

Vergaderjaar 2014–2015

**33 997**

**Vliegramp MH17**

**Nr. 36**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 10 maart 2015

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken, de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en hebben op 5 februari 2015 overleg gevoerd met Minister Koenders van Buitenlandse Zaken, Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 18 december 2014 over de stand van zaken met betrekking tot MH17 (Kamerstuk 33 997, nr. 26);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 3 februari 2015 met de beantwoording van vragen van de commissie over de standvanzakenbrief MH17 d.d. 18 december 2014 (Kamerstuk 33 997, nr. 26 ) (Kamerstuk 33 997, nr. 30);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 januari 2015 inzake de Nederlandse inbreng High Level Safety Conference ICAO over de risico's van vliegen over conflictgebieden (Kamerstuk 33 997, nr. 29);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 23 januari 2015 met de reactie op het verzoek van het lid Omtzigt, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 22 januari 2015, inzake aanvullende informatie ramp MH17 (Kamerstuk 33 997, nr. 28);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 10 december 2014 met de reactie op het verzoek van het lid Bontes om een reactie op het bericht «Nabestaanden: Nederland heeft onderzoek MH17 verpest» (Kamerstuk 33 997, nr. 25).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Eijsink

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

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

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

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

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Van Bommel, Bontes, Ten Broeke, Eijsink, Van Ojik, Omtzigt, De Roon, Servaes, Sjoerdsma, Van der Staaij en Voordewind,

en Minister Koenders van Buitenlandse Zaken, Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

Aanvang 18.04 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Veiligheid en Justitie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu welkom, evenals hun medewerkers hier en de medewerkers op de ministeries, die waarschijnlijk meeluisteren. Ook heet ik de leden, de mensen op de publieke tribune en de luisteraars thuis welkom. Wij spreken vandaag over verschillende brieven betreffende de stand van zaken met betrekking tot MH17. Met de leden is afgesproken dat zij een spreektijd van zes minuten in eerste termijn hebben. Ik zal waarschuwen wanneer de laatste minuut ingaat. De leden krijgen de gelegenheid voor één interruptie in eerste termijn. Na de eerste termijn van de kant van de Kamer zal vijftien minuten worden geschorst, waarna de beantwoording van de zijde van de regering zal plaatsvinden. De heer De Roon heeft moeten plaatsnemen aan de rechterkant van de tafel, omdat er aan de linkerkant niet voldoende plaats is. Mocht hij het gevoel hebben dat ik te veel naar de linkerkant van de tafel georiënteerd ben, dan moet hij het mij zeker laten weten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Het is inmiddels bijna zeven maanden geleden dat MH17 verongelukte in Oekraïne, waarbij 298 slachtoffers zijn gevallen. Heel veel nabestaanden hebben hun dierbaren kunnen begraven, maar drie slachtoffers zijn nog niet geïdentificeerd. Ik noem Piet Ploeg uit Maarssen die bij de vliegramp zijn broer Alex, diens vrouw Edith en hun zoon Robert verloor. Van zijn schoonzus en zijn neef werden de stoffelijke resten teruggevonden; van zijn broer nog niet. Alex Ploeg behoort tot de laatste drie slachtoffers, allen Nederlands, die nog niet zijn geïdentificeerd. De nabestaanden van de drie slachtoffers zitten te wachten op identificatie om daarmee afscheid te kunnen nemen. Hoe wrang is het afscheid als je zelfs na de begrafenis nog weer geconfronteerd kunt worden met de repatriëring van stoffelijke resten van je geliefde.

Na de ramp was er grote saamhorigheid in de samenleving en gelukkig ook in de politiek. We deelden hier niet alleen een sentiment, maar kwamen ook tot de prioriteitstelling tussen regering en parlement. Aan die prioriteitstelling is voor de VVD-fractie niets veranderd. Daarom herhaal ik de prioriteitstelling nog een keer. 1. Repatriëring van lichamen en persoonlijke bezittingen. We laten niets of niemand achter. 2. Het onderzoek naar de toedracht van de ramp onder leiding van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. 3. Het onderzoek naar de schuldvraag via het strafrechtelijk onderzoek door het Openbaar Ministerie en het joint investigation team.

Als parlementariërs zoeken we voortdurend naar een maximale transparantie in het onderzoeken van feiten en beweringen om onrust weg te nemen. Dat is lastig, omdat we in onze beste intenties dan de professionele onderzoekers, die hun werk in onafhankelijkheid moeten kunnen doen, zoals de OVV, of in volstreekte stilte, zoals het OM, voor de voeten kunnen lopen. Ik worstel elke dag met de afweging, maar ik kom ook elke dag weer tot de conclusie dat ik het niet beter kan doen dan de professi-

onals. En omdat ik ook in deze Kamer namens mijn fractie heb gezworen dat ik alles doe om het beste resultaat te kunnen bereiken voor de nabestaanden – uitzoeken hoe dit heeft kunnen gebeuren en wie dit heeft gedaan – realiseer ik mij dat van mij als Kamerlid terughoudendheid mag worden verwacht. Dat schept verantwoordelijkheden; ook, zeg ik er nadrukkelijk bij, voor het kabinet. We zitten nu eenmaal in een proces waarbij er telkens in de media zaken kunnen verschijnen waarover we het liefst direct opheldering willen. Ik doel op satellietbeelden die onze Duitse collega's gezien zouden hebben en dan vervolgens toch weer niet, een memo bij Buitenlandse Zaken dat niet door Infrastructuur en Milieu is gezien, een tussenrapportage van een onafhankelijke instantie. Maar laten we ons eens voorstellen hoe je een groot internationaal onderzoek moet leiden, waarbij niet alleen de bijdragen van een aantal landen cruciaal zijn voor de oplossing, maar ook het vertrouwen van de internationale gemeenschap dat dit onafhankelijk en zonder enige vorm van externe druk of inmenging wordt uitgevoerd. Een onderzoek waarbij iedereen meekijkt, vraagt iets van ons parlementariërs: terughoudendheid maar ook de discipline om het vertrouwen dat wij aan die onderzoekers hebben geschonken, niet telkens weer in te trekken. Het kan niet zo zijn dat de Onderzoeksraad of het Openbaar Ministerie de prijs moeten betalen voor mijn democratische nieuwsgierigheid. Dan is de prioriteit van onafhankelijk, onomstotelijk en onbetwistbaar bewijs altijd groter. Mijn vragen in eerste instantie zijn gericht aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Ze gaan over de repatriëring en het belang van de nabestaanden. Wat verwacht de Minister van het identificatieproces van de laatste drie slachtoffers? Levert een nieuwe zoekactie ook nieuwe stoffelijke resten op of is de zoekactie vooral bedoeld om alle resten te repatriëren? Of zijn er stoffelijke resten in Hilversum die nog niet zijn geïdentificeerd?

Gisteren waren er nabestaanden bij ons op bezoek in de Kamer. Mijn collega Ingrid de Caluwé was daarbij namens de VVD-fractie. Er is met de nabestaanden uitgebreid gesproken over wat hen bezighoudt en waar zij op dit moment behoefte aan hebben. Hoe staat het met het contact tussen de nabestaanden en Malaysian Airlines? Hoe staat het met de schadevergoedingen? We hebben eerder in de Kamer gesproken over het ondersteunen van de nabestaanden, direct of indirect, zodat zij hun werk in hun stichting en hun activiteiten kunnen doen. Uit de antwoorden leid ik af dat dit ondertussen is gebeurd. Hoe lang zijn de familierechercheurs nog beschikbaar voor de families? Hoe onderhoudt de Minister zelf het contact met de nabestaanden? Welke rol speelt Slachtofferhulp daarbij? Krijgt de Minister feedback over de communicatie die plaatsvindt?

Dan kom ik bij de toedracht. Wij moeten erop toezien dat de bij wet door ons benoemde Onderzoeksraad over alle informatie beschikt om het onderzoek goed te kunnen uitvoeren. In die zin vind ik het belangrijker dat het memo van 14 juli helemaal en integraal in handen is van de Onderzoeksraad dan dat wij het krijgen. Ik heb er begrip voor dat diplomatieke post niet wordt geopenbaard aan de Kamer. Maar om de Onderzoeksraad onbetwistbare conclusies te kunnen laten trekken, is het enige wat wij nu nodig hebben vertrouwen en geduld.

Terwijl dat onderzoek loopt, moeten we wel kijken naar de verantwoordelijkheden voor de veiligheid in het luchtruim. Iedereen kan vaststellen dat, ondanks het feit dat er geen rechtstreekse bedreiging voor de burgerluchtvaart kon worden geconstateerd, er toch een burgertoestel uit de lucht is geschoten. De cruciale vraag op dit moment is dan ook: wie gaat er over dat luchtruim? Beschikken diegenen over de informatie om dat verantwoordelijk te doen, zodat je overal ter wereld redelijkerwijs veilig in en uit een vliegtuig kunt stappen? De eerste verantwoordelijkheid voor de veiligheid in het luchtruim ligt bij de soevereine staat Oekraïne. Vervolgens is er een verantwoordelijkheid bij de gebruikers van het luchtruim, de luchtvaartmaatschappijen, om een risicoanalyse te kunnen

maken. Die kunnen daarbij worden geadviseerd of geïnformeerd door internationale instanties als ICAO, nationale luchtvaartautoriteiten en nationale inlichtingendiensten op basis van hun capaciteiten, bevoegdheden en inzichten. Ik wil weten welke informatie er was. Uit mededelingen over het memo van 14 juli weten we dat er geen concrete dreigingen aanzien van de burgerluchtvaart bestond.

Uit publieke uitlatingen van de Minister van Buitenlandse Zaken van Oekraïne, Klimkin, en zijn collega van Defensie weten we dat de Oekraïense regering klaagt over rebellen die beschikten over zware wapens – ik quote – «die normaal gesproken niet in handen van terroristen zouden mogen zijn». We weten ook dat de Oekraïners op dat moment zelf naar aanleiding van het neerschieten van de Antonov op 6,2 kilometer het eigen luchtruim tot 9,7 kilometer hadden gesloten. We weten ook dat NAVO-generaal Breedlove meldde dat aan Russische zijde rebellen werden getraind met luchtafweergeschut. En we weten dat er in de vier maanden voorafgaand aan de ramp elf vliegtuigen en acht helikopters uit de lucht zijn geschoten. Kan de Staatssecretaris van I en M aangeven waar die 9,7 kilometer op gebaseerd is? Het is natuurlijk de verantwoordelijkheid van Oekraïne, maar is daar een luchtvaart rationale voor?

Het verslag van de diplomatieke briefing is wel gedeeld met Buitenlandse Zaken, Defensie, Veiligheid en Justitie, Binnenlandse Zaken, Financiën en Algemene Zaken maar niet met I en M. Waarom is dat het geval? Waarom zijn zes departementen wel geïnformeerd? Als I en M wel zou zijn geïnformeerd, is het dan de taak van de Staatssecretaris om luchtvaartmaatschappijen in te lichten? Heb ik goed begrepen dat de Nederlandse overheid expliciet geen bevoegdheid heeft om een geplande vlucht, ook niet van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij, buiten Nederland te verbieden? Klopt het dat de VS dat wel kan? De Staatssecretaris wil de mogelijkheden van ICAO uitbreiden. Moet dat een soort clearing house worden? Wat zijn de concrete voorstellen die de Staatssecretaris gedaan heeft om die informatievoorziening te verbeteren? Welke acties heeft zij sinds 18 juli ondernomen?

De **voorzitter**: Wilt u afronden, mijnheer Ten Broeke?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Mijn laatste vragen. Voor mij blijft een objectief, onafhankelijk tot stand gekomen en onbetwistbaar antwoord op hoe dit heeft kunnen gebeuren en wie dit heeft gedaan het allerbelangrijkste. Ik wil ook aan het einde van dit proces de nabestaanden in de ogen kunnen kijken en kunnen zeggen dat niemand hoeft te twijfelen aan de uitkomst, niet door interventies, niet door bemoeizucht en niet door politieke druk. Maar tegelijkertijd zijn ook wij een controlerende instantie. Tegen die achtergrond wil ik vandaag mijn waardering uitspreken aan het adres van de Minister van Veiligheid en Justitie voor het vertrouwen dat hij in de Kamer stelde toen hij besloot om ons op vertrouwelijke basis te laten voorlichten door het OM in een lopende strafzaak, een meervoudige moordzaak, mogelijk zelfs een oorlogsmisdrijf. Ondanks de risico's die hieraan verbonden zijn, zou ik de Minister willen vragen, zodra en wanneer dit mogelijk is, of hij bereid is de Kamer opnieuw dit voorrecht te gunnen.

Ik rond af. Ik heb helder aangegeven wat de afwegingen van de VVD zijn en langs welke drie prioriteiten wij dit proces behandelen. Ik heb ook aangegeven hoe dit soms wringt met onze democratische nieuwsgierigheid en hoe die verantwoordelijkheid drukt, niet alleen op ons, maar ook op de regering.

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. Het is ruim een halfjaar geleden maar voor ons nog de realiteit van iedere dag. Dit vat zo'n beetje de woorden samen die gisteren zijn uitgesproken in het gesprek met de nabestaanden, met de mensen van de Stichting Vliegramp MH17. Dit is het gevoel

waarmee wij vandaag allemaal zitten. Hoewel wij de diepte van hun leed nooit kunnen voelen, begrijpen wij wel wat dit voor hen moet betekenen. Ik wil beginnen met twee punten die in dat gesprek gisteren naar voren zijn gekomen. Ten eerste de grote waardering die er bij de nabestaanden bestaat voor degenen die zich ingezet hebben en die zich in blijven zetten in de nasleep van deze ramp. In het bijzonder werden de familierechercheurs genoemd en de ploeg die zich met het identificatieproces bezighoudt. Waardering ook voor de wijze waarop de mensen van de Onderzoeksraad, het Openbaar Ministerie en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid bereid zijn om binnen de mogelijkheden informatie te geven over de voortgang van hun werk. Ik wil dat de nabestaanden nazeggen. Ik wil vandaag ook respect uitspreken voor de mensen van de Stichting Vliegcramp MH17, zelf vaders, dochters, broers, zussen, die niet alleen zelf verdriet hebben te verwerken, maar die zich hebben opgeworpen om zich namens de naasten, een grote groep slachtoffers, in te zetten voor onderlinge contacten, allerlei praktische zaken en voor straks een nationaal monument en een herdenking. Ten tweede is naar voren gekomen hoe belangrijk het is om ons te realiseren dat terwijl wij vandaag spreken over de voortgang van de activiteiten op de crashsite, het verloop van het onderzoek en de veiligheid van het luchtruim, de meeste nabestaanden nog midden in hun rouwproces zitten. Wij hebben behoefte aan rust, zeiden zij. Publicaties en uitlatingen in de media zijn verwarrend. Deze voegen soms leed toe en doen extra pijn. Dit is een duidelijk signaal. Uiteraard moet iedereen hier vandaag en iedereen die zich hiermee bezighoudt vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid een eigen afweging maken. Het dilemma voor volksvertegenwoordigers, die immers zijn aangesteld om de regering te controleren, is zeker niet eenvoudig, maar het betekent voor alles een heel dure plicht om uiterst zorgvuldig met respect en waardigheid om te gaan met de nasleep van deze vreselijke ramp.

Ik ga op een viertal punten in, te beginnen met de lopende inspanningen. Dit algemeen overleg is een overleg dat is bedoeld om de stand van zaken op te nemen op basis van de prioriteiten die het kabinet eerder heeft gesteld: repatriëren van slachtoffers, onderzoek naar de toedracht en het vervolgen van de schuldigen. Het zijn prioriteiten die wij steunen en steunen. Ik vraag de Ministers om te vertellen wat op dit moment de laatste ontwikkelingen op de crashsite zijn. Tegen onze verwachtingen in hebben wij begrepen dat er ook de afgelopen periode weer materiaal verzameld kon worden. Graag een toelichting daarop.

Dit geldt ook voor de identificatie. Wanneer wordt verwacht dat deze zware klus afgerond kan worden? Wat de evaluatie van de crisisorganisatie betreft, waar mijn fractie eerder om heeft gevraagd, wil ik weten wie het onderzoek, extern aanbesteed door het WODC, gaat uitvoeren? Ook wil ik weten of met de Kamer gedeeld kan worden wanneer het is afgerond.

Wat betreft het onderzoek staat zorgvuldigheid voorop. Dat betekent: vasthouden aan de aanpak dat onafhankelijk onderzoek moet leiden tot onweerlegbare conclusies. Daarom is het vooral belangrijk dat de Onderzoeksraad en het Openbaar Ministerie over alle relevante informatie beschikken. Het is voor niemand eenvoudig om geduld op te brengen, ook niet voor ons als politici, maar alleen zonder enige schijn van vooringenomenheid en op basis van een onbetwistbaar eindrapport kan straks de onderste steen boven komen. Ik heb dus ook geen inhoudelijke vragen over dat onderzoek. Ik hoef geen inzage in memo's. Dat is nu aan de OVV en het OM. Wij wachten het rapport af en daarna is het tijd voor conclusies. Wel is het belangrijk dat de instellingen zelf de beschikking hebben over alle relevante informatie, ook uit derde landen. Daarover heb ik nog wel een vraag. Ik las in een van de antwoorden dat van andere landen waaraan een rechtshulpverzoek gestuurd is, een inhoudelijke reactie is ontvangen. Betekent dit dat zij de gevraagde informatie geleverd

hebben of dat wij daar nog op zitten te wachten? Graag krijg ik daarop een toelichting.

Mijn derde punt betreft de veiligheid van het luchtruim. De gebeurtenissen van vorig jaar hebben pijnlijk blootgelegd dat het internationale systeem van informatie-uitwisseling hiaten vertoont. Dat is onacceptabel. Zoals collega Ten Broeke ook al zei, moeten reizigers erop kunnen vertrouwen dat luchtvaartmaatschappijen gelijkelijk geïnformeerd worden over potentieel gevaarlijke vliegroutes. Het kabinet heeft bij monde van de Staatssecretaris bij ICAO terecht ingezet op een spoedige verbetering van het systeem. Dat juist de Russen daar nu voor zouden liggen, wil ik wel wrang en cynisch noemen. Hoe zijn de Nederlandse voorstellen deze week bij ICAO ontvangen? Klopt het dat Rusland spoedige besluitvorming blokkeert? Op welke termijn verwacht de Staatssecretaris resultaten? Graag krijg ik een toelichting.

Tot slot ga ik in op vervolging en de politieke consequenties van dit alles. Bij alle informatie die tot ons komt – dat is heel wat – en bij alle emoties die dit losmaakt, is het zaak om het oog op de bal te houden. Uiteindelijk gaat het erom dat degenen die schuld hebben aan het neerhalen van MH17, verantwoordelijk worden gehouden. Kan de Minister van V en J ons inzicht geven in die vervolgingsmogelijkheden? Hij heeft eerder toegezegd dat hij de Kamer een notitie zou sturen over de mogelijkheden voor vervolging en berechting. Ik denk dat het belangrijk is dat wij daar snel inzicht in krijgen. Graag een reactie daarop.

Laat heel duidelijk zijn dat voor mijn fractie geldt dat op stevige conclusies straks ook stevige consequenties moeten volgen voor diegenen die de militaire, maar ook de politieke context hebben geschapen waardoor deze vreselijke ramp heeft kunnen plaatsvinden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Met een heel groot gedeelte van het betoog van de heer Servaes ben ik het volledig eens. Wel heb ik een vraag over de conclusies die hij trekt met betrekking tot de luchtvaartveiligheid. Hij stelt dat het internationale systeem niet waterdicht is. Ik ben blij dat hij die conclusie deelt. Ik denk dat dit evident is na wat er is gebeurd. Betreft zijn analyse van het systeem alleen het internationale deel of valt er ook nationaal iets te verbeteren?

De heer **Servaes** (PvdA): Voor een verbetering van het internationale systeem heb je inbreng van alle nationale autoriteiten en van alle vliegmaatschappijen nodig. Die twee hangen wat mij betreft dus samen. Ik geloof niet dat wij op basis van de informatie die wij tot nu toe hebben, scherpere conclusies kunnen trekken over ons eigen nationale systeem dan over dat van andere landen. In het voorjaar van vorig jaar is er een moment geweest waarop twee luchtvaartmaatschappijen, een Britse en een Koreaanse, een ander besluit hebben genomen. Alle andere luchtvaartmaatschappijen uit alle andere landen hebben toen besloten om door te vliegen over Oost-Oekraïne. Ik vind het dus lastig om specifiek iets over Nederland te zeggen. Ik denk dat er een breder probleem is en dat dit per definitie breder opgepakt moet worden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Met dat laatste ben ik het sowieso eens, al denk ik dat nationaal en internationaal in dit geval hand in hand gaan. Mijn fractie zit wel met de vraag hoe het kan dat het kabinet wel kennis had van twintig neergeschoten vliegtuigen en helikopters, voorafgaand aan 17 juli, maar dat dit kennelijk – dat zegt het kabinet zelf – niet genoeg waarschuwing was om contact op te nemen met de nationale luchtvaartautoriteit. Zou de heer Servaes dat wel wenselijk hebben gevonden of in de toekomst wenselijk vinden?

De heer **Servaes** (PvdA): De informatie over de neergeschoten vliegtuigen en helikopters was bij iedereen bekend. Het meest treffende

voorbeeld vond ik het «nieuws», tussen aanhalingstekens, dat enkele weken geleden in een nationale krant verscheen, namelijk dat onze ambassade in Kiev zou weten dat er een Antonov-vliegtuig neergehaald zou zijn, terwijl het nieuws van het neerhalen van dat Antonov-vliegtuig op 14 juli vorig jaar in datzelfde dagblad vermeld is. Wij moeten ons dus concentreren op het feit en op het moment dat sommige vliegmaatschappijen een andere beslissing hebben genomen dan de meeste vliegmaatschappijen. Dat moment ligt niet in juli en dat was niet nadat het nieuws tot ons kwam dat er zoveel vliegtuigen neergehaald waren, maar dat ligt in het voorjaar, nadat er onduidelijkheid was over de situatie op de Krim. Daar ligt volgens mij het moment. Ik weet niet op basis van welke informatie sommige maatschappijen anders besloten hebben, maar volgens mij behoeft dat element nadere analyse.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ruim 200 dagen na de crash van vlucht MH17 werken we nog steeds aan prioriteit 1, de belangrijkste prioriteit vanaf het begin: het repatriëren van slachtoffers en hun persoonlijke bezittingen. Tegelijkertijd is de tweede prioriteit volop in uitvoering: onderzoek naar de toedracht van de crash. Gedurende dat onderzoek kan het niet anders dan dat er berichten naar buiten komen die veel vragen oproepen. Wij vragen van nabestaanden geduld bij de uitvoering van prioriteit 1. Wij vragen van onszelf vanzelfsprekend ons medeleven aan het adres van die nabestaanden, maar ook geduld, om ervoor te zorgen dat het onderzoek dat gedaan wordt, naar volle verantwoordelijkheid precies en ook trefzeker gedaan kan worden. Toch moeten wij vandaag een aantal vragen stellen waarvan ik hoop dat ze in openbaarheid beantwoord kunnen worden. Dat is nodig omdat er tegelijkertijd sprake is van veranderingen in de luchtvaartwereld, waar bijvoorbeeld de Staatssecretaris van Infrastructuur mee bezig is. Bovendien is er een gat in de informatievoorziening met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart.

De laatste maanden is de vraag centraal komen te staan wat er gebeurd is met relevante informatie over de veiligheid van het luchtruim boven Oekraïne in de periode kort voor de ramp. De briefing in Oekraïne van 14 juli 2014, waarin onder meer werd meegedeeld dat er op 6,5 kilometer hoogte een militair vliegtuig was neergehaald, was voor Nederland geen aanleiding om luchtvaartmaatschappijen actief te waarschuwen. De verantwoordelijkheid voor het luchtruim ligt primair bij autoriteiten in Oekraïne; daarover is wat de SP-fractie betreft geen discussie. Daarnaast is een luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht. Zij maakt daarvoor een eigen risicoafweging. Alleen indien de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten beschikken over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart, wordt deze gedeeld met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zo blijkt ook uit de antwoorden van het kabinet. Daar wordt echter meteen aan toegevoegd dat de inlichtingendiensten geen onderzoek doen naar mondiale dreiging voor de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, want dat is niet de taak van deze diensten. Het verbaast daarom ook niet dat de vraag of er ooit vanuit de Nederlandse overheid een waarschuwingssignaal naar luchtvaartmaatschappijen is gegaan over de onveiligheid van het luchtruim in Oekraïne, met een kort en duidelijk «nee» wordt beantwoord.

Dit roept de nodige vragen op. Waarom wordt het niet tot de taken van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten gerekend om actief informatie over de onveiligheid van een luchtruim te verzamelen en te delen? Waarom heeft de overheid niet de verplichting om relevante informatie met luchtvaartmaatschappijen te delen? Zou het niet beter zijn als die er wel was? Waarom werd informatie over de briefing van 14 juli niet met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gedeeld?



Aangaande het neergeschoten militaire vliegtuig, de Antonov, zijn er meerdere experts die erop wijzen dat raketinstallaties die een doel op 6,5 kilometer hoogte kunnen raken, dat ook op 10 of 12 kilometer zouden kunnen. Dat past bij het type wapen. Het kabinet stelt echter dat er geen informatie bekend was van concrete dreiging tegen de burgerluchtvaart boven de hoogte van 9,7 kilometer. Kan hierop nader worden ingegaan? Moet hieruit opgemaakt worden dat de opvatting van de experts niet wordt gedeeld? Hoe reageert het kabinet op het verwijt van luchtvaartdeskundige Arnold Burlage dat het vreemd is om een luchtruim deels te sluiten, omdat vliegtuigen in noodgevallen ook altijd op andere vlieghoogtes moeten kunnen bewegen? Dat kan dus ook naar beneden toe zijn. Zijn het kabinet andere voorbeelden bekend van landen die het luchtruim tot een dergelijke hoogte deels gesloten houden?

Ik heb al herhaaldelijk opheldering gevraagd over de zogenaamde non-disclosureovereenkomst tussen Nederland, Australië, België en Oekraïne. Deze afspraak zou consensus tussen partijen voorschrijven voordat informatie betreffende het strafrechtelijk onderzoek openbaar gemaakt kan worden, aldus de berichten in de media. Eind augustus leken zorgen hierover weggenomen, toen het kabinet stelde dat er geen sprake was van een non-disclosureovereenkomst, maar even later, in november, publiceerde RTL Nieuws een Australisch document dat aantoonde dat wel degelijk een non-disclosureovereenkomst is gesloten. Kan de Minister aangeven waarom eerder is geantwoord dat zo'n overeenkomst niet is gesloten? Wat is de precieze betekenis van deze overeenkomst? Kan een land, bijvoorbeeld Oekraïne, inderdaad voorkomen dat informatie openbaar wordt? Is Maleisië inmiddels volwaardig lid van het strafrechtelijk onderzoeksteam en heeft het land deze overeenkomst ook getekend? Met betrekking tot de beschikbaarheid van relevante informatie voor het onderzoek van de OVV en het OM hoor ik van de Minister graag of alle relevante informatie is opgevraagd en of de landen waarvan informatie is gevraagd, ook daadwerkelijk meewerken aan alle verzoeken om informatie. Worden hier problemen ondervonden? In antwoord op een schriftelijke vraag staat dat de OVV hierin geen inzicht kan geven. Waarom kan dat niet? Ik vind dat onwenselijk, want daardoor komen wij straks, na publicatie van het eindrapport, mogelijk voor onaangename verrassingen te staan.

Ik heb ook een vraag met betrekking tot het team dat begin deze week op de rampplek is aangekomen. Ik heb begrepen dat een kleine hoeveelheid stoffelijke resten, persoonlijke bezittingen en enkele wrakstukken zijn geborgen door dat team, dat bestaat uit defensie- en politiepersoneel. Ook is afgesproken dat de lokale autoriteiten in het oosten van Oekraïne de komende tijd wrakstukken van MH17 gaan bergen. De SP juicht dit zonder meer toe. Wel vraag ik mij af waarom dit team niet eerder naar de rampplek is gegaan, zeker aangezien juist de laatste weken het geweld in de regio ernstig is geëscaleerd. Waarom zijn er niet eerder afspraken gemaakt met de lokale autoriteiten over berging van resterende wrakstukken? Dat is mij niet duidelijk. Kan meer in het algemeen ook een inschatting worden gegeven van wat tot nu toe nog op de rampplek aanwezig moet zijn? Wat is de relevantie hiervan nu nog voor de onderzoeken naar de ramp?

Tot vandaag was er in Montreal in Canada een conferentie van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO over de risico's van vliegen over conflictgebieden. Ik heb de brief hierover gelezen en de SP steunt de gedane voorstellen. Ik hoor de Staatssecretaris graag over de resultaten van deze bijeenkomst. Ik vraag haar verder of verduidelijkt kan worden wat er sinds 17 juli reeds concreet veranderd is met betrekking tot het delen van informatie over de risico's van vliegen over conflictgebieden. Is er in de praktijk al iets zichtbaar van het overleg dat hierover is gevoerd? Is de informatie-uitwisseling tussen veiligheidsdiensten onderling verbeterd?

Ik rond af. Het verontrust mij dat er tot op heden geen concreet voorstel ligt voor de informatievoorziening aan de passagiers. Het is belangrijk dat passagiers ervan kunnen uitgaan dat luchtvaartmaatschappijen over veilig gebied vliegen. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom op dit vlak nog geen resultaten genoemd worden?

Ten slotte heb ik nog een vraag over de informatievoorziening aan de nabestaanden. Is de informatievoorziening aan buitenlandse nabestaanden dezelfde als die aan Nederlandse nabestaanden? Op de BBC beweerde een Britse nabestaande dat dit niet het geval is.

