

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

## 2597

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *de informatie beschikbaar bij de Nederlandse overheid en regering over het onveilige luchtruim boven Oost Oekraïne in de eerste helft van 2014, dus vóór het neerhalen van vlucht MH17/KL4103* (ingezonden 17 juli 2017).

Antwoord van Minister **Blok** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Buitenlandse Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 5 september 2017)

### Vraag 1

Welke informatie lag ten grondslag aan het verzoek van april 2014 van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) aan de inlichtingendiensten AIVD en MIVD om een update van de dreigingsanalyse te maken, in de context van luchthavens en veiligheid van in- en uitgaande luchtvaart, specifiek gerelateerd aan de situatie in Oekraïne (CTIVD-toezichtsrapport nr. 43, pag. 29)? Kunt u de aard en inhoud van deze informatie beschrijven?

### Antwoord 1

Het verzoek betreft een reguliere aanvraag in het kader van het Alerteringsstelsel Terrorismebestrijding (ATb). Het ATb heeft betrekking op vitale en kwetsbare sectoren in Nederland. Het verzoek in het kader van de sector luchthavens maakt deel uit van de reguliere aanvragen – met reguliere beantwoordingstermijnen – van dreigingsanalyses in het kader van het Alerteringsstelsel terrorismebestrijding. Deze aanvraag had betrekking op de veiligheid op de luchthavens in Nederland en niet op de veiligheid van het luchtruim voor de internationale luchtvaart boven Oekraïne.

Ten tijde van de aanvraag was er sprake van oplopende spanningen in Oekraïne. Aangezien spanningen in het buitenland gevolgen kunnen hebben voor vitale sectoren die zijn aangesloten op het ATb, werden dit soort algemene actualiteiten meegenomen in de reguliere aanvragen voor dreigingsanalyses. In het voorjaar van 2014 is in dit kader gevraagd naar de situatie in Oekraïne. Dit betrof naast de aanvraag voor de sector luchthavens ook gelijklopende aanvragen voor de sectoren olie, chemie en zeehavens. Deze laatste drie aanvragen vonden plaats nog vóór de aanvraag voor de sector luchthavens

Aangezien de aanvraag van 8 april 2014 een reguliere aanvraag in het kader van het ATb-stelsel betreft die betrekking heeft op de sector luchthavens en er in de dreigingsanalyse geen informatie is verstrekt over de situatie in Oekraïne, zijn deze documenten later niet in verband gebracht met het neerhalen van vlucht MH17.

#### Vraag 2

Wilt u de Kamer een afschrift verschaffen van het verzoek van april 2014 van NCTV aan AIVD en MIVD om een update van de dreigingsanalyse te maken, in de context van luchthavens en veiligheid van in- en uitgaande luchtvaart, specifiek gerelateerd aan de situatie in Oekraïne (CTIVD-toezichtsrapport nr. 43, pag. 29)?

#### Antwoord 2

In het toezichtsrapport nr. 43 van de CTIVD staat vermeld dat de NCTV in april 2014 aan de AIVD en de MIVD vroeg om een update van de halfjaarlijkse dreigingsanalyse ten behoeve van de Atb sector luchthavens. Zoals vermeld bij het antwoord op vraag 1 betrof dit één van de aanvragen voor een update van een dreigingsanalyse die in die tijd in het kader van het ATb-stelsel zijn gedaan. Om uw Kamer een compleet beeld te geven zal ik alle hierboven genoemde aanvragen ter vertrouwelijke inzage ter beschikking stellen, alleen aan de leden van uw Kamer, tot het kerstreces 2017.

#### Vraag 3

Beschikte de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) zelf over dit NCTV-document bij haar onderzoek naar de vliegroutes en het vliegen over conflictgebieden (deel B), of beschikte uitsluitende de Commissie van Toezicht op de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD) erover? Indien de OVV daarover beschikte, op welk moment kreeg zij dit document dan?

