saw the hit. We saw this aeroplane disappear from the radar screens. So there is really no mystery about where it came from and where these weapons have come from.» Als deze Minister van Buitenlandse Zaken dat zegt, is dat voor u dan aanleiding om te vragen of u die beelden ook wat beter mag bekijken en mag gebruiken? Blijkbaar hebt u dat niet gedaan, althans niet zichtbaar voor mij. Klopt dat?

De heer **Joustra**: Wij hebben die beelden zelf bekeken. Dat is inderdaad voor u niet zichtbaar. Een andere weg zou fraaier zijn geweest. Wij hebben

de indruk dat wij de beelden die wij wilden zien, ook gezien hebben. Wij hebben niet de indruk dat ons zaken onthouden zijn, ook geen zaken die wij later soms aantreffen. Ik denk dat wij wat dat betreft redelijk compleet zijn geweest. Nogmaals, het blijft een wat ingewikkelde constructie. Die had niet onze voorkeur, maar omwille van de voortgang in de rapportage hebben wij hiervoor gekozen.

De heer **Houwers** (Houwers): Zegt u dan dat hetgeen u gezien hebt, onderlijnt wat Minister Kerry in het openbaar zei?

De heer **Joustra**: Wat wij gezien hebben, onderschrijft wat in ons rapport staat. Ik weet niet precies wat Minister Kerry heeft gezegd.

De heer **Houwers** (Houwers): Dat heb ik net voorgelezen.

De heer **Joustra**: Het onderschrijft in ieder geval wat we in ons rapport hebben geschreven.

De heer **Houwers** (Houwers): Dan even terug naar de NAVO. In die tijd waren er ook oefeningen. Er vond een militaire oefening van de NAVO in de Zwarte Zee plaats met acht landen en 30 schepen. De naam van generaal Breedlove werd al in een andere context gebruikt en u gaf aan dat u regelmatig contact met Breedlove had. Generaal Breedlove vertelde allerlei details over Russische troepenbewegingen en hij vertelde ook dat er getraind werd met mobiele luchtafweer. Mijn vraag is dan: hoe logisch vindt u het dat je geen radargegevens en dat soort zaken bewaart, als je zoiets traint? Je wilt daar dan toch iets van leren? Kunt u daar een reactie op geven?

De heer **Muller**: De reactie die ik kan geven, is dat uit de contacten met de NAVO-basis en Breedlove duidelijk werd dat er in de kennis over de specifieke legers in dat gebied in elk geval geen enkele relatie werd gelegd met de burgerluchtvaart. Dat is waar wij specifiek naar hebben gekeken. Wij hebben niet gekeken naar andere vormen van wapenening of wat dan ook in dat gebied. Wij zijn specifiek met Breedlove in contact getreden om hem te vragen naar zijn persconferentie destijds. Ook wilden wij hem vragen of er een relatie met de burgerluchtvaart was. Die was er niet. Er waren trouwens ook geen AWACS-vliegtuigen daar in de buurt, die iets gezien hadden. Dat hebben wij ook opgeschreven. Toen hebben wij gezegd dat de NAVO-lijn voor ons niet meer zo relevant was.

De heer **Houwers** (Houwers): Betekent dit dan ook dat u de verklaring van mensen ter plekke die zeiden dat ze een vliegtuig in de buurt hadden gezien, op die manier niet kunt onderbouwen? Zegt u daarvan dat mensen dat verklaren en dat het dat is? Moet ik dat zo zien?

De heer **Muller**: Ja. Wij hebben niet specifiek gezocht naar allerlei verklaringen van mensen op de grond. Die verschillen trouwens nogal, voor zover wij ze hebben gezien. Ook hier hebben wij geprobeerd om zo maximaal mogelijk bij de feiten te blijven en harde feiten te krijgen, voor zover dat mogelijk was in de complexe situatie waarin wij moesten opereren. Het was niet een onderzoek hier ergens om de hoek, maar in een gebied dat nogal onder vuur lag, letterlijk en figuurlijk.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik dank u. Ik geloof dat de heer Omtzigt ook nog een vraag heeft, als dat mag van de voorzitter.