Naar aanleiding van een gesprek met Nederlandse nabestaanden vraag ik de Minister of alle medewerking kan worden verleend aan de totstandkoming van een nationaal monument en een jaarlijkse herdenking.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. De ramp met de MH17 is nu meer dan 200 dagen geleden. Nederland rouwde om de 298 slachtoffers en de 196 Nederlanders, en Nederland rouwt nog steeds. Wij spraken gisteren het bestuur van de Stichting Vliegcramp MH17, allemaal mensen die zelf geliefden verloren en die nu hun lotgenoten proberen te ondersteunen in dat verlies. D66 heeft veel waardering voor de manier waarop het kabinet direct na de ramp reageerde. Prioriteit 1, 2 en 3 waren het terughalen van de lichamen en de slachtoffers. In Eindhoven en in Amsterdam – velen van ons hier waren daar ook bij – kregen de slachtoffers iets van het respect terug dat hen was ontnomen. Een klein land toonde zich groot. De premier beloofde ook de onderste steen boven te halen en dat de schuldigen zouden worden gevonden en berecht. Dat zijn prioriteiten die mijn partij volledig steunt. Ik heb daarover nu slechts twee vragen in de richting van Minister Koenders. Krijgt Nederland voldoende diplomatieke medewerking van Rusland en Oekraïne? Worden onze inspanningen nog steeds volmondig gesteund door Europese partners, ook in dit moeilijke geopolitieke tijdsgewricht?

Wij zijn nu meer dan 200 dagen verder. De fractie van D66 heeft steeds meer vragen over de manier waarop het kabinet omgaat met dit dossier. Natuurlijk is er geen twijfel: er is maar één partij schuldig en dat is degene die op 17 juli de trekker heeft overgehaald of opdracht daartoe gaf. Mijn fractie heeft wel serieuze vragen over de luchtvaartveiligheid, vragen die ook al door collega's werden gesteld: over wat het kabinet wist over de onveiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne en over de manier waarop het kabinet met die informatie is omgesprongen. Dat is volgens mij belangrijk, niet alleen vanwege de situatie toen, maar juist ook met het oog op vergelijkbare problematiek nu met landen als Noord-Korea, Afghanistan en Syrië met een buitengewoon problematisch luchtruim. Mijn twee hoofdvragen vandaag zijn daarom als volgt. Vindt het kabinet echt dat niemand in de luchtvaartsector gewaarschuwd hoefde te worden over de gevaren die het kabinet kende? Is het kabinet bereid de luchtvaartveiligheid nu te verbeteren?

Ik hoop dat het kabinet volledig antwoord geeft, want de wijze waarop het kabinet tot nu toe heeft geantwoord, verdient wat mij betreft niet altijd de schoonheidsprijs. Ik noem de Amerikaanse satellietbeelden waarvan Minister Opstelten zei dat onze diensten die hebben. Later bleek dat Nederland alleen vroeg om die informatie en nog weer later bleek dat een rechtshulpverzoek vereist was. Ik vraag aan de Minister of dat nu opgelost is.

Ik noem het algemeen overleg dat moest worden geschorst en dat op een ander moment werd voortgezet. Ik noem een brief van 15 oktober, ik noem Minister Opstelten, die 30 Kamervragen samenvoegde en niet beantwoordde en ik noem het feit dat sommige vragen pas na de derde keer werden beantwoord. Ik noem dat, omdat ik vind dat juist bij een internationale ramp, juist bij een ramp van zo'n omvang, het kabinet de normale omgang met de Kamer in acht moet houden. Dat is belangrijk voor nu en dat is belangrijk voor in de toekomst.

Er zijn feitelijke vragen die volgens mijn fractie nu antwoord verdienen. Als het gaat over de burgerluchtvaartveiligheid, dan lijkt er sprake te zijn van een mozaïek aan verantwoordelijkheden, maar lijkt niemand echt verantwoordelijk te zijn. Het kabinet wist dat er voor 17 juli twintig vliegtuigen en helikopters waren neergeschoten boven Oost-Oekraïne, maar toch zegt het kabinet dat er geen enkel contact is geweest met burgerluchtvaartveiligheidsinstanties. Daarom heb ik de volgende vragen aan Minister Opstelten.

Waarom zegt het kabinet dat elf neergeschoten vliegtuigen, acht helikopters en een militair vrachtvliegtuig geen concrete dreiging zijn?

Wat is dan wel een concrete dreiging?

Waarom waren twintig neergeschoten vliegtuigen en helikopters niet voldoende waarschuwing om op zijn minst de telefoon op te pakken om te overleggen met luchtvaartautoriteiten? Waarom gingen de alarmbellen daar niet af?

Het kabinet wist voor 17 juli van de aanwezigheid van zware luchtdoelwapensystemen in Oost-Oekraïne. Het was daarover geïnformeerd door Oekraïne en in NAVO-verband. Waarom heeft het kabinet na de briefing op 14 juli alleen gekeken naar de vluchthoogte van 9,7 kilometer en niet gevraagd naar de aanwezigheid van de luchtafweersystemen op de grond en het bereik daarvan?

Was het kabinet op de hoogte van de aanwezigheid van

Buk-wapensystemen in Oost-Oekraïne, voorafgaand aan 17 juli?

Ik zei het net: dit zijn ook vragen die van belang zijn voor de luchtvaartveiligheid nu. Nog steeds is het vliegen boven conflictgebieden zoals Noord-Korea, Afghanistan en Syrië niet goed geregeld. Collega's noemden het systeem al niet-waterdicht. We zagen ook vorige week het wat mij betreft toch verontrustende optreden van Staatssecretaris Mansveld in het vragenuur, toen zij op vragen over Noord-Korea, waar de Amerikanen niet meer vliegen en de Nederlanders nog wel, zei: ik weet totaal niet van de afwegingen van de Amerikanen waarom zij hiervoor kiezen en ik zit niet in de «loop» waar het gaat over de inlichtingendiensten; ik kan daarover niks zeggen. Dat lijkt er dus op te wijzen dat er structureel iets fout zit. Daarom heb ik de volgende vragen aan Staatssecretaris Mansveld.

Wie is nu eindverantwoordelijk voor luchtvaartveiligheid in dit kabinet?

Waarom is er geen structurele informatievoorziening van de inlichtingendiensten naar de burgerluchtvaart? Waarom krijgt de Staatssecretaris die over luchtvaartveiligheid gaat niet het cruciale memo van 14 juli, dat bijvoorbeeld wel naar Minister Dijsselbloem van Financiën ging? Vindt de Staatssecretaris dat het kabinet juist is omgegaan met de informatie over het luchtruim boven Oost-Oekraïne? Vindt de Staatssecretaris dat het luchtvaartveiligheidssysteem in Nederland afdoende functioneert? En waarom zegt premier Rutte dat er niets is misgegaan, maar is de Staatssecretaris nu wel bezig met het verbeteren van zowel het nationale als het internationale systeem van de burgerluchtvaartveiligheid?

Tot slot. Het kabinet – ik zei dat aan het begin en ik wil dat nog een keer benadrukken – heeft na de ramp een uitermate goede rol gespeeld, een bindende rol, maar nu wordt er wel meer gevraagd op punten die nu onrust veroorzaken, die nu gaan over vliegroutes, over passagiers die moeten weten dat hun veiligheid maximaal geborgd is, of zij nu British Airways vliegen, KLM of Malaysia Airlines. Mijn fractie hoopt dat die onzekerheid vandaag wordt weggenomen.

De heer **Servaes** (PvdA): Collega Sjoerdsma stelt een boel vragen. Dat zijn we zo langzamerhand van hem gewend. De laatste set vragen, over de structurele aanpak en de structurele onduidelijkheid over hoe het internationaal geregeld is, deel ik met hem. Die vragen heb ik ook gesteld. De nieuwsgierigheid naar de antwoorden op de eerste set vragen deel ik ook met hem. Maar ik vraag hem of één van de vragen die hij heeft

gesteld niet ook door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid wordt onderzocht en dus op termijn beantwoord zou moeten worden.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Wij allen hier kennen de drie onderzoeksvragen die de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft geformuleerd, of het nu gaat over de toedracht van de ramp, de veiligheid van het luchtruim of de passagierslijsten. Ik vind echter dat dat ons niet ontslaat van het doorvragen naar zaken die naar boven zijn gekomen na tot driemaal aandringen door een aantal partijen in de Kamer. Ik heb het gevoel dat de heer Servaes suggereert dat we zouden moeten wachten op de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Ik zie dat Staatssecretaris Mansveld zelf ook niet wacht. Zij heeft ervoor gekozen – dat heeft zij op 11 november in een algemeen overleg gezegd – om ook al naar het nationale systeem te kijken, in samenwerking met Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken en V en J. Dat suggereert dat zij ook denkt dat daar iets in ieder geval beter kan; laat ik het zo zeggen. Vandaar die vragen.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik vind het vervelend, maar het antwoord is nu juist op het verkeerde deel. Ik zeg dat ik het eens ben met de vragen over het structurele onderwerp wat betreft de veiligheid van het luchtruim. Die vragen heb ik ook gesteld. Inderdaad, daar heeft de Staatssecretaris ook al actie op ondernomen. Wij zullen er dadelijk meer over horen. Mijn vraag sloeg nu juist op het eerste deel: de vragen aan de Minister van V en J die feitelijk onderdeel zijn van de onderzoeksopdracht die het kabinet, met instemming van de Kamer, aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft gegeven. Laat ik het een beetje specificeren. Is het niet verstandiger, in het belang van een onbetwistbaar en onweerlegbaar onderzoek, dat wij dat nu bij de OVV laten liggen? Dan heb ik het nog niet eens over de oproep die de nabestaanden hebben gedaan om eerst de OVV en het Openbaar Ministerie hun werk te laten doen.

De heer **Sjoerdsma** (D66): De kwestie die vandaag op tafel ligt – die kwestie hangt ook samen met de vragen die ik aan Minister Opstelten heb gesteld en die de heer Servaes aanroert – gaat over de luchtvaartveiligheid toen en over de luchtvaartveiligheid nu. Dat zijn twee zaken die, net als de nationale component en de internationale component, onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Ik vind het cruciaal dat we op dit dossier niet talmen, want het gaat over zaken die ook nu spelen. Vorige week sprak Staatssecretaris Mansveld over de huidige situatie. Die lijkt, als het gaat over de informatievoorziening van de diensten richting luchtvaartmaatschappijen, als het gaat over de beschikbare kennis bij het kabinet, op de situatie die zich voordeed boven Oost-Oekraïne. Daarom, met het oog op die huidige situatie, is het belangrijk om nu ook die vragen te stellen.

De **voorzitter**: Mijnheer Sjoerdsma, wilt u afronden alstublieft?

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wil zeker afronden, maar ik wil nog één punt maken omdat de heer Servaes er zelf over begint. Ik zou er zelf nooit over beginnen. De heer Servaes wijst op nabestaanden. Ook ik krijg brieven van nabestaanden die vragen: gaat u alstublieft door, want wij willen dat ook die huidige kwestie die voortvloeit uit die verschrikkelijke dag van 17 juli wordt aangeroerd. Ik zou dat soort argumenten liever niet in dit debat willen vermengen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de regering voor de rapportage en de antwoorden op de vragen. Ik besef zeer goed dat er een grote inspanning wordt geleverd aan de kant van zowel het kabinet als de diensten waarvan een hele hoop onzichtbaar is. Dat merken we hier ook. Zij zijn keihard aan het werk om stappen te zetten met de drie prioriteiten

van het kabinet, die wij allen delen, te weten het terughalen van de slachtoffers, het vinden van de oorzaak en het beantwoorden van de schuldvraag en het vervolgen. Niet alles daarvan is onmiddellijk duidelijk. Bij wat wij ook achter de schermen hebben gezien, zien wij heel veel werk van de militairen op de basis, die op zeer waardige wijze deze mensen ontvangen, tot de briefings van het OM.

Toch wil ik langs deze drie punten een aantal vragen stellen aan de regering over de stand van het onderzoek. Ik begin bij de opsporingsfase. Ik sluit even aan bij de vragen van de heren Sjoerdsma en Servaes over de stand van zaken van het rechtshulpverzoek aan de Verenigde Staten en Rusland. Eerder werd inderdaad gememoreerd dat die beelden er zouden zijn. Het is geen normaal rechtshulpverzoek. De Kamer heeft niet zo veel te maken met een normaal rechtshulpverzoek, maar dit is waarschijnlijk de grootste oorlogsmisdaad die heeft plaatsgevonden tijdens het conflict in Oost-Oekraïne. Aangezien er morgen een overleg plaatsvindt tussen Poetin, Merkel en Hollande, zou ik mij zomaar kunnen voorstellen dat ook zij worden aangesproken dat een oplossing hiervoor een van de zaken is die vanuit de Europese kant moeten worden ingebracht om tot vrede te komen. Wordt er genoeg druk uitgeoefend en lukt het om een bevredigend antwoord – het oordeel over dat «bevredigend» laat ik over aan de onderzoekers, dus niet of zij de zaken krijgen die zij nodig hebben – van Rusland en de Verenigde Staten te krijgen?

Is Maleisië ondertussen toegetreden als lid van het Joint Investigation Team?

Ik sluit mij ook aan bij de vragen over de vervolgingsmogelijkheden. Eerder was een brief toegezegd. Ik meen dat er op 28 november een brief zou worden gestuurd. Dat is nu uitgesteld, eigenlijk oneindig uitgesteld. Ik stel die vraag hier heel scherp. Stel je voor dat er een verdachte in beeld komt, dan moet alsdan worden besloten of Oekraïne, Maleisië of Nederland tot vervolging overgaat. Daarover moet van tevoren nagedacht zijn. Ik kan mij voorstellen dat een soort samenwerking, een tribunaal onder één recht waarbij ook andere landen betrokken zijn, de oplossing gaat zijn. De oplossing gaat niet zijn dat een van de drie landen het volledig in zijn eentje gaat doen. Dat is volstrekt helder. Is dat soort samenwerkingsverbanden verkend? Wanneer kunnen wij die voorstellen tegemoet zien? Het ergste zou zijn als wij iemand in beeld hebben en niet zouden weten wat wij er op dat moment mee moeten doen.

De OVV doet drie sets van onderzoek. Wij hebben vandaag – dank voor de antwoorden – het volgende gehoord. Op het eerste punt hebben we op een tussenrapportage gewacht en wachten we nu op de eindrapportage. Op het tweede punt, de keuze van de vluchtroutes, vraag ik aan de Staatssecretaris van I en M om aan te geven hoe dat proces gelopen is. Wie heeft er wanneer toestemming gegeven voor die vluchtroute en waar zitten op dit moment de knelpunten?

Dan zou ik graag willen horen wat er geleerd is met een tussenrapportage of een memo, zo mogelijk openbaar, over wat de ideale gang van zaken is bij het bepalen van die vluchtroute. Als je internationaal gezien een voorstel doet om de gang van zaken te verbeteren, dan neem ik aan dat het kabinet intern een analyse heeft gemaakt van wat er is misgegaan. Die analyse zou ik graag kennen om te begrijpen of het voorstel van de regering het juiste is of niet. Daarbij zou ik ook graag willen weten in welke mate de vliegers en de luchtvaartmaatschappijen betrokken zijn geweest bij de ontwikkeling van de voorstellen. Zij moeten immers ook op dit moment uiteindelijk de eindverantwoordelijkheid dragen voor waar zij vliegen. Krijgen zij die informatie? Graag krijg ik een helder antwoord daarop.

Ook ik heb bij een paar schriftelijk beantwoorde vragen een aanvullende vraag. Wist het kabinet van de aanwezigheid van Buk-systemen en vergelijkbare systemen en wanneer? Er wordt nu verwezen naar de Onderzoeksraad Voor Veiligheid, die onderzoek doet naar het luchtruim,

maar daar valt de Buk niet onder. Toch zouden wij dat graag weten. Wie is verantwoordelijk voor het analyseren van een concrete dreiging? Valt dat binnen het taakgebied van bijvoorbeeld de NCTV of de luchtvaartautoriteiten? Wat is precies hun taakopvatting en had er iemand moeten waarschuwen? Ik krijg graag van de Minister van V en J de definitie van «validatie». Als je weet dat er negentien vliegtuigen neergekomen zijn, is er dan geen voorzorgsprincipe dat zegt: better safe than sorry, laten we niet vliegen? Natuurlijk is dat een lastige afweging, maar na negentien neergehaalde vliegtuigen en helikopters had ik mij kunnen voorstellen dat er een andere afweging gemaakt zou zijn. Wie was daarvoor verantwoordelijk? Ik zou toch graag willen weten of wij kunnen weten welke informatie er beschikbaar was naar aanleiding van de briefing van 14 juli en naar aanleiding van de briefing, die misschien nog wel duidelijker was, van 30 juni van generaal Breedlove, die helder zei: «Er wordt getraind met deze zaken aan de ene kant van de grens en aan de andere kant van de grens.»

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut, mijnheer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb de belangrijkste vragen gesteld. Ik vraag vooral de Staatssecretaris van I en M om goed in te gaan op de vraag waar de knelpunten zitten en zaten bij de MH17, zonder in de verantwoordelijkheid te treden. Dan heb ik het over het gebied voor 17 juli. Dat staat los van het strafrechtelijk onderzoek, want natuurlijk zijn wij zeer terughoudend met het stellen van vragen daarover. Dat is waarschijnlijk al gecompliceerd genoeg, gezien het aantal deelnemers.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De heer Omtzigt stelt dat het noodzakelijk is dat het kabinet veel meer druk uitoefent op Rusland en de VS om medewerking te verlenen. Tegelijk hebben we gezien dat de heer Omtzigt vraagt om tussentijdse verslagen van de onafhankelijke onderzoeksraad en de openbaring van diplomatieke post, waardoor bijvoorbeeld diplomaten van deze landen aan iets zouden kunnen worden blootgesteld terwijl zij dachten in vertrouwelijkheid informatie te delen. Kan de heer Omtzigt mij eens uitleggen hoe hij het een met het ander kan verenigen? Hoe kan de druk op deze twee landen worden vergroot als er tegelijk informatie publiek wordt gemaakt die uiteindelijk moet leiden tot onomstotelijk objectief, onafhankelijk en onweerlegbaar bewijs?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik denk dat deze aanslag en de oplossing daarvan een geopolitieke dimensie hebben. Dat is de reden waarom Rusland en de VS ook op ministerieel niveau aangesproken worden. In een aantal gevallen doet de Minister van V en J dat zelfs in individuele strafzaken wanneer hij dat belangrijk vindt. Met Turkije hebben we zo'n geval gehad. Het is terecht dat we daarom vragen. Wanneer het een aanslag betreft – daar ga ik van uit – op 198 Nederlanders, behoort dat tot de taak van het kabinet en vraag ik of die rechtshulpverzoeken goed afgedaan worden. Het rapport van de onderzoeksraad waarom ik vraag, maakt geen deel uit van het strafrechtelijk onderzoek, maar van wat hier in Nederland voor 17 juli gebeurd is. Daarover kunnen wij wel degelijk vragen stellen. Dat gaat namelijk niet over wie het gedaan heeft of, misschien nog veel belangrijker, wie de opdracht gegeven heeft of iemand in staat gesteld heeft om daar te schieten met mogelijk een Buk-systeem of iets anders. Die tweede persoon vind ik misschien nog wel interessanter dan degene die uiteindelijk gedrukt heeft. Wat die memo betreft, er zijn eerder memo's aan de Kamer gestuurd. Dat is ook door de regering gezegd. Als wij willen weten wat de informatiepositie was, mede om de voorstellen van Staatssecretaris Mansveld te analyseren, is het van belang om te beschikken over wat er gebeurd is, waarom zo'n memo er was, wat erin stond en waarom die niet naar I en M

ging. Dat zijn vragen die door collega's Servaes en Sjoerdsma terecht gesteld zijn.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik denk dat we allemaal hier vandaag vragen hebben over de toekomst, de informatievoorziening en de veiligheid van de luchtvaart. Alle woordvoerders die tot nu toe aan het woord zijn geweest, hebben daarover vragen gesteld. Mijn voorspelling is dat de woordvoerders die nog aan het woord moeten komen, dat ook zullen doen. Hierbij gaat het echter om de vraag of wij de publieke verantwoordelijkheid over alles wat de onderzoeksraad aan het onderzoeken is en zelfs wat in een strafrechtelijk onderzoek aan bod kan komen, wat uiteindelijk tot onweerlegbare conclusies moet leiden, kunnen verenigen met de integriteit van die onderzoeken. Kan de heer Omtzigt, die het zelf over geopolitiek had, de simpele vraag beantwoorden of hij denkt dat de medewerking van landen als Rusland en de VS – er zijn nog veel meer landen bij betrokken – vergroot of verkleind wordt als wij voortdurend tussendoor onderdelen van wat bewijs zou kunnen zijn of wat naar de toedracht zou kunnen leiden, hier openbaren?

De heer **Omtzigt** (CDA): De memo's waarom wij vroegen, gaan allemaal over de periode tot 17 juli en maken daarmee geen deel uit van het strafrechtelijk onderzoek. Ik heb die scheiding heel duidelijk aangebracht. We hebben het nu niet over de vraag wat we willen ophelderen, maar over welke vragen ik moet stellen. Ik wil graag weten wat die informatiepositie was. Die moet helder zijn, vooral omdat daar verbetervoorstellen op gedaan zijn. Ik heb het dus niet gehad over het eerste OVV-onderzoek naar de toedracht. Ik heb het heel bewust gehad over het OVV-onderzoek naar de keuze van de vluchtroute. Wie heeft daarvoor getekend en waarom is voor die route gekozen? Daarover wil ik graag een tussenrapportage zien opdat ik kan beoordelen of de voorgestelde maatregelen dit in de toekomst misschien niet helemaal kunnen voorkomen, maar de kans erop heel veel kleiner kunnen maken.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Elk nieuws over de ramp haalt de wonden weer open, zo vertelde een nabestaande aan mij. Dat vraagt ook van ons als Kamerleden om terughoudend te zijn naar de nabestaanden toe. Tegelijk brengt ons dat in een dilemma omdat we wel geacht worden om diezelfde nabestaanden te vertegenwoordigen. Er is vanzelfsprekend veel aandacht voor de nasleep en de onderzoeken naar deze ramp. Vooral voor de nabestaanden is het van cruciaal belang dat er zo snel mogelijk helderheid komt over de identificatie, over de toedracht en natuurlijk over de schuldvraag. Tegelijk is zorgvuldigheid geboden. De fractie van de ChristenUnie heeft begrip voor het feit dat er onderzoeken lopen. Om die reden zal zij zich terughoudend blijven opstellen als het gaat om de lopende onderzoeken. Dat is volgens haar inschatting in ieders belang. Dat neemt niet weg dat we, lopende het onderzoek, natuurlijk ook nu al naar de toekomst zouden kunnen gaan kijken wat betreft de veiligheid van de vluchtroutes. Daarop zal de inbreng van de fractie van de ChristenUnie zich concentreren.

Er is al veel gezegd over vluchtroutes. Het lijkt duidelijk dat er nog de nodige slagen te maken zijn in de informatievoorziening. Het kabinet stelt zich tot nu toe op het formele standpunt dat landen verantwoordelijk zijn voor het afgeven van cruciale veiligheidsinformatie en dat vliegtuigmaatschappijen primair verantwoordelijk zijn voor het kiezen van de vluchtroute. Ook voor mijn fractie lijkt dit antwoord nogal onbevredigend. De uitspraak van Staatssecretaris Mansveld dat de regering toch niet in staat is om de maatschappijen te verbieden om bijvoorbeeld boven Noord-Korea te vliegen, helpt daarbij niet. Emeritus hoogleraar luchtvaarteconomie Roos stelt dat de regering wel degelijk in staat is om de nationale luchtvaartmaatschappijen te dwingen om conflictgebieden te vermijden.

Volgens de NOS wordt dit bevestigd door juristen en de Europese luchtvaartleiding EUROCONTROL. Ik krijg daarop graag een reactie. Dit lijkt mij cruciaal omdat in ieder geval de indruk is ontstaan dat andere landen wel luchtvaartmaatschappijen informeren. Dat blijkt ook uit het feit dat British Airways en Korean Air niet over Oost-Oekraïne vlogen ten tijde van 17 juli.

Er is de nodige commotie ontstaan over de rapportage van de bespreking met de Oekraïense autoriteiten over de veiligheid in het luchtruim boven Oost-Oekraïne. Het is opmerkelijk dat we in de beantwoording lezen dat dit verslag niet is doorgeleid aan het Ministerie van I en M. Waarom is dat niet gebeurd? Ik begrijp dat het voorheen niet gebruikelijk was, maar laten we dan naar de toekomst kijken. Is het niet verstandig om dit soort informatie alsnog door te geleiden naar het ministerie? Dat is toch juist heel cruciale informatie voor dit ministerie?

Gezien de uitspraak van de Staatssecretaris vraag ik hoe er wordt omgegaan met de huidige conflictgebieden, zoals Syrië en Irak. Ik geloof dat 70 landen op dit moment beschikken over grondgebonden luchtafweersystemen. Wordt uit voorzorg niet meer gevlogen over die conflictgebieden omdat er mogelijk onzekerheid is over de aanwezigheid van wapensystemen? Kan de Kamer, indien het niet in dit debat kan, daarover vertrouwelijk geïnformeerd worden?

Ik kom te spreken over Montreal. Deze week kwamen er berichten naar buiten dat een plan, gesteund door dit kabinet, om te komen tot een website en uitwisseling van de informatie, wordt geblokkeerd door Rusland. Ik vraag opheldering hierover. Wat zijn precies de bezwaren van Rusland? Ligt Rusland structureel dwars gezien de spanningen tussen Rusland en Oekraïne en het Westen? Of heeft het uitstel gevraagd? Ik krijg ook graag een reactie op de kritiek van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, die er juist voor pleit om wel tot een verbetering in de informatievoorziening te komen vanuit de Nederlandse veiligheidsdiensten zelf. Blijkbaar ervaart de vereniging daar nog een lacune. Uitwisseling van informatie van diensten met de luchtvaartmaatschappijen moet toch geregeld kunnen worden?

Omdat het mogelijk beperkend werkt voor het onderzoek heb ik over het onderzoek zelf maar één vraag. Ik lees in de beantwoording van de vragen dat de Verenigde Staten en Rusland nog altijd niet inhoudelijk hebben gereageerd op het rechtshulpverzoek. Ik hoor graag van het kabinet waarom dit zo traag moet gaan en hoe dit moet worden opgevat. Is dit een teken van gebrek aan medewerking? Heeft het kabinet hier al bezwaar tegen aangetekend? Ik hoor daar graag meer over.

Tot slot spreek ik namens de ChristenUnie mijn respect en waardering uit voor de onderzoekers en het identificatieteam. Ik hoop dat er voor de nabestaanden zo snel mogelijk duidelijkheid komt over de identificatie van de laatste drie slachtoffers.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik was gisteren helaas niet in staat om aanwezig te zijn bij het gesprek met de stichting die de nabestaanden vertegenwoordigt, maar ik sluit mij graag aan bij het respect voor het werk van de stichting dat ook door collega's is geuit. Ik heb ook kennisgenomen van de door vertegenwoordigers van de stichting geuite oproep om terughoudend te zijn met het speculeren over de schuldvraag of de toedracht omdat dit – ik denk dat ik mij dat wel kan voorstellen – elke keer weer het leed opnieuw onnodig voedt. Het leed is al groot genoeg zonder die speculatie. Mijn vragen aan en opmerkingen in de richting van het kabinet gaan dan ook niet over de toedracht of de schuldvraag, maar over de kwestie van de luchtverkeersveiligheid, die door alle collega's al is aangeroerd. Een belangrijk deel van de antwoorden op de schriftelijke vragen gaat daarover. Wat mijn fractie betreft, gaat dit debat daar vooral over.



Het eerste wat mij opviel tijdens het lezen van de antwoorden op de vragen, was dat het kabinet op verschillende vragen steeds weer precies dezelfde antwoorden geeft. Dat is niet erg. Het zou zelfs goed kunnen zijn als die antwoorden volledige helderheid verschaffen, maar dat is op een aantal punten niet het geval. Ik zal daarvan een aantal voorbeelden geven. Ik heb zeker drie keer gelezen dat het de soevereine bevoegdheid van ieder land is om de veiligheid van zijn luchtruim te beoordelen. Dat kan toch eigenlijk bijna niet waar zijn? Het voorbeeld van Noord-Korea werd net al door collega Sjoerdsma genoemd en was ook vorige week in de mondelinge vragen aan de orde. Betekent dit nu dat we blindvaren op wat een land zelf in zijn soevereine bevoegdheid zegt over de veiligheid van zijn eigen luchtruim? Wat houdt die bevoegdheid in? Mogen anderen zich daar niet over uitspreken? Of hebben anderen er zich maar bij neer te leggen? Dat zal toch niet waar zijn?

Ik las zeker vier keer dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten geen onderzoek doen naar publieke bronnen en mondiale dreigingen voor luchtverkeer. Ook dat roept vragen op, die ik misschien het beste stel aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Wie doet dan wel onderzoek naar de mondiale dreigingen voor luchtverkeer? Wat zijn eigenlijk precies «mondiale dreigingen»? Is een oorlog waarin vliegtuigen worden neergehaald geen mondiale dreiging? Ik las elf keer – ik heb het geteld – dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten alleen concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie doorgeleiden naar Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Dat roept natuurlijk de vraag op hoe concreet die dreigingsinformatie moet zijn om te worden doorgeleid. Is het neerhalen van vliegtuigen in het luchtruim boven Oekraïne niet te kwalificeren als een concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie?

Luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht; dat staat zeven keer in de antwoorden op de vragen. Daarin staat ook veelvuldig dat de besluitvorming over vlucht MH17 is uitgegaan van de NOTAM's die door Oekraïne zijn uitgegeven. Dat lijkt de suggestie te wekken dat de verantwoordelijkheidsverdeling helder is: er is verantwoordelijkheid voor Oekraïne, er is verantwoordelijkheid voor de luchtvaartmaatschappij en er is geen verantwoordelijkheid voor de Nederlandse overheid. Als die verantwoordelijkheidsverdeling, los van wat je daarvan vindt, zo helder is, waarom lees ik dan meerdere keren dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid de besluitvorming over het bepalen van de vliegroutes onderzoekt? Dat snap ik niet. Als helder en duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is en als er op dat punt geen onduidelijkheid is, zou je je kunnen afvragen waarom dit een onderwerp van onderzoek zou moeten zijn.

Ik wil kort iets zeggen over datgene wat nu door de inspanningen van de Staatssecretaris van I en M de oplossing lijkt te gaan worden. Nederland heeft zich, volgens de meest recente berichtgeving met succes, sterk gemaakt voor de oprichting van een databank. Je zou kunnen concluderen dat ook het kabinet kennelijk vindt dat er gaten in de procedures en in de verdeling van de verantwoordelijkheid zitten. Ik vraag de Staatssecretaris of dat klopt. Welke analyse heeft het kabinet op dat punt gemaakt? Ik hoop dat de Staatssecretaris ons daarover gaat informeren.

