

33997 Vliegramp MH17
24804 Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
Nr. 185 Brief van de ministers van Infrastructuur en
 Waterstaat en van Justitie en Veiligheid

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2024

17 Juli jl. was het tien jaar geleden dat Malaysia Airlines vlucht MH17 werd neergehaald in het oosten van Oekraïne. Hierbij verloren 298 onschuldige mensen het leven. De indrukwekkende herdenking liet iedereen voelen dat het verlies bij de nabestaanden nog altijd intens voortleeft. Om de kans dat een ramp zoals met de MH17 zich opnieuw voordoet zo klein mogelijk te maken, heeft het kabinet zich de afgelopen jaren ingespannen verbeteringen door te voeren in de nationale en internationale systematiek voor het zo goed mogelijk beheersen van risico's die gepaard gaan met het vliegen over conflictgebieden. Er zijn dan ook op nationaal, Europees en internationaal niveau, sinds het neerhalen van vlucht MH17, veel verbeteringen doorgevoerd voor een veilige vluchtuitvoering over conflictgebieden. Het uitgangspunt van de vluchtuitvoering is dat passagiers en bemanningen van civiele vliegtuigen moeten kunnen vertrouwen op een systeem dat functioneert, ongeacht de luchtvaartmaatschappij, het vertrekpunt en de bestemming. De veiligheid van de gekozen vliegroute speelt daarbij uiteraard een doorslaggevende rol. De veiligheid van de internationale vliegroutes hangt onder meer af van geopolitieke ontwikkelingen. De recente geopolitieke ontwikkelingen tonen aan dat conflicten tussen staten en/of niet-statelijke actoren eerder toenemen. Niet alleen op de grond, maar ook in het luchtruim kunnen dergelijke conflicten tot mogelijke onveiligheid voor vluchten van luchtvaartmaatschappijen leiden.

Tijdens het commissiedebat MH17 van 26 juni jl. (Kamerstuk 33 997, nr. 184) met de commissie Buitenlandse Zaken is aan de Kamer toegezegd dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat een brief zal sturen over de implementatie van de aanbevelingen in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het vliegen boven conflictgebieden. De commissie heeft gevraagd om in het antwoord ook in te gaan op de motie-Amhaouch/Kröger over een bindende aanwijzing over het vliegen in het luchtruim van derde landen.¹

¹ Kamerstuk 24 804, nr. 109 van 4 februari 2020.

In 2015 publiceerde de OVV het rapport met verschillende aandachtspunten en aanbevelingen na het neerhalen van vlucht MH17. In 2019 werd het opvolgingsonderzoek gepubliceerd. Ook bracht de OVV in 2021 naar aanleiding van het neerhalen van Ukraine International Airlines vlucht PS752 in 2020 in het luchtruim van Iran een vervolgonderzoek uit. De OVV geeft aan dat deze onderzoeken complementair zijn; elk nieuw (vervolg)onderzoek bouwt voort op de bevindingen van de eerdere onderzoeken. Daarbij heeft de OVV telkens gekeken naar drie thema's: het luchtruimbeheer, het delen van informatie en de besluitvorming over vliegroutes.

De OVV concludeerde in 2022 in zijn opvolgnotitie dat alle aanbevelingen in het vervolgonderzoek van 2021 afdoende zijn opgevolgd, met de kanttekening dat vliegveiligheid in relatie tot conflictgebieden voortdurende aandacht vergt op alle niveaus.

Deze brief geeft een overzicht van acties waaraan door het kabinet is gewerkt voor het beter beheersen van risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden en de nog lopende acties. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging die is gedaan tijdens het commissiedebat MH17 van 26 juni jl.

In deze brief wordt aangesloten bij de structuur die ook is gehanteerd bij eerdere brieven over dit onderwerp, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op de internationale, Europese en nationale situatie.