#### Antwoord 3

Desgevraagd geeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan dat artikel 59 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt dat de Raad zijn rapport openbaar maakt (lid 1) én dat onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, niet openbaar is (lid 5). Informatie over de werkwijze die de Onderzoeksraad heeft gehanteerd bij de omgang met gerubriceerde informatie is te vinden in het document «MH17 Onderzoeksverantwoording» (op pagina 68 en 69).

#### Vraag 4

Wanneer en hoe bent u geïnformeerd over het bestaan van dit NCTV-verzoek van april 2014?

#### Antwoord 4

Aangezien het een reguliere aanvraag in het kader van het ATb-stelsel voor de sector luchthavens betreft en er in de dreigingsanalyse geen informatie is verstrekt over de veiligheidssituatie in Oekraïne, is de Minister van Veiligheid en Justitie, zoals gebruikelijk, toentertijd niet in persoon over deze aanvraag geïnformeerd. Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 1.

#### Vraag 5

Wanneer en hoe is de Ministeriele Commissie Crisisbeheersing (MCCb) op de hoogte gesteld van het bestaan van dit verzoek?

#### Antwoord 5

Aangezien het een reguliere aanvraag in het kader van het ATb-stelsel voor de sector luchthavens betreft en er in de dreigingsanalyse geen informatie is verstrekt over de veiligheidssituatie in Oekraïne, is dit niet gebeurd. Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 1.

#### Vraag 6

Waarom heeft het kabinet het bestaan van dit verzoek van de NCTV van april 2014 en het daaruit voortvloeiende rapport niet uit eigen beweging aan de Kamer gemeld, maar werd het bestaan ervan pas duidelijk bij publicatie van het CTIVD-onderzoek in oktober 2015?

Antwoord 6

Dit is niet gebeurd, aangezien het een reguliere aanvraag in het kader van het ATb-stelsel voor de sector luchthavens betreft en er in de dreigingsanalyse geen informatie is verstrekt over de veiligheidssituatie in Oekraïne. Deze documenten zijn daarom niet in verband gebracht met het neerhalen van vlucht MH17. Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 1.

Vraag 7

Herinnert u zich nog het Kiev-memorandum, het verslag van een bijeenkomst op 14 juli 2014 in Kiev van de regering van Oekraïne en diplomaten, waarin duidelijk gewaarschuwd werd voor een onveilig luchtruim?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Herinnert u zich nog het debat over het Kiev-memorandum, dat pas in januari 2015, een half jaar na de start van het onderzoek, aan de OVV werd overgedragen en pas nadat in de openbaarheid duidelijk was geworden dat het Kiev-memorandum bestond en pas nadat de OVV er zelf om verzocht had?

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Waarom zijn het verzoek van april 2014 en de daarop gemaakte analyse niet benoemd in de informatievoorziening richting Kamer, mede in het licht van het debat over het Kiev-memorandum van 14 juli 2014?

Antwoord 9

Dit is niet gebeurd, aangezien het een reguliere aanvraag in het kader van het ATb-stelsel voor de sector luchthavens betreft en er in de dreigingsanalyse geen informatie is verstrekt over de veiligheidssituatie in Oekraïne. Deze documenten zijn daarom niet in verband gebracht met het neerhalen van vlucht MH17. Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 1.

Vraag 10

Wilt u de Kamer een afschrift doen toekomen van de halfjaarlijkse dreigingsanalyse(s) voor de burgerluchtvaart van de NCTV uit 2014, dan wel dit document / deze documenten ter vertrouwelijke inzage leggen (inclusief eventuele specifieke documenten over Oekraïne die op ad hoc basis gemaakt zijn)?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in het CTIVD-toezichtsrappport, hebben de AIVD en de MIVD in hun dreigingsanalyse van mei 2014 geen informatie verstrekt over de veiligheidssituatie in Oekraïne, omdat er op dat moment geen informatie was over personen of groeperingen in Oost-Oekraïne die een mogelijke dreiging vormden voor de burgerluchtvaart. De update van de dreigingsanalyse wordt niet ter inzage aan de Kamer voorgelegd omdat dit inzage geeft in het kennisniveau en de modus operandi van de AIVD.