De databank moet uitgroeien tot een openbare website met actuele gegevens over de risico's van het vliegverkeer. Ook dat roept bij mijn fractie voorsnog veel vragen op. Wie post die informatie dan? Hoe betrouwbaar is die informatie? Wie bepaalt hoe alarmerend de informatie is, als die alarmerend is? Wie heeft toegang tot de informatie? Een website is goed voor reisadviezen, maar de vraag lijkt mij gerechtvaardigd of een website het juiste en ultieme instrument is voor het aangeven van risico's van zo'n grote orde als de veiligheid van ons luchtvaartverkeer. Ik denk dat de Nederlandse overheid zelf verantwoordelijkheid moet nemen voor vluchten die vanuit Nederland vertrekken, zichzelf verantwoordelijk

moet voelen voor het informeren van luchtvaartmaatschappijen over waar zij wel en niet kunnen vliegen en hier ook consequenties aan moet verbinden. Zo'n advies kan dus niet vrijblijvend zijn. Ik vraag het kabinet om een reactie hierop.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik zie dit algemeen overleg vooral als een manier om de vinger goed aan de pols te kunnen houden. Voor mij geldt dit voor twee hoofdthema's. Het eerste hoofdthema is: wordt er voluit en voortvarend gewerkt aan het uitvoeren van de drie belangrijke opdrachten? Daarbij gaat het om het naar Nederland brengen van de slachtoffers en de bezittingen, het onderzoek naar de toedracht – wat is er gebeurd? – en het strafrechtelijk onderzoek, het opsporen van de daders, degenen die hier verantwoordelijk voor zijn. Het tweede hoofdthema is: hoe staat het nu met de luchtverkeersveiligheid, in het bijzonder boven conflictgebieden?

De eerste vraag is dus of er voluit en voortvarend wordt gewerkt aan het uitvoeren van die belangrijke opdrachten. Het antwoord op die vraag is voor mij ronduit ja. Als ik alles wat er gebeurt, op mij laat inwerken, kan ik geen andere indruk krijgen dan dat daaraan goed wordt gewerkt. Wij weten allemaal dat er veel tijd is gemoeid met de gestarte onderzoeken. Die vragen geduld, omdat je in zo'n emotionele zaak die iedereen zo raakt, juist haast wilt maken en het liefst zekerheid en duidelijkheid wilt forceren. Dat vergt daarom zelfbeheersing en terughoudendheid, ook van mij als Kamerlid. Wij willen het OM niet voor de voeten lopen, wij willen het onafhankelijk onderzoek niet frustreren en wij moeten ook niet onnodig wonden bij nabestaanden openhouden of openrijten door vragen op te werpen die kunnen wachten tot de afronding van de onderzoeken. Die oproep tot terughoudendheid heeft ook vanuit de mond van de nabestaanden luid en duidelijk geklonken. Wij hebben gisteren het bestuur van de Stichting Vliegcrash MH17 ontmoet, dat overigens duidelijk aangaf hoezeer de inzet van de familiechercheurs wordt gewaardeerd. Er zijn heel veel anderen genoemd, maar ik licht de familiechercheurs er nog eens uit, omdat zij zo veel goed werk hebben gedaan en nog steeds doen, ook in het moeilijke proces van de identificatie, waarmee velen nog te maken hebben. Ik vraag ook aandacht van de Minister van Veiligheid en Justitie voor de nazorg voor die mensen, die hier beroepshalve zo intensief mee bezig zijn.

Die zelfbeheersing ten aanzien van de rol van de Kamer geldt volgens mij ook voor de vraag in hoeverre het kabinet kort voor de ramp belangrijke informatie goed heeft ingeschat en voldoende heeft gedeeld. Had iemand misschien toch aan een alarmbel kunnen en moeten trekken? Die vragen zullen later zeker terugkomen, waarbij overigens altijd weer wordt gesproken met de kennis van nu. Dat is een heel andere werkelijkheid dan in de zomer van 2014. Toen kon, ondanks wat er in de openbare bronnen allemaal bekend was, niemand zich indenken dat er zomaar een compleet passagiersvliegtuig naar beneden zou komen.

Die gepaste terughoudendheid geldt natuurlijk niet voor vragen over huidige luchtruimsituaties, want vandaag en morgen zijn er weer allerlei vliegtuigen in de lucht. Hoe je het ook wendt of keert, er is natuurlijk wel iets misgegaan, waardoor de functionerende waarschuwingssystemen er kennelijk niet toe hebben geleid dat dit niet kon gebeuren. Daar hoeven we geen diepgaand onderzoek voor in te stellen; dat kan iedereen met het blote oog vaststellen. Daarom heb ik met interesse kennisgenomen van de inzet van Staatssecretaris Mansveld in het kader van de ICAO om te bekijken welke verbeteringen mogelijk zijn en hoe het risico dat er iets misgaat, met alle vreselijke gevolgen van dien, nog kleiner kan worden gemaakt. Het streven is gericht op een nieuw systeem voor informatiedeling, waarin alle informatie over gesloten luchtruim en risicogebieden bij elkaar komt. Klopt de informatie dat het toch weinig kansrijk lijkt om daar brede internationale overeenstemming over te krijgen of is dat te

pessimistisch? Welke uitkomst van de conferentie verwacht de Staatssecretaris? Een concrete testvraag in dit verband: hoe zit het nu bijvoorbeeld met vliegen boven conflictgebieden in Irak, Syrië en Noord-Korea? Is dat nu structureel goed geregeld? Zijn daar in de afgelopen tijd extra maatregelen voor genomen?

Een belangrijke vraag die ook terugkomt in allerlei bijdragen, betreft de verantwoordelijkheidsverdeling. Ik heb mij, hoe langer ik daarover nadacht, steeds meer gerealiseerd dat daar eigenlijk geen digitaal antwoord op past in de zin dat dit dé verantwoordelijkheid is van de luchtvaartmaatschappijen of van het land waar die vliegtuigen vliegen of waarvandaan zij vertrekken. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid, die ieder op een eigen manier invult. Natuurlijk is het belangrijk dat elk land dit op een goede manier regelt voor het eigen luchtruim en de informatie daarover deelt; dat is natuurlijk de verantwoordelijkheid van elk land. Het is ook belangrijk dat degenen die hier verantwoordelijkheid in dragen, de informatie die wij hebben, ook via veiligheidsdiensten en dergelijke, delen met de luchtvaartmaatschappijen en dat er nagedacht wordt over de manieren waarop dit nog verder kan worden verbeterd. Het woord «reisadvies» werd zojuist al genoemd. In de reisadviezen die Buitenlandse Zaken verstrekt over allerlei gebieden waar mensen naartoe reizen, wordt heel duidelijk aangegeven welke waarschuwingen er gelden, maar er wordt niet een verbod op elke beweging of een vergunningsstelsel ingesteld. Dat blijft de eigen verantwoordelijkheid van betrokkenen. Hoe je het ook wendt of keert, zo'n systeem van gespreide verantwoordelijkheidsverdeling blijft volgens mij aan de orde. De vraag is echter wel hoe je die verantwoordelijkheid precies verdeelt en welke verbeterlagen daarin zijn aan te brengen. Ik hoor graag de ideeën van het kabinet daarover, evenals de visie van andere landen daarop.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Ook ik ben gisteren bij het gesprek geweest met de vertegenwoordigers van de nabestaanden. Dat gesprek heeft diepe indruk gemaakt. Ik werd geconfronteerd met een dilemma: ga ik door op de ingeslagen weg met het scherp controleren van de regering of geef ik gehoor aan de oproep van de nabestaanden om wat terughoudend te zijn? Met diep respect voor de nabestaanden – je zult bijvoorbeeld je kinderen maar overleven; dat is het ergste wat je kan overkomen – heb ik er toch voor gekozen om verder te gaan op de ingeslagen weg en de regering scherp te blijven controleren. Dat zal verder ook mijn insteek zijn.

Opnieuw moeten Kamerleden ergens in een zaaltje achteraf, op een veel te laat tijdstip, debatteren over de aanslag op MH17. Het is onbegrijpelijk dat plenaire debatten over dit zeer aangrijpende onderwerp steeds worden geblokkeerd door coalitiepartijen. Net na de aanslag op MH17 gaf onze premier aan niet te zullen rusten voordat de onderste steen boven was. Dat blijkt een loze belofte die hem lelijk opbreekt, want in acht maanden tijd heeft het kabinet de openheid over dit onderwerp gefrustreerd. De verkrampde geheimhouding van de diplomatenbriefing bewijst dit opnieuw. Dit voedt de speculaties over een doofpotaffaire. De regering werd kort voor de aanslag door Oekraïne gewaarschuwd voor de escalerende luchtoorlog in het oosten van het land. Liefst zes Ministers en tientallen ambtenaren hebben deze cruciale informatie al op 14 juli ontvangen, maar voor parlementariërs blijft het verslag geheim. Dat is uiterst dubieus. Het kabinet stelt dat de openbaarmaking van correspondentie het werk van diplomaten onmogelijk maakt. Iedereen in Nederland ziet dat dit complete onzin is. Zo werden diplomatieke stukken al veel vaker naar de Kamer gestuurd en gaven de Oekraïense regering en de Amerikaanse regering wel volledige openheid over deze bijeenkomst. Kan klip-en-klaar worden aangegeven of de aanwezigheid van zwaar afweergeschut met een groot bereik in Oekraïne bekend was bij het kabinet? Hoe is het mogelijk dat zes Ministers het verslag onder ogen

hebben gekregen, maar dat de bewindspersoon die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart, werd overgeslagen? Het volledige verslag is ontvangen door de Ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie, terwijl slechts de essentie van de briefing is gedeeld met Veiligheid en Justitie, Binnenlandse Zaken en Algemene Zaken. Kan dit betekenen dat gevoelige informatie niet is doorgegeven aan de NCTV en de AIVD, die onder de Ministeries van V en J en BZK vallen?

Het kabinet wist dat de regering in Kiev na het neerhalen van de Antonov besloot om niet meer met militaire vliegtuigen boven Oost-Oekraïne te vliegen. Ook vloog een aantal luchtvaartmaatschappijen, zoals British Airways, al om. Hoewel het kabinet dit lijkt te ontkennen, waarschuwde de Amerikaanse generaal Breedlove eind juni wel degelijk voor luchtdoelraketsystemen in het gebied. Waarom is het kabinet aan de hand van al deze signalen niet in overleg gegaan met luchtvaartmaatschappijen? Hadden onze inlichtingendiensten, gezien deze concrete aanwijzingen, niet de plicht om vliegmaatschappijen te waarschuwen voor gevaren in de lucht? Veel nabestaanden vinden dat Nederland het onderzoek naar de ramp volledig heeft verpest. De gehele oppositie eist openheid over MH17. Dat is allemaal niet voor niets. Een zwijgende regering voedt het wantrouwen in Nederland. Het wordt tijd dat de waarheid boven tafel komt. Het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid is hiervoor niet voldoende. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid doet bijvoorbeeld geen uitspraken over schuld of aansprakelijkheid. De gekozen volksvertegenwoordiging moet nu het zwaarste middel aanwenden: een parlementaire enquête naar wat de regering wist van de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne. Als onze premier de onderste steen niet boven wil halen, moet de Tweede Kamer dat maar doen.

**De voorzitter:** Mijnheer Bontes, staat u mij toe dat ik u een vraag stel. Mogelijk heb ik u volstrekt verkeerd begrepen, maar u had het over een «achterafzaal». Ik neem aan dat u daarmee niet deze zaal op dit moment bedoelt? Dat vind ik van belang voor deze setting.

**De heer Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voor heel grote debatten hebben we een plenaire zaal. Daar worden debatten gehouden over veldmuizen, nieuwe medicijnen en blaadjes op het spoor, maar een debat over een aanslag op onze burgers, waarbij 200 mensen zijn omgekomen, moeten we in dit zaaltje doen. Dat kan ik niet begrijpen. Dat komt doordat twee partijen grote debatten blokkeren. Dat zijn de PvdA en de VVD.

**De voorzitter:** Mijnheer Bontes, staat u mij toe dat ik mijn verantwoordelijkheid als voorzitter even neem. Ik zeg dit ook tegen de mensen die meeluisteren. Mijnheer Bontes, de Thorbeckezaal is bepaald geen achterafzaal. De hele zomer hebben wij gedebatteerd in deze zaal. Dat doet recht aan het debat, zo zeg ik u als voorzitter. Het doet recht aan het debat, de inhoud van het debat en de aanwezigen tijdens alle bijeenkomsten vanaf 17 juli in deze zaal. Ik geef nu het woord aan de heer De Roon van de PVV-fractie.

**De heer Bontes** (GrBvK): Mag ik hierop nog reageren, voorzitter?

**De voorzitter:** Nee, nee, nee, mijnheer Bontes, dat...

**De heer Bontes** (GrBvK): U ontnemt mij het woord en ik mag niet eens reageren.

**De voorzitter:** Ik ontnem u inderdaad in dit geval het woord. Het woord is aan de heer De Roon. Dank u wel, mijnheer Bontes. Mijnheer De Roon, ga uw gang.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Was de regering doof voor signalen over het gevaar van vliegen over Oost-Oekraïne? Had de regering moeten beseffen dat vliegmaatschappijen een risico namen door over Oost-Oekraïne te vliegen? En had de regering daar wat aan moeten doen? Dat houdt de fractie van de Partij voor de Vrijheid bezig sinds de berichtgeving over de bijeenkomst op 14 juli in Oekraïne, waarop diplomaten, ook een Nederlandse diplomaat, werden gebriefd over een neergeschoten Antonov-toestel. De terughoudende en vage beantwoording die dit kabinet tot nu toe geeft op vragen hierover, roept eigenlijk alleen nog maar meer vragen op. Het is evident van belang dat de Kamer controleert wat de regering wanneer wist, en waar het eventueel is misgegaan bij het omgaan met die informatie. Dat is van belang om eventuele soortgelijke situaties in de toekomst te voorkomen. We kunnen toch niet gaan zitten wachten totdat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid daarover van een rapport zal zijn bevallen? De regering moet zich niet verschuilen achter dat rapport van de onderzoeksraad. Vanuit de Kamer is ook niet gevraagd wat uiteindelijk de bevindingen van de onderzoeksraad zullen zijn. Vanuit de Kamer is gevraagd wat de regering zelf wist en wat zij met die informatie deed. Daar moet nú een antwoord op komen. De regering kan ons dat antwoord ook nú geven als zij wil. De regering verschuilt zich constant achter de onderzoeksraad, maar dat is ten onrechte. De regering heeft toch zeker wel een eigen en zelfstandig verhaal over wat zij in de dagen voor de ramp wist over de veiligheid of onveiligheid van de luchtvaart boven Oost-Oekraïne, en over de redenen waarom zij geen waarschuwing gaf aan luchtvaartmaatschappijen? Daar moet de regering, helemaal los van de onderzoeksraad, nu gewoon zelf een antwoord op kunnen geven. Dat antwoord wil ik vanavond horen.

Ik deel de mening van de heer Verhagen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), die zei: de overheid wist klaarblijkelijk van de vele incidenten boven Oekraïne en zij had daarom de morele plicht om dit aan de luchtvaartmaatschappijen te melden; waarom heeft de overheid niet het zekere voor het onzekere genomen, dat is de vraag; ervan uitgaan dat iedereen het maar uit de media had moeten vernemen, vinden wij veel te gemakkelijk. Tot zover de heer Verhagen.

Zich er te gemakkelijk vanaf maken; dat was ook precies de indruk die de Staatssecretaris van I en M vorige week maakte tijdens het mondelinge vragenuur. Geen idee had ze, waarom Amerika niet over Noord-Korea vloog. Nederlandse vliegmaatschappijen als de KLM moeten zelf maar uitzoeken of ze daaroverheen vliegen of niet. Ze maken hun eigen risicoanalyse. Op de zeer gerechtvaardigde vraag, zeker na de vliegcrash met de MH17, of de Staatssecretaris garandeert dat de passagiers erop kunnen rekenen dat vliegmaatschappijen over de beste risico-informatie beschikken, reageerde ze heel laconiek: garanties bestaan er niet in het leven. Het is schandalig en veel te makkelijk om te proberen weg te komen met zo'n antwoord.

De voorzitter van de vereniging van verkeersvliegers zei dat maatschappijen niet op de hoogte waren van de vele vliegtuigen en helikopters die in de dagen voorafgaand aan de crash waren neergeschoten. Was dit wel het geval geweest, zo zei hij, dan had men nooit over Oost-Oekraïne gevlogen, ongeacht de vlieghoogte. Onze regering schreef echter dat vliegmaatschappijen op basis van publieke informatie hun eigen risicoanalyse kunnen maken. Ik vraag nu aan de bewindslieden: hoe kunt u met goed fatsoen van vliegmaatschappijen verwachten dat zij op basis van publieke bronnen een juiste risicoafweging maken als onze eigen inlichtingendiensten niet eens aantallen en oorzaken van neergehaalde vliegtuigen en helikopters boven Oost-Oekraïne kunnen verifiëren? Het kabinet wás op de hoogte van de potentieel onveilige situatie boven Oost-Oekraïne. Er is door collega's al gewezen op de informatie die generaal Breedlove op 30 juni heeft gegeven. Korthedshalve sluit ik daarbij aan. En dan was er natuurlijk de informatie die Oekraïne zelf

verstrekke op 14 en 15 juli. Waarom heeft het kabinet die trouwens niet zelfstandig aan de Kamer bekendgemaakt? Waarom moest daar een publicatie in de media aan voorafgaan en kwam het kabinet daarna pas op dit punt met het water voor de dokter?

Ik heb het trouwens niet alleen over wat de diplomaten daar op 14 juli te horen kregen. Ik wijs ook op de presidentiële persverklaring die op 15 juli in Kiev is afgegeven, waarin nota bene in het bijzonder aandacht werd gevraagd voor het feit dat het Antonov-toestel op een hoogte van 6.500 meter vloog en alleen geraakt kon zijn door luchtafweer of door een ander vliegtuig. Dat is informatie die van cruciaal belang is voor de Kamer en die de regering eigener beweging had moeten verstrekken. Waarom is dat niet gebeurd?

Nog veel belangrijker dan de vraag waarom het niet aan de Kamer is gemeld, is natuurlijk de vraag waarom de regering deze informatie niet op 15 juli eigener beweging aan vliegmaatschappijen heeft doorgegeven. Want het moet toch ook bij de regering duidelijk zijn geweest dat het neerhalen van een vliegtuig vanaf 6.500 meter impliceert dat in dat gebied ook vliegtuigen boven die 6.500 meter en zelfs boven flight level 320 zouden kunnen worden neergehaald? Hier wil ik een reactie op. Heeft de regering op 15 juli of later eigenlijk aan Oekraïne gevraagd waar de door Oekraïne ingestelde minimumveiligevlieghoogte van flight level 320 nu eigenlijk op was gebaseerd? Wat was daarop het antwoord?

En waarom is het verslag van de briefing op 14 juli in Kiev wel gedeeld met zes ministeries, waaronder Buitenlandse Zaken en Defensie, en in essentie nog met een aantal anderen, maar niet met de Staatssecretaris die nota bene belast is met de veiligheid van de burgerluchtvaart? Tijdens het vragenuur van vorige week deed de Staatssecretaris een zorgwekkende mededeling: ik zit niet in de systeemloop als het gaat om deze informatie. Dat is Nederland mogelijk op 17 juli duur komen te staan. Waarom werd die informatie niet gedeeld met I en M? En wat is eigenlijk de essentie van de briefing die werd gedeeld met de andere ministeries? Wie bepaalde eigenlijk wat de essentie was? Dat de Kamer geen inzage krijgt in het verslag van de briefing met een beroep op «onwenselijk om diplomatieke redenen», is onaanvaardbaar. Het verslag kan ook vertrouwelijk ter inzage worden gelegd. Waarom zou het ook niet geanonimiseerd ter inzage kunnen worden gegeven aan de Kamer? Ik krijg op dit punt graag een reactie van de Minister van Buitenlandse Zaken.

**De voorzitter:** We zijn hiermee gekomen aan het einde van de inbreng van de Kamer in eerste termijn.

De vergadering wordt van 19.26 uur tot 19.46 uur geschorst.

**De voorzitter:** We gaan verder met de beantwoording in eerste termijn van de drie bewindslieden.

Ik kijk naar de leden. U wilt vast een aantal interrupties plegen. Die wil ik u ook graag zo ruim mogelijk geven. Ik probeer u allen recht te doen, en uiteraard ook de bewindslieden. Mag ik u vragen om te proberen om de bewindslieden eerst te laten uitspreken en dan uw vragen te stellen? Het is aan u. Er zijn heel veel vragen gesteld. U krijgt in eerste instantie twee interrupties. Mocht er tijd zijn, dan krijgt u er drie. We benutten uiteraard alle tijd, maar wellicht is het goed als de bewindslieden eerst proberen om al uw vragen te beantwoorden als ze aan het woord zijn, en u niet zelf u eigen vragen gaat herhalen. Dat zou ik willen meegeven.

**De heer Van Bommel (SP):** Voor alle duidelijkheid: bedoelt u nu dat u de Ministers een voor een eerst hun hele beantwoording wilt laten doen en daarna pas gelegenheid wilt geven om vragen te stellen?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Bommel, ik zou het niet eens willen proberen. U weet als geen ander hoe het hier werkt. Ik geef graag het woord aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

Minister **Koenders**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor de gestelde vragen. Het kabinet heeft gesteld dat de onderste steen boven moet komen en dat de afwikkeling van de MH17-ramp de hoogste prioriteit geniet. Dat geldt uiteraard nog steeds en dat zijn we allereerst verplicht aan de slachtoffers en hun nabestaanden. Zij staan voor de regering voorop. Hun dient recht te worden gedaan. Wij moeten voor hen bezig zijn langs de lijnen die de Kamer kent van repatriëring, onderzoek en berechting. Zolang de onderzoeken niet zijn afgerond, blijft het onze inzet om in internationaal verband het draagvlak voor een goede afwikkeling op alle drie sporen te behouden. Ik zou mijn beantwoording als Minister van Buitenlandse Zaken vooral willen toespitsen op een aantal punten. Ten eerste is dat het internationaal veiligstellen van de onderzoeken. Ten tweede is dat de internationale samenwerking met partners bij de repatriëring. Ook ga ik in op de inhoud van de briefing van 14 juli, waar de Kamer naar gevraagd heeft en op een aantal aspecten op het consulaire vlak. Vervolgens ga ik in op enkele aspecten met betrekking tot de veiligheid op de crashsite. Mijn collega's zullen uiteraard ingaan op meer specifieke vragen over het onderzoek en de veiligheid van het luchtruim. Ik begin bij de internationale aspecten van dit onderzoek en de manier waarop we met elkaar proberen om het onderzoek veilig te stellen. Ik denk dat in deze fase de eensgezindheid van het grootste belang is. Ik zie het dan ook als mijn taak om zeker te stellen dat er internationaal geen twijfel bestaat over de noodzaak, de objectiviteit en de grondigheid van de onderzoeken die worden gepleegd. De conclusies van het onderzoek worden door de hele wereld afgewacht. Ik denk dat de Kamer zich dat realiseert. Die zullen onder een vergrootglas worden gelegd, niet alleen in Nederland en de andere landen die slachtoffers hadden en begrijpelijkerwijs grote vragen hebben over hoe dit heeft kunnen gebeuren, maar ook in de landen waarvan valt te verwachten dat zij op enige manier bij de ramp zijn betrokken. Daarom wordt de invalshoek van de debatten, ook hier in de Kamer en via de Kamervragen, internationaal gevolgd. Die internationale eensgezindheid is sterk, maar zeker niet vanzelfsprekend. Daar werd naar gevraagd. Er zijn landen die bij voorbaat trachten om het onderzoek in diskrediet te brengen of de onafhankelijkheid ervan in twijfel te trekken. Daarop zullen we dus zeer alert moeten zijn. Daarom heb ik ook in het verband van de Europese Unie tijdens de laatste Raad Buitenlandse Zaken op 29 januari een scherpe verklaring doen aannemen – het is uiteraard een verklaring van de hele Raad – waarin benadrukt wordt dat het onderzoek internationaal onafhankelijk en in overeenstemming met de ICAO-regels (International Civil Aviation Organisation) wordt uitgevoerd. Als u mij toestaat, voorzitter, zou ik graag een klein citaat van die verklaring willen voorlezen. Die is in het Engels. «The Council notes with concern recent Russian statements questioning the investigation into the downing of flight MH17. The Council emphasises that this investigation is carried out by a fully independent expert team of international experts in full compliance with ICAO rules and regulations, and calls on all parties to fully cooperate with the investigation».

Het is niet de eerste keer dat de Europese Unie zich zo eensgezind heeft uitgesproken over de MH17. Mijn indruk is dan ook dat er een duidelijk ownership is bij mijn Europese collega's om de onderzoeken tot een goed einde te helpen brengen. Dat is belangrijk om te zeggen, omdat zij ook begrip hebben voor het feit dat het tijd kost, maar het van belang is om de onderste steen boven te brengen.

Ook de Verenigde Naties spelen een essentiële rol. We hebben nog geen twee weken geleden bij ons bezoek aan New York ook secretaris-generaal

Ban Ki-moon op de hoogte gebracht van de voortgang van het onderzoek. Dat was uiteraard in termen van tijd; het ging niet over de inhoud. Ook hebben wij het belang onderstreept van het bewaken van de onafhankelijkheid en de integriteit van de onderzoeken. Ik heb in New York ook met de Maleisische parlementair vertegenwoordiger bij de Verenigde Naties gesproken. Dat was belangrijk, omdat Maleisië uiteraard sinds begin dit jaar lid is van de Veiligheidsraad en daarmee dus ook het belang van dit onderzoek en de manier waarop we dat gezamenlijk doen en waarvoor we de steun krijgen, naar voren kan brengen in de Veiligheidsraad wanneer dat nodig is. Daarmee speelt Maleisië uiteraard ook een centrale rol in het onderzoek. Het is onderdeel van het JIT. Daar was ook een vraag over, waar collega Opstelten meer specifiek op in zal gaan.

Op bilateraal niveau blijft een actieve diplomatie ook van het grootste belang. Zo besprak ik de afgelopen dagen de MH17 met mijn Baltische collega's. Zoals bekend nemen zij een hardere lijn in voor wat betreft het conflict in Oekraïne en de relatie met Rusland. Wij waren het er onderling over eens dat niet vooruitgelopen moet worden op de onderzoeken en dat sluitende conclusies de nodige tijd zullen vergen. We zullen daarom het geduld moeten bewaren. Daar is alle begrip voor, maar er is ook een eensgezindheid om dit gezamenlijk verder te brengen. Dat is belangrijk, omdat we natuurlijk die steun internationaal nodig hebben, niet alleen nu maar ook als er conclusies zullen worden getrokken. Ik ben het dan ook eens met de vele woordvoerders die gezegd hebben dat we niet moeten vooruitlopen op die onderzoeken. Ook internationaal wordt er naar het debat in Nederland gekeken. We hebben een bijzondere verantwoordelijkheid, die we ook dragen voor slachtoffers uit andere landen.

Ik kom op een aantal andere aspecten met betrekking tot de internationale verantwoordelijkheden die ik als Minister van Buitenlandse Zaken heb voor dit geheel.

Ten eerste is er op het terrein van repatriëring nog steeds sprake van een hechte internationale samenwerking, zowel politiek als operationeel. Dat is niet onbelangrijk, want we zitten met een crash die te maken heeft met een internationaal conflict. Dat is iets heel anders dan een crash die te maken heeft met een technische storing of iets dergelijks. Dat is de essentie van waar we voor staan. Dat betekent dat het nog belangrijker is dat we ook internationaal samenwerken.

Wat het eerste spoor betreft is de samenwerking met de OVSE en daardoor met de SES nog steeds essentieel. De OVSE beschikt over een uitgebreid netwerk in het gebied en heeft contacten met alle relevante partijen. Ik maak vandaag van de gelegenheid gebruik om mevrouw Tagliavini, de secretaris-generaal en alle collega's die in de OVSE zitten, te danken. Dat hebben wij ook gedaan tijdens de OVSE-top. Zonder al deze mensen zouden wij niet op deze manier hebben kunnen werken in dat moeilijke en ook gevaarlijke gebied. Dat kan men ook zien als men naar het laatste nieuws kijkt. Al deze mensen waren essentieel om de samenwerking voor de repatriëring en omtrent de wrakstukken tot stand te brengen. Hier zijn veel vrijwilligers bij betrokken, ook ter plekke.

De internationale samenwerking met de landen in het Joint Investigation Team (JIT) is van primair belang. Op de voortgang van het JIT zal collega Opstelten verder ingaan. Op dit moment wil ik zeggen dat de contacten met Maleisië en Australië sinds het laatste algemeen overleg verder zijn geïntensiveerd. Het bezoek van de Minister-President aan beide landen in november heeft dat ook benadrukt en bevestigd. Het is belangrijk dat wij in dezen bij elkaar blijven. De Minister-President heeft ook opvolging gegeven aan zijn bezoek. Hij had afgelopen week een hartelijke ontmoeting met de Maleisische premier Razak. Beide premiers onderstrepen de lijn die we nu gezamenlijk trekken, namelijk ervoor zorgen dat de onderzoeken tot een goed einde worden gebracht en dat de schuldigen straks worden bestraft. Maleisië heeft inmiddels het lidmaatschap van het



JIT aanvaard, hetgeen noodzakelijk is voor een goede samenwerking binnen het JIT.

Onze ambassade in Kiev heeft regelmatig contact met de collega's van Maleisië en Australië over de actuele ontwikkeling met betrekking tot de MH17, zoals de voortgang van het onderzoek, het identificatieproces van de slachtoffers en de voorgenomen plannen van de internationale repatriëringsmissie om in het voorjaar terug te keren naar de crashsite. Ik zal zo nog iets zeggen over de specifieke punten van veiligheid. Minister Opstelten zal daar ook een nadere toelichting over geven.

In Kuala Lumpur en Canberra zelf is de goede samenwerking en uitwisseling van informatie met de betrokken consulaire en operationele autoriteiten in de afgelopen periode voortgezet. Ik onderstreep dit, want wij doen dit dus echt gezamenlijk. Wij kunnen dit echt alleen in gezamenlijkheid en eenheid tot een goed einde brengen. Iedereen begrijpt dus dat de benadering waarvoor wij nu gekozen hebben, internationale steun en consensus heeft verkregen. Dit betekent ook iets voor de samenwerking met Oekraïne. Ik ben de regering in Kiev erkentelijk voor de blijvende betrokkenheid. Dat geldt ook voor de lokale autoriteiten in Charkov. Dit weekend zullen wij in München opnieuw spreken met de Oekraïense autoriteiten over de voortgang en duidelijk ook over eventuele maatregelen die nog zouden moeten worden getroffen om het momentum te behouden.

