

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

2118

Vragen van de leden **Sjoerdsma** en **Boucke** (beiden D66) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken, van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *het bericht dat Rusland BUK-luchtafweersystemen bij de grens met Oekraïne plaatst* (ingezonden 3 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 17 maart 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht op Defence-blog dat Rusland Buk-luchtafweersystemen plaatst bij de Oekraïense grens?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met het surface-to-air materieel, zoals S-300 en S-400 systemen, dat Rusland op de Oekraïense grens en in Belarus heeft geplaatst?^{2 3}

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Hoe oordeelt u over deze feiten en de dreiging die daaruit voortvloeit voor de burgerluchtvaart?

Antwoord 3

Vanwege de destijds aanhoudende gespannen situatie werden de ontwikkelingen ten aanzien van de dreiging voor de burgerluchtvaart rondom Oekraïne nauwlettend in de gaten gehouden door de Nederlandse, Europese en overige buitenlandse overheidsinstanties, die elkaar op de hoogte houden. In de huidige situatie wordt deze monitoring nauwlettend voortgezet.

¹ <https://defence-blog.com/russia-deploys-buk-air-defense-system-near-ukrainian-border/>

² <https://foreignpolicy.com/2022/01/20/russia-missiles-ukraine-biden/>

³ <https://www.reuters.com/world/europe/russia-sends-two-s-400-battalions-belarus-drills-interfax-2022-01-21/>

Zoals gemeld in de brief aan uw Kamer d.d. 16 februari 2022 met betrekking tot de ontwikkelingen Oekraïne, heeft KLM op zaterdag 12 februari besloten voorlopig niet meer op Oekraïne (Kiev) te vliegen. Hiermee was KLM de eerste grote Europese luchtvaartmaatschappij die deze beslissing nam. Later besloten meerdere Europese luchtvaartmaatschappijen niet langer op Oekraïne te vliegen, dan wel hun vluchtschema's te beperken. Sinds 24 februari jl. heeft Oekraïne zijn luchtruim gesloten voor de burgerluchtvaart en heeft Rusland dat ook gedaan voor aangrenzend Russisch luchtruim. Ook is een EASA Conflict Zone Information Bulletin (CZIB) van kracht waarin luchtvaartmaatschappijen wordt opgeroepen het luchtruim van Oekraïne, inmiddels inclusief een bufferzone van circa 370 kilometer (200 zeemijlen) omvattende het luchtruim van Belarus, Moldavië en grote delen van het aangrenzende Russisch luchtruim, te mijden. Door de thans geldende sluiting van het Europese luchtruim voor Russische luchtvaartmaatschappijen en de tegenreactie van Rusland het luchtruim voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen te sluiten, is er behoudens mogelijke noodvluchten of vluchten voor humanitaire doeleinden en uitgaande repatriërvluchten geen direct vliegverkeer tussen Europa en Russische steden.

Vraag 4

Klopt het dat burgerluchtvaart nog steeds vliegt aan Russische zijde van de grens bij Oekraïne, ook boven gebieden waar Russische troepen en wapentuig samengebond is? Zo ja, is dat veilig in uw oordeel?

Antwoord 4

Tot en met 23 februari jl. golden in delen van het Russische luchtruim ten oosten van de Oekraïense-Russische grens enkele door Rusland ingestelde restricties. In dat luchtruim werd op kruishoogte voornamelijk gevlogen door Russisch (gelieerde) luchtvaartmaatschappijen en diverse luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vlogen daar niet.

Zie verder het antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Bent u bekend met het feit dat de «Internationale Organisatie van Piloten (de International Federation of Air Line Pilots» Associations, IFALPA) en de Europese Cockpit Associatie (ECA) zeer bezorgd zijn over de verhoogde spanningen in de hele regio Oost-Europa?⁴

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Wat vindt u van de oproep en waarschuwing van IFALPA en ECA aan staten en luchtvaartmaatschappijen om de lessen van de MH17 ter harte te nemen en de veiligheid van passagiers te allen tijde de prioriteit te geven, en daarom bij twijfel over veiligheid de benodigde maatregelen te nemen? Gebeurt dat in de huidige situatie voldoende?

