

## **Inleiding**

Hierbij de reactie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de vragen die de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken aan de Onderzoeksraad heeft gesteld naar aanleiding van het MH17-onderzoek.

Om zich een zo goed mogelijk beeld van de toedracht van een voorval te vormen, is het van belang dat de Onderzoeksraad zoveel mogelijk relevante informatie kan verzamelen en dat getuigen zich tegenover de Raad vrij kunnen uitspreken. Daartoe zijn diverse bepalingen in de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid opgenomen.

De Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt dat de Raad tot taak heeft te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van voorvallen en de omvang van hun gevolgen zijn en daaraan zo nodig aanbevelingen te verbinden. Dit met het uitsluitende doel toekomstige voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken (art. 3). De Rijkswet bepaalt nadrukkelijk dat onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid geen deel uitmaakt van onderzoek van de Raad (art. 61).

Artikel 59 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt dat de Raad zijn rapport openbaar maakt (lid 1) én dat onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen niet openbaar is (lid 5). Deze bepaling vormt tevens een uitzonderingsbepaling op de Wet openbaarheid van bestuur.

De Raad acht deze bepalingen van groot belang voor de wijze waarop hij zijn onderzoeken uitvoert en vindt het dan ook essentieel zich strikt aan deze bepalingen te houden. In het rapport "MH17 Onderzoeksverantwoording" dat de Onderzoeksraad op 13 oktober 2015 heeft gepubliceerd, legt de Raad vanwege het grote maatschappelijke belang van het onderzoek uitgebreid verantwoording af over de wijze waarop het onderzoek naar de crash is uitgevoerd en de keuzes die daarbij zijn gemaakt.

Ten slotte merkt de Onderzoeksraad op dat veel van de gestelde vragen lijken voort te komen uit de wens meer helderheid te krijgen over de vraag wie verantwoordelijk gehouden kan worden voor de crash van vlucht MH17. De Raad hecht eraan te benadrukken dat het doel van de Raad, zoals hierboven is beschreven, uitsluitend is om de oorzaak van een voorval vast te stellen en zo herhaling in de toekomst te voorkomen. Het onderzoek is dan ook met dat doel opgezet en uitgevoerd, conform het Verdrag van Chicago en de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

## Beantwoording van de vragen (d.d. 4 februari 2016)

- 1 Kunt u toelichten wat er is geprobeerd om de Oekraïense verkeersleider te spreken die als laatste vlucht MH17 onder zijn hoede had? Waarom is dit niet gelukt?  
De Onderzoeksraad heeft voor zijn onderzoek de beschikking gehad over alle informatie die hij nodig had om het verloop van vlucht MH17 te analyseren. Daartoe beschikte de Raad onder meer over de kopieën van de tapes met gesprekken tussen de luchtverkeersleiding van Oekraïne en vlucht MH17 en het telefoonverkeer tussen de Oekraïense luchtverkeersleiding en de Russische luchtverkeersleiding over de begeleiding van vlucht MH17. Ook heeft de Onderzoeksraad in het kader van het onderzoek naar “Vliegen over conflictgebieden” gesproken met medewerkers van de luchtverkeersleiding in Oekraïne.
- 2 Is uitgesloten dat de ontvangen transcripten over het contact van de Oekraïense verkeersleider met vlucht-MH17 op een of andere wijze gemanipuleerd zijn?  
Ja, de Onderzoeksraad heeft dat kunnen uitsluiten. De Onderzoeksraad beschikt over de *cockpit voice recorder* waarop de gesprekken tussen de piloot van vlucht MH17 en de Oekraïense luchtverkeersleider zijn opgenomen. In zijn onderzoek concludeert de Raad dat er geen aanwijzingen zijn voor manipulatie van de recorders. Ook beschikt de Raad over kopieën van de tapes met gesprekken tussen de luchtverkeersleiding van Oekraïne en vlucht MH17. De informatie op deze tapes komt overeen met die op de *cockpit voice recorder*.
- 3 Heeft u satellietgegevens betreffende het afvuren van de raket gevraagd dan wel ontvangen? Zo ja, wat voor informatie betreft dit?  
Twee leden van de Onderzoeksraad zijn in de gelegenheid geweest om via de MIVD kennis te nemen van gerubriceerde informatie die aan de Nederlandse veiligheidsdiensten ter beschikking is gesteld. De ingeziene informatie is in lijn met de conclusies die de Onderzoeksraad op grond van andere onderzoeksinformatie heeft getrokken.
- 4 Kan worden toegelicht welke radar- en satellietgegevens van de Verenigde Staten zijn ontvangen?  
De Onderzoeksraad heeft geen radargegevens opgevraagd bij de Verenigde Staten (zie tabel 8 van het rapport “MH17 Crash”). Wat betreft de satellietgegevens is de Raad gehouden aan geheimhouding.
- 5 Zouden nadere radar- en satellietgegevens de vuurlocatie preciezer kunnen bepalen?
- 6 Waarom is het niet gelukt de vuurlocatie preciezer te bepalen?  
[Antwoord op vraag 5-6](#)

Zoals in de inleiding is vermeld, is de Onderzoeksraad opgericht met het uitsluitende doel voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken. Vragen naar schuld of aansprakelijkheid maken geen deel uit van onderzoeken van de Onderzoeksraad.

Wat betreft het bepalen van het gebied waarbinnen de mogelijke vliegpaden van de raket zouden kunnen zijn aangevangen, heeft de Raad zich dan ook beperkt tot berekeningen op grond van de informatie die hij heeft verzameld ten behoeve van het luchtvaartveiligheidsonderzoek. Het betreffende gebied is berekend met behulp van informatie over de schade aan het toestel, dat wil zeggen op basis van hetgeen zich in de lucht heeft afgespeeld. Voor een meer precieze bepaling van de lanceerlocatie is nader forensisch onderzoek noodzakelijk. Het rapport en de onderzoeksverantwoording vermelden nadrukkelijk dat dit werk buiten het mandaat van de Onderzoeksraad valt.