Nu kom ik op de vragen die gesteld zijn over de inhoud van de briefing van 14 juli. De bijeenkomst in Kiev op 14 juli was een reguliere diplomatieke briefing door Minister Klimkin van Buitenlandse Zaken en een hooggeplaatste adviseur van president Porosjenko voor ambassadeurs van bevriende naties. Het is goed om dat even te verduidelijken. Het was een tweewekelijkse bijeenkomst die niet specifiek belegd was vanwege de luchtvaartsituatie of bepaalde incidenten die hadden plaatsgevonden. Elke twee weken vonden dergelijke bijeenkomsten plaats. De bijeenkomsten op dit niveau zijn een goed diplomatiek gebruik en een instrument om een politieke stellingname uit te kunnen wisselen. Daar ging het om. De bijeenkomst werd in het bijzonder gehouden met het oog op de Raad van 16 juli. De collega's uit Oekraïne wilden bevriende landen vragen om de druk op Rusland op te voeren door nieuwe sancties aan te nemen. Dat was eigenlijk hun doelstelling en de achtergrond van die bijeenkomst. De Europese Raad heeft op 16 juli inderdaad vergaande economische maatregelen tegen Rusland genomen.

Tijdens die briefing is het neerhalen van de Antonov genoemd als illustratie van het algemene veiligheidsbeeld. Daar heb ik de Kamer via de beantwoording van Kamervragen ook over geïnformeerd. In dit verband is melding gemaakt van de mogelijke aanwezigheid van anti-aircraft wapens waarover de separatisten volgens Oekraïne niet zouden beschikken. De kern was: Rusland heeft die wapens en het is essentieel om druk uit te oefenen op Rusland; zij gingen ervan uit dat de separatisten die wapens niet hadden. Dat was de achtergrond van hun boodschap. Tijdens de briefing was overigens onbekend welk wapensysteem was gebruikt. Het werd alleen als een mogelijkheid genoemd. In het persbericht van een dag later – dat was allemaal te volgen – heeft Oekraïne dan ook de mogelijkheid opengelaten dat het vliegtuig door een ander toestel zou kunnen zijn neergehaald en dat is ook expliciet opgenomen in de beantwoording van de Kamervragen.

Het verslag van de briefing is verstuurd naar het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie. De essentie van de briefing is gedeeld met het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Algemene Zaken. Ter beantwoording van de vragen van een aantal van de leden, deel ik mee dat het neerhalen van de Antonov ook is genoemd in de essentie van de doorsturing naar de andere ministeries.

Het centrale thema van de briefing was, zoals gezegd, het conflict in Oost-Oekraïne en de Russische inmenging. De briefing betrof overigens niet de veiligheid van het luchtruim. Ik wil dat nog even benadrukken, omdat dit essentieel is, want dan zouden bijvoorbeeld ook de Maleisische autoriteit of andere luchtvaartautoriteiten zijn uitgenodigd om nieuwe informatie te verschaffen. Het ging echt om een kleinere groep landen. Men wilde dat die een bepaalde positie zouden innemen in het internationale diplomatieke verkeer, hetgeen ook gebeurd is. Wij hebben nog even nagevraagd of wij de enigen zijn die dat zo gezien hebben, maar ik wijs erop dat dit ook gold voor de andere landen die betrokken waren bij de briefing. Duitsland heeft inmiddels bij monde van de regeringswoordvoerder duidelijk verklaard: «Es ging nicht um Überflüge oder die Sicherheit ziviler Maschinen.» De briefing was daar niet op gericht en dus werd er ook geen informatie over gegeven. Als de briefing wel was bedoeld voor de veiligheid van het luchtruim, hadden de Oekraïners een veel breder publiek uitgenodigd. Dan zou er namelijk essentiële informatie voor alle landen zijn geweest, inclusief een land als Maleisië.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik stel deze vraag in eerste instantie gewoon voor mijn eigen begrip. De Minister stelt dat op deze reguliere briefing met een politieke betekenis – ze is namelijk gericht op een latere Europese bijeenkomst waar mogelijk sancties aan de orde komen – het neerhalen van de Antonov met onbekende oorzaak, maar kennelijk wel gewelddadig, genoemd wordt als een illustratie van het algemene veiligheidsbeeld. Zo zegt hij het, maar de luchtveiligheid is dan toch automatisch ook volledig onderwerp van die briefing? Om die reden is dit onderwerp toch ook als essentieel aan de andere ministeries medegedeeld? De briefing ging oorspronkelijk wellicht over het politieke doel van sancties, maar het veiligheidsvraagstuk is op zo'n moment dan toch volledig onderdeel? Dan zou dat in ieder geval vanuit het Nederlandse perspectief als eerste belang genoteerd moeten worden.

Minister **Koenders**: Ik was nog niet helemaal aan het einde van mijn beantwoording van de vragen over het verslag van de briefing op 14 juli. Ik probeerde de achtergrond te schetsen. Waarom was die briefing er? Waar was die op gericht? De Kamer wil zo veel mogelijk informatie en ik antwoord naar eer en geweten. De heer Van Bommel heeft veel vragen over de briefing gesteld. Dat vind ik ook heel begrijpelijk en terecht. Ik probeer dus de achtergrond te schetsen van deze briefings die heel regelmatig zijn gehouden. Ik wijs erop dat er op zichzelf geen nieuwe informatie was – misschien is dat belangrijk – bijvoorbeeld met betrekking tot die Antonov. Dat was die middag ook al publiekelijk gemeld. Het was de bedoeling van de Oekraïense autoriteit om te zeggen: jongens, kijk uit, wij moeten die Russen nu gaan aanpakken. Dit brengt mij even op een ander punt. De essentie wat betreft de luchtvaart is hetgeen er parallel is gebeurd. Vanwege de veranderende situatie op 14 juli heeft men de NOTAM uitgebracht. Dat was dus een parallel circuit, waarin uiteraard werd vastgesteld: wij hebben nu deze situatie en daarom hebben wij het luchtruim pas op een veel hogere afstand dan daarvoor veilig verklaard. Dat is op die dag tegelijkertijd gebeurd. Buitenlandse Zaken heeft uiteraard de essentie hiervan gestuurd aan de relevante ministeries en dat waren primair de ministeries die ik zojuist genoemd heb. Dat zal straks nader uitgelegd worden. Er is ook gevraagd naar de precieze formele bevoegdheden van de diverse ministeries. Het belangrijkste is dat dit type informatie, met zowel politieke aspecten als elementen van militaire aspecten die weliswaar niet op de voorgrond staan, maar in de essentie vermeld zijn, uiteraard aan Defensie en aan de collega's die hier aanwezig zijn, gemeld wordt. Als dat nodig zou zijn, kunnen de veiligheidsdiensten daar dan eventueel verder naar kijken. Ik wijs er wel op dat zelfs tot op de dag van vandaag nog

onduidelijk is wat er precies met die Antonov is gebeurd. In ieder geval hebben de Oekraïense autoriteiten om die reden op dezelfde dag als de briefing – ik geloof dat het om 18.00 uur was – een NOTAM uitgestuurd. Het luchtruim werd daarin op een andere hoogte veilig verklaard. Zoals waarschijnlijk straks door de collega's duidelijker zal worden uitgelegd, heeft dit te maken met de soevereine keuze en verantwoordelijkheid van Oekraïne. De luchtvaartmaatschappijen zijn vervolgens verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van hun vluchten.

Op 14 juli is dus op geen enkele manier iets achtergehouden. De essentie is meegedeeld aan de ministeries, maar daar ging het primair niet om. Het was ook geen additionele informatie. Wij wisten dit al en het was ook reeds publiekelijk bekend. Via het circuit waar het om gaat, namelijk de NOTAM, is dat op diezelfde dag gecommuniceerd met de relevante luchtvaartautoriteiten.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn vraag komt niet voort uit een vermoeden dat er iets achtergehouden zou zijn, maar uit de constatering dat er niets achtergehouden is. Er is niets achtergehouden. Oekraïne wilde in die briefing iets anders communiceren dan wat voor Nederland van belang was. Dat was het punt. Oekraïne had een bepaald belang bij de briefing en Nederland had een heel ander belang bij dezelfde briefing, namelijk de informatie met betrekking tot de luchtveiligheid. Dat er later een NOTAM kwam, bevestigde alleen maar dat daar het primaire belang voor Nederland lag. Je zou dan verwachten dat Nederland dan redeneert in de trant van «dit is al bekend», maar dat er alarmbellen afgaan. Waarom zijn er op basis van die informatie op dat moment niet meer alarmbellen afgegaan in Nederland?

Minister **Koenders**: Allereerst is dit natuurlijk een redenering achteraf; laten we het zo maar zeggen. Los daarvan heb ik zojuist uitgelegd wat de aard en de inhoud van die briefing waren. Vervolgens is al het relevante materiaal naar de bevoegde instanties gegaan. Parallel daaraan heeft Oekraïne wat betreft dit specifieke luchtvaartelement een NOTAM uitgevaardigd die direct te maken had met de gegroeide situatie. Ik moet eerlijk zeggen dat mij dit volledige openheid lijkt. Dat zei de heer Van Bommel zelf al. Dit is volledig duidelijkheid over de situatie.

De heer **Bontes** (GrBvK): Naar aanleiding van het pleidooi van de Minister zou ik toch graag heel duidelijk willen horen of het kabinet op de hoogte was van de aanwezigheid van zwaar luchtafweergeschut met een groot bereik in Oost-Oekraïne of op de grens van Oost-Oekraïne en Rusland. Kan de Minister antwoorden met ja of nee?

Minister **Koenders**: Ik heb in de beantwoording van de Kamervragen al precies gezegd waarvan wij op de hoogte waren, namelijk van het feit dat de Oekraïense regering een illustratie heeft gegeven van het neerschieten van een Antonov. Zij heeft daarbij aangegeven dat er anti-aircraft wapens waren. Dat hebben wij vanaf het begin ook in alle antwoorden naar voren gebracht. Vervolgens hebben wij ook gezegd dat het nog onduidelijk is waarom die Antonov is neergeschoten. Dat is de informatie die wij hadden.

De heer **Bontes** (GrBvK): Dat is niet mijn vraag. Mijn vraag is: wist het kabinet dat dergelijk zwaar luchtafweergeschut met groot bereik in dat gebied aanwezig was? Die vraag kan toch gemakkelijk met ja of nee beantwoord worden?

Minister **Koenders**: Ik geef u precies de informatie die ik had, dus dan is het antwoord nee. Dat lijkt mij duidelijk. Ik zeg tegen de heer Bontes welke informatie wij gekregen hebben van de Oekraïners. Wij hebben ook

informatie gekregen van generaal Breedlove, zoals de heer Bontes weet. Dat is de informatie die bekend was. Wat dat betreft wil ik ook helemaal niets verhullen. Die indruk mag niet bestaan, want het kabinet is daar volledig open over. Vervolgens is een NOTAM uitgegaan via de kanalen die ik zo-even naar voren heb gebracht en daar ging het in de kern om. Dat heb ik zojuist reeds vermeld.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik probeer er even chocola van te maken. De Minister zegt: nee, het kabinet was niet op de hoogte van zware wapensystemen. Verder zegt hij: ja, het kabinet was wel op de hoogte van alles wat het heeft geschreven, inclusief de notificatie van Oekraïne en de briefing in NAVO-verband. Het kabinet heeft in die antwoorden echter geschreven dat er in NAVO-verband gesproken is over de aanwezigheid van zware wapensystemen, inclusief luchtdoelraketten. De Minister moet zijn antwoord dus misschien veranderen in: ja, het kabinet was op de hoogte.

Minister **Koenders**: Ik geef aan wat wij wisten. Dat heb ik ook in de beantwoording van de Kamervragen gedaan. Ik zal het nog een keer herhalen. De gastheren hebben in dat verband melding gemaakt van de mogelijke aanwezigheid van anti-aircraftwapens waarover de separatisten volgens hen niet zouden beschikken. Het was onbekend welk wapensysteem was gebruikt. Dat is de juiste beantwoording van de vraag. Die hebben wij ook eerder gegeven. Wij waren daar dus van op de hoogte. Op 14 juli hebben de Oekraïense autoriteiten vanwege die situatie een NOTAM over de hoogte uitgevaardigd. Er zal een nadere explicatie van dat systeem volgen door de Staatssecretaris van I en M.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Daarmee zegt de Minister dus dat het kabinet op de hoogte was van de aanwezigheid van onbekende wapensystemen en dat het wist dat het om wapensystemen ging met een bereik tot in ieder geval een hoogte van 6,2 km. Dat is de hoogte waarop die militaire Antonov is neergeschoten. Kan de Minister ook duidelijkheid geven over de vraag wat in NAVO-verband bekend is gemaakt over de aanwezigheid van wapensystemen? Om welke wapensystemen ging het daarbij? Is daar bijvoorbeeld gesproken over de aanwezigheid van Buk-systemen in Oost-Oekraïne? Was het bij het kabinet bekend dat die wapensystemen voor 17 juli in Oost-Oekraïne aanwezig waren?

Minister **Koenders**: Voor zover ik weet, was dat bij het kabinet niet bekend. Er is naar aanleiding van de presentatie van generaal Breedlove gesproken over systemen die bij de grens met Oekraïne aan Russische kant aanwezig waren.

Even voor de helderheid: ik heb geprobeerd om te schetsen wat er precies is gezegd in die briefing. Wat is de essentie, waarover ging die briefing, wat is er precies aan welke ministeries om welke redenen gecommuniceerd en wat was vervolgens de parallele track op het terrein van de burgerluchtvaart? Dat was de NOTAM die nota bene diezelfde middag 14 juli om 18.00 uur is uitgegaan.

Dan is er nog gevraagd: waarom wilt u dat allemaal niet vrijgeven? Dat is niet omdat ik niet graag iets vrij zou willen geven. Ik probeer juist, misschien juist nog meer dan enig ander land, ook in de beantwoording van de Kamervragen precies aan te geven wat we daar gedaan hebben. Zoals gezegd, de bijeenkomst op 14 juli betrof een vertrouwelijke briefing van Oekraïne. Naar het oordeel van het kabinet kunnen verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten vertrouwelijk worden geschreven en behandeld. Ik zeg dit ook juist omdat we dat soort informatie willen hebben. Ik kan u op een briefje geven dat als we die informatie aan iedereen overdragen en publiekelijk maken, we die

informatie absoluut niet meer krijgen. Dat wil ik niet voor mijn rekening nemen.

De Kamervragen worden naar eer en geweten beantwoord. Dat gebeurt zelfs zeer breedvoerig. In feite heb ik u gezegd: dit is de essentie van de beantwoording van de vragen. Mocht de Kamer daar toch moeite mee hebben, dan begrijp ik dat wel. Maar dan hebben we ook nog eens de OVV en de CTIVD die dat materiaal hebben en vervolgens ook nog kunnen interpreteren. Het is op dit moment ook niet essentieel, want er is een vraag over het verleden en er is een vraag over de toekomst. U hebt allen gezegd: wij zijn het er met betrekking tot het verleden over eens dat het primair over de toedracht gaat. Al het materiaal is overgedragen. Ik heb hier ook publiekelijk aangegeven wat de essentie van de inhoud van die briefing was. Maar het zou echt onverstandig zijn als ik bijvoorbeeld ook nog eens aangeef wat de ambassadeurs van land X en land Y hebben gezegd over eventuele sancties aan het adres van Rusland. Dat is echt contraproductief. Dat zal alleen maar leiden tot verdere geheimhouding, waardoor de regering in de toekomst niet meer alle informatie kan verstrekken.

Er is nog een aantal punten op het consulaire vlak.

De heer **De Roon** (PVV): Ik hoor de Minister uitleggen waarom hij dat verslag van die briefing niet met naam en toenaam van diplomaten en landen wil geven. Ik heb ook gevraagd of de Minister die informatie niet geanonimiseerd aan de Kamer ter beschikking kan stellen door namen van personen en landen door te strepen. Dan hoeft niemand zich opgelaten te voelen over het ter beschikking stellen van dit verslag aan de Kamer. Ik wil hier nog een ander punt mee in verband brengen. Eerder is, naar ik meen door de Minister-President, gezegd dat aan Oekraïne zou worden gevraagd of het ermee akkoord gaat dat het verslag aan de Kamer ter beschikking wordt gesteld. Daar heb ik later ook niets meer over gehoord. Hoe staat het daarmee? Ik heb in de media gelezen dat diplomaten van Oekraïne, ik meen van de Oekraïense ambassade in Nederland, hebben gezegd: ons is daarover niets gevraagd.

Minister **Koenders**: De Oekraïense regering heeft zelf de volgende dag een persverklaring uitgebracht, waarin de essentie stond van datgene wat gedeeld is met de diplomaten. Daarin stond echter ook een aantal dingen niet. Dat waren dingen die betrekking hebben op uitlatingen van ambassadeurs. Ik kan de heer De Roon op een briefje geven dat het voor het beeld echt niet uitmaakt als we die informatie uit het verslag halen. Ik heb net gezegd dat wij de Kamer hebben geïnformeerd over de essentie van deze briefing. Vervolgens is er altijd nog een controle achteraf, aangezien wij het hele verhaal ook nog gedeeld hebben met de commissie voor de Inlichtingendiensten. Op een gegeven moment heb ik ook de verantwoordelijkheid als Minister van Buitenlandse Zaken om ervoor te zorgen dat ook in de toekomst essentiële informatie naar Nederland blijft komen en ik de Kamer daarover kan inlichten.

De heer **De Roon** (PVV): Dan heb ik nog geen reactie van de Minister op dat andere punt dat ik aanroerde. De regering heeft tegen de Kamer gezegd dat gevraagd zou worden of Oekraïne ermee akkoord kan gaan dat het verslag van de briefing aan de Kamer ter beschikking wordt gesteld. Vervolgens zegt men vanuit de ambassade van Oekraïne in Nederland dat hun niets gevraagd is. Hoe staat het daar nu mee? Is het gevraagd en wat was dan de reactie daarop?

Minister **Koenders**: Ik geef u het antwoord als Minister van Buitenlandse Zaken. Dat is dat ik niet bereid ben om dat vrij te geven. Dat doe ik niet omdat ik iets te verhullen heb. We hebben hier breeduit de essentie van deze briefing naar voren gebracht. Die wordt ook gedeeld met de CTIVD.

Ik vind het echt niet verstandig om onze informatiepositie in gevaar te brengen, ook vanwege informatie die ik in de toekomst nodig heb, ook over dit soort situaties. Ik ben daar dus niet toe bereid.

Ik sluit af en wil namens de Minister van Defensie nog het volgende zeggen. Ik kom daarbij even terug op de situatie in Oost-Oekraïne en de gevolgen daarvan voor de toegang van de repatriëringsmissie tot de rampplek. Debaltseve, waar de gevechten op dit moment het hevigst zijn, is gelegen in de directe omgeving van de crashsite en is in tactisch opzicht van essentieel belang voor beide partijen. Er is daar nog altijd sprake van artilleriebeschietingen en gevechten die zijn gericht op het verbeteren van militaire posities. Beide partijen versterken hun militaire aanwezigheid. De crashsite bevindt zich dus in de directe omgeving van de frontlijn en binnen het bereik van artillerie. Maar ook winterse condities, waaronder een bevroren grond, maken het momenteel erg moeilijk om terug te keren.

Collega Opstelten zal zo ingaan op de vraag wanneer we dan wel terug kunnen en wat er in de afgelopen dagen nog precies mogelijk is geweest. Ik wil in ieder geval mijn waardering uitspreken voor de mensen en de collega's die de afgelopen dagen en weken onder moeilijke omstandigheden hebben geprobeerd om een aantal wrakstukken terug te brengen en te zorgen voor voortgang in het onderzoek. Ik denk dat wij dat allemaal het belangrijkste vinden.

Zoals de situatie nu is, moeten we er rekening mee houden dat ook over een paar maanden de veiligheidssituatie precair zal zijn. Zoals bekend zal er ten aanzien van Oekraïne juist vandaag en ook in het weekend veel gebeuren op diplomatiek terrein. We blijven daarom nauw contact houden met de OVSE en we bepleiten dat waar mogelijk afspraken worden gemaakt over een veilige toegang tot de rampplek. De Kamer kan ervan op aan dat ik in ieder geval samen met de collega's dag in, dag uit bezig ben om ervoor te zorgen dat dat zo optimaal mogelijk wordt ingevuld.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Er waren door mij en andere collega's ook vragen gesteld over de medewerking van de Russen en de Amerikanen bij de rechtshulpverzoeken. Ik zie dat de Minister van Veiligheid en Justitie deze vraag zal beantwoorden. Dan wacht ik dat antwoord even af.

De **voorzitter**: Dan trekt u uw interruptie hierbij in. Dat is mogelijk. Ik dank de Minister van Buitenlandse Zaken en geef het woord aan de Minister van Veiligheid en Justitie.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdragen aan deze ongelooflijk belangrijke kwestie rond de MH17 en de drie prioriteiten. Die kwestie houdt ons allen bezig. Ik wil beginnen met het geven van antwoord op de vragen over de nabestaanden, de nazorg en de zorg aan hen. Velen hebben een compliment gegeven aan de Stichting Vliegcramp MH17. Ik wil me daarbij aansluiten. We hebben regelmatig contact met het bestuur van die stichting en we hebben enorm veel respect voor het werk dat het bestuur van deze stichting doet. We zullen de stichting daarin steunen en faciliteren. Zij staat op het nemen van haar eigen verantwoordelijkheid en laat dat ook zien.

Ik kom bij prioriteit 1. Dat is en blijft de repatriëring. Afgelopen weekend is een kleine missie in het rampgebied geweest om menselijke resten en persoonlijke bezittingen op te halen. Gisteren en vandaag brengen de Head of Mission en zijn adviseur een bezoek aan nationale en lokale overheden. Komende zaterdag zal opnieuw op vliegveld Eindhoven een vlucht aankomen om stoffelijke resten en persoonlijke bezittingen thuis te brengen. Uiteraard zal daarbij het nationale protocol zichtbaar zijn. Afgelopen vrijdagavond is er in Nieuwegein een bijeenkomst voor nabestaanden gehouden. Ze zijn geïnformeerd over de voortgang van het

identificatieproces en over de wijze waarop wij ons voorbereiden op de terugkeer naar Oost-Oekraïne. Ook hebben zij vragen kunnen stellen aan het OM en aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over de voortgang van de onderzoeken. Tijdens de bijeenkomst bleek nog eens hoeveel verdriet er is en hoe moeilijk het voor de nabestaanden is dat er nog geen conclusies zijn ten aanzien van de toedracht, laat staan dat er sprake is van vervolging. Ze willen begrijpen wat er is gebeurd en ze willen dat de verantwoordelijken worden berecht. Dat is een belangrijke stap bij de verwerking van hun verlies. Zij hebben er recht op dat wij als kabinet alles doen wat in ons vermogen ligt om ervoor te zorgen dat de onderste steen bovenkomt. Het kabinet geeft alle medewerking aan het Openbaar Ministerie en de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Ik zal zo meteen de specifieke vragen daarover beantwoorden. Het kabinet zal alle gewenste informatie verstrekken die noodzakelijk is voor de onderzoeken. Het kabinet begrijpt dat er ook bij de Kamer nog veel vragen leven en zal proberen om die zo goed mogelijk te beantwoorden.

Alles wordt onderzocht en dat moet buitengewoon zorgvuldig gebeuren. De ogen van de wereld zijn op ons gericht. Dat voelen wij elke dag weer. Wij kunnen het ons niet permitteren om daarbij fouten te maken. Dat is de enige manier om oorzaak en verantwoordelijkheid met zekerheid vast te stellen en tot berechting over te kunnen gaan. Wij hebben maar één kans om het goed te doen. Dat kost tijd. Daarna kunnen we in alle openheid conclusies en lessen trekken. Het kabinet heeft en houdt drie belangrijke prioriteiten. Ik hoor dat de Kamer die in alle stevigheid deelt. Dat zijn repatriëring, onafhankelijk onderzoek naar de toedracht en het opsporen en bestraffen van de daders. Er moet gerechtigheid komen.

Er is een aantal vragen gesteld over de positie van de nabestaanden. De heer Ten Broeke heeft een vraag gesteld over de identificatie van de laatste slachtoffers. Op dit moment zijn in Hilversum nog menselijke resten geregistreerd waarvan geen DNA-profiel is vastgesteld. Komend weekend worden nieuwe menselijke resten naar Nederland gevlogen. Experts doen hun uiterste best om hieruit DNA-profielen vast te stellen en hopen daarmee ook de drie ontbrekende slachtoffers te identificeren. De menselijke resten die met de huidige technieken niet geïdentificeerd kunnen worden, worden bewaard. Het kan namelijk zijn dat de profielen in de toekomst als gevolg van de stand van de techniek wel kunnen worden vastgesteld.

De heer Ten Broeke heeft ook gevraagd hoe het kabinet invulling heeft gegeven aan de toezegging om nabestaanden te ondersteunen bij de ontplooiing van activiteiten, ook in juridische kwesties en dergelijke. Dat vindt plaats via regulier overleg met het bestuur van de Stichting Vliegcrash MH17. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid heeft contact met Malaysia Airlines over deze posities. De heer Van Bommel heeft ook nog gevraagd of de informatie aan de buitenlandse nabestaanden dezelfde is als de informatie die aan Nederlandse nabestaanden wordt gegeven. Bij het Informatie- en Verwijscentrum is er zowel een Nederlands- als een Engelstalig deel. Vrijwel alle berichten worden vertaald in het Engels, voor zover ze relevant zijn voor buitenlandse nabestaanden. Daarnaast wordt er via het Ministerie van collega Koenders regelmatig contact gehouden met de ambassades van de nabestaanden buiten Nederland. Hierin wordt ook besproken wat er bij deze nabestaanden speelt. We houden daar dus «strak voet aan de pols». Heeft het kabinet zelf ook contact met de nabestaanden? Welke rol speelt Slachtofferhulp Nederland? Een aantal woordvoerders heeft ook gevraagd of de familierechercheurs er wel bij betrokken blijven. De familierechercheurs zijn en blijven nog betrokken bij de nabestaanden. De betrokkenheid richt zich op met name drie punten. Dat is allereerst de overdracht van stoffelijke resten van al eerder geïdentificeerde slachtoffers. Dat is voorts de overdracht van de begeleiding naar Slachtofferhulp. Ik noem dat de warme overdracht. Ik noem ten slotte de betrok-

kenheid in verband met het strafrechtelijke onderzoek. De Stichting Vliegcramp MH17 richt zich op de behartiging van de belangen van nabestaanden op een breed terrein. Het bestuur van deze stichting bestaat uit nabestaanden van de slachtoffers van de vliegcramp en fungeert als gesprekspartner voor de rijksoverheid. Zoals ik al zei, er vinden maandelijks gesprekken plaats met de stichting. Daarnaast is de website van het Informatie- en Verwijscentrum Vliegcramp Oekraïne nog steeds operationeel. Die zal nog minimaal een jaar, en wellicht nog langer, operationeel blijven. Slachtofferhulp Nederland informeert nabestaanden via een nieuwsbrief driemaal per week over nieuwe informatie op het besloten deel.

De heer Ten Broeke heeft gevraagd hoe wij van nabestaanden feedback krijgen over de communicatie. Dat gebeurt in persoonlijke reacties. Die zijn er gelukkig. Er zijn reacties op de website en er vindt terugkoppeling door familierechercheurs plaats. Die terugkoppeling is essentieel. Voorts geven nabestaanden tijdens de bijeenkomsten voor nabestaanden in het algemeen aan dat zij positief denken over de geleverde steun door de diverse instanties. Wij houden natuurlijk ook wat dat betreft de vinger aan de pols om dat goed te kunnen volhouden. Dat is namelijk een essentieel punt voor onze prioriteiten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb een aanvullende vraag. Ik heb die vraag al eerder gesteld en die is deels door de Minister beantwoord. Het is goed dat er maandelijks contact is tussen de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid en de nabestaanden. Het is ook goed om hier te horen dat familierechercheurs beschikbaar blijven, maar ik zou ook graag willen horen dat die beschikbaar blijven zolang dat nodig is.

Minister **Opstelten**: Het antwoord daarop is «ja». Dat is duidelijk het geval. Dat is ook de wil van de familierechercheurs zelf, van de politie en van ons. Er kan in de contacten met de nabestaanden natuurlijk differentiatie plaatsvinden. Het is heel belangrijk wat de familierechercheurs zelf vinden en wat de nabestaanden ook vinden. Er is altijd sprake van een warme overdracht naar Slachtofferhulp, naar de casemanagers. Dan kom ik bij het punt inzake het hervatten van de missie. Daarover is een aantal vragen gesteld. De interim-missie is in omvang teruggebracht maar blijft ter plekke als eerste aanspreekpunt voor de lokale bevolking, de OVSE en de Oekraïense autoriteiten. De afgelopen week zijn weer stoffelijke resten, persoonlijke bezittingen en wrakstukken geborgen. De repatriëringsmissie is bezig met een plan van aanpak om terug te keren in april. Het vriezen, het sneeuwen en de periode daarna maken het niet mogelijk om daar nu in alle effectiviteit op te treden. De crashsite bevindt zich in de directe omgeving van de frontlinie en binnen het bereik van de artillerie. Veiligheidsoverwegingen spelen dus altijd een rol. Zodra de omstandigheden dat weer toelaten, zal een factfindingmissie worden georganiseerd die zal moeten uitwijzen wanneer onderzoek ter plaatse weer mogelijk is.

De heer Van Bommel heeft gevraagd of het werk van de interim-missie wordt voortgezet. Hij vroeg ook: waarom gebeurt dit niet eerder? Het antwoord op de eerste vraag is ja. De interim-missie is in omvang teruggebracht, maar zij blijft ter plekke als eerste aanspreekpunt voor de lokale bevolking, de OVSE en de Oekraïense autoriteiten. Dat is heel belangrijk.

