

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

32

Vragen van het lid **Hachchi** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Een jaar na MH17: nog steeds vliegen boven conflictgebieden»* (ingezonden 15 juli 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), Minister **Hennis-Plasschaert** (Defensie) en Minister **Plasterk** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 17 september 2015).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Een jaar na MH17: nog steeds vliegen boven conflictgebieden»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat KLM en Air France vliegen boven conflictgebieden zoals Mali, Zuid-Sudan en de Sinaiwoestijn?

Vraag 3

Was u of waren andere leden van de regering ervan op de hoogte dat KLM, ondanks eerdere berichtgeving die het tegenovergestelde suggereerde, toch ervoor kiest om over deze conflictgebieden te vliegen?

Antwoord 2 en 3

Elke luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor een veilige uitvoering van een vlucht (zie ook het antwoord op vraag 4). KLM heeft aangegeven op dit moment niet te vliegen door het luchtruim van Irak, Syrië, Noord-Korea, Libië en Jemen. Ook vliegt KLM niet over de Gaza-strook, Oost-Oekraïne en het conflictgebied in Mali. KLM maakt wel gebruik van de vliegcorridor boven het oosten van Mali en houdt een minimum vlieghoogte aan boven Zuid-Soedan en de Sinaiwoestijn. Andere luchtvaartmaatschappijen maken op een vergelijkbare manier gebruik van het luchtruim boven de genoemde conflictgebieden.

¹ Nos.nl, 13 juli 2015 (<http://nos.nl/artikel/2046817-eeen-jaar-na-mh17-nog-steeds-vliegen-boven-conflictgebieden.html>).

Verder geeft KLM aan dat zij continu monitort of kan worden gevlogen over conflictgebieden. KLM heeft een robuust proces met betrekking tot overvliegen van gebieden. De afweging wel of niet boven conflictgebieden te vliegen vindt voortdurend plaats. Hierin volgt KLM nauwlettend alle nationaal en internationaal beschikbare informatie.

In de praktijk kan dit betekenen dat KLM aan het begin van het jaar over een bepaald gebied vliegt en op een ander moment niet. Dit verklaart waarom de NOS op verschillende momenten over andere (op dat moment actuele) feiten beschikt inzake vliegen over bepaalde gebieden.

Vraag 4

Zo ja, heeft de regering stappen gezet om KLM ervan te weerhouden boven deze conflictgebieden te vliegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De Nederlandse overheid wordt niet actief geïnformeerd welke delen van het luchtruim Nederlandse luchtvaartmaatschappijen mijden. Dit is in lijn met de verantwoordelijkheidsverdeling tussen luchtvaartmaatschappij en de overheid. Zoals eerder uiteengezet in bijvoorbeeld de factsheet «verantwoordelijkheidsverdeling luchtruim»², zijn luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van hun vluchten. Daartoe maken maatschappijen een eigen risicoafweging op basis van officiële bekendmakingen van landen over hun luchtruim, de zogeheten NOTAMs, en informatie uit andere bronnen. Op grond van deze continue risicoafweging past een luchtvaartmaatschappij onmiddellijk routes aan als dat noodzakelijk is.

Contact tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is er derhalve niet op gericht om maatschappijen te weerhouden te vliegen boven bepaalde gebieden, maar op het delen van relevante informatie die maatschappijen kunnen meenemen in hun eigen risicoafweging.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u de informatievoorziening aan de reizigers van KLM hieromtrent?

Antwoord 5

Zoals eerder aangegeven³ in onder andere de brief aan uw kamer van 2 september 2014 (Kamerstuk 33 997, nr. 15), vindt het kabinet het belangrijk dat passagiers goed geïnformeerd zijn. Het is vervolgens aan de luchtvaartmaatschappij – in dit geval KLM – om de manier te kiezen hoe zij haar passagiers informeert. Passagiers hebben recht op een juiste reactie op vragen die zij hebben. Er zijn geen signalen bekend dat passagiers van KLM ontevreden zijn over de informatievoorziening vanuit KLM.

KLM geeft bovendien aan haar passagiers te informeren over de te vliegen route via een interactieve kaart op de website www.klm.com waarop met een vertraging van tien minuten de locatie van een toestel te volgen is. In gebieden waarvan geen actuele locatiegegevens beschikbaar zijn, toont de kaart een geprojecteerde vliegroute tussen bestemmingen en dus niet de exacte route of positie van het toestel. Verder geeft KLM onder andere via *social media* antwoord op vragen van passagiers en het publiek over de te vliegen routes.

Uiteraard is het belangrijk dat luchtvaartmaatschappijen hun informatievoorziening aan passagiers continu verbeteren. Daarbij is van belang dat luchtvaartmaatschappijen van elkaar leren door ervaringen uit te wisselen en «best practices» te ontwikkelen. ICAO heeft de internationale brancheorganisatie van luchtvaartmaatschappijen (IATA) gevraagd hiertoe het initiatief te nemen.

Vraag 6

Is de regering ervan op de hoogte welke wapens er in de genoemde gebieden aanwezig zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven welke wapens dit zijn en of deze wapens mogelijk een risico vormen voor vliegen op een verondersteld veilige vlieghoogte van 10 kilometer?