Deze brief wordt u aangeboden mede namens de betrokken ministers van Defensie, Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

INTERNATIONAAL

Voortgang op internationaal niveau

ICAO

Sinds het neerhalen van vlucht MH17 zijn mede door grote inzet van Nederland verbeteringen doorgevoerd in de Standards (verplichtingen) en Recommended Practices (aanbevolen werkwijzen) van een aantal Annexen (Bijlagen) en bijbehorende documenten bij het Verdrag van Chicago als onderdeel van het werkprogramma over conflictgebieden van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Deze verplichtingen en aanbevolen werkwijzen dragen bij aan het beter beheersen van de risico's die gepaard gaan met het vliegen boven en nabij conflictgebieden, te weten:

Annex 17 - Security²: De verplichting voor ICAO-lidstaten om dreigingen tegen de burgerluchtvaart voor hun eigen grondgebied en het luchtruim continu te evalueren. In deze nieuwe standaard is expliciet gemaakt dat de staat, naast het niveau, ook de aard van de dreiging voor de burgerluchtvaart voortdurend in de gaten houdt. Daarnaast moeten overheden procedures hebben om beschikbare informatie, waar passend, te delen met de relevante stakeholders, waaronder de nationale luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersdienstverleners en luchthavens. Staten moeten ook procedures hebben waarmee, indien relevant en voor zover mogelijk, dreigingsinformatie met andere staten kan worden gedeeld.

Annex 6 - Operation of Aircraft: De verplichting voor luchtvaartmaatschappijen om vast te stellen dat in het luchtruim, de route van de luchthaven van vertrek tot de luchthaven van aankomst, inclusief de uitwijkhavens, veilig kan worden gevlogen. Indien een luchtvaartmaatschappij ervoor kiest om over of nabij conflictgebieden te vliegen, dient zij een risicoanalyse uit te voeren. Als uit de analyse blijkt dat dit niet voldoende veilig kan, moeten maatregelen worden genomen om de veiligheid te borgen. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld inhouden dat via een andere route of op een hogere vlieghoogte wordt gevlogen.

Annex 11 - Air Traffic Services: De verplichting voor luchtverkeersdienstverleners om een risicoanalyse uit te voeren in het door hen beheerde luchtruim, als er activiteiten plaatsvinden die potentieel gevaarlijk zijn voor de burgerluchtvaart (bijvoorbeeld als gevolg van militaire acties op de grond en/of in de lucht). Als uit deze analyse een gevaar blijkt voor de burgerluchtvaart moeten maatregelen worden genomen om de veiligheid te verzekeren. Dit kan bijvoorbeeld (een gedeeltelijke) sluiting van het luchtruim inhouden. Bovenstaande verplichting omvat ook het maken van procedures zodat de (militaire) organisatie of de afdeling die betrokken is bij deze potentieel gevaarlijke activiteiten een bijdrage kan leveren aan de risicoanalyse.

Annex 15 - Aeronautical Information Service: De verplichting voor ICAO-lidstaten tot het opstellen van een zogenaamde 'Notice to Airmen' (NOTAM)³ over conflictgebieden in het eigen luchtruim voor piloten, luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigeigenaren. In deze

² Nederland wordt in overleggrema van ICAO over Annex 17 vertegenwoordigd door delegatie van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTV) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

³ Bericht met relevante informatie voor luchtvaardenden (piloten) en eigenaren van luchtvaartuigen.

NOTAM dient ook de aard en de omvang van de dreigingen te zijn vermeld die met de conflictgebieden verband houden.

Eind 2020 heeft ICAO de herschreven handleiding gepubliceerd over de samenwerking tussen burger- en militaire luchtverkeersleidingsdiensten bij het beheersen van burger- en militair luchtverkeer (Doc 10088)⁴.

IATA

In 2021 is door de International Air Transport Association (IATA) het IATA Tactical Operations Portal (ITOP) opgericht. Het ITOP is een platform dat luchtvaartmaatschappijen *real-time* waarschuwingen geeft met betrekking tot luchtruim- en luchthavenactiviteiten die een risico vormen voor de burgerluchtvaart. IATA organiseert daarnaast op periodieke of ad hoc basis online groepsessies om nieuwe risico's te bespreken en trends uit te wisselen met experts van luchtvaartmaatschappijen en staten die zich bezighouden met het risicobeheer inzake vliegen over en nabij conflictgebieden.