De **voorzitter**: Van mij mag heel veel, maar ik moet bewaken dat iedereen even aan bod komt. Dat begrijpt de heer Omtzigt ook heel goed. Wij hebben nog één thema te gaan. Ik kijk even naar de leden of er

urgente vragen zijn. Ik wil de heer Grashoff ook nog alle ruimte geven voor het thema dat hij zal aansnijden. Ik stel vast dat hij ook nog genoeg tijd heeft, als ik eerst nog even het woord geef aan anderen. Ik vraag de leden wel om het kort te houden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik ga nog heel even in op de rol van het kabinet in dezen, omdat wij daarover ook met het kabinet van gedachten hebben gewisseld. U constateert dat Rusland in ieder geval zegt, de radargegevens niet meer te hebben. Uit uw acties blijkt dat u daar zelf twijfels over had, want u hebt gevraagd, gevraagd, gevraagd en niets gekregen. U hebt dit aanhangig gemaakt bij ICAO. Dat heeft helaas in niks geresulteerd. Op welke manier heeft het kabinet u in verzoeken bijgestaan om wat u wilde hebben, toch van Rusland te krijgen?

De heer **Joustra**: Als wij bepaalde informatie niet kregen, hebben wij uitdrukkelijk niet voor de lijn gekozen om het via de Nederlandse regering te spelen. Wij nemen een onafhankelijke positie in. In het buitenland werd er ook op gelet dat wij die onafhankelijke positie waarmaakten. Wij hebben er dus voor gekozen om dat zelf te doen. Wij hebben ook niet tussentijds gerapporteerd over wat wij wel of niet hadden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): U hebt de route van ICAO gekozen. U hebt daar formeel – althans ik neem aan dat dat formeel was – uw beklag gedaan over het ontbreken van deze gegevens. Welke mogelijkheden bieden de statuten of procedures binnen ICAO om een lidstaat alsnog te dwingen om deze gegevens te overhandigen? Of bestaat die route überhaupt niet?

De heer **Muller**: Ik ken niet alle Annexen uit mijn hoofd, moet ik eerlijk zeggen, maar ik geloof niet dat er een rechtstreekse mogelijkheid is om te dwingen. De Russische Federatie zei simpelweg: we hebben de gegevens niet, we hebben ze niet bewaard. Ook al zou de Russische Federatie de gegevens hebben moeten bewaren, het wordt dan toch wel heel ingewikkeld om de Russische Federatie te dwingen om iets te geven waarvan ze zelf zegt dat ze het niet heeft. Dit staat nog even los van de formele mogelijkheid. Eerlijk gezegd denk ik dat ICAO die mogelijkheid niet heeft.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voordat dit onderzoek plaatsvond, maakte de premier tijdens het debat op 21 juli melding van de satellietbeelden van de Amerikanen. Hij meldde dat deze satellietbeelden ter beschikking waren gesteld en dat die gevalideerd zouden worden. Wij wachten nog steeds op de validatie van die beelden. Heeft het Nederlandse kabinet u die beelden in de tussentijd wel ter beschikking gesteld?

De heer **Joustra**: Zoals ik zei, hebben we de beelden gezien door de bemiddeling van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD). Dat is op zich een onderdeel van de Nederlandse rijksoverheid, dus de Nederlandse overheid is faciliterend geweest bij ons kennismaken van de satellietbeelden.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De kwestie van de primaire radargegevens die voor u niet beschikbaar waren, heeft bij ons vragen opgeroepen over de validiteit van de conclusies. Die moest u immers trekken op basis van secundaire radargegevens. Ik ben blij dat u in deze bijeenkomst een aantal elementen met ons hebt gedeeld, waardoor dit duidelijker wordt. Ik heb het dan met name over de videobeelden die als het ware een carbon copy van die ruwe gegevens zijn. Zie bijlage 11. Er zijn ook de heat waves en beelden die u zelf hebt kunnen inzien. Wij moeten u nu dus als het ware als getuige-deskundige beschouwen. De primaire gegevens zouden

uiteindelijk heel erg nuttig zijn geweest bij de conclusies, maar waren ze ook pertinent noodzakelijk om deze conclusies te kunnen trekken? Kunt u daar nog eens op reflecteren?