² Verstuurd aan uw Kamer als bijlage bij Kamerstuk 31 939, nr. 255

³ Onder andere in de brief aan uw Kamer van 2 september 2014, Kamerstuk 33 997, nr. 15

Antwoord 6

Uit open bronnen en inlichtingen is informatie beschikbaar over wapensystemen in genoemde gebieden. Een lijst van wapensystemen kan het kabinet niet opnemen, omdat een dergelijk overzicht altijd slechts een momentopname is en er ook geen garantie is op volledigheid. In hoeverre sprake is van een risico op de veronderstelde veilige vlieghoogte van 10 kilometer is niet alleen afhankelijk van de aanwezigheid van wapensystemen, maar ook van de intenties of activiteiten van de actoren die over deze systemen beschikken. Voor luchtvaartmaatschappijen is het een continu proces om aan de hand van de meest actuele beschikbare informatie risicoanalyses te maken om te bepalen of over een bepaald conflictgebied kan worden gevlogen.

Vraag 7

Kunt u vervolgens op basis van de informatie die u tot uw beschikking heeft, dus inclusief informatie van eigen inlichtingen- en veiligheidsdiensten en/of bevriende diensten, bevestigen dat er ten aanzien van deze gebieden een veiligheidsrisico bestaat, bijvoorbeeld vanwege raketten die vanuit de Sinaiwoestijn worden afgevuurd?

Vraag 8

Zo nee, kunt u aangeven wat de risico-inschatting van de regering ten aanzien van deze gebieden is? Kunt u vervolgens aangeven hoe de regering een veiligheidsrisico, ook op deze veilig veronderstelde hoogte, precies kan uitsluiten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Zo ja, kunt u aangeven of er meer conflictgebieden zijn waarbij een veiligheidsrisico, ook op de verondersteld veilige vlieghoogte van 10 kilometer, niet uit te sluiten is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Deelt de regering actief de voor haar beschikbare informatie en risicoanalyse voor conflictgebieden zoals Mali, Zuid-Sudan en de Sinaiwoestijn met KLM? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7 tot en met 10

De Nederlandse overheid maakt geen risicoanalyses voor de veiligheid van de burgerluchtvaart in buitenlands luchtruim; de luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht. De Nederlandse Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten doen geen onderzoek naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Wanneer de diensten echter beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie – dus ook in de drie genoemde gebieden – worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. De diensten doen dit via of in samenspraak met de NCTV.

Vraag 11

Ontvangen luchtvaartmaatschappijen naar uw mening alle benodigde informatie over conflictgebieden om de juiste afweging te maken over vliegroutes? Kunt u garanderen dat KLM van haar eigen overheid alle benodigde informatie krijgt om de juiste veiligheidsafweging inzake vliegroutes te maken?

Antwoord 11

Elke luchtvaartmaatschappij is zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht. Daartoe maken maatschappijen een eigen risicoafweging. In de stand van zaken brief MH17 van 30 juni 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het overleg dat, mede naar aanleiding van de motie-Sjoerdsma, is gestart tussen overheid, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). In aanloop naar de bevindingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid verkent deze groep, binnen de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling, hoe de processen van informatiedeling en risicoanalyses verder kunnen worden geoptimaliseerd.

Bovendien wordt op internationaal niveau ook gekeken hoe de verschillen in informatiepositie tussen luchtvaartmaatschappijen kunnen worden verkleind en naar een hoger niveau kunnen worden gebracht⁴.

Vraag 12

Zo ja, hoe verklaart u dat KLM er desalniettemin voor kiest om over conflictgebieden zoals Mali, Zuid-Sudan en de Sinaiwoestijn te vliegen?

Antwoord 12

Zie het antwoord op de vragen 2 en 3.

Vraag 13

Deelt u de mening dat het slechts een veronderstelling is gebleken dat een vlieghoogte van 10 kilometer boven conflictgebieden veilig is, en dat luchtvaartmaatschappijen beter geheel niet over conflictgebieden kunnen vliegen, zoals dat ook niet meer het geval is bij Irak, Syrië en Libië? Zo nee, waarom niet?

Vraag 14

Zo ja, bent u van mening dat vliegtuigmaatschappijen vliegen over dit soort conflictgebieden in algemene zin simpelweg moeten vermijden, om ieder mogelijk veiligheidsrisico te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 15

Zo ja, bent u voornemens om KLM ervan te overtuigen om, zoals dit reeds het geval is ten aanzien van Irak, Syrië en Libië, niet over conflictgebieden zoals Mali, Zuid-Sudan en de Sinaiwoestijn te vliegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13 tot en met 15

Het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij de benodigde risicoanalyse te maken en te bepalen of het veilig is om over conflictgebieden op een bepaalde hoogte te vliegen. Contact tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is niet gericht op het weerhouden van maatschappijen te vliegen boven bepaalde conflictgebieden, maar op het delen van relevante informatie die maatschappijen kunnen meenemen in hun eigen risicoafweging.

Het kabinet kan daarbij aangeven dat in hoeverre een vlieghoogte van 10 kilometer boven een conflictgebied veilig is, afhangt van verschillende factoren. Het gaat daarbij onder andere om de aanwezigheid van bepaalde wapensystemen en de mate waarin de strijdende partijen zijn getraind in het bedienen van dit soort systemen. Deze factoren zijn in kaart gebracht door ICAO en vastgelegd in richtlijnen voor het uitvoeren en delen van een goede risicoanalyse met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden. Deze richtlijnen kunnen luchtvaartmaatschappijen nu gebruiken bij het opstellen van hun risicoanalyse. Er zijn conflictgebieden in de wereld waar verschillende van deze factoren geen rol spelen, waardoor het gebruik van het luchtruim boven deze conflictgebieden in beginsel niet als onveilig wordt aangemerkt.

Vraag 16

Deelt u de mening dat de veiligheid van passagiers te allen tijde voorop moet staan bij het kiezen van vliegroutes?

Antwoord 16

Ja.

⁴ Hierover bent u onder meer bij brief van 23 april jl. (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2648) geïnformeerd.