Overigens merkt de Onderzoeksraad op dat hij in zijn rapport heeft geconcludeerd dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de primaire radarsystemen van de luchtverkeersleiding in het gebied de raket opgemerkt en op het scherm van de luchtverkeersleider getoond zouden hebben. Zoals het rapport vermeldt, zijn er diverse factoren van invloed op de mogelijkheden van een primair radarsysteem voor de burgerluchtvaart om een kleine en snel vliegende raket te detecteren en op het radarscherm te tonen. De voornaamste twee hiervan zijn detectiegevoeligheid en systeemfiltering (zie paragraaf 3.4.2 van het rapport "MH17 Crash" voor een toelichting op deze factoren).

- 7 Acht u de kritiek die na het verschijnen van uw rapport is geuit op enkele van de bevindingen aanleiding tot het doen van nader onderzoek op onderdelen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Heropening van een onderzoek is op basis van ICAO Annex 13 alleen dan aan de orde als sprake is van nieuw en significant bewijsmateriaal (zie ICAO Annex 13, par. 5.13). De conclusie over de toedracht van de crash van vlucht MH17 is gebaseerd op meerdere bronnen. De Raad heeft vastgesteld dat geen sprake is van nieuw en significant bewijsmateriaal.

- 8 Heeft u een of meerdere verzoeken gedaan aan de Rijksoverheid voor bijstand bij het verkrijgen van relevante radar- en satellietgegevens? Zo ja, hoe is hierop gereageerd? Zo nee, waarom niet?

De Onderzoeksraad heeft bij het uitvoeren van het onderzoek de bepalingen van Annex 13 van het Verdrag van Chicago gevolgd. Dit betekent dat de Onderzoeksraad in eerste instantie onderzoeksinformatie heeft opgevraagd via de *accredited representatives* van de bij het onderzoek betrokken staten (Oekraïne, Maleisië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Australië en de Russische Federatie). De Russische Federatie is, na een verzoek om radarinformatie, gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek.

Daar waar het opvragen van informatie via de *accredited representatives* niet tot het beoogde resultaat leidde, heeft de Onderzoeksraad zijn speciaal vertegenwoordiger voor internationale aangelegenheden - een oud-diplomaat - ingeschakeld. Deze heeft internationaal op hoog politiek niveau contacten gelegd om de ontbrekende onderzoeksinformatie alsnog te verkrijgen. De inspanningen van deze speciaal vertegenwoordiger hebben aanvullende onderzoeksinformatie opgeleverd, maar hebben er niet toe geleid dat de Onderzoeksraad alle gevraagde radardata ook heeft gekregen. Wel is aan de Raad uitgelegd waarom bepaalde data niet beschikbaar waren.

Overigens hadden deze radardata, als ze beschikbaar waren geweest, naar het oordeel van de Raad niets veranderd aan de conclusie die is getrokken over de oorzaak van de crash.

- 9 Welk deel van het rapport heeft de OVV wanneer als ICAO annex 13 rapport aan ICAO gestuurd?  
De Onderzoeksraad heeft de rapporten getiteld "MH17 Crash" en "Bijlagen MH17 Crash" op 13 oktober 2015 aan ICAO gestuurd. Gezamenlijk vormen deze beide rapporten het Annex 13 rapport over de ramp met vlucht MH17.

- 10 Wat is het conceptrapport dat de deelnemende landen gezien hebben en waarop zij commentaar mochten leveren?  
Ten tijde van de inzage bestonden de rapporten "MH17 Crash" en "Bijlagen MH17 Crash" niet in de vorm waarin ze uiteindelijk zijn gepubliceerd. De Onderzoeksraad heeft de volgende twee rapporten ter inzage aan de betrokken partijen gestuurd:
1. Het conceptrapport inzake de oorzaken van de crash (inclusief bijlagen);
  2. Het conceptrapport inzage het vliegen over conflictgebieden (inclusief bijlagen).
- Na de inzage en mede naar aanleiding van het inzagecommentaar zijn deze rapporten samengevoegd.

Beide conceptrapporten zijn ter inzage gestuurd aan *accredited representatives* van de staten Australië, Maleisië, Oekraïne, de Russische Federatie, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, EASA en EUROCONTROL. Ook is het conceptrapport aan ICAO gestuurd. ICAO heeft kennis genomen van het conceptrapport, maar heeft daar geen commentaar op geleverd. Dit is de gebruikelijke werkwijze van ICAO.

Het conceptrapport inzake het vliegen over conflictgebieden is daarnaast ter inzage gestuurd aan de (Nederlandse) Ministeries van Infrastructuur en Milieu, Veiligheid en Justitie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Buitenlandse Zaken en Defensie.

- 11 Zijn de deelnemende landen ook in de gelegenheid geweest om commentaar te geven op de rapporten van TNO, NLR en de conclusie welke raket en raketkop gebruikt zijn bij de aanslag op de MH17? Zo nee, waarom niet?  
Ja, de deelnemende landen zijn in de gelegenheid geweest commentaar te geven op alle onderzoeksresultaten. Zij hebben inzage gehad in het conceptrapport (zie vraag 10). Ook heeft de Raad gedurende zijn onderzoek drie voortgangsbijeenkomsten georganiseerd, waarin de stand van zaken van het onderzoek met alle deelnemende landen is besproken. De laatste bijeenkomst vond plaats op 11 en 12 augustus 2015.

- 12 Heeft de OVV de brief van Russische federatie ontvangen (<http://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=2311>) en kan zij het antwoord daarop openbaar maken?  
De Onderzoeksraad heeft deze brief ontvangen. Hoewel het niet gebruikelijk is dat de Onderzoeksraad zijn correspondentie openbaar maakt, heeft hij in dit geval besloten een uitzondering te maken, omdat ook de aan de Onderzoeksraad gerichte brief openbaar is gemaakt. De brief van de Raad aan de Russische Federatie is als bijlage bij dit document gevoegd.

13 Bent u bekend met het feit dat in het journaal of de uitzendingen van RTL en Nieuwsuur (beiden NL), TV Sveda, Russia Today, TV Chanel 1 (alle drie uit de Russische federatie), Hromadske.tv (Oekraïne), BBC Russia en Paris Match, herkenbare ooggetuigen duidelijk verklaard hebben dat zij een of meer militaire vliegtuigen zagen bij de MH17? Heeft u een van deze getuigen gesproken en kunt u hun waarnemingen verklaren?  
De Onderzoeksraad is daarvan op de hoogte. Hij heeft op basis van meerdere bronnen de oorzaak van de crash van vlucht MH17 kunnen vaststellen en heeft daarbij andere mogelijke oorzaken, inclusief de aanwezigheid van militaire vliegtuigen in de directe omgeving van vlucht MH17, expliciet uitgesloten.

