

Vergaderjaar 2015–2016

**33 997**

**Vliegcramp MH17**

**Nr. 68**

**VERSLAG VAN EEN RONDETAFFELGESPREK**

Vastgesteld 18 februari 2016

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken, de vaste commissie voor Defensie, de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie en de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken hebben op 22 januari 2016 gesprekken gevoerd over de **Beleidsreactie onderzoeksrapporten over MH17**.

Van deze gesprekken brengen de commissies bijgaand woordelijk geredigeerd 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 voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken,  
Pia Dijkstra

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

**Voorzitter: Teeven**  
**Griffier: Van Toor**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Bommel, Bontes, Ten Broeke, Omtzigt, De Roon, Servaes, Sjoerdsma en Teeven.

Aanvang 10.00 uur.

### **Blok 1: Besluitvorming over vliegroutes boven conflictgebieden**

1. Bart de Vries, head of Flight Operations, KLM
2. Steven Verhagen, voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV)
3. Hugo Roos, emeritus hoogleraar luchtvaart economie, Universiteit van Amsterdam
4. Joris Melkert, luchtvaartdeskundige TU Delft

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet de aanwezigen op de publieke tribune en degenen die meeluisteren via de installatie welkom. Ik verwelkom ook onze gasten. Vandaag houden we een hoorzitting over de beleidsreactie op de onderzoeksrapporten over de MH17, namelijk het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over de MH17 en het onderzoeksrapport Evaluatie nationale crisisbeheersingsorganisatie vlucht MH17.

We spreken vandaag tussen 10.00 en 18.00 uur met elkaar. We hebben een strak tijdschema. In vijf blokken spreekt de commissie met heel veel mensen aan wie zij vragen zal stellen. Met uitzondering van een klein blokje waarin de Commissie van Toezicht op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten aanwezig is, duren de blokken anderhalf uur. Dat vraagt van de leden enige discipline, maar we vragen ook degenen die antwoord geven om dat kort en duidelijk te doen. Van nagenoeg alle mensen met wie we vandaag spreken, hebben we position papers of notities ontvangen. Die zijn verspreid onder de leden.

In het eerste blok hebben we vier gasten, de heer De Vries, de heer Verhagen, de heer Roos en de heer Melkert. Allereerst geef ik onze gasten de gelegenheid om kort, in vier of vijf minuten, een inleiding of een toelichting te geven op hun position papers.

De heer **De Vries**: Hartelijk dank voor de uitnodiging om hier te mogen spreken. Veiligheid is in alle afwegingen die een luchtvaartmaatschappij, KLM, moet maken, de belangrijkste prioriteit. Wij volgen net als andere luchtvaartmaatschappijen de veiligheidsregels die internationaal en nationaal voor ons zijn opgetekend. Bij het borgen van die veiligheid is het van groot belang dat de wereldluchtvaart toegang heeft tot goede, accurate en relevante informatie, om zo de veiligheid maximaal te kunnen garanderen.

KLM vindt het wenselijk dat de taken van nationale en internationale veiligheidsdiensten worden versterkt en dat er een wettelijke borging komt van het delen van de informatie door de overheid met de luchtvaartmaatschappijen. Het is van groot belang dat we toegang hebben tot accurate informatie en dat die informatie ook relevant is en op het juiste moment tot ons komt. De zienswijze van KLM is dat zij als luchtvaartmaatschappij zelf de afweging maakt om ergens wel of niet te opereren en hoe zij dat doet, op basis van de verstrekte informatie.

KLM is zeer actief in IATA (International Air Transport Association). Wij zijn een van de medeoprichters van IATA. Wij zijn bezig om de best practices in de industrie verder te ontwikkelen en ervoor te zorgen dat deze voor alle luchtvaartmaatschappijen beschikbaar komen. Wij zorgen ervoor dat wij van elkaar blijven leren om zo het systeem verder te verbeteren.

Wij ondersteunen de aanbevelingen om voor luchtvaartmaatschappijen ICAO-richtlijnen (International Civil Aviation Organization) te ontwikkelen, de security managementsystemen een wettelijke borging te geven en daar een verplichtend karakter aan te verbinden voor luchtvaartmaatschappijen.

Als laatste merk ik op dat wij onze afwegingen altijd zorgvuldig maken. Ik begon mijn statement met te zeggen dat veiligheid in alle afwegingen die wij maken het belangrijkste is. De Onderzoeksraad heeft de wens geuit dat er meer openheid komt over het overvliegen van conflictgebieden. KLM zal gestalte geven aan die wens. Dat hebben wij al gedaan op onze website. Bovendien bekijken wij of wij die transparantie nog verder kunnen vergroten.

De heer **Verhagen**: Eveneens dank voor de uitnodiging. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers vertegenwoordigt zo'n 95% van de verkeersvliegers in Nederland, werkzaam bij de maatschappijen KLM, Transavia, Martinair, TUIfly en EasyJet, en de helikopterpiloten van CHC Helicopter.

We moeten herhaling van rampen als met de MH17 voorkomen; daar zijn we het allen over eens. We weten ook dat 100% veiligheid niet bestaat, maar dat dient wel de stip op de horizon te zijn waarnaar we streven.

De VNV reageert graag op de aanbevelingen van het OVV-rapport en de beleidsreactie van het kabinet aan de hand van dezelfde niveaus die in het rapport genoemd worden. Ik begin met het eerste niveau. Het land dat overvlogen wordt, is primair verantwoordelijk voor de veiligheid in zijn luchtruim. Er zijn echter gevallen denkbaar waarin het moeilijk wordt voor landen om die vergaande verantwoordelijkheid te nemen, bijvoorbeeld omdat een land daardoor overvlieginkomsten misloopt. De meest ideale situatie is die waarin alle landen hun informatie delen via een gezamenlijk platform. Dit is een dusdanig complex te realiseren doel dat de VNV meent dat het sneller en effectiever is om een betere veiligheid bij jezelf te laten beginnen.

Dat brengt me op het tweede niveau van de aanbevelingen. In onze optiek zal het dwingend en volledig leggen van de informatiepositie bij de luchtvaartmaatschappijen niet leiden tot een reductie van de risico's. Van een luchtvaartmaatschappij kun je niet verwachten dat zij deze taak zo goed en onafhankelijk kan uitoefenen als de nationale inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Luchtvaartmaatschappijen dienen simpelweg geholpen te worden bij hun veiligheidsanalyses. In bijlage U van het OVV-rapport staat op pagina 176: «De luchtvaartmaatschappijen kunnen gebruik maken van openbare bronnen om informatie te verzamelen over conflictgebieden, maar zijn daarbij mede afhankelijk van informatie die ze van hun nationale overheden krijgen. Het gaat immers veelal om informatie uit inlichtingenbronnen, en dit type informatie wordt bij uitstek door staten verzameld. Hoewel luchtvaartmaatschappijen ook een *security*-afdeling hebben, kunnen deze niet beschikken over de middelen en bevoegdheden van inlichtingendiensten.» Volgens het OVV-rapport hebben bedrijven dus de hulp van inlichtingendiensten nodig. Op pagina 164 van dezelfde bijlage staat bovendien dat een terughoudende rol van de staat de kans aanzienlijk verkleint dat luchtvaartmaatschappijen vertrouwelijke informatie ontvangen over onveilige routes.

In de beleidsreactie van het kabinet, verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 8 december, staat op pagina zeven: «De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten hebben echter geen wettelijke taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart.» De VNV vindt dat de wet in dienst van de veiligheid moet staan en niet andersom. Dat deze wettelijke taak er niet is, wil niet zeggen dat die er niet moet komen. Volgens de VNV moet er dus verandering in komen. Dat begint met een formele aanwijzing of taakstelling. Luchtvaart moet, om in luchtvaartermen te blijven, actief op

de radar komen te staan van de veiligheidsdiensten. Veiligheidsinformatie mag geen bijvangst zijn. De ons welbekende checklist moet worden ingevoerd. Daar moet burgerluchtvaart op voorkomen.

Overheidsdiensten moeten actief informatie vergaren en een nadrukkelijke rol krijgen in de security- en veiligheidsketen van de luchtvaart. Nu is het voor de luchtvaart: we hoeven niets te weten, we weten ook niets en we gaan dus ook niets doen. Er moet een controleerbare formele contactenlijn komen, niet alleen incidentgerelateerd maar continu. Nu is er slechts een niet-verplichte, informele contactenlijn. Deze laat zich niet controleren of monitoren en is volledig afhankelijk van onderlinge relaties en vertrouwen. Maatschappijen weten niet of diensten iets achterhouden en kunnen dat ook niet weten. Kortom, er moet een controleerbare verplichting komen om informatie zo snel en volledig mogelijk, op eigen initiatief en op gerichte verzoeken van de luchtvaartmaatschappijen bij deze maatschappijen te krijgen.

Wat de VNV betreft, blijft de eindverantwoordelijkheid voor het besluit om wel of niet ergens overheen of naartoe te vliegen bij de luchtvaartmaatschappijen. Wel moet de luchtvaartmaatschappij daar een volwassen systeem voor hebben. De VNV is van mening dat transparantie over een te nemen route niet slecht is. Het is echter wel moeilijk om die te leveren. Luchtvaartmaatschappijen nemen om diverse redenen vaak andere routes naar een bepaalde bestemming. Hiernaast kunnen we niet van de klant vragen dat hij de kennis in huis heeft om een goede risicoanalyse te maken. De klant moet kunnen vertrouwen op de maatschappij. Veiligheid dient een gegeven te zijn waarop de klant kan vertrouwen en mag niet gebruikt worden als marketingdoeleinde om de strijd met de concurrentie aan te gaan. We gaan niet concurreren op veiligheid.

Het bevreemdt de VNV dat de OVV deze aanbevelingen doet, aangezien deze in de basis niets met veiligheid te maken hebben, maar meer met een stukje feelgood voor het publiek. Zakelijk gezien horen deze aanbevelingen wat ons betreft dan ook niet in het rapport thuis.

Tot slot. Door de aanslag op vlucht MH17 zijn veel partijen nu erg actief op de securityaspecten van de veiligheid. We moeten voorkomen dat deze aandacht wegebt zonder dat er procedures komen op structurele en formele basis voor dreigings- en risicoanalyse, informatievergaring en -uitwisseling. Dit betekent dat de overheid mensen en middelen moet aanwenden om dit mogelijk te maken. Er is een mooie rol weggelegd voor de Tweede Kamer om de veiligheid naar een hoger plan te tillen.

De heer **Roos**: Voorzitter. Ik stel voorop dat ik buitengewoon veel waardering heb voor het rapport dat uiteindelijk ter tafel is gekomen. De beleidsvisie vind ik ook bijzonder goed. Er zitten een paar punten in die ik wil belichten. Een daarvan is van meer filosofische aard maar is van groot belang voor het verhaal.

Nederland is nog steeds een grote mogendheid op het gebied van luchtvaart. Dat weten we niet, dat beseffen we niet altijd, maar het is wel zo. Diplomatiek zijn we dat echter niet. Daarmee zit Nederland in een spagaat. Dat merk je ook aan de reacties op het rapport. Op het moment dat het gevoelig wordt, krijg je niet alle informatie van andere landen. Op luchtvaartgebied zijn wij echter groot, omdat wij als land heel veel luchtvaartverdragen onderhouden. Alleen daardoor zijn wij al een grote mogendheid. KLM heeft dit in het verleden opgebouwd. Vroeger was de relatie tussen KLM en overheid heel nauw. Ik ben van mening dat die weer moet terugkomen op dat niveau, om het veiligheidsniveau te benaderen dat we vroeger hadden. Ik sprak een aantal maanden geleden iemand van de AIVD. Die vertelde mij dat ze nu niet meer de mankracht hebben die ze vroeger hadden om uit te zoeken welke risico's er zijn voor de eerste vrijheid van de luchtvaart, namelijk overvliegen. Dat is jammer. Dat is zo gebeurd en daar moeten wij kennelijk mee leren leven. Ik vind dat echter

niet verantwoord. Wij moeten terug naar dat oude niveau. Wij moeten beseffen dat wij een grote mogendheid zijn. Zijn er andere landen die dit wel hebben geregeld? Ja. Dat werd mij duidelijk toen ik een vertegenwoordiger van de FAA (Federal Aviation Administration), de Amerikaanse rijksluchtvaartdienst, sprak. Deze dienst heeft wel informatie en stelt die gewoon beschikbaar. De FAA hoeft niet te vrezen voor diplomatieke acties van andere landen, want de Verenigde Staten zijn nu eenmaal een groot land. In de luchtvaart is het een heel aantrekkelijk land. Dan hoeft het eigenlijk minder goed rekening te houden met andere landen. Dat hebben wij bijvoorbeeld gezien bij de Lockerbie-situatie. Uiteindelijk zijn de verdachten uitgeleverd en is er een rechtszaak begonnen. Dat zullen wij in deze situatie zeer waarschijnlijk niet kunnen bereiken. Soms zijn kleine landen ook tot veel in staat. Een van die landen is Israël. Wij moeten ons wat dat betreft spiegelen aan hetgeen Israël heeft opgebouwd op het gebied van veiligheid. Ik vind dat zeer leerzaam. Ik zou daar heel graag naar binnen kijken. Hier laat ik het bij.

De heer **Melkert**: Voorzitter. Ook ik spreek mijn waardering uit voor het rapport. Wat ik hier heb liggen, is maar een klein stukje van de drieënhalve kilo papier die geproduceerd is. Het is niet alleen maar papier, het heeft veel inhoud. Ik heb me met name geconcentreerd op deel B, het deel over de vliegroutes. Uit dat deel blijkt dat iedereen eigenlijk gedaan heeft wat hij moest doen. Iedereen heeft zijn werk gedaan, maar niemand heeft een extra stap gezet, en daarom kon dit toch gebeuren. Individueel hebben we niet gefaald, maar het collectief an sich heeft wel gefaald. We hebben niet ergens één en één bij elkaar opgeteld en gezegd dat het niet veilig was.

In mijn memo heb ik een aantal voorbeelden genoemd. Malaysia Airlines keek alleen naar de NOTAMs (Notice to Airmen). Maleisië zelf keek alleen naar de binnenlandse veiligheidssituatie. De veiligheidsdiensten zagen wel dat het conflict zich aan het uitbreiden was. Het was duidelijk aan het escaleren in Oost-Oekraïne. Het ging ook steeds hoger. De Oekraïense autoriteiten hadden de veilige grens ook al een beetje opgetrokken. We dachten dat het allemaal wel goed zat. Niemand heeft één en één bij elkaar opgeteld.

Het is echter ook goed om te beseffen dat de situatie heel complex is. Overal ter wereld gebeurt van alles en nog wat. Ik heb een schets gemaakt van de beste vliegroute van Amsterdam naar Kuala Lumpur. Daar kun je wat mee spelen – er zijn ook routes die niet veel langer zijn – maar in principe vlieg je gewoon de kortste route, de zogenaamde grootcirkelroute. Daarmee is de milieuschade het minst, de vliegtijd het kortst en verbruik je de minste brandstof. Daardoor is het ook de goedkoopste route. Je komt dan wel over een aantal conflictgebieden. Je moet dus een keuze maken, maar dat is heel moeilijk. Het is schier onmogelijk om overal in iedere splintergroepering te infiltreren om precies te weten welk wapentuig men op welk moment ter beschikking heeft.

We moeten wel ergens een begin maken. Ik zie hierin een grote rol voor ICAO, de VN-luchtvaartorganisatie. Ik zie ook een rol voor meer communicatie. Dan bedoel ik echte communicatie, dus wederzijds communiceren. Ik heb het niet alleen over het doen van mededelingen maar over echt met elkaar praten, begrijpen wat men weet. Dan hoop ik eigenlijk dat meer mensen die optelsom gaan maken – één en één is twee – en zeggen dat het gewoon niet veilig is en dat we iets niet moeten doen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Ten Broeke voor zijn vragen en opmerkingen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik kom eerst op het punt van de heer Melkert. Het lijkt er inderdaad op dat iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid heeft genomen, maar dat er grote vragen zijn over de verantwoordelijkheden van de verschillende onderdelen in de schakel. Om te voorkomen dat we vandaag naar elkaar gaan wijzen, wil ik heel nadrukkelijk doorvragen op de verantwoordelijkheid die u allen zelf binnen uw eigen verantwoordelijkheid kunt nemen.

De heer Melkert heeft wellicht ook kennisgenomen van de bijdrage van de heer Flieger. Hij heeft grote twijfels over wat ICAO op dit vlak vermag. Kan de heer Melkert duidelijk maken wat ICAO kan doen?

Voor de heer Roos heb ik eigenlijk dezelfde vraag. Wat kunnen we leren van de Israëli's?

De heer Verhagen zegt dat er wat de veiligheid betreft meer moet komen van de inlichtingendiensten. Hij kent de wet op dat vlak. De AIVD heeft hierin een veiligheidsbevorderende taak. Dat zou je misschien als onvoldoende kunnen kwalificeren. Hoe zou de wet dan volgens de heer Verhagen moeten worden aangepast? De MIVD gaat overigens alleen over Defensieorganisaties.

Ten slotte heb ik twee vragen voor de heer De Vries. Hij zei dat de taken van de nationale en internationale veiligheidsdiensten moeten worden versterkt en dat er een wettelijke borging moet komen voor het delen van informatie. Hoe ziet hij die wettelijke borging? Kan hij mij meer inzicht geven in het security managementsysteem? ICAO geeft de mogelijkheid voor een certificering. Is dat een idee? Kan dat alleen door grotere luchtvaartmaatschappijen gedaan worden of ook door low-fare carriers, die in het algemeen over de conflictgebieden vliegen die in het kaartje van de heer Melkert blauw gearceerd zijn?

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Heel veel dank aan de sprekers, ook voor hun schriftelijke bijdragen. Ik wil me concentreren op een schijnbare tegenstelling. Sommigen van u zeggen dat we de gaten vooral nationaal moeten dichten. De heer Roos zei dat de oude contacten tussen de KLM en de overheid veel strikter waren. Dat kan wettelijk worden geregeld of er kan een formele contactlijn gevestigd worden. Je kunt de gaten dus aan die kant dichten. Dat vereist natuurlijk wel dat er op nationaal niveau vertrouwen is tussen beide partijen om meer informatie met elkaar te delen.

De OVV, maar ook het kabinet, zegt juist dat we internationaal meer informatie moeten delen. Ook dat vereist vertrouwen tussen de verschillende partijen. Er zou sprake kunnen zijn van een tegenstelling. Hoe meer informatie je nationaal met je eigen luchtvaartmaatschappij deelt en hoe meer je prijsgeeft van je inlichtingenpositie, hoe lastiger het wordt om internationaal volledig transparant te zijn. Ziet u allen ook dit spanningsveld? Zo ja, waar is het gat volgens u het meest kansrijk te dichten, nationaal of internationaal?

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ik dank de sprekers voor hun schriftelijke en mondelinge inbreng. Ik wil doorgaan op het delen van inlichtingen met de luchtvaartmaatschappijen. Ik hoorde vrijwel iedereen zeggen dat de luchtvaartmaatschappij uiteindelijk verantwoordelijk blijft voor de beslissing om wel of niet over te vliegen, op basis van goede inlichtingeninformatie die de overheid moet delen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen dan, ondanks informatie dat het onveilig is, toch nog besluiten om te gaan overvliegen. De heer Verhagen stelde dat we niet gaan concurreren op veiligheid. Moet de overheid in het verlengde daarvan niet in ultieme gevallen de mogelijkheid hebben om luchtvaartmaatschappijen dwingend op te leggen dat ze ergens niet mogen overvliegen? Anders moeten maatschappijen de facto toch een afweging maken tussen het risico en de kosten. Niet overvliegen betekent namelijk in veel gevallen extra kosten maken. Dan wordt dit wel onderdeel van de

concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. In deze wereld wordt namelijk, zoals we weten, enorm op prijs geconcentreerd en dus uiteindelijk, mogelijk, ook op veiligheid. Ik hoor daar graag de opvatting van de heer Verhagen over.

Wat de heer Roos heeft verteld, vind ik zorgelijk. De AIVD heeft dus, vermoedelijk vertrouwelijk maar dat is dan nu openbaar, kenbaar gemaakt dat hij niet meer de capaciteit heeft om te komen tot een eigenstandig oordeel over de veiligheid bij het overvliegen van landen. Dan zitten we nationaal met een enorm probleem. Dan zijn we volstrekt afhankelijk van hetgeen ons internationaal wordt aangereikt. Als we geen betrouwbare partners zijn, bijvoorbeeld omdat informatie te gemakkelijk wordt gedeeld met luchtvaartmaatschappijen, zoals de vorige spreker suggereerde, kan ik me voorstellen dat andere landen hun informatie niet meer willen delen met Nederland, omdat die informatie dan op straat komt te liggen. Zo werkt dat bij inlichtingendiensten. Mijn vraag aan de heer Roos is dan: is de enige oplossing dat wij de capaciteit bij onze eigen dienst dusdanig vergroten dat we alles zelf kunnen doen? Dan moeten we in feite de veiligheidssituatie in de hele wereld, alle conflictgebieden, nauwgezet in kaart kunnen brengen. Anders blijven we afhankelijk van inlichtingendiensten elders.

De heer Melkert zei dat iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid heeft genomen, maar dat er collectief is gefaald. Hij zegt dat er een optelsom moet worden gemaakt. Alle aspecten moeten bij elkaar worden opgeteld en dan moet de slotsom gemaakt kunnen worden. Wie moet dat doen? Ik neem aan dat dit een Nederlandse overheidsinstantie moet zijn, want het gaat over Nederlandse maatschappijen. Als we dit namelijk elders, bijvoorbeeld bij ICAO, leggen, wordt die lijn heel lang. Dan is het toch onmogelijk om een en ander bij iedere afzonderlijke vlucht af te tikken? Die weg is toch te lang?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb een vraag aan de vertegenwoordiger van de KLM, de heer De Vries. Op de website van de KLM staat een heel mooi filmpje over het OCC, het Operations Control Center, waarin wordt gezegd dat dit 24 uur per dag, 7 dagen per week, de wereld in de gaten houdt. De KLM heeft contacten. Ik begrijp dat de heer De Vries daar in het openbaar niets over kan zeggen, maar wat was op 17 juli 2014 de informatiepositie van de KLM over Oost-Oekraïne? Welke afwegingen zijn er gemaakt? Als er zo'n centrum is, dan was namelijk ook bekend dat er vliegtuigen neergeschoten waren. Kan de heer De Vries een tipje van de sluier oplichten? Welke afwegingen zijn er in dit specifieke geval gemaakt? Daar kunnen wij van leren hoe wij hiermee in zijn algemeenheid moeten omgaan. Daarbij mag hij ook de informatiepositie betrekken van de lokale medewerkers op het kantoor in Kiev. Daar vliegt KLM naartoe en daar zijn ook contacten met bijvoorbeeld de Nederlandse ambassade.

De OVV schrijft dat naar aanleiding van het neerschieten van de MH17 zowel Frankrijk als Duitsland zijn wet- en regelgeving heeft aangepast. Dit staat ook in andere rapporten. Frankrijk en Duitsland verbieden hun eigen maatschappijen nu min of meer dwingend – dat kan ook via de aansprakelijkheidsverzekering – om over bepaalde gebieden te vliegen. Franse maatschappijen mogen nu bijvoorbeeld niet over Syrië en Irak vliegen. In Nederland zijn het nog steeds aanbevelingen. Aan de heer Verhagen vraag ik waarom hij ervoor kiest dat het uiteindelijk een afweging blijft van de airline, terwijl Engeland dit bijvoorbeeld ook al deed. De heer Roos zei dat de Verenigde Staten dit ook al dwingend doen. Frankrijk en Duitsland doen het nu ook. Nederland doet het niet. Zou Nederland dat niet moeten doen? Of moet Nederland bijna blind Frankrijk volgen? Onze KLM is tenslotte vergaand geïntegreerd met Air France. Daar zit het grootste gedeelte van onze vliegcapaciteit. Of moeten we dit aan luchtvaartmaatschappijen blijven overlaten?

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer De Vries. Hoe ziet hij de wettelijke borging voor het delen van informatie door de overheid met luchtvaartmaatschappijen?

Aan de heer Verhagen vraag ik of er sinds de aanslag op de MH17 daadwerkelijk verbetering tot stand is gekomen in de samenwerking tussen de veiligheidsdiensten en de luchtvaartmaatschappijen. Zo ja, waar blijkt dat dan uit?

De heer Roos zei dat er eigenlijk geen heil valt te verwachten van de ICAO-website, omdat weinig landen over elkaar durven zeggen dat er beter niet overheen gevlogen kan worden. Zijn alle initiatieven van het kabinet om deze website op te tuigen volgens hem dan voor niets geweest?

Mijn laatste vraag is voor de heer Melkert. Ziet hij voordeel in een onafhankelijke instantie in Europa die zegt waar je wel of niet overheen mag vliegen? Heeft hij er vertrouwen in dat zo'n instantie er komt? ICAO is genoemd, maar zijn er ook alternatieven? Wat moet er dan gebeuren wat betreft bevoegdheden en organisatie?

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Veel van de vragen zijn al gesteld. Ik heb nog een paar aanvullende vragen. Ik hoor meerdere sprekers ervoor pleiten dat de inlichtingendiensten de taak krijgen om de luchtvaartveiligheid in ogenschouw te nemen en daarover te communiceren met luchtvaartmaatschappijen. Daarbij is ook gezegd dat luchtvaartmaatschappijen zelfstandig moeten kunnen beslissen over wat ze met die informatie doen. Ik benader dit onderwerp even vanuit het perspectief van de consument. Ik ga ervan uit dat de informatie die inlichtingendiensten verstrekken aan luchtvaartmaatschappijen, niet openbaar zal zijn. Dat betekent dat ik als consument volledig moet afgaan op wat luchtvaartmaatschappijen doen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen echter verschillende dingen doen. Dat betekent dat ik als consument, als ik een bepaalde route wil vliegen, moet nagaan welke maatschappijen op die route vliegen en wat ze dan precies doen. Vervolgens kan ik een keuze maken. Ik ben van mening dat dit vanuit consumentenperspectief een probleem is. Klopt dat? Hoe kan dit worden opgelost? Deze vraag is voor alle insprekers. Mijn volgende vraag heeft betrekking op het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. De raad stelt volgens mij niet voor dat de inlichtingendiensten een actieve zoekplicht hebben, maar dat deze alleen moeten reageren richting luchtvaartmaatschappijen als zich een incident heeft voorgedaan. Als die lijn gevolgd wordt, wat moet dan als een incident worden beschouwd dat aan de luchtvaartmaatschappijen moet worden gemeld? Gaat het dan alleen om een incident met een vliegtuig of op een vliegveld, of zou het meer kunnen zijn, zoals de positionering van luchtafweerraketten of iets heel anders? Ik krijg ook hierop graag een reactie van alle aanwezigen.

Voor de woordvoerder van de KLM heb ik naar aanleiding van zijn inbreng nog enkele specifieke vragen. Hij heeft gezegd dat de KLM via IATA actief is om best practices op systeemniveau te delen. Kan hij dat toelichten? Wat houdt dat in? Wat gebeurt er dan? Wat moeten wij ons daarbij voorstellen? Daarnaast gaf hij aan dat de KLM op verzoek van EASA in een taskforce zit die een betere informatievoorziening binnen Europa wil bewerkstelligen. Misschien kan hij wat over de stand van zaken vertellen. Wat is er bereikt?

In zijn bijdrage las ik dat de KLM op haar website informatie verschaft over vliegroutes. Ik heb die niet zo snel kunnen vinden, maar ik had er ook niet zo veel tijd voor. Geeft de KLM op haar website informatie over alle vliegroutes die KLM-vliegtuigen volgen? Of beperkt zij zich tot bepaalde routes?

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ik dank alle insprekers voor hun inleiding en de papieren die zij ons hebben gestuurd.



Mijn eerste vraag is voor de heer De Vries en de heer Verhagen. Na de ramp met de MH17 heeft het mij geïrriteerd hoelang het duurde voordat het kabinet een slag wilde maken met het verbeteren van het luchtvaartveiligheidssysteem in Nederland. Er was zelfs een motie voor nodig om verschillende partijen in Nederland bij elkaar te brengen. Na de ramp met de MH17 is er een directeurenoverleg gestart. Hierin wordt gekeken naar allerhande mogelijkheden om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Mijnheer De Vries en mijnheer Verhagen, wat zijn uw ervaringen met dit overleg? Welke concrete vooruitgang is geboekt? Hoe beoordeelt u de houding van de overheid in dat overleg? Eergisteren kwam de Europese luchtvaartorganisatie EASA naar buiten met een pleidooi voor een Europees systeem dat luchtvaartmaatschappijen waarschuwt voor gevaarlijke vliegroutes. Welke voordelen en nadelen ziet u op dit moment in een dergelijk systeem?

Tot slot vraag ik de heer De Vries om te reageren op iets wat de heer Verhagen heeft gezegd. Hij stelde namelijk – ik hoop dat ik hem juist paraphraseer – dat de risico's niet verkleind worden als de informatievergaring te nadrukkelijk bij luchtvaartmaatschappijen wordt belegd. Hoe ziet de KLM dat?

**De voorzitter:** Dank u wel. Volgens mij wordt volgende week donderdag in de Kamer gesproken met een vertegenwoordiger van EASA. Dat komt dus nog.

Ik kijk even naar onze gasten. U kunt in uw beantwoording ook op elkaar reageren. Mijnheer De Vries, bent u in staat om meteen op de vragen in te gaan?

**De heer De Vries:** Ik ben zeker bereid om een poging te doen.

**De voorzitter:** Daarna gaan we de rij af en krijgt ieder van u het woord.

**De heer De Vries:** Er zit natuurlijk een rode draad in de vragen. Ik zal proberen om daarbij te blijven. Ik reken op de andere aanwezigen om mij erop te wijzen als ik iets mis.

Hoe zien wij de wettelijke borging en de belegging van de verantwoordelijkheden? De KLM heeft een uitstekende relatie met de veiligheidsdiensten in Nederland. Dat was al zo en dat is nog steeds zo. Die is alleen maar versterkt. Een en ander is gebaseerd op een «goede relatie», zoals dat heet. De heer Roos zei dat de KLM in de afgelopen jaren verder van de overheid af is komen te staan, maar dat herken ik nog niet helemaal. Ik durf te zeggen dat wij nog steeds een goede relatie hebben met de rijksoverheid. De luchtvaartliberalisering, los van die tussen Europa en Amerika, is ook nog niet zo ver gevorderd dat wij los van elkaar tot eenzelfde succes zouden kunnen komen.

Wat bedoelen wij met een wettelijke borging voor de veiligheidsdiensten? De informatie komt nu tot ons op basis van de relatie. We vertrouwen elkaar en kennen elkaar. We hebben korte lijnen en die kunnen 24 uur per dag gebruikt worden, maar er is geen wettelijke verplichting voor de andere partij, de overheidspartij, om mij die informatie te geven. We denken dat het verstandig is om daarvoor iets in te richten. Hoe dat precies moet, ligt niet in mijn expertisegebied. Daar heb ik geen verstand van. Ik weet niet hoe wetgeving precies in elkaar zit, maar ik zie het als volgt voor me. Wij zouden de verplichting moeten hebben om de overheid zeer frequent te informeren over waar wij wel of niet vliegen, hoe ons routenetwerk eruitziet, welke bestemmingen wij aandoen, over welke landen wij vliegen en hoe wij dat doen. Op basis van die informatie zouden de veiligheidsdiensten de informatie die relevant is voor onze operatie, actief met ons moeten delen. Als zij rond ons routenetwerk een verandering zien in de veiligheidssituatie, wil ik graag dat er een verplichting is dat zij dit terstond met ons delen. Nogmaals, ik benadruk

dat dit nu ook gebeurt. De KLM heeft een goede informatiepositie. Maar voor de transparantie – daar wordt door de samenleving namelijk ook steeds om gevraagd – is het een goede zaak om dit netjes te borgen. Er is gevraagd hoe wij het security management system zien, met eventueel verplichtende kaders. Ik neem hierin het IATA-aspect meteen mee. Wij hebben al een wettelijke verplichting om een safety management system te hebben. Safety is groter dan alleen security. Dat safety management system ziet op alle veiligheidsaspecten van onze vliegoperatie. Het aspect «security» hebben we daar al geruime tijd in ondergebracht. Het security management system is dus een subset van het safety management system, en gebruikt dezelfde methodiek als dat systeem. Dat is op dit moment niet wettelijk verplicht, althans niet in zo veel detail. Het hoofdstukje «security» in de wetgeving die ons vanuit ICAO wordt opgelegd, is een stuk kleiner dan het hoofdstuk «safety» of het hoofdstuk «training van vliegers». Dat is in meer detail geregeld. Het lijkt de KLM verstandig om het security management system ook in een wettelijk kader te gieten en ervoor te zorgen dat elke luchtvaartmaatschappij er op een goede manier naar gaat kijken. Elke luchtvaartmaatschappij zou een systeem moeten inrichten voor het vergaren, ontvangen en beoordelen van informatie, om vervolgens haar operatie aan te passen waar dat nodig is. Op sommige plekken – dat werd al even gezegd – zou een low cost carrier dit ook kunnen. Ik spreek natuurlijk vanuit de verantwoordelijkheid van KLM. Wij kunnen het in ieder geval en ik vind dat iedere luchtvaartmaatschappij die verantwoordelijkheid heeft en dat ook zou moeten kunnen. Een luchtvaartmaatschappij met een klein routenetwerk zal er wat minder resources, minder menskracht, voor nodig hebben dan een mondiaal opererende luchtvaartmaatschappij met een groot routenetwerk. Ik denk dus dat het kan. Ik weet dat de low cost carriers een uitstekende safety record hebben en uitstekend in staat zijn om de vliegveiligheid goed te borgen. Waarom zou dat voor dit gebeuren niet kunnen? Ik denk dat het verstandig is om het wel te doen. Volgens mij waren dit de belangrijkste hoofdonderwerpen en heb ik hiermee de vragen die aan mij zijn gesteld, beantwoord.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb een vraag gesteld over de informatiepositie van de KLM op de dag dat de MH17, die ook het vluchtnummer KL4107 had, neergehaald werd. U zegt namelijk publiekelijk dat u een Operations Control Center hebt dat 24/7 de hele wereld in de gaten houdt. Kunt u daar iets over vertellen?

De **voorzitter**: Mijnheer De Vries, kunt u ingaan op deze specifieke vraag?

De heer **De Vries**: Ja en nee. Ja, we hebben een Operations Control Center en ja, we kijken 24 uur per dag, elke dag, naar wat er in de wereld gebeurt. Ik zie deze bijeenkomst en de uitnodiging vooral als een stap om tot een beter systeem te komen, te leren van wat er is misgegaan om voor de toekomst verbeteringen aan te brengen. De luchtvaartsector doet dat al jaren en daarom is de luchtvaart ook zo veilig geworden. Wij willen continu leren en verbeteren. Ik wil echter niet stappen in een heronderzoek van het werk dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid al heeft gedaan. In het rapport staat er voldoende over in. Wij zijn ook door de OVV onderzocht. Wij zijn een van de partijen waar hij uitgebreid is geweest. Ik heb daar niets aan toe te voegen. Wij hadden op dat moment geen informatie die ons noopte om onze operatie aan te passen. Onze operationeel directeur heeft al eens verklaard dat wij, als wij die informatie hadden gehad – die hadden wij natuurlijk graag willen hebben – onze operatie zouden hebben aangepast. Meer wil ik er niet over zeggen.

De **voorzitter**: De heer De Roon heeft ook nog een vraag voor u.

De heer **De Roon** (PVV): Ik heb gevraagd welke informatie KLM op haar website publiceert over haar vliegroutes. Kan de heer De Vries daarop ingaan?

De heer **De Vries**: Op dit moment is van al onze vluchten op onze website te zien waar wij vliegen. Dat is een actuele weergave van de situatie op dat moment. Wij filteren niets weg. Als een geïnteresseerde dat wil, kan hij gewoon zien over welke landen de KLM-vluchten worden uitgevoerd. Om het toegankelijker te maken willen wij niet alleen de foto van het moment zelf, die dus steeds geüpdatet wordt, maar ook een meer statisch kaartje tonen, waarop van tevoren dus al te zien is welke routes we gaan volgen.

Daar moet ik wel het volgende bij zeggen. De heer Roos en de heer Verhagen hebben dit ook terecht gezegd. Tussen Amsterdam en Bangkok vliegen wij regelmatig andere routes. Er lopen vele luchtwegen die kant op. Afhankelijk van het weer – met name de wind speelt daar een rol in – maken wij onze keuzes. Wij moeten dan dus al die routes laten zien. Wij zijn er nog mee bezig om dit op een toegankelijke manier inzichtelijk te maken voor het publiek. Wij hopen er op korte termijn slagen in te maken. Ik sympathiseer overigens met hetgeen de heer Verhagen zei, namelijk dat de passagier ervan uit moet kunnen gaan dat hij veilig met ons kan vliegen. In beginsel zou die informatie dus niet nodig moeten zijn voor het vertrouwen van het publiek. KLM ziet echter wel de roep om transparantie over dit onderwerp en de Nederlandse context in dit geval. Daarom willen wij die stap naar voren zetten en dit onderwerp inzichtelijk maken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Verhagen voor zijn beantwoording.

De heer **Verhagen**: Ik zal zo goed en zo kwaad als het kan de vragen beantwoorden. De heer Ten Broeke vroeg naar het huidige wettelijke kader. Er wordt gesproken over een «veiligheidsbevorderende taak». Het probleem daarbij is dat die frase al verduidelijking nodig heeft. Hoe vaag kun je het maken? Waar staat dat informatie gegeven moet worden aan de luchtvaart, als die informatie er is? Dat staat er niet. Daar zit het grote probleem. Ik ben overigens geen jurist, dus ik wil me niet buigen over wetsteksten. Als piloten die de vlucht van A naar B moeten vliegen, zijn wij natuurlijk bezig met het eindplaatje. Wij zijn alleen maar uit op het eindresultaat van de informatiestroom. Wij zoeken dus nadrukkelijk naar een stevigere verwoording in de wet, namelijk dat informatie gedeeld moet worden. Wij gaan nog een stap verder: wij vinden dat er nog actiever gezocht moet worden naar informatie.

De heer Servaes vroeg naar het nationaal of internationaal dichten van gaten. In beginsel is een mondiaal systeem waarin alles gedeeld wordt, per definitie het beste. In mijn spreekbeurt gaf ik echter al aan dat dit een utopie is, vanwege het gesloten karakter van veiligheidsdiensten. Onze overheid stelt in haar beleidsreactie dat wij het voornamelijk op het internationale pad moeten schuiven. Ik zie daar een soort excuustruus in, namelijk dat wij dan in Nederland voorlopig niks hoeven te doen, omdat wij het eerst internationaal beter gaan maken. Wij weten dat dit een bijzonder moeilijk traject is. Daarom zeggen wij: betere veiligheid begint bij jezelf. Kom dan eerst terug naar je eigen informatiepositie. Het gaat om het volgende. Als een overheid informatie heeft en die moet delen, hoeft zij eigenlijk niet meer te delen dan de intentie van een bepaalde groepering in een land en de capaciteit daarvan. Zij hoeft niet te vertellen welke bron gebruikt is. Brononthulling is dus al helemaal niet aan de orde. Zij kan informatie langs de lijnen van intentie en capaciteit aan de luchtvaartmaatschappij meedelen, die dan vervolgens een keuze moet maken. Daar kom ik zo nog verder op.

Dan kom ik op de vraag van de heer Van Bommel. Als er informatie is, moet die wat ons betreft gewoon gedeeld worden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter?

De **voorzitter**: Mijnheer Sjoerdsma, de heer Verhagen is nog bezig met zijn beantwoording.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik heb een verhelderende vraag over die capaciteit en intentie.

De **voorzitter**: Kort dan.

De heer **Sjoerdsma** (D66): De heer Verhagen heeft het over informatie langs de lijnen van intentie en capaciteit. Volgens mij zit er ook een waarschuwing in het OVV-rapport dat de inlichtingendiensten er te veel van zijn uitgegaan dat er een combinatie moet zijn van capaciteit en intentie. Bij het ontbreken van intentie wordt er niet gewaarschuwd over eventuele capaciteit. Zou ook enkel capaciteit een waarschuwing waard kunnen zijn? Onderschrijft de heer Verhagen dat?

De heer **Verhagen**: Ik denk op zichzelf dat dit geen kwaad kan. Hoe meer informatie je hebt, hoe meer je hebt om je keuze op te baseren. Ik wijs er echter wel op dat er volgens mij geen land of gebied is waar geen wapentuig staat. Daarom is het zo belangrijk om de intentie te kennen. Ik wil niemand bang maken, maar als je naar Singapore vliegt, vlieg je ook over de grens van India en Pakistan. Ik kan u op een briefje geven dat daar ook wapentuig staat. Het is de vraag wat je aan die informatie hebt. Het kan echter ook geen kwaad om die te hebben.

Dan kom ik terug op de vraag van de heer Bommel. Er zijn inderdaad landen die standaard hun luchtvaartmaatschappijen opdragen ergens niet meer overheen te vliegen en dus gebieden te sluiten. De heer Roos heeft al gezegd dat Amerika qua politiek wereldwijd weinig te vrezen heeft als het dit doet. Als Nederland het luchtruim van Oekraïne had gesloten, kun je je afvragen of Nederland nog tomaten had kunnen uitvoeren naar dat land. Die politieke context krijg je dan ook. Ik ben een beetje bang voor het volgende. Als de keuze om gebiedsdelen te sluiten voor hun luchtvaartmaatschappijen bij landen komt te liggen, zou dit aan de ene kant misschien te snel kunnen gebeuren, uit ultieme veiligheidsoverwegingen en om er politiek niet op afgerekend te worden, maar aan de andere kant doet een land het misschien wel te laat, vanwege de economische context en omdat dit andere consequenties heeft.

Dan kom ik op de vraag van de heer Omtzigt of het dwingend moet kunnen. Dan kom ik eigenlijk terug op wat ik net heb gezegd. Als je dat als land wilt doen, moet je ook de goede informatiepositie hebben om dat te kunnen doen. Dan komen wij weer bij het begin. Wij denken dat de Nederlandse informatiediensten feitelijk te weinig weten of achterhalen over de luchtvaart. In mijn spreekbeurt heb ik al gezegd dat informatie voor de luchtvaart bijvangst is. Als ergens iets rondom luchtvaart bekend wordt, is het de vraag of onze veiligheidsdiensten dit oppikken, dit afvinken op een checklist en melden aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij. Dat is de vraag. Wij willen dat er een formele structuur komt waardoor dit inderdaad afgevinkt wordt en de luchtvaartmaatschappij geïnformeerd wordt. Het moet niet gaan om een stukje bijvangst dat per toeval ergens terechtkomt.

De heer Bontes vroeg waaruit blijkt dat de relatie verbeterd is. Ik geloof zonder meer dat mijn collega van de KLM een goede relatie heeft met de veiligheidsdiensten. We hebben echter ook meer maatschappijen. Ik weet niet hoe dat bij andere maatschappijen in Nederland is en of die ook zo'n grote afdeling met heel veel contacten met de overheidsdiensten hebben.