Vraag 11

Welke instanties (zoals ten minste NCTV, AIVD en MIVD en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) zijn geïnformeerd over het document van 7 maart 2014 van de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa (OVSE), waarin werd gewaarschuwd voor de aanwezigheid van illegale wapens en mogelijke gevaren voor de luchtvaart boven Oekraïne (OVV-rapport, pag. 201 en 255)?

Antwoord 11

Het betreft een brief van de Permanent Vertegenwoordiger van Oekraïne bij de OVSE aan de OVSE-landen. Via de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging bij de OVSE is het document doorgestuurd naar het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Andere instanties zijn niet geïnformeerd over dit document.

Vraag 12

Kunt u het OVSE-document van 7 maart 2014, waarin werd gewaarschuwd voor de aanwezigheid van illegale wapens en mogelijke gevaren voor de luchtvaart boven Oekraïne (OVV-rapport, pag. 201 en 255) aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 12

Het gaat hier om een document van een andere staat, in dit geval Oekraïne. Openbaarmaking van dit document kan derhalve alleen met toestemming van Oekraïne. In het algemeen zijn staten zeer terughoudend in het openbaar maken van diplomatieke correspondentie. Vertrouwelijkheid kan cruciaal zijn voor het goed functioneren van het internationale diplomatieke verkeer. Het document is ter vertrouwelijke inzage aan de OVV ter beschikking gesteld. De OVV geeft de essentie van de inhoud van dit document weer in de in de vraag aangehaalde passages uit het OVV-rapport.

Vraag 13

Zijn luchtvaartmaatschappijen op de hoogte gebracht van de gevaren die beschreven staan in het OVSE-rapport van 7 maart 2014? Zo ja, welke maatschappijen en op welke wijze?

Antwoord 13

Er zijn geen luchtvaartmaatschappijen op de hoogte gebracht van de inhoud van de brief van de Permanent Vertegenwoordiger van Oekraïne bij de OVSE van 7 maart 2014. Zoals gesteld in het OVV-rapport werd in dit document -dat de permanente vertegenwoordiging van Oekraïne bij de OVSE als vertrouwelijk diplomatiek stuk verstuurde aan de delegaties van andere landen bij de OVSE- overigens niet expliciet gesproken over risico's voor de burgerluchtvaart. Tevens had het document betrekking op de situatie ten aanzien van de Krim en niet het oostelijk deel van Oekraïne en dateerde het document van vóórdat er sprake was van een conflict in het oostelijk deel van Oekraïne en ruim voor het neerhalen van vlucht MH17.

Vraag 14

Herinnert u zich de factsheet «Vliegen boven Oekraïne», die in ICCb en MCCb is besproken en die in Wob-procedures is vrijgegeven? Sinds wanneer beschikten NCTV en andere overheidsdiensten over de informatie dat sommige luchtvaartmaatschappijen (waaronder BA, Qantas, Korean Air en Asiana Airlines) het hele luchtruim boven Oekraïne meden (graag precieze data per overheidsdienst)?

Antwoord 14

Deze informatie is voor de factsheet speciaal verzameld, na het neerhalen van vlucht MH17. Het monitoren van de vluchtroutes van luchtvaartmaatschappijen buiten het Nederlandse luchtruim is geen overheidstaak. De overheid krijgt niet automatisch informatie over vliegroutes van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 15

Beschikten NCTV en andere overheidsdiensten over de Notice to Airmen van 3 april 2014 van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA)? Kunt u precies aangeven welke overheidsdienst wanneer over deze informatie beschikte?