14 Bent u bekend met het feit dat Andrej Lysenko tijdens een persconferentie op 17 juli (17.00 uur) verklaarde dat alle vliegtuigen van Oekraïne operationeel waren en dus boven Oost-Oekraïne vlogen? Heeft u nagezien waar ze vlogen?  
In de media is in juli 2014 veel informatie naar buiten gebracht in relatie tot de ramp met vlucht MH17. De Onderzoeksraad heeft kennis genomen van deze informatie. In zijn onderzoek heeft de Raad zich gebaseerd op de feitelijke informatie die hij ten behoeve van het onderzoek heeft verzameld. Zoals de onderzoeksverantwoording vermeldt, heeft de Raad de bevindingen in zijn rapport met verschillende bronnen kunnen onderbouwen.

In relatie tot de bovenstaande vraag, heeft de Raad onderzocht of er rond het moment van de crash andere luchtvaartuigen door dezelfde sector vlogen als vlucht MH17. Rond het moment van de crash bevonden zich drie andere civiele luchtvaartuigen in dezelfde sector als vlucht MH17. De afstand tussen vlucht MH17 en het dichtstbijzijnde van deze vliegtuigen bedroeg op het moment van de crash 33 km.

15 Heeft u voor uw onderzoek contact opgenomen met een van deze luchtvaartmaatschappijen: Norwegian Air Shuttle AS, Srilankan Airlines, Scandinavian Airlines System en/of Thomson Airways LTD, waarvan bekend is dat zij vanaf 1 mei niet meer over het Oost-Oekraïense luchtruim vlogen (zoals blijkt uit door de Kamer ontvangen informatie van Eurocontrol)? Zo ja, welke? En bent u bekend met de reden waarom zij dat niet meer deden? En zo nee, waarom niet?

16 Heeft u voor uw onderzoek contact opgenomen met een van deze luchtvaartmaatschappijen: British Airways, Kharkiv Airlines, Pegasus Hava, Tasimaciligi A.S. (Pegasus) en/of Finnair OYJ, waarvan bekend is dat zij in mei sporadisch en in juni/juli niet meer over het Oost-Oekraïense luchtruim vlogen (zoals blijkt uit door de Kamer ontvangen informatie van Eurocontrol)? Zo ja, welke? En bent u bekend met de reden waarom zij dat niet meer deden? En zo nee, waarom niet?

#### Antwoord op vraag 15-16

Uit gegevens die de Onderzoeksraad heeft ontvangen van EUROCONTROL blijkt dat er tussen 1 april en 17 juli 2014 geen zichtbare reactie was van luchtvaartmaatschappijen op de situatie in Oekraïne. In de periode tussen 14 en 17 juli 2014 vlogen 61 luchtvaartmaatschappijen uit 32 landen over het oostelijk deel van Oekraïne.



De Onderzoeksraad heeft een enquête uitgezet om zicht te krijgen op de beweegredenen van luchtvaartmaatschappijen om wel of niet over het oostelijk deel van Oekraïne te vliegen. Negentien luchtvaartmaatschappijen uit acht landen hebben aan deze enquête meegewerkt. Ook hebben interviews en observaties bij luchtvaartmaatschappijen informatie opgeleverd over de beweegredenen van luchtvaartmaatschappijen om wel of niet over het oostelijk deel van Oekraïne te vliegen. Eén luchtvaartmaatschappij bleek in maart te zijn gestopt met het overvliegen van heel Oekraïne, omdat zij het Oekraïense luchtruim als gevolg van de ontwikkelingen in de Krim niet veilig genoeg achtte. Dit besluit is genomen voordat het gewapende conflict in het oostelijk deel van Oekraïne begon.

De luchtvaartmaatschappijen hebben op basis van vrijwilligheid en anonimiteit meegewerkt aan dit deel van het onderzoek. De Raad heeft hiervoor gekozen om de bereidheid van partijen om mee te werken aan het onderzoek te vergroten. De Raad kan dus niet openbaar maken met welke luchtvaartmaatschappijen hij wel en geen contact heeft gehad. Bovendien bepaalt de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid dat de Onderzoeksraad onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, niet openbaar mag maken.

- 17 Bij de presentatie van het rapport vertelde de voorzitter van de OVV dat de raket uit rebellegebied kwam en dat dat uit kaarten bleek. Nu staan er geen kaarten met de frontlinie in het rapport. Kan de OVV aangeven welke gebieden in het potentiële afvuurgebied in handen waren van de rebellen?  
Daarbij werd verwezen naar figuur 65 in het rapport, dat vrijwel samenvalt met het gebied dat in juli 2014 in handen was van separatisten.
- 18 Heeft de OVV een inventarisatie gemaakt van de radarstations die binnen een straal ongeveer 200 kilometer van de rampplek stonden en per radarstation geverifieerd of er informatie beschikbaar was?  
Zie het antwoord op vraag 8.
- 19 Beschikt de OVV over de log-files van het Aircon 2000 systeem dat door Rusland en Oekraïne gebruikt werd voor radar?  
Tabel 8 van het rapport "MH17 Crash" biedt inzicht in de opgevraagde en verkregen radargegevens.
- 20 Oekraïne deelt mee dat de civiele radarstations in onderhoud waren. Welke civiele radarstations van Oekraïne waren in onderhoud?  
Zie het antwoord op vraag 8.
- 21 Heeft de OVV aan Eurocontrol, vanwege de verplichting van landen beperkte radardekking te melden aan Eurocontrol, gevraagd welke beperkingen in dekking Oekraïne gemeld heeft in juni en juli 2014?  
De opmerkingen met betrekking tot de melding van beperkte radardekking zijn voor rekening van EUROCONTROL. Behoudens wat de Onderzoeksraad in zijn eindrapport openbaar heeft gemaakt, geeft de Raad geen inzage in het verloop van het onderzoek.