De afgelopen week zijn er weer stoffelijke resten, persoonlijke bezittingen en wrakstukken geborgen. Zoals ik zojuist heb gezegd, is er een plan van aanpak in de maak. Sinds 8 januari is er sprake van een sterke intensivering van de gewelddadigheden langs de frontlijn. Daarbij wordt veelvuldig gebruikgemaakt van zware wapens. Dat gebeurt in de directe omgeving van de crashsite. Die is binnen het bereik van de artillerie. Zodra de omstandigheden en het weer het toelaten, zullen wij



daarnaartoe gaan. Naar verwachting zal dat in april zijn. Vanwege de winter en de onveiligheid is het niet mogelijk om dat eerder te doen. Welke taken zijn er voor de nieuwe repatriëringsmissie nog op de rampplek? We gaan dus terug. De missie zal zich voornamelijk bezighouden met de repatriëring van stoffelijke, menselijke resten en persoonlijke bezittingen die zich op beide burn sites en op plekken waar we om veiligheidsredenen nog niet zijn geweest, bevinden. Die liggen in het noordoosten van het gebied. De Kamer kan zich natuurlijk de kaart nog wel herinneren die de korpschef destijds tijdens een briefing heeft gepresenteerd.

De heer Van Bommel heeft gevraagd waarom niet eerder met lokale partijen op de rampplek werd samengewerkt, althans zo begreep ik zijn vraag. Dat is wel gebeurd. Vanaf de eerste dagen na de ramp tot nu is dat via de OVSE gebeurd. Er zijn afspraken. Er wordt samenwerkt met de lokale SES. Die samenwerking is als zodanig effectief. Zij wordt continu voortgezet. Er is samen gezorgd voor een goede infrastructuur. Ik kom op de vragen die zijn gesteld over de veiligheid van het luchtruim. Het gaat om een soevereine bevoegdheid. Een aantal Kamerleden heeft dat zelf al opgemaakt uit onze antwoorden. Het is de soevereine bevoegdheid van ieder land om de veiligheid van het eigen luchtruim te beoordelen. Indien de overheid beschikt over concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan wordt die altijd gedeeld met Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in het kader van de algemene safety systematiek. Ik wil daaraan toevoegen dat luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk zijn voor het bepalen van hun vliegroutes. Een aantal Kamerleden heeft dat ook duidelijk naar voren gebracht. Luchtvaartmaatschappijen maken daarvoor veiligheidsanalyses waarbij zij gebruikmaken van informatie die landen internationaal beschikbaar stellen over hun luchtruim. Dat zijn de NOTAM's. Collega Koenders noemde die ook.

De algemene safety systematiek die internationaal wordt gehanteerd in de luchtvaartwereld met betrekking tot storingen, weer en techniek, zal worden toegelicht door mijn collega van I en M. Zij zal ook de meer op de toekomst gerichte verbetervoorstellen van de ICAO toelichten. De security systematiek met betrekking tot terrorisme en criminaliteit ligt op mijn terrein. Er zijn geen andere NOTAM's uitgevaardigd over Oost-Oekraïne dan dat er niet onder de 9.750 meter gevlogen mocht worden. Er waren voor 17 juli geen signalen dat het luchtruim onveilig was voor de burgerluchtvaart. Oekraïne had zijn eigen luchtruim boven de 9.750 meter veilig verklaard voor de burgerluchtvaart. In internationaal verband waren door de luchtvaartautoriteiten geen waarschuwingen afgegeven ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne. Dat sommige vliegmaatschappijen niet boven Oost-Oekraïne vlogen, had, voor zover ons bekend, niets te maken met onveiligheid van het luchtruim aldaar voor de burgerluchtvaart. Er zijn geen internationale bijeenkomsten geweest over de luchtvaartveiligheid boven Oost-Oekraïne. Collega Koenders sprak over de diplomatieke briefing door Oekraïne op 14 juli. Die briefing ging niet over de veiligheid van het luchtruim, maar over Russische inmenging in het conflict in Oost-Oekraïne. Ondanks dat er militaire toestellen zijn neergehaald, hebben wij geen signalen gekregen dat het voor de burgerluchtvaart boven Oost-Oekraïne onveilig was. De Nederlandse overheid beschikte om die redenen niet over concrete dreigingsinformatie die met luchtvaartmaatschappijen kon of moest worden gedeeld.

De heer Van Ojik vroeg: de Nederlandse overheid dient verantwoordelijk te zijn voor het monitoren van de veiligheid van vliegroutes; waarom pakt zij die verantwoordelijkheid niet op? Laat ik het zo zeggen: het is ondoenlijk om voor het hele luchtruim op elk moment en op elke hoogte de veiligheidssituatie te kennen. Het is daarom beter om te kiezen voor een systeem waarin informatie van bestaande bronnen van over de hele

wereld bij elkaar worden gebracht om de informatievoorziening op die manier te versterken. Binnen de ICAO wordt momenteel gewerkt aan het opzetten van een dergelijk systeem. Mijn collega van I en M zal daar zo dadelijk over spreken.

**De voorzitter:** Ik zie dat de heer Bontes een interruptie wil plaatsen. Dit is uw tweede interruptie, mijnheer Bontes.

**De heer Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Ik probeer het een beetje te begrijpen. Als ik de Minister van Buitenlandse Zaken goed heb beluisterd, dan heeft hij gezegd: ik heb inderdaad een verslag gekregen van de ambassade; die was aanwezig bij een briefing in Kiev. Tijdens die briefing werd ook gesproken over de onveiligheid van het luchtruim; er was een Antonov neergehaald en, naar ik heb begrepen, was dat gebeurd met zwaar luchtafweergeschut met een groot bereik. Dat is de essentie die hij uit die briefing heeft gehaald en die hij vervolgens heeft doorgestuurd aan zijn collega, de Minister van Veiligheid en Justitie. De essentie van dat bericht was dus, zoals hij zegt, het neerhalen van een Antonov op grote hoogte met een zwaar luchtafweersysteem. Toch zegt de Minister dat hij geen signalen had dat het luchtruim onveilig was. Dat lijkt mij dan niet te kloppen. Het lijkt mij een duidelijk signaal dat het luchtruim niet veilig is. Ik vraag de Minister van Veiligheid en Justitie dan ook: als je zo'n samenvatting op je bureau krijgt, dan heb je toch de plicht om die te delen met de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid, die naast je zit? Het lijkt mij toch dat je dat moet doen in dit geval. De NCTV of AIVD heeft dan toch ook de plicht om met luchtvaartmaatschappijen in gesprek te gaan om dat in ieder geval aan te geven. Ik probeer dat hele proces te doorgronden. Heeft de Minister die stappen ook gezet? Heeft hij dat ook zo onderkend?

**Minister Opstelten:** Ik denk dat ik daar zojuist glashelder op heb geantwoord. Ik heb duidelijk aangegeven waar de diplomatieke briefing door Oekraïne op 14 juli over ging. Ik heb ook geantwoord dat er over de Antonov is gesproken. Dat is duidelijk. Die is eerder die dag als een voorbeeld van het algemene veiligheidsbeeld genoemd. De gastheren hebben dat in verband gebracht met de mogelijke aanwezigheid van anti-aircraftwapens waarover de separatisten volgens hen niet zouden beschikken. Daar hebben zij melding van gemaakt. Het is genoemd als een voorbeeld van de dreiging tussen Rusland en Oekraïne. Er is als zodanig verder niet gesproken over de dreiging voor de burgerluchtvaart in het luchtruim. Oekraïne heeft toen ook de NOTAM uitgebracht waar collega Koenders zojuist over sprak. Verder is er geen enkele bijeenkomst geweest waarin Oost-Oekraïne en het luchtruim voor de burgerluchtvaart aan de orde zijn geweest. Niemand heeft dat aan de orde gesteld, zoals ik nog eens heb samengevat in mijn beantwoording. Ik kom bij de vraag van de heer Van Bommel.

**De voorzitter:** Minister, voordat u verdergaat: er is een vervolgvraag van de heer Bontes en vervolgens zijn er interrupties van de heren Omtzigt, Van Bommel en Sjoerdsma.

**De heer Bontes** (GrBvK): Als je hoort dat een Antonov op grote hoogte is neergehaald met een zwaar raketsysteem, is het toch een inschattingsfout als je er dan van uitgaat dat dit geen gevolgen kan hebben voor de burgerluchtvaart? Dat kan ik niet begrijpen. Dan ga je dat toch wegen en delen met de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid en met de AIVD? Volgens mij hebben zij dan de plicht om in ieder geval in gesprek te gaan met luchtvaartmaatschappijen. Zij kunnen hen waarschijnlijk niet dwingen, maar zij kunnen er wel over in gesprek gaan.

Ik kan niet begrijpen waarom dit niet gebeurt is. Kan de Minister dat nog een keer uitleggen?

Minister **Opstelten**: Ik kan herhalen wat ik eerder heb gezegd: ook in internationaal verband hadden de luchtvaartautoriteiten geen waarschuwingen gegeven over de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne. Dat zijn de feiten die ik nog eens aan u wil melden. Ik kom bij de vragen van de heer Van Bommel.

De **voorzitter**: Nee Minister, ik heb al aangegeven dat er nog drie interrupties zijn: eerst de heer Omtzigt, dan de heer Van Bommel en als laatste de heer Sjoerdsma.

De heer **Omtzigt** (CDA): Zou ik een ander feit mogen memoreren? Op 30 juni zei generaal Breedlove in een antwoord: «What we see in training on the east side of the border is big equipment, tanks, APC's, anti-aircraft capability, and now we see those capabilities being used on the west side of the border.» Oftewel: er werd getraind in Rusland. Als je daarna met Russische tanks naar binnen gaat, moet je ze beschermen met anti-aircraft, omdat het Oekraïense leger die tanks natuurlijk bombardeert. Hoe kan de Minister van Buitenlandse Zaken dan net zeggen dat we geen informatie hadden over onveiligheid? Hoe kan Minister Opstelten dan net zeggen dat er voor 17 juli geen signalen waren dat het luchtruim onveilig was? De Minister van Buitenlandse Zaken zei net: nee, we wisten niks over die BUK's. Dat stond hier echter in. Kan de regering precies zeggen wanneer zij informatie kreeg over de onveiligheid en over de mogelijke aanwezigheid van BUK-systemen en anti-aircraft capabilities? Denk aan 30 juni, 14 juli en andere momenten. Misschien moet ik daarvoor om een kleine schorsing vragen. Dat is een cruciale vraag die ik na zeven maanden graag een keer helder beantwoord wil hebben.

Minister **Opstelten**: Wat de waarschuwing van generaal Breedlove betreft, verwijst ik naar de beantwoording van de Kamervragen. Die persconferentie ging niet over de veiligheid van het luchtruim. Ik meen dat de vraag van de heer Omtzigt ook al gesteld is door de heer Sjoerdsma. Ik wil mijn vragen gewoon ordelijk beantwoorden. In de internationale systematiek is een land verantwoordelijk voor de veiligheid van het eigen luchtruim. De luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de vliegruimte. Er was geen aanleiding voor. Ik herhaal dat er geen concrete informatie over een tegen de burgerluchtvaart gerichte dreiging voorhanden was. Geen van de overheden van de landen die aanwezig waren bij de briefing op 14 juli heeft de informatie als aanleiding gezien om actie te ondernemen voor de burgerluchtvaart.

De heer **Omtzigt** (CDA): De vraag was een andere. De Minister van Buitenlandse Zaken heeft op de vraag of het kabinet iets wist over wapensystemen, nee geantwoord. Daarna zei hij dat Breedlove dat wel wist. Ik heb net zijn antwoord voorgelezen op de vraag of ze die anti-air weapons hebben. Die vraag was volstrekt helder. Vervolgens zei de Minister van Veiligheid en Justitie dat er voor 17 juli geen signalen waren dat het luchtruim onveilig was. Dit lijken mij echter heldere signalen. Daarom verzoek ik de regering om een helder overzicht te geven van de signalen die er geweest zijn, niet alleen die op 14 juli en op 30 juni, maar ook andere, over de mogelijke aanwezigheid in het westen van Oekraïne van zware wapensystemen waarmee je een vliegtuig uit de lucht kunt schieten. Dat hoeft niet nu, maar als het kan, dan wel graag nu. Er kan ook voor geschorst worden. Dan hoeven wij dat niet uit te zoeken. Ik hoop namelijk dat de regering dat de afgelopen maanden heeft uitgezocht. Wanneer wist de regering dat? Hoe heeft die informatie in de processtroom gelopen?

Minister **Opstelten**: Ik heb mijn antwoord daarop gegeven. Wij hebben informatie gegeven en zullen informatie geven met hulp van de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten. Die zal alle informatie vanuit de veiligheidsdiensten geven aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Daar verwijs ik naar. De heer Sjoerdsma heeft die vraag ook gesteld.

De **voorzitter**: Dan gaan we naar de vraag van de heer Van Bommel.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik heb een punt van orde: ik wil gewoon antwoord hebben op deze vraag. De vraag is: kan de Minister een lijst geven van de signalen die er geweest zijn? Dat is meerdere keren gevraagd. We hebben een ja en een nee gehoord. Kan de Minister vanavond of voor begin volgende week een lijst met signalen geven die de Nederlandse regering op welke wijze dan ook gekregen heeft over de onveiligheid van het luchtruim? We hebben er nu al twee behandeld.

De **voorzitter**: Mijnheer Omtzigt, ik ga over het punt van orde. De Minister heeft geantwoord. Het is aan u of u het ermee eens bent. Het is het antwoord van de Minister.

Minister **Opstelten**: Ik herhaal dat er geen signalen waren. Dat zeg ik nog een keer, een en andermaal. Ook bij anderen waren er geen signalen. Dat zijn de feiten van mijn kant. Wij hebben gezegd dat de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten dit ook zal beoordelen en een en ander zal meedelen aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Het onderzoek gebeurt onafhankelijk, niet in onze opdracht. Men heeft zelf besloten om dit te doen. Op 18 juli stond dat op een website. Daar zullen we de uitkomsten van afwachten.

De heer **Van Bommel** (SP): Het voordeel van een latere interruptie is dat je antwoorden op eerdere interrupties kunt samenvoegen. Dat is hierbij ook nodig. De Minister van Veiligheid en Justitie zegt nu concreet dat er geen signalen waren. Als we echter de belangrijkste elementen uit antwoorden op eerdere vragen over de veiligheid van het luchtruim samennemen en die optellen, vormen die gezamenlijk wel het signaal waar de Kamer naar vraagt. Er was namelijk een vliegtuig op een bepaalde hoogte neergehaald. Dat leidde tot de conclusie aan Oekraïense zijde dat er alleen een risico was voor militaire vliegtuigen, niet voor de burgerluchtvaart. Het was ook in hoogte beperkt. Via een andere bron was er ook sprake van wapens in het gebied die een onbekende reikwijdte hadden. Als je die drie zaken bij elkaar optelt, kun je inderdaad staande houden dat de Oekraïense autoriteiten en de NAVO niet expliciet dat signaal hebben afgegeven. De verstaander moet echter, wanneer hij die berichten bij elkaar optelt, dat toch wel als een signaal opvatten? Het is toch een kwestie van die drie zaken bij elkaar optellen? Dan is het toch de Nederlandse verantwoordelijkheid om daar de conclusie aan te verbinden dat er ook een risico is voor de burgerluchtvaart?

Minister **Opstelten**: Ik herhaal dan wat ik al tegen de heer Omtzigt heb gezegd: in internationaal verband hadden de luchtvaartautoriteiten geen waarschuwingen gegeven over de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne, ook niet met deze kennis. Ik heb het al vele malen gezegd: wij hadden geen reden om daar actie te ondernemen en anderen ook niet. Dat zijn de feiten. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid zal dit diepgaand en onafhankelijk uitzoeken en krijgt daartoe van ons alle informatie die nodig is. Dat gebeurt ook onafhankelijk, via de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat vind ik buitengewoon onbevredigend. De Minister zegt dat er op grond van hetgeen ze gehoord hebben geen reden was. Anderen hebben daar ook geen reden in gezien. Dat wil ik maar even tussen haakjes plaatsen, want we hebben het hier over de Nederlandse verantwoordelijkheid. Wij controleren geen andere overheden. Voor zover er wel een reden was, zullen we die niet horen, in ieder geval niet vanavond maar waarschijnlijk nooit, want dat komt elders terecht, bij de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten en bij de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Dat is toch onbevredigend? Wij gaan vanavond toch met het kabinet in debat over hetgeen er wel of niet bekend was en over welke mogelijkheden ingecalculeerd hadden moeten worden op basis van hetgeen er bekend was? Ik vind dat de Minister zich er niet achter moet verschuilen.

Minister **Opstelten**: Wij hebben op schriftelijke vragen en op eerdere vragen van u aangegeven wat we weten. Dat hebben we gedaan. Wij hebben ook aangegeven waarom wij niet meer weten. Wij hebben aangegeven dat het verder onafhankelijk getoetst, gecheckt en uitgezocht wordt door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Dat gebeurt niet in onze opdracht. Men heeft zelf de conclusie getrokken dat dit moet gebeuren. Ik kom dan op de vraag van de heer Sjoerdsma ...

De **voorzitter**: De heer Sjoerdsma heeft een interruptie.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik wil de collega's Omtzigt en Van Bommel toch wel bijvallen op dit punt. De Minister geeft namelijk stelselmatig geen antwoord. Hij geeft geen antwoord op de vraag welke aanwijzingen het kabinet heeft ontvangen over de onveiligheid, of dat nu gaat over de aanwezigheid van zware wapensystemen, de persconferentie van Breedlove of de diplomatieke briefings zelf, binnen het NAVO-hoofdkwartier. Hij gaat ook niet in op de andere concrete aanwijzingen, namelijk de elf vliegtuigen, de acht helikopters en het militaire transporttoestel die in de maanden voor 17 juli zijn neergeschoten. De vraag aan de Minister blijft dus: welke aanwijzingen waren er? Waarom waren de aanwijzingen die wij aan deze kant van de tafel wel zien, voor de Minister niet concreet genoeg om er actie op te ondernemen?

Minister **Opstelten**: Dat is precies de vraag die u hebt gesteld en die wilde ik beantwoorden, dus dank daarvoor. Wat ik kan zeggen – dat is een herhaling van wat ik al heb gezegd – is dat al die zaken die u noemt, bij u bekend waren en ook bij ons. In het systeem dat we hebben, dat naar onze mening ook functioneert in de hele wereld, is Oekraïne verantwoordelijk voor het luchtruim. De vliegtuigmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor de wijze waarop zij vliegen en de veiligheidsanalyse. Daar hebben we het over, met de kennis van nu. De combinatie van deze zaken was voor ons geen reden om activiteiten te ondernemen. Er was namelijk geen informatie die concreet gericht was op de burgerluchtvaart. Dat is een glashelder antwoord op uw vraag. Verder vinden wij het goed dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid dit bekijkt, met alle informatie die hij zal krijgen, en dat wij dan een conclusie kunnen trekken. Dat komt de nabestaanden natuurlijk ook toe. Zij moeten volstrekt duidelijk krijgen wat er is gebeurd en wie welke verantwoordelijkheid heeft genomen.

De **voorzitter**: De heer Sjoerdsma heeft een vervolgvraag en daarna heeft de heer Van Ojik een interruptie.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter, ik kijk ook langzamerhand een beetje naar u, opdat wij antwoorden krijgen op de vragen die wij hebben gesteld. Ik heb namelijk niet het idee dat dit de antwoorden zijn waarnaar wij op zoek zijn. Misschien moet ik doorgaan op hetgeen de Minister

gezegd heeft, want ik wil niet nog eens hetzelfde rondje doen. Volgens mij moeten we kiezen. De Minister zegt dat het allemaal publiekelijk bekend was en dat het daarom dus waar is. Eerder heeft hij echter gezegd, voorafgaand aan een persconferentie van de ministerraad, dat het geruchten waren en dat die gevalideerd moeten worden. Welke van de twee is het nu?

Minister **Opstelten**: Ik kan dan meteen uw vraag meenemen, want het is telkens de vraag. Er zijn bij de briefing geen uitspraken gedaan over het dreigingsbeeld in Oost-Oekraïne. De neergehaalde Antonov werd aangehaald als voorbeeld van de Russische inmenging in het conflict. Er is concrete informatie over een dreiging door een partij. In dit geval betreft het de burgerluchtvaart. Dat was daar niet aan de orde. Dat is onze conclusie altijd geweest. Dat is nog steeds onze conclusie. De definitie van «valideren» hebben we bij de beantwoording van de vragen aangegeven. Ik wil die definitie nog een keer herhalen: het kwalitatief beoordelen van incidenten aan de hand van beschikbare gegevens over intenties, capaciteiten en activiteiten van betrokken conflictpartijen. Dat is hier gebeurd.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Sjoerdsma, u gaat over uw vragen en de regering gaat over de antwoorden. U bent het niet met elkaar eens. U mag gerust naar mij kijken, maar het is echt aan de regering om te antwoorden. Zij gaat over haar antwoorden net zoals u over uw vragen gaat.

Het woord is aan de heer Van Ojik voor zijn eerste interruptie.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Die gaat over hetzelfde punt. Als ik hetgeen door beide bewindslieden wordt gezegd, leg naast de antwoorden die zij zelf hebben gegeven op de veelsortige schriftelijke vragen, dan is mijn conclusie dat het niet zozeer de vraag is of er signalen waren. Die waren er, al was het maar het signaal dat het luchtruim door Oekraïne tot op 9,7 km hoogte was gesloten. Ik zou mij rotschrikken van zo'n signaal. Maar de vraag is hoe je die signalen interpreteert. Er zijn twee spelers die daar kennelijk over gaan, namelijk de luchtvaartmaatschappij zelf en Oekraïne. Maar Nederland en de Nederlandse veiligheidsdiensten gaan daar niet over, want zij kijken niet naar mondiale dreigingen tegen de burgerluchtvaart. Zij kijken ook niet naar mondiale dreigingen tegen de Nederlandse burgerluchtvaart. Dat is het hiaat in de verantwoordelijkheidsverdeling. Het gaat volgens mij niet om de vraag of er signalen waren of niet. Laten we er gewoon duidelijk over zijn: die waren er. De vraag is hoe je die signalen interpreteert. Misschien kan de Minister daarop reageren.

Minister **Opstelten**: Het heeft niet zo veel zin om telkens te vragen: vindt u niet dat u het zo had moeten doen? Ik heb al een paar keer gezegd: nee, we hebben het zo gedaan. Dat is ook een juiste afweging geweest, gelet op de verantwoordelijkheden. Vervolgens wordt het onafhankelijk getoetst door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die alle informatie krijgt. De collega van I en M zal zo dadelijk ook het nodige zeggen over het internationale aspect. Natuurlijk heeft ICAO gewoon haar verantwoordelijkheid genomen. Een ramp vindt plaats. Die wordt onderzocht. Ook in het belang van de nabestaanden is er uiteindelijk naar gestreefd de dader te pakken te krijgen en die zijn straf te laten krijgen. Daar moeten we ook voor zorgen. Maar vervolgens moet je niet stilzitten. Je moet bekijken hoe het in de toekomst moet en welke conclusies je daaraan verbindt. Wat dat betreft vraag ik de Staatssecretaris of zij dat zou willen behartigen.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Ik kijk uit naar het antwoord van de Staatssecretaris. Maar het was de Minister van Veiligheid en Justitie die de discussie aanging over de vraag of er al dan niet sprake was van signalen. Ik heb hem mijn conclusie voorgelegd en gezegd: natuurlijk waren die signalen er; het gaat er alleen om hoe je die signalen interpreteert. Kennelijk was er niemand aan Nederlandse zijde die verantwoordelijk was voor het interpreteren van die signalen. Klopt dat? Als het antwoord daarop ja is, is het dan niet een hoogst onwenselijke situatie dat we hiervoor afhankelijk zijn van in dit geval de regering van Oekraïne en de desbetreffende luchtvaartmaatschappij?

Minister **Opstelten**: Het antwoord is nee. Niet alleen Nederland had die positie ingenomen. Iedereen had dat gedaan. Daarom heb ik dat ook nog een keer gezegd. We willen ons er niet achter verschuilen, maar ik herhaal het toch maar even: in internationaal verband hadden de luchtvaartautoriteiten geen waarschuwingen gegeven ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne. Er is naar onze inzichten nooit gesproken over de veiligheid van het luchtruim voor de burgerluchtvaart in Oekraïne.

De **voorzitter**: Excuses, Minister, maar er zijn nog meer interrupties.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Alle internationale media hebben volgens mij bol gestaan van het neerhalen of het crashen – we weten niet eens of er officieel sprake is van neerhalen – van de Antonov. Gegeven de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling, die het kabinet heeft uitgelegd – 1. Oekraïne, 2. luchtvaartmaatschappijen – hadden de nationale autoriteiten daaruit kunnen afleiden wat de autoriteiten werkelijk hadden moeten doen, maar zelf niet hebben gedaan. Wellicht had het luchtruim ook boven 9,7 km gesloten moeten worden. De vraag is of de link niet is gelegd tussen het feit dat er militaire toestellen zijn neergehaald, negentien in totaal, en het feit dat de burgerluchtvaart tot op 9,7 km hoogte werd verboden. Dat heeft te maken met de bestaande verantwoordelijkheid. Is dat niet simpelweg het antwoord?

Ik heb hier nog een tweede vraag aan toe te voegen. Is het vervolgens niet zo dat wij zelf onze overheid, de Nederlandse overheid, expliciet de bevoegdheid hebben onthouden om geplande vluchten van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in het buitenland te verbieden? Hadden we überhaupt iets kunnen doen?

Minister **Opstelten**: Ik kan hierop alleen maar ja zeggen, maar dan herhaal ik nog een keer dat er in internationaal verband door de luchtvaartautoriteiten geen waarschuwingen waren gegeven, met alle kennis van dien ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne. Het is wel belangrijk dat alle spelers geen signalen hebben gegeven ten aanzien van wat er is gebeurd en de feiten die we hebben besproken.

De **voorzitter**: De heer Ten Broeke heeft geen vervolgvraag. Mag ik de Minister dan vragen om af te ronden?

Minister **Opstelten**: Waarom heeft niemand nagekeken waarom Oekraïne het luchtruim had gesloten ter hoogte van 9.750 meter? Ik herhaal: ieder land is verantwoordelijk voor de veiligheid in het eigen luchtruim. Tot 14 juli had Oekraïne daarom het luchtruim gesloten onder 9.750 meter. Op 14 juli is een Antonov AN-26 neergehaald op een hoogte van 6.500 meter. Daarop heeft de Oekraïense overheid besloten om het luchtruim verder te sluiten tot 9.750 meter. Deze informatie was openbaar beschikbaar. Ik kom bij het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. De heer Van Bommel ...

De **voorzitter**: Voordat u verdergaat, Minister, heeft de heer Van Ojik zijn tweede interruptie.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Mijn vraag ligt een beetje in het verlengde van wat ik de Minister net vroeg. Het is het soevereine recht van in dit geval de Oekraïense overheid om te zeggen: wij sluiten het luchtruim af onder de 9.700 meter. Maar dan is het toch niet zo gek om de vraag te stellen of er niet iemand is die zegt: als het kennelijk onder de 9.700 meter onveilig is, zou de 1.000 meter daarboven misschien ook onveilig kunnen zijn? Dat is de interpretatie van de signalen. Die is vele malen belangrijker dan de vraag of er wel of geen signalen zijn afgegeven.

Minister **Opstelten**: Ik heb de vraag van de heer Van Ojik goed begrepen. Die heeft hij eerder ook al gesteld. Hij zal dus niet verbaasd zijn als ik hetzelfde antwoord geef dat ik eerder heb gegeven. Gelet op de verantwoordelijkheden en gelet op het feit dat er in internationaal verband geen anderen zijn geweest die waarschuwingen hebben gegeven ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne, is het op zichzelf juist dat die posities toen zijn ingenomen.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Het gaat mij niet eens over de positie die toen is ingenomen. Het gaat mij erom dat er kennelijk een verantwoordelijkheidsverdeling is die niet heeft kunnen verhinderen dat er iets verschrikkelijks is gebeurd. Dan kun je toch niet alleen maar zeggen: dat is nou eenmaal de verantwoordelijkheidsverdeling. Dan zou je ook kunnen zeggen: er deugt kennelijk iets niet aan die verantwoordelijkheidsverdeling; er zit kennelijk een hiaat in die verantwoordelijkheidsverdeling. Dan ben je toch niet afhankelijk van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid of de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten? Dan kan het kabinet toch zelf – althans dat lijkt mij; wij Kamerleden zouden dat denk ik ook kunnen – een positie innemen?

Minister **Opstelten**: Nee voorzitter, dat is niet het geval. Daarom is het goed als we, wat dit thema betreft, alle feiten weten over de toedracht van wat er is gebeurd en als er onomstotelijk vaststaat wat er is gebeurd. Op dat gebied hebben we een internationale reputatie. Die mogen we niet verliezen. Dat mogen wij de nabestaanden niet aandoen. Op dit specifieke terrein zal de Onderzoeksraad Voor Veiligheid alle feiten op tafel krijgen. Hij zal die analyseren en van conclusies voorzien; daar zijn wij van overtuigd. Het is belangrijk om dat vast te stellen. Verder zijn er in internationaal verband in het kader van ICAO veel activiteiten aan de orde.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen af te ronden, opdat de Staatssecretaris, naar wie u net hebt verwezen, zo meteen aan de beantwoording toekomt.

Minister **Opstelten**: Ik kom dan bij de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. De heer Van Bommel heeft gevraagd of er voordat het eindrapport af is tussentijdse informatie naar buiten kan worden gebracht, bijvoorbeeld over informatie uit andere landen. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid acht het van belang om de onderzoeksinformatie afkomstig uit diverse bronnen in onderlinge samenhang te beoordelen en te publiceren. De raad heeft aangekondigd toe te werken naar het eindrapport. De heer Omtzigt heeft gevraagd of er ook een tussenrapport mogelijk is. Er zijn ook schriftelijke vragen over gesteld. Die hebben we beantwoord. Ik moet nee zeggen. Dit onderzoek vindt plaats op basis van de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid. Hierin wordt geen tussenrapport voorgeschreven. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid geeft aan toe te werken naar het eindrapport.

De heer Sjoerdsma en de heer Omtzigt hebben gevraagd of het kabinet op de hoogte was van de BUK-raketten. Ik heb al gezegd dat dit punt ook in



het kader van het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid aan de orde zal komen.