Antwoord 15

Een NOTAM (Notice to Airmen) is een instrument om luchtvaardenden, dus vooral piloten, te informeren met praktische operationele informatie. NOTAMs zijn dan ook normaliter niet in het bezit van de overheid. Bij een vluchtvoorbereiding dient een luchtvaartmaatschappij zelf informatie te verzamelen, een risicobeoordeling te maken en te besluiten ergens wel of niet te vliegen. Een luchtvaartmaatschappij dient zelf om NOTAMs te vragen, om deze toegezonden te krijgen. Zie verder ook het OVV rapport, pagina 191. De FAA NOTAM van 3 april 2014 is op 18 juli 2014 na het neerhalen van vlucht MH17 door het Ministerie van IenM opgevraagd.

#### Vraag 16

Welke diensten beschikten over de verklaring van de European Civil Aviation Conference (ECAC) van 6 mei 2014 waarin staten werd opgeroepen «to prevent safety risks to international air navigation within and adjacent to the airspace under the responsibility of Ukraine»? Vanaf welk moment beschikte welke dienst over die verklaring?

#### Antwoord 16

ECAC kent zogenaamde DGCA-overleggen, die een aantal keren per jaar plaatsvinden. Aan deze overleggen nemen directeuren-generaal van de ministeries van Transport (in Nederland is dit het Ministerie van IenM) van alle 44 ECAC-lidstaten deel. Hier wordt over uiteenlopende internationale luchtvaartonderwerpen gesproken en besloten. Een van de onderwerpen die is ingebracht betrof het concept-statement over de erkenning van Oekraïne als soevereine staat, verantwoordelijk voor de luchtverkeersleiding boven het luchtruim in Oekraïne, in het bijzonder de Krim. De voorbereiding van dit agendapunt heeft aan Nederlandse zijde plaatsgevonden tussen de ministeries van IenM en BZ. Het verslag van dit DG-overleg en het concept-statement is door het Ministerie van IenM om die reden met het Ministerie van BZ gedeeld. Daarnaast is het met de NCTV gedeeld in verband met de agendapunten over aviation security.

Deze verklaring had alleen betrekking op het luchtruim boven de Krim en de Zwarte Zee. Na de bezetting van de Krim door Rusland continueerde Oekraïne deze verkeersleidingsinformatie vanuit een ander verkeersleidingscentrum, terwijl Rusland ook verkeersleiding begon te geven voor hetzelfde stuk luchtruim (de Krim en een deel van de Zwarte Zee). Dit leidde tot gevaarlijke situaties boven de Krim en boven delen van de Zwarte Zee. Hiervoor heeft ICAO via de State Letter op 2 april 2014 gewaarschuwd, terwijl er ook waarschuwingen uitgingen van de Network Manager (Eurocontrol) en van EASA. Dit is ook vermeld in het OVV-rapport. Die waarschuwingen dateren dus al van voor het ECAC-overleg. Tijdens het ECAC-overleg kwam Oekraïne met een presentatie over deze situatie, waarna de ECAC deze verklaring uitgaf.

#### Vraag 17

Herinnert u zich de beslissing op een Wob-verzoek van 27 mei 2015 inzake documenten bij en onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, betreffende het luchtruim van Oekraïne? Zijn alle documenten waarvan openbaarmaking geheel of gedeeltelijk zijn geweigerd ter beschikking gesteld aan de OVV ten behoeve van het onderzoek naar de vluchtroute? Zo nee, welke documenten had de OVV niet tot haar beschikking?

#### Antwoord 17

Ja, ik herinner mij de beslissing op het genoemde Wob-verzoek. Het is gebruikelijk dat de OVV zelf om informatie vraagt. Ten behoeve van het MH17-onderzoek heeft de OVV informatie opgevraagd en gekregen. Die vraag had geen betrekking op de documenten waar bij het Wob-verzoek om is gevraagd. De OVV heeft in het rapport melding gemaakt van de ICAO State Letter over de Krim en de Zwarte Zee van 2 april 2014.