Zoals vermeldt in het antwoord op vraag 10, heeft EUROCONTROL inzage gehad in de conceptrapporten.

- 22 Op welke twee momenten wordt precies een tweede primair target zichtbaar en waar bevindt dat tweede primaire target zich dan ten opzichte van het primaire target MH17?
- 23 Zijn beide primaire targets delen van de MH17 en zijn zij consistent met wrakstukken die elders neerkomen of kunnen het ook andere zaken geweest zijn?
- 24 Hoe vaak zijn er op de Russische radar meer 'objecten' zichtbaar dan commerciële vliegtuigen (zoals ook zichtbaar in figuur 13 van het rapport bij de bijlagen)?

[Antwoord op vraag 22-24](#)

Op twee momenten was een tweede primair target zichtbaar in de buurt van het MH17-label op het radarscherm. Eenmaal tussen 13.20:47 en 13.21:08 en opnieuw tussen 13.21:18 en 13.25:57 UTC. Tabel 10 van Bijlage I bevat beelden van de video-opnamen van het radarscherm van de Russische Federatie. Hierop is zichtbaar dat het tweede primair target zich eerst vlakbij het MH17-label bevindt en dat de afstand tussen beide targets later groter is (zie het beeld van 13.22:18 UTC).

Het tweede primaire target dat op bovengenoemde tijden zichtbaar is, heeft het onderzoeksteam geïdentificeerd als wrakstukken van het vliegtuig die naar beneden vielen en voldoende weerkaatsing boden om te worden gedetecteerd als primair target. Dit komt overeen met de windrichting en de uiteindelijke positie van de wrakstukken.

- 25 Hoe komt het dat de OVV de piloten niet juist kon identificeren en er een autopsie is uitgevoerd op de verkeerde piloot?  
Er heeft enige tijd onduidelijkheid bestaan over de identiteit van de stoffelijke overschotten.
- 26 Wanneer is de autopsie op piloot B uitgevoerd en wanneer zijn de metalen deeltjes uit het lichaam van piloot A verwijderd?  
Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken.
- 27 Wat is het gewicht van beide vlinderdasdeeltjes nummer 10? Is dat 5,5 gram of 6,1 gram?  
Er zijn twee vlinderdasvormige fragmenten gevonden. Het eerste fragment is gevonden in de cockpit en weegt 6,1 gram. Het tweede fragment is gevonden in het lichaam van een bemanningslid en woog 5,7 gram. Zie hiervoor Tabel 11 in het rapport "MH17 Crash".
- 28 Wat heeft de Oekraïense delegatie bij het gesprek in augustus 2014 over de radarbeelden aan de OVV meegedeeld over de beschikbaarheid van radardata van de MH17? Welke data heeft de delegatie overhandigd aan de OVV op dat moment?
- 29 Wat heeft de Russische delegatie bij het gesprek in augustus 2014 over de radarbeelden aan de OVV meegedeeld over de beschikbaarheid van radardata van de MH17?

Welke data heeft de delegatie overhandigd aan de OVV op dat moment?

Antwoord op vraag 28-29

De tijdlijn in bijlage A van het rapport 'Bijlagen MH17 Crash' geeft aan dat eind augustus 2014 een overleg heeft plaatsgevonden met onderzoekers van de NBAAI betreffende de radargegevens. In diezelfde periode heeft ook een overleg plaatsgevonden met onderzoekers van de Russische Federatie betreffende de radargegevens. Over de inhoud van deze gesprekken, mag de Onderzoeksraad geen informatie openbaar maken.

30 Wanneer heeft de OVV formeel aan Rusland en Oekraïne verzocht om alle beschikbare radardata te bewaren en te overhandigen? Kunt u voor beide landen zeggen wanneer officieel om welke data gevraagd is, aan wie die vraag gericht was en wat het antwoord was?

31 Wanneer heeft de OVV de Nederlandse regering op de hoogte gesteld van het feit dat Oekraïne geen primaire radardata beschikbaar kon stellen?

32 Wanneer heeft de OVV de Nederlandse regering op de hoogte gesteld van het feit dat Rusland geen primaire radardata beschikbaar kon/wilde stellen?

Antwoord op vraag 30-32

De antwoorden op de vragen 8, 28 en 29 bieden inzicht in hetgeen de Onderzoeksraad heeft gedaan om radardata te verwerven. Zoals is vermeld in tabel 8 van het rapport "MH17 Crash" beschikt de Onderzoeksraad niet over ruwe primaire radardata van de Russische Federatie, maar wel over een video-opname van het radarscherm met verwerkte primaire en secundaire data.

Voor het doen van luchtvaartongevallenonderzoek werkt de Onderzoeksraad binnen de kaders van ICAO Annex 13 en de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, waarin is vastgelegd op welke wijze het onderzoek dient te worden uitgevoerd. De Raad werkt onafhankelijk van de Nederlandse regering en heeft gedurende zijn onderzoek dan ook geen informatie gedeeld met de regering.

33 Heeft de OVV verzocht aan de Verenigde Staten om de radarbeelden die zij hebben, te mogen gebruiken en heeft de OVV aan de Verenigde Staten verzocht om deze radarbeelden gedeclineerd te mogen gebruiken?

De Onderzoeksraad heeft geen radargegevens opgevraagd bij de Verenigde Staten (zie tabel 8 van het rapport "MH17 Crash").

34 Heeft de OVV aan de Oekraïense militaire autoriteiten verzocht om de primaire militaire radarbeelden te ontvangen? Aan wie en wanneer is het verzoek gedaan en wat was het antwoord?

Zie het antwoord op vraag 8.

35 Uit welke bronnen beschikt de OVV over de transcripten van de luchtverkeerleiding? Alleen via UKSATSE (Ukrainian State Air Traffic Services) of ook via de zwarte doos?



- 36 Heeft de OVV de beschikking over alle originele opnames van het radioverkeer met de MH17? Heeft de OVV dus de originele banden van de zwarte doos, de originele banden van de verkeerstoren van Dnipropetrovsk en de originele banden van de verkeerstoren in Kiev?