SSCC en EGRICZ

Ook heeft Nederland bij ICAO en IATA aangedrongen op samenwerking en deling van informatie op regionale schaal, met expertgroepen en andere contactgroepen. Nederland heeft zich daarom actief ingezet voor de oprichting van internationale expertgroepen en het houden van gezamenlijke workshops voor een betere beheersing van de risico's inzake overvliegen conflictgebieden en veilige vliegroutes.

Nederland is voorzitter van de internationale informele Expert Group Risk Information overflying Conflict Zones (EGRICZ)⁵ die in 2019 is opgericht. Daarnaast neemt Nederland actief deel aan het Safer Skies Consultative Committee (SSCC)⁶ dat in 2020 is opgericht.⁷ Dit is een van de speerpunten van het Canadese Safer Skies initiatief naar aanleiding van het neerhalen van vlucht PS752.

⁴ Doc 10088, Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management.

⁵ Aan de EGRICZ nemen deel: Canada, Duitsland, Finland, Frankrijk, Nederland, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Zwitserland en de Europese toezichthouder voor de burgerluchtvaart EASA.

⁶ Aan de SSCC nemen deel: Australië, Canada, Duitsland, Frankrijk, Jordanië, Kenia, Marokko, Nederland, Nieuw-Zeeland, Republiek Korea, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en de internationale belangenorganisaties voor luchtverkeersleidingsdienstverleners CANSO, de luchtvaartmaatschappijen IATA, de verkeersvliegers IFALPA, de luchtverkeersleiders IFATCA, en EGRICZ.

⁷ Nederland was gedurende 4 jaar vicevoorzitter van de SSCC.

Nederland werkt nauw samen met Canada. De strategie is om met een bottom-up aanpak via deze internationale expertgroepen - naast de gebruikelijke top-down aanpak van het ICAO werkprogramma inzake conflictgebieden - tot snellere resultaten te komen door het ontwikkelen van 'guidance materiaal' (zoals handleidingen) behorend bij de verbeterde standaarden en aanbevolen werkwijzen. Het eerst ontwikkelen van guidance materiaal is een gebruikelijke methode bij dergelijke complexe en gevoelige onderwerpen. Nadat hiermee in de praktijk is gewerkt en ervaring is opgedaan, kan dat op langere termijn leiden tot verdere aanscherping van de onderliggende standaarden en aanbevolen werkwijzen.

Safer Skies Forum

Wat verder bijdraagt aan het bewustzijn voor beter risicobeheer van conflictgebieden door betrokken staten en belanghebbenden is het (twee)jaarlijks georganiseerde Safer Skies Forum. Een internationaal evenement dat uitsluitend gericht is op risicobeheersing over conflictgebieden; een ander speerpunt van het Canadese Safer Skies initiatief. In december 2020 organiseerde Transport Canada, in samenwerking met de SSCC, het eerste Safer Skies Forum. Het forum bracht meer dan 400 deelnemers samen die 82 landen en 31 belanghebbenden uit de sector vertegenwoordigden.

Op 6-7 juni 2023 was Nederland gastheer van het derde Safer Skies Forum in Den Haag, waar experts samenkwamen inzake risicobeheersing bij vliegen over en nabij conflictgebieden van over de hele wereld en vertegenwoordigers van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Het derde forum werd op 5 juni voorafgegaan door een high-level rondetafelgesprek met de leden van het Safer Skies comité en de president van de ICAO council. Alle leden van het Safer Skies comité én ICAO hebben benadrukt de komende jaren nauw te blijven samenwerken om de veiligheid van de burgerluchtvaart rond conflictgebieden te vergroten en zich daarvoor in te zetten. Het volgende forum is gepland voor 2025.