De heer Van Ojik heeft gevraagd: als de verantwoordelijkheden zo duidelijk zijn, waarom doet de Onderzoeksraad Voor Veiligheid dan onderzoek naar de besluitvorming? De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft eigenstandig besloten om dat onderzoek te doen. Zo werkt dat ook. De OVV aanvaardt geen enkele aanwijzing of opdracht. Dat weet de heer Van Ojik ook. De OVV heeft besloten tot dit deelonderzoek. Ik ben er heel tevreden over dat de OVV dat heeft gedaan. Het kabinet geeft daartoe, vanwege de onafhankelijke status van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid, geen opdrachten.

De heer Sjoerdsma en de heer Van Ojik vroegen: wat is dan wel een concrete dreiging? Er is sprake van informatie over een concrete dreiging als er duidelijkheid is over zowel de intenties van de betrokken partijen als over hun capaciteiten en activiteiten.

In antwoord op de vraag wat bekend was over de neergestorte vliegtuigen, herhaal ik het nog een keer: als het gaat om de periode voor 17 juli verwijs ik naar het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Ik kom bij het strafrechtelijk onderzoek. Een aantal leden hebben daarover gesproken, onder wie de heer Servaes en de heer Omtzigt. Het OM zit midden in het opsporingsonderzoek. Dat heeft op dit moment de allerhoogste prioriteit. Natuurlijk wordt er nagedacht over de vervolging van mogelijke verdachten. Men is nu echt bezig met de opsporing, want zonder opsporing is er geen vervolging. Geen enkele optie wordt op voorhand uitgesloten. Het betreft een onderzoek in internationaal verband. Ook in dit opzicht zal nauwe afstemming met andere landen nodig zijn. De zaak is erbij gebaat als een en ander ongehinderd en in vertrouwelijkheid wordt onderzocht en uitgewerkt. Het helpt niet als eenieder voortijdig kennis kan nemen van mogelijke strategieën voor vervolging en berechting. Het onderzoek kan zelfs worden geschaad als informatie daarover in de openbaarheid wordt gebracht. Als dat op prijs wordt gesteld, is het OM bereid om opnieuw een vertrouwelijke briefing te geven zodra het onderzoek dat toelaat, zeg ik tegen de heer Ten Broeke. Wanneer het internationale onderzoek dat toelaat, zal ik de Kamer alsnog middels een notitie informeren over de vervolgingsmogelijkheden. Ik kan daarvoor nu geen termijn aangeven, omdat dit met instemming van het Openbaar Ministerie dient te gebeuren. Ook die notitie mag het onderzoek niet schaden. In de strafzaak is onweerlegbaar bewijs vereist. Het wegen en toetsen van de enorme hoeveelheid informatie waarover het OM beschikt, vergt tijd.

De heer **Servaes** (PvdA): Aan het einde van de laatste zin van Minister Opstelten deed hij geloof ik alsnog de toezegging om die notitie met de vervolgingsmogelijkheden naar de Kamer te sturen. Ik begrijp dat dit het onderzoek zelf niet mag compromitteren, maar ik denk dat het wel belangrijk is dat wij de notitie binnen niet al te lange tijd ontvangen. Ik heb er wel een vraag over. Ik meen mij te herinneren dat de Minister, of het kabinet, in de eerste discussies die wij hier in de Kamer hebben gevoerd, heel sterk de voorkeur gaf aan vervolging volgens nationaal, dat wil zeggen Nederlands recht. Ik hoor de Minister nu zeggen dat geen optie wordt uitgesloten. Betekent dit dat er inderdaad ook andere mogelijkheden bestaan, ook internationaal, zoals met het Lockerbie-tribunaal is gebeurd?

Minister **Opstelten**: Het antwoord is ja. Het is natuurlijk afhankelijk van de uitkomst van het opsporingsonderzoek. Dit bepaalt mede wat de meest effectieve vervolgingspositie zal inhouden. Wij moeten die volgorde heel precies openhouden. Ik houd wat mij betreft alle opties open.

De heer **Servaes** (PvdA): Ik vind dat belangrijke informatie, omdat het echt anders is dan wat we eerder besproken hebben. Ik vind het ook een verstandige keuze, want ik geloof inderdaad dat internationale opties extra mogelijkheden kunnen bieden. Ik vraag de Minister om de weging tussen die opties mee te nemen in de notitie die wij te zijner tijd krijgen.

Minister **Opstelten**: Dat zal gebeuren.

Dan kom ik op de vraag van de heer Van Bommel: kan Oekraïne voorkomen dat informatie naar buiten komt? Vertrouwelijkheid van de informatie binnen het JIT is gebruikelijk. Binnen het JIT vindt er altijd afstemming plaats alvorens informatie met derden wordt gedeeld. Er is afgesproken dat er consensus bestaat binnen het JIT voordat onderzoeks-informatie met anderen wordt gedeeld. Dat is gebruikelijk en het gebeurt eigenlijk nooit anders. De deelnemende landen zijn overeengekomen om in het belang van het onderzoek terughoudend te zijn met de externe communicatie. Informatie die door de landen in het JIT wordt ingebracht, kan uiteraard worden gebruikt in het strafrechtelijk onderzoek. Dit is de normale gang van zaken, zoals men met elkaar op basis van vertrouwen werkt.

Wat de samenwerking in het internationale onderzoek betreft: ik doe geen mededeling over de informatie die het OM heeft. Er wordt gewerkt aan het verkrijgen van zo veel mogelijk informatie uit andere landen, waaronder de Verenigde Staten. Daarover wordt contact onderhouden met de bevraagde landen. Indien nodig wordt er druk uitgeoefend. Ik kan wel aangeven aan welke landen een rechtshulpverzoek is gevraagd. Dat zijn Duitsland, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Rusland, China, Nieuw-Zeeland, Italië, Indonesië, Finland, de Filipijnen en Canada. Een groot deel van die verzoeken is uitgevoerd. De uitvoering van de andere verzoeken kost meer tijd. Met landen waar verzoeken nog in behandeling zijn staat het onderzoeksteam zo veel mogelijk in contact. Het is niet goed voor de interstatelijke verhoudingen als ik een opsomming geef van welke landen tot nu toe een bijdrage hebben geleverd en welke niet. Het OM heeft er veel vertrouwen in. De vorige keer hebben wij afgesproken dat wij zullen overgaan tot opschaling en interventie bij het Openbaar Ministerie als dat nodig is. Het Openbaar Ministerie heeft ons verzekerd dat dit vooralsnog niet nodig is.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Zo ingewikkeld en geheim is het ook weer niet, want in de schriftelijke beantwoording staat dat de Russen en de Amerikanen tot nu toe niet hebben meegewerkt aan de rechtshulpverzoeken. Dat staat er gewoon zwart op wit. Het staat er niet alleen deze keer. Wij hebben in eerdere debatten gevraagd of het niet eens tijd wordt dat het kabinet de druk opvoert, met name op de Amerikanen, om informatie te leveren voor de onderzoeksraad en voor het OM. Wij zijn nu zeven maanden verder. Wanneer komt nu het moment waarop het kabinet de druk opvoert en zijn invloed gaat aanwenden om die informatie wel van de Amerikanen los te krijgen?

Minister **Opstelten**: Het is zoals ik net zei. Ook bij de Russen en de Amerikanen lopen de rechtshulpverzoeken goed. Het zijn ingewikkelde processen. De contacten zijn goed, op het juiste niveau. Het Openbaar Ministerie heeft mij verzekerd, voor de beantwoording van de vragen, dat er geen interventie nodig is van bewindslieden. Het is zelfs zo dat dit soms schadelijk kan zijn voor het onderzoek. Laten wij nu vertrouwen hebben in ons Openbaar Ministerie, dat aangeeft wat nodig is. Ik heb dat vertrouwen in hoge mate. Verder is het zo dat wij bij de voorbereiding van de beantwoording van deze vragen een en ander hebben getoetst. Het is heel gebruikelijk dat dit zo loopt.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): De Minister geeft aan dat het Openbaar Ministerie nog geen signalen heeft gegeven om die druk op te voeren. Tegelijkertijd zegt hij dat de medewerking goed is. Maar in de schriftelijke beantwoording staat dat de medewerking weliswaar goed is, maar dat er nog steeds geen inhoudelijke reactie van de Amerikanen is gekomen. Kortom, er zijn nog geen inhoudelijke feiten geleverd door de Amerikanen, terwijl zij cruciale informatie zouden kunnen leveren, zoals radarbeelden et cetera. Ik begrijp de afwachtende houding van dit kabinet niet. Heeft het kabinet dan niet zelf de mogelijkheid om eens met de Amerikanen te bellen over die cruciale informatie, om het OM een steuntje in de rug te geven?

Minister **Opstelten**: Natuurlijk kunnen wij bellen, dat is het punt niet. Maar dat hoeft helemaal niet tot versnelling te leiden. Het OM vindt het op dit moment niet nodig dat wij bellen. Het OM zegt: het proces loopt en het is heel belangrijk dat wij het niet verstoren; dat is onze ervaring in dit soort processen, zelfs in deze zware zaak. De Kamer kan ervan op aan dat ik, maar ook anderen, voortdurend die vraag aan het Openbaar Ministerie blijven stellen.

Tot slot kom ik op de vraag van de heer Servaes over de evaluatie. Door wie wordt de evaluatie uitgevoerd? Laat ik het zo zeggen: er loopt een aanbesteding door het WODC. Het is bijna bekend wie dit gaat doen, zo is mij meegedeeld. De oplevering van het onderzoeksrapport is voorzien rond de zomer van 2015. Uiteraard zullen wij het rapport na verschijning per ommegaande naar de Kamer sturen.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister voor de beantwoording. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb in mijn speech in Montreal aangegeven dat Nederland ongeduldig is en dat de behoefte aan actie op het gebied van de internationale informatievoorziening evident is. De vliegcrash met de MH17 laat zien dat de internationale inzet voor een veilige burgerluchtvaart nooit af is. Wij moeten internationaal onze verantwoordelijkheid nemen. Internationale samenwerking is hiervoor noodzakelijk. De uitspraak van de heer Sjoerdsma trof mij, dat het niet mag uitmaken met welke luchtvaartmaatschappij wordt gevlogen door een passagier. Het is belangrijk dat wij in ICAO-verband stappen daartoe zetten.

Ik ga eerst in op de verantwoordelijkheden van mijn ministerie: Infrastructuur en Milieu. Daarna zal ik het hebben over het luchtruim. Ik sluit af met ICAO en de stap naar voren.

Er is een aantal vragen gesteld op het beleidsterrein waarvoor ik verantwoordelijk ben en die in deze discussie relevant zijn. Omdat ik voor de eerste keer aan tafel zit met deze commissie, wil ik kort een toelichting geven op mijn beleidsverantwoordelijkheid, in relatie tot de beleidsverantwoordelijkheid van mijn collega-bewindspersonen. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft daar al iets over gezegd.

In de eerste plaats is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen de beveiliging, de security, in de burgerluchtvaart en de veiligheid, de safety. Wij spreken over beveiliging als het gaat om concrete dreigingen voor de burgerluchtvaart van buitenaf. Dit is het beleidsterrein van de Minister van Veiligheid en Justitie. Als er concrete dreigingsinformatie is, worden luchtvaartmaatschappijen daarover door de inlichtingendiensten geïnformeerd via, of in samenspraak met, de NCTV. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de ILT spelen daarin geen rol.

De veiligheid van de luchtvaart heeft niet zozeer betrekking op bedreigingen van buitenaf. Het gaat daarbij om andere aspecten, zoals de veiligheid van het Nederlandse luchtruim en de soevereiniteit daarbij van

Nederland. Verder noem ik het opstellen van regels voor luchtvaartveiligheid en het toezicht op die regels.

De gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het Nederlandse luchtruim is verdeeld. Infrastructuur en Milieu en Defensie gaan over routes en procedures voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim. Je zou kunnen zeggen: het vastleggen van snelwegen door de lucht. Dat is wat beide ministeries doen. Infrastructuur en Milieu kan het Nederlandse luchtruim sluiten wegens verstoringen van de openbare orde en veiligheid. De Minister van Defensie kan dit doen op basis van militaire noodzaak. Als het Ministerie van Veiligheid en Justitie een dreiging constateert, kan de luchtvaartautoriteit van I en M, de ILT, of van Defensie, de MLA, verzoeken om het luchtruim te sluiten. Bij de operationele uitoefening van deze verantwoordelijkheid kan de Luchtverkeersleiding Nederland officiële berichten uitgeven, de zogenaamde NOTAM's, die al eerder ter sprake zijn geweest. Daarmee worden delen van het luchtruim gesloten, of worden beperkingen opgelegd, zoals vlieghoogtes. Deze verantwoordelijkheid geldt echter alleen het Nederlandse luchtruim en niet het luchtruim buiten Nederland. Dat heeft te maken met de soevereiniteit van staten. De heer Van Ojik heeft daarop stevig doorgevraagd. Dit is vastgelegd in het Verdrag van Chicago uit 1944. Dit geldt voor ieder land op de wereld.

Dan kom ik nu op de regels inzake luchtvaartveiligheid. Luchtvaartmaatschappijen zijn primair verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht. Dat doen zij met inachtneming van de regelgeving inzake luchtvaartveiligheid. I en M is verantwoordelijk voor de regels en afspraken inzake luchtvaartveiligheid, die voornamelijk internationaal worden vormgegeven. Mondiaal gebeurt dat via de VN-organisatie voor de burgerluchtvaart, ICAO, en Europees via de Europese Unie en het Europese agentschap voor veiligheid, EASA.

Luchtvaart is een internationale activiteit en vliegtuigen vliegen over landsgrenzen. In Nederland ben je binnen een paar minuten over de landsgrens heen als je in een vliegtuig zit. Passagiers laten zich vervoeren door maatschappijen over de hele wereld. Als je de luchtvaartveiligheid wilt bevorderen, zul je dat moeten doen via internationale afspraken. Ik kom later terug op de ICAO High Level Safety Conference waar ik afgelopen maandag ben geweest. Dan licht ik dit verder toe.

Dan hebben we nog het toezicht op de regels inzake veiligheid. Dat wordt in de praktijk gedaan door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die toetst of Nederlandse luchtvaartmaatschappijen processen hebben ingericht waarmee de belangrijkste risico's voor de veiligheid worden beheerst. Daarmee neemt de ILT nadrukkelijk niet de primaire verantwoordelijkheid voor een veilige vlucht van de luchtvaartmaatschappijen over. Meerdere fracties hebben mij gevraagd of ik, als Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met luchtvaart in mijn portefeuille, niet vind dat ik had moeten worden geïnformeerd over het overleg van 14 juli. In de brief van 3 februari is heel uitgebreid ingegaan op dat overleg van 14 juli. De leden hebben kunnen lezen dat het overleg ging over het algemene veiligheidsbeeld in Oekraïne. In de brief is ook aangegeven dat, als er sprake is van concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, de inlichtingendiensten via of in samenspraak met de NCTV de luchtvaartmaatschappijen direct informeren. Gelet op deze feiten, vind ik het niet vreemd dat ik niet over dat overleg ben geïnformeerd.

Er is een aantal vragen gesteld over het luchtruim. In het luchtruim zijn de verantwoordelijkheden op verschillende manieren belegd. De luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht. De maatschappij maakt hiervoor een risicoanalyse en houdt zich daarbij aan de geldende luchtruimrestricties die zijn afgekondigd door het desbetreffende land. Dat zijn internationale afspraken. De luchtvaartautoriteiten van het desbetreffende land – in Nederland gaat het dan om de ILT en de MLA – zijn verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van het

luchtruim van het land en voor het sluiten van het luchtruim indien dat vanwege de veiligheid noodzakelijk is. In Nederland zou dat op last van mij of van de Minister van Defensie kunnen gebeuren. Op het moment dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten beschikken over concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie informeren zij rechtstreeks de luchtvaartmaatschappijen.

Verder speelt EUROCONTROL een rol. EUROCONTROL is een civiel-militaire intergouvernementele organisatie met 41 lidstaten. Oekraïne is er daar een van. EUROCONTROL ondersteunt de lidstaten om een veilige, efficiënte en milieuvriendelijke luchtvaartoperatie te borgen in Europa. Specifiek voert EUROCONTROL daarop op Europese schaal het centrale air traffic flow management uit. EUROCONTROL ontvangt en controleert alle vluchtplannen van vluchten die gebruikmaken van het luchtruim van EUROCONTROL-landen. Als een vluchtplan wordt ingediend, gaat het naar EUROCONTROL, dat vervolgens controleert of het uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de beschikbaarheid van het luchtruim en van de vliegroutes. Als het vluchtplan past bij de beschikbaarheid, dan accepteert EUROCONTROL het vluchtplan. Daarmee kan de luchtvaartmaatschappij de vlucht via de gevraagde route daadwerkelijk uitvoeren. Mocht het vluchtplan een route bevatten door gesloten luchtruim, dan wordt het geweigerd bij de controle door EUROCONTROL en zal de luchtvaartmaatschappij een nieuw vluchtplan moeten indienen met daarin een alternatieve route, die wel beschikbaar is.

Ik kan het mij voorstellen dat de leden het prettig vinden om een overzicht te ontvangen van de verantwoordelijkheden. Als dat zo is, dan ben ik bereid om de Kamer zo'n overzicht te doen toekomen.

**De voorzitter:** Ik zie dat iedereen daar in ieder geval non-verbaal voor is. Wij noteren het als een toezegging.

**De heer Van der Staaij (SGP):** In hoeverre bestaat er een vorm van internationaal toezicht op de vraag of landen hun soevereine verantwoordelijkheid goed vormgeven? Het systeem is namelijk gebaseerd op de soevereine verantwoordelijkheid en dus op het vertrouwen dat andere landen die goed invullen. Stel dat er landen zijn die dit laten versloffen of er onvoldoende invulling aan geven.

**Staatssecretaris Mansveld:** Het antwoord is dat daar geen toezicht op is, maar ik kom nog op de website, op het informatiesysteem dat gemaakt wordt in reactie op de acties van ICAO en de taskforce. De soevereiniteit is echt autonoom per land in de hele wereld. Dat is bij verdrag vastgelegd. Het is dus niet iets wat eenvoudig verandert.

**De heer De Roon (PVV):** Ik heb nog geen antwoord gehoord op mijn vraag of er, nadat MH17 verongelukt was, nog aan Oekraïne is gevraagd hoe men op het idee was gekomen om het boven flight level 320 veilig te verklaren. Waarop is dat flight level 320 als grens gebaseerd? Is dat gevraagd aan Oekraïne en, zo ja, wat was het antwoord?

**Staatssecretaris Mansveld:** Volgens mijn informatie is dat niet gevraagd aan Oekraïne.

De fracties van D66, CDA, SGP en GroenLinks hebben gevraagd of ik het huidige systeem voldoende vind. Waarom worden er dan nationale en internationale verbetervoorstellen gedaan? Na ieder luchtvaartincident wordt er gelijk bekeken welke impact het heeft, hoe het tot stand is gekomen en of ICAO maatregelen kan nemen om zulke incidenten te voorkomen. Juist na de ramp met MH17 heeft ICAO daar direct naar gekeken. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid is daarom belast met het internationale onderzoek naar de oorzaak van de ramp, in lijn met de ICAO-regels. Dat er internationaal door de taskforce van ICAO is gekeken

naar de internationale informatie-uitwisseling is niet vreemd, want in de luchtvaart wordt er, zeker in ICAO-verband, altijd gekeken of zaken verbeterd kunnen worden. De voorstellen zijn het resultaat van het overleg tussen alle partijen in de taskforce. Ik kom er zo op terug hoe dat tot stand is gekomen, ook naar aanleiding van de vraag van de heer Omtzigt of er een analyse heeft plaatsgevonden.

Namens de VVD-fractie is gevraagd of in Nederland een systeem kan worden ingevoerd zoals in de Verenigde Staten, waarin de Amerikaanse luchtvaartautoriteit, de FAA, aan haar eigen maatschappijen een verbod kan opleggen als het gaat om het vliegen boven conflictgebieden. Ik snap deze vraag heel goed, maar ik denk niet dat dit per definitie de beste oplossing is. Nederlanders vliegen met maatschappijen van over de hele wereld, dus als je effectieve maatregelen wilt nemen om passagiers te beschermen, dan moeten dat internationale maatregelen zijn. Dan draag je bij aan de veiligheid van alle passagiers, ongeacht met welke luchtvaartmaatschappij zij vliegen. De website van ICAO, waar ik zo op terugkom, gaat ervoor zorgen dat wereldwijd informatie wordt gedeeld over de veiligheid van het vliegen boven conflictgebieden. Dat is de kern van de website. Onder anderen de Amerikanen en de Britten steunen dit en zijn van plan hun officiële waarschuwingen en NOTAM's inzake conflictgebieden op deze website te zetten. Dit betekent dat wij ons voordeel kunnen doen met het inlichtingenwerk en de analyses die deze landen uitvoeren. Alle informatie over landen met conflictgebieden komt dan bij elkaar. Vooralsnog is alle inzet erop gericht om via ICAO die informatiedeling te verbeteren. Waar het om nationale zaken gaat, wacht ik het onderzoek van de OVV af. Als die raad met zijn conclusies komt, zal duidelijk zijn of nadere maatregelen nationaal gewenst zijn, mede met het oog op de effectiviteit van die nationale maatregelen. Wij moeten heel goed bekijken of nationale maatregelen überhaupt effect hebben voor het doel dat wij nastreven.

**De voorzitter:** Ik onderbreek u even. De meeste leden hebben de twee afgesproken interrupties inmiddels benut. Ik begrijp dat er mogelijk meer vragen leven, maar ik kijk ook naar de klok en de ondersteuning van de Kamer. Het belang van deze discussie is duidelijk: degelijkheid voorop. Ik stel voor dat de Staatssecretaris haar betoog afmaakt en dat wij vervolgens bekijken of er nog interrupties mogelijk zijn voor de collega's die er nog geen twee hebben geplaatst. Dan nog gaan wij zeker over de tijd heen, want ik denk dat de leden ook een tweede termijn willen. Dat lijkt mij ook recht te doen aan de discussie. Uiteraard krijgen de leden de ruimte waar dat mogelijk is. Ik probeer iedereen recht te doen, zeker ook de Staatssecretaris, die tot kwart over negen heeft moeten wachten voor haar beantwoording.

**Staatssecretaris Mansveld:** Dank u. Ik zal een aantal vragen in mijn betoog over ICAO meenemen. Ik begrijp het ongeduld, maar ik zal mijn best doen om het zo goed mogelijk te verwoorden.

De heer Omtzigt vroeg hoe het proces om een vliegroute vast te stellen verloopt. Luchtvaartmaatschappijen maken continu veiligheidsanalyses van gebieden waar zij opereren. Zij kunnen hiervoor informatie van hun nationale overheid gebruiken of hiervan in kennis worden gesteld. In de praktijk beschikken zij ook vaak over informatie van partnermaatschappijen en winnen zij informatie in bij lokale overheden en via andere bronnen op bestemmingen. Op basis van deze veiligheidsanalyse en de geldende restricties voor het luchtruim of vliegroutes, worden per gebied de risico's beoordeeld. Zo wordt besloten over de vraag of ergens al dan niet gevlogen wordt. Daarop wordt het vluchtplan opgesteld. Ik heb net aangegeven dat dat in Europa via EUROCONTROL gaat. EUROCONTROL controleert of het kan, of het luchtruim beschikbaar is, of de vliegroutes kunnen. Als dat niet zo is, moet er een nieuw vluchtplan komen. Het

proces voor het vaststellen van het vluchtplan van MH17 is in al deze stappen gevolgd.

Ik kom op ICAO. Door de VVD- en de PvdA-fractie zijn vragen gesteld over de Nederlandse voorstellen. De SGP-fractie heeft gevraagd naar de inzet en de rol van Rusland. De CDA-fractie heeft geïnformeerd naar de betrokkenheid van piloten en luchtvaartmaatschappijen bij ICAO. Toen ICAO kenbaar maakte het initiatief te willen nemen om te kijken naar de internationale maatregelen om potentiële risico's te verkleinen voor civiele luchtvaart boven conflictgebieden, heb ik direct aangegeven dat Nederland hierin een prominente rol wilde spelen. Nederland heeft in de hiervoor opgerichte ICAO-taskforce een actieve rol gespeeld. Bij de inbreng in deze taskforce heb ik Nederlandse luchtvaartpartijen én departementen betrokken. Er is dus geen specifieke analyse gemaakt van het Nederlandse luchtruim, nee, alle partijen in Nederland hebben actief hun inbreng gebundeld voor de taskforce die ICAO heeft ingericht. Die taskforce is in hoog tempo tot concrete voorstellen gekomen om de risico's van vliegen boven conflictgebieden te verkleinen. Dat is ook het voorstel van de taskforce. Afgelopen week ben ik in Montreal geweest bij de ICAO High Level Safety Conference, waar onder meer gesproken is over deze voorstellen. Ik heb mijn inzet daarvoor kenbaar gemaakt. Het was bijzonder dat ik op die conferentie mocht spreken. In mijn keynote speech tijdens de openingsceremonie heb ik opgeroepen om de voorstellen inzake de risico's van vliegen over conflictgebieden te steunen.

Dat betekent in de eerste plaats dat er een website moet komen. De heer Van Ojik vroeg zich af hoe hij die website moest zien. Ik kreeg de indruk dat hij zich niet realiseerde dat het gaat om een informatiesysteem dat tot uiting komt in een website. In het systeem zitten alle berichten van alle landen over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. Die uiten zich in een website. Men moet zich voorstellen dat men klikt op een land, waarmee vervolgens de informatie wordt ontsloten. Dat is de bedoeling. Het is dus iets meer dan een website. Het is een internationaal informatiesysteem. Gedacht moet worden aan de NOTAM's, de berichten die Amerikaanse, Britse en Franse autoriteiten aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen geven, en aan veiligheidsbulletins van EASA en de state letters van ICAO. Al die informatie komt bij elkaar. Hierdoor – dat is echt het allerbelangrijkste van het informatiesysteem en de website – zullen de verschillen in de informatiepositie tussen luchtvaartmaatschappijen worden verkleind. De informatie zal op één plek beschikbaar zijn. Dat hangt nu nog heel erg af van individuele contacten van een luchtvaartmaatschappij en van het land waar een luchtvaartmaatschappij gevestigd is. De bedoeling van het systeem is dat alle informatie die er is voor alle landen in de wereld geüniformeerd wordt. Nu is het nog zo dat de een er wellicht makkelijker of beter bij kan dan de ander, of dat de een wellicht meer mensen heeft om er toegang tot te krijgen. U moet zich voorstellen dat bij ICAO 191 landen zijn aangesloten.

Ik ben heel erg blij dat er bij ICAO een heel breed draagvlak was en dat het in dit tempo gaat. Naast geheel Europa hebben ook de Verenigde Staten tijdens de vergadering expliciet steun uitgesproken evenals landen als Maleisië, Saudi-Arabië en Australië. Ook diverse organisaties – ik kom nu bij de vraag van de heer Omtzigt – zoals de internationale belangenorganisatie voor piloten (IFALPA) en internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen (IATA) zijn er op internationaal niveau bij betrokken. De leden hebben in de media kunnen lezen dat Rusland zich daar kritisch over uitgelaten heeft. Uiteindelijk is er unaniem geconcludeerd dat de ontwikkeling van een prototype van dit voorstel gaat plaatsvinden. De Russen hebben heel weinig steun in hun kritiek gekregen. Een eerste prototype van dat systeem wordt dan ook dit jaar verwacht. De leden moeten zich voorstellen dat het feit dat 191 landen in dit verband en in dit

tempo stappen kunnen gaan zetten, ook betekent dat er noodzaak en behoefte is om dit goed te regelen.

In Montreal is ook steun uitgesproken voor andere onderdelen. Ook dat is belangrijk, want die betreft richtsnoeren voor risicoanalyses, niet alleen van luchtvaartmaatschappijen maar ook van landen, bij het vliegen over conflictgebieden. Ik denk dat ook daar de uniformiteit en de internationale richtsnoeren, waardoor alle landen op dezelfde wijze hun risicoanalyse kunnen uitvoeren, precies zullen doen wat de heer Omtzigt zei: de risico's verkleinen op wat er is gebeurd tijdens de vliegramp met MH17.

Ik kom te spreken over het derde punt dat hiermee te maken heeft, de informatie aan passagiers. Belangrijk is dat passagiers zo dicht mogelijk bij hun vlucht geïnformeerd worden. Op dat punt is aan de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen (IATA) gevraagd om met elkaar te bekijken hoe je dit kunt doen. Wat is het meest effectief, wat zijn de best practices om te zorgen dat passagiers goed geïnformeerd worden?

Ook is er gesproken over de toegankelijkheid van de website die over de informatie voor luchtvaartmaatschappijen gaat. Moet die informatie voor iedereen toegankelijk zijn? Ik vind dat we anno 2015 zo transparant mogelijk moeten zijn. De vraag is dan wel hoe een dergelijke website wordt ingericht en of de informatie niet te technisch is. Dat soort vragen wordt beantwoord, maar ik heb tijdens de ICAO-conferentie gezegd: laten we het huis gaan bouwen en dan later bekijken welke meubels we erin zetten.

De heer Van Ojik heeft gevraagd wat de website van ICAO eigenlijk oplost. Ik heb daar natuurlijk al een doorkijkje in gegeven: alle officiële berichten en adviezen over conflictgebieden staan daar bij elkaar. Hierdoor kunnen alle luchtvaartmaatschappijen in de wereld deze informatie inzien. Per conflictgebied kan worden ingezien wat het land er zelf over zegt, maar ook wat de Amerikanen, Britten en Fransen adviseren aan hun eigen maatschappijen. Een dergelijke website, een dergelijk informatiesysteem, is er nu niet.

Hoe verschilt de informatiepositie van luchtvaartmaatschappijen? Dit is afhankelijk van de elementen die ik net heb genoemd. Dit verschil in informatiepositie betreffende het vliegen over conflictgebieden moet verkleind worden.

Wie plaatst die informatie? Dat zijn staten en officiële instanties zoals het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Dit betreft betrouwbare informatie, want de partijen die de informatie erop kunnen zetten, zoals staten en officiële instanties, zijn betrouwbare partijen. Daarmee is ook de informatie betrouwbaar.

Ik zei net al iets over de toegang tot de informatie. Er wordt naar gekeken of de informatie voor iedereen in te zien moet worden. In ieder geval zal het toegankelijk moeten zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen.

