

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Minister van Veiligheid en
Justitie**

Afdeling beleid

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Ons kenmerk
677853

Uw kenmerk
2015Z14133

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Datum 27 augustus 2015
Onderwerp Antwoorden op Kamervragen lid Hachchi (D66) over het vliegen over
conflictgebieden

Hierbij bieden wij u de antwoorden aan op de 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"¹. Deze vragen zijn ingezonden op 15 juli
2015 onder kenmerk 2015Z14133.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

G.A. van der Steur

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Wilma J. Mansveld

De Minister van Defensie,

J.A. Hennis-Plasschaert

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

R.H.A. Plasterk

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. Koenders

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

**Antwoorden Kamervragen van het lid Hachchi (D66) aan de
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het bericht "Een jaar
na MH17: nog steeds vliegen boven conflictgebieden" (nos.nl, 13 juli
2015)
(ingezonden 15 juli 2015, Nr. 2015Z14133)**

Vraag 1

**Bent u bekend met het bericht 'Een jaar naar MH17: nog steeds vliegen
boven conflictgebieden'?**

Antwoord vraag 1

Ja.

Vraag 2

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

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 op de vragen 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 Sinaiï-woestijn. Andere luchtvaartmaatschappijen maken op een vergelijkbare manier gebruik van het luchtruim boven de genoemde conflictgebieden.

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 ondernomen om KLM ervan te
weerhouden boven deze conflictgebieden te vliegen? Zo nee, waarom
niet?**

Antwoord vraag 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 naar de reizigers van KLM hieromtrent?

Antwoord vraag 5

Zoals eerder aangegeven³ in onder andere de brief aan uw kamer van 2 september 2014 (33997-15), 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 op de hoogte van 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 mogelijkerwijs een risico kunnen vormen voor vliegen op een veronderstelde veilige vlieghoogte van 10 kilometer?

² Verstuurd aan uw Kamer als bijlage bij kamerstuk 31939-255

³ Onder andere in de brief aan uw Kamer van 2 september 2014, kamerstuk 33997-15

Antwoord vraag 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 Sinaï-woestijn 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 Sinaï-woestijn met KLM? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op de vragen 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 vraag 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 Sinaï-woestijn te vliegen?

Antwoord vraag 12

Zie het antwoord op de vragen 2 en 3.

Vraag 13

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

Vraag 14

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

Vraag 15

Zo ja, bent u voornemens om de 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 Sinaï-woestijn te vliegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vragen 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.

⁴ Hierover bent u onder meer bij brief van 23 april jl. (kenmerk 2015D14631) geïnformeerd.

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 tijden voorop moet staan bij het kiezen van vliegroutes?

Antwoord vraag 16

Ja.