

2020Z00403

Vragen van de leden **Amhaouch, Omtzigt, Van Helvert** (allen CDA), **Paternotte** en **Sjoerdsma** (beiden D66) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Buitenlandse Zaken over *het feit dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen tot 8 januari over Irak en Iran bleven vliegen en over de opvolging van aanbevelingen in het OVV-rapport over veilig vliegen over conflict gebieden* (ingezonden 15 januari 2020).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat KLM pas na de raketaanvallen van Iran op legerbases in Irak en nadat het Oekraïense vliegtuig was neergehaald, besloot om niet langer boven Irak en Iran te vliegen?¹

Vraag 2

Vindt u dat KLM dit besluit te vroeg, tijdig of te laat genomen heeft in onderhavige situatie?

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen tijdens een enorm gespannen periode na de aanslag op het konvooi van Qassim Suleimani bleven doorvliegen op de routes over Irak en Iran?

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe het Conflict Zone Information Bulletin van het European Union Aviation Safety Agency (EASA) voor Irak en Iran luidde in de periode 25 december tot heden en welke veranderingen daarin zijn aangebracht? Klopt het dat er geen waarschuwingen zijn (geweest) voor Iran en dat de waarschuwing voor Irak sinds 1 oktober 2019 hetzelfde gebleven is?²

¹ NOS.nl, 8 januari 2020 (<https://nos.nl/artikel/2317757-klm-vliegt-voorlopig-niet-boven-iran-en-irak.html>)

² Website EASA (<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/czibs>)

Vraag 5

Klopt het dat geen enkele staat op dit moment iets aangeleverd heeft voor de online database van de International Civil Aviation Organization (ICAO) over Conflict Zone Risk Information?³

Vraag 6

Kunt u aangeven welke informatie de Nederlandse overheid had over Irak en Iran in deze periode en hoe zij die (eventueel vertrouwelijk) gedeeld heeft met de luchtvaartmaatschappijen?

Vraag 7

Klopt het dat ICAO geen «state letters» heeft doen uitgaan?

Vraag 8

Hebben KLM en andere luchtvaartmaatschappijen ooit publieke (jaarlijkse) verantwoording afgelegd over de keuze van luchtvaartroutes, zoals de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) luidde? Zo ja, waar dan en was dat op voldoende niveau?

Vraag 9

Kunt u van elk van de elf aanbevelingen van de OVV uit het rapport over de MH17-crash over het vliegen over conflictgebieden aangeven of zij geïmplementeerd zijn of niet en of zij in onderhavige situatie het beoogde effect gehad hebben?

Vraag 10

Vindt u dat het waarschuwen en voorzorgsmaatregelen nemen in onderhavige casus (Iran, Irak, eerste week van januari 2019) internationaal goed gewerkt heeft of niet? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, op welke wijze gaat u het systeem dan verbeteren?

Vraag 11

Welke situatie acht u wenselijker: dat het besluit of over een bepaald luchtruim veilig gevlogen kan worden ligt bij de onafhankelijke luchtvaartautoriteit – zoals in het geval van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) – of bij de luchtvaartmaatschappijen zelf? Kunt u dit toelichten?

Vraag 12

Kunt u deze vragen een voor een beantwoorden voor het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden op 29 januari 2020?

³ Website ICAO, geraadpleegd op 12 januari jl. (<https://www.icao.int/czir/Pages/posts.aspx?state=default>)