De heer **Muller**: In een onderzoek als dit is het altijd prettig als je de mogelijkheid hebt om niet slechts één keer iets te zien, maar om dat daarna te valideren en er nog eens naar te kijken en nog eens. Dat wil je eigenlijk in een groot onderzoek als dit. Je wilt een bewijs niet een keer hebben, maar liever drie, vier of vijf keer. Daar hebben wij naar gestreefd. Voor de radardata geldt het volgende. Wij hebben een video-opname van dat radarscherm gekregen van de Russische Federatie. U moet zich voorstellen dat dit het radarscherm was dat de luchtverkeersleider van de Russische Federatie zag. Je kon op dat scherm 30 tot 60 kilometer naar het zuiden zien, 90 kilometer naar het noorden en 200 km naar het westen. Op dat videobeeld zie je zowel de primaire als de secundaire radargegevens. Voor ons is dat interessant om te kunnen vaststellen of er toch niet nog iets anders vloog dan de drie commerciële vluchten. In het gebied dat wij op die video gezien hebben, waren er geen andere primaire radargegevens. Daarmee kun je dus ook concluderen dat er geen andere vliegtuigen hebben gevlogen. Dat was belangrijk voor het uitsluiten van een van de andere oorzaken, namelijk dat een ander vliegtuig de MH17 heeft neergeschoten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Kunt u nog iets zeggen over de video-beelden? In hoeverre kunnen wij ervan uitgaan dat die videobeelden voldoende zijn om het primaire beeld te kunnen vaststellen? Je hebt wel die andere drie vliegtuigen, maar er kan natuurlijk ook iets niet op te zien zijn geweest.

De heer **Muller**: Zeker, dat zou kunnen. Die videobeelden zouden bewerkt kunnen zijn voordat wij ze hebben gekregen. Vanwege degene van wie wij ze hebben gekregen, zou dat alleen een beetje verrassend zijn geweest. Dan zou je juist verwachten dat wij wel iets zouden hebben gezien vanwege de verklaringen die de Russische Federatie in eerste instantie heeft afgegeven, namelijk dat de MH17 door een ander vliegtuig was neergeschoten. Alleen, dat was niet het geval. De enige primaire radargegevens die op de videobeelden te zien waren, waren die van de MH17 naast die drie andere vliegtuigen en van de brokstukken van de MH17 nadat dit vliegtuig was neergeschoten.

De heer **Van Bommel** (SP): Zojust werd de term «uitsluiten» gebruikt, terwijl er in de conclusies op pagina 279 staat: er is geen bewijs gevonden dat zich andere luchtvaartuigen, civiel of militair, in de directe omgeving van vlucht MH17 bevonden. Dat stond los van die drie op een grotere afstand. U zegt hier nu dat het wordt uitgesloten. «Er is geen bewijs gevonden» is een redenering van de andere kant. Dat is niet per se hetzelfde, maar bedoelt u wel hetzelfde?

De heer **Muller**: Ik bedoel hetzelfde. Wij hebben geen aanwijzingen of bewijs gevonden. Daarmee achten wij het uitgesloten dat er andere vliegtuigen in de buurt zijn geweest die de MH17 hebben neergeschoten. Daar wil ik geen enkel misverstand over laten bestaan. Het moet niet opeens lijken alsof er mogelijk ergens nog wel een vliegtuig heeft gevlogen, want wij vinden dat dit niet het geval was. Dit staat nog even los van allerlei ander bewijs dat wij hebben, waaruit blijkt dat het geen ander vliegtuig zou kunnen zijn geweest, omdat je dan een ander schadepatroon et cetera had gehad. Ik begrijp heel goed dat u er een punt uitpakt en dat u daar specifiek naar kijkt. Wij hebben een trits van oorzaken achter elkaar gezet en die als de oorzaak voor het geheel neergezet.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat dit een belangrijk punt is en daarom geef nu ik kort het woord aan de heer Omtzigt, maar ik vraag hem ook om aandacht en collegialiteit voor de heer Grashoff.