Doc 10084⁸

Mede dankzij de inzet van Nederland heeft ICAO op 23 oktober 2023 de herziene en verbeterde handleiding gepubliceerd inzake het risicobeheer van vliegen over en nabij conflictgebieden (3de editie van Doc 10084). ICAO heeft daarbij aangekondigd zich in te zetten voor de wereldwijde implementatie van de handleiding in samenwerking met de landen en organisaties, zoals

⁸ Doc 10084, Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones.

vertegenwoordigd in het Safer Skies comité. Voor de uitrol en implementatie van de nieuwe handleiding in 2024-2025 wordt in samenwerking met experts van het Safer Skies comité een aantal regionale awareness seminars gehouden wereldwijd. Deelname van Nederland aan de ontwikkeling en uitrol van deze seminars is belangrijk, omdat passagiers ervan uit moeten kunnen gaan overal ter wereld veilig te kunnen vliegen. Het Nederlandse systeem van publiek-private samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen heeft zich bewezen. Dit systeem (het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart) wordt sinds 2016 in Nederland toegepast. Het Nederlandse systeem staat ook beschreven in de ICAO-handleiding. Tijdens het Safer Skies Forum hebben diverse landen hun interesse getoond in het Nederlandse systeem.

Nederland heeft zich ervoor ingezet dat in de verbeterde handleiding over het risicobeheer vliegen over en nabij conflictgebieden ook het voorzorgsbeginsel⁹ is opgenomen en criteria zijn ontwikkeld voor het sluiten van luchtruim bij conflicten, zoals is aanbevolen door de OVV. De introductie van het voorzorgsbeginsel heeft ertoe geleid dat bij twijfel vaker (tijdelijk) niet meer boven conflictgebieden wordt gevlogen. Met de doorontwikkelde procedures en de zogenaamde 'best practices' beschreven in de handleiding is meer en tijdige informatiedeling en samenwerking inzake risicobeheer van het vliegen over en nabij conflictgebieden mogelijk op wereldschaal. Het ICAO handboek beschrijft ook voorbeelden van 'good practices' over de samenwerking op regionale schaal, waaronder het Europese waarschuwingssysteem.

EUROPEES

Voortgang op Europees niveau

Sinds 2016 is het 'EU conflict zone waarschuwingssysteem' actief om meer samenhang te brengen in het advies aan exploitanten van luchtvaartuigen, en om de belangen van Europese burgers te beschermen die binnen en buiten Europa reizen. Dit waarschuwingssysteem is een reactie op het neerhalen van vlucht

⁹ Het voorzorgsbeginsel omvat een risicobenadering die is gebaseerd op het inzicht dat onzekerheden serieus genomen dienen te worden en dat de omgang met onzekerheden expliciet moet worden georganiseerd. Waar voorzorg als normatief uitgangspunt wordt geaccepteerd, zijn belanghebbenden en processen gericht op het vroegtijdig signaleren en bespreken van onzekerheden. Bij het nemen van besluiten worden resterende onzekerheden expliciet in overweging genomen.

MH17 en is samenwerkingsverband tussen EU-lidstaten, EU-instellingen, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (EASA) en andere belanghebbenden bij de luchtvaart om dreigingsinformatie te delen en te verspreiden over risico's voor de burgerluchtvaart over conflictgebieden.

Gemeenschappelijke risicobeoordelingen op EU-niveau vinden driemaandelijks plaats of op ad hoc basis in het geval van dringende omstandigheden. Deze vergaderingen worden voorgezeten door DG Move¹⁰ en DG Home¹¹ van de Europese Commissie, vergezeld door EU-lidstaten, de Europese External Action Service (EEAS)¹², het Europese Intelligence and Situation Centre (INTCEN) en EASA. Luchtvaartmaatschappijen en verenigingen van luchtvaartmaatschappijen uit de EU dragen ook bij aan de voorbereidende werkzaamheden van de vergadering. De resultaten van de geïntegreerde EU-vergadering voor risicobeoordeling van de luchtvaartveiligheid ondersteunen het besluitvormingsproces over mogelijke risicobeperkende maatregelen, waaronder het uitgeven van zogenaamde 'Conflict Zone Information Bulletins' (CZIBs) of 'Information Notes' door EASA.¹³ Een Nederlandse delegatie vanuit de expertgroep, waaronder de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) neemt altijd deel aan deze vergaderingen.

