

Vergaderjaar 2019–2020

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 114

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID EN VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2020

Op 4 februari heeft het VAO plaatsgevonden over vliegen boven conflictgebieden (Handelingen II 2019/20, nr. 49, VAO Vliegen boven conflictgebieden). Tijdens deze vergadering is een motie ingediend door Kamerlid Paternotte c.s. waarin de regering verzocht wordt om het actief verzamelen van inlichtingen over kwetsbare vliegroutes onderdeel te maken van het werk van inlichtingen- en veiligheidsdiensten en te bezien of een aparte unit burgerluchtvaart onder de NCTV hierin kan voorzien (Kamerstuk 24 804, nr. 105).

Conform de toezegging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 4 februari jl. ontvangt u hierbij onze schriftelijke reactie, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In oktober 2015 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid in haar rapport over het neerstorten van MH17 diverse aanbevelingen. Nederland heeft zich op nationaal, Europees en mondiaal niveau ingespannen om de aanbevelingen te implementeren. Zoals in het opvolgsonderzoek door de Onderzoeksraad is geconstateerd, zijn er sinds de crash van vlucht MH17 belangrijke stappen gezet om de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden beter te beheersen.

Op nationaal niveau is naar aanleiding van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad in 2016 het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie burgerluchtvaart ingesteld tussen de Staat der Nederlanden, KLM, Corendon Dutch Airlines en TUI fly en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, inzake het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

In de expertgroep deling dreigingsinformatie wordt alle relevante dreigingsinformatie tussen de overheid en luchtvaartmaatschappijen actief gedeeld en besproken. De informatie van de AIVD en de MIVD is

daarmee onderdeel van de bredere informatie-uitwisseling waarin alle convenantpartijen een actieve rol spelen. Jaarlijks wordt de nationale werkwijze door alle partijen geëvalueerd. Ik wil benadrukken dat in deze evaluaties, waarover uw Kamer is geïnformeerd, door alle convenantpartijen is geconcludeerd dat het convenant goed functioneert¹. De gedeelde informatie in de expertgroep draagt bij aan de risicoanalyses die door de luchtvaartmaatschappijen zijn uitgevoerd. De bij de overheid beschikbare informatie wordt door luchtvaartmaatschappijen gebruikt om reeds beschikbare informatie te valideren en bij te stellen. Zoals aangegeven door de luchtvaartmaatschappijen is dit van grote waarde en van invloed op het al dan niet uitvoeren van bepaalde vluchten. Naast het reguliere en ad hoc contact tussen de convenantpartijen kunnen luchtvaartmaatschappijen met incident gerelateerde vragen ook terecht bij een speciaal hiervoor in het leven geroepen loket van AIVD en de MIVD. De diensten alsmede de NCTV stellen zeker dat over de inzet en middelen wordt beschikt om het convenant uit te voeren. Zoals in de evaluaties beschreven, hebben alle partijen gezocht naar verbeterpunten en deze waar mogelijk doorgevoerd.

Binnen de Europese Unie en op mondiaal niveau is er de afgelopen periode wederom interesse getoond in de unieke Nederlandse werkwijze waarbij publieke- en private partijen intensief samenwerken en alle beschikbare kennis en expertise van de Nederlandse overheidspartijen en luchtvaartmaatschappijen bijeengebracht wordt ten behoeve van de veilige vluchtuitvoering. Dit draagt eraan bij dat alle partijen tijdig en adequaat kunnen handelen bij plotseling opkomende dreigingen. Ook de inbreng en terugkoppeling uit de internationale overleggen over het vliegen boven conflictgebieden wordt in de expertgroep besproken en afgestemd. Dit heeft tot gevolg dat de betrokken partijen in Europees verband beter in staat zijn hun verantwoordelijkheid ten aanzien van deze overleggen te nemen. In de derde evaluatie van het convenant staat beschreven dat luchtvaartmaatschappijen – onder andere op initiatief van Nederland – een positie hebben gekregen in het proces alvorens een definitief advies wordt uitgebracht door EASA. Hiermee hebben luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om beter toelichting te geven op de vliegroutes en de operationele aspecten die een rol spelen bij hun veilige vluchtuitvoering. De afgelopen periode is dit verder versterkt door de inrichting van een overleg bij DGHOME, waar naast lidstaten, EASA en de Europese Commissie nu ook luchtvaartmaatschappijen aan tafel zitten. Dit overleg vindt direct voorafgaand aan het DGHOME overleg plaats, zodat de inbreng van luchtvaartmaatschappijen direct kan worden meegenomen. De nationale aanpak draagt daarmee bij aan de versterking van de Europese informatie- en besluitvormingsstructuren. Op mondiaal niveau wordt de Nederlandse werkwijze door de International Civil Aviation Organization ICAO beschreven als een good practice.

De convenantpartijen zoeken voortdurend naar verbeterpunten en deze zullen worden meegenomen in de aankomende evaluatie. Hierbij zal ook aandacht gegeven worden aan de gebeurtenissen in de Golfregio in relatie tot de vluchtuitvoering van de Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappijen.

Gelet op het feit dat de Onderzoeksraad door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt gevraagd om een aanvullend advies te geven en de werkwijze onder het convenant de komende periode

¹ Kamerstuk 24 804, nrs. 95, 97 en 100.

geëvalueerd wordt, achten wij het niet passend om reeds in te gaan op het in de motie gedane verzoek. In het licht van het bovenstaande ontraden wij daarom de motie.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

De Minister van Defensie,
A.Th.B. Bijleveld-Schouten