De heer **Omtzigt** (CDA): Het is volstrekt helder dat de MH17 met een raket uit de lucht is geschoten en niet met een boordkanon, zoals een aantal mensen zei. Wij hebben echter nog geen duidelijke ontkrachting gezien van de theorie dat er een vliegtuig onder de MH17 vloog, dus in de dekking van de MH17, waarbij iemand op de MH17 geschoten zou kunnen hebben. Kunt u uitsluiten dat dit is gebeurd? Weet u vanaf welke hoogte uw radarmateriaal valide was? Had je een vliegtuig kunnen zien als het niet al te ver onder de MH17 gezeten zou hebben?

De heer **Muller**: Naar ons oordeel had je dat moeten zien op de radargegevens die wij tot onze beschikking hebben. Het wordt een beetje een fantasieverhaal, want dan gaat het om een vliegtuig dat er net onder heeft gevlogen. Vervolgens is dat dan met een rare loop naar boven gekomen en heeft toen linksvoor de zaak afgeschoten. Het wordt een heel ingewikkelde redenering, denk ik.

De heer **Joustra**: Dan zouden wij een ander schadepatroon hebben gehad.

De heer **Omtzigt** (CDA): Nee, het gaat om de andere theorie die vanaf dag één rondgezongen heeft. Die theorie is niet dat een vliegtuig geschoten zou hebben, maar dat er nog steeds een Buk-raket van de grond geschoten is en dat er een ander vliegtuig onder de MH17 vloog, dus in de schaduw. De theorie is dat er dan misschien zelfs niet op de MH17 is geschoten. Om die reden wilden wij dit uitsluiten. We zeggen dit omdat mensen zich vlak na het ongeluk vrijwillig gemeld hebben op de BBC, bij Jeroen Akkermans en op andere plaatsen. Zij hebben gezegd dat ze een vliegtuig zagen wegvliegen. De Russen hebben gezegd: dat is dan een boordkanon. In het rapport is aangetoond dat dat het niet geweest kan zijn. De vraag is of wij met dit rapport volledig uitgesloten hebben dat er een vliegtuig vlakbij gevlogen kan hebben. Of hebben wij in alle bewijzen die wij hebben, geen bewijsmateriaal gevonden dat het er niet vloog? De vraag van de heer Van Bommel was dan ook zeer precies, want dit is best wel een significant verschil.

De heer **Joustra**: Het rapport sluit dit uit en ook niemand van de geaccrediteerden heeft gepersisteerd bij dit verhaal. Het is dus een weergave die door internationale deskundigen verder niet besproken is, omdat niemand die heeft ingebracht.

De **voorzitter**: Wij gaan nu door met het blokje over de verhouding tussen het onderzoeksrapport, het strafproces en de afbakening van het onderzoek.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Dit blokje zit op de rand van wat wij aan de Onderzoeksraad kunnen vragen. Ik denk dat het toch relevant is om deze vragen te stellen en ik hoor wel in hoeverre de raad daarop kan of wil reageren. In de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid staat in artikel 69 dat het rapport van de OVV en alle onderliggend materiaal niet gebruikt kan worden in een strafproces. In artikel 3 maakt de Rijkswet daar een uitzondering op voor zeer specifieke situaties. Mijn vraag is tweeledig. 1. Is er naar uw mening sprake van zo'n uitzondering conform artikel 3 zodat er wel van gebruikgemaakt kan worden in het strafproces? 2. Zo niet, welke mogelijkheid ziet de Onderzoeksraad dan om zijn werk te gebruiken in een strafproces of moet alles opnieuw?



De heer **Joustra**: De Rijkswet kent een uitzondering als er zware strafbare feiten zijn gepleegd. Datzelfde geldt voor het ICAO-verdrag. Daarin staat ook een uitzondering voor situaties waarin er zware strafbare feiten zijn gepleegd. In de praktijk betekent dit dat wij op de dag van publicatie heel veel materiaal aan het Openbaar Ministerie hebben overgedragen. Het Openbaar Ministerie kan vrijwel alles daarvan gebruiken. Er zijn slechts een paar uitzonderingen, namelijk aan ons afgelegde verklaringen van personen. Die mag het OM op basis van de Rijkswet niet hebben. De rest van het materiaal, dus ook het onderzoeksmateriaal, hebben wij die dinsdag aan het OM overgedragen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Dat is dus gebeurd op basis van artikel 3, de uitzonderingsbepaling voor zeer bijzondere situaties? Ik vraag dit even ter bevestiging.