#### Vraag 18

Bent u bereid de documenten (Wob-verzoek van 27 mei 2015) waarvan openbaarmaking in bedoelde procedure is geweigerd ter vertrouwelijke inzage aan de Kamer aan te bieden? Zo nee, kunt u aangeven welke gewichtige belangen van de Staat zich daartegen verzetten, gegeven de inlichtingenplicht krachtens art. 68 Grondwet?

#### Antwoord 18

De niet vrijgegeven informatie bestaat deels uit persoonlijke aantekeningen van medewerkers in een internationaal overleg en deels uit informatie over opvattingen van andere deelnemers. Waar het om opmerkingen van deelnemers uit andere landen ging is conform de regels van de Wob aan betrokkenen gevraagd of er bezwaar was tegen openbaarmaking. Dat bezwaar is inderdaad geuit, omdat het om persoonlijke beleidsopvattingen ging. Verwezen is naar de officiële verslagen, die wel gepubliceerd zijn. Hierbij zijn de regels van de Wob gevolgd, terwijl er wel informatie is

verstrekt. Aangezien u heeft aangegeven prijs te stellen op deze documenten zal ik deze informatie namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ter vertrouwelijke inzage leggen voor de leden van uw Kamer tot het kerstreces 2017.

#### Vraag 19

Wordt in bedoelde documenten (de niet openbaargemaakte documenten of delen van documenten van het Wob-verzoek van 27 mei 2015) – waaronder de persoonlijke aantekeningen van 3 juli 2014 betreffende een Eurocontrol-bijeenkomst, stukken van de Provisional Council Eurocontrol uit april en mei 2014, de «summary of discussions» van 22 mei van ECAC DGCA, alsmede het DGB-verslag van 9 mei 2014 – op enigerlei wijze melding gemaakt van mogelijke risico's en gevaren voor (burger)luchtvaart boven Oekraïne?

#### Antwoord 19

Voor zover de door u bedoelde documenten op enigerlei wijze melding maken van risico's en gevaren, had dit louter betrekking op het luchtruim boven de Krim en delen van de Zwarte Zee (zie ook het antwoord op vraag 16). Deze informatie is ook opgenomen in de ICAO State Letter van 2 april 2014, alsmede in de berichten van de Network Manager (EUROCONTROL), het EASA Safety Information Bulletin en de NOTAM van de FAA. Oekraïne, als lid van Eurocontrol en deelnemer aan ECAC, heeft tijdens bijeenkomsten nogmaals gewezen op de gevaarlijke situatie dat zowel Oekraïne als Rusland in hetzelfde luchtruim verkeersleidingsdiensten gaven, met het verzoek hier een verklaring over uit te geven. Die informatie en de verklaring hadden alleen betrekking op het luchtruim boven de Krim en delen van de Zwarte Zee. Er is geen informatie verstrekt en besproken over andere delen van Oekraïne.

#### Vraag 20

Hebben ambtenaren of diensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de Minister of Staatssecretaris op enig moment (mondeling of schriftelijk) geïnformeerd over discussies binnen Eurocontrol, ECAC en EASA over mogelijke risico's voor luchtvaart boven Oekraïne? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en hoe?

#### Antwoord 20

Op de bedoelde bijeenkomsten ging het alleen over de situatie van de luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim boven de Krim en delen van de Zwarte Zee. Er is niet gesproken over andere delen van het luchtruim van Oekraïne. Zie ook vraag 19 voor de scope van het onderwerp. Er is niet apart over deze bijeenkomsten gerapporteerd aan de Minister of Staatssecretaris, omdat sinds begin april al voldoende maatregelen waren genomen om niet meer over de Krim en delen van de Zwarte Zee te vliegen.

