

Vergaderjaar 2014–2015

33 997

Vliegramp MH17

Nr. 21

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 oktober 2014

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Veiligheid en Justitie, van Buitenlandse Zaken en van Defensie over de brief van 9 september 2014 inzake het rapport «Eerste bevindingen crash Malaysia Airlines boeing 777–200 MH17 Hrabove Oekraïne» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De Ministers hebben deze vragen beantwoord bij brief van 13 oktober 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Eijsink

De griffier van de commissie,
Van Toor

Vraag 1:
Kunt u aangeven hoe de relatie tussen de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de VN-Veilighedsraad is, die in een resolutie vraagt om het onderzoek?

Antwoord 1:
De VN-Veilighedsraad benadrukt in resolutie 2166 de noodzaak van onderzoek naar de toedracht van de ramp, in overeenstemming met de richtlijnen voor internationale burgerluchtvaart, en verwijst hierbij naar de rol van de ICAO (International Civil Aviation Authority). Oekraïne, het land waar de ramp plaatsvond, heeft de coördinatie van het internationale onderzoek dat conform ICAO-regels wordt uitgevoerd toevertrouwd aan de OvV, op basis van een bilaterale overeenkomst met Nederland.

Vraag 2:
Heeft Nederland en/of de OvV de kaarten van de Oekraïense zoekactie inmiddels verkregen? Zo ja, hoe en wanneer? En kunnen die openbaar gemaakt worden?

Antwoord 2:
Op 31 augustus heeft de politie van de leiding van de State Emergency Services (SES) kaartmateriaal van het zoekgebied verkregen. In deze kaarten is het doorzochte gebied aangeduid, maar is geen aanduiding van aangetroffen lichamen, persoonlijke bezittingen of wrakstukken gemarkeerd. Uit de kaarten lijkt het zoekgebied ruimer te zijn geweest dan 20 vierkante kilometer.
Deze kaarten zijn op uw verzoek als bijlage bij deze brief meegestuurd¹.

Vraag 3:
Kunt u de overeenkomst (gemeld op de site van het OM) tussen Oekraïne, Nederland, Australië en België openbaar maken ofter vertrouwelijke inzage geven?

Antwoord 3:
Het betreft hier een overeenkomst die praktische en operationele afspraken bevat over samenwerking in een lopend strafrechtelijk onderzoek. Naar zijn aard leent dergelijke informatie zich niet voor openbaarmaking of verstrekking. Dit is bovendien zo afgesproken tussen de deelnemende landen.

Vraag 4:
Welke beloftes en toezeggingen heeft Nederland voor het onderzoek van OM en OVV aan Oekraïne moeten doen? (bv. inzake geheimhouding, voorleggen resultaten, bezit bewijslast)?

Antwoord 4:
De samenwerking tussen Nederland en Oekraïne wijkt niet af van wat gebruikelijk is bij internationale strafrechtelijke samenwerking. Nederland heeft geen bijzondere toezeggingen of beloftes hoeven doen.

Vraag 5:
Wat is de reden dat u een VN-missie naar de crashsite niet nodig heeft geacht?

Vraag 6:
Waarom was een VN-resolutie voor een VN-missie naar de crashsite al gemaakt. maar is die nog niet ingediend?

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vraag 7:
Zijn er in de toekomst voorwaarden waardoor u wel een VN-missie naar de crashsite overweegt?

Antwoord op de vragen 5, 6 en 7:

Ten tijde van de vliegcrash was de internationale gemeenschap reeds in het gebied aanwezig met een monitoringsmissie van de OVSE (de OVSE-SMM). Het lag daarom voor de hand om bestaande structuren en contacten via de OVSE-SMM in te zetten om o.a. toegang tot de crashsite te verkrijgen. Inmiddels is de OVSE-SMM ook belast met de monitoring van het naleven van het staakt-het-vuren. Het kabinet hecht er groot belang aan dat het, als onderdeel van dit staakt-het-vuren, weer mogelijk zal worden om de crashsite veilig te betreden voor werkzaamheden. Het kabinet acht het niet opportuun om een discussie te entameren over een eventuele additionele VN-missie naar de crashsite naast de reeds actieve OVSE-SMM. De kans dat hierover in de VN-Veiligheidsraad overeenstemming bereikt zou kunnen worden, is zeer klein.

Vraag 8:
Klopt het dat Awacs-vliegtuigen van de NAVO rond de tijd van de crash van MH 17 signalen van een luchtafweerraket hebben waargenomen?

Vraag 9:
Kloppen de antwoorden op de vragen van de Duitse regering dat deze signalen inderdaad zijn opgevangen? Zo ja, waarom is de Kamer daar nog niet over geïnformeerd?