Namens de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers zijn wij er ook voor de piloten van de andere maatschappijen. De contacten zijn allemaal informeel, maar wij willen graag een formele contactenlijn installeren. Eigenlijk moet er een wettelijk kader komen, opdat de inlichtingendiensten verplicht worden om contact te leggen met maatschappijen en alle informatie over luchtvaart die ze hebben, te delen. Ik verval misschien hier en daar in herhaling, maar dat zij dan maar zo. De vraag van de heer De Roon komt eigenlijk een beetje op hetzelfde neer. Hij vroeg ook wat incidenten zijn. Het is inderdaad de vraag wat er in de beleidsreactie mee bedoeld wordt. Ik weet dat ook niet; ik moet ernaar gissen. Alles wat relevant is voor de luchtvaart, is wat mij betreft maar meteen een incident. Daarom vragen wij ook om een veel ruimere setting. Wij willen niet incidentgerelateerd met de veiligheidsdiensten om de tafel. Wij willen op voorhand met de veiligheidsdiensten om de tafel kunnen, opdat die informatie dan al bekend is. Je kunt het heel breed neerzetten en zeggen dat het al een incident is wanneer er ergens ook maar één wapensysteem een grens overgaat en dat dit dus bekend moet worden. Dat is wat mij betreft het geval. Zo veel en zo ruim mogelijk.

De **voorzitter**: De heer Servaes heeft een vraag.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik wil even doorgaan op het vorige punt. In tegenstelling tot uw buurman vertegenwoordigt u piloten van verschillende maatschappijen. Hoe kleiner de club, hoe meer bereidheid er is om gevoelige informatie met elkaar te delen. Zo is het altijd bij het delen van informatie. Dat staat los van de bronvermelding; informatie kan gewoon gevoelig zijn. Vindt u dat er maximaal informatie gedeeld moet worden met KLM, omdat zij onze grootste flag carrier is? Of vindt u dat alle maatschappijen met piloten die u vertegenwoordigt, evenveel recht hebben op informatie? Dan is er wel het risico dat de informatie die gedeeld wordt, misschien net iets minder gevoelig is. Die keuze moet wel gemaakt worden. Welke keuze maakt u?

De heer **Verhagen**: Dat is een ingewikkelde vraag. Alle piloten zijn mij even lief. Zij moeten allen even veilig kunnen vliegen. Ik zou het bijzonder kwalijk vinden als een heel grote groep minder informatie krijgt over veiligheid. Ik zei al dat de overheid kan volstaan met het geven van informatie aan de maatschappijen over de intentie en de capaciteit in een bepaald conflictgebied in de wereld. Zo gebeurt het bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk. Ik zie niet in waarom Corendon – die piloten vertegenwoordig ik overigens nu net niet – en EasyJet die informatie niet zouden mogen hebben. Ik wijs erop dat alle vliegtuigen die in Nederland geregistreerd zijn, bij het Nederlandse grondgebied horen. Daarmee heeft de overheid ook een stuk verantwoordelijkheid om tot op zekere hoogte de veiligheid van de inzittenden van die vliegtuigen te garanderen. Het is natuurlijk een duivels dilemma, mocht deze situatie zich voordoen. Daar heb ik nu geen concreet antwoord op. In principe houden wij vast aan het idee dat de overheidsdiensten met al die maatschappijen alles zullen delen. Daar komt natuurlijk bij dat de ene maatschappij misschien met een halve fte haar securitywerk doet, terwijl de andere een volwaardige club heeft met misschien 20 of 30 fte's. Daar zit misschien ook een kostenverschil in voor de maatschappij. Misschien moet je toe naar een soort certificering voor de maatschappijen die er alles aan doen om de veiligheid voor elkaar te krijgen. Dan controleer je dus wat de maatschappijen zelf doen op veiligheidsvlak.

De **voorzitter**: Volgens mij hebt u nog vragen liggen van de heer Sjoerdsma.

De heer **Verhagen**: Ja, dat klopt. Ik meen dat ik de vragen van de heer De Roon beantwoord heb.

De heer Sjoerdsma vroeg naar de voor- en nadelen van EASA. Ik denk dat er in de basis geen nadelen zijn aan een EASA-systeem. Een mondiaal systeem zou zelfs beter kunnen zijn.

Ik wil niet te veel naar buiten treden over de ervaringen met het directeurenoverleg. Laat ik het zo zeggen: het was een vriendelijk overleg, maar het feit dat ik hier zit, zegt dat ik in ieder geval niet tevreden ben. Dat is misschien wel even voldoende antwoord.

Ik kom nog even terug op de vraag van de heer De Roon of we moeten afgaan op de veiligheidsinformatie van luchtvaartmaatschappijen. Eigenlijk doet u dat bij alles als u een ticket koopt. Denk bijvoorbeeld aan het onderhoud van een vliegtuig. Er is in de wet wel iets over vastgelegd, maar de ene maatschappij zal daar anders mee omgaan dan de andere. Dat geldt wellicht ook voor de training van piloten en cabinepersoneel. Als u een vliegticket koopt, gaat u dus altijd af op datgene wat de maatschappij doet. Tenminste, het zou goed zijn als iedereen dat zou doen. Misschien gaan de meesten alleen op de prijs af en gaan ze ervan uit dat veiligheid een gegeven is. Dat is echter niet overal zo. Ik doe dus eigenlijk een oproep aan de burger om hier een kritische blik op te werpen.

De heer **Sjoerdsma** (D66): De heer Verhagen zegt dat hij niet tevreden is met het directeurenoverleg. Ik vind dat een zorgwekkend signaal. De Kamer heeft in overgrote meerderheid gevraagd om dit overleg en hoopte dat dit iets zou opleveren. Ik zal de heer Verhagen niet vragen waarom hij niet tevreden is, want ik merk dat hij er niet over naar buiten wil treden. Mag ik wel vragen welke stappen er in het overleg in positieve zin zijn gezet? Misschien is dat een betere manier om dit aan te vliegen.

De heer **Verhagen**: Ik denk dat het overleg voor de relatie sowieso goed is. We zitten nu nog – ik zeg met nadruk: nu nog – binnen het wettelijke kader dat we afhankelijk zijn van relatie en daarom is het goed dat het overleg er is. We agree to disagree. We zijn het misschien niet met elkaar eens, maar de relatie is wel heel belangrijk om de informatie te krijgen en te laten stromen. Wat mij betreft is het niet geslaagd, omdat we naar iets meer zoeken. Ik had heel graag gewild dat in het directeurenoverleg naar voren was gekomen dat het wettelijke kader vanuit het kabinet al iets zou zijn opgeschoven, zoals de heer Ten Broeke aangaf. De kabinetsreactie is natuurlijk mede voortgekomen uit dat directeurenoverleg. Als partij ben ik ontevreden over de uitkomst. We zitten nu hier. Hopelijk komt er straks een debat. Daarom doen we nu bij de Kamer de noodkreet om tot verbetering van het veiligheidsniveau te komen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Roos voor zijn beantwoording.

De heer **Roos**: Het is nu al duidelijk dat wij te maken hebben met een aantal issues, waaronder de waarde van ICAO en het begrip van de status van flag carriers. Dit is in dit kader een heel belangrijk begrip, dat echter weleens wordt vergeten. Het woord viel net en daarom ga ik erop door. Wat is de waarde van ICAO voor ons en voor de sector? ICAO is onderdeel van de Verenigde Naties en zorgt er in beginsel voor dat in de luchtvaart technisch gezien alles goed en veilig verloopt. Het is een organisatie voor technische standaardisatie. Dat is heel belangrijk. Het is echter geen inlichtingendienst. Je mag dus niet verwachten dat er ooit op tijd goede informatie uit voortkomt over het vliegen over conflictgebieden. Dat werd mij ook duidelijk toen een van de vertegenwoordigers van ICAO mij uitlegde wat deze organisatie doet. Er zitten zo veel voorbehouden in en zo veel mogelijkheden tot weerwoord van de landen waarover iets gezegd

wordt dat een luchtvaartmaatschappij of een land daar niet op kan wachten. Dat duurt te lang. Daarom hebben de Verenigde Staten het bijvoorbeeld zelf al op orde gebracht. Dat geldt ook voor Israël, de Britten en de Fransen. Daar hebben zij ICAO niet voor nodig.

Ik begrijp wel dat onze Staatssecretaris aan ICAO wil vragen om iets te doen. Natuurlijk! ICAO vindt het bijzonder leuk om haar takenpakket uitgebreid te krijgen. Dat is echter een weinig effectieve methode, want het informatiegat wordt door ICAO niet gedicht. Dat heeft te maken met de termijn waarbinnen je de informatie tot je beschikking hebt. Dat gebeurt bij inlichtingendiensten nu eenmaal eerder dan bij een organisatie waarbij zo veel voorbehouden zijn als bij ICAO. Laat ons daar heel duidelijk over zijn.

Dan kom ik op het begrip «flag carrier». Dat bestaat dus nog steeds. Er zijn overal ter wereld nog steeds maatschappijen die door hun land zijn aangewezen om luchtvaartverdragen uit te voeren. Dan ben je een verlengstuk van de internationale politiek van dat land. Dat bestaat nog steeds. De EU heeft geprobeerd om dat over te nemen, maar er zijn nog steeds niet-EU-landen die bilaterale verdragen hebben afgesloten waarin een flag carrier wordt benoemd en aangewezen om die verdragen uit te voeren. Dan ben je een verlengstuk en heb je in dat opzicht dus ook een zekere verantwoordelijkheid voor het vergaren van inlichtingen over conflicten die nu eenmaal tussen landen kunnen bestaan. Ik heb ooit eens gezegd dat de internationale luchtvaart bestaat omdat wij de argwaan en het wantrouwen tussen landen onderling hebben kunnen overmeesteren door middel van verdragen. Argwaan en wantrouwen vormen echter nog steeds de basis van alles wat er tussen landen dient te worden besproken. Dat is nu eenmaal zo. Dat kan niet anders en dat blijft ook zo. Natuurlijk zijn er positieve intenties, maar argwaan en wantrouwen hebben ten grondslag gelegen aan het vredesverdrag van Versailles, waarin de luchtvaart zijn regelingen heeft gekregen. Denk ook aan het Verdrag van Parijs en het Verdrag van Warschau.

IATA is weer heel wat anders. IATA vindt het natuurlijk leuk om erbij betrokken te zijn, maar ik vraag me af of dat de goede weg is. Voor bepaalde aspecten ben ik het ermee eens. Die zaken kun je zeker van IATA vragen. Ik heb echter mijn twijfels, omdat IATA – ik zeg het maar even ouderwets – een kartelachtige organisatie is, die bovendien ook niet alle maatschappijen vertegenwoordigt. Kortom, er zijn altijd enige bezwaren. Ik begrijp echter wel dat je her en der om je heen grijpt om wat houvast te krijgen. Laat ons dan in ieder geval het gezonde verstand bewaren en leren van wat de Amerikanen al gedaan hebben.

De Amerikanen zijn heel belangrijk. Zij hebben heel veel informatie nodig voor hun eigen maatschappijen en de aan hen toebedeelde internationale luchtvaartrechten. Daarom zouden we de FAA moeten volgen. Het is misschien interessant om ook wat van ICAO te vragen, maar laat ons alsjeblieft bij de FAA winkelen. Dat is in ieder geval een veilige organisatie met een hoop informatie. Van de Israëli's kun je het niet lospeuteren.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer De Vries en de heer Verhagen een reactie willen geven op uw beantwoording.

De heer **De Vries**: De FAA doet inderdaad veel aanbevelingen op dit gebied en publiceert er veel informatie over. Zij doet dat ook publiekelijk. Hieruit blijkt dat het heel effectief kan zijn als een land over informatie beschikt en deze deelt. Voor KLM is de FAA dus absoluut een belangrijke informatiebron. Die is voor ons aanvullend op de informatie die wij van andere partijen krijgen, zoals de Nederlandse overheid maar ook andere nationale overheden en internationale organisaties. De FAA is dus een effectief middel. Amerika is een groot land, met veel informatie. Wij krijgen echter regelmatig informatie die niet op de FAA-site te vinden is en die wij uit andere bronnen weten te halen. Het is dus een lappendeken

van internationale en nationale verantwoordelijkheden en van verantwoordelijkheden van private partijen. Als luchtvaartmaatschappij moeten wij een systeem hebben om al die informatie steeds tot ons te nemen.

De heer **Verhagen**: Ik sluit me helemaal aan bij de heer Roos. ICAO stelt pas na vier dagen informatie op haar website beschikbaar. Dat is in veiligheidsland wel een heel lange lead time. Daarom zeggen we ook dat de basis nationaal eerst goed moet zijn. Pas dan kun je internationaal heel veel doen. Dat is een heel belangrijk punt. Mondiaal is ideaal, maar niet als dit te lang duurt en de informatie door allerlei eventuele politieke onmogelijkheden niet volledig is.

De **voorzitter**: Mijnheer Roos, u werd geïnterrupteerd, maar u kunt verdergaan met uw beantwoording.

De heer **Roos**: Dank daarvoor. Ik ben natuurlijk ook zeer geïnteresseerd in hetgeen net is gezegd over de positie van KLM en de verkeersvlieger zelf. ICAO verzekerde mij zelfs dat zij een land waarover zij iets gaat zeggen, veel meer tijd geeft dan die vier dagen waarover de heer Verhagen het had. Er werd mij gezegd dat er minstens een maand tussen zou kunnen zitten. Als je een maand lead time hebt, is er natuurlijk veel te veel gebeurd en kunnen de gevaren heel groot zijn. Kortom, ik ben zeer terughoudend over de geloofwaardigheid van de initiatieven van ICAO. Kan zij dan andere dingen doen? Nee, dat kan niet. Zo werken de Verenigde Naties nu eenmaal. Die organisatie leeft bij consensus en alles wat daarbij hoort. Een land als Nederland zou dus moeten aanhaken bij een groter land dat de zaken wel goed en adequaat op orde heeft, zoals de Verenigde Staten. Van Israël krijg je het niet, want dat is te klein. Bovendien heeft dat land zulke goede informatie, dat het die nooit op het bord van een ander zal gooien.

De **voorzitter**: De heer Bontes heeft hierover nog een vraag.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Ik heb specifiek gevraagd of de inspanningen van de regering, van de Staatssecretaris, voor de ICAO-website dan voor niets zijn geweest. Er is gezegd dat de regering ermee bezig is. Als het klaar is, is het veilig en is het een sterke verbetering in vergelijking met de oude situatie. Zo is het de Kamer voorgespiegeld. Nu hoor ik echter dat het eigenlijk geen zin heeft gehad. Dan zijn wij Kamerleden dus een beetje om de tuin geleid.

De heer **Roos**: Diep in mijn hart moet ik u gelijk geven. Het was natuurlijk wel wenselijk om ICAO in te lichten en te vragen of zij ook iets wilde doen. Je moet echter een tweesporenbeleid voeren. Met je gezonde verstand weet je namelijk dat het nooit van ICAO kan komen. Er moeten ook nog andere inspanningen zijn. Naar aanleiding van de briefing die vlak voor het ongeluk, vlak voor het neerschieten, in Kiev is geweest, hebben wij gevraagd waar die informatie gebleven is en hoe die geïnterpreteerd is. Toen bemerkten wij – ik denk sectorbreed – dat er ambtenaren zijn die niet meer goed kunnen inschatten wat de luchtvaarttechnische aspecten zijn van de internationale verdragen die wij hebben gesloten. Als Buitenlandse Zaken gaat luisteren, is het dus niet meer zeker dat de inhoud op de juiste burelen in Den Haag terechtkomt. Er was een Nederlandse vertegenwoordiger bij het overleg betrokken – een dame of een heer, ik weet niet meer wie het was – maar de informatie kwam in eerste instantie niet bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat heeft ons verbaasd.

De **voorzitter**: Ik hoor de heer Ten Broeke zeggen dat er iets anders in het OVV-rapport staat. De leden zullen de Staatssecretaris hier uiteraard nog



op bevragen. Mijnheer Roos, bent u klaar met uw beantwoording? Dan hebben de heer De Roon en de heer Ten Broeke nog een vraag voor u.

De heer **De Roon** (PVV): De heer Roos zegt dat Nederland moet aanhaken bij een land dat het op orde heeft, namelijk de VS. Wat bedoelt hij precies met «aanhaken»? Als de Verenigde Staten hun eigen maatschappijen verbieden om over een bepaald land te vliegen, moeten wij dat dan kopiëren? Of bedoelt hij dat wij moeten proberen om van de VS de informatie te krijgen die voor de luchtvaartveiligheid van belang is?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik dank de heer Roos voor zijn scherpe analyse van wat ICAO volgens hem vermag. De heer Flieger schreef ons onder andere: «Gezien de opzet en de bestaande bevoegdheden van ICAO zal de effectieve uitvoering van de aanbevelingen gericht op de regelgeving van ICAO met grote vertraging tot stand komen of zelfs uitblijven.» Hiermee wordt datgene wat je nog mag verwachten van ICAO bijna definitief afgeserveerd. Wat is het alternatief, behalve aanhaken bij de VS?

De heer **Servaes** (PvdA): Wij hebben het over nationaal en mondiaal, maar deze week presenteerde het Europese agentschap EASA een voorstel om tot een Europees waarschuwingssysteem te komen. Kan de heer Roos daarop reflecteren? Hij zei dat het begrip «flag carrier» misschien nog wel in de beleving bestaat, maar dat er vanwege de interne markt, mededinging en dat soort zaken juridisch wat problemen aan zitten. De heer Verhagen zei al dat alle piloten hem even lief zijn, los van de maatschappij waarvoor zij vliegen. Hij voelt er dus ook niet voor om zich te beperken tot de flag carrier. Ziet de heer Roos het Europese niveau dan als een niveau dat het voordeel van het ene heeft en niet het nadeel van het andere?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Roos, maar daarna gaan we naar de heer Melkert, want die moet natuurlijk ook zijn vragen nog beantwoorden.

De heer **Roos**: We komen nu tot des Pudels Kern. Er is inderdaad sprake van een lek. Dat voel ik heel duidelijk en dat voelt u allen, denk ik, ook aan. Men zoekt naar verschillende manieren om dat informatiek te dichten. In beginsel hoort het begrip «flag carrier» bij een soevereine natie. Dat wordt in Oekraïne net zo beleefd als in Rusland of waar dan ook. Een natie heeft soevereiniteit over het luchtruim boven haar oppervlakte. Daar gaat het over. Als je daar doorheen wilt vliegen, moet je daar afspraken over maken. Dat gebeurt onder invloed van het hele systeem dat door ICAO en de internationale luchtvaart is opgetuigd. Dat bestaat gelukkig. Daar moet je over onderhandelen. Dat leidt tot overvliegrechten en een kas die begint vol te stromen. Daarin worden afwegingen gemaakt. De argwaan en het wantrouwen dat naties naar elkaar toe hebben en koesteren, kun je met verdragen afdekken, maar er blijft altijd een risico. Dat risico halen wij weg met inlichtingendiensten. Wij halen dus niet zomaar een militair attaché weg uit een ander land. Dat doe je niet. Dat is ongeleefd. Dat doet geen enkel land. Daarin maken wij dus afwegingen. Intelligence op het gebied van luchtvaart blijft altijd van belang. Dat dient nationaal te worden geregeld. De verantwoordelijkheid die je hebt voor je flag carrier, vereist dat ook. Alle landen hebben flag carriers. Piloten zijn in dienst van maatschappijen, maar het begrip «flag carrier» zit vast aan de maatschappij, niet aan de piloten. Piloten zijn wat dat betreft veel flexibeler dan maatschappijen. Wij kunnen niet zomaar een maatschappij overschrijven naar een ander land en daarmee onze verworven rechten weggooien. Dat doe je niet. De onderhandelingen tussen Air France en KLM gingen onder andere over de vraag wat er zou overblijven van de rechten die KLM ooit heeft verworven.

De **voorzitter**: Mijnheer Roos, ik onderbreek u. Dat is een beetje onbeleefd, maar ook de heer Melkert heeft een aantal vragen gekregen van de leden en hij heeft er recht op om daar antwoord op te geven. Ik geef de heer Melkert nu het woord.

De heer **Melkert**: Ik zal mijn best doen om het kort te houden. Bovendien zijn bijna alle vragen impliciet wel aan de orde gekomen. De rol van ICAO is al meerdere malen ter sprake gekomen. De heer Ten Broeke vroeg er specifiek naar. Ik denk dat het en-en-en is. ICAO moet dingen doen, de inlichtingendiensten moeten dingen doen en de luchtvaartmaatschappijen moeten het in de gaten houden. Dat geldt ook voor de consumenten. Iedereen moet meedoen in dit spel, in de hoop dat iemand de optelsom maakt als er iets dergelijks gebeurt als met de MH17. Als je daar en daar kijkt en weet wat je moet weten, kun je de optelsom maken en zeggen dat we ergens niet meer moeten vliegen. Dan zit je natuurlijk met een economische belangverstremgeling. ICAO zou hierin een betere rol kunnen spelen, omdat het een organisatie van de Verenigde Naties is. Het is echter wel een heel lange weg. Datzelfde geldt waarschijnlijk voor de EASA-route. Wat mij betreft is het dus en-en-en, in de hoop dat iemand die optelsom maakt.

De heer Van Bommel vroeg wie die optelsom moet maken. Dat maakt mij niet uit. Bij het spoor hebben we bijvoorbeeld de reizigersvereniging Rover. Die kan wat mij betreft ook een rol spelen. Zo'n vereniging hebben we in de luchtvaart niet, maar die optelsom kan door iedereen gemaakt worden. Je moet een aantal dingen daarbij wettelijk borgen in de functie van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, zoals de heer Verhagen ook zei, zodat zij de bril van de luchtvaartveiligheid opzetten in plaats van alleen maar een geopolitieke bril. Het maakt mij echter niet uit wie die optelsom maakt, als die maar gemaakt wordt. Deze keer is die gewoon niet gemaakt.

De heer Bontes vroeg of ik heil zie in een onafhankelijke instantie in Europa. Waarschijnlijk hintte hij daarbij op de rol die EASA zich probeert toe te dichten. Ook hierbij geldt weer: en-en-en. Ja, dat moet ook gebeuren, maar als een conflict zich heel snel ontwikkelt, heb je daar niets aan. Dan kun je alleen maar hopen dat de inlichtingendiensten het weten en op tijd kunnen waarschuwen. EASA kan wel een extra partner zijn die wellicht iets meer weet en die wellicht een paar dingen kan combineren om de optelsom te maken.

De heer De Roon heeft twee vragen aan ons gesteld. Zijn eerste vraag ging over de routes en de rol van de consument daarin. Kunnen we de consument bepaalde verantwoordelijkheid toedichten? Ik denk dat dit heel moeilijk wordt. De heer De Vries zei het al, de route wordt soms nog ter plekke, in de lucht verlegd. Dat was ook het geval bij de MH17. De oorspronkelijk geplande route werd niet helemaal afgevolgen. Vanwege weersomstandigheden vloog men op een gegeven moment ietsje noordelijker boven Oekraïne. Men vloog ook iets lager dan oorspronkelijk gepland was, omdat er wat verkeer daarboven was. Als je als consument een paar maanden van tevoren een ticket koopt, kun je dat soort afwegingen dus niet maken. Je kunt wel een grove indeling maken en denken: we vliegen daaroverheen en dat zal wel oké zijn. Het kan echter nog met de minuut veranderen. Voor de consument lijkt me dat dus een heel lastige afweging. Ik zou die in ieder geval niet kunnen maken.

De heer De Roon vroeg of de veiligheidsdiensten pas na een incident moeten ingrijpen en dan pas informatie moeten delen. Ook hiervoor geldt weer dat ik liever heb dat ze dat doen voordat iets gebeurt, als ze zien dat iets zich ontwikkelt. Dat was ook het geval bij het conflict in Oost-Oekraïne. Men zag dat het conflict zich steeds meer in de lucht begon af te spelen. Er werd steeds meer neergehaald en vanaf een steeds grotere hoogte. De Oekraïense autoriteiten hadden de veilige grens van het luchtruim wel een beetje opgehoogd, maar dat bleek niet genoeg te

zijn. Men heeft er te veel met een militaire bril naar gekeken, in plaats van met de bril van de civiele luchtvaart. Bij ieder incident moet dus worden ingegrepen, maar het liefst voor een incident.

De heer **Van Bommel** (SP): Het antwoord van de heer Melkert verbaast mij. Ik vroeg wie uiteindelijk de optelsom moet maken. Hij zei dat het hem niet uitmaakte. Het gaat wel over veiligheid, een kwestie van leven en dood in de luchtvaart. Voor de voedselveiligheid hebben we een autoriteit die verantwoordelijkheid neemt, die ook aanspreekbaar en aanstuurbaar is. De overheid neemt hierin dus duidelijk zelf haar verantwoordelijkheid. De heer Melkert verwees naar een consumentenorganisatie als Rover bij het spoor. Rover maakt echter niet de optelsom met betrekking tot de veiligheid. Rover houdt zich wel met allerlei andere zaken bezig, maar niet met de veiligheid. Dat heeft ook te maken met garanties die gegeven moeten worden, met het uitsluiten van onveiligheid. Is het maken van de optelsom dan niet een directe taak voor de overheid?

De heer **Melkert**: Ja, maar iemand moet het signaleren. Als een consumentenorganisatie dit kan, helpt dat de overheid om de beslissing te nemen. Uiteindelijk moet een autoriteit het luchtruim sluiten. Een luchtvaartmaatschappij kan ook besluiten om er niet meer overheen te vliegen. Ze moeten wel de goede informatiepositie hebben om dat te kunnen doen. Het moet gesignaleerd worden. Iedereen die hieraan kan bijdragen, is wat mij betreft van harte welkom.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb nog een vraag naar aanleiding van de schriftelijke inbreng van de heer Melkert, waarin interessante blauwe kaartjes staan waarop je kunt zien welke operationele problemen kunnen ontstaan als je over de Himalaya moet vliegen. Hij pleit voor een state safety program. Dat is wat anders dan het security management system of het safety management system van carriers waar we het net over hadden. Wat verstaat hij onder dat programma? Wat verlangt hij dan van de staten? Wat gebeurt er als staten besluiten om dit al individueel in te voeren? Ik neem even aan dat Nederland hiermee zou beginnen. Wat betekent dat bijvoorbeeld voor de positie van Schiphol?

De heer **Melkert**: Ieder land heeft in principe een state safety program, waarin staat hoe de overheid ermee omgaat. Ik ben geen expert op dat gebied, zeg ik er maar meteen bij. In dat state safety program zou je bijvoorbeeld een procedure kunnen opnemen met criteria voor wanneer je je luchtruim sluit. Dan kan dat objectiever gedaan worden. Nu wordt het een beetje aan de omstandigheden overgelaten. Dan beginnen allerlei economische en militaire belangen mee te tellen. Misschien kan zo iets in de toekomst opgenomen worden in zo'n programma. Dat is wel een langetermijnoplossing en helpt dus niet voor vandaag of morgen.

De **voorzitter**: Dank u wel voor de beantwoording. Er is nog ruimte voor een korte vragenronde. Ik zie dat de heer Omtzigt nog een vraag heeft.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik stel mijn vraag toch nog een keer aan de woordvoerder van de KLM. In een interview met NRC Handelsblad zei de heer Swagerman: wij wisten alles, behalve van de Buk. Hij wilde daar dus wel op ingaan. Dit is een officiële hoorzitting. De OVV had niet de opdracht om de KLM te onderzoeken, want Malaysia Airlines voerde de vlucht uit. Er is ook iets opgemerkt over code sharing. Ik dank de heer De Vries voor het geven van een stuk van de informatie, maar ik wil toch iets meer weten. Welk soort informatie had de KLM? Hoe is een en ander intern geëvalueerd? Zijn de eventuele methodes naar aanleiding van het neerhalen van de MH17 aangepast? Daarvoor hoeft de KLM namelijk niet te wachten tot de overheid iets doet.

De **voorzitter**: Mijnheer De Vries, dit is een heel specifieke vraag, met een verwijzing naar uitlatingen van de heer Swagerman in NRC Handelsblad. Wellicht kunt u nog wat verduidelijking geven.

De heer **De Vries**: Ik herhaal toch wat ik net zei. Volgens mij is dit een rondetafelgesprek om van gedachten te wisselen over verbeteringen op systeemniveau en geen sessie voor KLM of een andere luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld Malaysia Airlines, om verantwoording af te leggen over het systeem op dat moment. De informatie die wij op dat moment hadden, is in het OVV-rapport opgetekend. Daarin kunt u lezen over NOTAMs en over de informatie die bij veiligheidsdiensten van de Nederlandse overheid bekend was. Wij hebben niet de indruk dat er informatie voor ons is achtergehouden. Dat blijkt ook niet uit het OVV-rapport. Alle informatie die u daarin kunt terugvinden en die in het bezit was van de veiligheidsdiensten waarmee wij contacten onderhouden, was ook in het bezit van KLM. Wij hebben op dat moment gehandeld in lijn met de NOTAMs die de Oekraïense en Russische autoriteiten hadden uitgegeven. Op basis daarvan hebben wij onze afweging gemaakt. De informatie die wij hadden, gaf geen aanleiding tot het aanpassen van onze operatie. De NOTAMs gaven die aanleiding wel. Die gingen bijvoorbeeld over minimumvlieghoogtes. Daar hebben wij natuurlijk in compliance mee gehandeld. Wij hadden op dat moment geen andere informatie die ons noopte om er helemaal niet meer te vliegen. Als wij die informatie hadden gehad – en wij hadden die graag gehad – zouden wij daar niet hebben gevlogen, zoals wij al eerder verklaard hebben.

De **voorzitter**: De heer Omtzigt heeft nog een aanvullende vraag, met inachtneming van hetgeen de heer De Vries hierover heeft gezegd.

De heer **Omtzigt** (CDA): Welke aanvullende informatie had u graag willen hebben?

De heer **De Vries**: Ik weet niet precies waar u op doelt. Wij hadden natuurlijk de informatie willen hebben dat daar wapensystemen in het geding waren die een bedreiging konden vormen voor onze operatie. Als wij heel concreet het bericht hadden gehad dat er met wapensystemen heen en weer werd gereden en dat die ingezet zouden worden in het conflict en ook een dreiging vormden voor de burgerluchtvaart, hadden wij onze operatie ogenblikkelijk aangepast. Er zijn ook voorbeelden van andere plekken in de wereld waar dat proces goed verloopt. Voorzitter, als u het mij toestaat, wil ik dat als een bruggetje gebruiken naar een kleine reactie op hetgeen de heer Roos en de heer Melkert hebben gezegd. Het is een lappendeken van informatie, verantwoordelijkheden en processen. Als u mij vraagt wie de optelsom moet maken om uiteindelijk tot een oordeel te kunnen komen, kan ik op dit moment alleen maar antwoorden dat dit de luchtvaartmaatschappij moet zijn, zeker in de Nederlandse context. Ik begrijp niet helemaal waar de heer Roos heen wil met de flag-carrier gedachte. In algemene zin geldt dat wij alle bronnen graag hebben en dat wij graag zien dat ze verbeterd worden. Ik denk dat het een goed idee is van EASA om ook op Europees niveau stappen te zetten. Ik denk niet dat dit in één keer zal lukken. Het zal ongetwijfeld grote uitdagingen met zich meebrengen. Dat geldt ook mondiaal. ICAO staat voor grote uitdagingen. Op nationaal niveau moeten we, zoals vanmorgen al eerder is gezegd, ook een aantal verbeterlagen maken. KLM zal ervoor blijven kiezen om de informatievoorziening zo breed mogelijk te houden en om zo veel mogelijk bronnen te zoeken, om zo een scherp beeld te krijgen van de situatie. Ik denk dat het goed is als alle luchtvaartmaatschappijen dat doen. Vervolgens maken we een afweging hoe de operatie uitgevoerd kan worden.

De **voorzitter**: Met een blik op de klok ga ik de laatste vragen toelaten. Ik geef eerst het woord aan de heer Sjoerdsma en daarna aan de heer De Roon. Vervolgens sluit ik de vragen van de zijde van de Kamer af en eindigen we met de beantwoording.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik heb nog een aanvullende vraag aan de heer De Vries, naar aanleiding van de vraag van de heer Omtzigt. De heer De Vries zei dat KLM NOTAMs had gekregen en die ook heeft opgevolgd. Het waren stevig beperkende NOTAMs. Het vluchtniveau moest naar om en nabij de tien kilometer. In die NOTAMs stond geen verklaring waarom die beperking zo groot was of waarom er überhaupt een beperking was. Hoe vaak komt het voor dat dergelijke zeer beperkende NOTAMs worden afgegeven zonder verklaring? Wat doet de KLM dan operationeel met het gebrek aan die informatie?

De heer **De Roon** (PVV): Ik heb nog een vraag voor de heer Roos. Ik wil namelijk nog iets beter begrijpen wat hij bedoelt met aanhaken bij de VS. Wat houdt dat aanhaken precies in? Wat is mogelijk en wenselijk?

De **voorzitter**: We beginnen met het antwoord van de heer De Vries op de vraag van de heer Sjoerdsma, en vervolgens beantwoordt de heer Roos de vraag van de heer De Roon.

De heer **De Vries**: Alle staten waar we overheen vliegen, geven zeer frequent NOTAMs uit. Luchtruimsluitingen komen in allerlei verschijningsvormen zeer frequent voor. Ze hebben ook regelmatig een relatie met militaire activiteiten, zelfs in Nederland. Er zijn stukjes in Nederland waar we op bepaalde momenten niet kunnen vliegen, omdat onze luchtvaart daar oefeningen doet. Op andere momenten kunnen we daar wel vliegen. Staten hebben geen internationale verplichting om de reden voor een luchtruimsluiting mede te delen. Misschien is dat een gemis. Dat is een van de dingen die in de ICAO-context, in een taskforce aan de orde komen. Ook in EASA-verband wordt dit besproken. Het is een goede suggestie om landen de reden van hun luchtruimsluitingen explicieter te laten benoemen.

De heer **Roos**: Aanhaken betekent dat je de informatie die nu al beschikbaar is, in ieder geval direct doorsluis naar je eigen organisatie, je eigen flag carrier en naar alle andere partijen op Schiphol die over deze informatie willen beschikken. Vergeet niet dat vanaf Schiphol gigantisch veel maatschappijen vertrekken, op grond van welke verdragen dan ook. Voor hen moet je de informatie beschikbaar hebben. Aanhaken betekent dus nog niet dat je ervoor hoeft te betalen. Als Nederland echter gaat leunen op de FAA, is het wel gebruikelijk om met de FAA te praten over de voorwaarden waaronder het niveau van de informatie die zij beschikbaar gaat stellen, verhoogd kan worden. Dat moet natuurlijk betaald worden; dat is duidelijk. Daarom vond ik de actie van onze Staatssecretaris ook een beetje te goedkoop, in de zin van: je legt het neer bij een internationale organisatie, dat kost misschien weinig en dan heb je de informatie ook. Nee, zo gaat het niet in de internationale politiek. Voor wat hoort wat. Dat moet je kunnen begrijpen.

De **voorzitter**: Mijnheer Verhagen, u wilt nog reageren op hetgeen de heer Roos gezegd heeft.

De heer **Verhagen**: Dank u wel. In de toelichting op aanbeveling 5, op pagina 291 van het OVV-rapport, staat: «Als staten over relevante dreigingsinformatie met betrekking tot het luchtruim beschikken, zou deze via een gestructureerd proces tijdig met luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbende partijen moeten worden gedeeld.» Ik ben hier

misschien meer om antwoorden te geven, maar mijn vraag is dan: welk luchtruim wordt bedoeld? Misschien verklaart dit ook wel waarom Nederland nog niks op de ICAO-website heeft geplaatst. Er staat nog niks op. In het verlengde van de heer Roos zeg ik dus dat het een beetje een «baat het niet, schaadt het niet»-oplossing is. De basis ligt bij Nederland. Er zit ook weer iets politieks in het aanhaken bij de VS. Je kunt lukraak aansluiten bij andere mogelijkheden, maar het dreigingsprofiel van de een is niet het dreigingsprofiel van de ander. Je moet dus niet blind en lukraak iedereen volgen. Het is daarmee niet per definitie wel of niet veilig.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan besluiten we dit blok. Wij danken u alle vier voor uw aanwezigheid en de bereidheid om onze vragen te beantwoorden. Wij gaan om exact 11.30 uur door met de Commissie van Toezicht op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten, die vragen zal beantwoorden over de besluitvorming over vliegroutes boven conflictgebieden.

### **Blok 2a: CTIVD**

1. Harm Brouwer, voorzitter CTIVD
2. Hilde Bos-Ollermann, secretaris CTIVD
3. Mireille Hagens, onderzoeker CTIVD

De **voorzitter**: Welkom. Fijn dat u hier kunt zijn. Mijnheer Brouwer, wilt u misschien nog een korte toelichting geven?

De heer **Brouwer**: Voorzitter. In de eerste plaats dank voor de uitnodiging. U hebt de secretaris en de onderzoeker al gemeld. De leider van het onderzoek, mevrouw Horstink, is niet genoemd. Haar benoemingstermijn is met ingang van 1 januari jl. geëindigd en zij is dus geen lid meer van de CTIVD. Met zijn drieën denken wij echter goed in staat te zijn om haar te vervangen.

De OVV heeft onderzoek gedaan naar de crash van de MH17. Daarbij werd ook stilgestaan bij de besluitvorming rond de veiligheid van vliegroutes. In dat verband rees de vraag of onze inlichtingen- en veiligheidsdiensten, de AIVD en de MIVD, hierbij een wettelijke taak hebben en hoe zij daar invulling aan hebben gegeven. Het verzoek is door de Ministers van BZK en van Defensie overgenomen en zij hebben het vervolgens aan ons doorgeleid. Zo werkt het in de samenwerking.

Het verzoek stelde in een drietal vragen aan de CTIVD. Wat is de formele overlegstructuur tussen de AIVD respectievelijk de MIVD en de voor de burgerluchtvaartveiligheid relevante partijen inzake het informeren over veiligheidsdreigingen? Welke zijn de concrete activiteiten van de diensten op dit punt geweest? Welke informatie hadden de diensten voorafgaand aan de crash over de veiligheidssituatie in Oost-Oekraïne voor de burgerluchtvaart en in hoeverre hebben zij die informatie gedeeld met de voor de luchtvaartveiligheid relevante partijen? Wat waren de overwegingen om dat wel of niet te doen?

Wij hebben de drie vragen beantwoord. Daarbij hebben wij ons gericht op een feitelijke beantwoording van de vragen. De conclusies zijn uiteindelijk door de OVV zelf getrokken. Ons onderzoek vond immers plaats in het kader van het allesomvattende onderzoek van de OVV. Het onderzoek beperkte zich tot het kennisniveau van de AIVD en de MIVD tot aan de crash van MH17 op 17 juli 2014. Onze onderzoeksperiode betrof de periode 1 januari 2014–17 juli 2014.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de leden voor hun vragen. Graag maar één vraag per lid, want wij hebben slechts een halfuur voor dit blok.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ik dank de heer Brouwer voor zijn korte inleiding en voor de schriftelijke bijdrage en het rapport dat wij eerder hebben mogen ontvangen. Hoe hebt u het ervaren dat een officiële onderzoeksvraag aan u is gesteld? Hebben diensten een wettelijke taak voor de veiligheid van buitenlandse vliegroutes? Ik vraag dit omdat het natuurlijk verrassend is dat de overheid de CTIVD vraagt of de diensten hierin een wettelijke taak hebben. Je zou mogen verwachten dat de overheid daar zelf van op de hoogte is. Graag een reflectie op die onderzoeksvraag.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik heb geen vragen in dit blok.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Uit het OVV-rapport is gebleken dat Nederland nagenoeg geen informatiepositie had in Oekraïne. Er was ook geen specifieke onderzoeksopdracht. Het AIVD-team dat daar aanwezig was, is ontmanteld. Hebben die ontmanteling en het ontbreken van een onderzoeksopdracht te maken met de bezuinigingen die destijds op de AIVD zijn doorgevoerd?

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik vond de conclusie op onderdeel c heel interessant: op 17 juli was de informatiepositie zodanig dat de Oekraïense strijdkrachten de beschikking hadden over operationele Buk-systemen in Oost-Oekraïne, maar dat de twee andere groepen, zijnde Rusland en de rebellen, daar geen van beide operationele Buk-systemen beschikbaar hadden. Als je informatie combineert met het OVV-rapport, dan krijg je een vrij verrassende conclusie. Is achteraf bekeken of ook andere partijen operationele Buk-systemen beschikbaar hadden? Er is gevraagd of buitenlandse partijen een dreigingsanalyse hadden, maar ik richt mij even strikt op de beschikbaarheid. De intentie is nog iets heel anders, maar heeft de AIVD of de MIVD daarnaast ook van buitenlandse diensten gehoord of zij wel informatie hadden over operationele Buk-systemen van andere partijen als de rebellen of het Russische leger?

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Tijdens het vorige blok bleek al dat aan een aantal aspecten van dreigingsinformatie moet worden voldaan voordat er kan worden gesproken over concrete dreiging. Daarover staat ook iets in het rapport. Er zou sprake zijn van een set van dreigingsfactoren waaraan tegelijkertijd moet worden voldaan. Genoemd worden capaciteit, potentie, intentie en activiteit. Mijn vraag richt zich op dat laatste. Is activiteit een conditie waaraan voldaan moet zijn voordat er kan worden gesproken over een concrete dreiging? Met andere woorden, moet er al eerder een activiteit zijn geweest, een dreiging voor de burgerluchtvaart, voordat er kan worden gesproken over concrete dreiging voor de burgerluchtvaart? Is er naar de informatie van de CTIVD eerder zo'n dreiging gemeld aan de NCTV en/of de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. De conclusie die de commissie trekt op de vraag naar wat de diensten wisten, is heel scherp: er zijn geen factoren die wezen op een concrete dreiging. Daarna wordt dat gespecificeerd: niemand kon die combinatie leggen tussen militaire middelen en mogelijkheden en de intentie. Het is bijna een filosofische vraag, maar is het een onmogelijkheid om die ondenkbare combinatie van tevoren te bedenken? Wat dat betreft is het statement van generaal Breedlove aan de OVV heel interessant. Als er nou iemand een excellente informatiepositie had, was hij het, maar zelfs hij wist die combinatie niet te maken. Was het ondenkbaar of is er ook een systeemfout waardoor die verschillende werelden, de militaire inlichtingen en een inschatting voor de burgerluchtvaart, niet bij elkaar komen?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. De heer Brouwer zegt in zijn reactie dat hij van oordeel is dat op basis van artikel 6, lid 2 van de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten er wel degelijk een veiligheidsbevorderende taak in de luchtvaart is. Ik neem aan dat hij kennis heeft genomen van de oproepen die wij in het vorige blokje hebben gehoord, zowel uit de luchtvaartsector als van de aanwezige deskundigen. Over niet-gerubriceerde informatie zijn er drie vormen van overleg waar de AIVD aan deelneemt. Ik vraag de heer Brouwer om te reflecteren op het realiteitsgehalte van sommige van de voorstellen om daar een prominere rol voor de Nederlandse veiligheidsdienst in te verwachten. Er kan ook voor worden gekozen om aan te haken bij grote landen met andere veiligheids- en informatieposities. Ik zeg dat niet omdat ik niet denk dat er meer moet of kan gebeuren, maar ik wil heel duidelijk afmeten tot waar dat gaat voordat er in de keten een onevenwichtige verantwoordelijkheidstoedeling ontstaat, waarbij veiligheidsdiensten dan waarschijnlijk aan de veilige kant van de marge gaan zitten.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Brouwer het woord geef, meld ik dat de heer Van der Staij van de SGP-fractie hier heel graag had willen zijn, maar dringende andere werkzaamheden had. Om die reden heeft hij zich afgemeld.