Antwoord op vraag 35-36

De Raad beschikt zowel over de *cockpit voice recorder* waarop de gesprekken tussen de piloot van vlucht MH17 en de Oekraïense luchtverkeersleider zijn opgenomen als over kopieën van de tapes met gesprekken tussen de luchtverkeersleiding van Oekraïne en vlucht MH17.

- 37 Kan de OVV alle opnames of ten minste een transcript van alle opnames openbaar maken van alle communicatie die er geweest is met MH17? Zo nee, waarom niet?
- 38 Kan de OVV alle transcripten geven die betrekking hebben op omleidingen en afwijkingen van het oorspronkelijke vluchtplan?

Antwoord op vraag 37-38

Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken. Ook op grond van Annex 13 bij het Verdrag van Chicago worden andere opnames of transcripten niet openbaar gemaakt. Dit waarborgt de privacy van vliegtuigbemanningen, van wie op de recorders ook niet relevante en/of niet zakelijke communicatie wordt vastgelegd. De Raad kan besluiten (delen van) transcripten van opnames via het eindrapport of de bijbehorende bijlagen openbaar te maken als dit belangrijk is voor de analyse van het ongeval. Bijlage G van het rapport "MH17 Crash – Bijlagen" bevat een transcript van de relevante delen van de communicatie tussen zowel luchtverkeersleiders en de bemanning van het vliegtuig als tussen verkeersleiders onderling.

- 39 Kent u de identiteit van de luchtverkeersleider van Dnipropetrovsk, die het laatst contact gehad heeft met MH17?  
Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken.
- 40 Heeft u getracht te spreken met de luchtverkeersleider van Dnipropetrovsk, die het laatst contact heeft gehad met MH17?
- 41 Indien het niet gelukt is om de luchtverkeersleider van de MH17 in Dnipropetrovsk te spreken, wie heeft dat dan geblokkeerd?
- 42 Welke banden en opnames heeft de OVV ontvangen van de verkeerstorens Dnipropetrovsk, Kiev en Rostov, zoals audiobanden, algemene audio-opnames, video-opnames van de toren zelf? Heeft de OVV om informatie gevraagd die zij niet gekregen heeft?

Antwoord op vraag 40-42

De Onderzoeksraad heeft voor zijn onderzoek de beschikking gehad over alle informatie die hij nodig had om het verloop van vlucht MH17 te analyseren. Daartoe beschikte de Raad onder meer over kopieën van de tapes met gesprekken tussen de luchtverkeersleiding van Oekraïne en vlucht MH17 en het telefoonverkeer tussen de Oekraïense luchtverkeersleiding en de Russische luchtverkeersleiding over de begeleiding van vlucht MH17. Ook heeft de Onderzoeksraad in het kader van het onderzoek naar “Vliegen over conflictgebieden” gesproken met medewerkers van de luchtverkeersleiding in Oekraïne.

- 43 In figuur 13 valt te lezen dat er 3 commerciële vliegtuigen zijn, maar 4 objecten die via de primaire radar geïdentificeerd worden. Kunt u aangeven waar het vierde object zich bevindt op het radarscherm?

Zoals boven figuur 13 is weergegeven, geeft het figuur een afbeelding uit de video-opname weer, die een klein deel van het radarscherm toont. Dit verklaart waarom op de uitsnede van het radarscherm in figuur 13 drie objecten zichtbaar zijn. Op het volledige radarscherm zijn vier objecten zichtbaar. In figuur 7 van het rapport “MH17 Crash” (p. 44) is dit vierde object, een vlucht van luchtvaartmaatschappij EVA Air, ook zichtbaar.

- 44 Van welk moment is de afbeelding van het radarscherm, figuur 13?  
Dit betreft een afbeelding van 13.20:45 (UTC).

- 45 Hoe vaak, waar en wanneer zijn er meer objecten zichtbaar dan dat er geïdentificeerde verkeersvliegtuigen zichtbaar zijn op de Russische radarbeelden?  
Zie de antwoorden op vraag 14 en vraag 22.

- 46 Wat was de snelheid volgens de primaire radar van vlucht MH17 per 5 seconden in de minuten nadat het geraakt was door de BUK raket?  
Het onderzoeksrapport gaat hier niet op in.

- 47 Wat is de afmeting van de grootste doorboringsschade die gevonden is in de delen die naar Nederland getransporteerd zijn (bijlage X)?  
Op het wrakstuk van de cockpit met het grootste aantal doorboringen werd de grootte van deze perforaties gemeten. Alleen de schade waarvan werd beoordeeld dat deze het resultaat was van afzonderlijke objecten die de plaat volledig hadden doorboord, werd meegenomen. Van elke perforatie werd de afmeting loodrecht op de inslagrichting gemeten. De gemeten grootte varieert tussen de 6 en 14 mm (zie figuur 14 van Bijlage X).

- 48 Is er ook sprake van doorboringsschade die veroorzaakt kan zijn door een boordkanon aanwezig op een van de wrakstukken (bijlage X)?  
In bijlage X wordt geconcludeerd dat de schade die is waargenomen aan de wrakstukken niet overeenkomt met de schade die wordt veroorzaakt door een boordkanon wat betreft het aantal treffers, de dichtheid van de treffers, de richting van de treffers en het type schade. Wat betreft het type schade wordt opgemerkt dat pantserdoorborende projectielen een diameter van 23 of 30 mm hebben. De gemiddelde grootte van de inslagen is 11 mm. Een pantserdoorborend projectiel van 23 of 30 mm kan geen inslag van 11 mm produceren.