Antwoord op de vragen 8 en 9:

Op de dag van de crash van de MH17-vlucht voerden NAVO-AWACS-vliegtuigen missies uit in het NAVO-luchtruim boven Polen en Roemenië. Op het moment van de crash was de MH17-vlucht buiten het bereik van de radar die zich aan boord van de AWACS-vliegtuigen bevindt. De passieve sensoren aan boord van de AWACS-vliegtuigen hebben signalen opgepikt afkomstig uit het gebied van de MH17-crash. Echter, vanwege de grote afstand waren deze signalen niet bruikbaar voor verdere analyse.

Op enkele honderden kilometers afstand van de MH17 crash site zijn door de AWACS-vliegtuigen signalen opgepikt van een luchtafweersysteem. Dit signaal werd door de AWACS-vliegtuigen automatisch geïdentificeerd als een SA-3 type luchtdoelraket. Dergelijke signalen worden routinematig opgepikt door de AWACS in de gehele regio. De antwoorden van de Duitse regering aan de Bondsdag² komen overeen met bovenstaande.

De AWACS-vliegtuigen hebben geen bruikbare informatie of gegevens ontvangen die van belang zijn voor het onderzoek naar de crash van de MH17.

Vraag 10:
Hoe moet het strafproces er nu volgens u uitzien? Is er een rol voor het Internationaal Strafhof weggelegd?

Antwoord 10:

Het is nog te vroeg om uitspraken te doen over een strafproces. Op dit moment staat waarheidsvinding voorop. Het gaat er nu om dat strafrechtelijk onderzoek wordt gedaan, zodat bewijs wordt verzameld en veiliggesteld. Dit onderzoek zal de basis moeten zijn voor een berechting van daders. Een vervolging door het Internationaal Strafhof ligt niet in de

² <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/025/1802521.pdf>

rede, al is het maar omdat voor het Strafhof eerst een rol is weggelegd indien staten niet in staat of niet bereid zijn om tot vervolging over te gaan. Dit laatste is vooralsnog niet aan de orde. In de Stand van zaken brief MH17 van 9 oktober aan uw Kamer wordt op dit onderwerp tevens nader ingegaan (Kamerstuk 33 997, nr. 20).

Vraag 11:

Hoe acht u de geopolitieke consequenties van dit onderzoek dat nog een jaar gaat duren?

Antwoord 11:

Uitvoering van dit onderzoek is noodzakelijk voor waarheidsvinding ten behoeve van de nabestaanden van de slachtoffers. Het belang dat het kabinet hecht aan dit onderzoek staat los van geopolitieke overwegingen of eventuele geopolitieke consequenties.

Vraag 12:

Wat is de meeste actuele stand van zaken als het gaat om het opstellen van internationale richtlijnen voor het vliegen boven conflictgebieden?

Antwoord 12:

Zoals aangegeven in de brief (Kamerstuk 33 997, nr. 15) wordt op 27 oktober 2014 het werkprogramma van de ICAO Taskforce ter besluitvorming aan de ICAO Council voorgelegd. Zoals in deze brief is aangekondigd, wordt u, zodra dit werkprogramma is vastgesteld, hierover geïnformeerd, inclusief de planning van het verdere vervolg.

Vraag 13:

Is er momenteel, eventueel via de OVSE, contact met de separatisten in Oost-Oekraïne?

Antwoord 13:

Indien het voor de doelstellingen van de missie nodig is contacten te hebben in het gebied dat onder controle is van de pro-Russische separatisten, dan gebeurt dit via de OVSE.

Vraag 14:

Heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzage in de inlichtingen van de Verenigde Staten in het belang van het onderzoek naar de toedracht?

Vraag 15:

Werkt Oekraïne in voldoende mate mee met het onderzoek naar de toedracht van de ramp?

Vraag 16:

Werkt Rusland in voldoende mate mee met het onderzoek naar de toedracht van de ramp?

Vraag 17:

Andere deelnemende landen hebben commentaar mogen leveren op het rapport. Hoe is dit proces verlopen en is al het commentaar overgenomen?

Vraag 18:

Kunt u de commentaren geven van de geaccrediteerde landen, aan wie het concept-rapport gestuurd is, evenals het concept rapport?

Vraag 19:

Het rapport is na toezending aan geaccrediteerde vertegenwoordigers gewijzigd. Om welke wijzigingen gaat het?

Vraag 20:

Welke wrakstukken zijn geborgen en wie heeft ze in zijn bezit?

Vraag 21:

Wie analyseert op dit moment de stukjes metaal die in de lichamen van de piloten gevonden zijn?