#### Vraag 21

Zijn er voorafgaand aan 17 juli 2014 meldingen gedaan in Eccairs – het informatie- en meldsysteem van EASA op grond van de toen geldende richtlijn 2003/42/EC – betreffende incidenten en voorvallen in het luchtruim van Oekraïne? Zo ja, welke incidenten betreft het en wat is er met die informatie gedaan, bijvoorbeeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport?

#### Antwoord 21

Het Eccairs systeem is opgezet als een Europese databank om operationele veiligheidsincidenten en voorvallen te melden. Dat kan bijvoorbeeld door piloten, luchtvaartmaatschappijen, verkeersleiders, verkeersleidingsorganisaties en luchthavens. Het doel is een herkenning en analyse van mogelijke nieuwe veiligheidsproblemen. Het is een middel voor onderzoek en analyse om de veiligheid te verbeteren, niet om te straffen. De ILT gebruikt Eccairs met enige regelmaat als bron ten behoeve van analyse en mogelijk onderzoek naar veiligheidsproblemen. Ongelukken en ernstige voorvallen in het Nederlandse luchtruim en waar in Nederland geregistreerde vliegtuigen bij betrokken zijn worden aan de OVV gemeld.

Er is door de ILT opnieuw gekeken of Eccairs in het voorjaar van 2014 meldingen bevatte van Oekraïne. Eccairs bevatte in die periode ook meldingen van Oekraïne, maar die betreffen normale operationele voorvallen (birdstrikes, lasers, procedurefouten, klemmende koffers, e.d.) zonder verband met de situatie rond het neerhalen van vlucht MH17. De Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT) heeft geen aanleiding gezien deze informatie door te geven aan andere diensten, omdat deze niet relevant was voor de Nederlandse luchtvaart dan wel voor andere diensten.

Vraag 22

Welke informatie uit Eccairs over vliegen over Oekraïne is voor 17 juli 2014 gedeeld met andere diensten?

Antwoord 22

Er is geen informatie uit Eccairs gedeeld met andere diensten, omdat de informatie uit Eccairs, zoals aangegeven bij vraag 21, niet relevant was voor andere diensten.

Vraag 23

Kunt u de Kamer een afschrift doen toekomen van de afspraken die in 2013 met luchtvaartmaatschappijen zijn gemaakt over het doen uitgaan van meldingen en waarschuwingen betreffende luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 33 997, nr. 71, vraag 11)?

Antwoord 23

Ja, de gemaakte werkafspraken zal ik u ter vertrouwelijke inzage geven, alleen voor de leden van uw Kamer, tot het kerstreces 2017.

Vraag 24

Waarom is het parlement pas op 22 februari 2016 over het bestaan van deze afspraken geïnformeerd (Kamerstuk 33 997, nr. 71)?

Antwoord 24

Het gaat hierbij om werkafspraken tussen overheidspartijen gericht op onderlinge informatie-uitwisseling en gezamenlijke communicatie naar niet-overheidspartijen. Deze afspraken zijn algemeen van aard en hebben niet specifiek betrekking op Oekraïne. In antwoord op de vragen van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken heeft het kabinet in haar brief van 22 februari 2016 een volledig beeld willen geven van de gevraagde informatie relatie tussen overheid en luchtvaartmaatschappijen. Eerder werden deze afspraken ook al genoemd in de Kamerbrief over de veiligheidssituatie voor de luchtvaart in relatie tot de Sinaï van 11 november 2015 (Kamerstuk 24 804 nr. 87).

Vraag 25

Is op enig moment geëvalueerd of de afspraken over luchtvaartveiligheid zijn nagekomen in relatie tot de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne en MH17/KL4103?

Antwoord 25

De in 2013 gemaakte afspraken hadden geen relatie met de veiligheid van het luchtruim in Oost-Oekraïne. De afspraken zijn wel geactualiseerd, uitgebreid en formeel vastgelegd in het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie. Bij dit convenant zijn ook de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betrokken. Hierover is de Kamer op 30 juni 2016 per brief (Kamerstuk 24 804, nr. 90) geïnformeerd.