- 49 Waarom is de tekst dat er geen militair vliegtuig in de buurt van de MH17 was geschrapd na Russische interventie? Betekent dit dat er mogelijk toch een militair vliegtuig in de buurt was van de MH17 (bijlage V)?  
Op p. 279 concludeert de Onderzoeksraad dat er geen bewijs is gevonden dat zich andere luchtvaartuigen, civiel of militair, in de directe omgeving van vlucht MH17 bevonden. Op p. 136 van het rapport wordt vermeld dat er op het moment van de crash geen (militaire) toestellen aanwezig waren binnen ten minste 30 km van vlucht MH17.
- 50 Heeft de OVV getracht een overzicht te verkrijgen van de aanwezige wapensystemen in de cirkel van waaruit geschoten moet zijn? Zo nee, waarom niet (bijlage X)?  
De Onderzoeksraad is opgericht met het uitsluitende doel voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken. De Onderzoeksraad stelt daartoe vast wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van voorvallen zijn. Vragen naar schuld of aansprakelijkheid maken nadrukkelijk geen deel uit van onderzoeken van de Onderzoeksraad.
- Voor zijn analyse van de toedracht van het voorval heeft de Raad in kaart gebracht welke grond-luchtraketsystemen met voorgevormde fragmentatiekoppen, mogelijkwjs, in de regio aanwezig waren (zie paragraaf 3.6.5 van het rapport "MH17 Crash). Onderzoek naar de vraag welke wapensystemen daadwerkelijk aanwezig waren, valt buiten het mandaat van de Onderzoeksraad.

### **Beantwoording van de aanvullende vragen (d.d. 10 februari 2016)**

- | Nr | Vraag   |
|----|---|
| 1  | <p>Staat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) nog volledig achter de conclusies van het onderzoek, nu blijkt dat de (civiele) radars in Oekraïne niet in onderhoud waren, maar juist waren vernietigd? Waarom wist de OvV dit niet?<br/>De conclusie over de toedracht van de crash van vlucht MH17 is gebaseerd op meerdere bronnen. De Onderzoeksraad heeft na de publicatie van zijn rapport geen informatie ontvangen die zijn conclusies aantasten.</p> |
| 2  | <p>Hoe verklaart de OvV de verschillen tussen het rapport en de uitlatingen van de Oekraïense regering/ambassadeur?<br/>De Onderzoeksraad heeft zijn bevindingen en conclusies in zijn rapport gerapporteerd. Uitspraken van anderen zijn voor hun eigen rekening.</p>  |
| 3  | <p>Waarom heeft de OvV geen contact opgenomen met EUROCONTROL over het vernietigen van de civiele radars?<br/>Het rapport van de Onderzoeksraad vermeldt dat de Oekraïense civiele primaire radarstations in het gebied op het moment van de crash niet functioneerden vanwege periodiek onderhoud. EUROCONTROL heeft inzage gehad in de conceptrapporten.</p>  |

- 4 Kan de OvV uitgebreid aangeven in welke mate er gesprekken zijn gevoerd met de Oekraïense luchtverkeersleiding?  
De Onderzoeksraad heeft voor zijn onderzoek de beschikking gehad over alle informatie die hij nodig had om het verloop van vlucht MH17 te analyseren. Daartoe beschikte de Raad onder meer over kopieën van de tapes met gesprekken tussen de luchtverkeersleiding van Oekraïne en vlucht MH17 en het telefoonverkeer tussen de Oekraïense luchtverkeersleiding en de Russische luchtverkeersleiding over de begeleiding van vlucht MH17. Ook heeft de Onderzoeksraad in het kader van het onderzoek naar “Vliegen over conflictgebieden” gesproken met medewerkers van de luchtverkeersleiding in Oekraïne.
- 5 Werd de delegatie van de OvV tijdens haar bezoek aan Oekraïne in maart-april 2015 begeleid door vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid, bijvoorbeeld door medewerkers van de ambassade in Kiev? Zo nee, waarom niet? Zo ja, betekent dit dat ook deze vertegenwoordigers op dat moment op de hoogte waren van het feit dat de primaire radargegevens niet door Oekraïne beschikbaar konden worden gesteld?
- 6 Heeft de delegatie van de OvV tijdens of na haar bezoek aan Oekraïne in maart-april 2015 de Nederlandse overheid, via de ambassade in Kiev of direct bij de betrokken ministeries in Den Haag, geïnformeerd over het feit dat de primaire radargegevens niet door Oekraïne beschikbaar konden worden gesteld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke instanties zijn op welk moment hiervan op de hoogte gesteld?
- 7 Heeft de OvV op enig ander moment na het bezoek aan Oekraïne in maart-april 2015 en voor publicatie van het eindrapport de Nederlandse overheid geïnformeerd dat de primaire radargegevens niet door Oekraïne beschikbaar konden worden gesteld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke instanties zijn op welk moment hiervan op de hoogte gesteld?
- 8 Heeft de OvV, naar aanleiding van het feit dat in maart-april 2015 bleek dat de primaire radargegevens niet door Oekraïne beschikbaar konden worden gesteld, op enig moment de assistentie van de Nederlandse overheid ingeroepen om deze gegevens alsnog boven tafel te krijgen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke instanties is op welk moment hierover gesproken en tot welke acties en/of resultaten heeft een dergelijk verzoek om assistentie geleid?
- 9 Heeft de OvV, naar aanleiding van het feit dat primaire radargegevens niet door Rusland beschikbaar werden gesteld, op enig moment de assistentie van de Nederlandse overheid ingeroepen om deze gegevens alsnog boven tafel te krijgen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welke instanties is op welk moment hierover gesproken en tot welke acties en/of resultaten heeft een dergelijk verzoek om assistentie geleid?

[Antwoord op vraag 5-9](#)

De Onderzoeksraad heeft bij het uitvoeren van het onderzoek de bepalingen van Annex 13 van het Verdrag van Chicago gevolgd. Dit betekent dat de Onderzoeksraad in eerste instantie onderzoeksinformatie heeft opgevraagd via de *accredited representatives* van de bij het onderzoek betrokken staten (Oekraïne, Maleisië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Australië en de Russische Federatie).

De Russische Federatie is, na een verzoek om radarinformatie, gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek.

Daar waar het opvragen van informatie via de *accredited representatives* niet tot het beoogde resultaat leidde, heeft de Onderzoeksraad zijn speciaal vertegenwoordiger voor internationale aangelegenheden - een oud-diplomaat - ingeschakeld. Deze heeft internationaal op hoog politiek niveau contacten gelegd om de ontbrekende onderzoeksinformatie alsnog te verkrijgen. De inspanningen van deze speciaal vertegenwoordiger hebben aanvullende onderzoeksinformatie opgeleverd, maar hebben er niet toe geleid dat de Onderzoeksraad alle gevraagde radardata ook heeft gekregen. Wel is aan de Raad uitgelegd waarom bepaalde data niet beschikbaar waren. Overigens hadden deze radardata, als ze beschikbaar waren geweest, naar het oordeel van de Raad niets veranderd aan de conclusie die is getrokken over de oorzaak van de crash.