De heer **Brouwer**: Voorzitter. De heer Sjoerdsma vroeg of wij het vreemd vonden dat door de OVV werd gevraagd om inzicht in de wettelijke taak van de dienst. Formeel is het verzoek aan ons door beide Ministers gedaan, maar dat neemt niet weg dat de onderliggende vraag afkomstig was van de OVV. De Ministers wilden kennelijk niet in discussie gaan met de OVV over de beantwoording. Ik denk dat het juist is geweest dat die vraag een-op-een en via de juiste procedure aan ons is voorgelegd. Dat hangt ook samen met de omstandigheid dat het onderzoek dat wij hebben gedaan, niet direct voortvloeit uit de wettelijke taak van de CTIVD. Onze wettelijke taak is toe te zien op de rechtmatigheid van de activiteiten van beide diensten. Het was voor ons ook niet direct helder hoe wij dit verzoek om toelichting in die wettelijke taak konden plaatsen. Wij wilden er echter wel aan voldoen als daar behoefte aan was. Als wij buiten onze wettelijke taak zouden treden bij het voldoen aan dat verzoek, zou de vraagstelling door de Ministers moeten worden overgenomen, vandaar.

De heer Bontes zegt dat er nagenoeg geen informatiepositie was noch een specifieke onderzoeksopdracht. Wordt de ontmanteling van de teams ingegeven door de bezuinigingen, ja of nee? Er waren wel degelijk specifieke onderzoeksopdrachten, zowel voor de AIVD als voor de MIVD, zij het dat die betrekking hadden op het verwerven van inlichtingen met betrekking tot de Russische Federatie, niet tot Oekraïne. Wat de MIVD betreft ging het daarbij om de proliferatie van Russische wapens en militaire en technische kennis. Ook de AIVD had een onderzoeksopdracht gericht op de Russische Federatie. Deze betrof binnen- en buitenlands beleid alsmede energiepolitiek. Naarmate het conflict in Oost-Oekraïne escaleerde, traden bij het uitvoering geven aan de onderzoeksopdrachten verschuivingen op. Men ging zich ook richten op het conflict aldaar. De MIVD ging zich mede richten op de eventuele betrokkenheid van de Russische Federatie bij het conflict, direct dan wel indirect. Hoewel de onderzoeksopdrachten van beide diensten betrekking hadden op de Russische Federatie, zie je dat vanaf februari 2014, na de schietpartij op het Maidanplein en de inval op De Krim en het daarna escaleren van de toestand in Oost-Oekraïne, in de onderzoeksopdrachten verschuivingen optreden en dat ook ten aanzien van die laatste situatie, over militaire activiteit en capaciteit, informatie verzameld wordt. De heer Bontes heeft gelijk als hij zegt dat er geen specifieke opdrachten gericht op Oekraïne waren. Maar het conflict in Oekraïne, met name Oost-Oekraïne, en de verbinding die de Russen hadden met dat conflict werd in de daaropvol-



gende maanden wel degelijk onderwerp van onderzoek. Daar heeft men ook de nodige informatie uit gehaald.

Dat laat zich ook wel verklaren, want in geopolitieke zin zou een Russische inval in Oost-Oekraïne een groot scharnierpunt zijn. Als actief krantenlezer en televisiejournaalvolger kan ik mij nog wel herinneren dat men zich daar in die tijd politiek terecht nogal druk over maakte. In toenemende mate richtte de aandacht vanuit beide onderzoeksopdrachten zich op het verkrijgen van inzicht in binnenlands beleid, buitenlands beleid, veiligheidsbeleid en defensiebeleid van de Russische Federatie. Daarmee werd natuurlijk ook het beeld verbreed naar Oekraïne.

De relatie tussen de ontmanteling van de onderzoeksteams-Oekraïne en bezuinigingen hebben wij niet onderzocht. Ik wil niet weglopen voor die vraag, maar wij hebben dat niet onderzocht. Het zat niet in onze opdracht. Ik denk dat die vraag aan anderen moet worden gesteld. Wij kunnen de vraag in ieder geval niet beantwoorden.

Was er nagenoeg geen informatiepositie? Dat valt nog maar te bezien in het licht van de opmerkingen die ik zo-even heb gemaakt over de accentverschillen die optraden in het onderzoek van beide diensten naar wat er in de Russische Federatie ten opzichte van Oekraïne gebeurde.

De heer Omtzigt constateert dat er melding wordt gemaakt van het feit dat Oekraïne wel operationele Buk-systemen had, ook in het oosten van het land, terwijl er niets wordt gezegd over de aanwezigheid van operationele Buk-systemen aan de Russische zijde van de grens respectievelijk bij de separatisten. Wat de separatisten betreft is mijn reactie eenvoudig: er was daarover bij de diensten geen informatie aanwezig. Wij hebben daarnaar gekeken, wij hebben de totale informatiepakketten onderzocht in het kader van onze mogelijkheden en bevoegdheden bij het onderzoek. Er was überhaupt bij beide diensten geen informatie aanwezig dat de separatisten in het door hen bezette gebied de beschikking hadden over krachtige operationele luchtafweersystemen die geschikt waren om burgervliegtuigen op vlieghoogte – dat is volgens de ICAO-norm vanaf 7,5 kilometer – te kunnen neerschieten. Daar was geen informatie over en dus ook niet over de vraag of Buk-systemen in het bezit van de separatisten operationeel waren of niet. Ik moet daar één kanttekening bij plaatsen, besef ik. Bij de inlichtingen- en veiligheidsdiensten was er ook via partners informatie dat de separatisten eind juni bij het veroveren van een vliegveld in de buurt van Donetsk de beschikking zouden hebben gekregen over een Buk-systeem van de Oekraïense krijgsmacht, maar daarvan werd aangenomen dat dat niet operationeel was. Wij hebben dat gecontroleerd en het is bevestigd. Wij hebben gezien wie de partnerdiensten waren die dat konden bevestigen. Het is van vele kanten bevestigd dat dat systeem niet operationeel was en dus niet gebruikt kon worden en dat men overigens niet in het bezit was van Buk-systemen. Daar had men geen inlichtingen over.

Er waren wel inlichtingen dat er aan de Russische zijde van de grens met Oekraïne Buk-systemen SA-11 en, als ik het mij goed herinner, SA-20 waren. Dat was op zich niet geheim. Voor de vraag of ze operationeel waren, kijk ik even naar onze onderzoeker.

Mevrouw **Hagens**: Inderdaad hebben wij gezien dat aan de Russische zijde van de grens met Oekraïne werkende Buk-systemen aanwezig waren.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat betekent dus dat er geen informatie was dat er aan de Oekraïense zijde van de grens werkende Russische Buk-systemen waren of rondreden.

De heer **Brouwer**: Die informatie was er niet.

De heer Van Bommel vroeg naar de set aan dreigingsfactoren waaraan tegelijkertijd moet worden voldaan. Het is een combinatie. Moet er sprake

zijn van een activiteit voordat je zo'n concrete dreiging moet delen als een verplichting jegens de voor de luchtvaartveiligheid relevante partijen? Zijn er andere gevallen bekend waarin aan de hand van deze set aan dreigingsfactoren een concrete dreiging is gedeeld? Zo ja, of hieraan de set aan dreigingsfactoren ten grondslag ligt, weet ik eerlijk gezegd niet, maar misschien dat mevrouw Hagens daar een antwoord op heeft. Eind oktober 2013, een maand of negen voor de dramatische ontwikkeling met de MH17, kwam er bij de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten informatie binnen die aangaf dat met name in het Sinaïgebied terroristische groeperingen beschikten over MANPADS'en en dat ze de intentie hebben om daarmee burgervliegtuigen neer te schieten, niet op kruishoogte, want dan kan niet met een MANPADS, maar op de aanvliegroute over de Sinaï naar vliegvelden, naar ik aanneem met name in Egypte. Die informatie is door de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten boven water gehaald. Ik weet hoe dat is gegaan, maar ik kan daar verder geen toelichting op geven. Die informatie is gedeeld met de voor de luchtvaartveiligheid relevante partijen in Nederland. Of toentertijd die set aan dreigingsfactoren al bestond of dat deze set is ontwikkeld na de ervaringen die men toen heeft opgedaan, weet ik niet. Die vraag wil ik aan mevrouw Hagens voorleggen.

Mevrouw **Hagens**: Ja, deze set bestond toen ook al. Het is een internationaal erkende set van dreigingsfactoren aan de hand waarvan dreigingen kunnen worden beoordeeld op mate van waarschijnlijkheid en ernst.

De heer **Brouwer**: Misschien kan ik daar nog aan toevoegen dat deze dreigingsfactoren ook behoren tot de NATO-standaarden. Voor de vaststelling of sprake is van een concrete dreiging hanteert de NATO precies dezelfde factoren. In die zin hanteert ook de MIVD ze bijna als een vanzelfsprekendheid. Daar zit ook de verklaring voor wat wij in ons rapport melden. De benaming van de dreigingsfactoren is niet hetzelfde bij de verschillende diensten. De MIVD houdt zich aan de benaming die de NATO eraan geeft. Overigens is het een set dreigingsfactoren die niet alleen wordt gehanteerd ten behoeve van het vaststellen van concrete dreigingen binnen de burgerluchtvaart, maar ook ten behoeve van alle vitale sectoren van de Nederlandse samenleving.

Moet eerst een activiteit gezien zijn voordat je tot een melding kunt overgaan? Ik denk niet dat dat een absolute voorwaarde is. In ieder geval heeft dat niet gegolden in de Sinaï. Daar is men met name afgegaan op de intentie. Men had een buitengewoon sterke inlichtingenpositie en men was dus in staat om de intentie te beoordelen. Vanuit de waarneming van de intentie hebben de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten geacteerd.

Deed het onmogelijke, het ondenkbare, het onvoorstelbare zich toch voor of is sprake van een denk- of een systeemfout? Ja, die vraag hebben wij ons heel vaak gesteld, en iedereen zal zich die vraag stellen. Ik vraag mij af of wij op dit moment al in staat zijn om die vraag naar volledigheid te beantwoorden. Het onderzoeksrapport van de OVV heeft ons een flink eind op weg geholpen. Het heeft ons een goed inzicht gegeven in de toedracht, maar er zijn ook bepaalde aspecten rond die toedracht die nog niet in kaart zijn gebracht, bijvoorbeeld de precieze plaats van het Buk-systeem in het door de separatisten bezette gebied. Waar was dat nou precies? Daar wordt slechts een indicatie voor gegeven. Hoe is het Buk-systeem daar gekomen? Wanneer is het daar gekomen en door wie werd het bemand? Dat zijn allemaal vragen waarvan wij de hoop hebben dat het antwoord erop in het kader van het strafrechtelijk onderzoek boven water zal komen. Uiteindelijk zullen die antwoorden het totale beeld complementeren aan de hand waarvan wij als internationale samenleving beter in staat zijn om oplossingen te vinden voor de problemen die wij dan signaleren. Via het onderzoek van de OVV weten

wij nu onder meer dat het een Buk-raket is geweest, maar wij moeten die andere feiten ook goed boven water krijgen, zodat wij het beeld compleet krijgen en vandaaruit in volle overtuiging toekomen aan de vraag hoe wij daarbij geconstateerde problemen gaan oplossen. Bij het feit dat het onmogelijke, het onvoorstelbare, het ondenkbare zich heeft voorgedaan, kunnen wij ons niet neerleggen. Wij kunnen niet zeggen: so be it. Dat kan gewoon niet. Daar is datgene wat zich heeft afgespeeld te dramatisch voor. Dat willen wij niet, al was het alleen maar ter genoegdoening aan de nabestaanden van de slachtoffers van deze ramp. Ik kan de vraag op dit moment dus niet beantwoorden. Het ligt ook meer op de weg van de OVV om daar op te reageren dan op die van een Commissie van Toezicht op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten, maar het raakt natuurlijk wel de kern. Hoe kunnen wij de juiste oplossing vinden, hoe kunnen wij een effectieve oplossing vinden en niet een oplossing die verwachtingen creëert die vervolgens niet uitkomen?

De heer Ten Broeke vroeg naar de veiligheidsbevorderende taak. De diensten hebben zo'n taak, maar voor de burgerluchtvaart ligt die bij de AIVD. De MIVD heeft vanuit de defensiegerichte benadering natuurlijk een beperkte rol in het burgerluchtvaartveiligheidsgebeuren. Er zijn diverse oproepen gedaan tot intensivering van het overleg. Er is gepleit voor een prominentere rol voor en een betere samenwerking tussen de veiligheids- en inlichtingendiensten. Ik ken de opvattingen, bijvoorbeeld bij de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, die in dit geheel terecht een partner is. Het zijn tenslotte de piloten die in die vliegtuigen zitten en die daar de beslissingen moeten nemen naar aanleiding van ontwikkelingen die zich gaande de vlucht voordoen, die soms tot wijzigingen in de vluchtplannen en de vluchtroute kunnen leiden. Wij kennen de opvattingen van diverse wetenschappers inzake luchtvaart, veiligheid en dergelijke. Ik kan natuurlijk zeggen dat de heer Ten Broeke met zijn vraag bij mij aan het verkeerde adres is, omdat wij alleen maar hebben gedaan wat van ons gevraagd is, maar zo makkelijk wil ik het mijzelf niet maken. Er is op dit moment een systeem van samenwerking met de diensten, met name tussen de AIVD en de burgerluchtvaart als het gaat om het bevorderen van de luchtvaartveiligheid. Die samenwerking kun je intensiveren. Als ik mag afgaan op de berichtgeving in de nota's van de regering, is dat ook gebeurd. Naast intensivering kun je ook kijken naar de kwaliteit van het overleg. Zouden de diensten niet meer informatie moeten geven dan ze op dit moment kennelijk geven? In het antwoord op de vraag naar de kwaliteit van het overleg hebben wij ons niet begeven. Als het gaat om versterking van de positie van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, moet een aantal wegingsaspecten worden meegenomen. Denk niet dat inlichtingen- en veiligheidsdiensten alles weten. Dat is niet zo en dat is dagelijks te zien. Ook landen met grote informatieposities kunnen nog steeds overvallen worden door bijvoorbeeld terroristische daden. Die landen waren dan blijkbaar niet in staat de juiste combinatie van feiten te maken. Door de inlichtingen- en veiligheidsdiensten nauwer bij dit thema te betrekken wordt niet per definitie een oplossing gevonden. Diensten weten niet alles. Diensten hebben hun aandachtsgebieden. Diensten stellen binnen die aandachtsgebieden hun prioriteiten. Daarnaast zijn er natuurlijk verschillen tussen diensten en diensten. Wij hebben twee in onze ogen professionele inlichtingen- en veiligheidsdiensten, de AIVD en de MIVD, maar in hun mogelijkheden weerspiegelt zich de geopolitieke positie van Nederland.

De **voorzitter**: Dank u wel voor de gegeven antwoorden. Wij hebben helaas geen gelegenheid voor aanvullende vragen.

## Blok 2b: Radar- en satellietgegevens

1. Paul Riemens, CEO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
2. Piet van Genderen, radardeskundige Technische Universiteit Delft
3. Marco Langbroek, satellietdeskundige

De **voorzitter**: Wij gaan verder. Welkom aan de heren Riemens, Van Genderen en Langbroek. De heren Van Genderen en Langbroek hebben een position paper ingeleverd, waarvan de Kamerleden kennis hebben genomen. Ik geef de heer Riemens kort de gelegenheid om een mondelinge toelichting te geven.

De heer **Riemens**: Voorzitter. Ik zal dat zo kort mogelijk doen. LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan dat de luchtverkeersleiding verzorgt in het civiele deel van het Nederlandse luchtruim in opdracht van de Nederlandse Staat. Luchtverkeersdiensten betreffen:

- air traffic flow management, het verdelen van vluchten over de beschikbare capaciteit van het luchtruim;
- flight information services, het leveren van de juiste informatie aan luchtvaarders;
- communicatie, navigatie en surveillance, infrastructuur die het mogelijk maakt om te communiceren met vliegtuigen en te navigeren door vliegtuigen en vliegverkeer te volgen;
- air traffic control, het voorkomen van botsingen door het geven van instructies voor hoogte, snelheid en richting aan vliegtuigen;
- search and rescue, het doorgeven van noodmeldingen en het informeren van hulpdiensten.

Luchtverkeersleiding Nederland voldoet in alle opzichten aan de eisen van ICAO, de VN-organisatie voor de burgerluchtvaart. Ik zal de leden stapsgewijs informeren over een aantal relevante onderwerpen: luchtruim, vliegplan, radargegevens en het geven van luchtverkeersleiding.

Elke staat is verantwoordelijk voor en soeverein over het eigen luchtruim. Daarbij hoort het indelen van het luchtruim voor de verschillende gebruikers, militair, civiel en recreatief. Elke staat is verplicht een luchtverkeersleiding aan te wijzen die de eerdergenoemde diensten levert. Een luchtvaartmaatschappij dient een vliegplan in via het zogenaamde IFPS (International Flight Plan Processing System) van Eurocontrol in Brussel. Het vliegplan specificeert het vliegtuig, de tijd en plaats van vertrek en aankomst, vlieghoogte en route. Het IFPS verspreidt dit vliegplan onder de luchtverkeersleidingsorganisaties die met deze vlucht te maken zullen krijgen. LVNL ontvangt elektronisch de vliegplannen van Eurocontrol en voert deze automatisch in haar systemen in.

Nederland en LVNL beschikken over verschillende primaire en secundaire radars voor een goed beeld van de vliegtuigen die in het Nederlandse luchtruim vliegen. Door het combineren van de primaire en secundaire radargegevens in een synthetisch beeld heeft een luchtverkeersleider een goed en betrouwbaar overzicht van de luchtverkeerssituatie. LVNL registreert gegevens van de primaire en secundaire radar en de communicatie tussen verkeersleiders en vliegers via radiotelefonie. Die gegevens worden volgens de ICAO-normen ten minste 30 dagen bewaard en, indien nodig, beschikbaar gemaakt voor onderzoek.

Elke verkeersleider is op de hoogte van de luchtruimte-indeling, afmeting en soort en openstelling van het gebied, waarvoor hij of zij verantwoordelijk is. Door middel van koers-, hoogte- en snelheidsinstructies wordt de vlucht volgens het vliegplan veilig begeleid tot aan de grenzen van het Nederlands luchtruim. Zodra de vlucht is overgedragen aan een naburige luchtverkeersleiding, eindigt de dienstverlening en de verantwoordelijkheid van LVNL.

Na deze korte uitleg zal ik graag vragen beantwoorden voor zover dat vanuit LVNL mogelijk is. Het zal altijd gaan om de Nederlandse situatie.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mijnheer Van Genderen, hebt u behoefte aan een korte toelichting?

De heer **Van Genderen**: Voorzitter. Ik wil een paar punten toevoegen aan mijn schriftelijke bijdrage en die betreffen met name de afstandsbereiken en de herhalingsfrequentie waarmee een radar objecten kan bemeten. Met name de primaire radar heeft er last van dat heel veel objecten gedetecteerd worden die eigenlijk voor niemand interessant zijn. Het apparaat moet zijn best doen om allerlei onderscheidende factoren te vinden. Dat maakt dat radars bij vliegvelden op een andere manier en in een ander tempo hun data evalueren dan radars die over grote afstanden moeten werken. Radars bij vliegvelden hebben doorgaans een omwentelingstijd in de orde van vier à vijf seconden en een afstandsbereik van 60 tot 80 nautische mijl. Radars voor en-routeverkeer draaien acht tot twaalf seconden per omwenteling rond en kijken veel verder, tot zo'n 200 mijl, 350 kilometer toe.

Een secundaire radar is meestal geïnstalleerd bovenop een ronddraaiende primaire radar en heeft dus dezelfde refresh rate, zoals dat heet.

Een ADS-B, een andere sensor, is autonoom, werkt vanuit het vliegtuig en heeft een herhalingsfrequentie, een update rate van pakweg een halve tot een hele seconde.

Dit geldt voor radars die op de grond staan. Radars aan boord van vliegtuigen, zoals AWACS en de Russische tegenhanger, hebben een militair geclassificeerd afstandsbereik. Volgens de publieke bronnen kunnen ze zo'n 600 tot 800 kilometer ver kijken. Dat geldt voor die heel specifieke zoekradars. Ik heb daarnet wat getallen genoemd voor radars op de grond. Die getallen gelden ook voor radars aan boord van schepen; die kunnen ongeveer net zo ver kijken. Dan heb ik het met name over militaire schepen. Militairen verzamelen radargegevens in het kader van bepaalde oefeningen of operaties en de radars staan dus niet altijd in dezelfde modus. Ze zijn heel flexibel inzetbaar. Je kunt niet zeggen dat ze altijd een bepaalde functie tot een bepaalde afstand invullen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Langbroek.

De heer **Langbroek**: Voorzitter. Dank u voor de uitnodiging. Mij is gevraagd wat informatie te verschaffen over het mogelijke nut van waarnemingen door militaire satellietssystemen. Daarvan zijn er een aantal. De Verenigde Staten beschikken over een aanzienlijk aantal systemen, maar het gaat niet alleen om de Verenigde Staten. Nuttige informatie zou ook kunnen komen van militaire satellietssystemen van bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk en misschien zelfs China. Op zich is het materiaal doorgaans classified, maar de werkelijkheid is dat er eigenlijk al heel veel informatie in het publieke domein beschikbaar is, inclusief de gegevens over de plaats van de satellieten. De satellieten worden namelijk gevolgd door een onafhankelijk netwerk van waarnemers, waarvan ik er één ben.

Welke satellietssystemen zouden nuttige informatie kunnen leveren met het oog op een eventuele vervolging van de daders van het afschieten van zo'n raket? Mijn notitie geeft al een aantal voorbeelden die van belang zijn voor de beantwoording van die vraag. Het belangrijkste is het SBIRS (Space-Based Infra Red System), een earlywarningsysteem van de Verenigde Staten, waarmee in infrarood wordt gekeken naar raketlanceeringen. De VS hebben twee systemen, een wat ouder systeem en een nieuw systeem, het SBIRS, waarvan ze vier satellieten in de lucht hebben. Ten minste drie ervan hadden op het moment dat dit gebeurde, zicht op Oekraïne en kunnen dit potentieel hebben waargenomen. Die satellieten

scannen vanuit hun posities hoog boven de evenaar en hoog boven de pool het hele zichtbare halfrond van de aarde in ongeveer tien seconden voor een eventuele signatuur. Dit systeem is dus van belang voor het echt gericht waarnemen van een raketlancering.

Een vergelijkbare rol is er voor SIGINT-satellieten (Signals Intelligence). Dat zijn in feite grote oren die luisteren naar radiosignalen die vanaf de aarde komen, waaronder radar- en telemetriesystemen die bij zo'n luchtafweerraket horen. Ook daarvan zweven er een aantal rond. Ten minste een stuk of zeven daarvan zouden in principe het gebied van Oekraïne in hun doel hebben gehad.

Als wij breder kijken naar satellieten die over de hele dag zelf nuttige informatie kunnen leveren, dan denk ik ook aan satellieten die beeldmateriaal leveren en die gebruikt kunnen worden om te bepalen waar in het gebied binnen het bereik van de ramplocatie mogelijke raketlanceerinstallaties stonden, aan beide kanten van het front. Ook daar speelt radar een rol. Er zijn een aantal radarsatellieten. De Fransen hebben radarsatellieten, de Amerikanen hebben radarsatellieten die met synthetische aperture radar werken. Dat is een techniek om heel nauwkeurige hogeresolutieplaatjes van het oppervlak te maken. Daarop zouden eventuele raketinstallaties te zien zijn.

Daarnaast zijn er de normale beeldsatellieten, die foto's maken, maar wel gevoelig zijn voor bewolking. Een van deze satellieten, de USA-161, had op het moment van de ramp zicht op de Oekraïne.

Zoals ik al zei, het materiaal is over het algemeen classified, maar er is al heel veel informatie publiek beschikbaar, zodat je je weleens afvraagt wat het voor nut heeft om het geheim te houden. In deze context is het veel belangrijker, zeker in het licht van de brief van de Minister van 21 januari, dat de Amerikanen aangeboden hebben om een deel van het materiaal te declassificeren. Een jaar geleden heeft mevrouw Victoria Nuland, die binnen de Amerikaanse regering een soort Staatssecretaris is, gezegd dat deze gegevens al gedeeld zijn met de inlichtingendiensten van Nederland. Zij zei ook dat zij denkt dat de Nederlanders waarschijnlijk zullen vragen om declassificatie. Daarop zei zij: «I think we will be able to help in that regard»; oftewel, zij denkt dat dit wel kan. Dat is een belangrijk punt. Zeker als de informatie gebruikt wordt voor vervolging van mensen, dan is het van belang dat het materiaal gedeclareerd wordt, dat het ook controleerbaar is allemaal. Dat is een belangrijk punt. Ik hoop dat het ook gebeurt, want in de brief van de Minister staat dat alles via de inlichtingendiensten loopt. Dat suggereert dat het een beetje achter gesloten deuren wordt gehouden en dat lijkt mij in dit geval onverstandig.

De **voorzitter**: Dank u wel. Voordat ik de heer Servaes het woord geef, meld ik dat de heer Voordewind van de ChristenUnie-fractie heeft laten weten niet aanwezig te kunnen zijn. Dat spijt hem zeer.

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Ik heb eigenlijk maar één vraag na alle schriftelijke bijdragen gelezen te hebben, na de discussie in het publieke domein en na de brief die wij gisteren van het kabinet kregen. Ik hou het ook bij die ene vraag, omdat wij middenin een strafrechtelijk onderzoek zitten. Ik voel er niet voor om voor nog meer problemen te zorgen dan de complexe geopolitieke context al creëert. Het kabinet schrijft dat zowel de OVV als het Openbaar Ministerie over op dit moment nog gerubriceerde radar- en satellietinformatie beschikt. Daarnaast geeft het kabinet aan dat beide organisaties daaraan op dit moment voldoende hebben. Er wordt geen beroep op de Nederlandse overheid gedaan om wie dan ook via welke internationale organisatie dan ook tot meer informatiedeling te dwingen. Welke concrete aanwijzing is er dat er behoefte is aan meer? Allerlei technische mogelijkheden via Fransen, Amerikanen etc. worden beschreven. Waarom zou het Openbaar Ministerie, dat de leiding heeft over het internationaal strafrechtelijk

onderzoek, er behoefte aan hebben om alle andere opties verder uit te diepen?

De **voorzitter**: Aan wie stelt u deze vraag?

De heer **Servaes** (PvdA): Vooral aan de heer Van Genderen, die in zijn schriftelijke bijdrage zegt de conclusies van de OVV te onderschrijven. Is de huidige informatie ook voor het OM voldoende? De heer Langbroek heeft alle andere opties benoemd. Daarmee zou de suggestie kunnen worden gewekt dat al die informatie nu per se nodig is.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ik heb een vraag voor de heer Langbroek, die stelt dat openbaarmaking, het opheffen van de geheimhouding van die Amerikaanse gegevens wat hem betreft wenselijk is. Is het wenselijk omdat het leidt tot mogelijke transparantie in de bewijsvoering, omdat iedereen kan meekijken en kan onderschrijven dat die gegevens tot een bepaalde conclusie leiden? Of zijn er andere redenen om voor openbaarmaking te pleiten? Op 20 juli 2014, drie dagen na het neerstorten, heeft de Amerikaanse Minister van Buitenlandse Zaken een aantal beweringen gedaan die erop neerkwamen dat men exact alles wist, van timing tot locatie. Hoe waarschijnlijk is het dat Amerikaanse satelliet- en radargegevens de precieze vuurlocatie kunnen vastleggen?

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de heren voor drie heldere introducties en position papers. Aan de heer Riemens stel ik de volgende vraag. Stelt u zich voor dat zich in Nederland een ongeluk voordoet. Hoe lang duurt het dan voordat u alle primaire en secundaire radargegevens aan de OVV en het OM overhandigd hebt als het u gevraagd wordt? Wij wachten al anderhalf jaar, maar wat is de procedure in Nederland? De heer Van Genderen heeft heel goed beschreven welke radarsystemen wat kunnen, maar welke radarsystemen hadden de MH17 op het moment van neerhalen binnen bereik? Hoe zouden wij daarachter kunnen komen? De heer Langbroek vraag ik of hij voorbeelden kan geven van momenten waarop landen gevoelige informatie over SBIRS en SIGINT wél gedeclasificeerd hebben. Welke precedenten zijn er op dat gebied? Die kunnen straks van belang zijn als er een vraag tot declassificatie komt.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Ik heb een vraag voor de heer Langbroek. Hij zegt dat wij afhankelijk zijn van de satellietbeelden van andere landen. Dit toont de complexiteit aan die dat met zich mee kan brengen. Binnen Defensie is weleens geopperd om onderzoek te doen naar de aanschaf van kleine satellieten. Hoe kijkt de heer Langbroek daartegen aan? Is het haalbaar om op die manier de afhankelijkheid te verkleinen? De wereld wordt steeds complexer. Moeten wij niet zelf satellieten aanschaffen?

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de sprekers voor het feit dat zij hun informatie aan ons hebben verstrekt en die ook met ons willen bespreken. Ik heb een vraag voor de heer Van Genderen. Oekraïne heeft meegedeeld dat primaire radarsystemen waren uitgeschakeld in verband met onderhoud. Is het gebruikelijk om dat te doen zonder vervanging? Ben je meteen blind als je het primaire radarsysteem in onderhoud neemt of heb je als land andere mogelijkheden om toch te zien wat er gebeurt? De heer Langbroek gaf aan dat de VS en andere landen, zoals Frankrijk, over satellietssystemen beschikken die vijandelijke radarsystemen kunnen opsporen. Welke landen hebben dergelijke systemen nog meer?

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ik dank de sprekers. Er werd melding gemaakt van de specifieke capaciteiten van sommige satellieten om vrij precies te bepalen van waar die Buk-raket zou zijn gelanceerd. Uit

het OVV-rapport bleek dat dat gebied op dit moment heel groot wordt ingeschaald, omdat die precisie ontbreekt. Dergelijke satellietbeelden zijn in dat opzicht cruciaal. Het OM heeft gisteren gezegd te beschikken over alles wat het zou willen hebben. Beschikt Nederland over de capaciteit om beelden die worden overgedragen, te verifiëren? Als de Amerikanen aan het verzoek voldoen, kunnen de beelden in het openbaar gebruikt worden, maar kan Nederland ze ook verifiëren? Kan het OM ze op waarheidsgehalte onderzoeken?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik dank de sprekers voor hun komst en voor hun schriftelijke inbreng. Het kabinet heeft aangegeven dat het ruwe en verwerkte secundairradargegevens van Oekraïne heeft ontvangen, maar dat de radarstations daar in onderhoud waren en dus niet hebben opgeleverd wat wij hadden gehoopt. De Russische Federatie heeft geen ruwe radargegevens verstrekt, maar heeft wel video-opnamen, die zijn ingezien door leden van de OVV en kennelijk ook van het OM. De VS heeft gederubriceerde radar- en satellietgegevens verstrekt aan leden van de OVV en het OM. Het OVV geeft aan geen behoefte te hebben aan verdere informatie, omdat hij zijn conclusies al heeft kunnen trekken. Het OM zegt ook over voldoende informatie te beschikken. Ik vind dat vreemd. Hoe beoordelen de heren Langbroek en Van Genderen dit?

Ik vraag de heer Riemens wat wij bij de ICAO nog kunnen bereiken. Er bestaat daar geen klachtenprocedure, maar wel een geschilbeslechtsingsprocedure. Zijn er voorbeelden van gebeurtenissen in het verleden waarbij het ontbreken van deze gegevens via de weg van de ICAO is opgelost?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Riemens, waarbij ik opmerk dat de andere genodigden mogen interrumperen.

De heer **Riemens**: Voorzitter. Ik begin met de vraag van de heer Omtzigt. Het pakket dat wij aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid leveren, bestaat uit meerdere componenten. Het gaat om ruwe primaire- en secundairradarbeelden. Wij hebben over het algemeen een dag nodig om die naar boven te halen. Het verkeersplaatje waarmee de luchtverkeersleiding werkt, kan binnen een halfuur opnieuw worden gegenereerd. Wat radiotelefonie betreft is dat hetzelfde verhaal. De communicatie tussen luchtverkeersleiders onderling is binnen een dag te leveren. Als wij in een dergelijke situatie zouden zitten, zouden wij binnen een dag de informatie kunnen leveren.

De **voorzitter**: Wilt u ook reageren op de vraag van de heer Ten Broeke over de ICAO-procedure?

De heer **Riemens**: Als luchtverkeersleidingsorganisatie hebben wij voor onderzoek eigenlijk alleen maar behoefte aan informatie van luchtverkeersleidingsorganisaties om ons heen. Als wij een calamiteit in het Nederlandse luchtruim zouden hebben die zich afspeelt in de buurt van de grens, dan hebben wij directe relaties om al dan niet via het bevoegd gezag van het naburige land de informatie te krijgen. Een pad via ICAO of andere instanties hebben wij eigenlijk nooit bewandeld. Dat zou ik afzonderlijk juridisch moeten onderzoeken.

De heer **Van Genderen**: Voorzitter. Ik reageer allereerst op de vraag van de heer Servaes. Waarom zou het OM genoeg hebben aan de binnengekomen informatie? Ik weet natuurlijk niet precies welke informatie de Verenigde Staten hebben overhandigd. De primaire radargegevens, de ruwe data, zijn onontbeerlijk om zaken als een raket die onderweg is of het uiteenvallen van het vliegtuig goed te analyseren. Een raket heeft geen secundaire radar aan boord en geen transponder en is dus niet



zichtbaar voor secundaire radar. Er is maar één bron die dat kan detecteren en dat is de primaire radar. Ik heb zo-even al gezegd dat primaire radars heel veel dingen zien, ook dingen die helemaal niet relevant zijn. Ze hebben moeilijke interne mechanismes om onderscheid te maken tussen wat wel en wat niet relevant is. Daarin zou het kunnen passen dat een raket die wel gedetecteerd is, niet als relevant wordt gezien, niet wordt onderscheiden. Hij wordt wel gezien, er wordt zelfs een primaire plot van gemaakt, maar hij wordt niet als track op het scherm gezet. Het is dus best mogelijk dat de raket onderweg was, dat hij netjes gezien is, maar dat hij niet onderscheiden is als van belang voor de verkeersleiding.

De **voorzitter**: De heer Omtzigt wil een verduidelijkende vraag stellen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dan is hij dus niet zichtbaar op de verwerkte gegevens, omdat hij er uitgefilterd is. Stel dat ik alsnog de ruwe gegevens zou opvragen. Zou ik dan een nieuwe bewerking kunnen doen om een object dat met 2.000 à 3.000 km/u richting een vliegtuig gaat, gericht te zoeken? Heb ik dan een grote kans dat ik die in de ruwe, primaire data alsnog vind?

De heer **Van Genderen**: Die kans is groot, maar ik zeg erbij dat die raket niet heel erg lang onderweg is. Ik weet niet hoe lang het traject precies was, omdat ik niet weet waarvandaan hij gelanceerd is, maar het kan zo'n 20 of 30 seconden zijn. Als het object is waargenomen door een antenne met een omwentelingstijd van 10 seconden, dan heb je maar twee of drie waarnemingen. Daar moet je het dan mee doen. Er blijft dus altijd enige onzekerheid. Een andere onzekerheid is dat de kans dat een object wordt gedetecteerd, niet 100% is. Je hebt onderscheidende maatregelen, waarbij je geen zekerheid hebt dat het onderscheid correct wordt aangebracht. Met menselijke intelligentie achteraf toegepast, kun je meer uit die ruwe data halen dan de verkeersleidingsalgoritmes op voorhand kunnen. Wat terug te halen zou kunnen zijn als ondersteunend materiaal, is het traject dat de raket heeft afgelegd, alsmede de plek waar hij vandaan komt. Wellicht dat het OM die informatie al heeft; daar weet ik niks van. De heer Omtzigt heeft gevraagd welke radars in Oekraïne dit vliegtuig binnen hun bereik hadden ten tijde van het ongeval. Ik heb mijn best gedaan om terug te vinden welke radars daar allemaal stonden. In Rusland is dat lijstje niet makkelijk te achterhalen. Van Oekraïne heb ik een lijst gekregen met alle coördinaten van de radars. Via Google Earth heb ik geverifieerd dat ze er staan. Dat bleek in alle gevallen te kloppen, maar dat wil nog niet zeggen dat ze werken. Een aantal radars hadden ten tijde van het ongeval een dekking op dat gebied. Ik noem de radar bij het vliegveld van Loehansk, een radar die dimensies heeft voor de lokale verkeersleiding. Verder zijn er nog twee Oekraïense langeafstandsradars en de radar bij Rostov aan de Don in de Russische Federatie. De Oekraïense langeafstandsradars zijn oude Russische radars, die wellicht gemoderniseerd zijn. Ik heb niet kunnen achterhalen of dat het geval is. Als ze niet gemoderniseerd zijn, dan hebben ze een slecht oplossend vermogen. Ze dateren uit de jaren zeventig en hebben een aanmerkelijk staat van dienst. De radar voor de lokale luchtverkeersleiding is een moderne radar van Italiaanse makelij met een tijd tussen ongewenste uitval van vier jaar. Dat is natuurlijk alleen zo als je het systeem regelmatig preventief in onderhoud neemt. Normaal gesproken is deze radar uiterst betrouwbaar. Als hij kapot gaat, duurt het twintig minuten voordat je hem gerepareerd hebt. Daarbij is de veronderstelling dat men alle reserveonderdelen op voorraad heeft. Dat zijn allemaal mitsen die wellicht een relatie hebben met materiaaltekort. Van vier radars kon ik dus nagaan dat ze dekking hebben boven het gebied van de inslag van de raket, maar ik heb geen informatie dat ze werkten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Drie Oekraïense en één Russische.

De heer **Van Genderen**: Klopt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Als u deze specifieke informatie later aan de Kamer zou willen geven, dan stellen wij dat zeer op prijs. Zij biedt ons handvatten.

De heer **Van Genderen**: Het is publieke informatie.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat weet ik.

De **voorzitter**: Gaat u verder met uw beantwoording.

De heer **Van Genderen**: De heer De Roon vroeg wat er gebeurt als de radars zijn uitgezet. Uit het antwoord op de vraag van de heer Omtzigt is al af te leiden dat er voor elk gebied binnen het luchtruim van Oekraïne meer radars dekking bieden. Als er één uitvalt, is er altijd een back-up. Dat is het eerste deel van het antwoord. Het zijn eigenlijk altijd een paar radars bovenop elkaar gestapeld: de primaire radar met daarbovenop de secundaire radar. Alleen als de aandrijving van de antenne stilvalt, dan houdt het hele spel op. Maar als dat niet gebeurt, dan werkt de secundaire radar door, ongeacht de situatie met de primaire radar.

De **voorzitter**: De heer Ten Broeke heeft nog een vraag naar aanleiding van het antwoord dat u aan de heer Omtzigt gaf.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Misschien komt de heer Van Genderen er nog op, maar hij heeft voor ons onderscheiden dat er drie radarsystemen aan Oekraïense zijde waren waarvan er in ieder geval één operationeel was vanwege het werkzame vliegveld in Loehansk. De andere twee radars waren wellicht oud. Wij hebben de informatie gekregen dat ze allemaal buiten werking waren vanwege onderhoud. Hoe kijkt de heer Van Genderen daarnaar? Hoe logisch is dat? Hoe verhoudt dit zich tot het beeld dat Oekraïne al geruime tijd te maken had met militaire verliezen in de lucht?

De heer **Van Genderen**: Ik heb zo-even gezegd dat het een beetje lijkt op materiaaltekort. Het is vreemd. Het is niet zo dat het hele systeem blind is, want de secundaire radar blijft gewoon werken en ook de ADS-B aan boord van vliegtuigen blijft gewoon werken. De veiligheid is dus niet meteen in gevaar. De primaire radar had deze raket dus kunnen zien en is ondersteunend voor de secundaire radar. Dat geen van drieën werkt, kan geen planmatig opgezet onderhoudsschema zijn.

De heer **Riemens**: Radars opereren afzonderlijk. Voor luchtverkeersleiding, inclusief al haar functies, zijn meerdere bronnen relevant, maar qua data zijn ze vermengd om tot één plaatje te komen. De verschillende sectoren die wij ter beschikking hebben, of het primaire, secundaire of modes zijn, geven uiteindelijk informatie over de positie van een vliegtuig. Ze worden uiteindelijk vermengd of gefused om tot één plaatje te komen vanwaaruit het verkeer geleid wordt. Er wordt dus niet op één radar gewerkt. Hoe de situatie daar was, is mij onbekend, maar het zou mij niet verbazen als daar vergelijkbare technieken worden gehanteerd.

De **voorzitter**: De heer Bontes heeft een aanvullende vraag.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Als de systemen van Oekraïne verouderd of in onderhoud waren, zouden dan realtime

gegevens van andere mogelijkheden kunnen worden doorgestraald naar het land? Het land was natuurlijk in een zware burgeroorlog verwickeld.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Genderen, beantwoordt u maar even alle vragen.

De heer **Van Genderen**: Ik borduur nog even voort op de interventie van de heer Riemens. In de Europese context wordt met genetwerkte sensoren gewerkt. Alle informatie die van één vliegtuig beschikbaar is, wordt gebruikt om de positie, de identiteit en de intenties vast te stellen en op het verkeersleidingsscherm beschikbaar te maken voor de diensten. Ik weet niet precies hoe het in Oekraïne gaat, hoewel er een overeenkomst is met Eurocontrol, voor zover ik weet. Ik weet niet in hoeverre het land die techniek helemaal heeft meegenomen. Het is zeker dat ADS-B een standaardmethode is. Mode s werkt en functioneert onafhankelijk van de primaire radar. Van meer radars kan al die informatie op het scherm van de verkeersleider terechtkomen. Doorstralen vanuit andere landen kan. In dit geval zou dat Rusland moeten zijn, maar ik weet niet in hoeverre daar overeenkomsten zijn gesloten.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan de heer Langbroek om de aan hem gestelde vragen te beantwoorden.

De heer **Langbroek**: Voorzitter. De heer Servaes vroeg mij waarom het wenselijk zou zijn om er nog meer informatie bij te betrekken en die eventueel te declassificeren. Transparantie is inderdaad een belangrijke reden. Mijn zorg is vooral deze: als je de indruk wekt dat je gegevens laat liggen en als je gegevens die er wel zijn, geheimhoudt, zou je partijen die er belang bij hebben om de uiteindelijke conclusie aan te vechten, handvatten bieden om dit ook te doen. Ik ben geen jurist, maar in een strafzaak moet bewijs controleerbaar zijn, zeker voor de beschuldigde partij. Nogmaals, ik ben geen jurist; dit is een vraag die u, denk ik, aan een jurist moet stellen. Vanuit dat oogpunt was mijn pleidooi om zo veel mogelijk informatie publiek op tafel te krijgen.

Een van u merkt ook zelf al op dat het belang van dit soort gegevens kan zijn dat er mogelijk een preciezere bepaling kan worden gemaakt van de locatie waarvandaan die raket is afgeschoten. Met het oog op het strafrechtelijk onderzoek van het Openbaar Ministerie lijkt mij dat een evident belangrijk punt.

De heer Omtzigt vroeg mij naar voorbeelden van declassificatie. Dit soort infrarooddata zijn in het verleden gedeeld met astronomen als het ging om de waarneming van heldere vuurbollen, heldere meteoren en meteorieten die in de dampkring komen. Deze zijn in het verleden gewoon gedeeld, ook voor wetenschappelijke analyse. Er zijn voorbeelden van het declassificeren van optische beelden, foto's, uit de Golfoorlog. Toen zijn dit soort foto's publiek gemaakt en gebruikt om te beargumenteren dat Irak fabrieken had voor weapons of mass destruction. Of dat nu echt zo was, is een andere vraag. Om niet iedere keer naar de Verenigde Staten te kijken, heb ik een voorbeeld over dat andere Malaysian Airlines-vliegtuig, de MH370, die verdwenen is. China heeft beeldmateriaal beschikbaar gemaakt van mogelijke debris in de oceaan, zodat dat gecheckt kon worden. Er zijn wel voorbeelden van declassificatie als het belang groot is. In een zaak als deze, die van internationaal belang is, is het belang groot dat er materiaal declassified wordt, of in ieder geval gedeeltelijk declassified wordt, voldoende om dingen te kunnen verifiëren.