Vraag 22:

Kunt u de overeenkomst tussen de OVV en de het Oekraïense National Bureau of Air Accident Investigation (NBAAI) openbaar maken?

Vraag 23:

Staan er in de overeenkomst waarmee het onderzoek is overgedragen aan de OVV, enige geheimhoudingsclausules of enige zaken die de OVV moet voorleggen aan het NBAAI of andere Oekraïense autoriteiten voordat de Onderzoeksraad kan overgaan tot onderzoek en/of openbaarmaking?

Vraag 24:

Is dit onderzoek wel representatief terwijl het onderzoeksteam nog niet op de crashsite is geweest?

Vraag 25:

Hoe groot wordt de kans geacht dat het onderzoeksteam op korte termijn alsnog onderzoek kan doen op de crashsite?

Vraag 26:

Hoe groot acht u de kans dat onderzoek op de crashsite mogelijk is voordat de winter invalt?

Vraag 27:

Wordt er verwacht dat het onderzoeksteam de crashsite zal bezoeken voordat het eindrapport zal worden gepubliceerd?

Vraag 28:

Hoe groot acht u de kans dat het onderzoeksteam wrakstukken kan onderzoeken voor het eindrapport?

Vraag 29:

Volgens de Onderzoeksraad kunnen de onderzoekers de crashsite pas bezoeken wanneer een «veilige en stabiele» situatie bereikt is. Wat zijn de precieze criteria van een «veilige en stabiele» situatie? Is er een inschatting te geven van wanneer er een «veilige en stabiele» situatie zal worden bereikt?

Vraag 30:

Heeft het NBAAI een stuk geschreven met haar onderzoek dat zij aan de Onderzoeksraad gestuurd heeft? Zo ja, kunt u dat openbaar maken?

Vraag 31:

Is aan de Amerikanen ook gevraagd om satellietbeelden beschikbaar te stellen van de minuten vlak voor, tijdens en na de crash? Hebben zij die satellietbeelden beschikbaar gesteld?

Vraag 32:

Wie heeft de satellietopnamen gemaakt die de Onderzoeksraad gebruikt? Zijn deze openbaar?

Vraag 33:

Welke radar- en satellietgegevens hebben de Russische autoriteiten ter beschikking gesteld? Zijn op de radar- en satellietbeelden die de Russische autoriteiten ter beschikking gesteld hebben, ook een of meerdere militaire toestellen te zien in de omgeving (max. 20 kilometer) van de MHI7 op het moment van het verlies van radiocontact?

Vraag 34:

Kunt u de kennisgevingen aan luchtvaarders (Notices to Airmen – NOTAMs), die ontvangen zijn en over Oekraïne gaan, openbaar maken?

Vraag 35:

Waarom is een opmerking over een NOTAM via een addendum uit het rapport verwijderd? Op wiens verzoek gebeurde dat?

Vraag 36:

Van welke maatschappijen zijn de 2 B777's en de A330, die op de kaart staan op pagina 12? Wat zijn hun vluchtnummers?

Vraag 37:

Heeft de Onderzoeksraad ook de radargegevens ontvangen van het gebied onder FL320, dat gesloten was voor deze vlucht?

Vraag 38:

Is aan een vertegenwoordiger van de Russische Federatie gevraagd aanwezig te zijn bij het uitlezen van de vluchtreorders?

Waarom was er geen Russische vertegenwoordiger aanwezig?

Vraag 39:

Wie waren aanwezig tijdens het uitlezen van de cockpit voice recorder en de flight data recorder? En wanneer en waar vond dit plaats?

Vraag 40:

Wanneer wordt de band van de cockpit voice recorder openbaar gemaakt?

Vraag 41:

Zijn de laatste millisecondes van de flightrecorder aan een speciale test onderworpen om te zien of daar geluiden, signalen in zitten die iets kunnen vertellen over wat het vliegtuig raakte?

Vraag 42:

Is «voorwerpen met hoge energie» een term die vaker gebruikt wordt bij dit soort onderzoeken? Zo ja, om wat te omschrijven? Zo nee, waarom is gekozen voor precies deze term?

Vraag 43:

Waarom worden satellietgegevens niet genoemd voor verder onderzoek?

Antwoord op de vragen 14 t/m 43:

Vragen 14–43 zijn, voor zover daar binnen de regels van Annex 13 ICAO een antwoord op kan worden gegeven, beantwoord in het overleg tussen Uw Kamer en de heer Joustra van de Onderzoeksraad voor Veiligheid beantwoord. Het onderzoek van de OvV betreft een onafhankelijk onderzoek, waarvoor de regering derhalve geen verantwoordelijkheid draagt.