- 10 Kan de OvV exact (op een kaart) de locatie aangeven waar de twee extra 'primary targets' waren die vlakbij de MH17 geïdentificeerd zijn (paragraaf 3.4.2) ?  
Zoals in paragraaf 3.4.2 staat beschreven, was op twee momenten een tweede primair object zichtbaar, dicht in de buurt van de echo met het label MH17. Tabel 10 van het rapport "MH17 Crash – Bijlagen" bevat beelden van de video-opname van het radarscherm van de Russische Federatie waarop de locatie van dit object zichtbaar is.
- 11 Wat was de snelheid en de richting van elk van de twee extra 'primary targets' die vlakbij de MH17 geïdentificeerd zijn? Kan de OvV een vector of een tabel geven van de snelheid en de richting tijdens de hele waarneming van deze objecten?  
Het tweede primaire target dat zichtbaar is, heeft het onderzoeksteam geïdentificeerd als wrakstukken van het vliegtuig die naar beneden vielen en voldoende weerkaatsing boden om te worden gedetecteerd als primair target. Het onderzoeksrapport bevat geen informatie over de snelheid van de wrakstukken. De richting van de wrakstukken is zichtbaar in Tabel 10 van het rapport "MH17 Crash – Bijlagen". Deze komt overeen met de uiteindelijke vindplaats van de wrakstukken.
- 12 Heeft de OvV de logboeken kunnen raadplegen van het radarstation in Oekraïne dat in onderhoud was? Kan de OvV aangeven op welke tijdstippen dit radarstation in de week 10-17 juli 2014 functioneerde en op welke tijdstippen de primaire radar niet functioneerde?
- 13 Op welke datum heeft de OvV aan wie in Oekraïne en in Rusland de primaire radargegevens gevraagd? Kan de OvV een lijst van de gedane verzoeken geven?
- 14 Op welke datum zijn welke antwoorden binnengekomen op verzoeken om primaire radargegevens?
- 15 Op welke data hebben het kabinet en de OvV informatie uitgewisseld over het onderzoek?



16 Welke zaken heeft de OvV aangekaart bij het kabinet tijdens het gesprek gehouden naar aanleiding van de toezegging (gedaan tijdens het plenaire debat over MH17 d.d. 23 april 2015) over de informatievoorziening aan de OvV? Wanneer vond dat gesprek plaats?

17 Wanneer heeft de OvV gecommuniceerd met het kabinet over het ontbreken van de primaire radargegevens van Oekraïne en/of Rusland?

Antwoord op vraag 12-17

Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken. De Onderzoeksraad opereert in zijn onderzoek volledig onafhankelijk van de Nederlandse regering en heeft gedurende zijn onderzoek dan ook geen informatie gedeeld met de Nederlandse regering.

18 Op welke datum/data heeft de OvV de inhoud of het rapport over de oorzaken van de crash gedeeld met het kabinet?

De Onderzoeksraad heeft op 9 september 2014 een Rapport van eerste bevindingen gepubliceerd. Het eindrapport is op 13 oktober 2015 gepubliceerd. Het kabinet heeft geen inzage gehad in het conceptrapport inzake de oorzaken van de crash.

19 Hoe oordeelt de OvV over het verschil tussen de onderzoeksverantwoording van de OvV en de mededelingen van de Oekraïense regering wat betreft de reden waarom de informatie van de Oekraïense radarstations niet beschikbaar is?

De Onderzoeksraad heeft zijn bevindingen en conclusies in zijn rapport gerapporteerd. Uitspraken van anderen zijn voor hun eigen rekening.

20 Kan de OvV een overzicht geven van alle contacten tussen de OvV en de Oekraïense autoriteiten? Klopt het dat er een speciale gezant van de OvV naar Kiev is afgereisd om de zaak omtrent de radargegevens te bespreken? Zo ja, wanneer is dit gebeurd en met wie heeft men gesproken? Zijn die gesprekken over de beschikbaarheid van de radargegevens steeds alleen tussen de OvV en de Oekraïense autoriteiten zelf gehouden, of heeft de Nederlandse overheid daar een rol in gespeeld? Zo ja, wat was de rol van de Nederlandse overheid in deze gesprekken?

De Onderzoeksraad heeft bij het uitvoeren van het onderzoek de bepalingen van Annex 13 van het Verdrag van Chicago gevolgd. Dit betekent dat de Onderzoeksraad in eerste instantie onderzoeksinformatie heeft opgevraagd via de *accredited representatives* van de bij het onderzoek betrokken staten (Oekraïne, Maleisië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Australië en de Russische Federatie). De tijdlijn in bijlage A van het rapport 'Bijlagen MH17 Crash' geeft aan dat eind augustus 2014 een overleg heeft plaatsgevonden met onderzoekers van de NBAAI betreffende de radargegevens. Over de inhoud van dit gesprek, mag de Onderzoeksraad geen informatie openbaar maken.

Daar waar het opvragen van informatie via de *accredited representatives* niet tot het beoogde resultaat leidde, heeft de Onderzoeksraad zijn speciaal vertegenwoordiger voor internationale aangelegenheden - een oud-diplomaat - ingeschakeld.

Eind maart 2015 is de speciaal vertegenwoordiger voor internationale aangelegenheden van de Onderzoeksraad naar Oekraïne afgereisd met als doel ontbrekende onderzoeks-informatie, waaronder de primaire radardata, te verkrijgen. Over de inhoud van dit gesprek, mag de Onderzoeksraad geen informatie openbaar maken.