De heer **Joustra**: Ja, en ook omdat het ICAO-verdrag een soortgelijke uitzondering kent.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de heer Grashoff hierover geen verdere vragen heeft. Dat is prima. Ik geef iedereen nog een mogelijkheid om resterende vragen te stellen. Ik probeer allen recht te doen die zich melden. De heer Ten Broeke, de heer Sjoerdsma en de heer Omtzigt hadden al aangegeven dat zij nog vragen hebben. Zij krijgen het eerst gelegenheid om vragen te stellen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Met alle respect kom ik nog even terug op de radargegevens. Aan de hand van de heldere beantwoording die wij zojuist hebben gekregen, inclusief het commentaar van de heer Joustra, constateer ik dat de OVV in ieder geval via een carbon copy, namelijk de videobeelden van de primaire en de secundaire radargegevens van de Russen, de unieke toegang heeft gehad tot de gegevens van de Russen, maar niet tot die van Oekraïne, ook niet op een indirecte wijze. De OVV heeft daar wel indirecte toegang toe gehad via de eigen waarneming van videobeelden die door de VS zijn verstrekt. Klopt dat?

De heer **Muller**: Het klopt wat betreft de Russische Federatie. Van de Oekraïense regering hebben wij ook nog de secundaire radargegevens gekregen. De heer Joustra zei al dat wij ook nog de beschikking hadden over de gegevens die andere landen, inclusief Amerika, hebben verstrekt via de inlichtingendiensten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Daar zitten landen tussen met volstrekt tegenstrijdige verklaringen over wat hier gebeurd is. De OVV is dan de enige die in de positie is geweest om die beelden letterlijk met elkaar te verbinden. Leverde dat nog iets op wat voor ons opvallend en dus interessant kan zijn?

De heer **Muller**: Niet anders dan dat die verschillende gegevens met elkaar in overeenstemming waren en leidden tot de conclusies die wij getrokken hebben. Het zou voor ons heel ingewikkeld zijn geweest als bijvoorbeeld de gegevens van de inlichtingendiensten niet zouden passen bij wat wij gevonden hebben via videobeelden of via de secundaire radarbeelden van Oekraïne. Alles matchte met elkaar en daarmee, nog los van allerlei andere bewijsstukken, zijn wij tot de conclusie gekomen die wij in het rapport hebben verwoord.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voor alle helderheid: de verklaringen en de theorieën lopen overal uiteen, maar de bronnen die de OVV heeft kunnen raadplegen, zijn consistent.

Mevrouw **Van Asselt**: Misschien mag ik aanvullen dat wij er heel bewust voor gekozen hebben om het onderzoek heel open te doen. Wij wilden de oorzaak vaststellen. Het kon ons als onderzoekers uiteindelijk niet schelen wat de oorzaak was. Wij hebben ons dus juist heel onzekerheidstolerant opgesteld. We hebben gemonitord welke theorieën er in de wereld waren en die hebben wij eigenlijk gebruikt om onszelf scherp te houden en om steeds maar weer de vraag te stellen: kan het ook iets anders zijn geweest? Wij hebben daar ook reflectiebijeenkomsten voor georganiseerd. Wij hebben ontmoetingen met tegendenkers georganiseerd, omdat het voor ons net zo belangrijk was om te kunnen laten zien wat er gebeurd is, als wat er niet gebeurd kan zijn. Wij hebben onszelf echt heel scherp gehouden. Zoals ik al zei, hebben wij daarvoor heel consequent de internationale media gemonitord. Wij wilden gewoon de vraag scherp hebben: weten wij echt zeker wat wij weten? Juist daarvoor stelden wij ons open voor onzekerheden en voor situaties waar iets raars uitkwam. De heer Joustra heeft een aantal dingen gezegd over de Russische Federatie. De Russische Federatie heeft een aantal procedurefouten gemaakt. Desalniettemin hebben wij de kennis die daaruit voortkwam, serieus genomen. Wij hadden die ook terzijde kunnen leggen. ICAO heeft zelfs tegen ons gezegd dat we in het commentaar konden zetten dat het om een procedurefout ging, maar dat hebben wij niet gedaan. Wij hebben het altijd inhoudelijk bekeken, juist om zeker te kunnen zijn over de oorzaak.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wilde aan het eind van deze bijeenkomst ook nog even terug naar de crisisorganisatie. U trekt een wat bredere conclusie daarover. U zegt: wij staven die aan de hand van eerdere rapporten. Het feit dat de voorzitter van de OVV de voormalige NCTV is, maakt dit natuurlijk wat pregnanter. Mag ik u vragen waarom er niets is gebeurd met die aanbevelingen? Wat hield u en misschien uw opvolgers en voorgangers tegen bij het implementeren van die aanbevelingen?