In 2021 heeft EASA het Europees platform voor informatie-uitwisseling en samenwerking in conflictgebieden opgericht om het EU-waarschuwingssysteem voor conflictgebieden te ondersteunen. Het platform is een vrijwillig, coöperatief partnerschap voor de Europese luchtvaartgemeenschap dat is opgezet om instellingen en luchtvaartexploitanten te helpen bij het tijdig uitvoeren van risicobeoordelingen, met name door het verstrekken van informatie over conflictgebieden. Het lidmaatschap staat open voor EU-instellingen, EASA-lidstaten en hun nationale exploitanten van commerciële luchtvaartuigen.

Na de proefperiode van het Europese platform is de informatiedeling en samenwerking tussen de deelnemende partijen in het platform verder gestroomlijnd. Hierdoor wordt relevante

¹⁰ DG MOVE: Directorate-General for Mobility and Transport is het Directoraat-generaal voor Vervoer van de Europese Commissie.

¹¹ DG HOME: Directorate-General for Migration and Home Affairs is het Directoraat-generaal voor Binnenlandse Zaken van de Europese Commissie.

¹² EEAS is de diplomatieke dienst van de Europese Commissie.

¹³ CZIB en Information Note zijn hulpmiddelen waarmee in Europees verband informatie wordt gegeven (advies) ten behoeve van het veiligheidsmanagementsysteem van iedere luchtvaartmaatschappij om risicoanalyses uit te voeren voor veilige vliegroutes.

informatie over ontwikkelingen in conflictgebieden die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden, zo snel mogelijk gedeeld met de lidstaten en hun luchtvaartmaatschappijen. Om dringende situaties die een tijdige en snelle reactie vereisen, is de capaciteit vergroot. Hierdoor zijn termijnen voor de raadpleging van CZIBs en informatienota's voor zowel normale, als voor urgente omstandigheden verkort. Ook is meer flexibiliteit ingevoerd om in geval van urgentie CZIBs of informatienota's te publiceren.

De verbeterde werkwijze heeft zijn waarde bewezen, zoals onder meer bij de geweldduitbraak in de enclave Nagorno-Karabach, de opstand in de Tigray regio in Ethiopië, de oplaaiende strijd in Sudan, maar ook was dit aan de orde bij de follow-up van de Russische invasie in Oekraïne toen op 24 februari 2022, enkele uren na het begin van de militaire invasie, een informatiebulletin over de conflictzone werd uitgegeven en ook bij Israël-Gaza/Libanon. In deze bulletins werden luchtvaartmaatschappijen geadviseerd niet in het aangegeven luchtruim te vliegen. Verder is het aantal luchtvaartmaatschappijen dat deelneemt aan de voorbesprekingen van de geïntegreerde EU-vergadering voor risicobeoordeling van de luchtvaartveiligheid verder toegenomen, doordat de uitwisseling van informatie bij deze voorbespreking als bijzonder waardevol wordt beschouwd door de aanwezige partijen.

Mede op basis van de Europese vergaderingen en het door EASA ingestelde platform voor het delen van dreigingsinformatie over conflictgebieden zijn door EASA alleen al in 2023 meer dan 825 berichten naar de lidstaten en de luchtvaartmaatschappijen uitgestuurd, bestaande uit CZIBs, informatienota's en updates.