De woordvoerder van de VVD-fractie, de heer Ten Broeke, vroeg of ICAO een clearing house wordt. Het antwoord op deze vraag is nee. Op de website van ICAO komen alle originele berichten van staten en instanties. ICAO zal de informatie niet beoordelen en ook niet wijzigen. Ook gaat ICAO geen uitspraak doen over conflicterende informatie. Dan zou daar namelijk discussie over ontstaan en dat vertraagt de website. Het is dus geen clearing house; betrouwbare partijen, die van tevoren gedefinieerd zijn, kunnen er informatie op zetten. U kunt zich voorstellen wat het effect is als daar informatie op staat.

Ik ben zojuist al ingegaan op de analyse van de heer Omtzigt. Er is geen analyse gemaakt voor wat betreft Nederland. We hebben met een aantal partijen uit Nederland deelgenomen aan de taskforce, omdat er bij ons noodzaak en ongeduld waren om dingen te regelen. We wilden daar echt bij betrokken zijn. We hebben daar heel veel invloed op gehad. Ik ben er heel blij mee en trots op dat we dat zo hebben kunnen doen.

Wat de nationale zaken betreft, wacht ik het rapport af van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. ICAO gaat dus los van onderzoeken et cetera



bij elk ongeluk, vliegcramp of accident, in de benen om te bekijken wat we kunnen doen ter verbetering.

De heer Sjoerdsma heeft mij geciteerd uit ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u voor de tweede en laatste interruptie van de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik vind het heel interessant dat de Staatssecretaris nu een interessant internationaal voorstel doet. Zij zegt ons toe, het huidige proces in Nederland te beschrijven en zegt dat het proces bij de MH17 is gevolgd. Ik vraag haar daarom om in de brief te beschrijven welke stappen er bij de MH17 genomen zijn: wie heeft wanneer wat gezegd? Ik vraag haar echter nu toch waarom er geen interne analyse is gemaakt voordat er met het voorstel gekomen is. Ik vraag dat om de volgende reden. De NOTAM (Notice to Airmen) was beschikbaar, maar KLM of Malaysian Airways kreeg daarbij niet de informatie dat die NOTAM gekoppeld moest worden aan de informatie die wel in het publieke domein was maar niet gekoppeld werd, omdat op 14 juli de briefing nog steeds vertrouwelijk was. Het is echter juist de combinatie van deze twee elementen die je in staat stelt om de beste besluiten te nemen. Waarom zou je niet meer vliegen of waarom vind je het onveilig? Omdat je weet dat er iets neergeschoten zou kunnen zijn. Daarom vraag ik de Staatssecretaris of zij bereid is om naast de procesbeschrijving ook aan te geven wat er volgens haar mis is gegaan bij de MH17, zodat we ook kunnen zien of dat wat er is misgegaan in de analyse van de Nederlandse regering, opgelost wordt met de voorstellen die internationaal op tafel zijn komen te liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Een aantal zaken heb ik blijkbaar niet duidelijk gezegd, want die worden anders geïnterpreteerd door de heer Omtzigt. Het is geen Nederlands voorstel dat in ICAO is neergelegd; het is een voorstel van een taskforce waar verschillende partijen internationaal bij betrokken waren en waar ook Nederland een belangrijke rol in heeft kunnen spelen. Dat is ook het voorstel waar partijen vanuit Nederland aan hebben meegewerkt, omdat wij natuurlijk nadrukkelijk onze betrokkenheid voelen naar aanleiding van de vliegcramp met MH17. Ik kan de Kamer het proces hoe een vluchtplan tot stand komt in zijn algemeenheid doen toekomen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dank voor de toezegging dat de precieze totstandkoming van de precieze momenten waarop deze vlucht toestemming gekregen heeft naar de Kamer komt. Dat is zeer belangrijk om te kunnen begrijpen wat er gebeurd is. Ik wil toch de regering vragen om daar een appreciatie bij te voegen: welke stappen zouden beter verlopen met de voorstellen die nu gedaan worden? Hoe is de samenloop van de internationale voorstellen, of de voorstellen die de Nederlandse regering doet? De Staatssecretaris zegt terecht dat we het niet kunnen uitsluiten maar wel kunnen minimaliseren. Zo kunnen we zien wat voor effect die voorstellen hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat ik heb toegezegd is dat ik de beschrijving hoe een vluchtplan tot stand komt in zijn algemeenheid zal doen toekomen aan de Kamer. Wat betreft appreciaties en analyses wil ik eerst het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid afwachten. Ik denk dat het niet juist is als wij daarop vooruitlopen. Een onderdeel van het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid gaat specifiek over de vliegroute. Ik denk dat we daarop moeten wachten.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de Staatssecretaris klaar is met haar inbreng. Ik kijk even naar de leden. De Staatssecretaris heeft de vragen beantwoord

die aan haar zijn gesteld. Ik kan mij heel goed voorstellen dat u allemaal nog een vraag wil stellen. Om recht te doen aan zowel de inbreng van de Staatssecretaris en van de Ministers als aan die van de leden, stel ik u het volgende voor. Het is nu 21.50 uur. Ik stel dat we vijf minuten schorsen en daarna de tweede termijn houden. In die tweede termijn krijgt u dan drie minuten spreektijd. Dan zijn we al een halfuur verder. Daar komt nog de beantwoording van de bewindslieden bij. Dan is het rond 23.00 uur. Dat betekent dat de Kamerondersteuning ook zo lang hier zal moeten zijn. Dat is inmiddels al besproken. Dat waardeer ik zeer. Dit is wat ik u in redelijkheid kan voorstellen. Ik probeer echt recht te doen aan al uw vragen en opmerkingen. Is dit een werkbare vorm voor eenieder hier aanwezig?

De heer **Sjoerdsma** (D66): Uiteraard is het een redelijk voorstel om dit te verlengen en daarvoor dank ik u. Voordat we aan de tweede termijn beginnen, heb ik nog wel vier onbeantwoorde vragen aan Staatssecretaris Mansveld liggen. Ik wil die eigenlijk niet allemaal herhalen in mijn tweede termijn.

De **voorzitter**: Meneer Sjoerdsma, dat begrijp ik heel goed. Als geen ander. Ik zou daar ook niet op willen wachten tot de tweede termijn. Ik ken het gevoel. Ik heb de indruk dat de Staatssecretaris ondertussen zelf ook van mening is dat er nog aan aantal vragen beantwoord moet en kan worden. Ik geef dus het woord aan de Staatssecretaris. Ik vraag haar wel om zo mogelijk af te ronden, want we zijn al bijna drie kwartier met haar antwoord bezig.

Dank voor uw bereidheid, collega's.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er was net een misverstand, voorzitter, ik dacht dat u vroeg of ik klaar was met déze beantwoording, maar ik heb nog een aantal vragen liggen.

Ik was inderdaad net aangekomen bij een vraag van de heer Sjoerdsma. Een aantal vragen die hij aan mij heeft gesteld, is al beantwoord door de Minister van Veiligheid en Justitie. Dit betrof vragen over het luchtruim. In zijn vraag aan mij citeerde de heer Sjoerdsma wat ik over de MH17 heb gezegd in een AO Luchtvaart, over wat er besproken is met de stakeholders, de mensen die bij elkaar zijn geweest. Hij wil weten of hij daarvan de conclusies kan zien. Als hij echter de tekst van het AO goed leest, ziet hij dat wij met maar één doel bij elkaar zijn geweest, namelijk een betere internationale informatiedeling. Dat was precies waarom wij bij elkaar kwamen, om te zorgen dat we de input konden leveren in de taskforce voor ICAO. Er is dus geen sprake geweest van een bijeenkomst over nationale aangelegenheden. Nee, het ging om internationale informatiedeling over de mogelijke risico's voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Ik hoop dat ik hiermee dat misverstand heb verholpen.

De heer Servaes heeft namens de PvdA-fractie gevraagd of Rusland de besluitvorming binnen ICAO kan blokkeren. Ik heb zojuist al gezegd dat er tijdens de conferentie brede steun was voor het voorstel. Binnenkort, deze maand, komt de ICAO Council bij elkaar. Die neemt de besluiten. Dat gebeurt dus niet op de conferentie, dat doet de council. Uiteindelijk is in de conferentie unaniem afgeconcludeerd dat dit voorstel in werking gaat, dat de partijen dat willen. Ik ga ervan uit dat dat dus ook als zodanig formeel bevestigd zal worden door de ICAO Council, die gehouden wordt van 23 februari tot 6 maart.

De heer Servaes heeft ook gevraagd wat er daarna gaat gebeuren. Na de High-Level Conference zal het werkprogramma verder worden uitgewerkt binnen een aantal reguliere werkgroepen. Dat is de standaardwerkwijze van ICAO. Ik heb zowel met de secretaris-generaal als met de president van ICAO gesproken en heb hun aangegeven dat ik het zo bijzonder gewaardeerd heb dat ze uit hun reguliere patronen zijn gestapt en via een

taskforce op deze manier enorm tempo en unanimiteit erin hebben gebracht en dat zij de input van Nederland en de rol van Nederland in de taskforce hebben toegestaan. Ik heb uitgelegd dat ik ze daar heel dankbaar voor ben.

Zo gauw ik meer informatie heb over de ICAO Council ben ik natuurlijk bereid om u die toe te sturen, zodat u op de hoogte blijft van het proces en van de inhoud van ICAO op de verschillende onderwerpen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik had mijn interrupties inderdaad voor de toekomst bewaard. Is daar in de analyse van ICAO nog over nagedacht? Is er vanuit die taskforce gevraagd aan Oekraïne hoe het kwam dat de grens die men had gesteld, kennelijk onvoldoende bleek?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord daarop is nee. ICAO kijkt echt naar de algemene stap vooruit en laat het formele onderzoek – waarvan men natuurlijk weet dat het gaat plaatsvinden – over aan de daartoe bevoegde autoriteiten. ICAO kijkt wat het kan doen en dat doet het na ieder incident. Ieder accident en iedere ramp wordt op die manier behandeld, maar ICAO maakt daar geen analyse van.

De heer Van Bommel heeft gevraagd of er in de periode na 17 juli al iets veranderd is in de informatiedeling. Ik lees die vraag als een urgentievraag, een behoefte om snel stappen te zien. De deling van inhoudelijke informatie is meer een vraagstuk voor mijn collega van Veiligheid en Justitie. Wat het proces betreft dat ik zojuist beschreef, bijvoorbeeld een informatiesysteem met een website, komt hij bij mij terecht. Ik heb gezien dat er in ICAO-verband een heel grote en actieve bereidheid is om mee te werken. Dat geldt voor de Verenigde Staten, de Britten en ook de Fransen. Ik zou haast zeggen «natuurlijk» de Fransen, met Air France KLM. Daarom is het tempo ook zo hoog waarin 191 landen consensus bereiken over een systeem.

Voorzitter. Dit was mijn beantwoording. Ik hoop dat ik volledig ben geweest.

De **voorzitter**: Ik zie een aantal vingers, maar dat is alleen voor vragen die niet beantwoord zijn. Mag ik de leden eraan houden dat zij alleen de vragen heel kort herhalen die niet zijn beantwoord?

De heer **Sjoerdsma** (D66): Ik zal van de vragen die mij nog resteren er één uithalen. Vindt de Staatssecretaris dat het luchtvaartveiligheidsstelsel in Nederland afdoende functioneert?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als ik kijk naar de afspraken en verantwoordelijkheden zoals die vastliggen en ingevuld zijn, dan vind ik dat het goed functioneert, namelijk gebaseerd op internationale regels en afspraken waar iedereen zich aan dient te houden, waarbij binnen Europa ook EUROCONTROL een rol speelt.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik heb een interruptie en ook nog een openstaande vraag. Ik sla aan op de uitleg die de Staatssecretaris straks gaf met betrekking tot het toekomstige systeem van ICAO. Zij zegt dat zo'n website en zo'n informatiesysteem straks gevoerd zullen worden, maar dat de geleverde informatie niet getoetst wordt. Als bijvoorbeeld de Oekraïne meldt dat het luchtruim veilig is boven de 9,7 km, wordt dat niet beoordeeld of getoetst. Blijven we dan niet met dezelfde obstructie zitten of met dezelfde gevoeligheid als nu? Dan zouden landen de informatie kunnen aanleveren dat hun luchtruim boven een bepaalde hoogte veilig is en vervolgens toetst niemand dat en blijven de luchtvaartmaatschappijen gewoon vliegen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook de waardering daarvan door andere landen komt in het systeem. Dat is dan natuurlijk de meerwaarde. Als de beoordeling van een staat is: ik vlieg daar niet overheen, dan zegt dat wel iets in dat systeem. Als iemand zegt: mijn luchtruim is open en iemand anders zegt: ik vlieg daar niet overheen, dan komt al die input in dat systeem. Op dat moment is dus ook een weging te maken en is de informatie ontsloten, zodat iedereen kan zien hoe een land zijn soevereiniteit beoordeelt, maar ook hoe anderen – bijvoorbeeld Europees ook EASA – dat weer zien.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik probeer het helder te krijgen. Dan kan het zo zijn dat het ene land zegt: het is wel veilig om eroverheen te vliegen – dat zetten ze dan in het informatiesysteem – terwijl het andere land zegt: het is niet veilig om eroverheen te vliegen. Wordt het dan niet onhelder voor luchtvaartmaatschappijen? Hoe moeten zij dan nog een duidelijk beeld ervan krijgen of het nu veilig is om eroverheen te vliegen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het feit dat die informatie allemaal bij elkaar komt, geeft al een indicatie aan de luchtvaartmaatschappij die zij kan meewegen in haar beoordeling. Ik heb net gezegd: het huis wordt gebouwd en hoe het ingericht wordt, gaan we nog bepalen. Het huis wordt gebouwd, maar hoe het in de loop der tijd ingericht wordt, zal blijken, want met de inrichting is men nog bezig. Het is heel vers. Het is in korte tijd besloten dat dit huis gebouwd wordt. De inrichting ervan zal nog vorm moeten krijgen. Ik kan mij voorstellen dat ik elke keer dat daar bij ICAO besluiten over genomen zijn, die besluiten naar de Kamer stuur, zodat de Kamer kan volgen welke afspraken er worden gemaakt en hoe dat systeem ook daadwerkelijk vorm krijgt.

De **voorzitter**: Dan nog de vraag, mijnheer Voordewind, die nog openstond.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Dat was een vraag uit mijn eerste termijn. Ik vroeg of nu al helder is over welke conflictgebieden er niet gevlogen wordt en of landen het ook aan luchtvaartmaatschappijen kunnen verbieden om over gevaarlijke conflictgebieden heen te vliegen. Ik begrijp dat daar wat onenigheid over is. De ene luchtvaarteconoom zegt van wel en u zegt weer van niet. Kunt u daar duidelijkheid over geven?

Staatssecretaris **Mansveld**: In Nederland is de regering niet bevoegd om dat te verbieden. De vraag over de huidige conflictgebieden heeft de Minister van Veiligheid en Justitie beantwoord.

De **voorzitter**: Mijnheer van Bommel, u had geloof ik ook nog een vraag die openstond?

De heer **Van Bommel** (SP): Ik had een vraag gesteld die leek te worden beantwoord door de staatssecretaris. De vraag betrof het delen van informatie over risico's en vliegen over conflictgebieden, maar de Staatssecretaris verwees toen eenvoudigweg naar de Minister van Veiligheid en Justitie, terwijl mijn vraag nu juist ging over het niet-delen van die informatie. De staatssecretaris zei er niet gedeeld hoeft te worden, omdat het systeem zo niet werkt. Alleen als er een concrete aanwijzing is bij de inlichtingendiensten, wordt die gedeeld. Maar de inlichtingen- en veiligheidsdiensten doen zelf geen mondiaal onderzoek en die zullen dus niet zelf met concrete aanwijzingen komen. Op grond daarvan zal de Staatssecretaris die informatie niet krijgen. Dat geldt ook voor de luchtvaartmaatschappijen, want er wordt door hen geen onderzoek gedaan. De Staatssecretaris kan dus ook helemaal niet tevreden zijn met

de bestaande procedure. De uitkomst is immers dat zij hierover niet geïnformeerd wordt en zal worden, omdat die informatie er niet is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al uitgelegd wat mijn rol is en dat ik daarover niet wordt geïnformeerd. De directeur Beveiliging Burgerluchtvaart functioneert binnen de NCTV. Ik denk dat dit ook de plek is waar dit bekeken moet worden. De vraag waar inlichtingen- en veiligheidsdiensten die informatie moeten delen met luchtvaartmaatschappijen, heeft de Minister van Veiligheid en Justitie zojuist beantwoord.

De heer **Van Bommel** (SP): Dit antwoord is slechts een herhaling van de feiten. De Staatssecretaris is verantwoordelijk voor de luchtvaart en onderhoudt de contacten met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en ik wil weten of zij hiermee tevreden is. Dat zij dat is, lijkt mij onbestaanbaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei al dat de directeur Beveiliging Burgerluchtvaart aan de NCTV deelneemt. Op het moment dat de AIVD en de MIVD aanwijzingen hebben en het duidelijk is dat die informatie met de luchtvaartmaatschappijen moet worden gedeeld, gebeurt dat via die weg. De Minister van Veiligheid en Justitie kan u informeren over de wijze waarop dat gebeurt. Zo is het afgesproken en dat is de reden waarom de directeur binnen die unit is geplaatst. Ik heb net uitgelegd wat de rol en de verantwoordelijkheden zijn van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ik denk dat die goed, helder en duidelijk belegd zijn.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording in eerste termijn.

De vergadering wordt van 22.04 uur tot 22.12 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. De leden hebben in tweede termijn drie minuten spreektijd. Ik zal hen na die drie minuten echt afkappen. Verder sta ik geen onderlinge interrupties toe.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de leden van de regering voor de beantwoording in eerste termijn. De crux van dit debat is de constatering dat iedereen die hiervoor directe verantwoordelijkheid droeg en ook degenen die hierop moesten vertrouwen, geen directe bedreiging voor de burgerluchtvaart konden constateren. Toch moeten we met z'n allen constateren dat de afwezigheid van aanwijzingen voor een civiele dreiging en de aanwezigheid van militaire verliezen tot een civiele nachtmerrie hebben geleid. De Staatssecretaris van I en M heeft heel duidelijk gemaakt hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld. Dat komt ook in de antwoorden van de Minister van Veiligheid tot uiting. Wie die verantwoordelijkheidsverdeling volgt, kan op zichzelf niet tot de conclusie komen dat iemand daar zijn verantwoordelijkheden heeft laten liggen. Sterker nog, je zou kunnen zeggen dat het bijna onwaarschijnlijk is dat de Oekraïne, die bezig was om internationale steun te vergaren voor sancties, op dat moment niet zelf een andere conclusie had getrokken dan de conclusie die men al had getrokken, namelijk boven 9,7 kilometer is het veilig. Moet het niet gewoon de eerlijke conclusie zijn dat niemand de civiele link heeft gelegd? Nogmaals, dat is misschien logisch binnen de verantwoordelijkheidsverdeling die er was en misschien nog wel is, maar de feiten waarmee we te maken hebben, de verschrikkelijke ramp die er is gebeurd, maken dat we nu ook praten over hoe het in de toekomst anders en beter kan. Voor de VVD blijft vooropstaan dat de uitslagen van het onderzoek van zowel het OM als de Onderzoeksraad in de hele wereld moet worden geaccepteerd als onafhankelijk, onbetwist, objectief en onweerlegbaar.

Daarmee leggen we de lat enorm hoog en daarvan dienen we ons allemaal rekenschap te geven. Om die reden snap ik dat er niet tussendoor van alles met ons kan worden gedeeld. Daar waar dat wel kan, ben ik de regering erkentelijk dat zij daartoe bereid is.

Ik sluit af met een vraag die misschien wel breed door het kabinet moet worden beantwoord. In de periode dat er in het kader van EUROCONTROL wel werd gesproken, was al helder dat er boven de Krim in ieder geval geen sprake meer was van een soevereine Oekraïne. In Oost-Oekraïne lag dat ingewikkelder. Er waren op dat moment al 2.000 doden gevallen bij de onlusten. De teller staat nu op bijna 5.500. De vraag is of de Oekraïne eigenlijk nog wel op een verantwoordelijke manier soevereiniteit kan claimen. Kon dat misschien op dat moment al niet meer? Moesten wij wel vertrouwen op het oordeel van een land dat eigenlijk ook zelf moest toegeven niet meer volledig in controle te zijn over zijn eigen luchtruim?

De heer **Servaes** (PvdA): Voorzitter. De vraag die in dit debat centraal stond en die de komende periode centraal zal staan, is hoe we ervoor kunnen zorgen dat de onderste steen boven komt. Hoe verschillend we er op onderdelen misschien ook in zitten, ik ben ervan overtuigd dat dit de inzicht van eenieder is. Je kunt die vraag ook omdraaien: hoe voorkomen we, wanneer het eindrapport straks verschijnt, dat de conclusies op enigerlei wijze betwist kunnen worden? Op de een of andere manier heb ik wel het gevoel dat er mensen, partijen en wellicht landen zullen zijn die een aanleiding zullen zoeken om die conclusies te betwisten, en dat moeten we dus voorkomen. Doen we dat door tijdens het lopende onderzoek zelf het potentiële bewijsmateriaal te gaan wikkelen en wegen? De Volkskrant schreef vanochtend over een detectivebureau. Of laten we een uiterst deskundige, onafhankelijke en internationaal daartoe gemachtigde organisatie haar werk doen? Ik heb het over de Onderzoeksraad. Ik kies voor het laatste, de Partij van de Arbeid kiest voor het laatste. Wij willen dat wij het zo snel mogelijk doen, maar vooral uiterst zorgvuldig. Die keuze werd na de zomer door de hele Tweede Kamer gemaakt. Partijen kunnen nu een andere keuze maken, maar ik hoop uiteraard dat ze dat niet zullen doen. Gelukkig heeft de discussie zich vandaag wel verplaatst naar de meer structurele vragen. Hoe kunnen we voorkomen dat er misverstanden bestaan over informatieuitwisseling? Ik heb gehoord wat de Staatssecretaris daarover gezegd heeft. Ik waardeer haar actieve inzet en ik zou haar aan willen moedigen, datzelfde activisme te behouden en ons daarover te blijven informeren. Ik weet niet zeker op welk detailniveau wij nu in het informatiesysteem moeten duiken, maar ik vind de wat grotere vraag of er met het oog op het soevereiniteitsprincipe niet eens gekeken moet worden naar een update van het Verdrag van Chicago uit 1944, vrij fundamenteel. Daar moeten we nog eens over praten. Misschien kan de Staatssecretaris daar nu al op reflecteren. Dank voor de toezegging om ons op de hoogte te houden over besluitvorming in de council van ICAO. Ik dank de Minister van Justitie voor de toezegging om ons snel te informeren over de vervolgingsopties, inclusief de mogelijkheden voor een internationaal tribunaal. Het dreigde in dit algemeen overleg even te gaan over wat de nabestaanden zouden willen. Ik wil daar nog één opmerking over maken. De nabestaanden bestaan natuurlijk niet. Waar er 298 slachtoffers zijn gevallen, zijn er vele honderden tot duizenden nabestaanden. De voorzitter van de Stichting Vliegcrash MH17 die wij gisteren spraken, zei ook: de nabestaanden is geen monoliet; het zijn mensen met allerlei verschillende emoties en verschillende wensen en die hebben wij te respecteren.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Van de kant van de regering en van de kant van de Kamer is benadrukt dat drie aspecten recht overeind staan in het hele proces: de repatriëring, de toedracht, het strafrechtelijk

onderzoek. Vandaag ging de discussie vooral over de toedracht, omdat daaraan een deel voorafgaat waarbij ook sprake is van politieke verantwoordelijkheid: politieke verantwoordelijkheid voor veiligheid in de luchtvaart en informatievoorziening. De Staatssecretaris heeft goed het verschil tussen veiligheid en beveiliging uitgelegd, maar op dat vlak is er aan de kant van de SP-fractie nu onzekerheid ontstaan. Wanneer het gaat over die beveiliging zegt de Staatssecretaris dat zij tevreden is omdat alle procedures juist zijn gevolgd. Ik denk dat er geen aanleiding is om tevreden te zijn over de procedures wanneer we moeten vaststellen dat de Staatssecretaris die verantwoordelijk is voor de luchtvaart, niet op de hoogte raakt van relevante informatie over de beveiliging van de luchtvaart waar Nederlandse luchtvaartmaatschappijen mee te maken hebben. Ik snap het helemaal als gezegd wordt dat het Ministerie van Veiligheid en Justitie via de afdeling Veiligheid alle verantwoordelijkheid heeft genomen en de benodigde stappen heeft gezet als het gaat om terrorismebestrijding. Ook al geeft de optelsom van die stappen een relevant antwoord, toch kan de bewindspersoon die gaat over de luchtvaart niet achteroverleunen en zeggen: ja, maar het is wel terechtgekomen waar het terecht moest komen. Dat is hier gebeurd en dat blijf ik onbevredigend vinden. Ik kan me niet voorstellen, als ik het zo uitleg, dat de Staatssecretaris daar tevreden mee is.

Het antwoord over non disclosure is ook weer een procedureel antwoord, namelijk: zo doen we het altijd. Maar hier is sprake van een partij, Oekraïne, die bij een gewapend conflict betrokken is dat zeer waarschijnlijk ten grondslag ligt aan wat er hier gebeurd is. Die partij heeft dus ook belang bij een bepaalde voorstelling van zaken als het gaat om de toedracht en mogelijk zelfs het strafrechtelijke vervolg. Ik vind dat je anders tegen die normale gang van zaken aan zou kunnen kijken. Ik daag de Minister van Veiligheid en Justitie uit om dat te doen.

Ten slotte nog het volgende. Er is in de uitwisseling van informatie sinds 17 juli vorig jaar niets veranderd. Dat vind ik niet geruststellend, want de procedures zijn misschien wel gevolgd, maar niet met het gewenste resultaat. Ik roep de Staatssecretaris op om er in ieder geval voor te zorgen dat relevante informatie wel bij haar terecht komt.

De heer **Sjoerdsma** (D66): Voorzitter. Ik dank de drie bewindspersonen voor hun antwoorden in de eerste termijn. Ik wil nog een keer terugkijken naar de aanwijzingen die er waren. Dat de aanwezigheid van zware wapensystemen, bevestigd door de NAVO-opperbevelhebber en ook in NAVO-diplomatieke kringen, gekoppeld aan het feit dat er in eerdere instanties 20 vliegtuigen en helikopters waren neergeschoten, onvoldoende waarschuwing was om in contact te treden met de Luchtvaart Autoriteit, blijft opvallend en het woordenspel daarover met de Minister van Veiligheid en Justitie blijft moeizaam. Mij viel de volgende zinsnede op, uitgesproken door één van de drie bewindspersonen, namelijk dat de juiste afweging was gemaakt gelet op de verantwoordelijkheden. Ik vraag mij af of dit systeemdenken is. Zou de zin niet moeten zijn: de juiste afweging is gemaakt gelet op de beschikbare informatie, gelet op de urgentie van de zaak. Mevrouw Mansveld zei dat het systeem is gevolgd. De vraag zou terugkijkend moeten zijn: is het systeem op orde? Mevrouw Mansveld zegt: ik zat niet in de loop, ik was niet op de hoogte. Dit lijkt mij een belangrijk onderdeel van het systeem om naar te kijken. Gezegd wordt dat onbekend is waarom Oekraïne koos voor sluiting van het luchtruim tot 9,7 kilometer. Dat is misschien de soevereiniteit van Oekraïne, maar je kunt nog steeds vragen stellen bij de grens die arbitrair lijkt, in ieder geval vanaf deze kant van de tafel. Ik wil niet een directe vergelijking trekken, maar volgens mij zouden we Assad en Kim Jong-un in dat opzicht niet kunnen vertrouwen. Daarover wordt toch een weging gemaakt. Ik heb een verschil van mening bemerkt over de rol van de diensten. Mij lijkt het belangrijk dat de diensten waar het kan pro-actiever

aan de slag moeten met de informatie die zij tot hun beschikking hebben bij het informeren van de burgerluchtvaart. Eén ding is wel heel goed en dat is dat de discussie gaat over het structureel verbeteren van de veiligheid in de burgerluchtvaart. Daar zie ik aan beide kanten van de tafel een gemeenschappelijke grond. Het besef is ingedaald dat het systeem op dit moment niet waterdicht is en dat is mede te danken aan vragen die door sommige partijen in deze Tweede Kamer zijn gesteld. Er blijven ook wel vragen over en dat waren mijn kernvragen. Waarom is niet de telefoon opgepakt om te overleggen met burgerluchtvaartautoriteiten? Voelt het kabinet nu de urgentie om het systeem, ook het Nederlandse systeem, aan te pakken? Ik ben onzeker over de vraag hoe het nu precies is geregeld. Ik heb de Staatssecretaris al eerder gevraagd of passagiers er nu van op aan kunnen, of ze nu KLM of British Airways vliegen, dat die luchtvaartmaatschappijen beschikken over dezelfde risico-informatie, de best mogelijke risico-informatie, zodat niet alleen ICAO, het huis dat de Staatssecretaris aan het bouwen is, op orde is, maar ook ons eigen «nationale» huis.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de drie bewindspersonen voor hun antwoorden. Toch blijven er na deze beantwoording vragen leven. We hebben het hier over een aanslag op 298 personen en er wordt keihard aan gewerkt om die op te lossen. Dan is het helemaal niet erg om te zeggen dat er iets heel erg fout is gegaan, ook in het proces. Dat is een houding waarvan we iets kunnen leren. Gezegd is dat er geen signalen over zware wapens zijn geweest. Ik heb voorgelezen dat er op 30 juni een helder signaal is gegeven door generaal Breedlove dat er ook ten westen van de grens Rusland/Oekraïne zware wapens waren gebruikt. Op 14 juli is er een memo gestuurd door een diplomaat met een signaal. Mijn vraag is of er meer signalen waren en wat wij daarvan kunnen leren voor een volgende keer. Kunnen wij een volledige lijst van die signalen krijgen? Wij krijgen straks een algemene beschrijving van het proces. Toch vraag ik met klem om zeven maanden na dato te komen met een stuk waarin stap voor stap wordt beschreven wat er met de MH17 is gebeurd. Wie keurde wat goed? Daar kunnen wij namelijk van leren. We moeten niet de vlucht naar voren nemen naar een website, waarbij ik nog moet zien of de Britten alle informatie beschikbaar zullen stellen die zij met hun eigen maatschappijen delen, zodat die ook terecht komt bij anderen. Daar plaats ik een groot vraagteken bij. Nee, we moeten eerst analyseren wat er is misgegaan.