In aanvulling hierop ga ik in op de vraag of Nederland de capaciteit heeft om dat te verifiëren. Van de infraroodwaarnemingen weet ik dat eerlijk gezegd niet. Als het gaat om andere data, bijvoorbeeld door satellieten aangeleverde radarbeelden of optische beelden, Signals Intelligence, dan heeft Nederland dat zeker. Onze eigen luchtmacht heeft een

foto-interpretatiedienst. Die moet met dit soort materiaal kunnen werken. Er zijn diverse universiteiten, zoals de TU Delft, die met remote sensing werken. Die moeten met dit soort data kunnen werken. Ik denk dat er in Nederland zelf heel veel expertise op dit terrein is, behalve misschien op het gebied van infrarooddata. Daar kan ik geen antwoord op geven, want dat weet ik niet.

De heer Bontes vroeg hoe haalbaar het zou zijn om eigen satellieten hiervoor in te zetten. Dit soort systemen zijn bijzonder duur. Eén Mentor-satelliet, een Signals Intelligence-satelliet van de Verenigde Staten, kost ongeveer anderhalf miljard dollar. Gezien het feit dat bijvoorbeeld Duitsland eigen satellieten heeft voor radarwaarnemingen, zijn er misschien argumenten om die als Nederland ook aan te schaffen. Dat is een moeilijke afweging. Ik kan die afweging niet maken. Het is een puur politieke afweging, waarbij financiën en belangen tegen elkaar afgewogen moeten worden. We hebben hier in Nederland, onder andere bij TNO, in ieder geval wel expertise in huis om dit soort systemen te ontwerpen. Dan kom ik op de vraag: welke andere landen? De focus is vooral op Amerikaanse systemen geweest, omdat Amerika er heel veel heeft. Voor zover ik weet hebben alleen de Amerikanen op dit moment infraroodcapaciteit. De Russen hadden het. Dat systeem is een beetje teloorgegaan. Ze zijn pas vorig jaar weer begonnen met het lanceren van nieuwe satellieten met die capaciteit. Er zijn meerdere landen die beschikken over capaciteit op het gebied van Image Intelligence en Signals Intelligence, dus radarbeelden, optische beelden en het luisteren naar signalen. Ik heb al genoemd dat de Duitsers een radarcapaciteit hebben, de Fransen ook, de Chinezen ongetwijfeld, en de Russen ook. Ook voor de optische waarnemingen geldt dat die landen dit hebben. Daar zijn zelfs al commerciële aanbieders van, zowel in Europa als in Amerika. Het is wel bekend dat Rusland, en zeer waarschijnlijk China, Signals Intelligence-capaciteit bezitten. Van Frankrijk zit die capaciteit vooral in satellieten in lage banen. Ik heb gecheckt of die satellieten op dat moment zicht hadden op Oekraïne. Dat hadden ze niet. Frankrijk heeft wel de capaciteit, maar waarschijnlijk niet de data. Dat waren volgens mij de belangrijkste vragen die ik heb gehad.

De **voorzitter**: Hebt u de vraag van de heer Van Bommel over de wenselijkheid van openbaarmaking al beantwoord?

De heer **Langbroek**: Wat mij betreft wel ja.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik heb één precisering. Ik kan daar wel in meegaan, in zo'n rechtszaak en de wens van nabestaanden om het te zien. Het kan helpen als je ziet hoe het gebeurd is. Bent u het wel met mij eens dat die wenselijkheid vooral betrekking heeft op de fase dat de vervolging gaande is, terwijl juist in die fase vertrouwelijkheid in het belang van het strafrechtelijk onderzoek is?

De heer **Langbroek**: Daar kan ik het zonder meer mee eens zijn. Verschillende landen hebben natuurlijk ook legitieme redenen om niet zo heel voortvarend te zijn met het geven van dit soort data. Dat is simpelweg omdat je je vijanden een kijkje in de keuken geeft van wat precies de capaciteiten van je systeem zijn als je dit soort informatie geeft, zeker als het om ruwe data gaat. Dat wil je in principe niet. Dat is heel begrijpelijk. Aan de andere kant is er al zo veel informatie in het publieke domein beschikbaar, bijvoorbeeld via Freedom of Information Act-documenten uit Amerika, dat ik mij soms afvraag hoeveel extra de vijand – wie dat dan ook is – hiervan zou kunnen leren. Dat geldt zeker voor de vraag waar die satellieten precies zitten. Als wij met vijftien man, amateurs die voor een deel zelfs gepensioneerd zijn, met verrekijkers en eenvoudige fotocamera's 300 van deze dingen kunnen volgen, dan is het heel duidelijk dat

landen met professionele tracking gear, zoals China en Rusland, uitstekend weten waar die satellieten zitten. Dat is echt geen geheim. Een aantal van deze dingen kun je zelfs vanuit de binnenstad van Den Haag met het blote oog zien als ze overkomen. Dat kun je niet echt als een geheim beschouwen. Dat is onrealistisch.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb nog een vraag aan de heer Van Genderen. Ik ga nog een keer terug naar de waarneming die u zojuist met ons gedeeld hebt, namelijk dat de radar is Loehansk in elk geval, naar we mogen aannemen, zou hebben gewerkt. Dat is rebellegebied. De andere radar, in Rostov, is in de Russische Federatie. Dan houden we die twee radarstations over, die wellicht met verouderde apparatuur hebben gezeten. Daar waren misschien onvoldoende onderdelen, of er zou onderhoud hebben kunnen plaatsvinden. Het ligt voor de hand om voor de aanvullende beelden met name naar de Russische Federatie te kijken. Hoe beoordeelt u de opmerking van zowel OVV als, in de kabinetsbrief van gisteren, het OM dat van die zijde geen ruwe radargegevens zijn ontvangen, maar wel video-opnamen? In hoeverre kan dat daaraan bijdragen?

Mijn laatste vraag aan de heer Riemens: stel nu eens dat Nederland in de situatie van Oekraïne zou hebben gezeten. De heer Riemens zou niet binnen 24 uur in staat zijn geweest om dit op te hoesten, en na 24 maanden nog steeds niet, en we zouden een geschillenprocedure tegen Nederland kunnen beginnen bij ICAO, welke machtsmiddelen hebben we dan om dat alsnog bij de heer Riemens af te dwingen of om hem op een of andere manier het leven heel erg zuur te maken?

De heer **Van Genderen**: Wat de verouderde radars betreft heb ik gezegd dat er moderniseringsprogramma's zijn voor die radars uit verschillende landen. Ik weet niet of ze in Oekraïne geïnstalleerd zijn. De oorspronkelijke Russische radars leverden hun resultaten toe voor een operator display. Die konden niet gekoppeld worden aan een computer. De gemoderniseerde radars konden dat wel. De video-opnamen vanuit Rusland vind ik interessant als toelichting, maar voor nauwkeurig onderzoek volstrekt ontoereikend, omdat er een veel te lang proces zit tussen het verwerven van de data door de primaire radar en het moment dat ze op een scherm staan. Daar zit de radar zelf tussen met zijn interne processen, daar zit een data-afhandelingsproces tussen dat voor de lokale verkeersleiding gemaakt is, en er kan een optimalisatie overheen zitten voor interpretatie door de verkeersleider. Er zitten te veel stappen tussen het verwerven van de ruwe data en de video die de heer Ten Broeke gezien heeft.

De heer **Riemens**: Er zijn een aantal toezichthoudende instanties op de organisatie van de luchtverkeersleiding. Daardoor is het bedrijf volledig transparant in bedrijfsvoering, ook met betrekking tot dit soort data. Op het moment dat wij in de dagelijkse operatie bezig zijn hebben we de Inspectie Leefomgeving en Transport die daarop toeziet. Die heeft zelfs online alle informatie van het bedrijf. Dat heeft ook te maken met het melden van incidenten en dergelijke. Voor een groot deel is dat al geautomatiseerd. Op het moment dat er een calamiteit is, betreden de Onderzoeksraad voor Veiligheid of het Openbaar Ministerie, of beide, het gebouw. Daar hebben we allerlei protocollen voor, waardoor die informatie op juiste wijze wordt gedeeld en het Openbaar Ministerie en de OVV hun werk kunnen doen. Dan kom ik op het laatste deel van uw vraag, over waar we u het leven zuur kunnen maken. Het is mijn kerntaak om dat nu juist te ondersteunen, om te zorgen dat dit soort processen werken, ook als dat soms vervelend is voor de organisatie.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik hoor zeer interessante dingen van alle drie de sprekers in dit blok. De heer Van Genderen heeft net vier civiele radars

genoemd. Ik mag aannemen dat de landen daarnaast ook nog militaire radars in het gebied hadden, waarvan ze niet publiekelijk hoeven aan te geven waar ze staan. Zeker in een grensgebied met een land waarmee je niet helemaal op goede voet leeft, zul je wel een militair radarstation neerzetten. Klopt het dat u net alleen de civiele radars heeft opgenoemd? Aan de heer Riemens heb ik nog een aantal vragen. Als een radar niet werkt, meldt u dat dan in de Nederlandse context? U bent ook voorzitter van de internationale club van verkeersleiders. Zijn er in 2014 in internationaal verband ongeregelheden gemeld over de Oekraïense en Russische radars? Dat betreft niet de Krim, waarbij ze allebei in het luchtruim wilden zijn, maar de rest van Oekraïne. Zijn er bijvoorbeeld meldingen geweest dat radarstations niet zouden werken, of dat er problemen waren, of wat dan ook? Is daar van tevoren iets over gemeld?

De heer **Van Genderen**: Ik kan heel kort zijn. Ik heb alleen gesproken over civiele radars.

De heer **Riemens**: Ik ben inderdaad voorzitter van Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), de internationale koepel die in de wereld de belangen van de luchtverkeersleidingsorganisaties vertegenwoordigt. Die belangen liggen in de aard van geleerde lessen en innovatie in het vakgebied.

De organisatie CANSO ontvangt geen informatie over ongeregelheden van haar leden. Het is ook niet gewoon dat die informatie gedeeld wordt. De stap na ongeregelheden is dat er op het moment dat een radar bij ons niet goed functioneert – dat is in de afgelopen jaren natuurlijk weleens voorgekomen – een beoordeling wordt gemaakt in hoeverre die radar het verkeersplaatje beïnvloedt dat de luchtverkeersleider nodig heeft om zijn of haar werk te doen. Dat kan zijn met betrekking tot de capaciteit van de hoeveelheid luchtverkeer, dat kan een milieucomponent hebben, maar in het bijzonder een veiligheidscomponent. Op het moment dat dat niet het geval is, zal in beginsel de luchtverkeersleider die informatie niet krijgen. Als er capacitaire problemen of andere zaken met betrekking tot de veiligheid spelen die van invloed zijn op de luchtverkeersleider, dan zullen wij uiteindelijk aan de luchtverkeersleider melden dat er ergens, in een bepaald gebied, minder verkeer wordt afgehandeld, of dat er andere maatregelen worden getroffen om dat te compenseren. De derde component is dat al die radars bij ons in een netwerk zijn verbonden. België, Duitsland en Frankrijk delen data met ons in één systeem. Op het moment dat wij een radar uitzetten omdat hij kapot is of geen goed signaal geeft, wordt dat gemeld aan onze naburige verkeersleidingsorganisaties, die afnemer zijn van dat signaal. Daarnaast wordt er melding gedaan aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dat wordt eigenlijk niet breder gedeeld. Andersom geldt dat wij alleen van de landen met het spiegelbeeld van wat ik net vertelde, informatie krijgen die relevant is voor onze bedrijfsvoering en onze verkeersleidingafgifte. Dat is dus het Nederlands luchtruim. Gegevens over Oekraïne zijn voor onze productlevering niet relevant.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb nog een nadere vraag. De OVV heeft hier verklaard dat de luchtverkeersleider die deze vlucht heeft afgehandeld, niet is gehoord. Wordt de luchtverkeersleider standaard gehoord als er in de afgelopen jaren een luchtongeval in Nederland heeft had plaatsgevonden? Denk bijvoorbeeld aan Turkish Airlines.

De heer **Riemens**: Ik heb een heel kort antwoord: ja. Er zijn daar allerlei protocollen en dergelijke voor, die ook de individuele verkeersleider beschermen. In dergelijke trajecten, die we in al die jaren hebben meegemaakt, is het ontzettend belangrijk dat de individuele verkeersleider

beschermd wordt. Dat gaat echt razendsnel. Dat bouwt voort op wat ik net vertelde met betrekking tot een incident.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de leden geen prangende vragen meer hebben. Ik dank heren Riemens, Van Genderen en Langbroek voor de beantwoording van de vragen en voor hun bereidheid om hier te komen.

De vergadering wordt van 12.57 uur tot 13.30 uur geschorst.

### **Blok 3: Deelonderzoeken NLR en TNO over toedracht crash**

1. Michel Peters, CEO NLR
2. Johan Markerink, Senior Scientist (auteur deelrapport NLR)
3. Louk Absil, Directeur Force Protection, TNO
4. Pascal Paulissen, senior onderzoeker Weapon Systems (hoofdonderzoeker deelrapport TNO)
5. Markus Schiller, raketexpert, ST Analytics GmbH, München

De **voorzitter**: Goedemiddag. We gaan in het derde blok spreken over de deelonderzoeken over de toedracht van de crash. Ik heet welkom onze gasten de heer Peters, CEO van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, de heer Markerink, senior scientist van het NLR, de heer Absil, directeur Force Protection van TNO en de heer Paulissen, senior onderzoeker wapensystemen van TNO.

Also a very warm welcome to Mr Schiller, missile expert from ST Analytics GmbH, Munich. We have an interpreter, so you can follow what we are saying in Dutch.

Ik geef de heer Peters het woord voor een inleiding van rond de vijf minuten. Tegen de Kamerleden zeg ik nog even dat de beide aanwezigen van het Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium alleen vragen zullen en ook kunnen beantwoorden over de deelonderzoeken en niet in de volle breedte.

De heer **Peters**: Mijnheer de voorzitter. Geachte leden van de commissie, geachte aanwezigen. Ik ben Michel Peters, algemeen directeur van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Aan mijn rechterzijde zit de heer Markerink, de hoofdonderzoeker van dit project. Het NLR is door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek naar de crash van de MH17. Ik vind het van belang om ook aan te geven dat wij ons tijdens dit onderzoek continu hebben gerealiseerd hoe groot de impact van deze ramp is geweest, en nog steeds is, op onze samenleving, en vooral uiteraard op de nabestaanden.

Het NLR levert al tientallen jaren operationele, technische en wetenschappelijke ondersteuning aan het Ministerie van Defensie in het algemeen en aan de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder. Het belangrijkste onderzoeksgebied is zelfbescherming van luchtvaartuigen, waarvoor een diepgaande kennis van de prestaties van grond-lucht- en lucht-luchtwapensystemen is vereist.

Het NLR heeft zich conform de opdracht van de OVV geconcentreerd op de oorzaak van de inslagschade door hoogenergetische objecten op de wrakstukken van vlucht MH17 en zich niet beziggehouden met andere onderzoeksvragen. Daar kunnen we dan ook geen antwoord op geven. Het onderzoek is als volgt uitgevoerd. Allereerst is de schade aan de wrakstukken uitgebreid geïnspecteerd en vastgelegd. Vervolgens zijn de eigenschappen van alle relevante boordkanonnen, lucht-luchtgeleide raketten en grond-luchtgeleide raketten systematisch onderzocht op een mogelijke overeenkomst met de waargenomen schade aan de wrakstukken.

Om de oorzaak van deze schade te onderzoeken zijn drie mogelijke scenario's geanalyseerd, elk met een verschillende klasse van wapensystemen die in de regio in gebruik zijn.

Het eerste scenario: boordkanon. De schade die is waargenomen aan de wrakstukken komt niet overeen met de schade die wordt veroorzaakt door een boordkanon van een gevechtsvliegtuig wat betreft het aantal treffers, de dichtheid van de treffers, de richting van de kogelbanen en het type schade. We hebben dus geconstateerd en vastgesteld dat de inslagschade op de wrakstukken van vlucht MH17 niet veroorzaakt is door een boordkanon.

Het tweede scenario dat we onderzocht hebben, is een lucht-luchtraket. De schade die is waargenomen aan de wrakstukken komt niet overeen met de schade die wordt veroorzaakt door een springkop van een lucht-luchtraket, in gebruik in deze regio, wat betreft de hoeveelheid schade, het type schade en het soort fragmenten. De inslagschade op de wrakstukken van vlucht MH17 is daarom niet veroorzaakt door een lucht-luchtraket.

Het derde scenario betreft de grond-luchtraket. Van de onderzochte springkoppen bevat alleen de zogenaamde 9N314M de unieke vlinder-vormige fragmenten die in de wrakstukken zijn gevonden. De waargenomen schade aan de wrakstukken komt overeen met de hoeveelheid schade, het type schade, de grenzen en richting van de inslagschade en het aantal en de dichtheid van de treffers. De grootte van de doorboringschade en de gevonden vlindervormige fragmenten komen overeen met de schade veroorzaakt door de 9N314M-springkop, die gebruikt wordt in een Buk-grond-luchtraket uit de 9M38-serie.

Op basis van het schadeonderzoek hebben we aangetoond dat de inslagschade van de hoogenergetische objecten die is waargenomen op de wrakstukken van de MH17, is veroorzaakt door de 9N314M-springkop die wordt gebruikt in de Buk-grond-luchtraket uit de 9M38-serie.

De heer **Absil**: Mijnheer de voorzitter. Ik zal ons kort introduceren, voordat we op de inhoudelijke vragen ingaan. Geachte leden van de Tweede Kamer, dames en heren, wij zijn werkzaam bij de onderzoeksinstelling TNO. Van de 2.800 medewerkers die daar werken, werken er ongeveer 800 in het defensie- en veiligheidsdomein. Zij doen primair onderzoek voor het Ministerie van Defensie. In het kader van dat onderzoek beschikt TNO onder meer over kennis van wapensystemen en de uitwerking daarvan op constructies. Zo beschikken we over rekenmodellen om naar de laatste wetenschappelijke inzichten de fragmentatie van munitie en de uitwerking op vliegtuigen te modelleren. Ook beschikken we over rekentools om de drukgolf van stroming gegenereerd door een exploderende lading van een vliegtuig te modelleren. Vandaar dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid ons heeft verzocht om in het kader van het MH17-onderzoek specifiek te kijken naar de blast- en fragmentatieschade aan de wrakstukken en om de uitwerking van de raketkop op het vliegtuig te simuleren.

Mijn collega de heer Paulissen was hoofdonderzoeker en projectleider van het project en ik ben in mijn rol van programmadirecteur verantwoordelijk voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van het munitieonderzoek bij TNO. Wij zijn graag bereid, vooral in het belang van de nabestaanden van de slachtoffers, om waar gewenst een nadere toelichting te geven op de onderzoeksaanpak en de bevindingen specifiek bij de deelonderzoeken waar TNO aan heeft bijgedragen.

De **voorzitter**: Do you want to give a short introduction, mister Schiller?

De heer **Schiller**: Thank you, Mr Chairman. I had prepared a longer introduction, but I have decided to keep it very brief. I just want to tell you that I have been working on the issues of missile analysis and programme



analysis for more than a decade now, dealing with very complex problems, with only very limited input available. I hope that I can somehow contribute to shed some more light on the issues surrounding the terrible events of July 17, 2014, by sitting here and answering your questions. Thank you very much.

De **voorzitter**: Thank you, Mr Schiller. Voordat ik de heer De Roon de gelegenheid geef om als eerste een vraag te stellen, meld ik nog even dat de heer Sjoerdsma bij dit blok en het volgende blok niet aanwezig zal zijn, maar dat hij wel bij het laatste blok zal zijn. De heer Servaes zal later nog bij dit blok aanschuiven.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de heren voor hun aanwezigheid en voor de rapporten die zijn uitgebracht. Als technische leek kom ik tot de conclusie dat het er heel overtuigend uitziet. Mijn vraag aan de heren van TNO en NLR is of zij zeggen dat de conclusies die zijn getrokken, onomstotelijk juist zijn of dat er toch nog een kans is dat er iets niet klopt. Dat vraag ik vooral omdat de heer Schiller ons juist een interessant stuk heeft doen geworden waarin wordt gewezen op de kansen op juistheid of onjuistheid van conclusies. Misschien kunnen zij nog iets zeggen over hoe hard die conclusies zijn en of daar nog enige onzekerheid in zit.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Ik heb begrepen dat een 9N314M-springkop zo'n 2.000 specifieke vlinderdasstukjes bevat. Toch hebben de onderzoekers in de wrakstukken in totaal niet meer dan vier vlinderdasfragmenten aangetroffen. Is hier een goede verklaring voor?

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik heb allereerst een vraag aan de twee medewerkers van het NLR. Zij gaan in het onderzoeksrapport heel systematisch alle scenario's af van een boordkanon, een lucht-luchtraket en een grond-luchtraket en gaan na welke raketten beschikbaar zijn. Zij laten duidelijk zien dat er bijna duizend inslaggen zijn. We kennen geen enkel boordkanon dat meer dan 250 keer kan schieten. Er moet dus of door vier of vijf vliegtuigen beschoten zijn of het kan niet. Ik zie dat allemaal, maar het hoofd van de OVSE in de regio had het wel degelijk over inslaggen van een boordkanon. Er zitten in het vliegtuig een aantal gaten die rond zijn en circa 30 mm. Er zitten verder een heleboel onregelmatige gaten in die zeer aannemelijk maken dat het een Buk-raket was. Dat wordt duidelijk aangetoond. Maar kunnen die ronde inslaggen ook in het Buk-scenario verklaard worden of moet daar nog een andere verklaring voor gevonden worden? Is dat door een boordkanon of doordat er daarna nog gevochten is? Die inslaggen zijn zichtbaar aan de linkeronderkant van het vliegtuig en ook in de pilotenstoelen. Is er een verklaring voor waarom daar ronde gaten zitten? Past dat in het door het NLR beschreven Buk-scenario?

Aan de heer Schiller wil ik vragen om als onafhankelijke expert te kijken naar deze classificatie. De Russische Federatie komt keer op keer met een andere tegenverklaring en heeft dus meerdere tegenverklaringen. Hoeveel hout snijdt de kritiek? De Russen zeggen bijvoorbeeld dat de raketkop niet bij de raket zelf paste. Is dat een aannemelijke verklaring? Hoe kunnen we dat controleren? Als de heer Schiller zelf dit onderzoek gedaan had, zou hij dan nog additionele zaken gedaan hebben, bijvoorbeeld een analyse van de metalen stukjes, om nog zekerder te maken dat dit het scenario is, zodat het ook in de rechtbank volledig standhoudt als analyse, zoals de heer De Roon terecht zei?

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. De vorige spreker had het al over bevindingen of conclusies die de Russen aan hun eigen onderzoek

verbinden. We kennen daar niet alle details van, maar wel een aantal conclusies die de Russen trekken. Twee daarvan wil ik voorleggen. Zo wordt er getwijfeld aan de precieze plaats van de ontploffing ten opzichte van het vliegtuig en er wordt gesteld dat er volgens de Buk-producent sprake zou zijn van een ouder type raket dan wordt verondersteld door het Nederlands onderzoeksteam. De vraag is nu of er nader onderzoek nodig is om deze beweringen te falsificeren, om aan te tonen dat deze onjuist zijn. Of kan op basis van het huidige onderzoek al met zekerheid gezegd worden dat deze twee kwesties niet aan de orde zijn?

Aan de heer Schiller wil ik de volgende vraag voorleggen, die eveneens betrekking heeft op de kritiek van de Russen. Er is sprake van een beschrijving van fragmenten die niet overeen zouden kunnen komen met elementen die gebruikt zijn in de kop van een 9N314M. Zou die bewering nader onderzoek rechtvaardigen of kan de heer Schiller op basis van wat er nu beschikbaar is zeggen dat dit niet kan kloppen?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Dank aan de deskundigen die zich hier verzameld hebben. Mijn vragen, aanvullend op wat al door mijn collega's naar voren is gebracht, zijn ook gericht op de lezing van Russische zijde. Ik hoop dat ik aan de heer Peters mag vragen om een reactie te geven op de bijdrage in de Volkskrant van deze week van Oleg Stortsjevoj, plaatsvervangend hoofd van de Russische Luchtvaartautoriteit. Ik vermoed dat hij die gelezen heeft. Hij heeft eigenlijk geen spaan heel gelaten van de deskundigheid die door de OVV is gebruikt en daarmee dus de heer Peters op de korrel genomen. Even een citaat: «deze bewering wijst op onbekwaamheid van de OVV-experts op het gebied van de onderzoeksmethodologie als het gaat om slagschade, combat damage, aan vliegtuigconstructies». De Russische zijde heeft dat onderzoek strikt conform bestaande regels en normen uitgevoerd. Kan hij daarop reflecteren? De Russen hebben wellicht niet alle gelegenheden te baat genomen om hun kritiek richting de OVV te ventileren. Het zou toch jammer zijn als wij nu die kans niet zouden geven.

De heer Schiller volgt als onafhankelijk expert de luchtvaartsector al geruime tijd. Hij kent de defensiesector goed. Hoe kwalificeert hij de conclusies die door de OVV naar voren zijn gebracht?

De **voorzitter**: Ik laat het even aan de vertegenwoordigers van het NLR en TNO wie over welke vragen het woord voert. Dat moeten zij zelf even beslissen. Ik wijs erop dat het ook mogelijk is dat u op elkaar reageert als u straks klaar bent met uw beantwoording, of zelfs tussentijds.

De heer **Peters**: Allereerst de vraag van de heer De Roon of het een onomstotelijk juiste conclusie is. Ik durf te beweren dat dit waar is. We hebben zeer uitgebreid en consistent het een en ander bekeken. Op basis daarvan kunnen we zonder meer zeggen dat dit zo is. Misschien kan de heer Markerink nog meer details geven.

De heer **Markerink**: Dat is correct. We hebben alle inslagschade die we hebben aangetroffen op de wrakstukken van vlucht MH17, onderzocht, zoals men heeft kunnen lezen in ons rapport. We hebben alle scenario's onderzocht, zoals de heer De Roon al zei. Op basis van de harde bewijzen van de wrakstukken zijn we uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat het niets anders kan zijn geweest dan de 9N314M springkop, zoals gemoniteerd in het Buk-raketsysteem. Dat is op een heel aantal conclusies gebaseerd, zoals mijn directeur ook al heeft aangegeven. Het heeft te maken met het type inslagschade en de positie waar deze zich bevindt, te weten op de romp. De begrenzingen daarvan zijn heel kenmerkend. Dat is bijna een vingerafdruk van deze specifieke springkop. Als additioneel hard bewijs hebben we natuurlijk ook nog de unieke vliedervormige fragmenten, die alleen maar voorkomen in deze springkop, zoals ook is

bevestigd door leden van de Russische delegatie alsmede door een medewerker van Almaz-Antej, de wapenfabrikant die de Buk heeft ontworpen. In zoverre kunnen wij zeggen dat wij hier voor de volle 100% van overtuigd zijn.

De heer **De Roon** (PVV): Is zo'n springkop een gesloten geheel, zodat je niet meer bij de inhoud ervan kunt, of kun je deze nog openmaken en er wat anders instoppen?

De heer **Markerink**: Ik begrijp de vraag. Dat is een gesloten geheel. U moet zich voorstellen dat het een object is dat ongeveer in het midden van de raket gemonteerd zit. Het is zo'n 60 centimeter lang en weegt 70 kilo. Het is een gesloten geheel. Het wordt los gemonteerd in de dunwandige constructie van de raket, om precies te zijn op het gedeelte waar de diameter iets wijder wordt. Aan de voorkant heeft hij een iets smallere diameter dan aan de achterkant. Daar zit de springkop gemonteerd. Daar kun je niets meer aan modificeren. Die komt gewoon af fabriek en die wordt zo gemonteerd in de raket.

De volgende vraag, die ik heel logisch vind en die in zoverre een goede vraag is, is waarom er zo weinig fragmenten zijn gevonden. We hebben te maken met een raket waar zo'n 7.800 fragmenten in zitten. De heer De Roon noemde zelf 2.000. Ik heb hier 1.870 vlinders staan. De fabrikant geeft ook aan dat het plus of min tien kan zijn. Laten we even uitgaan van 1.870. Zoals men in ons rapport heeft kunnen lezen, hebben wij aangetoond dat er meer dan 800 inslagen zijn geweest op de cockpit van de Boeing, want daar heeft de inslagschade plaatsgevonden. Als we bedenken dat er ongeveer 8.000 fragmenten in zitten, is dat dus maar 10% van het geheel. Dat is op zichzelf ook heel logisch, want de raket detoneert aan de buitenkant. Daar komt een ring van fragmenten uit en maar een kleine sector daarvan gaat daadwerkelijk richting de cockpit, in dit geval. Dan gaan we verder. Er blijven dus nu 187 vlinders over. Zoals bekend hebben wij niet alle wrakstukken. We hebben 350 inslagen geteld op de wrakstukken die we hebben. Die 800 is geëxtrapoléerd voor de wrakstukken die we niet hebben. Dat veronderstelt dat er in de wrakstukken die we wel hebben, maar zo'n 80 vlinders daadwerkelijk zijn ingeslagen, omdat we niet alles hebben. Dat gaat van 187 naar 80. Ongeveer een kwart van die inslagen waren niet door en door. Dat was of inslagschade op heel stevige delen die is blijven zitten en daarna als het ware eraf is gevallen, of het is schampschade of ricochet, zoals wij zeggen, die eraf is geketst en die dus ook niet in de cockpit terecht is gekomen.

Met deze kleine berekening komen we op ongeveer 60 vlindervormige fragmenten die de cockpit hebben geraakt op de wrakstukken die we hebben. Wat gebeurt er vervolgens? Zij raken de constructie van de cockpit en kunnen daardoor vervormen of versplinteren. Het is maar net onder welke hoek zij binnenkomen. Zij komen niet altijd per se in een rechte hoek binnen. Zij kunnen tollen en kunnen draaien door de detonatie en door de luchtstroom, want dit gaat met gigantische snelheden gepaard. Er kunnen dus stukken vanaf vliegen of er kan iets over zijn wat niet meer herkenbaar is als een vlinder.

Vervolgens is er vrij snel het opbreken van het vliegtuig geweest, zoals ook is beschreven in het rapport van de OVV. De voorste sectie is binnen één tot enkele seconden volledig opgebroken. Als eerste is de cockpit eraf gebroken. Stel even hypothetisch dat er een aantal vlinders los in de cockpit hebben gelegen, maar de cockpit breekt af en die moet nog 10 kilometer naar beneden vallen, dan zijn die vlinders niet meer in die cockpit aanwezig. Die vallen er als het ware gewoon uit. Daar gaan wij van uit. Wij weten dat een van de vlinders is gevonden in een van de lichamen van de bemanningsleden die aan boord van de cockpit waren. Er zijn alleen in de cockpit vlinders of überhaupt dit soort fragmenten gevonden.

Het andere fragment is gevonden in isolatiemateriaal van de cockpit, dat ook relatief zacht is en als het ware de klap heeft kunnen dempen, waardoor de vorm intact blijft. Wij vinden het vrij bijzonder dat er echt twee behoorlijk intacte vlinders zijn gevonden. Ik hoop dat ik daarmee de vraag heb kunnen verduidelijken.

Ik kreeg een vraag van de heer Omtzigt dat iemand van de OVSE zou hebben gesproken over inslaggaten van een boordkanon, ronde gaten. In het begin, toen de wrakstukken nog niet naar Nederland waren gebracht, was het boordkanonscenario een van de scenario's waarover veel werd gesproken, ook in de media. Wij kunnen ons dat best voorstellen, omdat je gaten op regelmatige afstanden ziet. Men associeert dat dan met een soort van mitrailleurvuur of iets dergelijks.

In ons rapport heeft men kunnen lezen dat deze specifieke springkop voorgevormde, losse fragmenten heeft, die als het ware als een puzzeltje erin zijn gezet. Als zo'n springkop detoneert, geeft deze ook die regelmatige inslagen. Wij kunnen ons voorstellen dat het voor iemand die niet in dit vakgebied zit – het is een vrij specifiek vakgebied, dat geef ik toe – best logisch is om in eerste instantie, na een eerste blik, te veronderstellen dat het daarop lijkt. De ronde gaten waarover de mijnheer van de OVSE spreekt, hebben wij niet als zodanig aangetroffen. Er zijn vrij onregelmatig gevormde gaten. Sommige zijn ook wat groter, omdat we zien dat daar meerdere fragmenten ongeveer door dezelfde plek zijn gegaan.

We hebben uiteraard gezocht naar die specifieke ronde gaten, waarbij men moet denken aan een diameter van minimaal 30 millimeter, want die kogels of patronen die eruit komen hebben een diameter van 3 centimeter. De gaten die zij veroorzaken, zijn of rond of elliptisch, afhankelijk van de hoek waaronder zij in die constructie inslaan. Zij krijgen dus een diameter iets groter dan die 30 mm, zoals men zich kan voorstellen. Deze gaten hebben wij niet aangetroffen. Onze experts hebben daar uiteraard naar gekeken.

Ik had ook een vraag van de heer Van Bommel over de conclusies die door Russische collega's naar buiten worden gebracht. Allereerst wil ik zeggen dat wij heel goed hebben samengewerkt met onze Russische collega's. Zij maakten deel uit van het onderzoeksteam. Dat is op een prettige en professionele wijze gegaan. Zij hebben ons ook voorzien van additionele data over de springkop en het specifieke raketsysteem. Desalniettemin hebben zij op verschillende momenten verschillende standpunten gehad, gedurende het proces. Een daarvan, dat we nu zien terugkomen, maar dat we al eerder hebben gezien, gaat over de detonatielocatie. We hebben daar kritisch naar gekeken. We kijken niet alleen kritisch naar onze eigen hypothesen, die we in het begin hadden – maar nu weten we dat zeker – maar ook naar die van anderen. Wij hebben die Russische detonatielocatie ingevoerd in onze modellen. Al vrij snel bleek dat het onmogelijk was om het schadepatroon dat wij hadden aangetroffen op de echte wrakstukken, te reproduceren met de detonatielocaties die door onze Russische collega's werden geponeerd. Dat hebben wij hun ook laten zien. Daarmee zijn we klaar met die detonatielocatie en de hoeken die zij daarbij noemen. Wij konden aangeven dat dit gewoon niet kan, want dan krijg je een ander shadebeeld.

Een andere vraag gaat over een ouder type raket. Dat heeft er mee te maken dat op enig moment de Russische delegatie heeft gezegd – het wordt wat technisch – dat die 9N314M-springkop alleen maar in een nieuwe 9M38M1-missile kan. Dat is niet zo. De basissmissile 9M38 en de ietwat gemoderniseerde versie 9M38M1 zijn aan de buitenkant niet van elkaar te onderscheiden. Onze Russische collega van de Buk-fabrikant gaf ook aan dat alle dingen die anders zijn, intern zijn. Dat wil zeggen dat de springkop er van de buitenkant ook hetzelfde uitziet. Wij hebben informatie dat de nieuwe springkop in een oude missile kan worden gevonden en ook daadwerkelijk wordt gevonden, zoals men kan lezen in de verschillende rapporten. Het feit dat het een 9N314M-springkop met

vliedervormige fragmenten is, sluit niet uit dat die ook in een basismissile 9M38 heeft gezeten. In ons rapport is sprake van twee raketsystemen, te weten 9M38 en 9M38(M1). Door de OVV is dat heel goed verwoord als de 9M38-serie raket. Nogmaals, van de buitenkant is dit niet te onderscheiden. Tot zover de genoemde standpunten van de Russische zijde. De heer Ten Broeke stelde nog een vraag over de heer Oleg Stortsjevoj, die een brief schrijft met daarin bepaalde standpunten over het onderzoek. De heer Stortsjevoj was de accredited representative van de Russische Federatie tijdens dit onderzoek. Wij hebben hem als zodanig ook ontmoet. Ik kan zijn uitspraken alleen maar voor zijn verantwoording laten. Daar kan ik voor de rest niets over zeggen. Als hij daar bepaalde meningen over heeft, dan is dat aan hem.

Wij hebben ons onderzoek gedegen uitgevoerd, op basis van de harde bewijzen die wij hebben. De wrakstukken liegen niet. Aan de hand daarvan hebben wij met een team van twaalf onderzoekers, wetenschappers en ingenieurs, een gedegen, technisch en wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd. Wij komen echt tot deze conclusies en hebben daarmee aangetoond dat het zo is geweest. Die uitspraken laat ik voor zijn verantwoording. Daar laat ik het bij.

De heer **Paulissen**: Ik ga even in op de eerste vraag over de kans dat de totale conclusie van het rapport juist of onjuist zou zijn. Zoals we gehoord hebben, heeft het NLR het woord «onomstotelijk» gebruikt. Ik ga als wetenschapper altijd uit van gereede twijfel. Wij hebben aan het begin van het onderzoek een relatief klein deel van het vliegtuig gehad om onze schadeanalyse te doen. Ik denk dat wij rond 30% van de buitenkant van dat deel van het vliegtuig beschikbaar hadden om onze analyses te doen. Daaruit kwam een beeld naar voren over type en plaats van de gevechtslading, de springkop. Dat heeft ons de zekerheid gegeven dat we op de goede weg waren. Die zekerheid is gaande het onderzoekstraject steeds weer bevestigd en versterkt. Wij hebben gaande het onderzoekstraject aanvullende stukken van het vliegtuig ter beschikking gekregen. We hebben inzage gekregen in de resultaten van andere deelonderzoeken die afgerond werden. Het beeld werd steeds vollediger dat we het hier hebben over de gevechtslading 9N314M.

Zit er geen enkele twijfel meer in? In ons deelonderzoek zeg ik dat ik het overtuigend vind wat wij gevonden hebben. Ik wijs erop dat dit deel uitmaakt van een groter geheel, van een zeer breed palet van deelonderzoeken die samengevoegd zijn door de Onderzoeksraad. Deze gaan allemaal in deze richting en completeren het beeld, waardoor men een grote zekerheid heeft dat het zo gegaan is als in het rapport staat. Over de tweede vraag, over het relatief kleine aantal vlinderdasfragmenten, bow ties, sluit ik mij aan bij het betoog van Johan Markerink. Het is inderdaad zo dat wij in onze simulatie zijn gekomen op rond de 900 treffers van scherven van de gevechtslading op het toestel. Dat zijn alle soorten, dus niet alleen die bow ties. Onze simulatie heeft de mogelijkheid om individuele scherven te laten vliegen en te laten treffen. Wij kunnen dan de hele berekening die net door Johan is gegeven, ook bevestigen. Het zal inderdaad een relatief klein aantal scherven zijn dat je uiteindelijk terug gaat vinden, hoewel er bijna 2.000 in de gevechtslading hebben gezeten. Dat is verklaarbaar, ook vanaf de plek waar de gevechtslading is gedetoneerd.

Dan de vraag over de twijfel over de plaats van detonatie. Ook daarbij kan ik mij aansluiten bij wat collega Markerink zei. In het vergadercircuit met de ICAO-leden hebben de Russen op drie momenten feedback gegeven op de deelresultaten. Zij zijn ook gekomen met alternatieve manieren waarop het gegaan zou kunnen zijn. Dat is ook al uitgelegd tijdens de hoorzitting van de Onderzoeksraad in november. Op verzoek van de OVV hebben wij de plek die de Russen aangeven voor de positie van de gevechtslading aangenomen als waar en doorgerekend hoe dan de

schade op het vliegtuig zou worden. Dat hebben wij gedaan en wij hebben op dat vlak geen match kunnen vinden met de Russische stelling. Daarmee is die verworpen.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan de heer Schiller, voor de beantwoording van de vragen die aan hem zijn gesteld. Hij kan gewoon in het Engels antwoorden, want de leden verstaan allemaal Engels en ik ook een beetje.

De heer **Schiller**: Thank you, Mr Chairman. I think that some of the questions aimed at the same direction. Let me try to answer these questions with one reply. In my experience, when I have a complex problem and many theories, hypotheses, scenarios or explanations, whatever you want to call it, a very good approach is to look for inconsistencies, because it is easier to falsify a theory than to verify it. If you have a theory that consists of a lot of consistencies, it sounds more plausible than the other theories.

If you look at all the theories that have been floating around over the past years, there have been a lot of difficulties explaining some of the available evidence with these theories. If you look at the theories that were put forward in the DSB Report, they look pretty consistent to me.

There was a question about the margin of error. One example is that the point where the Buk-missile was calculated to have exploded close to the cockpit differed only by one meter between the analysis of TNO and of NLR. That sounds like some distance, but if you think that we are talking about velocities involved that were in the range of a thousand meters per second, one meter becomes very, very small. This is an error margin of one microsecond.

This is a good example where different explanations come to a similar or identical result. We have a good example for consistencies here. The report looks very consistent to me.

There was another question aiming at the fragments that were found that do not fit to the warhead in question, the warhead 9N314M. I have to admit that I have not heard anything about these fragments. I found it more interesting that there were fragments found that were attributed to something like a Buk-missile, or even directly to a Buk-missile, like a nozzle and some cables. It would be very interesting to figure out where these fragments were found. This could help a lot to get a better idea how they came into the territory there. Perhaps they were from some other events happening at that place. I think that is a very good link to get a better idea if a Buk-missile was indeed involved or not. I hope that herewith most of the questions have been answered and I hope for further questions.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Ik heb nog een meer algemene vervolgvraag. Is het type raketkop terug te brengen tot een bepaalde productie of serie, zodat je kunt vaststellen dat deze bij een bepaalde groep hoort? Bij een normaal rechercheonderzoek heb je ballistisch onderzoek. Dan heb je een huls en waarschijnlijk een wapen, maar dat is er nu niet. Kan die springkop teruggebracht worden naar een bepaalde productie, een bepaalde serie, een bepaald land of een bepaalde groep?

De heer **Schiller**: From what I know of Russian missiles, they usually have some serial numbers imprinted in a lot of their parts, but not all of them, of course. So it might be that on some of the parts found you could find some imprinted numbers, that could hint toward a certain time of production, perhaps even to a certain place of production. But if nothing is found on these few fragments that you have, it is hard to say whether you can somehow figure out where that warhead actually came from.

De heer **Absil**: Met de weinig reststukken die er zijn, denk ik dat het inderdaad ondoenlijk wordt om dat te achterhalen. Uit de fragmenten die gevonden zijn, de vlinderfragmenten bij uitstek, denk ik dat wij een heel duidelijke link hebben gelegd met de raketkop in kwestie. Wat dat betreft is daar geen twijfel.

De heer **Omtzigt** (CDA): In de brief die de Russen geschreven hebben, op een wat laat tijdstip van het onderzoek, wordt beweerd dat het onmogelijk zou zijn dat deze twee gevonden vlinderdasdeeltjes ongeveer 20% lichter zouden zijn dan de deeltjes die in die raketkop zaten. Zij beweren dat het gewichtsverlies rond 6% of 7% zou moeten zijn, als er een integer vlinderdasdeeltje gevonden wordt. Ik ben heel benieuwd of daar onderzoek naar gedaan is. Kunnen jullie daarvan een korte analyse geven? Deze vraag is vooral gericht aan de heren van het NLR, maar als iemand anders er iets over weet, graag.  
Ik heb ook nog een vraag aan de heer Schiller. Nu deze combinatie van raket en springkop geïdentificeerd is, is er ook ergens een lijst beschikbaar van welke landen deze raket in hun arsenaal hebben en ook actief gebruiken?