De heer **Joustra**: Dat is een moeilijke vraag. Toen ik NCTV was, dacht er ik er overigens al net zo over. Het is objectiever als de heer Muller hier iets over vertelt, want hij heeft er dikke boeken over geschreven. Misschien kan hij zeggen waarom het steeds maar niet gebeurt.

De heer **Muller**: Wat hier speelt, is dat wij de organisatie van crisisbeheersing in Nederland zo ingewikkeld hebben gemaakt dat niemand meer begrijpt hoe het precies in elkaar zit. Als ik dit moet uitleggen aan mijn studenten, ben ik daar vier uur mee bezig en dan kijken ze me buitengewoon wazig aan. Het grote probleem hierbij is dat het niet helder is wie op welk moment welke verantwoordelijkheid draagt. Dat hebben wij niet alleen gezien bij de passagiersinformatie, zoals in dit rapport, maar ook bij de brand bij ChemiePack of bij andere zaken die wij hebben onderzocht. Dat brede beeld maakt dat wij de oproep hebben gedaan: zorg er bij de herziening van de crisisbeheersing, die toch al aan de orde is bij de nieuwe strategie nationale veiligheid, nu eens een keer voor dat je grote stappen maakt.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Die analyse had ik ook meegekregen uit de andere rapporten. Mijn vraag was eigenlijk waarom dat telkens niet gebeurt. Waarom worden uw aanbevelingen telkens niet opgepakt?

De heer **Muller**: Dat is een ingewikkelde vraag. Als het specifiek over de crisisbeheersing gaat ...

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daarom stelde ik die vraag in eerste instantie aan de heer Joustra...

De heer **Muller**: Ik begrijp heel goed dat hij die vraag niet wil beantwoorden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): ... omdat hij hier persoonlijke kennis over heeft.

De heer **Joustra**: Dat is voor een deel waar. In eerdere rapporten, bijvoorbeeld over ChemiePack, hebben wij dit ook geschreven. Toen was het antwoord eigenlijk dat de Wet veiligheidregio's nog maar net functioneerde en dat het erg ingewikkeld zou worden om daar nu al wat aan te gaan doen. In die zin hebben wij dit een aantal keren opgevoerd. Zolang het blijft zoals het is, zullen wij daar ook mee bezig blijven.

De heer **Omtzigt** (CDA): Een ding heb ik niet kunnen terugvinden in het rapport. Hebt u gesprekken kunnen voeren met de luchtverkeersleider die op de dag van de aanslag het laatste contact gehad heeft? Hebt u verder kunnen spreken met de drie piloten die het vliegtuig in zicht kunnen hebben gehad, namelijk de drie piloten die op dat moment ook over Oost-Oekraïne vlogen? Heeft een van deze vier mensen nog interessante dingen kunnen zeggen hierover? Het lijkt mij normaal dat je bij onderzoek naar zo'n aanslag ook kijkt naar mensen die in de omgeving waren.

De heer **Muller**: Wij kijken elkaar even aan wat betreft de luchtverkeersleider. Dat weten wij niet helemaal zeker. Wij hebben wel heel specifiek de laatste contacten die de luchtverkeersleider met het vliegtuig had, weergegeven in een van de bijlagen. De piloten van de verschillende vliegtuigen hebben wij wel gesproken. Wij geven over het algemeen in onze rapporten helemaal niet aan met wie we wel en niet spreken. In dit geval hebben wij de piloten van de verschillende vliegtuigen die om de MH17 vlogen, wel gesproken. Zij hebben allemaal niets gezien.