- 21 Heeft de OvV kennisgenomen van de brief van de Russische luchtvaartorganisatie van 9 februari 2016 (<https://www.rt.com/politics/official-word/331834-mh17-russia-storchevoy-letter/>)? Hoe oordeelt de OvV over deze brief? Klopt het dat Rusland alle primaire databeelden heeft overgedragen? Klopt het dat Rusland alle data heeft bewaard tot op de dag van vandaag, en bereid is deze nogmaals over te dragen? Klopt het dat Rusland een video van de radarbeelden heeft overgedragen? Correspondeert deze brief met de reeds door de OvV vermelde geziene video-beelden, waarop een combinatie was te zien van primaire en secundaire radarbeelden? Klopt het dat Rusland de satellietdata heeft overgedragen? Klopt het dat de OvV deze data niet heeft gebruikt in het eindrapport? Wijzigt deze brief uw beoordeling om alsnog om gegevens te vragen waarover in de brief gesproken wordt (video en satellietbeelden), nu de OvV zijn onderzoek heeft afgerond? Kunt u uw antwoord toelichten?
- De Onderzoeksraad is bekend met de betreffende brief. Deze brief bevat geen nieuw en significant bewijsmateriaal. Tabel 8 van het rapport “MH17 Crash” bevat een overzicht van de opgevraagde en verkregen radargegevens. De Raad constateert dat de Russische Federatie middels deze brief geen aanvullende radargegevens overdraagt.
- 22 Klopt de bewering van Oleg Storchevoy dat Rusland satellietbeelden van een Oekraïense BUK-installatie die (rond 17 juli 2014) in de buurt van de crashsite is gezien, overhandigd heeft aan de OvV? Wat heeft de OvV met deze beelden gedaan? Zijn de beelden ook doorgegeven aan het Openbaar Ministerie (OM)?
- De Onderzoeksraad heeft informatie die relevant is voor zijn conclusies in zijn rapport opgenomen. Onderliggende onderzoeks-informatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken. De Onderzoeksraad deelt relevante onderzoeks-informatie met het Openbaar Ministerie voor zover dit is toegestaan binnen de wettelijke kaders.
- 23 Heeft Oekraïne medegedeeld dat een aantal van haar primaire radarsystemen vernietigd was? Zo ja, wanneer en welke radarsystemen betrof het?
- Het rapport van de Onderzoeksraad vermeldt dat de Oekraïense civiele primaire radarstations in het gebied op het moment van de crash niet functioneerden vanwege periodiek onderhoud. Het conceptrapport inzake de oorzaken van de crash is ter inzage verstuurd aan Oekraïne (NBAAI en UKSATSE).
- 24 Welke radar- en satellietdata kreeg de OvV toen de OvV het onderzoek op 23 juli 2014 overnam?
- De overeenkomst betreffende de Oekraïense ATC-data is opgenomen in Bijlage M van het rapport “MH17 Crash Bijlagen”. Onderliggende onderzoeks-informatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken.

- 25 Zijn er afspraken gemaakt waaraan de OvV zich moest houden en die de onderzoeksmogelijkheden beperkt hebben? Zo ja, wanneer en door wie?  
Nee, dergelijke afspraken zijn niet gemaakt. Bijlagen B en C van het rapport “MH17 Onderzoeksverantwoording” bevatten de overeenkomsten die zijn opgesteld ten behoeven van de overdacht van het onderzoek.
- 26 Wie heeft namens de Oekraïense militaire autoriteiten geantwoord dat er geen primaire radardata beschikbaar zijn? Wanneer is die vraag gesteld en aan wie? Wanneer is die vraag beantwoord?  
Zie het antwoord op vraag 5-9 van de set met aanvullende vragen. Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken.
- 27 Had Oekraïne BUK-installaties met radarsystemen actief in Oost-Oekraïne en stonden die aan of uit op 17 juli 2014?  
Voor zijn analyse van de toedracht van het voorval heeft de Raad in kaart gebracht welke grond-luchtraketsystemen met voorgevormde fragmentatiekoppen, mogelijkerwijs, in de regio aanwezig waren (zie paragraaf 3.6.5 van het rapport “MH17 Crash”). Onderzoek naar de vraag welke wapensystemen daadwerkelijk aanwezig waren, valt buiten het mandaat van de Onderzoeksraad (zie ook “MH17 Crash bijlage V – Inzage Deel A”).
- 28 Heeft de OvV kunnen verifiëren wie de ruwe primaire radardata van Rostov gewist heeft en wanneer dat gebeurd is? Wie heeft toestemming/opdracht gegeven voor het wissen van die data?  
De Onderzoeksraad baseert zich in zijn rapport op de informatie die hem tijdens zijn onderzoek is aangereikt door de *accredited representative* van de Russische Federatie. Overigens merkt de Raad op dat hij niet beschikt over rechtsmiddelen om in het buitenland informatie op te eisen of te vorderen. De Raad is daarvoor afhankelijk van de bereidwilligheid van andere landen om mee te werken aan zijn onderzoek.
- 29 Welke landen is om satellietbeelden van de MH17 tijdens de crash gevraagd en welke landen hebben die geleverd aan de OvV?  
Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een overzichtsfoto van de rampplek afkomstig van diverse satellietbeelden. Aanvankelijk is gewerkt met beelden van Google Earth. Later heeft de Onderzoeksraad andere (gerubriceerde) satellietbeelden kunnen inzien, aan de hand waarvan de beelden van Google Earth geverifieerd konden worden. Wat betreft de satellietgegevens is de Raad gehouden aan geheimhouding.
- 30 Welke Oekraïense instantie heeft aan de OvV medegedeeld dat de Oekraïense civiele primaire radarstations in Oost-Oekraïne niet functioneerden vanwege periodiek onderhoud?  
Zie het antwoord op vraag 5-9 van de set met aanvullende vragen. Onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, mag de Onderzoeksraad niet openbaar maken.

- 31 Heeft de OvV een verklaring ontvangen van de militaire autoriteiten in Oekraïne waarom er geen primaire militaire radarbeelden beschikbaar zijn van 17 juli 2014?  
Het Oekraïense Ministerie van Defensie heeft verklaard dat dit systeem niet operationeel was, omdat er in de sector waar vlucht MH17 doorheen vloog geen Oekraïense militaire luchtvaartuigen aanwezig waren.
- 32 Zijn er op 23 en 24 juli 2014 civiele of militaire radarbeelden aan de OvV overgedragen en heeft de OvV daarna nog radarbeelden ontvangen afkomstig van Oekraïense radarstations?  
Tabel 8 van het rapport "MH17 Crash" bevat een overzicht van de opgevraagde en verkregen radargegevens.