De heer **Markerink**: Dank voor de vraag. We hebben ook kennisgenomen van de opmerking van Russische zijde over het gewichtsverlies. Overigens is dit niet de eerste keer dat we dit horen, want we hebben dat ook tijdens een van de sessies al van hen gehoord. We zijn daar toen ook al op ingegaan. Ik meen dat de Onderzoeksraad daar ook nog op is ingegaan in de onderzoeksverantwoording, waarin zij ingaat op de commentaren. Ik zal het even heel kort aanstippen. Ik ga weer even wat getallen noemen. Deze fragmenten verlaten met een snelheid van zo'n 7.000 tot 9.000 km/u de springkop. De missile zelf heeft een snelheid van 2.500 km/u. En dan komt de Boeing nog aanvliegen met 900 km/u. We hebben het hier over gigantische snelheden. Dan is er een detonatie, met heel veel druk en heel veel temperatuur, en er is een inslag in de constructie, op verschillende manieren. We hebben het al gehad over versplinterde fragmenten en over stukken die eraf slaan.

Uit de vakliteratuur kunnen we halen dat een gewichtsverlies zoals wij dat hebben aangetroffen op de fragmenten die zijn gevonden, binnen de normale range van gewichtsverlies valt. Er zijn in het verleden een groot aantal testen gedaan. Dat is gewoon te vinden in wetenschappelijke vakliteratuur. Daarin kun je dat opzoeken in tabellen en grafieken. Je zoekt bij een bepaalde snelheid, je pakt een bepaalde huiddikte van aluminium en je kunt opzoeken wat het materiaal was van jouw fragment, in dit geval laaggelegeerd staal, en je kunt opzoeken wat het gewicht was van jouw fragment. Dan kom je op een gewichtsverlies zoals wij daadwerkelijk hebben aangetroffen. In zoverre is het gewichtsverlies dat wij hebben gezien, in overeenstemming met de kennis op dit gebied.

De heer **Paulissen**: Ik wil nog even toevoegen aan dit verhaal dat de bow ties en alle andere scherven uit de gevechtsslading allerlei krachten op zich ingewerkt krijgen van de versnelling, van de explosiedruk, van de hitte en van het doorslaan van een ander deel van de vliegtuigconstructie. Dat alles leidt tot gewichtsverlies van die scherf. De 6% of 7% gewichtsverlies die onze Russische collega's aandragen, wil ik niet wegzetten als onmogelijk. Dat is zeker wel mogelijk. Ik wil alleen wel wijzen op het feit dat we het hier hebben over een tweetal of drietal scherven op basis waarvan een conclusie wordt getrokken. Het is onze ervaring dat het gewichtsverlies van scherven een statistisch verhaal is. Men pakt meestal een bak met een paar honderd scherven. Daar wordt het gewichtsverlies van bepaald. Een gemiddelde waarde van 6 tot 7% is geen probleem. Uitschieters naar boven en naar beneden zijn altijd mogelijk. Ook dat is een mogelijke verklaring waarom het gewichtsverlies in dit geval wat

hoger lijkt dan het gemiddeld is. Dit is een ervaringsfeit uit andere onderzoeken die wij doen bij TNO. Voor ons is het geen opvallend gegeven.

De **voorzitter**: Er was ook nog een vraag gesteld aan de heer Schiller. Kunt u daar antwoord op geven?

De heer **Schiller**: Yes. Contrary to ballistic missiles surface-to-air missiles are usually equipped with a single warhead, so there is no different warhead for the same system. The missile system consists of not only the missile itself. The warhead is also part of the missile system and you have a lot of other things, like the launch vehicle, the radar, the command and control. These are all part of a weapon system, so you do not change them quickly. These things are exported as packages. There are of course some other countries that are in possession of the Buk missile system. There are lists available from open source non-governmental institutions that are pretty trustworthy, for example the Swedish Institute SIPRI. There you can read that for example the countries of Georgia, Ukraine and even Finland, I think, are in possession of the Buk missile system. Please do not lay me down on that. You have to look for yourself afterwards. Yes, there are other countries that have that warhead and that missile system in possession, aside from Russia and the Ukraine.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik zou het vraagstuk alleen al omwille van de discussie ook even van de andere kant willen benaderen. Als we proberen vast te stellen om wat voor type raket het hier gaat, klopt het dan dat het enige fysieke bewijs dat het om dit type Buk-raket gaat, die enkele vliedervormige elementen zijn en dat al het overige bewijs gebaseerd is op berekening, statistiek en aanname? Is dit het enige fysieke bewijs dat er is?

De **voorzitter**: Ik kijk even naar mijn rechterzijde. Als u zich vrij voelt om u daarover uit te laten, ga uw gang.

De heer **Markerink**: Ik begrijp de vraag. Het antwoord is nee. Ik zal uitleggen waarom. Het fysieke bewijs zijn de wrakstukken, voornamelijk. Ik heb al eerder gezegd dat het type springkop waarover we het hebben, een heel specifiek fragmentatiepatroon heeft. Zonder al te technisch te worden, het fragmentatiepatroon heeft te maken met de spreidingshoeken, naar voren en naar achteren, waarbinnen we alle fragmenten vinden en waarbuiten we praktisch geen fragmenten vinden en de snelheden waarmee de fragmenten weggaan. Zo'n fragmentatiepatroon is uniek voor een type springkop en dus ook voor dit type springkop. Uiteraard zijn we enorm geholpen door de heel specifieke vliedervormige fragmenten, dat zult u begrijpen, zeker omdat er volgens onze kennis al geen andere springkoppen waren die deze vliedervormige fragmenten in zich droegen. Dit feit is ook bevestigd door onze Russische collega's en ook nog een keer door de fabrikant van de Buk, die overigens ook een groot aantal andere wapensystemen maakt. Het is dus extra bewijs voor dit specifieke type.

Het fragmentatiepatroon, als het ware de vingerafdruk die het achterlaat op de cockpit in dezen, is één punt. Dan hebben we nog het aantal fragmenten. Dat is ook heel specifiek. Het aantal fragmenten, in combinatie met de detonatielocatie, geeft ook het verwachte aantal inslagen op de cockpit. Ook dat kwam volledig overeen. De hoogste dichtheid en het punt van hoogste dichtheid komen ook volledig overeen met het fragmentatiepatroon.

De heer Van Bommel noemde modellen en statistiek. Statistiek zit er als zodanig niet in. Dit zijn gewoon modellen waar harde natuurkundige formules in zitten en die volledig gevalideerd zijn. Dat geldt zowel voor de



modellen die het NLR gebruikt als voor die van mijn collega's van TNO. Daar is geen twijfel over; die natuurwetten gelden overal, ook op 10 kilometer hoogte, bij het soort snelheden dat ik noemde. In zoverre is het geen verhaal van statistiek. Er is daadwerkelijk een match gemaakt van de berekening met wat we hebben gezien op de wrakstukken. Niettemin heeft het feit dat we vlindervormige fragmenten vonden, ons enorm geholpen om dit bewijs hard te maken.

De heer **De Roon** (PVV): Ik weet niet zeker of ik nu helemaal goed begrijp wat de heer Markerink betoogt. Ik ga dat even testen door hem nog een vraag te stellen. Zegt de heer Markerink dat het aangetroffen fragmentatiepatroon, het aantal fragmenten dat is aangetroffen en het punt van hoogste dichtheid, die drie dingen bij elkaar, alleen maar kenmerkend zijn voor dit type Buk-raket waartoe hij concludeert?

De heer **Markerink**: Ja, dat is wat ik zeg. We hebben gegevens over het type Buk-raket. We hebben gegevens over het aantal fragmenten, en niet alleen het aantal fragmenten, maar ook precies hoe deze binnen deze springkop zijn geordend, in verschillende lagen, waarvan een laag zelfs maar tot ongeveer driekwart van de hele lengte gaat. Dit is echt iets heel specifiek. In ons rapport kunt u lezen dat wij aanvankelijk hebben gekeken naar twintig grond-lucht geleide raketsystemen. Als we kijken naar het aantal fragmenten dat daarin zit, is dat of veel minder of veel meer, dus dan krijg je een totaal ander fragmentatiepatroon, dat ook een totaal andere schade op de cockpit laat zien. Misschien is het zinvol om hierbij aan te geven dat we binnen onze modellering de detonatielocatie, dus het punt waar de springkop is ontploft ten opzichte van de cockpit, hebben bepaald volledig onafhankelijk van het wapensysteem. Dat had bij wijze van spreken een bom kunnen zijn. We hebben puur gekeken naar de inslagen, naar de hoeken van de inslagen en naar de begrenzing van de inslagschade. Alleen al op die punten konden wij de detonatielocatie bepalen. Dat is overigens bevestigd door onze collega's van TNO, die een model van de springkop hebben gebruikt. Dat hebben wij later in het onderzoek ook gedaan. De detonatielocatie ligt gewoon vast. Als je op die detonatielocatie gaat zitten, zitten er zo'n 7.800 fragmenten in, zoals u mij hoorde zeggen. Als we kijken naar een springkop die bijvoorbeeld 20.000 fragmenten heeft, kunt u zich voorstellen dat er een heel ander schadebeeld ontstaat. Dat is ook nog bepalend.

De heer **Absil**: Ik zou mij daar graag bij willen aansluiten wat betreft de simulaties die wij gemaakt hebben aan deze raketkop, met ons model Split-X. Daarbij wordt die kop volledig gemodelleerd, met springstof en de verschillende fragmentlagen. Wij zijn erachter gekomen dat het patroon dat wij dan simuleren, overeenstemt met de getuigenplaten en de wrakstukken. Dan is dat echt een heel erg grondig bewijs.

De **voorzitter**: Zijn er nog vragen aan de zijde van de leden?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb nog een vraag aan de heer Schiller. Deze vraag wordt in zijn position paper voor een stukje beantwoord. We hebben het in de vorige sessie gehad over de radar- en satellietbeelden. De reden waarom wij die allemaal graag wilden hebben, afgezien van de vraag of je je met het onderzoek wilt bemoeien, is dat je dan heel precies kunt zien vanwaar een raket is afgeschoten, terwijl we het nu moeten doen met een oppervlakte van ongeveer 300 km<sup>2</sup> die waarschijnlijk geacht wordt. De heer Schiller zei een aantal dingen over de hoek. Kan hij hierover nog een paar opmerkingen maken? Welke scenario's zijn waarschijnlijk? Is het Russische scenario, dat hij van de zijkant kwam, überhaupt mogelijk? Volgens de Oekraïners en de Amerikanen is het

waarschijnlijk dat de raket en het vliegtuig zo kwamen, frontaal. Als hij van de zijkant kwam, zou hij op Oekraïens gebied gestaan kunnen hebben. Is daarover iets te zeggen met de modellen die hier staan?

De heer **Schiller**: In my company we have a software tool and a lot of tools to simulate the trajectories of ballistic missiles. We feed that tool with data that we get from reconstruction of these missiles. It is not optimized for surface-to-air missiles but for surface-to-surface missiles. We decided to use this software to try to remodel possible trajectories for a surface-to-air missile in that case. Interestingly enough, one of the very first simulations was pretty much on the mark. We took several launch sites that we launched that potential missile from. The very first launch site was from the east, so that we had this almost frontal collision of the missile and the airplane. The missile would have had almost – within a margin of a few percent – the correct angle, speed and orientation to have hit the airplane, as is written in the report of the Dutch Safety Board. That was very interesting. It is absolutely possible and consistent that it was fired from the east. Of course we tested if that was also possible from a southern launch site. There were several launch sites available, and there were several theories floating around on the Internet that the site of a village – I do not remember the name – to the south of the airplane was used to fire the Buk-missile. We also tested that for our simulation. That is also possible, but you get of course a different hit angle. That leads us back to the question if the damage pattern fits well with the angle of the missile compared to the airplane. This is a question that we have not looked into. For that reason I want to direct that question to the colleagues from the reports of NLR and TNO. I think they could better answer that question. I can only say that both launch sites are possible from the missile side.

De heer **Markerink**: Ik ben het helemaal eens met de heer Schiller. We hebben een positie waar het vliegtuig is geraakt. De missile heeft een bepaalde maximale range. Om even te simplificeren – het kan in werkelijkheid niet, omdat het allemaal bewegend is – maar stel dat we er een cirkel omheen trekken. Ergens binnen de maximale range van deze raket kan die gelanceerd zijn en daar liggen de verschillende standpunten als het ware in. Dat geeft de heer Schiller ook heel goed aan. Technisch is het mogelijk dat de missile de Boeing 777 bereikt vanaf een groot gebied, maar wij hebben de wrakstukken onderzocht en die geven ons een schadebeeld en dat geeft ons een hoek. Die hoek kunt u ook vinden in ons rapport. Deze is recht van voren en dan iets van rechts, zo'n 20 graden. Mijn collega's van TNO hebben een soortgelijke hoek. We komen ongeveer op hetzelfde uit. Dat is ook begrijpelijk want we hebben met dezelfde wrakstukken gewerkt.

Uiteraard hebben wij ook gekeken naar een Russisch standpunt waarbij een detonatielocatie werd genoemd die veel dichterbij de cockpit lag, zoals ik al zei. Ik gaf al aan dat er geen match was met de schade. Mijn collega van TNO zei al dat er een simulatie overheen is gelegd en dat die ook geen match gaf. Naast de detonatielocatie is de oriëntatie van de missile, dus de hoek, hoe de missile aankomt ten opzichte van de cockpit, heel erg van belang bij dat dorpje waarover gesproken wordt. Om het even heel simpel te zeggen, je moet bijna strak van rechts komen om daar uit te komen, in dat standpunt. We hebben daarnaar gekeken en het is werkelijk onmogelijk om het schadebeeld te reproduceren met een hoek uit die richting. We hebben dat echt geprobeerd. We hebben zelfs nog een beetje eromheen gespeeld, om er kritisch op te zijn, maar het was onmogelijk. In zoverre hebben wij dat standpunt verworpen, want wij kregen absoluut geen match met de daadwerkelijke schade.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen vragen meer zijn van de leden van de Kamer. Ik dank u hartelijk voor uw komst en de bereidheid om duidelijkheid te geven aan de Kamer.

De vergadering wordt van 14.28 uur tot 14.55 uur geschorst.

#### **Blok 4: Crisisorganisatie**

1. René Torenvlied, hoogleraar Universiteit Twente, projectleider WODC-onderzoek
2. Ramses Wessel, hoogleraar Universiteit Twente, mede-auteur WODC-rapport
3. Dick Schoof, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV)
4. Dora Horjus, algemeen directeur COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom, ook degenen die elders meeluisteren. In dit blok over de crisisorganisatie heet ik de heer Torenvlied, de heer Wessel, mevrouw Horjus en de heer Schoof welkom. Er zijn op dit moment zes leden van de Kamer aanwezig en mogelijk komt daar een zevende bij. Ik wil de genodigden allereerst de gelegenheid geven om in vijf, zes of zeven minuten een kort statement te maken. Daarna zullen de leden hen vragen stellen die zij kunnen beantwoorden.

De heer **Torenvlied**: Voorzitter. Ik dank de Kamer, mede namens mijn collega Ramses Wessel, die naast mij zit, en het onderzoeksteam van de Universiteit Twente waarin wij, met twee leden die achter ons zitten, hebben plaatsgenomen, voor de mogelijkheid om met elkaar van gedachten de wisselen over het evaluatierapport dat wij hebben geschreven.

De crisis rond vlucht MH17 was in vele opzichten uniek te noemen, maar in zekere zin is iedere grootschalige crisis uniek. Het doel van deze evaluatie was om als onderzoeksteam conclusies te trekken over de crisisbeheersing rondom vlucht MH17 waaruit vervolgens de overheid lessen kon trekken voor toekomstige crises. Zoals ons rapport laat zien, was het een zeer complexe crisis waaraan buitengewoon hard is gewerkt door heel veel mensen, zowel binnen als buiten de crisisorganisatie, met een zeer grote inzet en een buitengewoon commitment. Gegeven de lastige omstandigheden is de crisis gaandeweg op adequate wijze beheerst, zo blijkt ook uit het onderzoek. Dat is ook terug te lezen in de infographic, de één pagina tellende samenvatting van het dikke evaluatierapport. Daar wordt u zo doorheen geleid.

Dat de crisisbeheersing gaandeweg adequaat plaatsvond, laat onverlet dat uit het onderzoek blijkt dat de eerste crisisrespons moeizaam op gang kwam. Een van de resultaten van het onderzoek is dat de nationale crisisbeheersingsorganisatie in eerste instantie nog te weinig gericht was op samenwerking. Enerzijds betreft dit samenwerking tussen Haagse departementen. Daar is in de media relatief veel aandacht naar uitgegaan. Dat is ook logisch gegeven het feit dat Den Haag erg gericht is op Den Haag. Het blijkt echter dat de crisisbeheersingsorganisatie nog weinig gericht was op een ander uiterst belangrijk aspect van samenwerking, namelijk die met andere organisaties, waaronder crisispartners als Schiphol en Malaysia Airlines. Die samenwerking liep, zeker in de eerste crisisrespons, nog wat stroef.

Het woord «crisispartner» zegt het al. De overheid heeft met deze partners een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de crisis te beheersen. Veel eerste cruciale activiteiten in de onmiddellijke crisisrespons zijn in het geval van MH17 ondernomen door crisispartners. De gezamenlijke verantwoordelijkheid vergt dan dat de nationale crisisbeheersingsorgani-

satie meteen gericht is op ondersteuning van en afstemming en samenwerking met die partners, zeker in situaties waarin niet onmiddellijk duidelijk is wat nu precies dé taken en dé verantwoordelijkheden van dé rijksoverheid en onderdelen daarvan zijn.

Natuurlijk wordt de beginfase van elke crisis gekenmerkt door onzekerheid en improvisatie. Daarvan waren alle sleutelinformanten in het onderzoek zich terdege bewust. Ook nabestaanden kunnen hiervoor begrip opbrengen, zo blijkt uit het onderzoek. Uit interviews met veel sleutelinformanten blijkt echter dat de beginfase soms ook onnodig complex verliep. Een voorbeeld dat veel sleutelinformanten hebben aangedragen, is dat de afzonderlijke activiteiten van departementen en crisispartners, ook buiten Den Haag, in de eerste crisisresponse toch beter op elkaar hadden kunnen worden afgestemd. Dit onderstreept hoe belangrijk het is om reeds in de allereerste fase goed oog te hebben voor nauwe samenwerking tussen en ook facilitering van betrokken partijen. De infographic laat zien dat met name in de eerste dagen nabestaanden ontevreden zijn over het optreden van de rijksoverheid. Zoals gezegd, hebben nabestaanden in het algemeen begrip voor de situatie dat er nog weinig informatie beschikbaar is. Dat is dus niet het grote probleem. Het schortte volgens nabestaanden aan toegankelijkheid van informatie-nummers en de bejegening door degenen met wie zij belden. Ook hadden zij behoefte aan een officieel bericht dat hun dierbaren zich bevonden aan boord van vlucht MH17. Het eerste bezoek van familierechercheurs hebben zij, zo blijkt uit onderzoek, niet altijd ervaren als een formeel bericht in die zin. Soms werden nabestaanden bezocht door veel verschillende partijen, waarbij coördinatie af en toe ontbrak.

Wij merken op dat het kabinet in zijn reactie veel van de conclusies uit ons onderzoeksrapport als aangrijpingspunt heeft genomen om te leren van de crisis rond MH17 en daarbij concrete voorstellen bespreekt om de nationale crisisbeheersingsorganisatie te verbeteren. Daarbij besteedt het kabinet in zijn reactie aandacht aan samenwerking. Niet alleen met betrokken departementen, maar ook met crisispartners. Noodzakelijkerwijs heb ik enkele hoofdconclusies aangestipt en daar is het kabinet in zijn reactie vanzelfsprekend op ingegaan. In het rapport – het is natuurlijk een dik rapport – wordt ook ingegaan op veel specifieke deelaspecten van de crisisbeheersing. Er worden gedetailleerde conclusies getrokken, bijvoorbeeld op grond van ervaringen van nabestaanden. Het kabinet geeft in de beleidsreactie aan dat specifieke draaiboeken en specifieke formats inmiddels zijn aangepast, ook op grond van ervaringen. Als onderzoekers hopen wij dat het evaluatierapport dat voor u ligt ook handvatten biedt om andere specifieke aspecten van de crisisbeheersing rond de vlucht MH17 mee te nemen om te leren voor toekomstige crises.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Torenvlied. Ik geef het woord aan de heer Schoof, als hij nog behoefte heeft aan een korte toelichting.

De heer **Schoof**: Voorzitter, dank. Het is gebruikelijk binnen crisisorganisaties om als eerste het eigen optreden te evalueren en met geleerde lessen aan de slag te gaan. Aanvullende input voor die reflectie is altijd welkom. Om die reden wil ik de heren Torenvlied en Wessel bedanken voor hun werk aan het rapport van het WODC (Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum). Wij hebben daar overigens graag aan meegewerkt, juist om te leren. Eerder heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) een paar kritische kanttekeningen geplaatst bij een aantal specifieke aspecten van de crisisorganisatie.

De Kamer heeft kabinetsreactie op deze rapporten deze week ontvangen en daarmee is vanzelfsprekend het raamwerk van mijn bijdrage geleverd. De komende minuten wil ik graag wat nader ingaan op de eerste 48 uur na de ramp met de MH17, zodat ik de opstartfase kan toelichten vanuit de optiek van de crisisorganisatie. De crisisorganisatie is – nu citeer ik geloof

ik het rapport – generiek eenvoudig ingericht, om daarmee op alle scenario's voorbereid te zijn en niet slechts op die scenario's die we geoefend of bedacht hebben. Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (NHC) is dan ook geen blauwdruk. Je weet immers dat elke crisis specifiek is en dus flexibiliteit vereist. De MH17 was niet alleen een Nederlandse ramp in het buitenland, maar ook een ramp in oorlogsgebied. Vanwege die oorlogssituatie was er geen contact met het lokaal bevoegd gezag en de lokale hulpdiensten, waardoor het ontbrak aan de reguliere informatievoorziening. Dat maakte deze ramp toch weer heel anders dan andere rampen en crises. Van crisisexperts heb ik begrepen dat de MH17-ramp het als oefenscenario vermoedelijk niet zou hebben gehaald: te ongeloofwaardig. Dat was de setting waarmee wij op donderavond werden geconfronteerd, met alle tragiek die die tegelijkertijd met zich meebracht voor velen in Nederland.

Het begon met een melding van een vliegtuigcrash in het oosten van Oekraïne. Al snel werd duidelijk dat het ging om een toestel van Malaysia Airlines dat een halve dag eerder uit Amsterdam was vertrokken. Reden genoeg om te veronderstellen dat er veel Nederlanders aan boord zouden zijn en reden om direct de interdepartementale crisisorganisatie op te tuigen. De zevende verdieping van het Ministerie van Veiligheid en Justitie was vanaf dat moment zeven weken lang het hoofdkwartier van de nationale interdepartementale crisisorganisatie. Mensen verzoeken om te komen, bleek overigens geheel overbodig. Iedereen was doordrongen van de ernst en was al onderweg. Velen waren aanwezig. Dat gold ook voor Ministers.

Van meet af aan was de focus scherp en de betrokkenheid groot. Onze mensen wisten wat ze moesten doen. Was het hectisch? Zeker. Hectiek is kenmerkend voor de opstartfase van een grote crisis. Elke crisisexpert zal dat beamen. Bij gebrek aan betrouwbare informatie hebben we in eerste instantie moeten improviseren. Daarna was er echter sprake van routine en orde. Vanaf ongeveer zes uur, nog geen uur na de eerste melding, werkten we volgens formele structuren. Doordat iedere medewerker van de betrokken organisaties bekend was met het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming en dankzij gehouden crisisoefeningen waren de processen, rollen en taken voor iedereen duidelijk. Door onze eerdere samenwerking met al die partijen binnen de crisisorganisatie tijdens de kroning en tijdens de NSS (Nuclear Security Summit) was er een stevige vertrouwensbasis tussen de mensen en de organisatie. We wisten dankzij de eerder opgedane ervaring dat formele en informele structuren complementair werken en van onschatbare waarde zijn. Het geeft de medewerkers van de operationele diensten ook de ruimte om hun werk te doen.

Onze rol als regievoerder was daarbij om de zaken zo simpel mogelijk te houden, om te ordenen en om de zaken die geregeld moesten worden ook te regelen. Ik noem er enkele: snel de eerste Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) en Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb) op die donderavond bijeenroepen, met als doel het verkrijgen van informatie over slachtoffers en de situatie ter plaatse, het vervoer van forensisch experts en hulpmiddelen naar Oekraïne op vrijdagochtend, het afreizen van speciale beveiligingsteams op zaterdag, het organiseren van de bijeenkomsten voor nabestaanden op maandag in Nieuwegein en natuurlijk het terugkeren van de eerste lichamen op woensdag 23 juli. Zonder goede taakverdeling, goed netwerk, voorbereiding en oefening was het niet mogelijk geweest om deze en alle andere zaken op zo'n korte termijn te regelen. Er is onophoudelijk samengewerkt op alle niveaus, met een groot aantal partijen.

Tegelijkertijd moeten we er ook op vertrouwen dat de betrokken partijen op zo'n moment doen wat de situatie vraagt. Ik kan me dus vinden in de hoofdconclusie van het WODC-rapport, die luidt dat het optreden en de activiteiten van de vele andere betrokken organisaties en actoren in de

eerste crisisrespons en crisisbeheersing hebben bijgedragen aan een adequate crisisbeheersing. Zo was er direct na het eerste bericht contact met Schiphol, de KLM en Malaysia Airlines en de ambassades van alle betrokken landen over het aantal passagiers en hun nationaliteiten. Ja, er was onduidelijkheid bij de partners over hun rol. Ik erken dan ook op dit punt wat het WODC omschrijft als informatie- en afstemmingsproblemen, waardoor de crisisbeheersing onnodig complex werd. Zo had de nationale crisisorganisatie doortastender moeten optreden om sneller op basis van de gegevens van de passagierslijst nabestaanden en het lokaal bestuur te kunnen informeren. Ook de communicatie over het telefoonnummer voor de nabestaanden had beter gemoeten.

Het is pijnlijk – ik zou bijna zeggen extra pijnlijk – te moeten constateren dat juist deze zaken die eerste uren niet goed gingen, terwijl onze inspanningen erop gericht waren nabestaanden zo volledig en snel mogelijk van informatie te voorzien. Goede zorg voor de nabestaanden, voor de families, is altijd, tot op de dag van vandaag, onze prioriteit. Zo vinden er nog steeds regelmatig gesprekken plaats met bijvoorbeeld de Stichting MH17 en zo werken we nog steeds in de formele structuren, topambtelijk en met een deel van het kabinet, aan de nazorg rondom de MH17. Tot op de dag van vandaag.

Het mag bijzonder heten dat ik als enige rijksambtenaar voor u zit vandaag. Als ik de eerdere technische briefings meereken, zit ik hier nu voor de vijfde keer. Ik begrijp die behoefte aan duiding. De ramp met de MH17 heeft diepe wonden geslagen en laat flinke littekens achter. Terugkijkend op de eerste 48 uur hadden wij, de crisisorganisatie, bepaalde dingen beter kunnen doen. Dat is zeker waar. Ik zou mij echter in een soortgelijk geval met dezelfde ploeg mensen willen omringen, van Defensie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Algemene Zaken, Infrastructuur en Milieu, de politie, de strijdkrachten, de AIVD en de MIVD. Vanwege hun professionaliteit, hun focus, maar bovenal vanwege hun enorme betrokkenheid.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Schoof. Dan geef ik het woord aan mevrouw Horjus, directeur van het Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement COT.

Mevrouw **Horjus**: Hartelijk dank, voorzitter. U hebt mij als directeur van het COT gevraagd om een korte inleiding te houden. Ik houd het ook kort – ik heb mijn bijdrage zelfs nog wat ingekort voor u – bij de start van dit rondetafelgesprek dat u hebt georganiseerd over de crisisorganisatie en de hele respons op de tragedie rond de vlucht met MH17. Het is goed om even een korte toelichting te geven. Het COT onderzoekt al zo'n 30 jaar crisissituatie, het adviseert ook voorafgaand en tijdens crisissituaties en het traint diverse teams in hoe je met dit soort complexe situaties moet omgaan. Wij hebben, net als de Kamer, kennis kunnen nemen van de twee rapporten die zijn verschenen, het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en dat van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum. Ik wil in elk geval op deze plaats respect uitspreken voor de omvangrijke hoeveelheid werk die is verzet door de onderzoeksteams, waaronder door de onderzoekers die aan deze tafel zitten.

Een gesprek als dit roept altijd de vraag op of het goed is gegaan. Ik vind dat een lastige vraag als je bedenkt dat voor zo veel mensen hun leven nooit meer echt goed zal zijn. Ik vind het daarom ook waardevol om te zien dat in de onderzoeken ook de stem van heel veel nabestaanden een plek heeft gekregen.

Ik denk dat we ons hier vooral moeten beperken tot een professionele inschatting van de wijze waarop de crisisorganisatie en -respons hebben gewerkt. Ik wil daar in elk geval het volgende over zeggen. Het was de eerste keer dat de rijkscrisisstructuur in deze vorm operationeel is geweest, in een situatie die door velen inmiddels, ik denk terecht,

omschreven is als een scenario dat het voorstellingsvermogen ver te boven gaat. Vanwege het feit dat het de eerste keer was en vanwege het bijzonder complexe karakter van de crisis zijn wij van mening dat in de crisisrespons veel goed is gegaan. We zien ook dat er is geleerd van eerdere crisissituaties. Voorbeelden hiervan zijn de zeer gewaarde inzet van familierechercheurs, de inrichting van een virtueel informatie- en verwijscentrum en het werken met expliciete doelstellingen door het kabinet. Dit realisme zou ik willen aanbrengen in alle gesprekken die wij nog met elkaar gaan hebben.

Tot slot zou ik mee willen geven dat, voor welke vereenvoudiging of verbetering van de crisisorganisatie of -structuur dan ook wordt gekozen, goed moet worden gekeken naar de samenwerking. Niet alleen tussen overheidslagen, maar ook met private partners. Daarbij moeten ook de lessen worden betrokken van eerdere crisissituaties, zodat we met elkaar vermijden dat we alleen maar verbeteringen aanbrengen in de crisisorganisatie op basis van de lessen van de laatste crisis.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Horjus. Dan geef ik allereerst het woord aan de heer Van Bommel van de SP-fractie voor het stellen van zijn vragen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter, dank u zeer. Wij krijgen vanmiddag een wisselend beeld vanuit wisselende verantwoordelijkheden en vanuit verschillende onderzoeken. Het is logisch om sommige dingen met elkaar in verband te brengen en zo nodig zelfs met elkaar te confronteren. Ik wil een vraag voorleggen aan de heer Torenvlied over iets wat in het rapport wordt beschreven. Ik citeer: «De NCTV-organisatie trok aanvankelijk de coördinatie en informatiebeoordeling ten aanzien van de missie naar zich toe. Hierdoor ontbrak het de crisisbeheersingsorganisatie aan kennis om op de juiste manier in te spelen op de veiligheidssituatie in Oost-Oekraïne.» Ik vraag u om concreet aan te geven wat daar de gevolgen van waren. Het beoordelen van de veiligheidssituatie heeft immers allerlei implicaties in zich met betrekking tot de inschatting van de toegang tot het gebied, het kunnen doen van onderzoek en ook het eerste deel, namelijk repatriëring. Al die aspecten zijn daar toch afgeleiden van? Althans, dat is mijn veronderstelling. Ik vraag u om daar op basis van uw eigen constatering met betrekking tot het optreden van de NCTV-organisatie een beschrijving van te geven.

Ik heb ook een vraag aan mevrouw Horjus. Ik denk dat het terecht is wat u aan het eind van uw inleiding zei, namelijk dat we niet de organisatie moeten beoordelen en eventueel herinrichten op basis van slechts de opvattingen die we aan de laatste crisis hebben overgehouden. Dan ga je van crisis naar crisis en heb je kans dat je van links naar rechts gaat, van groot naar klein of noem maar op; van de ene organisatie naar de andere en weer terug. Dat lijkt mij een verstandig advies. Toch neem ik aan dat u vanuit het COT ook nu een aantal concrete veranderingen zou willen voorstellen die doorgevoerd zouden kunnen worden op basis van deze crisis, die uniek is in omvang en aard voor Nederland. Met alle ellende in de wereld moeten we immers ook realistisch zijn. Er wordt ook over terreur en van alles en nog wat gesproken. Dat soort zaken zou ook in Nederland kunnen voorkomen. Wellicht hebben we in de toekomst grote operaties nodig en dus ook een organisatie aan de kant van de overheid, diensten en instellingen, die daar direct op moet kunnen inspringen. Ik neem aan dat u op basis hiervan toch algemene veranderingen of wijzigingen voor zou willen stellen. Ik hoor graag een reactie.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ook mijn dank voor het heldere rapport. Ik begin met een vraag aan de heer Torenvlied en de heer Wessel. Wij kregen in april de toezegging dat u toegang zou hebben tot alle documenten, inclusief de staatsgeheimen. Als ik in het rapport kijk, zie ik

dat u dat u geen inzage hebt gehad in de ministerraadstukken, dit in tegenstelling tot de commissie-Davids die het onderzoek moest doen naar de besluitvorming over politieke steun aan de Amerikaanse oorlog in Irak. Ik heb het toevallig in het vorige blokje nog even over foto's daarvan gehad. Hoe heeft dat u belemmerd? Zou het in uw ogen zinnig zijn om die alsnog te kunnen inzien? Ik vraag dat om de volgende reden. In de twee ministerraden, die van 23 en 27 juli, zijn twee cruciale besluiten genomen. Nadat er een kennisgevingsbrief voor een artikel 100-missie is afgegeven – we weten dat er al een aantal militairen geconsigneerd was in hun barakken om meteen uit te kunnen gaan – is er besloten om geen militaire edoch een politiemissie te starten. U geeft in uw rapport onder andere aan dat dat was omdat Australië de dag daarvoor al had afgezien van een militaire missie. Er kunnen dus allerlei zeer valide redenen voor zijn. Kunt u iets zeggen over de redenen die er waren om op dat moment die keuze te maken? De tweede keuze die ik vanuit een politiek perspectief interessant vind, is dat de Nederlandse regering – dat geeft haar ook een handvat – ervoor kiest om Oekraïne als bondgenoot te zien, vanaf dag een, en alles via Kiev te doen. In de grote onzekerheid die er op dat moment bestaat, is het niet geheel duidelijk of Oekraïne niets te maken heeft gehad met het neerhalen van het vliegtuig. Hoe is met dat spanningsveld omgegaan, dat we te maken hadden met een land waarvan we niet wisten of het er wat mee te maken had en we daar een relatie mee moesten hebben omdat daar het vliegtuig was neergekomen? We konden overigens helemaal niet om het land heen, want we hadden er dingen mee.

Van de heer Schoof zou ik een korte reflectie op twee conclusies willen hebben, op twee specifieke zaken die gebeurd zijn. Ik vraag dat aan hem omdat hij de enige is die is die zowel in de ministeriële commissie zit als in de interdepartementale commissie. Het eerste betreft de passagierslijsten. Malaysia Airlines geeft deze lijsten, nog zonder vermelding van de nationaliteiten, tweeënhalf uur na het neerstorten aan de Koninklijke Marechaussee. Tegelijkertijd wordt op meerdere plekken binnen de rijksoverheid gepoogd iets met de passagierslijst te doen. Wat is daar met terugwerkende kracht – het is altijd achteraf kijken – over te zeggen? Hoe komt het nu dat het twee tot drie dagen duurde binnen de organisatie van de rijksoverheid totdat er eenduidig gewerkt werd aan die passagierslijst? Op de middag van de speech van Minister Timmermans in de Veiligheidsraad komt een bericht van uw mensen ter plekke dat de SES (State Emergency Service) heel goed werk aan het doen is om de lichamen van de mensen die overleden zijn op een correcte en nette wijze te bergen. Die informatie is evident niet geheel doorgekomen bij Minister Timmermans. Hij haalt die avond laat nogal hard uit naar de mensen die het bergingswerk hebben gedaan. Hoe reflecteert dat op de informatiestroom in de eerste dagen?

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Ik ga nog even door op de toegankelijkheid van de stukken en de vraag wat dat heeft betekend voor het onderzoek van het WODC/Universiteit Twente. U hebt geen toegang gekregen tot de notulen van de ministerraad inzake het besluit over het karakter van de missie naar Oekraïne: een zware militaire missie of een politiemissie. In welke mate heeft dat effect gehad op het onderzoek? Hoe valt dat te rijmen met de uitspraken van Minister van der Steur dat het WODC alle geheime stukken zou krijgen? Hoe beoordeelt het WODC het feit dat de Kamer de gespreksverslagen van overleggen met premier Rutte, de toenmalige Minister Timmermans, Minister Koenders en Minister Opstelten niet eens vertrouwelijk in mag zien? Volgens de onderzoekers is het een perceptie van de oppositie dat de regering informatie heeft achtergehouden. Hoezo perceptie? Het is toch een gegeven dat er verslagen van de ministeriële commissie tot staatsgeheim zijn verklaard en het kabinet cruciale passages heeft zwartgelakt? Dan is



het toch geen perceptie? Dan is het een feit. Wat mij betreft is het onbegrijpelijk dat het Ministerie van Defensie ...

De **voorzitter**: Mijnheer Bontes, we discussiëren hier niet met de bewindslieden. Wilt u een vraag formuleren aan de gasten die we hier aan tafel hebben?

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Het gaat om de transparantie en de vraag wat voor effecten dit op het onderzoek heeft gehad.

De **voorzitter**: Formuleert u alstublieft uw vraag.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Wat voor effect hebben de feiten die ik benoem gehad op het onderzoek dat u hebt uitgevoerd? Het is voor mij onbegrijpelijk dat de eerste dagen na de aanslag, na de ramp, de Ministeries van Defensie en Buitenlandse Zaken niet meteen bij het crisismanagement werden betrokken, terwijl de MH17 in oorlogsgebied lag. Mijn vraag is of het feit dat die ministeries er niet bij betrokken zijn te maken heeft met een structuurprobleem of dat het gewoon een leiderschapskwestie is. Ligt het bij de Minister-President of bij de andere Ministers?

Mijn laatste vraag is voor de NCTV. De marechaussee en de politie zouden in het rampgebied handvuurwapens krijgen. Deze moesten achter de hand gehouden worden voor het geval die ter plekke nodig waren. Uit het rapport valt op te maken dat er een probleem ontstond en dat de vlucht met handvuurwapens terug is gezonden naar Nederland, terwijl in de Kamer wel was toegezegd dat onze mensen daar die wapens zouden krijgen. Waarom is deze informatie nooit in de Kamer terechtgekomen? Wie is in de ogen van de heer Schoof verantwoordelijk voor deze kapitale fout, die grote gevolgen had kunnen hebben? Ik hoor daar graag een toelichting op.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Bontes. Ik zeg nog even nadrukkelijk tegen onze gasten dat het uiteraard ter beoordeling aan hen is of zij vragen kunnen beantwoorden.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank alle sprekers voor hun aanwezigheid hier en hun bereidheid om met ons te spreken over hun bevindingen. Ik constateer dat zowel de heer Schoof als mevrouw Horjus, in haar position paper, aangeeft dat je wel een mooie crisisorganisatie kunt hebben, maar dat het toch altijd weer afhankelijk is van de specifieke concrete situatie hoe je er verder mee moet omgaan en hoe je je organisatie moet laten functioneren. Dat vereist flexibiliteit, zoals de heer Schoof terecht opmerkt. Ik constateer ook dat de heer Torenvlied hier heeft gezegd dat de eerste tijd de samenwerking met Schiphol en Malaysia Airlines nogal stroef verliep en dat kom ik eigenlijk in wat andere bewoordingen ook weer tegen in de position paper van mevrouw Horjus. Zij heeft het niet specifiek over deze twee, maar schrijft dat het goed mogelijk en vooral wenselijk is om de uitvoering van werkzaamheden bij anderen dan de rijksoverheid te laten plaatsvinden. Ze verwijst daarbij wel naar de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven van vertrek. Mijn vraag is wat nu heeft veroorzaakt dat dat in het begin zo stroef verliep. Als je weer met zo'n vliegongeval te maken krijgt waar een buitenlandse maatschappij bij betrokken is, hoe zou je dan beter kunnen inspelen op deze punten aan het begin van de rit?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik dank de gasten, in het bijzonder de heer Schoof die volgens mij deze week meer uren met ons heeft meegemaakt dan menigeen aan deze kant van de tafel. Ik wil toch even teruggrijpen op een quote uit het WODC-rapport, de quote die volgens mij

zojuist door de heer Van Bommel is aangehaald. Het ging daarin met name om de adequate crisisopvang in de allereerste uren, de eerste 24 uur. Wij hebben zelf – ik zal dat niet licht vergeten – direct van nabestaanden, zeker toen de eerste keer lichamen terugkwamen, gehoord dat dat bepaald niet overal even goed is gegaan.

Ik constateer – misschien zie ik dat verkeerd – een opvallende discrepantie tussen het OVV-rapport en het WODC-rapport. Toen we hier de openbare hoorzitting hadden met de OVV, direct naar de publicatie van zijn rapport, zei Erwin Muller, overigens zelf ooit bij het COT betrokken geweest, dat hij aan zijn studenten niet kon uitleggen hoe de crisisorganisatie in Nederland functioneerde. De OVV verwijt de NCTV dan ook een gebrek aan regie, met name in het begin. Het WODC zegt weer dat de NCTV teveel naar zich toetrok. Die twee lijken mij haaks op elkaar te staan, maar misschien zie of lees ik het verkeerd. Kunt u daar nog eens een toelichting op geven?

Ik heb ook nog een vraag aan mevrouw Horjus. Wat zou in uw opvatting nu leiding moeten zijn in een crisisorganisatie bij een ramp van nationale omvang zoals we die nu hebben meegemaakt? We hebben wat ervaringen opgedaan. De heer Schoof heeft daar kond van gedaan in zijn presentatie. Iedereen was buiten gemotiveerd. Niemand hoefde bij wijze van spreken een telefoontje van de heer Schoof af te wachten. Dat is dan toch weer dat typisch Hollandse: iedereen is weliswaar gemotiveerd, maar leiderschap en verantwoordelijkheid lijken soms wat moeilijk te identificeren te zijn.

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Het risico is dat er enige overlap is van mijn vragen met die van mijn collega's, maar dat is het lot van degene die aan het eind van het rijtje zit. Het gesprek dat wij met de heer Muller hadden toen de OVV zijn rapport klaar had, was interessant: dat wat hij over het rapport zelf zei, maar vooral ook waar hij wat breder uitweidde. De heer Ten Broeke noemde daar net al een voorbeeld van, wat betreft de structuur. Mij is nog een andere opmerking van de heer Muller bijgebleven, namelijk dat er in de loop van de geschiedenis al diverse rapporten over de crisisorganisatie bij de rijksoverheid zijn gepubliceerd met lessen, evaluaties en verbeterpunten, maar dat er een structureel gebrek aan leervermogen is. Hij zei: eigenlijk adviseer we iedere keer weer ongeveer hetzelfde, maar het wordt niet opgepikt. Ik wil vragen aan degene die daar op dit moment voor verantwoordelijk is, de heer Schoof, om ook op die uitspraak te reageren. Ik vraag dat ook aan de vertegenwoordiger van het COT. Na deze opmerkingen vond ik de paper die zij heeft aangeleverd opvallend mild. Het gaat over proportionaliteit en zij heeft veel begrip voor het onwaarschijnlijke scenario dat werkelijkheid bleek te zijn.

Dan nog een tweede punt. Dat betrek ik iets meer op onszelf, de Tweede Kamer. Het WODC heeft in zijn rapport een apart stukje opgenomen over het beeld, de waardering voor de crisisorganisatie, in de samenleving, in de media en ook in de politiek. Het WODC beschrijft daarin twee kantelpunten, in het najaar van 2014, in oktober, en in januari. Als ik zeg dat dat samenhang met berichtgeving over dé Kievbriefing, weet iedereen volgens mij waar ik het over heb. Het is heel beschrijvend en ik vond het heel herkenbaar, in zekere zin. De vraag of het voorkomen had kunnen worden en, zo ja, door wie en hoe, kan ik er echter niet echt in terugvinden. Kunt u daar iets over zeggen?