Ik sluit me aan bij de heer Servaes over het zichtbaar maken van de vervolgingsstrategie. Ik vraag Minister Opstelten met klem om ervoor te zorgen dat die strategie er tijdig is. Als er een verdachte in beeld is, moet er voor een rechtssysteem gekozen worden. We kunnen niet wachten met het kiezen van dat rechtssysteem, want het kan zijn dat als wij één van die drie landen kiezen, functionarissen van andere landen opgeleid worden om mee te doen. Daar kun je niet mee wachten tot het moment dat je een arrestatiebevel tegen iemand uitvaardigt. Je hebt de verdachte per ongeluk in handen en je hebt de rechtbank niet klaar. Nou, dat zou echt een blamage zijn. Ik snap dat dit met enige voorzichtigheid gepaard gaat, maar laten we ervoor zorgen dat we voor de volgende stap, die hopelijk komt, klaar zijn.

Tot slot wil ik graag weten welke tussenrapportages beschikbaar zijn van de drie rapporten. Ik doel ook op het rapport van het OVV – we hebben daar vandaag niet over gesproken – en op het rapport over de samenstelling van de passagierslijsten. Dat laatste lijkt mij van alle drie de rapporten, met al mijn onwetendheid, de eenvoudigste. Waarom was die lijst niet helemaal goed? Ik had dat rapport na zes maanden wel verwacht, in alle eerlijkheid. Wanneer verwachten we die rapporten en welke tussenrapportages zijn er? Zo kunnen wij een idee krijgen van de scope van het onderzoek en wat wij de komende tijd kunnen verwachten.



De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Als je het verhaal beluistert, blijken er geen fouten gemaakt te zijn in het proces. De procedures zijn goed doorlopen, de NOTAM's zijn zelfs afgeleverd. Maar toch heeft de ramp kunnen gebeuren.

Ik zal geen vragen stellen over de Onderzoeksraad. De resultaten daarvan wacht ik met vertrouwen af. Ik wil wel graag alvast nadenken over de vraag hoe we met elkaar het luchtruim veiliger kunnen maken voor de burgerluchtvaart. Bij mij bleef de vraag hangen over de Britse en Koreaanse vliegtuigen die stopten. De Minister van Veiligheid en Justitie zei dat dit niets met de veiligheid van het luchtruim te maken had. Dan vraag ik mij af waar het dan wel mee te maken had. Het is wel heel toevallig dat zij er op dat moment voor kozen om niet over Oost-Oekraïne te vliegen.

Ik blijf ook zitten met de vraag aan de Staatssecretaris over het nieuw op te tuigen informatiesysteem. Ik heb begrepen dat het gevoed zal worden door verschillende inlichtingendiensten. Daar kunnen misschien wel tegenstrijdige berichten in terechtkomen. Het ligt eraan van wie die berichten komen: Noord-Korea, Irak of Syrië bijvoorbeeld. Op het moment dat die informatie beschikbaar komt via een informatiesysteem of website zou EUROCONTROL, als ik de Staatssecretaris goed begrijp, daar conclusies uit moeten trekken over de vraag of een vluchtplan al dan niet veilig is. Hoe kan EUROCONTROL er conclusies uit trekken als er tegenstrijdige berichten op staan, vraag ik aan de Staatssecretaris. Mijn laatste vraag gaat over de passagiersinformatie. De Staatssecretaris wil graag dat de passagiers kunnen beschikken over informatie over veilige vluchtroutes. Is het dan niet raar dat een passagier moet nagaan of hij vluchtplan A of B moet nemen. Hoe kunnen wij dat als passagiers overzien? Moet een luchtvaartmaatschappij niet zo betrouwbaar zijn dat we zeker weten, op het moment dat we aan boord gaan, dat we op een veilige vluchtroute komen? Ik vraag de Staatssecretaris wat de meerwaarde is van die passagiersinformatie.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Vanavond is mij nog meer dan uit de schriftelijke ronde duidelijk geworden hoe de feitelijke verantwoordelijkheidsverdeling in dit soort kwesties is. Dat is duidelijk, maar er kon iets verschrikkelijk misgaan, ondanks die verantwoordelijkheidsverdeling en de helderheid daarover. De vraag is hoe je dat in de toekomst kunt voorkomen. Dan kun je twee dingen doen. Je kunt binnen de huidige verantwoordelijkheidsverdeling je beleidsruimte veranderen of vergroten. Net als de heer Sjoerdsma denk ik dan aan onze eigen inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Dan hoeft je niet iets te veranderen aan de internationale afspraken. Dan kun je gewoon besluiten om meer te doen. Dat zou een mogelijkheid zijn. Maar je kunt ook – en dan sluit ik me graag aan bij de heer Servaes – een verdrag dat 70 jaar oud is en dat wellicht niet meer helemaal toegesneden is op de huidige situatie in de lucht, proberen aan te passen aan de huidige actuele situatie. Dat lijkt mij, eerlijk gezegd, een logische gedachte. Het feit dat er een verdrag is en dat dit al 70 jaar bestaat, kan geen reden zijn om te zeggen: nou, dan moet het de komende 70 jaar ook blijven bestaan. Dat zegt ook niemand, maar de suggestie dat de huidige verdeling van verantwoordelijkheden is zoals die is en misschien ook maar zo moet blijven, wordt in dit debat wel door het kabinet gewekt.

De Staatssecretaris heeft gezegd dat het wel lijkt alsof de heer Van Ojik niet goed begrijpt dat die website een informatiesysteem is. Nou, dat kan ik natuurlijk niet onweersproken laten. Ik heb wel degelijk goed begrepen dat dit een informatiesysteem is, maar mijn vragen gingen meer over de mate waarin dat informatiesysteem straks een oplossing biedt voor de hiaten die er zijn in de interpretatie van de signalen. Ik begrijp dat allerlei

landen er informatie op gaan zetten en er dingen aan kunnen toevoegen. Ik zie zomaar een website voor mij die best wel eens onoverzichtelijk zou kunnen zijn, met heel veel verschillende informatie. De vraag is wie uiteindelijk de finale afweging maakt op basis van de informatie die in dat informatiesysteem is opgeslagen. Op dat punt ben ik nog niet gerustgesteld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Hartelijk dank aan alle bewindslieden voor de beantwoording. Als het gaat om de drie doelen, te weten repatriëring, toedracht en gerechtigheid, viel het mij op dat het debat nu verschuift naar de toedracht. De vorige keer hadden we het echt over de repatriëring, het eerste doel, en nu zie je dat de schijnwerpers gericht worden op de toedracht. Gehoord ook het gesprek met de Stichting Vliegcramp MH17, leven we zeer mee met de nabestaanden die nog volop in die eerste fase bezig zijn en wier gedachten, gevoelens en activiteiten daarop gericht zijn.

In het onderzoek naar de toedracht gaat het natuurlijk ook om de beoordeling van de luchtverkeersveiligheid door Oekraïne en Nederland. Ik blijf zeggen dat het heel belangrijk is dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid hierover in het rapport licht gaat brengen. Het is namelijk best lastig om een bevredigend debat te hebben zonder een goed rapport, omdat er heel snel drie dingen door elkaar gaan lopen. Ten eerste: welke feiten waren bekend over de onveiligheid van het luchtruim boven Oekraïne? Ten tweede: welke taakopvatting was er bij de Nederlandse diensten in het wegen en beoordelen van de feiten? Ten derde: hoe oordeel je over die feiten en over die taakopvatting met de wijsheid van toen en hoe kijk je ertegenaan met de wetenschap van nu? Dat is best een complex van vragen die hier dwars doorheen lopen en er snel toe zouden kunnen leiden dat je op verschillende golfhoogtes gaat zitten. Zo beschouwd, vind ik het eigenlijk nog een heel behoorlijke gedachteswisseling die we vanavond hebben gehad. De belangrijkste vraag is mijns inziens echter: doen we nu al de goede dingen om de luchtverkeersveiligheid te verbeteren? Ik ben onder de indruk van wat er op internationaal niveau in zo'n korte tijd aan stappen is gezet, ook als je de desbetreffende website bekijkt. We zien internationaal aanvullende acties. Mijn vraag aan de bewindslieden is wel in hoeverre het op nationaal niveau aan de orde is om aanvullend een extra inspanning te doen om ten aanzien van conflictgebieden een verbetering van de luchtverkeersveiligheid tot stand te brengen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor het beantwoorden van de vragen, ook al waren die antwoorden soms vaag en onsamenhangend. De Minister van Buitenlandse Zaken heeft gezegd dat de Nederlandse regering niet op de hoogte was van zwaar luchtafweergeschut op de grens van Rusland en Oost-Oekraïne, maar dat ze wel op de hoogte was van de briefing door generaal Breedlove die heeft gezegd dat er sprake was van zwaar luchtafweergeschut in dat gebied. Dat is dus onsamenhangend en dat zet mij ook op het verkeerde been. De Minister van Veiligheid en Justitie zegt: ik ken alle signalen, ik heb alle informatie doorgekregen maar ik heb er niets mee gedaan want ik vond het allemaal wel meevallen.

Verder blijven documenten die cruciaal zijn, geheim. Dat is ook niet goed. Ik vind nog steeds dat er openheid over moet komen.

Om die onsamenhangendheid en vaagheid weg te nemen, wil ik deze zaak graag plenair afronden. Bij dezen vraag ik dan ook een VAO aan. Ik wil namelijk echt de onderste steen boven krijgen en op deze manier gaat dat ons niet lukken. We kunnen vragen blijven stellen maar de antwoorden blijven vaag en onsamenhangend.

De **voorzitter**: Met een plenaire afronding bedoelt u dat u een VAO gaat aanvragen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren): Precies.

De **voorzitter**: Dank u wel, dan hebben we duidelijkheid over wat u bedoelt.

Dan is nu het woord aan de heer De Roon van de PVV-fractie.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Drie minuten en ik heb ook drie punten.

Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording in eerste termijn. Het eerste punt dat ik aan de orde wil stellen, is de kwestie van het inzage geven in het verslag van de diplomatieke briefing in Kiev. De Minister van Buitenlandse Zaken zegt: dat doe ik niet, want geloof mij maar, dat is schadelijk voor het diplomatieke verkeer in de toekomst. Als we dan vervolgens vragen of hij niet aan Oekraïne wil vragen of dat dan misschien in dit uitzonderingsgeval, wellicht geanonimiseerd en vertrouwelijk, toch met de Kamer gedeeld kan worden, dan is het antwoord weer: geloof mij maar, ik doe het niet. Onbevredigend!

Dan mijn tweede punt. Ik zet kort op een rij wat de regering wist over de gevaren boven Oost-Oekraïne voor de luchtvaart. 1. Er waren daar al veel vliegtuigen neergehaald door de rebellen, zeer wel mogelijk met materiaal afkomstig van Rusland. 2. Er werd aan de grens getraind met zwaar luchtafweergeschut. 3. Er was een vliegtuig neergehaald boven de 6 km en Oekraïne zei op 15 juli: dat kan alleen maar gedaan zijn door een ander vliegtuig of een luchtdoelraket. 4. Als je materieel bezit waarmee je boven de 6 km een vliegtuig neer kunt halen, dan is de kans heel groot dat je dat ook nog veel hoger en boven flightlevel 320 kunt. Als ik dan luister naar wat een aantal verstandige Kamerleden hier vanavond voor posities heeft ingenomen en niet allemaal Kamerleden die lid zijn van de oppositie, dan krijg ik toch de indruk dat zij zich op z'n minst afvragen: als ik had beschikt over deze rij van gegevens, zou ik dan wel in vlucht MH17 zijn gestapt? En dan zeg ik het nog heel voorzichtig. Ze zouden zich dat waarschijnlijk afvragen. Maar de leden van het kabinet niet, want die zeggen: er was geen concrete dreiging volgens onze definitie en Oekraïne zei dat het safe was boven flightlevel 320. Dus deze drie bewindslieden zouden zonder een moment van twijfel wel in vlucht MH17 zijn gestapt. Hoe hun partners daarover zouden denken, vraag ik maar niet, maar ik proef wel dat er nog een groot verschil van inzicht is tussen in ieder geval een deel van de Kamer en de regering over de vraag wanneer de regering moet acteren bij dit soort informatie. Wanneer moet er actief worden opgetreden om in ieder geval te proberen onheil af te wenden?

De Staatssecretaris van I en M heb ik horen zeggen: ik vind het niet erg dat ik niet in de «loop» zat bij het delen van de informatie uit de briefing in Kiev. Ook heb ik haar horen zeggen: ik vond het eigenlijk niet belangrijk genoeg om nog eens even bij Oekraïne na te vragen hoe ze nou toch op die grens van flightlevel 320 zijn gekomen. Als ik dat hoor, dan is mijn conclusie dat ik eigenlijk geen vooruitgang zie ten aanzien van de laconieke opstelling van de Staatssecretaris de vorige week in het mondelinge vragenuur.

De **voorzitter**: Dan zijn we hiermee gekomen aan het einde van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk nu naar de bewindslieden. Ook u verzoek ik kort te zijn. Gelet op de tijd kan ik tot mijn spijt de leden geen interrupties meer toestaan. Ik hoop dat ze daar begrip voor hebben.

Minister **Koenders**: Voorzitter. Hartelijk dank voor de inbreng van de Kamerleden in tweede termijn. Ik heb er alle begrip voor dat de Kamer-

leden zoals iedereen het naadje van de kous willen weten over deze verschrikkelijke ramp. Het belangrijkste is dat in ieder geval degenen die verantwoordelijk zijn voor deze verschrikkelijke ramp ook voor de rechter verschijnen. Ik denk dat we die prioriteit wel heel helder moeten hebben. Het gaat om de mensen die dit gedaan hebben. Het is van belang dat we een goede procedure hebben, onafhankelijk. Dat wordt ook internationaal gesteund. Ik heb dat vandaag ook gezegd. Daar gaan we ook mee verder. Laten we ons daar niet van laten afleiden. Dat is de kern van de zaak, namelijk dat de mensen die hiervoor verantwoordelijk zijn, worden gestraft en dat we alles doen om dat voor elkaar te krijgen. Ik heb het gevoel dat de grote meerderheid van de Kamer dat ook zo ziet. Ik zal mij er als Minister van Buitenlandse Zaken in ieder geval voor inzetten via het internationaal veiligstellen van de onderzoeken. Dat is echt belangrijk. Ik heb het dan over de betrokken landen, de Veiligheidsraad et cetera. Wat betreft de vragen over het rapport van 14 juli nog het volgende. Als er één Minister openheid van zaken geeft dan ben ik dat vandaag. Ik heb u precies gezegd wat de essentie is van wat er in dat rapport staat. Er werd op een gegeven moment de vraag gesteld of de Minister van Veiligheid en Justitie en de Minister van Buitenlandse Zaken het wel eens zijn. Er is duidelijk gezegd en ik heb het hier ook in de Kamer gezegd, dat er niets verborgen wordt. Ja, er waren aanwijzingen dat er anti-aircraft-materieel was. Ik zie nu ook in de media dat wij gezegd zouden hebben dat er geen zwaar materieel is. Dat is helemaal niet waar. Ik heb hier vandaag ook in de Kamerbeantwoording duidelijk gemaakt dat het in die briefing ging over anti-aircraft. Dus dat er sprake zou zijn van enige verhulling, nee. We hadden die informatie en die is ook gedeeld met de ministeries waar ik het over had. Vervolgens is hier vandaag gedebatteerd over de vraag wat dit nu eigenlijk betekent voor de burgerluchtvaart. Ten aanzien van die lezing op dat moment zijn geen nadere invullingen gegeven; of dat nou een big Buk is of iets anders, het ging om anti-aircraft. Dat hebben we gemeld en dat is hier ook vandaag in alle openheid naar voren gebracht. Ik blijf daarbij, want het is van belang dat niet op de een of andere manier de indruk ontstaat dat de regering iets niet meldde. Ik heb wel gezegd: het is onverstandig om dat publiekelijk als geheel te delen omdat het ook gaat om uitspraken van ambassadeurs die betrekking hebben op het sanctieregime. Ik wil voorkomen dat de volgende keer als we ook dit soort belangrijke informatie nodig hebben, die er dan niet komt. Dat is de enige reden.

Ook ten aanzien van de samenwerking met partners en het consulaire werk zal het Ministerie van Buitenlandse Zaken zich actief inzetten om ervoor te zorgen dat ook in de richting van families en nabestaanden alles wordt gedaan om dit zo nauwkeurig mogelijk tot een eind te brengen.

**Minister Opstelten:** Voorzitter. Dank voor de vragen in de tweede termijn. Hetgeen de heer Servaes heeft gezegd over de nabestaanden spreekt mij zeer aan. Dat geldt ook voor zijn betoog dat de onderste steen boven moet komen en dat uiterste zorgvuldigheid moet worden betracht.

De heer Van Bommel heeft het nog gehad over de non-disclosure. Er is geen enkel land dat in het Joint Investigation Team eenzijdig kan opzeggen. Dat is een afspraak die wereldwijd rondt JIT's wordt gemaakt, namelijk dat je altijd in deze justitiële kringen tot consensus moet komen. Het is ongelooflijk belangrijk dat er samenwerking is tussen de partners, waaraan inmiddels ook Maleisië is toegevoegd, en dat Oekraïne een belangrijke rol speelt in de samenwerking. Ook is het belangrijk om te beseffen dat wij hierin niet de leiding hebben maar wel een voortrekkende rol hebben, wat ook onze verantwoordelijkheid enorm onderstreept. Wij hebben groot vertrouwen in dat JIT. Dat is belangrijk voor het succes van het Openbaar Ministerie dat naar wij hopen zal blijken.

Richting de heer Van Bommel hecht ik eraan nog op te merken dat er geen misverstand over mag bestaan dat gelet op onze verantwoordelijkheid het

uitwisselen van informatie ongelofelijk belangrijk is, ook binnen mijn verantwoordelijkheid en die van de diensten die voor de NCTV van belang zijn. De NCTV kan niet functioneren zonder de informatie die van de diensten komt en die ook een heel goed internationaal netwerk hebben op dit terrein.

Ik ben de heer Sjoerdsma zeer erkentelijk voor wat hij heeft gezegd en ook voor zijn vraag. Dat is een vraag die je altijd moet kunnen stellen, ook hier in het parlement. Hij zit hier natuurlijk ook om mij te vragen of de juiste afwegingen zijn gemaakt. Ik kan nog een keer zeggen dat de crux is en blijft dat er geen verschil van mening is over de informatie over neergehaalde militaire vliegtuigen, via NOTAM's, briefings van diplomaten en generaal Breedlove. Er is geen verschil van mening over wat zich daar heeft voorgedaan. Zoals collega Koenders zei: de informatie is niet beschikbaar gesteld, maar wij hebben wel vragen beantwoord. Wij hebben de crux van wat daar aan de orde is, aangegeven. Feit is en blijft dat geen enkele luchtvaartautoriteit in de wereld hieruit heeft afgeleid – dat zijn toch de professionals – dat het luchtruim boven Oost-Oekraïne boven 9,75 kilometer onveilig zou zijn voor de burgerluchtvaart. Dat is niet beschouwd als een signaal van onveiligheid van het luchtruim voor de burgerluchtvaart, ook niet door ons in Nederland. Dat moet ik gewoon vaststellen. Dat zijn de feiten. Als Minister vind ik het prettig en goed dat objectief en volstrekt onafhankelijk wordt getoetst of wij de juiste afwegingen hebben gemaakt. Het is ongelooflijk nodig dat dit gebeurt. Daarom is het goed dat die vraag telkens weer wordt gesteld.

Ik zeg erbij dat er geen sprake mag zijn van alleen maar systeemdenken. Het systeem en de verantwoordelijkheden zijn goed, maar die moeten wel toegepast worden. Gelet op het internationale karakter van hetgeen heeft plaatsgevonden, is er wel de juiste afweging gemaakt. Dat neemt niet weg dat er een enorme ramp heeft plaatsgevonden.

De heer Omtzigt heeft twee punten aan de orde gesteld die op mijn terrein liggen. Het eerste betreft het rechtssysteem en dat is de vervolging. Ik heb ook tegen de heer Servaes gezegd dat dit een belangrijk punt is. Ik vind het prettig dat zowel de heer Servaes als de heer Omtzigt gevoel heeft voor de verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Natuurlijk moeten wij niet te laat komen, maar die discussie moeten wij niet voeren. Ik stel dat op prijs. Dat is belangrijk als wij van de opsporing naar de vervolging overgaan.

Het tweede punt betreft de tussenrapportage van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Ik meen dat ik hier in eerste termijn glashelder over ben geweest. Het is niet anders dan het is. Er is geen verplichting voor de Onderzoeksraad Voor Veiligheid om tussenrapportages uit te brengen. Dat beslist de Raad zelf.

Ik sluit mij volledig aan bij wat collega Koenders heeft gezegd over anti-aircraft. Ik hoef dat niet te herhalen.

De heer Voordewind heeft gevraagd over welke informatie sommige maatschappijen beschikten. British Airways en Korean Air hebben in april hun route over De Krim verlegd. Daarom zeg ik dat dit niets te maken had met de situatie in Oost-Oekraïne. Dit had te maken met de systemen van de autoriteiten in verband met het luchtruim tussen Rusland en Oekraïne. Het is goed dat de heer Van der Staaij nog eens de drie punten heeft aangegeven waarvan wij verwachten en hopen dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid rapport zal uitbrengen. Ik heb van de Onderzoeksraad begrepen dat men zich niet alleen beperkt tot de toedracht – wie heeft wat gedaan en wie was waarvoor verantwoordelijk et cetera – maar dat men het breder wil zien en er conclusies aan wil verbinden, zodat wij er in de toekomst veel aan kunnen hebben, ook nationaal.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik dank de heer Servaes voor zijn steun voor mijn proactieve inzet in ICAO-verband – hij noemde het

activisme – om na wat er na deze vreselijke vliegcrash is onderzocht een stap vooruit te zetten en internationaal veranderingen door te voeren. De heer Servaes vroeg of wij niet naar het soevereiniteitsprincipe moeten kijken. De heer Sjoerdsma vroeg zich af of wij het Verdrag van Chicago niet moeten aanpassen. Het Verdrag van Chicago is de basis van ICAO. Het is een zeer dynamische organisatie. Elke vliegcrash wordt onderzocht en aan de hand van de resultaten daarvan wordt het verdrag verder ingevuld. In die zin blijft het proces levend door het werk van ICAO. Ik noem ook de richtlijnen voor risico-analyses. Alles is gericht op de toekomst. Er wordt steeds geleerd van wat er is gebeurd. Het soevereiniteitsprincipe is geen basis om veranderingen door te voeren. Als een land verteld wordt dat het niet meer soeverein is, ontstaat er een zeer ingewikkelde discussie. Het gaat in totaal om 191 landen. Ik vind het belangrijk dat de informatie over de veiligheid gedeeld wordt door de staten. Daarom is ICAO er ook. De vraag om naar het soevereiniteitsprincipe te kijken, betreft een ingewikkeld vraagstuk. Het tast het principe van de soevereiniteit van 191 staten aan als je daarover gaat praten. Ik heb echter de heer Servaes goed gehoord. Wij zijn actief in ICAO-verband. In dat verband zal ik in ieder geval kijken of er op dit punt een vraagstuk kan liggen, maar ik heb daar sterke twijfels over.

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen van de heer Van Bommel van de SP, merk ik dat de Kamer ongemak houdt bij de rol van mijn ministerie in dit geheel. Ik begrijp dat met het oog op de betrokkenheid bij deze vreselijke vliegcrash. Niemand kan accepteren dat zoiets is gebeurd. Daarom is het voor mij belangrijk om voor ogen te houden wat wij willen bereiken, namelijk dat luchtvaartmaatschappijen zo direct mogelijk informatie krijgen over onveilige situaties. Die informatie komt van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Ik vind het belangrijk dat het proces niet vertraagd wordt doordat ik een afvinkpost wordt om na te gaan of ik de informatie wel of niet heb gehad. Daar is niemand bij gebaat, ook de Kamer niet. De informatie moet via een zo kort mogelijke lijn op de goede plek terechtkomen en dat is de plek waar de afweging wordt gemaakt. De heer Sjoerdsma heeft gevraagd of passagiers ervan uit kunnen gaan dat zij veilig kunnen vliegen. Ik zet mij maximaal in om die veiligheid te bevorderen. Zoals ik heb aangegeven, kan ik dat gezien mijn rol en verantwoordelijkheid het beste mondiaal doen. Vliegen is een mondiale activiteit.

Ik heb de heer Omtzigt toegezegd dat ik de Kamer het proces van de totstandkoming van een vluchtplan zal toesturen. Wat het proces van de MH17 en de analyse van wat er mis is gegaan betreft, heb ik aangegeven dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een uitspraak daarover moet doen. De Raad moet daarnaar kijken en op grond daarvan conclusies trekken en aanbevelingen doen. Ik denk dat het niet goed is dat ik daar voor die tijd een oordeel over geef.

De fractie van de ChristenUnie vroeg naar de meerwaarde van een website voor de passagiers. Er zijn twee trajecten. De heer Servaes wist niet tot in welk detail de Kamer geïnformeerd wordt. Het is goed dat er op hoofdlijnen wordt geïnformeerd welke besluiten in ICAO-verband worden genomen. Zoals ik zei, we zijn bezig met het begin van de bouw van een huis. De inrichting volgt. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer wil weten of er vloerbedekking ligt, maar dan niet welke vloerbedekking. In die zin zal ik proberen de informatie zo gestroomlijnd mogelijk te geven. Mochten er naar aanleiding daarvan vragen zijn, dan kunnen die natuurlijk gesteld worden en dan kan ik nadere informatie geven. De website is primair bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen. Zij moeten, ook in de toekomst, de afweging maken waar er gevlogen wordt. Daar ligt die verantwoordelijkheid.

De vraag was of die website ook toegankelijk moet zijn voor burgers, voor de Kamer, voor mij en uiteindelijk voor passagiers. Die vraag moet nog beantwoord worden. De vraag is hoe technisch zo'n website is en hoe

toegankelijk die gemaakt kan worden. De vraag is ook of je dat wel moet willen. Een andere vraag is hoe en op welk moment passagiers geïnformeerd worden. Los van de website: die verantwoordelijkheid ligt bij luchtvaartmaatschappijen. Daarom is IATA gevraagd om daar spoed mee te betrachten. De IATA is de vereniging van internationale luchtvaartmaatschappijen. Er wordt gewerkt met best practices. Er wordt gekeken hoe passagiers maximaal geïnformeerd kunnen worden en welke informatiebehoefte er is. De heer Voordewind voegde eigenlijk twee elementen samen. Ik heb nu duidelijk gemaakt hoe de verdeling is. Ook op dit punt gaan wij na hoe dit wordt ingevuld. Ik heb al toegezegd dat ik alles wat internationaal ter beschikking komt ook ter beschikking van de Kamer zal stellen.

Hoe gaat EUROCONTROL conclusies trekken als er tegenstrijdige informatie op de website staat? Ik toegezegd dat ik de Kamer zal informeren over de verantwoordelijkheden van de diverse partijen. EUROCONTROL controleert alleen of het vluchtplan rekening houdt met sluitingen van staten voor het eigen luchtruim in het gebied van EUROCONTROL. Daarom zou EUROCONTROL die website niet nodig hebben. De luchtvaartmaatschappijen maken het vluchtplan en zij stellen ook via hun systemen en methodieken een veiligheidsanalyse op. Daarbij worden de risico's gewogen.

De heer Van Ojik vraagt of de oplossing wel in ICAO-verband ligt. Hij wil ook weten wie de finale afweging maakt. De luchtvaartmaatschappij maakt de afweging. Zij is daarvoor finaal verantwoordelijk. Staten en internationale organisaties dragen daaraan bij door hun kennis te delen. Het systeem geeft geen eindafweging, maar draagt wel bij aan het transparant maken van de aanwezige kennis. Daardoor kan er een betere afweging gemaakt worden door de luchtvaartmaatschappijen. Dit kan gebeuren door alle luchtvaartmaatschappijen in de wereld omdat het systeem breed toegankelijk is.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording van de vragen in tweede termijn.

Er zijn vier toezeggingen gedaan.

- De Minister van Veiligheid en Justitie informeert de Kamer over vervolgingsmogelijkheden en de voortgang van het strafrechtelijk onderzoek, als de voortgang van het strafrechtelijk onderzoek dit toelaat; hierbij wordt ook informatie over de weging van de verschillende opties opgenomen.
- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu stuurt de Kamer een overzicht van de verantwoordelijkheden voor de veiligheid van het luchtruim en zal hierbij aangeven hoe een vluchtplan in het algemeen tot stand komt.
- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer informatie sturen over besluiten van ICAO Council inzake inrichting van het informatiesysteem en de website over veiligheid van het luchtruim.
- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gaat na welke mogelijkheden er zijn om het Verdrag van Chicago aan te passen.

Die laatste toezegging was misschien iets te kort door de bocht.

Staatssecretaris **Mansveld**: Uit de reactie van de Kamer merk ik dat de leden snappen dat ik hierop ga reageren en daar ben ik heel blij mee. Ik heb uitgelegd dat het nogal wat is om het soevereiniteitsvraagstuk ter discussie te stellen en dat ik er niet van uitga dat wij op dit punt resultaten zullen bereiken. Gehoord de Kamer, zal ik kijken hoe dit onderwerp in ICAO-verband besproken wordt.

De **voorzitter**: Die amendering neem ik over. De Staatssecretaris zal dit nagaan.

Wij zijn gekomen aan het eind van dit debat dat om 18.00 uur is begonnen. Ik dank de bewindslieden voor hun inbreng. Ik dank ook hun medewerkers voor de ondersteuning, zowel hier als op de ministeries. De heer Bontes zal aanstaande dinsdag bij de regeling van werkzaamheden een VAO aanvragen.

Ik dank de mensen op de publieke tribune voor hun aanwezigheid en ook de luisteraars thuis. Dit debat is door velen gevolgd.

Ik dank de leden voor hun bereidheid om vijf uur lang mee te werken aan dit debat en voor het ordentelijk verlopen ervan.

Ik dank de ondersteuning van de Kamer voor de extra tijd die zij hier aanwezig moesten zijn. Ik wens iedereen wel thuis.

Sluiting 23.03 uur.