De heer **Omtzigt** (CDA): Wij weten dus niet of met de luchtverkeersleider gesproken is. Hebt u de ATC-tapes gekregen? Is het helder waar die op dit moment zijn, aangezien u die behoort te hebben voor het onderzoek?

De heer **Muller**: Ja, die hebben wij. Ik zal nog nazoeken waar het precies staat, maar in een van de bijlagen geven wij ook een letterlijke weergave van de laatste contacten tussen de luchtverkeersleider en het vliegtuig. Op een gegeven moment stopt dat.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat zien we en zelfs ook dat er contact moet zijn geweest met de Russische verkeersleider, want het vliegtuig had al toestemming om naar het Russische luchtruim te navigeren, waar het drie of vier minuten later binnen zou komen. Niet dat ze publiek hoeven te zijn, maar de OVV kent de identiteit van die mensen dus niet. Misschien is het voor het strafrechtelijk onderzoek van belang om te weten of die mensen iets opgemerkt hebben of dat er nog andere zaken gemeld zijn en telefoongesprekken hebben plaatsgevonden tussen de verschillende luchtverkeerstorens.

Mevrouw **Van Asselt**: Wat er aan communicatie is geweest, hebben wij weergegeven.

De heer **Joustra**: Maar die hebben wij.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik stel nu een misschien wat politiekere vraag. Is de OVV bereid om formeel een brief te schrijven aan ICAO die in afschrift naar de Veiligheidsraad gaat of is dat een taak van de Nederlandse regering? In die brief moet staan dat ten minste één land, maar mogelijk ook andere landen, de data die het volgens het ICAO-verdrag aan de OVV

had moeten verstrekken, niet verstrekt heeft, ondanks het feit dat de OVV daar meerdere keren om gevraagd heeft.

De heer **Joustra**: Wij brengen een rapport uit. Dat wordt ook gezonden aan ICAO. ICAO is een interstatelijk verband. Dat betekent dat de normale woordvoering en de normale inbreng via het Ministerie van Infrastructuur en Milieu loopt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dit was een specifieke vraag. Natuurlijk zal dit in het rapport gemeld worden, maar ik vind dit heel serieus. U hebt ondanks dit alles goed werk kunnen leveren, maar ik vind het heel serieus. Als de gegevens die wettelijk aangeleverd moeten worden in een onderzoek naar de dood van 298 mensen, niet aangeleverd worden, is dat toch reden om dat formeel vast te leggen, zeker als de VN-Veilighedsraad om dit onderzoek gevraagd heeft?

De heer **Joustra**: Dat ben ik met u eens, maar in de verdeling van bevoegdheden ligt de bevoegdheid om in ICAO te participeren bij de Staat en niet bij de Onderzoeksraad.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dus dit is een uitnodiging aan de nieuwe Staatssecretaris van I en M om die brief onmiddellijk te schrijven.

De heer **Joustra**: Als die Staatssecretaris dat opportuun vindt, zou dat een mogelijkheid zijn.

De **voorzitter**: Wij komen volgens mij tot een afronding, want er zijn geen prangende vragen meer. Volgens mij hebben de leden naar behoren vragen kunnen stellen. Mag ik u, mijnheer Joustra, mijnheer Muller, mevrouw Van Asselt en mijnheer Van der Weegen en al uw medewerkers, die u af en toe noemde omdat u hier als afgevaardigden bent, namens de leden hartelijk danken voor de open gedachtewisseling? Ik denk dat het een waardevolle gedachtewisseling was, niet alleen voor de leden, maar ook voor iedereen die meegeluisterd heeft, hier en elders. De commissie zal in samenwerking met andere commissies kijken naar de verdere stappen en het verloop aan de hand van de instrumenten die de Kamer heeft om het rapport verder te bespreken. Nogmaals dank aan u allen. Ik dank de mensen op de publieke tribune voor hun belangstelling. Ik dank ook de leden voor de zeer gedisciplineerde, prettige manier van vraagstelling. Ik wens u allen een prettige avond.

Sluiting 18.55 uur.