Vraag 26

Wanneer zijn die afspraken geactualiseerd? Kunt u een kopie van de geactualiseerde afspraken aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 26

Deze afspraken zijn geactualiseerd, uitgebreid en formeel vastgelegd in het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie. Bij dit convenant zijn ook de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betrokken. Hierover is de Kamer op 30 juni 2016 per brief (Kamerstuk 24 804, nr. 90) geïnformeerd.

#### Vraag 27

Wanneer heeft de OVV de beschikking gekregen over de afspraken tussen de ministeries van Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de NCTV en de luchtvaartmaatschappijen over veilig overvliegen?

#### Antwoord 27

Desgevraagd geeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan dat onderliggende onderzoeksinformatie die niet in het rapport is opgenomen, op grond van artikel 59 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid niet openbaar wordt gemaakt (zie ook het antwoord op vraag 3).

#### Vraag 28

In de rapporten van OVV en CTIVD wordt gesteld dat diensten geen aanleiding zagen luchtvaartmaatschappijen te waarschuwen voor een concrete dreiging, en dat luchtvaartmaatschappijen voorafgaand aan 17 juli 2014 zelf ook niet om informatie hebben gevraagd; in voetnoot 175 van het OVV-rapport wordt gesteld dat KLM op grond van «informele contacten» met Nederlandse inlichtingendiensten en andere luchtvaartmaatschappijen geen dreiging had geconstateerd; op welke informele contacten wordt hier bedoeld? Wanneer vonden die contacten plaats en met wie? Welke informatie is er toen gedeeld of besproken? Was er sprake van «meldingen» of «waarschuwingen»? Bestaan er verslagen van bedoelde contacten?

#### Antwoord 28

De AIVD heeft een accountmanager burgerluchtvaart. Zijn voornaamste taak is het onderhouden van een uitgebreid relatienetwerk met partijen in de Nederlandse burgerluchtvaartsector. Het gaat hierbij onder andere om relaties met de security managers van KLM. Dit relatienetwerk heeft als doel wederzijdse informatieverstrekking te bevorderen. Deze «informele contacten» betreffen ongedocumenteerde gesprekken. De AIVD had op basis van beschikbare informatie geen concrete dreiging onderkend tegen de burgerluchtvaart boven Oost-Oekraïne en dus was er geen sprake van meldingen of waarschuwingen.

De MIVD heeft geen wettelijke taak om onderzoek te doen naar de veiligheid van buitenlands luchtruim in relatie tot burgerluchtvaart, maar geeft concrete aanwijzingen van dreigingen tegen de burgerluchtvaart (als «bijvangst» van andere onderzoeksactiviteiten) door aan de NCTV. In het OVV-rapport (bijlage T, blz. 148) wordt aangegeven dat de MIVD informeel contact heeft met de KLM en in deze relatie, vraag gestuurd, ongerubriceerde informatie verstrekt die van belang kan zijn voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Van deze informele contacten zijn geen gespreksverslagen opgemaakt. De veiligheidssituatie in Oost-Oekraïne en de mogelijke dreiging die daarvan zou kunnen uitgaan voor de burgerluchtvaart is in deze informele contacten in de periode voorafgaand aan het neerhalen van vlucht MH17 nooit ter sprake gekomen. De MIVD beschikte ook niet over aanwijzingen die wezen op een concrete dreiging tegen de burgerluchtvaart boven Oost-Oekraïne. Er zijn geen meldingen of waarschuwingen uitgegaan van de MIVD over de veiligheid van de burgerluchtvaart boven Oost-Oekraïne.

#### Vraag 29

Kunt u deze vragen één voor één – en waar het deelvragen betreft per deelvraag – beantwoorden binnen de reguliere termijn?

#### Antwoord 29

De vragen zijn zo snel mogelijk beantwoord.