De **voorzitter**: Ik geef als eerste het woord aan de heer Torenvlied. Ik merk daarbij op dat het u allen vrij staat om elkaar te interrumpen. Dat hebben we vandaag eerder gezien. Als er echt zaken zijn waarvan u even iets van moet vinden, bent u daar volledig vrij in.

De heer **Torenvlied**: Voorzitter. Ik zal eerst ingaan op de vraag van de heer Van Bommel. Ik ga het lijstje af en ik zal proberen om sommige

vragen met elkaar te combineren, al is dat in de veelheid vragen misschien af en toe wat lastig. Wij concluderen dat de NCTV de coördinatie van de missie naar zich toetrok en dat dat implicaties kan hebben gehad voor het veiligheidsbeeld, de inschatting van de veiligheidssituatie en de toegang tot het gebied. Op een gegeven moment is de inschatting van de veiligheidssituatie en de coördinatie van de missies langzaam overgegaan – dat blijkt uit het onderzoek en uit vele interviews met sleutelinformanten, mensen die daar heel nauw bij betrokken waren – naar de Stuurgroep MH17 Recovery. Dus waar dat eerst primair de verantwoordelijkheid was van de NCTV, is het langzaam overgegaan naar die structuur. Daarmee is het, zo hebben wij begrepen van veel sleutelinformanten, mogelijk geworden om de expertise van Defensie en van andere diensten ruimer te betrekken in de oordeelsvorming vanuit een stuurgroeperspectief.

Het heeft volgens veel sleutelinformanten geen directe implicaties gehad op de snelheid waarmee men zich toegang kon verwerven tot het missiegebied, zij het dat – dat blijkt uit het onderzoek – het een leerproces is geweest waarbij men langzaam tot de het besef kwam dat dat vanuit een stuurgroep beter ingevlogen, georganiseerd, kon worden. Uiteindelijk is er een stoplichtenmethodiek toegepast, waarbij op verschillende punten in de crisisorganisatie – niet alleen nationaal, maar ook in Oekraïne – functionarissen, medewerkers, op grond van hun eigen inschattingen en inschattingen op basis van veiligheidsinformatie altijd hun missie konden afbreken als de veiligheidssituatie ter plekke het niet toeliet om naar het missiegebied te gaan. Dat verliep onder de regie en verantwoordelijkheid van onder meer de Stuurgroep MH17 Recovery.

De NCTV trok de coördinatie van de missie in eerste instantie naar zich toe en die is uiteindelijk overgenomen door de Stuurgroep MH17 Recovery. Dat is een proces waarin binnen de organisatie uiteindelijk alle verschillende samenwerkende diensten bij elkaar zijn gekomen om tot een goed, verstandig en afgewogen oordeel te komen op grond van de input van al die expertises over wat verstandig is, welke route gekozen moest worden en op welke wijze het ingezet kon worden. In de kabinetsreactie wordt dat ook meegegeven.

De **voorzitter**: De heer Schoof wil even iets aanvullen.

De heer **Schoof**: Ik wil graag een kleine verheldering geven. De NCTV was verantwoordelijk voor de veiligheid. Er is een reden waarom dat het geval was in de beginsituatie. We hadden twee politiemensen in het veld van het LTFO (Landelijk Team Forensische Opsporing). Deze mensen zijn toegevoegd aan het centraal domein bewaken en beveiligen en dat is de verantwoordelijkheid van de NCTV. Die moet beoordelen of de mensen het gebied in mogen. Laat ik het zo formuleren: daar heb ik niet om gevraagd, om die bevoegdheid. Er is een besluit genomen om dat op deze manier te doen. Wij hebben inderdaad besloten – daar loop ik weer geheel in het spoor van de heer Torenvlied – op het moment dat de eerste trein met lichamen terug was en de situatie veranderd was – dat is overigens niet geleidelijk gebeurd, maar een expliciet besluit geweest – de beoordeling van de veiligheidssituatie te beleggen bij een organisatie die er in dat gebied beter over kon oordelen, ook gelet op de mensen die wij er toen hadden, namelijk die van Defensie. We hebben besloten om het onder verantwoordelijkheid van Defensie te laten lopen, grotendeels gebaseerd op de informatie die de MIVD daar aan het opbouwen was, inclusief het stoplichtmodel en inclusief de verantwoordelijkheid die de OVSE had. Dat is de verklaring voor het feit dat de verantwoordelijkheid ten aanzien van de veiligheidssituatie – die vraag is ook door anderen gesteld – in eerste instantie bij de NCTV lag en later overging naar Defensie.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Schoof. Ik geef het woord weer aan de heer Torenvlied voor zijn verdere beantwoording.

De heer **Torenberg**: Als de vraag van de heer Van Bommel hiermee beantwoord is, ga ik door naar de vragen van de heer Omtzigt. Ja, we hebben de toezegging gekregen dat we toegang zouden krijgen tot alle documenten. Dat staat zwart-op-wit in de brief, die als bijlage bij het rapport is gevoegd. Die toezegging kwam van de functionaris NCTV, de heer Schoof. Wij hebben dus in alle staatsgeheime documenten kunnen kijken, welke wij ook wilden zien en welke wij ook opvroegen. Dat waren er heel veel. Wij zijn door honderden pagina's gegaan, onder andere van ICCb- en MCCb-vergaderingen. Vanuit de systematiek dat wij MCCb-vergaderingen, die staatsgeheim zijn ...

De **voorzitter**: De MCCb is een ministeriële commissie.

De heer **Torenvlied**: Ja, dat is een ministeriële commissie. Er is de interdepartementale commissie met topambtenaren en die bereidt de besluiten voor de ministeriële commissie voor. Heel vaak waren die achter elkaar geschakeld. De topambtenaren bereidden de besluiten voor en vervolgens sloten de Ministers in een separate vergadering aan voor de besluitvorming. We hebben die ministeriële stukken gezien. De ministeriële commissie is een onderraad van de ministerraad. Wij hebben dus stukken gezien van een onderraad van de ministerraad. Vanuit die logica heb ik gevraagd of wij ook inzage konden krijgen in de stukken van de ministerraad. Het Ministerie van Algemene Zaken heeft gezegd dat wij daar geen toegang toe konden krijgen, vanwege het feit dat onderzoekers in principe geen toegang hebben tot ministerraadstukken. In overleg hebben wij wel een systematiek gezocht waarmee wij op indirecte wijze toegang konden krijgen tot die stukken. Die stukken dienden vooral ter verificatie van wat wij in de interviews naar voren hadden gehaald. We hebben interviews gehouden met alle Ministers, inclusief de Minister-President. Uit die interviews kwam al veel informatie naar voren over de besluitvorming over de missies en ook over wat er in de vergaderingen van de ministerraad onder meer rond MH17 ter sprake is geweest. Daarnaast zijn bij twee interviews die ik heb gehouden de ministerraadnotulen aanwezig geweest, zodat bij de beantwoording van de vragen specifiek kon worden verwezen naar de betreffende ministerraadstukken. De stukken zelf hebben wij evenwel niet ingezien. De vraag is – dan kom ik ook bij vragen van de heer Bontes – of dat ons belemmerd heeft in de oordeelsvorming over wat er is gebeurd in de besluitvorming over die missies. Dat is natuurlijk heel moeilijk te zeggen, want je hebt de stukken niet ingezien. Wij hebben de informatie uit de verschillende interviews met elkaar vergeleken. Wij hebben ook gekeken naar de publieke uitspraken die Ministers en de Minister-President hebben gedaan en ook naar uitspraken die in bijvoorbeeld Australië zijn gedaan rond de uitvoering van de missies. Wij hebben niet alleen wat besproken is in de ministerraad getoetst aan de leden van de ministerraad zelf, maar ook bekeken hoe bijvoorbeeld functionarissen die voorbereidingen hebben gepleegd voor die ministerraad daarin stonden. Alles bij elkaar nemende, hebben wij gemeend en geconcludeerd dat wij op het gebied van de besluitvorming over de missies voor het doel van dit onderzoek voldoende informatie hadden om voor de crisisorganisatie conclusies te trekken waaruit lessen konden worden getrokken. Dat laat onverlet dat er wellicht in de ministerraadnotulen dingen staan die buitengewoon interessant zijn, maar die hoeven niet altijd direct binnen het kader van dit onderzoek te vallen. Op deze manier hebben wij getracht om – wij hadden weliswaar geen inzage in de ministerraadstukken, maar wij natuurlijk wel inzage in de stukken van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing – een goed

inzicht te krijgen in de besluitvorming rond de missies. Daarover rapporteren wij ook in detail in het onderzoeksrapport. Wij rapporteren over de vergaderingen in de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing. Dat zijn rapportages in onze woorden van wat wij hebben gelezen in stukken die dus niet, voor zover zij openbaar zijn gemaakt, zwartgelakt zijn. Wij hebben daarvan alles gezien. Wij hebben ook niet met de zwartgelakte passages in het achterhoofd of daarnaast gerapporteerd. Wij hebben gewoon gerapporteerd wat wij hebben gezien. Dat staat in het rapport. Als u geïnteresseerd bent in die vergaderingen en in wat daarin is gezegd, verwijs ik u naar het rapport. Daarin staat in onze woorden wat daar is besproken en wat daar is gezegd.

Er was ook nog een vraag over de rol van Australië daarin. Moet ik daar verder nog op ingaan?

De heer **Omtzigt** (CDA): De rol van Australië stond er helder in. Op een gegeven moment moet Nederland heel snel zaken doen met Oekraïne. Nederland zal sowieso zaken met Oekraïne moeten doen omdat het wrakstuk op soeverein gebied van Oekraïne ligt, al heeft dat er op dat moment niet echt honderd procent controle over. Ik ben geïnteresseerd in de vraag hoe die besluitvorming tot stand gekomen is, de besluitvorming rondom het niet direct onderhandelen met de rebellen, maar dat indirect te laten lopen via de OVSE zodat er toch een vorm van contact is. Wat waren daar de afwegingen bij? Hoe is dat gegaan? Was het niet handig geweest om dat via de ministerraad te doen? Dat moet in de ministerraad besloten zijn, omdat daar ook toegang toe moest zijn.

De heer **Torenvlied**: Op die laatste vraag kan ik natuurlijk geen antwoord geven. De vraag die u stelt, is natuurlijk ook een vraag die ons buitengewoon interesseerde en die hebben wij ook in de interviews aan de orde laten komen. Heel veel sleutelinformanten, zeer veel verschillende sleutelinformanten, hebben aangegeven dat men zich vanaf het allereerste moment realiseerde dat de aanwezigheid van missies in het rampgebied een zeer langdurige proces zou zijn. Dat is al vanaf de allereerste vergaderingen heel helder geformuleerd. Dat stond als uitgangspunt, als verwachting, klip-en-klaar op papier, duidelijk voor alle partijen. Dat betekende dus dat men in zekere zin afhankelijk was van Oekraïne, als het land waar het toestel was neergestort, voor een langdurige strategische toegang tot het gebied. Let wel, dat is wat een breed scala aan sleutelinformanten van verschillende achtergrond en uit verschillende delen van de crisisorganisatie ons hebben verteld. Dat betekent dat je aan de ene kant zaken zult moeten doen met Oekraïne, maar dat je aan de andere kant toch op een of andere manier ook zult moeten overleggen met de separatisten die het gebied onder controle houden. In die spagaat zat men en daar was men zich duidelijk van bewust. Al behoorlijk snel, misschien wel al de tweede dag, is toen de knoop doorgemaakt, de conclusie getrokken dat men natuurlijk wel in gesprek moest treden met de separatisten, maar dat dat op een indirecte wijze plaats zou kunnen vinden. Daar bevond men zich – het is natuurlijk een verschrikkelijke situatie – in de gelukkige omstandigheid dat de OVSE daar aanwezig was. Dat was op dat moment de meest voor de hand liggende instantie – gelukkig was die bereid om dat te doen – om zaken mee te doen. Formeel indirect, maar in die gesprekken kon natuurlijk goed geschakeld worden. Dat had dus uiteindelijk betrekking op het feit dat men zich realiseerde dat men echt voor een langere termijn toegang tot Oekraïne nodig had.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Ik begrijp dat het op dat moment moeilijk was om zaken te doen met de separatisten. Voor mij is altijd een vraag gebleven waarom de toenmalige Minister Timmermans niet naar Moskou is afgereisd om daar zaken te doen en bijvoorbeeld de

repatriëring te organiseren, in samenspraak met Rusland. Waarom is dat nooit gebeurd? Hebt u dat ergens uit kunnen halen of kunnen achterhalen?

De heer **Torenvlied**: Mag ik deze vraag aan mijn collega Wessel doorspelen?

De **voorzitter**: De heer Wessel, aan u het woord.

De heer **Wessel**: Waarom niet met de Russen in zee is gegaan, is voor ons natuurlijk ook gissen. Er is geen sleutelinformant die gezegd heeft waarom dat gebeurd is. Wat we wel hebben kunnen afleiden uit alle interviews die wij gedaan hebben, is dat inderdaad, zoals collega Torenvlied al aangaf, Oekraïne onze partner was. De vraag is waarom Oekraïne onze partner was. Dat was inderdaad omdat daar het vliegtuig was neergestort. Dat was het soevereine land waarmee wij zaken deden. Het was in wezen ook het land waar wij verder mee wilden en verder mee moesten de komende tijd. De Russische betrokkenheid was iets wat wij daar met zijn allen voor een gedeelte omheen hebben bedacht, zonder de feiten te kennen. Misschien was het ook wel zo, maar op dat moment was er natuurlijk geen enkele aanleiding om dat via Rusland te gaan spelen. Het spelen via de separatisten is natuurlijk wel een afweging geweest en die afweging heeft men heel duidelijk gemaakt, of we met Kiev of met de separatisten in zee zouden gaan. We weten dat de Maleisische regering een andere afweging heeft gemaakt en rechtstreeks met de separatisten in zee is gegaan. Dat heeft ook tot best goede resultaten geleid. Op langere termijn hebben wij natuurlijk veel meer aan Oekraïne gehad. Dat zou onze bondgenoot moeten zijn in de rest van de besluitvormingsprocessen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Dat is mij niet helemaal duidelijk. Tijdens de algemeen overleggen, de debatten, die in deze Kamer zijn gehouden, werd gesteld, ook door de Minister van Defensie, dat de dreiging van de Russen aan de Russisch-Oekraïense grens wel degelijk een belemmerende factor was om daar te kunnen optreden. Dan zou je toch zeggen dat het zeker een partner is om repatriëring mee te gaan organiseren. Ik begrijp de stelling niet dat Oekraïne wel een partner zou moeten zijn en Rusland niet.

De **voorzitter**: Kunt u dat wat nader verduidelijken? Ik begrijp dat de heer Bontes vraagt of het wellicht een overweging was geweest om via de Russische autoriteiten se separatisten te benaderen.

De heer **Wessel**: Wat wij hebben kunnen achterhalen, ook via de interviews, is dat er op het hoogste niveau, op dat van de Minister-President en op dat van de Minister van Buitenlandse Zaken, buitengewoon veel overleg geweest, ook met de Russen op datzelfde niveau. Dat heeft blijkbaar niet geleid tot een andere afweging. Ik denk dat we ook niet moeten vergeten dat je in die hele politiek lastige context op dat ogenblik ervoor moet uitkijken dat je met iedereen in zee gaat. Als je kiest voor Oekraïne, betekent dat dat je daar vol voor gaat. Dan moet je goed kijken wat je samen kunt doen. Dat betekent vervolgens dat je dus terughoudend zult moeten zijn in je contacten met anderen, in elk geval in formele zin. Van wat er verder informeel is gebeurd, hebben wij signalen gekregen. Maar daar is natuurlijk veel onduidelijk.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Een aantal collega's heeft net het belang onderstreept van goed overleg met Rusland. Ik wilde even doorvragen op dat belang van Oekraïne, even los van de logica voor die keuze vanwege de soevereiniteit van Oekraïne. Het is toch ook zo dat wij met Nederlandse bevoegde opsporingsfunctionarissen op Oekraïens grondgebied

verregaand moesten kunnen doorrecherchen, bijvoorbeeld om getuigenverklaringen te krijgen? Dat is een vorm van samenwerking die zo'n beetje tot de meest verregaande behoort die in het juridische verkeer met elkaar kunt hebben. Tegen die achtergrond acht ik het besluit ook denkbaar of in elk geval logisch. Hoe ziet u dat?

De **voorzitter**: De heer Wessel of de heer Torenvlied.

De heer **Wessel**: Wij constateren dat in ons rapport. Waar wij heel voorzichtig een beoordeling geven van deze afweging, zijn wij daar positief over. Het is verstandig geweest dat Nederland dit op deze manier heeft gedaan, met Kiev in zee gaan, precies om de reden die de heer Ten Broeke noemt: we moeten er verder mee. Je zit inderdaad ook met jurisdictiekwesties. Je moet goede afspraken met Oekraïne kunnen maken om daar het onderzoek kunnen doen dat wij nog steeds heel graag willen doen en dat Nederland, terecht denk ik, naar zich toe heeft getrokken.

De **voorzitter**: Gaat u verder met uw beantwoording, mijnheer Torenvlied of mijnheer Wessel.

De heer **Torenvlied**: Ik denk dat ik nu kan overstappen naar de beantwoording van de vragen van Kamerlid Bontes, voor zover ze geen betrekking hadden op de ministerraadstukken. De heer Bontes vroeg door op het punt van de gespreksverslagen, over het feit dat die niet vertrouwelijk ingezien kunnen worden. Wij hebben daarbij een heel heldere overweging gemaakt, al bij de start en de opzet van het onderzoek dat wij hebben uitgevoerd, vanuit een wetenschappelijke motivatie. Het is uiterst gebruikelijk in wetenschappelijk onderzoek, dat sleutelinformanten, dus mensen die nauw betrokken zijn bij processen, strikte vertrouwelijkheid wordt gegarandeerd van gespreksverslagen. Dat biedt hun namelijk de ruimte om in meer vrijheid met ons in gesprek te treden dan wanneer een gesprek wordt vastgelegd op tape of als zij onder ede gehoord worden, of als wat zij zeggen uiteindelijk toch openbaar kan worden gemaakt. Dat geeft een bepaalde terughoudendheid. Die bescherming bieden wij vanuit een wetenschappelijke optiek, want het is een wetenschappelijk onderzoek, zodat wij die verslagen een-op-een kunnen vertalen in de rapportage. Het feit dat die verslagen strikt vertrouwelijk zijn, betekent niet dat wij daarover niet rapporteren. Wij rapporteren daarover in de rapportage, maar de informatie is niet te herleiden naar de persoon. Er wordt veralgemeniseerd. De reflectie van de uitspraken die gedaan zijn door mensen die in het veld actief waren in de week na de ramp en van de Ministers die met elkaar besluiten moesten nemen in een ministeriële commissie is terug te vinden in dit verslag. Dat is een dik rapport geworden omdat er nogal wat gereflecteerd is. Dat is vanuit een wetenschappelijke optiek de gekozen opzet van het onderzoek. Het uiteindelijke verslag is dus niet vertrouwelijk. Het is openbaar. Ik moet eerlijk zeggen dat ik al schrijvende met het team wel enige zorgen heb gehad. Ik heb mij afgevraagd of wij vertrouwelijke informatie doorgaven met het opschrijven van een en ander. Uiteindelijk heeft de NCTV het rapport gecheckt op mogelijke vertrouwelijke informatie. Wij hebben van drie plekken, drie woorden, gehoord dat de informatie vertrouwelijk was. Dat betekent dat de verslagen die we een-op-een hebben vertaald, klip-en-klaar in het rapport staan.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Torenvlied en mijnheer Wessel. U hebt alle vragen beantwoord?

De heer **Torenvlied**: Ik denk dat ik de meeste vragen van de heer Bontes heb beantwoord. Hij maakte nog een opmerking over handvuurwapens.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Die vraag stelde ik aan de heer Schoof. Ik had nog een vraag over perceptie. Is het een perceptie van de Kamerleden dat zij niet volledig zijn geïnformeerd of is die ervaring feitelijk toch juist?

De **voorzitter**: Mijnheer Torenvlied, die vraag is nu aan u gesteld, dus als u die kunt beantwoorden? U hebt ook nog wat vragen liggen van de leden Ten Broeke en Servaes, denk ik.

De heer **Torenvlied**: Ik kan daar heel kort over zijn. Wij hebben dat vermeld in het rapport als een voorbeeld van een coördinatieprobleem. Op dat moment was het verdrag net beschikbaar maar waren niet alle condities voor het verdrag ingevuld. Het vliegtuig vertrok en dat heeft verder geen consequenties gehad. We hebben van niemand terug gehoord dat dat verder consequenties heeft gehad of dat iemand zich onveilig heeft gevoeld in het gebied.

De **voorzitter**: Gaat u verder.

De heer **Torenvlied**: Het Kamerlid Ten Broeke heeft vragen gesteld over de adequaatheid. Wat betreft de eerste 24 uur is sprake van een discrepantie tussen ons rapport en dat van de OVV. De OVV zegt: studenten vallen na een halfuur in slaap als wij hen doceren over de crisisorganisatie.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Nee, dat het niet uit te leggen zou zijn.

De heer **Torenvlied**: Dat het niet uit te leggen zou zijn zelfs. Wij hebben net een infographic aan u gegeven van één pagina waarop wij de hele crisisbeheersing hebben kunnen samenvatten. Wij concluderen ook dat de crisisorganisatie feitelijk een heel eenvoudige structuur had. Er is een interdepartementale commissie van topambtenaren. Die adviseert en bereidt de besluitvorming voor van een commissie van Ministers. Zij wordt geadviseerd door een kernteam crisiscommunicatie. Dat is ingebed in de fysieke infrastructuur van een nationaal crisiscentrum, dat ook ondersteunende diensten biedt, en dan heb je het gehad. De Commandant der Strijdkrachten en de korpschef nationale politie zijn adviseurs. Dat is de hele complexiteit van de nationale crisisbeheersingsorganisatie.

De complexiteit in de crisisbeheersing rond vlucht MH17 zat niet zozeer in het gebrek aan flexibiliteit van de crisisorganisatie, maar in het grote aantal actoren – externe partijen, private actoren – die onmiddellijk na de ramp parallelle activiteiten moesten uitvoeren om de crisis adequaat te beheersen. Het is een enorme uitdaging om die parallelle activiteiten op het moment dat je ervoor staat goed te faciliteren, te ondersteunen en te coördineren. Dan kun je niet zeggen: er moet meteen regie plaatsvinden. Dat kan niet in de eerste paar uren na zo'n ramp. Dan zijn namelijk alle crisispartners afzonderlijk met hun eigen protocollen voor een groot deel verantwoordelijk voor het op zo'n adequaat mogelijke manier afhandelen van de crisis. Dat is, denk ik, de essentie van het verschil in interpretatie in die rapporten.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag van de heer Servaes. Misschien kunt u die ook meteen even beantwoorden? Dat is de vraag over het kantelpunt, de Kievbriefing en de dingen die u daarbij geconstateerd hebt.

De heer **Torenvlied**: Ja, waarom wij niet tot een oordeel daarover komen. We hebben ervoor gekozen om dat zo feitelijk mogelijk aan te geven. Het is misschien een beetje een flauw antwoord, maar wij willen niet treden in de beoordeling door de Kamer. Wij willen niet een oordeel geven dat de



Kamer zelf zou moeten vormen. Die kantelpunten treden op – wij hebben het woord «perceptie» gebruikt – omdat wij natuurlijk nooit uitspraken kunnen doen over zaken die buiten het kader van ons onderzoek vallen. De tijdlijn van ons onderzoek was afgelopen toen zich dat voordeed. De tijdlijn betreft de analyse van de crisisorganisatie en de vraag of over stukken terecht of onterecht, vroegtijdig of later, met de Kamer is gecommuniceerd.

De **voorzitter**: Met een blik op de klok gaan wij dan nu naar de beantwoording door de heer Schoof. Aan hem zijn ook veel vragen gesteld, onder meer over de passagierslijst in de eerste 48 uur. Ik vraag de heer Schoof om specifiek op dat punt in te gaan.

De heer **Schoof**: Voorzitter, dat zal ik doen. Feit is dat de passagierslijst laat, naar ons idee te laat, op het crisiscentrum aanwezig was. Toen we de passagierslijst hadden, stonden daar wel namen op, maar geen nationaliteiten en geen paspoortnummers. Dat heeft ertoe geleid dat we halverwege de avond op grond van Nederlands klinkende namen een indicatie hadden van het minimumaantal Nederlanders dat aan boord was van het toestel. Ik dacht dat we toen rond de 150 zaten. Uiteindelijk bleken er nog veel meer Nederlanders aan boord te zijn geweest, toen we in staat waren om de nationaliteiten en uiteindelijk dus ook de paspoorten te krijgen. Daarna heeft het in een enkel geval nog wat langer geduurd omdat er ook passagiers waren met dubbele nationaliteiten. Zo is het als het ware met de passagierslijsten gelopen. Eerlijk gezegd puzzel ik nog op de passage in het rapport waarin staat dat de Koninklijke Marechaussee die lijst, waar overigens deze dingen niet op stonden, zou hebben gehad. De logboeken van de Marechaussee sporen niet met die van ons. Dat is nog een puntje van aandacht bij ons om te kijken hoe het nu kan dat daar nog één of twee uur tussen zit. Ik heb het ook gelezen in het rapport. Daarom is dat nog een puzzeltje voor ons.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik weet dat dit een rondetafelgesprek is en ik hoop dan ook dat ik zo nog een reactie krijg op de vraag op welke basis zij tot deze conclusie komen, zodat we een idee hebben van waar het verschil in zit.

De **voorzitter**: Dat laten we de heer Schoof zo direct doen. We laten de heer Schoof nu eerst zijn beantwoording even afmaken.

De heer **Schoof**: Ik heb in ieder geval kunnen verklaren wat het verschil in tijd was tussen het moment waarop wij de passagierslijst hadden en de uiteindelijke, hele afronding. Vervolgens zijn in de communicatie met de gemeenten dingen niet helemaal goed gegaan omdat we de gemeenten niet altijd goed hadden geïnformeerd, waardoor mensen – burgemeesters, familierechercheurs – niet altijd in de goede volgorde bij de nabestaanden kwamen, wat natuurlijk ontzettend vervelend is, dan wel de nabestaanden anderszins niet geïnformeerd werden. Het niet helemaal kunnen duiden van die passagierslijst heeft bovendien niet bijgedragen aan een goede communicatie met de nabestaanden via het ter beschikking gestelde telefoonnummer, dat op zichzelf genomen ook weer lang op zich liet wachten. Er zijn dus veel dingen niet goed gegaan, wat ik ook eerder in mijn inleiding zei, en dat was des te pijnlijker vanwege de enorme impact daarvan in de eerste uren na de crash van de MH17 bij de nabestaanden. Tot zover mijn reactie wat betreft de passagierslijst.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik hoor toch graag nog iets meer duidelijkheid van de heer Schoof over waarom het zo lang heeft moeten duren voordat hij de passagiersgegevens in hun volle omvang kon ontvangen van Malaysia Airlines, na 48 uur.

De heer **Schoof**: Dat duurde geen 48 uur. De lijst die wij die avond kregen, kwam van Malaysia Airlines; daarover geen misverstand. Op die passagierslijsten staan echter niet de paspoortnummers en de nationaliteiten. Die staan er gewoon niet op. Daarom kostte het relatief veel tijd om de additionele gegevens te achterhalen.

Ik verlaat nu het onderwerp van de passagierslijst en ga verder met de vraag van de heer Omtzigt over de informatie over de SES en de speech van de heer Timmermans. De heer Timmermans gaf kritiek op de SES terwijl er ook informatie was dat de SES redelijk netjes werk had gedaan. Ik constateer dat deze informatie blijkbaar niet bij de heer Timmermans aanwezig was. Deze vraag is voor mij weer aanleiding om daarin te duiken om te kijken hoe de informatiestroom op dat moment is verlopen en of die de heer Timmerman feitelijk al dan niet had kunnen bereiken.

De **voorzitter**: De heer Omtzigt wil een verduidelijkende vraag stellen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ja, want het gaat om een vrij harde beschuldiging die waarschijnlijk vrij goed uitgewerkt was op het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Het is een beschuldiging die gedaan is in de Veiligheidsraad tegen een team dat uiteindelijk zeer goed werk heeft gedaan. In het rapport staat dat er in de dagen ervoor lokale berichten waren dat alle stoffelijke overschotten vrij snel waren gevonden. Toen was er zelfs iemand van het Landelijk Team Forensische Opsporing (LTFO) ter plaatse. Die heeft persoonlijk gerapporteerd aan het team waaraan de heer Schoof de leiding gaf: dit gaat goed. De heer Schoof had die informatie. Heeft hij een idee waarom die informatie, die in dat crisiscentrum aanwezig was, niet 's avonds op de juiste plek is aangekomen?

De heer **Schoof**: Wat ik mij kan voorstellen, los van de informatie die over en weer gewisseld is, is dat de heer Timmermans op de dag van vertrek in het gebied aanwezig was. Hij heeft op de plaats gestaan waar de trein is aangekomen en waar de lichamen zijn verwerkt voor transport naar Nederland. Ik kan mij zeer goed voorstellen dat daar een ander beeld ontstaan is, zeker vanuit de Nederlandse opvatting van de manier waarop er met lichamen moet worden omgegaan, dan in de rapporten staat die we op dat moment uit het gebied kregen. Ik zeg echter heel eerlijk dat ik mij hiermee begeef op slippery ground. Ik zeg daarom dat ik graag wil nagaan hoe het in de formaliteiten zit naar aanleiding van de vraag van de heer Omtzigt.

De **voorzitter**: Gaat u verder.

De heer **Schoof**: De heer Bontes vroeg naar het niet meteen betrekken van Defensie en Buitenlandse Zaken. Hij vroeg of dat ging om een structuur- of leiderschapstekort. Laat ik in ieder geval melden dat Buitenlandse Zaken volledig aanwezig was op de donderdagavond in ons crisiscentrum bij de crisisvergadering. Defensie was op die avond nog niet aanwezig. Defensie zat er vanaf de dag erna bij. Defensie had misschien al op de avond ervoor erbij kunnen zijn, maar op donderdagavond waren wij nog op allerlei manieren aan het kijken hoe wij moesten omgaan met het probleem dat daar speelde. Dat het in het buitenland was, was volstrekt helder, dus Buitenlandse Zaken was aan boord. Daar was ook volledige coördinatie mee. Defensie is daarna gekomen, toen wij eenmaal begrepen dat vanwege de manier van bergen van de lichamen, Defensie onontbeerlijk was.

Ik kom op de vraag over de handvuurwapens. Er is in de MCCb en de ICCb en tussen politie en Defensie een expliciete discussie gevoerd over het al dan niet bewapend het gebied ingaan. Dit stond los van wat in de wandelgangen ooit de «militaire optie» heeft geheten. Het ging gewoon over de wijze van uitvoeren van de missie. Daarbij is de vraag aan de orde

geweest of het met of zonder wapen moest zijn. Er is toen heel expliciet voor gekozen om het zonder wapens te doen. De afweging was dat het met handvuurwapens in dat gebied gevaarlijker was dan zonder. Daarmee is de vraag of het toestel met handvuurwapens al dan niet is aangekomen en of wij die dan ook gebruikt zouden hebben, wat mij betreft niet meer relevant.

De heer De Roon stelde een vraag over de samenwerking met Schiphol en Malaysia Airlines, die stroef zou zijn verlopen. Ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw Horjus hierover. Een van de dingen die mijns inziens absoluut verbeterd moeten worden, is de relatie met niet-overheidspartners. Hiermee zijn wij overigens ook op andere manieren intensief bezig in termen van crisisbesluitvorming. Bij elke crisis zijn niet-overheidspartners misschien nog wel belangrijker dan overheidspartners, al hangt dat ook af van het onderwerp waarover het gaat. Dat geldt in dit geval zeker voor Schiphol en Malaysia Airlines. De samenwerking met die beide partijen had beter moeten. Zoals ook in de kabinetsreactie is aangegeven, komt er een apart plan voor dit type ramp, te weten vliegtuigongevallen in het buitenland. In dit plan zal daarop heel expliciet worden toegezien.

De heer Servaes vroeg of er een structureel gebrek aan leervermogen zou zijn. Wij leren elke dag, ook in de crisisbesluitvorming. Zoals ik eerder heb aangegeven, bevat zowel het rapport van de OVV als dat van het WODC voor ons kritische punten waarop wij moeten verbeteren. Ik loop al iets langer mee in crisistijd en ik kan me de tijd nog herinneren dat er bij elke crisisevaluatie hetzelfde kritiekpunt was, namelijk de communicatie. U vergeet te communiceren, zo werd gezegd. Op dat punt hebben wij geleerd in de afgelopen jaren. Ik stel met genoegen vast – nee, «met genoegen» is niet aan de orde bij dit type van crisis – ik constateer dat ook in het rapport in ieder geval op dit punt een positief oordeel is geveld. Wij hebben dus geleerd. De rol van het Nationaal Crisiscentrum (NCC) is nog nooit zo geprononceerd geweest in relatie tot de MCCb en ICCb, waarvan eerder sprake was; meer dan bij welke eerdere crisis dan ook. Dat komt weer voort uit onze leerervaringen uit de voorbereidingen voor de kroning en de NSS. Hetzelfde gold voor de directe betrokkenheid van de politie en Defensie in de hele crisisorganisatie, alsook van de AIVD en de MIVD. Er is dus leervermogen, maar dat wil nog niet zeggen dat je het vanaf het eerste moment allemaal goed doet.

**De voorzitter:** Er is nog een aanvullende vraag van de heer Bontes.

**De heer Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Ik kom nog even terug op de handvuurwapens. In het rapport staat dat er een probleem ontstond en dat de vlucht met handvuurwapens is teruggezonden naar Nederland. Dat staat in de tekst. De heer Schoof doet het voorkomen alsof het helemaal niet tot besluitvorming is gekomen. Ja, de besluitvorming was om ze niet sturen. Maar uit het rapport blijkt dat ze wel gestuurd zijn maar dat er kennelijk iets van problemen ontstonden.

**De heer Schoof:** Er is niet besloten om wel of niet een vliegtuig daarheen te sturen. Er is besloten om geen handvuurwapens te gebruiken in dat gebied. Expliciet is besloten om de missie ongewapend het gebied in te laten gaan.

**De voorzitter:** Ik kijk nog even naar de heer Torenvlied en de heer Wessel, want zij zouden nog terugkomen op een specifieke vraag van de heer Omtzigt. De heer Schoof gaf een antwoord, en u zou op één specifiek punt nog even ingaan.

**De heer Torenvlied:** Was dat het punt over de vuurwapens?

De heer **Omtzigt** (CDA): Nee, het ging om de passagierslijsten en de wijze waarop die aan de Kamer zijn overhandigd.

De **voorzitter**: Het ging om de passagierslijsten. Daarop zou u nog specifiek een reactie geven.

De heer **Torenvlied**: Over de passagierslijsten? U moet me even helpen met de specifieke vraag.

De heer **Omtzigt** (CDA): De heer Schoof vertelde net dat in zijn beleving de passagierslijsten pas een uur, anderhalf uur later door Malaysia Airlines overhandigd zijn. U stelt echter dat dat rond 17.00 uur of 17.10 uur was, als ik het rapport uit mijn hoofd goed genoeg ken.

De heer **Torenvlied**: Wij hebben ons voor die conclusie gebaseerd op het logboek van het NCC, het vertrouwelijke logboek van Malaysia Airlines en interviews met Malaysia Airlines. Wij hebben ook de leden van de Commissie van Overleg Schiphol geïnterviewd. Dat zijn de bronnen op grond waarvan wij tot die beschrijving zijn gekomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Omtzigt, nog één vraag ter verduidelijking?

De heer **Omtzigt** (CDA): Nee, een andere vraag.

De **voorzitter**: Dat is dan de laatste vraag. Daarna gaan wij naar mevrouw Horjus.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dan bewaar ik deze vraag tot de volgende ronde.

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu naar mevrouw Horjus. Aan u zijn ook een aantal vragen gesteld, mevrouw Horjus. Daarna bekijken wij of er nog ruimte is voor aanvullende vragen.

Mevrouw **Horjus**: De heer Van Bommel vroeg mij om de crisisstructuur toe te lichten. Ook vroeg hij of er al ideeën zijn over de manier waarop die verbeterd zou kunnen worden. Allereerst lijkt het mij goed om te zeggen dat niet alles in een structuur is te vinden en dat het niet door alleen structuuroplossingen beter gaat worden. Dat lijkt mij een belangrijk punt. Ik denk ook dat de verschillen van inzicht hierover die er op het eerste gezicht lijken te bestaan tussen het WODC en de OVV vooral verklaard worden door het feit dat het WODC en de universiteit zich vooral op de rijksstructuur hebben geconcentreerd, terwijl de conclusie van de OVV wat breder is. Die betreft namelijk de hele crisisstructuur in Nederland. In onze position paper hebben wij punten gemaakt over de verbindingsvlakken die er juist zijn tussen de rijksstructuur en de structuur die er rond Schiphol was, met de veiligheidsregio Kennemerland en andere structuren, zoals die van de luchtvaartmaatschappijen. Dat die verbindingsvlakken er zijn, lijkt mij een belangrijke constatering. Welke ideeën hebben wij hierover? Wij omarmen in ieder geval vereenvoudiging, welke vereenvoudiging dan ook. Ik herhaal ons punt dat ook datgene wat er bij private organisaties, in allerlei typen, al staat, er goed bij betrokken moet worden. Het zou goed zijn om ook bij de vorming van de nieuwe plannen inzake luchtvaartongevallen de private partijen goed te betrekken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat met name de operationele coördinatie wat verder versterkt gaat worden. Ik denk dat dat een goed uitgangspunt is. Tot zover de structuur, als ik hiermee de vraag van de heer Van Bommel voldoende heb beantwoord. Mijn antwoord op de vraag van de heer Ten Broeke is hierop eveneens ten dele gebaseerd. Hoe moeten wij het oordeel van de heer Muller van de OVV wegen, wanneer hij zegt dat de structuur helemaal herzien moet

worden, dat het te complex is? Een deel van mijn antwoord hierop heb ik hiermee gegeven. Anderzijds zit het ook vaak in de rol die je pakt. In de nationale crisisstructuur is omschreven dat je steeds kunt kiezen tussen faciliteren, coördineren en regisseren. Ik denk dat het op die punten in de ogen van de OVV soms net wat sterker had gekund, met name als het gaat om de coördinatie rond de passagiers- en nabestaandenlijsten. Dat brengt me meteen bij de vraag van de heer Servaes of wij leren en hebben geleerd. Ik onderschrijf van harte wat de heer Schoof, naast mij, heeft gezegd. Voorheen was volgens onderzoeken juist de communicatie vaak een leerpunt. Zoals wij kunnen lezen, is die in ieder geval in velerlei opzicht vele malen beter geweest dan in voorgaande gevallen. Zoals ik in mijn inleiding al zei, komt het in crisissituaties vaak aan op cruciale details. Zo is er geleerd met betrekking tot zaken als de inzet van familierechercheurs, die door vele nabestaanden enorm gewaardeerd is. Het specifieke punt van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid is volgens mij vooral dat wij, na de ramp met Turkish Airlines en na andere vliegcrampen, hadden kunnen weten dat met name de passagiers- en nabestaandenlijsten heel ingewikkeld zijn. Had men daar niet meer coördinatie op moeten zetten? Volgens mij is daarin nu voorzien door een verificatieteam passagierslijsten.

De **voorzitter**: Ik kijk naar de leden. Er is in ieder geval nog een vraag van de heer Omtzigt, wellicht zijn er ook nog vragen van anderen. Allereerst het woord aan de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dank voor de heldere en uitvoerige antwoorden van de gasten. Die helpen ons heel erg. Dit is een WODC-rapport. In een WODC-rapport staan conclusies en geen aanbevelingen; dat is zo'n beetje de standaard voor de wijze waarop dit plaatsvindt. Als de onderzoekers aanbevelingen zouden moeten doen die wij ons politiek ter harte zouden moeten nemen voor de toekomstige organisatie, welke zouden dat dan zijn? Aan de heer Schoof stel ik de volgende vraag. Ik hoop later op de twee eerdere punten opheldering te krijgen. Dat kan ook via de Minister, aan wie ik dezelfde vraag kan stellen. Ik snap dat de informatie die ik vraag soms heel specifiek is. Zijn er nog ongeregelde zaken geweest rond de veiligheid van de politiemissie in het begin van augustus, ook met betrekking tot spullen en tot het onderzoek?

De **voorzitter**: Voor het antwoord op de eerste vraag geef ik allereerst het woord aan mevrouw Horjus. Hebt u nog aanbevelingen die naar uw mening moeten worden overgenomen?

Mevrouw **Horjus**: Kan ik de vraag nog iets specifiekter terugkrijgen?

De **voorzitter**: De heer Omtzigt dankt u voor de antwoorden en vroeg of er nog aanbevelingen zijn die de Kamer zou moeten meenemen in de dialoog met de bewindslieden.

De heer **Omtzigt** (CDA): Deze vraag was mede aan mevrouw Horjus gesteld, maar vooral ook aan de anderen.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar ik begon bij mevrouw Horjus. Daarna ga ik naar beide anderen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dus welke aanbevelingen zou u willen doen aan ons als politiek en aan het kabinet? Het gaat me om generieke dingen, dus los van Oekraïne, waaruit wij lessen zouden moeten trekken.

Mevrouw **Horjus**: Ik kan me wel vinden in wat de Onderzoeksraad zegt: zoek het heil nu niet in allerlei aanvullende handboeken, procedures,

richtlijnen en dergelijke zaken. Zoek het ook niet alleen in de structuur. Wij hebben aangegeven dat er eigenlijk al heel veel voorhanden is in de nationale rijkscrisisstructuur, maar dat het verstandig is om nog wat meer te investeren in de kennis en kunde om een heel goede situatiediagnose te maken op het moment dat de situatie zich voordoet. Dat is onze allerbelangrijkste oproep. Wij denken dat dan een aantal zaken wat beter had kunnen lopen.

De **voorzitter**: Heeft de heer Torenvlied of de heer Wessel nog aanbevelingen?

De heer **Torenvlied**: De vraag om aanbevelingen te formuleren terwijl je opdracht is om conclusies te trekken en geen aanbevelingen te formuleren, is buitengewoon interessant. De wijze waarop wij onze conclusies hebben geformuleerd kan voor de crisisorganisatie, maar ook voor de Kamer, lezende het rapport, aanleiding geven om te bekijken welke aanbevelingen daaruit direct zouden kunnen voortvloeien. Wij hebben de conclusies niet alleen op die manier geformuleerd, maar wij hebben de conclusies ook zodanig geformuleerd dat ze breder zijn dan het onderwerp van een groot vliegtuigongeluk, het neerschieten van een toestel, in een gebied buiten de Europese grenzen. Wij hopen dat de conclusies die wij trekken en die je kunt doorvertalen in aanbevelingen, ook hun relevantie zullen hebben bij bijvoorbeeld grootschalige rampen met passagiersschepen of met treinen, en bij mogelijke terroristische aanslagen. Wij hopen dus dat de conclusies die wij trekken veel verder strekken dan alleen een vliegramp.

