

Vergaderjaar 2020–2021

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 175

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2021

Op 16 juni jl. vond een Commissiedebat inzake MH17 plaats met de vaste Kamercommissies van Justitie en Veiligheid en Buitenlandse Zaken. Tijdens het debat hebben de leden Sjoerdsma (D66) en Van Wijngaarden (VVD) vragen gesteld die onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen. Hierbij ontvangt u de antwoorden op deze vragen.

De heer Sjoerdsma vroeg naar de stand van zaken inzake motie van het lid Paternotte c.s. van 4 februari 2020, die verzoekt om het in breed EU-verband verkennen van een centrale rol voor de European Union Aviation Safety Agency (EASA) in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor maatschappijen uit de EU en op vluchten die vanaf en naar EU-luchthavens worden uitgevoerd.¹

Eerder heb ik uw Kamer aangegeven dat ik op deze motie terugkom na de nadere reflectie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.² Dit omdat de motie een mogelijke systeemwijziging op nationaal, Europees of internationaal niveau inhoudt. Op 24 juni jl. is het rapport van de Onderzoeksraad gepubliceerd en dit heb ik dezelfde dag naar uw Kamer gestuurd. Het rapport bestudeer ik grondig, waarna uw Kamer na de zomer een Kabinetsreactie ontvangt.³ Bij de Kabinetsreactie worden de Ministers van Justitie en Veiligheid, Buitenlandse Zaken, Defensie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nauw betrokken.

De heer Van Wijngaarden merkte op dat luchtvaartmaatschappijen niet of nauwelijks openbaar verantwoording afleggen over gekozen vliegroutes.

¹ Kamerstuk 24 804, nr. 104.

² Kamerstuk 24 804, nrs. 115, 137 en 151. Kamerstukken 31 936 en 29 655, nr. 705

³ De initieel door de Minister van Justitie en Veiligheid toegezegde reactie van twee maanden valt binnen het zomerreces en is bij nader inzien niet werkbaar vanwege de benodigde afstemming met de diverse ministeries en de complexiteit van de materie.

Hij wil van het kabinet weten hoe zij de door de Onderzoeksraad voor Veiligheid beoogde transparantie gaat vergroten van en door luchtvaartmaatschappijen die door blijven vliegen over conflictgebieden waarbij andere luchtvaartmaatschappijen de keuze hebben gemaakt om dat niet te doen.

Over het openbaar verantwoording afleggen van de gekozen vliegroutes door luchtvaartmaatschappijen ben ik vorig jaar in overleg getreden met de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart. Naar aanleiding van het overleg hebben de luchtvaartmaatschappijen de informatie voor passagiers en het brede publiek over de keuzes die zij maken om wel of niet over conflictgebieden te vliegen op hun websites aangepast. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd op 1 juli 2020.⁴ Concreet houdt dit in dat het proces en de factoren die van invloed zijn bij de keuze van veilige vliegroutes in relatie tot conflictgebieden bij deze maatschappijen zijn vermeld op hun websites:

- het gebruik van het veiligheidsmanagementsysteem voor de risicoanalyse en het toezicht daarop door ILT en EASA;
- het gebruik van NOTAMs en CZIBs daarbij;⁵
- de informatie van de expertgroep van het convenant;
- een contactpunt voor vragen over de vliegroute.

In zijn opvolgingsonderzoek van 2019 meldt de Onderzoeksraad dat informatie weinig wordt opgevraagd door passagiers. In het recent gepubliceerde vervolgonderzoek bevestigt de Onderzoeksraad ook dat er beperkingen zijn aan het geven van informatie vanwege het vertrouwelijke karakter van dreigingsinformatie over conflictgebieden. Daarnaast zijn er operationele (veiligheids)overwegingen, zoals meerdere routes naar elke bestemming, weers- en atmosferische omstandigheden, congestie van het luchtverkeer, waardoor vliegroutes op het laatste moment kunnen wijzigen. De Onderzoeksraad constateert dat luchtvaartmaatschappijen wereldwijd proactief weinig of geen informatie publiceren over geselecteerde vliegroutes en daarmee samenhangende overwegingen over vluchten over of nabij conflictgebieden en dat de voorbeelden van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen illustreren dat het mogelijk is om meer te doen.

Uiteraard blijf ik bereid om samen met de luchtvaartmaatschappijen te kijken naar verbeteringen die haalbaar zijn ten aanzien van de transparantie over de keuze van hun vliegroutes.

Na de zomer volgt een uitgebreide Kabinetsreactie op het recent ontvangen rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

⁴ Kamerstuk 24 804, nr. 137.

⁵ Notice to Airmen (NOTAM) en Conflict Zone Information Bulletin (CZIB).