Antwoord 6

Sinds het neerhalen van vlucht MH17 in 2014 delen nationale en internationale overheden sneller en beter informatie met elkaar ten aanzien van risicobeheersing met betrekking tot vliegen over en nabij conflictgebieden. Op nationaal niveau is hiertoe het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart afgesloten.

Op Europees niveau heeft de Europese Unie het Integrated Risk Assessment systeem ingesteld. Daarnaast zijn diverse internationale expertgroepen inzake risicobeheersing met betrekking tot vliegen over en nabij conflictgebieden opgericht. De maatregelen die zijn genomen voor de luchtruimen boven Oost- en Zuid-Oekraïne zijn op basis van deze informatie-uitwisseling tot stand gekomen.

⁴ <https://www.ifalpa.org/news/22prl01-international-pilot-organizations-on-tensions-in-eastern-europe/>

Thans is het Europese luchtruim gesloten voor Russische luchtvaartmaatschappijen en het Russische luchtruim gesloten voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 7

Heeft het kabinet conform de uit het OVV-rapport «Veilige Vliegroutes» overgenomen aanbeveling 2 «Internationaal: vernieuwing van de risicobeoordelingsmethoden» initiatief genomen om risicobeoordelingsmethoden verder te ontwikkelen? Zo ja, zijn de risicobeoordelingsmethoden reeds verbeterd? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?⁵

Antwoord 7

In internationaal verband zet Nederland zich intensief in en heeft het ontwikkelen van criteria voor toepassing van voorzorgsbeginselen bij onzekerheid van snel escalerende conflicten met mogelijk catastrofale gevolgen op de agenda gezet.

Nationaal wordt in de expertgroep van het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart samen met de luchtvaartmaatschappijen gewerkt aan het uitwerken en toepassen van het voorzorgsbeginsel in de besluitvorming om wel of niet over een bepaald gebied te vliegen.

Uw Kamer is op 26 november 2021 geïnformeerd over bovenstaande acties in de uitgebreide Kabinetsreactie op het OVV-rapport «Veilige vliegroutes» (Kst 24 804, nr. 186).

Vraag 8

Is het, conform de overgenomen aanbeveling 3 «Internationaal: criteria voor het sluiten van het luchtruim», van het OVV-rapport «Veilige Vliegroutes: reageren op escalerende conflicten» inmiddels mogelijk voor het Nederlandse kabinet om het luchtruim voor burgerluchtvaart te sluiten? Zo nee, waarom niet?⁶

Antwoord 8

In de Kabinetsreactie van 26 november 2021 is uw Kamer geïnformeerd dat het Kabinet na zorgvuldige afweging heeft geconcludeerd dat er geen redenen zijn om aan te nemen dat ons nationale systeem verder zal verbeteren als de overheid de mogelijkheid heeft tot het geven van een advies of het opleggen van een verbod aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Het creëren van de mogelijkheid om op nationaal niveau een advies of verbod af te geven aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stuit bovendien op zowel juridische, als praktische bezwaren.

In internationaal verband zet Nederland zich intensief in bij het ontwikkelen van criteria voor het sluiten van het luchtruim bij gevaar voor de burgerluchtvaart. Dit staat los van ons nationaal systeem.

Vraag 9

Bent u het ermee eens dat het kabinet alles op alles moet zetten om een vliegcrash als met de MH17 te voorkomen?

Antwoord 9

Het Kabinet voelt een grote verantwoordelijkheid hiervoor. Uw Kamer heeft op 26 november 2021 een uitgebreide reactie gekregen op het OVV-rapport «Veilige vliegroutes» (Kamerstuk 24 804, nr. 186). Het Kabinet is daarbij geen bevoegdheden uit de weg gegaan als die zouden kunnen bijdragen aan de verdere vermindering van de veiligheidsrisico's.

Vraag 10

Kunt u deze vragen afzonderlijk en met spoed beantwoorden?

Antwoord 10

De vragen zijn afzonderlijk en zo spoedig mogelijk beantwoord.

⁵ OVV-rapport Veilige vliegroutes: reageren op escaleren conflicten. <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/16610/veilige-vliegroutes---reageren-op-escalerende-conflicten>

⁶ Ibid.