Daarnaast hebben wij ons in het rapport natuurlijk geconcentreerd op een aantal hoofdconclusies waaruit een groot aantal aanbevelingen kan voortvloeien en waaruit lessen kunnen worden getrokken. In het rapport hebben wij ook een groot aantal specifiekere deelconclusies getrokken. Ook die deelconclusies, zo geef ik allen van harte mee, kunnen aanleiding geven tot concrete lessen, voortvloeiend uit of voortbouwend op mogelijke aanbevelingen die uit de specifieke hoofdconclusies voortvloeien. Dit is een algemeen antwoord.

De **voorzitter**: Er was nog een vraag van de heer Omtzigt voor de heer Schoof over de vermeende ongeregelde heden van begin augustus 2014. Misschien kunt u daar nog even op ingaan?

De heer **Schoof**: Graag, maar ik moet even zoeken welke ongeregelde heden de heer Omtzigt bedoelt.

De **voorzitter**: Daarom zei ik ook «vermeende ongeregelde heden».

De heer **Schoof**: Bedoelt hij de veiligheidssituatie? Ik zit even te zoeken.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik bedoel of de missie in onafhankelijkheid, in veiligheid maar ook in vertrouwelijkheid heeft kunnen werken of dat er problemen zijn geweest met het vertrouwelijk verzamelen van bewijsmateriaal, wat de politiemissie aan het doen was. Vooral in dat laatste aspect ben ik geïnteresseerd; op het eerste aspect, de veiligheid, is de heer Bontes al ingegaan.

De heer **Schoof**: Er is permanente zorg geweest over mogelijke ongeregelde heden. Die is er aan de ene kant geweest op het digitale vlak. Op enig moment is overgegaan tot het controleren van bijvoorbeeld de mobiele telefoons en dat soort zaken die de mensen mee terug namen uit het gebied. Er zijn ook waarschuwingen gegeven aan de mensen om in het gebied in dat opzicht veiligheidsbewust te zijn. Aan de andere kant is er met betrekking tot het politieonderzoek en tijdens de berging van de

lichamen en de wrakstukken veel aandacht besteed aan de vraag of die vrijheid er inderdaad wel was en of er niet separatisten meeliepen die op de een of andere manier controle wilden krijgen over wat de politie daar aan het doen was. Naar het oordeel van de politie heeft een en ander uiteindelijk in ruim voldoende mate kunnen plaatsvinden door de politie en is er geen reden om aan te nemen dat spullen gecompromitteerd zijn teruggekomen.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar links en werp een blik op de klok. Er zijn geen aanvullende vragen van de zijde van de Kamer. Ik dank u allen hartelijk voor uw komst en voor uw medewerking en de beantwoording. Ik wens u een buitengewoon goed weekend.

### **Blok 5: Vervolg en berechting**

1. Geert Jan Knoops, strafrechtadvocaat; hoogleraar politiek van het internationaal recht, UvA.
2. Arthur Flieger, Flieger Law Office, Antwerpen; Military & Civil Aviation Association; International Foundation for Public Aviation (IFPA).
3. Marieke de Hoon, co-director Public International Law & Policy Group NL (PILPG).
4. Göran Sluiter, hoogleraar Internationaal Strafrecht, UvA.
5. Mischa Wladimiroff, internationaal strafrechtsspecialist.

De **voorzitter**: Wij gaan spreken over vervolging en berechting, ook in combinatie met de opsporing die in verband met de MH17 heeft plaatsgevonden. Ik heet onze gasten welkom. Wij hebben van hen een position paper dan wel een notitie ontvangen, waarvoor dank. Als zij er behoefte aan hebben, kunnen zij nog kort een inleiding van vier à vijf minuten houden. Daarna zullen de leden van de commissie vragen stellen.

De heer **Knoops**: Voorzitter. Ik denk dat mijn paper voor zich spreekt, maar misschien is belangrijk om nog één facet te benadrukken. Er zijn door heel veel mensen, ook door enkele aanwezigen hier, uitspraken gedaan over de berechtingsmodaliteiten die mogelijk of niet mogelijk zijn. Die vraag zal pas goed beantwoord kunnen worden op het moment dat duidelijk is hoe de bewijsrechtelijke positie van het Openbaar Ministerie is. Als je nu kiest voor een berechtingsmodule en je weet op voorhand niet wat je bewijsrechtelijke positie is, dan zou je uiteindelijk jezelf in de voet kunnen schieten. Ik zal een concreet voorbeeld geven. Er is tot dusverre in de Veiligheidsraad geen overeenstemming bereikt over een internationaal tribunaal. We weten allemaal dat dit komt door een veto van Rusland. De plaatsvervangende Russische ambassadeur heeft in juli 2015 in een interview in het programma Nieuwsuur echter de deur duidelijk op een kier gelaten voor het moment dat het onderzoeksmateriaal ter beschikking zou komen van het Openbaar Ministerie. Het is dus zeker niet uitgesloten dat als dat materiaal straks beschikbaar is en dat zou inderdaad concreet wijzen naar bepaalde personen, de stemming in de Veiligheidsraad uiteindelijk een andere is. Als je nu inderdaad kiest voor een bepaalde berechtingsmodule zonder dat je weet wat je bewijsrechtelijke positie is, dan is het nadeel daarvan dat je uiteindelijk misschien achteraf gezien de verkeerde berechtingsmodule zou kunnen hebben gekozen. Ik zeg niet dat dit gebeurt, maar het is wel een overweging, omdat er door het Nederlandse kabinet veel aandacht is besteed aan het opzetten van een speciaal tribunaal terwijl niemand nog weet wat de exacte bewijsrechtelijke positie is. Als het strafrechtelijk onderzoek uiteindelijk dermate overtuigend zou zijn in het identificeren van personen of groeperingen die verantwoordelijk zouden kunnen worden gesteld voor het neerhalen van de MH17, en als

dat onderzoeksmateriaal dermate sterk zou zijn, zoals het Openbaar Ministerie zich die bewijsdrempel heeft opgelegd, dan zou dat uiteindelijk ook kunnen zorgen voor bepaalde politieke druk binnen de internationale gemeenschap om alsnog tot een vorm van internationale berechting te komen. Ik zeg niet dat dit het model moet zijn dat je moet volgen, want daar zitten ook allerlei haken en ogen aan, maar mijn boodschap is dat het in ieder geval aanbevelingswaardig lijkt om eerst het OM-onderzoek af te wachten alvorens de mogelijke – en ik zou daaraan willen toevoegen «definitieve» – vervolgingsroute nader te determineren. Die boodschap vindt men ook terug in mijn paper op blz. 3 in de conclusie ten aanzien van de berechtingsmodaliteit. Die aanbeveling wint ook aan kracht als je kijkt naar de complexiteit van de mogelijke vervolgingsroute die ook in het paper staat. Ik wijs op de stadia die je moet doorlopen, wil je het forensisch-technisch bewijsmateriaal kunnen leveren dat het OM straks nodig zal hebben, en vervolgens op de stappen die daaraan gekoppeld dienen te worden om personen te identificeren en mogelijkere wijs verantwoordelijken voor die personen. De complexiteit van dat proces versterkt in mijn visie de aanbeveling om nu nog niet voor een definitieve vervolgingsroute en berechtingsmodaliteit te kiezen, maar eerst dat onderzoek af te wachten.

Ik zeg dit ook met het oog op de ervaringen met het Lockerbie-proces. Men deed daar vrij snel ter plaatse forensisch-technisch onderzoek. Uiteindelijk is een van de twee Lockerbie-verdachten veroordeeld, te weten al-Megrahi. Zelfs bij dat proces bleek het bewijsmateriaal uiteindelijk zo twijfelachtig dat de Schotse Criminal Cases Review Commission een retrial gelastte. Dat was vlak voordat al-Megrahi ongeneeslijk ziek bleek te zijn en uiteindelijk naar Libië terugkeerde onder de voorwaarde dat hij die retrial zou intrekken. Dus zelfs in die zaak, waarbij het forensisch bewijsmateriaal vrij acuut kon worden geleverd op de plaats waar het vliegtuig was neergekomen, bleven er toch enorm veel forensisch-technische haken en ogen bestaan.

Dat tweede punt versterkt mijns inziens de aanbeveling om eerst te kijken tot waar het Openbaar Ministerie is gekomen met de bewijslast. Vervolgens kan worden bekeken of daar al dan niet een berechtingsmodaliteit op kan volgen.

Ik heb nog een laatste punt. Ik heb vele verzoeken gehad, ook vanuit andere bronnen, om in te gaan op de vraag wat het belang van die primaire radarbeelden is. Vandaag is wel gebleken dat die beelden van belang zijn voor het strafrechtelijk onderzoek, zeker voor de eerste twee schakels van het forensisch-technisch onderzoek die in mijn paper worden genoemd. Objecten die geen transponder hebben, kunnen uitsluitend en alleen met die primaire radarbeelden worden gedetecteerd. Lees: raketten of andere objecten. Zo simpel is het. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft gisteren opgemerkt dat die beelden eigenlijk voor het onderzoek niet meer zo relevant zijn. Met alle respect, ik denk dat die beelden juist voor het forensisch-technisch onderzoek, het bouwwerk van het OM, wel degelijk van belang zijn. Ik denk dat die informatie wel degelijk via een aantal juridische wegen kan worden opgevraagd. Ik heb die wegen in mijn paper uiteengezet. Ik zal die hier niet herhalen. Ik denk wel dat dit een relevant aspect is voor het strafrechtelijk onderzoek, nog daargelaten de vraag of die beelden al dan niet gebruikt kunnen worden. Inzage in die gegevens door alleen twee leden van de OVV zal, althans binnen de beginselen van een eerlijk proces, geen strafrechtelijk bewijs kunnen vormen.

De heer **Flieger**: Voorzitter. Ik heb drie punten die ik toch eventjes wil aanstippen. Mijn eerste punt betreft de mogelijkheden van strafrechtelijke vervolging. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Knoop, maar het is heel belangrijk dat men ervoor moet opletten dat het forensisch materiaal dat we verkrijgen, niet aangetast wordt door enige nietigheid. Ik



heb enorm grote problemen met de gegevens die ik mijn bureau zie passeren. Ik hoor in de wereld dat door bepaalde staten gegevens worden achtergehouden en dat bepaalde gegevens laattijdig naar boven komen. Dat is recentelijk ook wel boven water gekomen.

Het tweede punt dat ook heel belangrijk is, is dat we moeten gaan kijken naar de burgerlijke aansprakelijkheid. We spreken altijd maar over de strafrechtelijke aansprakelijkheid, die zeker voor de nabestaanden heel belangrijk is, maar ik denk dat de burgerlijke aansprakelijkheid waar ik voornamelijk mee geconfronteerd wordt op luchtvaarttechnisch vlak, essentieel is. Uit het oog wordt verloren dat er belangrijke aansprakelijkheden zijn waarbij de luchtvaartwetgeving speelt, waarvoor ICAO regels heeft uitgevaardigd en waarop bepaalde overheden, instellingen en maatschappijen zullen worden aangesproken. We zullen daar in het debat zeker nog nader op ingaan.

Het derde punt waarmee ik een enorm groot probleem heb, is dat men in artikel 5 van het protocol van Minsk heel uitdrukkelijk heeft gesteld dat er vrede wordt gesloten en dat iedereen amnestie krijgt. Ik ga daar niet verder op in, omdat ik geen strafrechtsspecialist ben. Volgens mij heeft een lid van uw Kamer in de Raad van Europa gevraagd of daar commentaar op moet worden gegeven en hoe dat geïnterpreteerd moet worden. Mijns inziens moet je, als een verdrag duidelijk is, gewoon lezen wat er staat. Dan moet er ook geen commentaar op komen.

Ik heb nog een vierde punt. Er is iets heel ergs gebeurd. Dat sleept nog jaren voort, maar vandaag moeten we kijken hoe we naar de toekomst kunnen gaan. ICAO heeft onmiddellijk na het ongeval op heel korte termijn een taskforce opgericht. Ik viel bijna van mijn stoel want binnen zes maanden was er iets. Normaal duurt iets bij IACO jaren, maar ICAO heeft snel een taskforce opgericht met een depositary waarin staten kunnen aangeven over welke gebieden het gevaarlijk is om te vliegen. Nederland heeft hierin wel degelijk een voortrekkersrol. Artikel 4.5 van de Nederlandse wetgeving ter zake is heel duidelijk. Ik denk dat het een van de weinige duidelijke artikelen is in zowel de Nederlandse wetgeving als de wetgeving op Europees vlak. De Minister kan aan de hand van dat artikel iets doen. Ik zou het verder willen voeren. Er was gisteren een congres in Amsterdam. Nederland zou een voortrekkersrol kunnen vervullen om ervoor te zorgen dat artikel 4.5 wordt getransponeerd naar Europa en dat EASA misschien op dat vlak een rol kan krijgen om op te kunnen treden. Het is niet zozeer dat ICAO passief zou zijn, maar er zou ook een actieve rol aan EASA kunnen worden gegeven. EASA zou dan de mogelijkheid kunnen hebben om rechtstreeks tegen vliegmaatschappijen te zeggen dat zij niet over bepaalde gebieden mogen vliegen. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Mevrouw **De Hoon**: Voorzitter. Het rapport dat PILPG en de Vrije Universiteit hebben geschreven, leidt tot de conclusie dat er verschillende juridische opties bestaan voor de slachtoffers en voor de Nederlandse Staat om te bewandelen. Het is echter belangrijk om zich te realiseren dat elk van deze juridische paden gecompliceerd is, geen garanties biedt voor een succesvolle uitkomst en voor slachtoffers waarschijnlijk niet tot bevredigende resultaten leidt en ook als aanvullend traumatiserend kan worden ervaren. Er ligt een belangrijke rol voor de Staat om een communicatie hieromheen en de verwachtingen die worden geschapen, zorgvuldig te benaderen.

Ik ga nu in op de mogelijkheden. Ten eerste, Nederland kan overwegen om een zaak voor het Internationaal Gerechtshof te beginnen tegen Rusland en eventueel ook tegen Oekraïne. Uiteraard ligt dit politiek zeer gevoelig en vergt dit een keuze van de Nederlandse Staat of hij al dan niet dit gevecht tegen met name Rusland wil aangaan. Er lijkt echter sprake van een rol van Rusland in de situatie te zijn en het lijkt er ook op dat Rusland internationale verplichtingen heeft geschonden, bijvoorbeeld

verplichtingen op grond van burgerluchtvaartverdragen. Tevens zijn er juridische mogelijkheden om Rusland althans voor een deel van deze daden aansprakelijk te stellen. Dat vereist mijns inziens ten minste overweging.

Waar het meestal heel moeilijk is om te voldoen aan de vereisten van rechtsmacht of jurisdictie van het Internationaal Gerechtshof, bieden de burgerluchtvaartverdragen een zeldzame mogelijkheid om deze staten aansprakelijk te stellen via het Internationaal Gerechtshof, ook al zal dit een langdurig proces zijn, omdat eerst onderhandelingen en andere geschillenbeslechting moet worden geprobeerd. Er zijn sterke argumenten dat Rusland zijn internationale verplichtingen heeft geschonden om beschikbare informatie te communiceren, de situatie te onderzoeken en potentiële daders te vervolgen en/of uit te leveren. Dit geldt ook voor Oekraïne, maar ik zal me in deze mondelinge bijdrage vanwege de tijd beperken tot Rusland. Voor deze internationale onrechtmatige daden kan Rusland aansprakelijk worden gesteld. Of het ook mogelijk is om Rusland aan te spreken op het daadwerkelijk afvuren van de raket, zal afhangen van het bewijs dat wordt gevonden voor de link tussen de opstandelingen en Rusland. Dit zal veel lastiger te bewijzen zijn, zoals ook de heer Knoops al aangaf.

Ten tweede kunnen slachtoffers het Europees Hof voor de Rechten van de Mens vragen om Rusland verantwoordelijk te houden voor het schenden van het recht op leven. Hierbij is artikel 2 van het EVRM aan de orde. Dit hebben enkele slachtoffers ook al ondernomen. Ook hier zal het weer lastig zijn om te bewijzen dat er een link bestaat tussen Rusland en de separatisten, maar de bewijsstandaard voor effectieve controle van Rusland over de separatisten is lager bij dit hof dan bij het eerder besproken Internationaal Gerechtshof. Het is belangrijk om dat te beseffen. Wederom zal het van het gevonden bewijs afhangen of dit mogelijk is, maar ook onder dit mensenrechtenregime had Rusland de positieve plicht om te voorkomen dat de MH17-ramp zou gebeuren, mocht duidelijk worden dat Rusland iets te maken heeft met het leveren van de Buk-raket of met de separatisten. En Rusland had ten minste de verplichting om onderzoek te doen en eventuele daders te vervolgen dan wel uit te leveren. Dus ook hier is sprake van een schending van internationale verplichtingen door Rusland. Helaas valt er voor slachtoffers weinig te verwachten, behalve de eventuele vaststelling dat er plichten zijn geschonden, en duren procedures in Straatsburg vele jaren.

Ten derde zijn er, zoals andere sprekers ook zeggen, mogelijkheden voor het strafrechtelijk vervolgen van daders. Ik zal hier met het oog op de inbreng van anderen kort over zijn. Het Internationaal Strafhof en verschillende nationale rechtbanken kunnen vervolgen voor het plegen van oorlogsmisdrijven maar ook onder de relevante misdrijven van het nationaal strafrecht. Het belangrijkste punt wat betreft strafrechtvervolging, is dat strafrecht de hoogste bewijsstandaarden hanteert. Het is moeilijk om in een oorlogssituatie vast te stellen wie precies verantwoordelijk is en voor wat. Het is dan ook maar de vraag of er voldoende bewijs kan worden verzameld om tot een strafrechtelijke veroordeling te komen. De laatste juridische mogelijkheden die wij in het rapport bespreken, zijn privaatrechtelijk van aard. Mijn collega heeft daar ook al over gesproken. Slachtoffers kunnen via het privaatrecht onder meer Malaysia Airlines aansprakelijk stellen voor nalatigheid wat betreft hun inspanningsverplichting om een veilige vliegroute te kiezen. Zoals met alle juridische mogelijkheden, is succes zeker niet gegarandeerd, maar in het licht van de jurisprudentie en de beschikbare informatie over gevaar in dit deel van Oekraïne, lijkt hier een sterke zaak te zijn dat Malaysia Airlines een inspanningsplicht had die verder ging dan deze luchtvaartmaatschappij heeft nageleefd. De maatschappij had deze inspanningsverplichting met name voordat hij met mensenlevens over dit gebied zou vliegen. Mocht het duidelijk worden dat Oekraïne inderdaad wist dat de raket sterker was

dan de raket die drie dagen eerder was gebruikt om de Antonov neer te schieten, die dus ook hoger kon komen dan het luchtruim dat afgesloten was, dan kunnen slachtoffers ook binnen het rechtssysteem van Oekraïne een privaatrechtelijke zaak aanspannen tegen de staat Oekraïne vanwege een onrechtmatige daad.

Er zijn daarmee dus meerdere opties beschikbaar dan slechts die van strafrechtelijke vervolging, maar alle opties zijn juridisch gecompliceerd en zullen vele jaren in beslag nemen. Nationale procedures gaan overigens duidelijk sneller dan internationale procedures. Dat is wel een overweging waard. Voorts is het ook belangrijk om zich te realiseren dat de verschillende juridische opties verschillende doelen dienen en dat het daarmee wellicht belangrijk is om die naast elkaar te ontwikkelen. Voor alle opties is het belangrijk om te beseffen dat dit voor slachtoffers maar van beperkte waarde kan zijn.

Wat de financiële compensatie betreft, zullen waarschijnlijk alleen privaatrechtelijke procedures soelaas bieden.

De laatste overweging is dat de families van de slachtoffers als geen ander weten dat juridische wegen nooit echte genoegdoening kunnen bieden voor hun verlies. Maar als een minimum verdienen zij, net als de samenleving en eenieder die weleens in een vliegtuig stapt, dat waar nalatigheid heeft plaatsgevonden en plichten zijn geschonden, zij die verantwoordelijk zijn daarop worden aangesproken. Met dit rapport hopen wij de families en hun regeringen te helpen bij het nemen van het besluit over de routes die moeten worden bewandeld en wat zij hierbij kunnen verwachten.

De heer **Sluiter**: Voorzitter. De bedoeling van mijn position paper was ook daadwerkelijk stelling te nemen en een heldere keuze uit te spreken voor wat in mijn optiek de beste optie is van strafrechtelijke afdoening van MH17. Ik denk dat dat in deze fase nodig is en dat het in ieder geval goed voor het debat is. Ik heb me bij het bepalen van mijn keuze laten leiden door belangrijke voorwaarden waaraan vervolging en berechting zouden moeten voldoen. Dat zijn in de eerste plaats voldoende rechtsmacht over alle mogelijke strafbare feiten, een sterke positie van slachtoffers in de strafrechtelijke procedure, optimale bescherming van het recht op een eerlijk proces – laten we dat ook vooral niet vergeten – en de beste kansen op samenwerking van belangrijke landen, in het bijzonder Rusland, en indien nodig ook de mogelijkheid van berechting bij verstek. Alles overkoepelend, wil ik natuurlijk een procedure die zo efficiënt mogelijk is en voldoende gezag geniet.

Ik heb vervolgens de denkbare opties van vervolging en berechting vastgesteld. Dat zijn het Internationaal Strafhof, een nieuw op te richten MH17-tribunaal en Nederland. Ik heb gezien dat er in de brief van de Minister van gisteren kortweg wordt verwezen naar internationale berechting en nationale berechting als de thans reële opties. Ik heb voor elk van die opties onderzocht of en, zo ja, in hoeverre die aan de belangrijke voorwaarden zouden kunnen voldoen.

Ik kom uiteindelijk tot de slotsom dat vervolging en berechting door Nederland in mijn optiek veruit de beste optie is. Nederland biedt alle voordelen van een strafrechtelijk stelsel dat voldoet aan alle voorwaarden en zich ook bewezen efficiënt en eerlijk heeft getoond. Een nieuw op te richten internationaal tribunaal is een experiment dat kan mislukken. Het is een experiment dat je in mijn optiek alleen zou moeten willen voeren als er geen alternatief is. Dat alternatief is er nu juist wel in de Nederlandse rechtsorde.

Ik geef in mijn position paper het advies om in geval van vervolging en berechting in Nederland een verdrag te sluiten tussen de landen die deelnemen aan het onderzoek. In dat verdrag zou de keuze moeten worden gemaakt voor vervolging en berechting door Nederland en zouden de verdragsluitende landen ook hun rechtsmacht moeten

overdragen aan Nederland. Ook zou het nodig zijn om artikel 552y van het Wetboek van Strafvordering aan te passen, zodat er rechtsmacht is ten aanzien van alle slachtoffers. Dit is ook een punt dat de Minister in de brief van gisteren naar voren heeft gebracht.

Dit proces, het verdrag en de daaruit voortvloeiende wetswijziging, zou zo snel mogelijk moeten worden afgerond.

Ik maak ten slotte nog twee korte opmerkingen over de brief van de Minister van gisteren. Ik heb die opmerkingen niet mee kunnen nemen in mijn position paper, want dat had ik daarvoor al afgerond. Er zijn twee punten die mij verbazen. In de eerste plaats wordt de besluitvorming door de Minister afhankelijk gemaakt van de resultaten van het onderzoek. Dat is moeilijk te rijmen met het verzoek dat Nederland in de zomer van 2015 aan de Veiligheidsraad heeft gedaan om een internationaal tribunaal op te richten. Ook toen was dat onderzoek immers verre van afgerond. Een ander punt dat mij verbaast, is dat de Minister zegt dat de positie van nabestaanden in het proces van belang is. Dat is terecht. Die positie is ontzettend belangrijk. Maar als je kijkt naar het ontwerpstatuut dat Nederland heeft ingediend in de zomer van 2015, dan komen juist in dat statuut de nabestaanden er zeer bekaaid van af. Ze hebben veel minder rechten in die procedure dan zij in het Nederlands strafproces zouden hebben.

De heer **Wladimiroff**: Voorzitter. Er is al heel veel gezegd. Ik zal proberen om niet in herhaling te vallen als ik het met hetgeen gezegd is eens ben. Ik denk dat het goed is dat ik vooropstel dat we hier met Nederlandse parlementariërs praten over wat voor Nederland van belang is. In zoverre zal ik mij niet al te zeer uitweiden over alle mogelijke andere varianten die andere landen zouden kunnen kiezen. Het gaat erom wat Nederland zou kunnen doen.

In het stuk dat ik heb ingediend, heb ik aangegeven dat ik zonder kennis te nemen van de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek, kortom het dossier niet kennende, mij niet uitlaat over de bewijsvraag, want dat weet ik gewoon niet. Dat zou speculatief zijn. Ik heb ook aangegeven dat ik zonder kennis van dat dossier ook niets kan zeggen over de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Wie, wat, waar is niet te zeggen als je het dossier niet kent.

Dat gezegd hebbende, rijst natuurlijk wel de vraag: wat is het belang ervan om nu al iets te zeggen over een berechting? We kunnen in ieder geval vaststellen dat er een strafbaar feit is. Of het nu een algemeen delict is of een internationaal delict, er is een strafbaar feit. Berechting zal dus sowieso moeten volgen. Hoogstens doet zich bij de berechting nog de vraag voor of dat een instantie zal moeten zijn met bevoegdheden en verstand van internationaal strafrecht of dat het louter een interne nationale kwestie is.

Ik heb ook in mijn position paper aangegeven dat zonder kennisneming van het dossier het buitengewoon lastig wordt om je in dit opzicht richtinggevend uit te laten. Op dit moment hebben we eigenlijk niet meer dan de volgende opties. Het kan zijn dat separatisten strafrechtelijk aansprakelijk zijn, het kan zijn dat Russen strafrechtelijk aansprakelijk zijn en het kan zijn dat Oekraïne op de een of andere wijze strafrechtelijk aansprakelijk is. Zonder het dossier is dat niet te zeggen; het zijn speculatieve opmerkingen en gedachten.

Tegen de achtergrond dat er hoe dan ook sprake is van een strafbaar feit, door wie dan ook gepleegd, is natuurlijk de algemene vraag: en hoe nu verder? Ik heb aangegeven dat er vele mogelijkheden zijn om de berechting in te richten. Dat hebben anderen ook al gedaan, dus ik zal dat niet uitwerken. Dat kan op een internationale basis, waarbij de hele kwestie of het in de Veiligheidsraad wel of niet gelukt is om een internationaal strafhof op te richten terzijde kan blijven, want er zijn weer andere varianten. De vraag is en blijft: internationaal of nationaal?

Het is ook goed om zich te realiseren dat uiteindelijk de kwestie van de aanwezigheid van de verdachten niet zomaar een vrijblijvende aangelegenheid is. We kunnen als het naar Nederlands recht zou plaatsvinden, en tegenwoordig ook als er een internationaalrechtelijk basis is – kijk maar naar het Libanon-tribunaal – ook een berechting bij verstek entameren, maar het is evident dat je daarmee eigenlijk weinig zinvols bereikt. Het lijkt mij voor de nabestaanden vreselijk als zo'n berechting bij verstek zou plaatsvinden, en nog erger als uiteindelijk niemand een straf uitzit en het allemaal een papieren exercitie blijkt te zijn. Kortom, daar heb je helemaal niets aan. De aanwezigheid is in mijn ogen dus een essentieel gegeven waar we ook, of het nu nationaal of internationaal is, aan moeten vasthouden.

Er is een opmerking gemaakt over de vrees voor amnestie krachtens artikel 5 van het eerste akkoord van Minsk. Ik merk terzijde op dat ik daar niet zo vreselijk bezorgd over ben, omdat dat verdrag alleen de verdragsluitende partijen bindt. Dat zou alleen gevolgen kunnen hebben voor een nationale berechting in één van de landen die bij dat akkoord partij is, maar internationaalrechtelijk kun je bijvoorbeeld voor een oorlogsmisdrijf geen amnestie geven. Wat dat betreft, denk ik niet dat dat een onoverkomelijk probleem zou zijn. Voorwaarde is natuurlijk wel – en dan val ik terug op wat ik in het begin zei – dat het niet zomaar een algemeen delict is of dat het commune delicten zijn, maar dat er sprake is van enige vorm van oorlogsmisdrijf.

Ik heb in mijn stuk uiteindelijk aangegeven, en dat zeggen de andere sprekers eigenlijk ook, dat Rusland een cruciale rol, zo niet een sleutelrol speelt. Enerzijds omdat het land in staat moet worden geacht om de separatisten te nopen op enigerlei wijze mee te werken aan een berechting door wie dan ook en anderzijds omdat het mogelijk kan zijn dat uit het onderzoek naar voren komt dat ook Russische onderdanen strafrechtelijke aansprakelijkheid hebben.

Om een lang verhaal kort te maken: er is in mijn ogen geen oplossing denkbaar zonder Rusland daarbij te betrekken. Dat is de reden waarom ik heb aangegeven dat serieus moet worden onderzocht of een combinatie van Russische en Nederlandse berechting niet tot een zinvol resultaat kan leiden. Je zou kunnen denken aan een verdrag tussen Nederland alsmede mogelijk de andere partijen die in het onderzoek strafrechtelijk hebben samengewerkt, en Rusland om te komen tot een internationaal gerecht in de betekenis van Nederlands-Russisch of voor mijn part Nederlands/Australisch/Maleisisch-Russisch of de combinatie die verder gewenst wordt geacht. Het is een beetje vergelijkbaar met wat je bij het Cambodja-tribunaal ziet: lokale rechters aangevuld met rechters uit een ander land. Daarmee kun je bewerkstelligen dat ook het andere punt dat ik in mijn stuk heb aangegeven, namelijk de beletselen die er zijn voor Rusland om eigen onderdanen uit te leveren, kan worden opgelost.

Ik merk ten slotte nog op dat het vierde Verdrag van Genève voorschrijft dat staten de verplichting hebben om in geval van oorlogsmisdrijven verdachten uit te leveren of in ieder geval mee te werken aan hun berechting. Dat wordt dan ook op een keurige wijze gerealiseerd als Rusland zelf bij die berechting betrokken is en ook het probleem van de uitlevering geen obstakel meer is.

De **voorzitter**: Dank u wel. We gaan over tot de vraagstelling van de Kamer. Het woord is allereerst aan de heer Bontes.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Volgens buitengewoon hoogleraar prof. Ferdinandusse staat de Nederlandse wet de vervolging van de vermoedelijke daders in de weg. Dat stond afgelopen woensdag in de NRC. In artikel 552y Sv staat dat strafvervolging van een vreemdeling met een vaste woon- of verblijfplaats buiten Nederland altijd wordt afgewezen. Ik hoorde een van de sprekers zeggen

dat dit artikel dan mogelijk gewijzigd moet worden. Heeft het nog wel rechtskracht als je het gaat wijzigen nadat een delict gepleegd is? De heer Ferdinandusse zegt dat het ontzettend moeilijk wordt, ook op basis van dat artikel, maar de Minister van Veiligheid en Justitie bestrijdt deze opvatting en zegt dat niets een vervolging in de weg staat. Hoe kijkt u tegen die twee uitersten aan? Wellicht kunnen meerdere deskundigen daarop reageren.

Mijn laatste vraag is een moeilijke. Er zitten veel nabestaanden van de slachtoffers in de zaal. Kunt u enig perspectief geven? Kunt u aangeven hoe groot de kans is dat de daders van de aanslag op de MH17 ooit berecht worden? Kunt u bij benadering aangeven hoelang het nog gaat duren? Dat is een vraag die met name de nabestaanden bezighoudt, maar ook mijzelf en andere Kamerleden. Ik begrijp dat het een moeilijke vraag is, maar ik hoor graag een inschatting.

De **voorzitter**: De geachte aanwezigen hebben dit uiteraard gehoord. We zullen zien of die inschatting te maken is. Het woord is aan de heer De Roon.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik wil in de eerste plaats de sprekers bedanken voor hun aanwezigheid en de bereidheid om met ons hierover van gedachten te wisselen. Ik wil ze ook met name bedanken voor al hun papers, die zeer interessant zijn. Al lezende kwam ik wel tot de vraag of we niet te vroeg zijn met deze bespreking hierover. De reden daarvoor is eigenlijk al door de heer Knoops onder woorden gebracht: bij de beantwoording van de vraag wat het beste en handigste is, kan het nog verschillende kanten opgaan. Maar toen ik als laatste het paper van de heer Wladimiroff las, ik dacht: hé, er zit toch nog iets in waar ik op dit moment wel een vraag over wil stellen. Die gaat over de gedachte van een tribunaal waar Nederland Rusland en wellicht ook nog andere landen aan deelnemen. Ik laat maar even helemaal in het midden in hoeverre dat politiek wenselijk zou zijn en hoe Rusland daarover zou denken. Dat weten we immers niet. Mijn vraag aan de heer Wladimiroff is wel of hij misschien voorbeelden uit het verleden kan geven waarin daarmee op strafrechtelijk gebied ervaring is opgedaan en wat de resultaten daarvan waren.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ook van mijn kant is er veel dank voor de vooraf geleverde informatie. Ik heb een paar vragen. Ik wil beginnen met een vraag aan de heer Knoops. Hij gaf duidelijk aan dat het al te zeer nu al naar buiten komen met een strategie weleens afbreuk zou kunnen doen aan de bewijsrechtelijke positie die eerst moet worden opgebouwd. Hij acht het belang van de bewijsrechtelijke positie groter. Hij zei voorts dat de deur van de Russische ambassadeur mogelijk op een kier staat. Ik wil tegen die achtergrond aan de heer Knoops vragen in hoeverre hij dan zijn eigen opmerkingen beoordeelt om heel zwaar in te zetten op het verkrijgen van die primaire radarbeelden. Aan de ene kant zijn die van heel groot belang. What's hold up in court is nog iets anders dan hier in public court, zal ik maar zeggen. Aan de andere kant benadrukt een aantal sprekers dat de medewerking van de Rusland om dit mogelijk te maken, van belang is.

Ik zou graag zien dat er een debatje plaatsvindt tussen de heren Sluiter en Wladimiroff. De opmerking van de heer Sluiter vraagt eigenlijk een beetje om een reactie van beide kanten. Er lijkt een duidelijke voorkeur voor een Haagse oplossing. Denkt u dan aan die kamer van de rechtbank in Den Haag die ook internationale misdrijven kan beoordelen? Daar zitten volgens mij een aantal voordelen aan, zoals snelheid en berechting op stukken. Volgens mij kan er dan ook beoordeling bij verstek plaatsvinden, waarvan de heer Wladimiroff terecht zegt dat die voor nabestaanden verschrikkelijk is. Dat kan worden aangevuld met de mogelijkheid die de

heer Wladimiroff noemde: dat er een soort hybride vorm zou kunnen komen waarbij je de partijen die hij zelf al noemt, zou aanvullen met Rusland en daar ook Russische rechters bij zou kunnen betrekken. Hoe ziet dat eruit en hoe belangrijk is het dan dat ook in de strategie om te komen tot een vorm van berechting, de medewerking van al die partijen zo optimaal mogelijk is?

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Er is inderdaad buitengewoon veel dank voor de uitgebreide input die we gekregen hebben. Het is, zoals collega De Roon zei, niet alleen misschien te vroeg in de fase waarin we nu verkeren, maar het noopt ons er ook toe om al uw informatie in heel korte tijd tot ons te nemen. Het is eigenlijk zo uitgebreid en waardevol dat ik denk dat wij daar nog eens goed doorheen gaan, ook na dit rondetafelgesprek.

Ik heb een aanvullende vraag op die van collega Ten Broeke aan de heer Knoops. De vraag gaat over die radarbeelden. De heer Ten Broeke vroeg naar de spanning die er kan zijn tussen het nu drukken op die radarbeelden en de medewerking die je later nodig hebt. Ik wil eigenlijk even ingaan op het juridische aspect. Wij hebben het daar vanochtend al even over gehad. In hoeverre heb je echt harde juridische instrumenten binnen ICAO om andere ICAO-lidstaten ertoe te bewegen dit soort radar- of satellietbeelden met ons te delen? De heer Knoops zegt daar al iets over, maar misschien kan hij aangeven hoe kansrijk dat soort exercities zijn. Ik vraag hem om dat zo mogelijk ook te illustreren met voorbeelden uit het verleden.

Mijn volgende vraag is zowel voor de heer Flieger als de heer Wladimiroff. Er is toch nog even kort ingegaan om via een soort geitenpaadje via de VN iets te regelen. Er is gesproken over de mogelijkheid om via de AVVN, dus niet via de Veiligheidsraad, met een tweederdemeerderheid ook nog iets vergelijkbaars tot stand te brengen. Kunt u daar iets meer over zeggen? Even los van de politieke kans op slagen, heeft dat dan ook dezelfde tanden als zo'n Veiligheidsraad?

Ik heb ten slotte nog een vraag. Ik weet niet aan wie ik die moet stellen, maar iemand voelt zich wellicht aangesproken. We weten nog niet hoe het strafrechtelijk onderzoek loopt. We weten dus ook niet wie er straks al verdachten aangemerkt zullen worden. Een vraag die mij van begin af aan beziggehouden heeft, is dat je niet alleen degene wilt pakken die mogelijk op die knop heeft gedrukt of die daartoe opdracht heeft gegeven, maar dat je eigenlijk zo hoog mogelijk in de boom iemand politiek verantwoordelijk wilt stellen en wilt bestraffen. Dat kwam eigenlijk weer bij me op toen ik gisteren de uitspraak van de Britse onderzoeksrechter over de zaak-Litvinenko hoorde, die rechtstreeks aan het allerhoogste niveau, namelijk aan de president van Rusland werd gelinkt. Kunt u zeggen tot welk niveau u het juridisch haalbaar acht dat mensen, als er al zo'n tribunaal komt en als ze al op komen dagen, berecht kunnen worden?

De **voorzitter**: Dat is een vraag over de chain of command. Daar kunnen de insprekers nog even over nadenken. Het woord is aan de heer Van Bommel.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Er is door de insprekers heel veel naar voren gebracht. Als we dat allemaal samen nemen, krijgen we een beetje een plaatje van het hele spectrum aan mogelijkheden. Er wordt nog niets gezegd over onmogelijkheden, maar er worden wel verwachtingen uitgesproken. Ik wil aansluiten bij de woorden van mevrouw De Hoon dat de regie ten aanzien van die verwachtingen ontzettend belangrijk is, omdat er op enig moment keuzes gemaakt zullen worden. Weliswaar zul je verschillende trajecten tegelijkertijd kunnen inzetten, maar de verwachtingen moeten wel gemanaged worden. Anders draait het uit op een grote

teleurstelling en zijn we toch met z'n allen jaren bezig. Dat zal sowieso wel gebeuren, is mijn verwachting.

Ik wil mijn eerste vraag aan mevrouw De Hoon stellen. Zij zei: als het gaat om de duur en als het gaat om genoegdoening, dan zou de privaatrechtelijke route wellicht de meeste kans maken. Ik meen dat zij daarbij zelfs de kans van slagen noemde. Het lijkt alsof de Nederlandse regering van begin af aan zo hoog mogelijk probeert in te zetten. We willen natuurlijk allemaal dat, zelfs als er sprake is van een directe politieke verantwoordelijkheid, we dat lijntje helemaal terug kunnen volgen en op een of ander moment, via de een of andere route, die verantwoordelijkheden kunnen vaststellen en ook in een vorm van berechting uiteindelijk tot een uitspraak kunnen komen op dat vlak. Wie is er in die keuze dan leidend? Zijn dat dan dezelfde politici? Is dat aan onze kant de Nederlandse regering en zijn dat in internationaal verband internationale organisaties die hier ook een rol in spelen? Of wordt er ook nog gekeken naar partijen, naar belanghebbenden? Dat zijn dus ook nabestaanden. Kan mevrouw De Hoon daar nog iets over zeggen?

Ik heb de volgende vraag voor de heer Knoops. Hij heeft een heel duidelijk advies met betrekking tot de keuze van – wat hij noemt – de berechtingsmodule. Dat is een advies dat gehoord wordt. Als het gaat om de mogelijkheden om satelliet- en radarbeelden te bemachtigen, wijst hij op de juridische mogelijkheden ten aanzien van de Verenigde Staten. Zijn er nu ook juridische mogelijkheden ten aanzien van Oekraïne en Rusland? Zijn er op internationaalrechtelijk gebied mogelijkheden, zijn die er in bilateraal verband of in verdragen? Ik weet niet wat er allemaal tot onze beschikking is, maar de heer Knoops heeft daar ongetwijfeld naar gekeken.

Ik wil ten slotte nog een vraag stellen aan de heer Wladimiroff. Ik heb zijn paper gelezen. Hij geeft daarin en ook vandaag in de toelichting duidelijk heel veel gewicht aan de positie van Rusland. Dat lijkt mij terecht. Rusland is een onmisbare schakel in het geheel. Wanneer hij verwijst naar de mogelijkheid om in een bilateraal of trilateraal gezelschap te komen tot een vorm van berechting, noemt hij de mogelijkheid om dat in Rusland, in Nederland of in een derde land te laten plaatsvinden. Maar tegelijkertijd noemt hij de Russische weigering om eigen onderdanen uit te leveren. Dan is toch er eigenlijk maar één optie? Of ben ik abuis? Dan kan het toch alleen maar in Rusland plaatsvinden? Dan wordt het wel een heel ongemakkelijke positie voor Nederland, want dan zijn we niet meer dan een juridische bijwagen geworden van een Russische leiding in dit geheel. Ik weet niet in hoeverre dat nog aanvaardbaar te noemen is. Kan de heer Wladimiroff daarop ingaan?

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Omtzigt ten slotte het woord geef, wijs ik op de tijd. Het is al 17.10 uur geweest. Ik zeg dit overigens niet tegen de heer Omtzigt, die zijn vragen nog moet stellen. Maar als we onze gasten nog voor 18.00 uur antwoorden willen laten geven, dan rest mij niets anders dan tijdens de beantwoording van de vragen weinig interrupties toe te staan.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik denk dat het mede dankzij vijf zeer doorwrochte juridische papers is dat hier zo veel vragen worden gesteld. Wat mij betreft, is het vandaag overigens niet te vroeg. Ik sluit niet uit dat dit niet de enige sessie over de juridische consequenties van de ramp met de MH17 zal zijn.

Ik heb de volgende vraag voor de heer Knoops. In hoeverre moeten radar- of satellietgegevens openbaar zijn? Als staten er belang bij hebben dat niet alles openbaar wordt gemaakt, zijn er dan ook mogelijkheden voor staten om tot semi-openbare procedures te komen? Zijn er dan mogelijkheden om daar afspraken over te maken? Hoe kunnen we staten



eventueel dwingen tot een vorm van openbaarheid die zowel voor de verdediging acceptabel is als de rechtstandaarden haalt?

Ik heb de volgende vraag aan mevrouw De Hoon en de heer Knoops. Mevrouw de Hoon zegt vrij stellig dat Rusland aansprakelijk gesteld kan worden voor het niet leveren van informatie. Ik neem aan dat dit onder andere de radarinformatie betreft. Welke wegen staan er nu precies open? Is dat een ICAO-klachtenprocedure, is dat een procedure bij de VN of moeten we naar het ICJ stappen? Wat zouden we ermee kunnen bereiken als dat gedaan wordt? Is er dan ook een kans dat het kwijtmaken of het niet leveren ook leidt tot een vorm van veroordeling?

Ik vraag de heer Flieger om nog iets meer in te gaan op conclusie A van het CTIVD-rapport. De heer Flieger zegt feitelijk dat de Nederlandse wetgeving iets anders in elkaar zit. De heer Sjoerdsma heeft al gezegd dat het heel opmerkelijk is dat gevraagd wordt naar de uitleg van de Nederlandse wetgeving. Toch wil ik dat dat in dezen gebeurt.

Ik heb ten slotte nog een vraag voor de heer Sluiter. Als we tot een internationaal hof komen en we zouden een tweede poging wagen, welke zaken in een ontwerpstatuut en welke essentiële rechten van nabestaanden hebben we dan overgeslagen en kunnen we misschien rechtzetten in een nieuwe poging bij een tribunaal die wellicht de vorm krijgt die de heer Servaes al noemde, namelijk via de Algemene Vergadering en niet via de Veiligheidsraad?

**De voorzitter:** Ik kijk even naar de vijf deskundigen. We hebben nog 45 minuten om alle vragen te beantwoorden. Dat vraagt om een enorme inspanning. Dat betekent dat elke spreker zo'n acht minuten heeft om de vragen te beantwoorden. Dat is dus niet heel veel. Het woord is allereerst aan de heer Knoops.

**De heer Knoops:** Ik laat de vraag van de heer Bontes over artikel 552y graag over aan mijn collega's. Ik wijs er overigens op dat de Hoge Raad op 1 april 2014 een arrest heeft gewezen in een zaak met Suriname waar weleens uit zou kunnen blijken dat niet een specifiek verdrag nodig is om die rechtsmacht in Nederland te creëren, omdat Nederland voor in ieder geval een aantal onderdelen originele rechtsmacht heeft. Dan is daar dus geen verdrag voor nodig. Ik zeg dat even terzijde, want het wordt nu wel heel erg technisch.

Ik moet de heer Bontes teleurstellen als het gaat om zijn vraag, die op zich heel begrijpelijk is, of ik kan inschatten hoelang zo'n traject gaat duren. De heer De Roon zei al dat het moment waarop wij hier met zijn vijven achter deze tafel zitten, misschien nog iets te vroeg is. Ik kan niet beoordelen hoelang dat traject nog gaat duren. Ik heb zelf de ervaring met internationale straftribunalen dat het heel complexe zaken zijn. Ik wijs op de statistieken in het Lockerbie-proces, waaruit blijkt hoelang dat proces heeft geduurd. Dan spreek je dus over jaren onderzoek. Ik zeg hier overigens bij dat het kabinet die verwachtingen vorig jaar wellicht iets te hoog heeft aangezet en dat het wel tijd wordt dat die verwachtingen in ieder geval juridisch getemperd worden.

Ik heb zojuist al gereageerd op de opmerking van de heer De Roon over het te vroege tijdstip waarop wij hier van gedachten wisselen. Ik denk dat de bespreking met de juristen eigenlijk op een ander moment zou moeten plaatsvinden, hoewel we vandaag hopelijk wel een aantal richtingen kunnen aangeven waarmee de leden in hun eigen beleid en vragen aan de Minister hun voordeel kunnen doen.

De heer Ten Broeke heeft gesproken over het openbaar maken van radargegevens en de bewijsrechtelijke positie. Zou het inzetten op het openbaar maken van primaire radarbeelden niet te zwaar zijn om vervolgens een berechtingsmodule te krijgen? Ik denk dat dit in ieder geval niet geldt voor de Amerikaanse autoriteiten, die kennelijk ook in het bezit zijn van deze gegevens. Om het belang te illustreren van die

bewijsrechtelijke positie, omdat die een drempel kan zijn naar een definitieve internationale berechtingsmodule, wijs ik op het Lockerbie-proces. Daarbij is het proces geweest: bewijsmateriaal verzamelen, goed onderzoek doen. Dan heb ik het over deugdelijk forensisch technisch onderzoek. Vervolgens is er een politieke oplossing voorgesteld die uiteindelijk via een resolutie van de Veiligheidsraad mede is geëffectueerd, waardoor onder druk van de Veiligheidsraad uiteindelijk een berechtingsmodule in Nederland, in kamp Zeist, is ontstaan. Dat is een voorbeeld van een zaak uit de historie waarin simpelweg een goed dossier uiteindelijk de internationale politiek ervan kon overtuigen dat een bepaalde berechtingsmodule inderdaad gewenst is.

Ik denk zelf dat als conform de constellatie van de heer Wladimiroff Rusland zou gaan participeren, het inzetten op die primaire radarbeelden richting Rusland misschien inderdaad weleens contraproductief zou kunnen werken. Dat laat echter onverlet dat de Amerikanen wel die verplichting hebben op grond van resolutie 2166. Ik kom daar later nog kort op terug.

De heer Servaes heeft gevraagd wat de mogelijkheden zijn om druk uit te oefenen om die radar- en satellietbeelden te verkrijgen. Die mogelijkheden zijn via ICAO wat beperkter dan via de echte juridische organen. Ik heb in mijn paper drie wegen genoemd. De weg via het Internationaal Gerechtshof is zeer complex, omdat je te maken hebt met een rechtsmacht die niet automatisch door Rusland, Oekraïne en de VS is geaccepteerd. Daar zal dan ook een speciale overeenkomst voor nodig zijn. Ik heb voorts het rechtshulpverdrag tussen Nederland en Amerika aangestipt. De artikelen 4 en 11 bieden mogelijkheden, maar ook daarin zitten een aantal weigeringsmogelijkheden. De radarbeelden zelf vallen wel onder artikel 4, lid 2, van het rechtshulpverdrag tussen Amerika en Nederland. Ik heb als laatste de Amerikaanse Freedom of Information Act aangevoerd, maar dat zijn dan meer private acties die door nabestaanden of belangenorganisaties kunnen worden geëntameerd. Ik heb gewezen op het effect dat die procedure heeft gehad op het vrijgeven van onder andere de beleidsregels inzake de inzet van drones door het Pentagon. Die beleidsregels zijn uiteindelijk met behulp van die wetgeving vrijgegeven door de Amerikaanse regering.

De heer Servaes heeft ten slotte nog gevraagd op welk niveau je iemand verantwoordelijk zou kunnen stellen en zou kunnen berechten. Ik sluit mij op dat punt bij de woorden van de heer Wladimiroff aan. Het is te vroeg om nu uitspraken te doen over tot welk niveau mogelijke strafrechtelijke aansprakelijkheid kan worden doorgevoerd. Theoretisch geeft het internationaal recht die mogelijkheden voor militaire commandanten maar ook voor civiele personen die effectief controle kunnen uitoefenen over militaire eenheden. Ik heb in mijn paper een aantal voorbeelden gegeven van de criteria waarmee wordt bepaald tot hoever je in die commandantenstructuur kunt doorgaan. Ik zeg er wel bij: als het gaat om politiek verantwoordelijken, dan kent de Wet internationale misdrijven van 2003, de Nederlandse uitvoeringswetgeving van het Strafhof, in artikel 16 immuniteit toe aan regeringsleiders, staatshoofden en Ministers van Buitenlandse Zaken voor zover in functie. De Nederlandse wetgeving is beperkter dan die van het Strafhof, omdat het Strafhof die clause niet kent. Nederland heeft bij de uitvoering van het Statuut van het Strafhof dus dit artikel 16 ingevoerd. Gaat het om een berechting in Nederland, dan zou het hoogste niveau dus waarschijnlijk de militaire commandant zijn die voor die eenheid of die groep personen in dat gebied aansprakelijk zou kunnen zijn geweest in militair-operationele zin. Een vervolging van een politicus die aan de betreffende eenheid verbonden kan worden via het betreffende land zal dus voor een Nederlandse berechting problematischer zijn.

Ik zeg tegen de heer Van Bommel dat het berechtingsmodel in mijn visie een model is dat nu te vroeg in definitieve vorm wordt besproken. Hij

constateerde dat ik in mijn paper voornamelijk spreek over de VS en vraagt hoe de radarbeelden die in het bezit zijn van Rusland en Oekraïne, kunnen worden verkregen. Ik denk dat dat mogelijk is op grond van resolutie 2166, maar het probleem is de juridische afdwingbaarheid. Artikel 36, lid 2 sub c van het Statuut van het Internationaal Gerechtshof zou een aanknopingspunt kunnen zijn. Daarin wordt gesproken van een schending van een internationale verplichting. Maar dan moet het wel om een established fact gaan, om een vastgesteld feit. Ook daarvoor geldt dat een special agreement nodig is om de rechtsmacht van het Hof in te voeren. Ik vrees dat de weg naar Rusland en Oekraïne in juridisch opzicht minder sterk is dan de weg naar de Amerikanen, die toch eerder gebonden zullen zijn aan dat internationale recht via de wegen die ik schets.

De heer Omtzigt heeft gevraagd in hoeverre inzage in de gegevens of een andere vorm van openbaarheid invloed kan hebben op het gebruikmaken van die primaire radarbeelden, vooropgesteld dat die er komen. Het belang daarvan is, denk ik, evident. Ik spreek vanuit mijn eigen ervaring met de Nederlandse strafpraktijk. Ik heb zelf de F-16-vlieger bijgestaan die uiteindelijk is veroordeeld omdat hij nog niet zo lang geleden vermeende Nederlandse staatsgeheimen had verkocht aan een Russische militair attaché hier in Den Haag. Daarbij speelde de rechtsvraag die ook bij het Hof en de Hoge Raad heeft gespeeld: is dan de enkele inzage door bepaalde personen namens het Hof voldoende? In hoeverre kun je delen zwartmaken, dus censureren? In hoeverre kan dat bewijsmateriaal zijn? Het antwoord is: in beginsel kan dat alleen bewijsmateriaal zijn als er voldoende compenserende maatregelen zijn voor de verdachte en zijn verdediging, die de handicap hebben dat zij zelf niet direct als verdediging inzage kunnen hebben in die stukken. Dat kan bijvoorbeeld door het horen van getuigen of deskundigen. Dat is grosso modo een groot probleem. Je kunt dus niet zeggen dat simpelweg inzage in die stukken door derden of een beperkte vorm van openbaarheid zonder meer voldoende zal zijn om te kunnen gebruiken in een strafrechtelijke procedure. Tot zover mijn beantwoording.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag van de heer Omtzigt over ICAO.

De heer **Knoops**: Ik meen dat ik die al beantwoord heb.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik wil even weten of ICAO zware middelen heeft om zelfstandig die beelden te verkrijgen.

De heer **Knoops**: Als je kijkt naar de bevoegdheden van ICAO, dan kan dat misschien wel in combinatie met die resolutie, maar de organisatie zelf heeft geen mandaat om een land te verplichten. Dat zal dan zeker wel in combinatie kunnen zijn met die resolutie.

De heer **Flieger**: Voorzitter. Er is een vraag gesteld over de rechtbank die kan worden opgericht in het kader van de Verenigde Naties. Als er een twee derde meerderheid is, kan er een tribunaal worden opgericht. Persoonlijk geloof ik er helemaal niet in. Het staat wel in mijn paper, maar ik geef dat ook aan. Ik denk niet dat het, politiek gezien, te verwezenlijken is. Ik denk ook dat er nog altijd een veto kan worden gesteld. Het is trouwens ook nog veel te vroeg om daar nu verder op in te gaan. Ik sluit me dus aan bij de woorden van de heer Knoops. Maar ik geloof niet in dat traject. Laten we daar duidelijk over zijn.

De heer Omtzigt heeft een vraag gesteld over een belangrijk punt. Die vraag ging over de opvatting van de CTIVD over de houding van de rijksoverheid. Ik volg de rapportage helemaal niet. In paragraaf 3.2 van de rapportage wordt gesteld dat de rijksoverheid helemaal geen zeggenschap heeft over de keuzes die de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen

maken. Dat is verkeerd, dat is volstrekt verkeerd. Ik kan heel kort zijn. Ik kijk gewoon naar artikel 4.5 van de Nederlandse Wet Luchtvaart. Daarin staat: de houder van een AOC volgt de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven aanwijzingen met betrekking tot de luchtuitvoering op. Ik verwijs ook naar voetnoot 1 van mijn tweede paper. Het moet duidelijk zijn dat een AOC (Air Operator Certificate) wordt verstrekt door de Nederlandse overheid. Men zal dan stellen dat het een Maleisische vlucht was. Nee, het was een vlucht van Malaysia Airways, maar het was een codeshare met KLM. Het is dus ook een KLM-vlucht. De KLM heeft een AOC, dus de Minister heeft een injunctierecht. Ik heb het niet uitgevonden, mijne heren, ik lees gewoon in de Kamerstukken dat de Minister kan tussenkomen wanneer er feiten zijn uit een voorlopig onderzoek naar aanleiding van een incident of een ongeval. Het is altijd: als het kalf verdronken, dempt men de put. Ik wens niet met mijn vinger te wijzen naar wie dan ook, maar men kan hier in het algemeen het volgende stellen: als men iets hoort of weet, kan men tussenkomen. Dat zegt de wet en er zijn ook in de rechtspraak legio voorbeelden van te vinden. Natuurlijk, het vliegtuig vloog op een hoogte van 32.000 voet. De Oekraïense luchtverkeersleiding had gezegd dat er boven 32.000 voet moest worden gevlogen. Iedereen vloog dus in principe veilig. Er is hier echter iets sinisters gebeurd. De oorzaak ken ik. Ik volg op dat punt de woorden van de heer Wladimiroff volledig. Maar om een antwoord te geven op de vraag: de Nederlandse overheid kan steeds tussenkomen. Er waren gegevens, men wist dat er sprake was van een probleem in Oost-Oekraïne. Waarschijnlijk zijn die niet doorgedrongen tot de persoon die daarover moest oordelen, maar de gegevens moeten er geweest zijn. Ik zit lang genoeg in het vliegwezen om te weten dat zo'n gegeven heel vlug de ronde doet. Als er iets gebeurt in Timboektoe, dan weet men dat onmiddellijk door de goede communicatie en het veelvuldige e-mailverkeer. Ik vrees dat men hier dacht: we zitten veilig. De gegevens moeten er echter geweest zijn. En om de vraag te beantwoorden: de Minister kan in soortgelijke situaties steeds tussenkomen. Ik verwijs gewoon naar de memorie van toelichting bij de wet. Dat zijn stukken uit 1998 en 1999.

Ik wil naar aanleiding hiervan nog een korte andere opmerking maken. Dat element is heel belangrijk wat de burgerlijke aspecten van de zaak betreft. We spreken steeds over strafrechtelijke aspecten. Burgeraspecten gaan daarmee hand in hand. Dit is ook heel belangrijk voor de familieleden. Strafrechtelijke procedures gaan heel lang duren. In tegenstelling tot in een strafrechtelijke procedure, heeft de partij die de procedure inleidt in een burgerlijke procedure de leiding van de procedure. Het gaat daarbij dus niet zozeer om het vorderen van een schadevergoeding, want dat gaan de verzekeraars zeker doen. Maar als men geen tien jaar wil wachten op een procedure voor het Internationaal Strafhof of wat dan ook, kan eraan gedacht worden – ik zeg niet dat men dat moet doen – om via deze weg bepaalde overheden, vliegtuigmaatschappijen of wat dan ook aansprakelijk te stellen, teneinde gegevens te kunnen verkrijgen. Ik denk dat men hier zeker voldoende op kan sturen. Het artikel in de wetgeving is heel duidelijk.

Mevrouw **De Hoon**: Voorzitter. De heer Bontes heeft gevraagd hoe groot de kans is dat er iemand wordt vervolgd. Dat is uiteraard een buitengewoon ingewikkelde vraag. Ik wil er toch een paar woorden over zeggen, omdat er vandaag ook veel nabestaanden aanwezig zijn. Uit al onze bijdragen blijkt dat het buitengewoon ingewikkeld wordt om strafrechtelijk te vervolgen. Dat hangt ongelooflijk af van het soort bewijs dat uiteindelijk wordt gevonden. Dat weten we nog niet. Ik denk dat het wel heel belangrijk is om, in ieder geval in de onderzoeksfase verschillende opties naast elkaar te bewandelen. We weten bijvoorbeeld niet wat voor politieke veranderingen er gaan optreden. Wat nu vandaag onmogelijk lijkt, kan

misschien weleens heel anders zijn als bijvoorbeeld de regering in Rusland wijzigt. Daarom is het heel belangrijk dat we nu fors inzetten op alle onderzoeken, dat we alle mogelijke paden voorbereiden en dat we die in de toekomst ook op alle mogelijke prudente manieren inzetten. Stel dat het niet mogelijk wordt om individuen daadwerkelijk te arresteren en daarmee ook naar Nederland te laten komen, wat misschien wel vereist is als we geen verstekprocedures willen doen, dan nog kan het heel belangrijk zijn om arrestatiebevelen uit te zetten. Door een arrestatiebevel kan een individu niet gemakkelijk meer buiten de landsgrenzen reizen. De boodschap naar de slachtoffers moet zijn dat het geen optimistisch plaatje is. Het is ontzettend moeilijk binnen het recht om degenen die echt aansprakelijk zijn daadwerkelijk te veroordelen. Dat betekent echter niet dat er niets mogelijk is. Ik denk dat het heel belangrijk is om ook die alternatieve paden te blijven bewandelen, om in ieder geval te proberen om iets te doen tegen hen die een rol hebben gespeeld. Ik hoop dat ik met dit antwoord ook meteen de vraag van de heer Ten Broeke heb beantwoord. De politiek kan veranderen. Daarom is het belangrijk om de kaarten op tafel te houden.

De heer Servaes vroeg naar de instrumenten van ICAO. Het is in ieder geval heel duidelijk dat alle staten op grond van de burgerluchtvaartverdragen de verplichting hebben om radargegevens aan ICAO te verstrekken «in accordance with nationaal law». En dat is het grote probleem hier. Daardoor kom je binnen ICAO niet heel ver.

De heer Servaes wil dat niet alleen degenen die op de knop hebben gedrukt worden vervolgd, maar ook de verantwoordelijken zo hoog mogelijk in de boom. Göran Sluiter en Mischa Wladimiroff hebben hier veel onderzoek naar gedaan. Zij zullen daar ongetwijfeld verder op ingaan.

Er zijn hiervoor allerlei mogelijkheden in het strafrecht en ook hier is een link te leggen met het internationaal publiekrecht. Ook in internationaal publiekrecht zijn er modaliteiten om, als er een link is met de Russische staat, via alternatieve wegen hoger in de boom te komen. Het recht biedt daar dus wel mogelijkheden toe, maar wederom: het is extreem afhankelijk van het bewijs dat op tafel komt.

De heer Van Bommel heeft vragen gesteld over de kans van slagen, de duur van het proces en de mening dat de privaatrechtelijke route wellicht de meeste kans biedt. Hoe verhoudt zich dat tot de andere mogelijkheden? Ik denk dat het voor de nabestaanden goed is om te onderzoeken of Malaysia Airlines kan worden vervolgd. Ik denk wel dat het heel belangrijk is dat we duidelijk voor ogen houden wie er uiteindelijk primaire verantwoordelijkheid dragen. Malaysia Airlines is natuurlijk niet primair verantwoordelijk. Dat zijn de mensen die verantwoordelijk zijn voor het afschieten van de raket die MH17 naar beneden heeft gehaald. Dat besef is heel belangrijk, maar dat betekent niet dat andere staten, organisaties of individuen niet medeverantwoordelijkheden dragen. Die alternatieven zijn wellicht gemakkelijker te realiseren en zijn daarom ook zeker de moeite waard. Die mensen of die staten dragen ook verantwoordelijkheden. Het is dus belangrijk. Maar stel dat er privaatrechtelijke procedures tegen Malaysia Airlines worden aangespannen – wat volgens mij zeker de moeite waard zal zijn – dan moeten we niet vergeten dat het natuurlijk niet Malaysia Airlines is die hier zo'n grote schuld draagt. Malaysia Airlines is eventueel nalatig.

De heer Van Bommel vroeg wie er leidend is bij het maken van een keuze. Ik neem aan dat het hier gaat om een keuze tussen de verschillende soorten juridische rechtsgebieden. Het recht zegt daar niets over. Het staat allemaal los van elkaar. Er is geen hiërarchie tussen die velden. Ik denk wel dat er een belangrijke rol is voor de regering en de Tweede Kamer in het begeleiden van deze keuze. Het is dan niet zozeer een rol om mensen ergens toe te dwingen, want de keuze moet natuurlijk door de nabestaanden zelf gemaakt worden, maar er moet wel degelijk kennis

openbaar worden gemaakt. Misschien moeten er ook discussies worden georganiseerd, zodat mensen daarover van gedachten kunnen wisselen. Voorts moet ervoor worden gezorgd dat mensen de correcte verwachtingen hebben. Ik wil de Kamer daar dus zeker toe aanmoedigen. Een ander belangrijk punt dat de Tweede Kamer in overweging moet nemen, zit 'm in de compensatiemogelijkheden die het burgerlijk recht in Nederland biedt. Ik wil geen discussie aanzwengelen over de hoogte van de schadevergoedingen in Nederland – daar gaat het nu even niet om – maar het volgende is wel interessant. De aviation law is een zeer internationaal rechtsgebied waar inherent heel veel rechtsgebieden en ook jurisdicties bij elkaar komen. De hoogte van de compensatie voor de nabestaanden is afhankelijk van de staten waarin privaatrechtelijke procedures mogelijk zijn. Dat kan de staat zijn waaruit het vliegtuig afkomstig is of een staat waar slachtoffers vandaan komen. Dat is een complicatie voor de nabestaanden. Uiteraard is een deel overal gelijk. De nabestaanden van elke persoon die niet als gevolg van eigen nalatigheid omkomt in een vliegtuigongeluk, krijgen een vaste uitkering van 113.100 SDR (Special Drawing Rights). Maar als er nalatigheid kan worden aangetoond van bijvoorbeeld Malaysia Airlines, dan kan er daarbovenop schadevergoeding worden geëist. In Nederland is er geen mogelijkheid voor niet-economische schadevergoeding, terwijl dat in andere landen wel mogelijk is. Ook binnen Europa zijn er verschillen op dit vlak. Hoe Nederland dat wil doen, is aan de Kamer, maar het is voor nabestaanden wel lastig dat het in zo'n inherent internationaal geval als luchtvaart zo verschilt. Dat is, denk ik, wel iets voor jullie om over na te denken. Zou er niet op z'n minst in Europees verband wat meer gelijkwaardigheid op dit gebied moeten worden nagestreefd? Er is in Amerika jurisprudentie naar aanleiding van een zaak waarin de hoogte van de schadevergoeding retroactief nog is veranderd. Dat staat overigens ook in mijn rapport. Dat is misschien iets waar de Tweede Kamer naar kan kijken. De heer Omtzigt heeft ten slotte gevraagd welke wegen er openstaan ten aanzien van Rusland en welke gevolgen die hebben. De heer Knoops zegt terecht dat het heel lastig is om rechtsmacht te krijgen, maar via de burgerluchtvaartverdragen is er een compromissaire clausule waarin al staat dat bij disputeren over de interpretatie en uitleg van een verdrag, er uiteindelijk, na onderhandelingen, een klacht bij ICAO, arbitrage et cetera, voor het Internationaal Gerechtshof kan komen. Daarmee is de toestemming die van Rusland nodig is, al gegeven. En dat komt niet heel vaak voor, omdat Rusland over het algemeen vrij snel is met het maken van een voorbehoud op deze specifieke overweging binnen een verdrag. Daar zit dus wel degelijk een weg, maar daarvoor is het extreem belangrijk dat de gehele procedure van onderhandelingen, een klacht bij ICAO en arbitrage zorgvuldig verloopt. Alle punten die uiteindelijk bij het Internationaal Gerechtshof aan de orde moeten komen, moeten heel zorgvuldig worden opgeschreven. Anders zegt het Internationaal Gerechtshof dat het inadmissible is, omdat dat niet al bij ICAO aanhangig is gemaakt.

De heer **Sluiter**: Voorzitter. Ik begin maar direct met de vraag van de heer Bontes naar aanleiding van de bijdrage in NRC van collega Ferdinandusse. Ik was overigens bij zijn voortreffelijke oratie op 19 januari. Artikel 552y Sv kan zonder probleem gewijzigd worden. Het gaat om een samenwerkingsbepaling. Daarbij speelt het probleem van terugwerkende kracht niet. Het kan zich wel eventueel voordoen bij een rechtsmachtsbepaling, maar ook daarvoor is jurisprudentie in ontwikkeling en zijn er ook al andere wetgevingsinitiatieven geweest, bijvoorbeeld met betrekking tot genocide, waarin Nederland rechtsmacht met terugwerkende kracht heeft toegekend. Ik zie dat probleem dus niet zo. Ik denk dat ik een heleboel vragen samen kan nemen. De heer Bontes vraagt of het allemaal niet veel te lang gaat duren terwijl andere Kamer-

leden, zoals de heren De Roon en Ten Broeke, zich afvragen of we vandaag niet te vroeg zijn. Ik denk dat we zeker niet te vroeg zijn, nog daargelaten dat nabestaanden op een gegeven moment echt wel willen weten wat er gaat gebeuren en daar ook recht op hebben, maar er zijn ook inhoudelijke juridische redenen. Op dit moment vindt in wezen strafrechtelijk onderzoek plaats zonder dat daarvoor een duidelijke verantwoordelijke valt aan te wijzen. Ik denk dat het verstandig is om in een zo vroeg mogelijk stadium het orgaan dat de vervolgingsbeslissingen gaat nemen, ook het gezag over en de verantwoordelijkheid voor het onderzoek te geven. Dat kan het Nederlandse Openbaar Ministerie zijn of de aanklager van een internationaal tribunaal. Dat zijn nu de keuzes. Als je dat niet doet, dan kan er natuurlijk discussie ontstaan over het onderzoek dat heeft plaatsgevonden voordat de leiding formeel is overgedragen. Ik zou daar dus echt niet te lang mee wachten. Er is nog een ander probleem: dat je denkt «we gaan een keuze maken», maar dat je op een gegeven moment wordt ingehaald door ontwikkelingen in de rechtspraak. Op dit moment is er rechtsmacht in Nederland. Dat betekent dat iemand die vindt dat het Openbaar Ministerie ten onrechte niet vervolgt, een klacht op basis van artikel 12 Strafvordering bij het gerechtshof kan indienen. Het is onduidelijk wat er dan uit zo'n klacht zal komen, maar het lijkt me wel raadzaam, vanwege de coördinatie, om te proberen om zo'n klacht voor te zijn en in een vroeg stadium een beslissing te nemen dat het onderzoek ofwel in Nederland blijft ofwel wordt overgedragen aan een internationaal tribunaal.

De heer De Roon heeft een vraag gesteld over een gemengd tribunaal. Wij werden ook uitgenodigd om met elkaar in debat te gaan. Ik ben het eigenlijk altijd eens met de heer Wladimiroff, behalve op dit punt. Ik denk dat een gemengd tribunaal goed werkt als het gaat om een samenwerking die te goeder trouw is. Daar hebben we voorbeelden van. Het speciale hof voor Sierra Leone heeft goed gewerkt. Het speciale tribunaal voor Libanon is niet echt een succesverhaal, maar de samenwerking tussen de Libanese en de internationale rechters gaat op zich naar behoren. Als dat vertrouwen er niet is, als er maar enigszins een kans bestaat dat dat niet goed samengaat, bestaat het risico dat het uitloopt op een strijd om de macht binnen zo'n gemengd tribunaal. Dat voorbeeld zien we helaas bij het hof voor Cambodja. Ik grijp even terug op een zaak waarvoor ik op dit moment een cliënt bijsta. Daar wil de internationale aanklager het onderzoek doen, maar de nationale aanklager wil daar niet aan meewerken en doet ook verder niet mee. De internationale onderzoeksrechter gaat verder met het onderzoek, maar de nationale onderzoeksrechter vindt dat dat onderzoek eigenlijk niet gevoerd zou moeten worden. Op het niveau van de rechtbank gaat het om vijf rechters, twee internationale en drie Cambodjaanse rechters. Er zijn vier stemmen nodig voor een beslissing. Dat betekent dat een heel aantal beslissingen niet genomen wordt, omdat de vier benodigde stemmen niet gehaald worden. Dat is een aantoonbaar voorbeeld van een hof waarbij het helaas niet goed gaat. Natuurlijk is het een afweging of dat met de Russen te goeder trouw zou kunnen of dat het de kant van het hof voor Cambodja opgaat. Die afweging laat ik heel graag aan anderen over.

Daarmee heb ik de hybride vorm, die ook in de bijdrage van de heer Ten Broeke aan de orde kwam, behandeld.

De heer Servaes heeft gesproken over de aansprakelijkheidsvormen. Die zijn natuurlijk naar Nederlands recht volstrekt helder. Je kunt de normale aansprakelijkheidsvormen gebruiken die we kennen onder het commune strafrecht. Dat is het hele arsenaal aan plegen, medeplegen, deelnemingsvormen, enzovoorts. En voor internationale misdrijven is er dan de bevelaansprakelijkheid. Er is inderdaad een probleem met immuniteiten, maar dat probleem zal er ook zijn als het gaat om een internationaal tribunaal dat wordt opgericht door een aantal landen. Stel dat een drietal landen een tribunaal opricht. Dan is het moeilijk vol te houden dat de

immuniteit van landen die niet meedoen aan dat tribunaal, niet meer zal gelden. Bij het ICC is het een ander verhaal, omdat daar heel veel landen partij bij zijn, maar ook daar speelt de discussie dat de immuniteit van landen die niet meedoen aan dat tribunaal, eigenlijk ook voor dat internationale strafhof onverkort van toepassing is. Dat is dus een probleem dat zich ook op internationaal niveau zal blijven voordoen. De heer Servaes heeft nog een vraag gesteld over de mogelijkheid om het via de AVVN te regelen. Ik heb de artikelen niet bij de hand, maar voor zover ik me kan herinneren, zijn resoluties van de Algemene Vergadering aanbevelingen en niet bindend tenzij het gaat om beslissingen over het budget. Als je een tribunaal wilt creëren met bindingskracht, dat ook verplichtingen kan opleggen aan landen, dan zul je toch uiteindelijk, als het niet via de Veiligheidsraad kan, bij een verdrag uitkomen. De heer Omtzigt heeft een vraag gesteld over eventuele verbeteringen in het statuut. In mijn optiek zal de insteek moeten zijn dat Nederland de rechten die inmiddels in Nederland voor slachtoffers beschikbaar zijn, die overigens ook in EU-kaderbesluiten gegeven worden, op z'n minst zal willen terugzien bij een internationaal tribunaal. In dat verband is het opvallend dat in het ontwerpstatuut slachtoffers of nabestaanden pas op het moment van de straftoemeting voor het eerst iets mogen zeggen, hun opvattingen kenbaar mogen maken. Dan heb je dus de schuldigverklaring al gehad. In die hele voorgaande fase zou er op basis van dit ontwerpstatuut geen enkele mogelijkheid zijn voor de nabestaanden om effectief aan die procedure deel te nemen. Dat heeft mij verbaasd. Ik denk dat dit in Nederland ook steeds meer in ontwikkeling is. We gaan misschien naar het uitgebreid spreekrecht. Dat ligt nu bij de Eerste Kamer. Daar zou ik overigens voor zijn, maar dit terzijde. Dan zal het slachtoffer of zullen de nabestaanden zich ook mogen uitlaten over het bewijs, over de schuldvraag. Dan zijn er veel meer mogelijkheden, die ik allemaal mis in dit ontwerpstatuut.

Ook heel belangrijk is de vordering van de benadeelde partij. In het ontwerpstatuut is het mogelijk voor het internationale tribunaal om schadevergoeding op te leggen, maar er is geen verplichting voor de rechter om op een dergelijke vordering ook te beslissen over het recht van de nabestaanden om het in te dienen. Het is, wat dat betreft, te vrijblijvend. Juist de vordering van de benadeelde partij is natuurlijk hét instrument dat voor slachtoffers en nabestaanden beschikbaar zou moeten zijn. Er is wel over civiele procedures gepraat, maar er is natuurlijk ook een groot belang om, als het even kan, mensen die civiele procedure niet in te jagen en door middel van deelname in het strafproces ook hun schade vergoed te laten krijgen. Tot zover.

De heer **Wladimiroff**: Voorzitter. Ik behandel eerst twee vragen die losse onderwerpen betreffen en ik beantwoord daarna de vragen van de heren De Roon, Ten Broeke en Van Bommel over de voor- en nadelen van een gemengd tribunaal.

Eerst die losse kwesties. De heer Bontes heeft verwezen naar artikel 552y Sv. Ik heb met instemming geluisterd naar de woorden daarover van de heer Knoops, mevrouw De Hoon en de heer Sluiter. Ik ben het daar volledig mee eens en ga dat dus niet herhalen. Ik wil wel opgemerkt hebben dat als je een verdrag ten aanzien van rechtsmacht sluit met een andere staat, daarmee reeds de wettelijke bepaling, voor zover deze met het verdrag strijdig zou zijn, opzij wordt gezet. Wat dat betreft, is het dus simpel oplosbaar, los van de vraag of je de wet wijzigt of niet.

Dan de kwestie van het oprichten van een tribunaal via de route van de Algemene Vergadering van de VN. Het belangrijkste probleem is dat een dergelijk tribunaal geen bevoegdheden zal hebben om staten te binden. Daar draait het in dit geval natuurlijk wel om. Zolang we met de moeilijkheid zitten dat een andere staat, in dit geval Rusland, erbij



betrokken is, en ongetwijfeld zal invoeren dat zijn eigen wetgeving eraan in de weg staat dat een onderdaan wordt uitgeleverd, heb je dus eigenlijk niets aan dat via de Algemene Vergadering opgerichte tribunaal, nog even los van andere problemen waarover zo'n tribunaal geen macht kan uitoefenen. Een dergelijk tribunaal is dus helaas geen oplossing.

Laten we nu eens kijken naar de kwestie, die ik overigens niet heb verdedigd maar heb geopperd, van een gemengd tribunaal waar in ieder geval Rusland bij betrokken is. Daarbij wordt uitgegaan van de gedachte, om het een beetje flauw te zeggen: if you can't beat them, join hem. Ik bedoel dit overigens niet flauw, want daar is het onderwerp te serieus voor. We kunnen lang en breed ruziën of filosoferen over de sleutelrol van Rusland, maar of Rusland heeft er niets mee te maken maar het kan wel de separatisten in de goede richting krijgen, of Rusland heeft er wel mee te maken en het kan én de separatisten in de goede richting krijgen én de beletselen wegnemen die op dit moment aan een berechting van een Russische onderdaan in de weg staan.

De heer Van Bommel vraagt zich af of dat niet tegenstrijdig is. Nee, als je een verdrag tussen staten sluit om daarmee een tribunaal op te richten waar je zelf ook aan deelneemt, zul je in ieder geval ook de vraag onder ogen moeten zien in hoeverre dat verdrag noopt tot het veranderen van je interne wetgeving en in hoeverre dat verdrag boven je nationale wetgeving gaat. Ik geef een simpel voorbeeld. Bij de oprichting van het Joegoslavië-tribunaal, dat overigens door de Veiligheidsraad was opgericht en dus onmiskenbare bevoegdheden had, kwam Duitsland voor het probleem te staan dat de Duitse wet de uitlevering van eigen onderdanen verbodt. Maar als het tribunaal moet verschijnen, zou bepaalde Duitse onderdaan voor het tribunaal moet verschijnen, zou Duitsland gehouden zijn om zijn eigen wetgeving opzij te zetten en dat verzoek te volgen. Dat is een internationaalrechtelijke verplichting. Zo zou het hier ook kunnen gaan. Als je met elkaar een verdrag sluit om met Rusland een berechting te organiseren, dan is dit in ieder geval niet een onoverkomelijk probleem.

Er is al eerder verwezen naar andere voorbeelden, zoals het Sierra Leone-tribunaal in Sierra Leone zelf of het Libanon-tribunaal hier in Den Haag. Er is gewezen op het Cambodja-tribunaal, waar de zaak moeizaam verloopt. Daar heeft de heer Sluiter terecht op gewezen. Het belangrijkste probleem daarbij is dat het om een duopositie gaat. Het zijn Cambodjaanse rechters en niet-Cambodjaanse rechters, waardoor je inderdaad die tweestrijd krijgt. De ene groep wil iets anders dan de andere groep. Als je naar het besluitvormingsmodel van de oprichting van dat tribunaal kijkt, dan is het ook niet goed doordacht. Dat is natuurlijk een les die geleerd moet worden, dat zul je bij een volgend tribunaal beter moeten regelen. Bij het gemengde tribunaal waarover ik sprak, zit je niet met één nationaliteit maar met ten minste Nederland en waarschijnlijk een van de andere landen die samengewerkt hebben in dat strafrechtelijk onderzoek. Het zou dus best heel goed kunnen dat je een tribunaal krijgt met Nederlandse, Australische, Belgische, Maleisische alsmede Russische rechters. En als dat de manier is om de zaak in beweging te krijgen, dan zal het misschien niet de mooiste oplossing zijn, maar we moeten de minst slechte oplossing die in ieder geval een oplossing is, niet terzijde laten liggen. Ik heb nog een slotopmerking over de kwestie van de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Zoals ik al zei: dat kun je op dit moment gewoon niet inschatten. Daar moet je het dossier voor kennen. Ik wil echter wel een algemene opmerking maken. Zoals ik ook in mijn stuk uiteen heb gezet, kan strafrechtelijke aansprakelijkheid vrij ver gaan. De binnencirkel van degene die het gedaan heeft, de cirkel eromheen van degenen die eraan deelgenomen hebben en dan nog een cirkel daaromheen van degenen die op enige manier functioneel betrokken zijn en verantwoordelijkheid dragen. Die kun je ook strafrechtelijk verantwoordelijk houden. Je kunt vrij hoog in de boom komen als je de bewijsmiddelen hebt. Ik wil echter één

ding adviseren: wees niet te ambitieus. Dat kan ook weer allerlei nieuwe en andere problemen in het leven roepen die het nog ingewikkelder maken. Je zou kunnen zeggen: de rest is politiek. Kies voor een puur strafrechtelijke aansprakelijkheid en begeef je niet in dat glibberige gebied waar strafrechtelijke aansprakelijkheid langzamerhand vervloeit met politieke verantwoordelijkheid. Het zou heel onverstandig zijn om de verantwoordelijke zo hoog mogelijk in de boom te gaan zoeken. Doe dat niet, beperk je tot de mensen die evident, naar gewone strafrechtelijke regels die ook internationaal goed geborgd zijn, verantwoordelijk zijn. Dat lijkt mij ook in zo'n gecombineerd tribunaal heel goed uitvoerbaar. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Wladimiroff. Ik kijk naar de klok. We hebben nog zes minuten te gaan. Heeft een van de leden nog een prangende vraag?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb er wel meer, maar ik vrees dat dat voor alle collega's geldt. Wellicht dat we hier nog een keer op terug moeten komen. Ik heb twee vragen. De eerste gaat over de bewijslacunes, de omissies in de lange bewijsketen die we straks zullen hebben. Ik wil toch nog een keer focussen op de berechting in Nederland, want daar heb ik nog niet heel helder een antwoord op gehad. De heren Sluiter en Wladimiroff hebben daar volgens mij in ieder geval in hun papers wel op gehint. Kunnen die wellicht beter worden opgelost met een berechting die puur in Nederland plaatsvindt?

Ik heb voorts nog een korte vraag. In het paper van de heer Wladimiroff wordt over de bewijsvoering met primaire radargegevens gezegd: soms kunnen dit soort problemen worden opgelost door de gevraagde informatie alleen intern te gebruiken voor opsporingsdoeleinden, maar niet voor de openbare bewijslevering. Hij geeft daarbij aan dat die oplossing uitermate riskant is, maar dat die wel gevolgd zal kunnen worden en dat die informatie Rusland en de VS wellicht zou kunnen binden. Kan hij daar nog even op reflecteren?

De **voorzitter**: Ik wil de eerste vraag aan de heer Sluiter geven en de tweede vraag aan de heer Wladimiroff.

De heer **Sluiter**: Voor een effectieve strafrechtspleging met zo veel buitenlandse elementen heb je samenwerking nodig. Die is essentieel. Dat is problematisch bij elke oplossing, zowel bij een berechting in Nederland als bij een internationaal tribunaal. Het voordeel van de Nederlandse context is dat we gebruik kunnen maken van verdragsrelaties met Rusland die al bestaan en waar we Rusland op kunnen wijzen. Die ontbreken bij een nieuw op te richten tribunaal waar Rusland niet aan mee zal doen of bij het voorleggen van de zaak aan het ICC. Rusland hoeft niet met die tribunalen samen te werken, want Rusland heeft daar geen verdragsrelatie mee. Ik zie dat ook als een voordeel. Ik zie natuurlijk ook de problemen dat Rusland in die verdragsrelaties kan weigeren om medewerking te verlenen. Maar er zijn in ieder geval mogelijkheden om Rusland daar vanuit Nederland direct op aan te spreken. We moeten echter niet vergeten dat er ook een traject voor nabestaanden openstaat om via het Europees Hof voor de Rechten van de Mens Rusland erop te wijzen dat in het geval van ernstige mensenrechtenschendingen er gedegen strafrechtelijk onderzoek moet plaatsvinden. En als je dat niet zelf doet, moet je op z'n minst samenwerken met een land of een instelling die dat wel doet. De mogelijke rol van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens is toch een groot voordeel.

De heer **Wladimiroff**: Ik beantwoord de tweede vraag van de heer Ten Broeke. Er is daarmee ervaring opgedaan bij het Joegoslavië-tribunaal en

ook bij andere tribunalen. Ik heb bij het Joegoslavië-tribunaal meege-  
maakt dat er uit de Verenigde Staten informatie moest komen van  
satellietbeelden. Een van de problemen was dat de Amerikanen die niet  
wilden geven, juist omdat die informatie door het gebruik voor het  
Joegoslavië-tribunaal openbaar zou worden. Het is dus gewoon een  
kwestie van bronbescherming. Anders zou je immers meer te weten  
komen over de wijze waarop die opnames plaatsvinden. Er is eindeloos  
over onderhandeld. Om een lang verhaal kort te maken: er zijn toen  
oplossingen gevonden. Het zou erg ver gaan om hier en détail uit te  
leggen hoe dat is gegaan, maar de rechtspraak heeft daar bij het  
Joegoslavië-tribunaal een oplossing voor gevonden. Die was weliswaar  
niet mooi, maar die kon in ieder geval op dat moment door alle partijen,  
door de aanklager en de verdediging, worden aanvaard, omdat die ons  
verder hielp. Dat had te maken met een zekere beperking in de  
openbaarheid van de zitting. Daarbij speelde ongeveer dezelfde proble-  
matiek als bij de bescherming van getuigen. Ook daarbij werd onder  
bepaalde omstandigheden de openbaarheid beperkt, maar niet zodanig  
dat een buitenstaander het niet zou kunnen volgen. Het was in ieder geval  
niet helemaal openbaar. Dat was met deze informatie dus ook het geval.  
Zo'n oplossing, die dus al bestaat en die door onder andere het ICC al  
sporadisch wordt toegepast – want het is niet leuk – kun je ook in dit geval  
toepassen, maar dat vergt onderhandelingen. Dan moet je dus eigenlijk  
ook al een gerecht hebben waarvan de spelregels bekend zijn, waardoor  
de gever van de informatie houvast wordt geboden dat er ook inderdaad  
conform die regels iets geborgd is. Dat is er nu niet. Dat is een praktisch  
probleem, maar theoretisch is het oplosbaar. Dat heb ik zelf ook ervaren.

**De voorzitter:** Het is 18.00 uur. We kunnen constateren dat dit  
waarschijnlijk niet de laatste sessie is geweest over opsporing, vervolging  
en berechting. Gezien de antwoorden die door u zijn gegeven, die  
buitengewoon worden gewaardeerd door de leden, denk ik dat er ook nog  
veel uit te diepen is. Dat gebeurt wellicht op een later moment.  
Ik bedank de deskundigen voor hun bereidheid om hier vandaag te  
komen.

Ik bedank de mensen op de publieke tribune, de nabestaanden maar ook  
iedereen die heeft meegeluisterd, voor hun belangstelling. Ik hoop dat  
sommige dingen duidelijker zijn geworden. Over sommige dingen is nog  
veel onduidelijk. Dat past ook nog wel een beetje in dit onderzoek. Ik dank  
voorts de leden voor hun aanwezigheid.

Sluiting 18.00 uur.