NATIONAAL

Nationale werkwijze

Het vorige kabinet heeft op 26 november 2021¹⁴ een uitgebreide reactie gegeven op de opvolging van de aanbevelingen van de OVV en de lopende acties, waarbij ook toezeggingen en moties die ingediend zijn door de Tweede Kamer zijn beantwoord, waaronder de motie Amhaouch/Kröger over een bindende aanwijzing over het vliegen in het luchtruim van derde landen. Op pagina 14 van de Kabinetsreactie staat hierover geschreven: "Op basis van de OVV-rapporten uit 2019 en 2021, het onderzoek van de ILT [Inspectie Leefomgeving en Transport] en de evaluaties van het convenant deling dreigingsinformatie concludeert het Kabinet dat het Nederlandse systeem van informatiedeling tussen de overheid en luchtvaartmaatschappijen goed en snel werkt. De intensieve

¹⁴ Kamerstuk 24 804, nr. 186.

samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen onder het convenant, is gestoeld op wederzijds vertrouwen en respect. Deze publiek-private samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen is uniek in de wereld en maakt dat partijen meer dan in veel andere landen goed inzicht hebben in elkaars processen, waardoor er snel kan worden gehandeld. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat dit 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. Daarbij heeft een Europese aanpak onze sterke voorkeur, vanwege het effect en bereik van de CZIBs van EASA.”

Ook het huidige kabinet houdt vast aan de huidige verantwoordelijkheidsverdeling voor het vliegen over en nabij conflictgebieden. In de vergadering van 9 juli jl. heeft de stuurgroep van het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart¹⁵ bevestigd dat de uitgangspunten onder het convenant nog steeds juist zijn. De vergaderingen van de stuurgroep onder het convenant vinden plaats onder voorzitterschap van de NCTV en onder vicevoorzitterschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat de publiek-private samenwerking voor informatiedeling ten behoeve van het vliegen over en nabij conflictgebieden verbeterd kan worden. Niettemin wordt de risicobeoordeling en handelswijze continu geëvalueerd, zowel door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als door de partijen binnen het convenant. Daarmee blijft het altijd de ambitie van de samenwerkende partijen om de vliegveiligheid waar mogelijk verder te verhogen.

Voortgang op nationaal niveau

Sinds 2021 neemt, mede door een motie¹⁶ en verzoek van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) een actieve onafhankelijke lijnvlieger, deel aan de expertgroep vergaderingen inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart. Gelijk aan de stuurgroep overlegt de expertgroep inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart onder voorzitterschap van de NCTV en onder vicevoorzitterschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Na een succesvolle

¹⁵ Aan het sinds 2016 ingestelde convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart nemen overheidspartijen, de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers deel.

¹⁶ Kamerstuk 24 804, nr. 108.

proefperiode is de actieve onafhankelijke lijnvlieger opgenomen als permanent deelnemer van de expertgroep en is dit vastgelegd in het nieuwe convenant deling dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart van 2022.¹⁷ Dit nieuwe convenant betekent een voortgang van het convenant dat werd opgesteld in 2016.

De expertgroep die gevormd is op basis van het convenant heeft in 2023 negen bijeenkomsten georganiseerd. Er zijn geen ad hoc bijeenkomsten noodzakelijk geweest. Tijdens de bijeenkomsten is stil gestaan bij de landen die zijn besproken tijdens de geïntegreerde EU-vergaderingen voor risicobeoordeling van de luchtvaartveiligheid, en daarnaast zijn de landen behandeld die de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen specifiek hebben aangegeven nader te willen bespreken. Ook zijn tijdens de expertgroep vergaderingen specifieke landen behandeld op het gebied van geschiedenis, politieke-, economische- en toekomstverwachtingen om meer duidelijk te geven aan mogelijke dreiging voor de veilige vluchtuitvoering. Tijdens de vergaderingen van de expertgroep is ook herhaaldelijk aandacht besteed aan de risico's van verstoringen van het Global Navigation Satellite System (GNSS), zoals 'jamming' en 'spoofing'.¹⁸

De stuurgroep van het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart die het functioneren van de expertgroep evalueert, is drie keer bijeengekomen.

In 2023 is het toezicht door ILT op de correcte uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem van de nationale luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van hun risicobeheer inzake vliegen over en nabij conflictgebieden nader vormgegeven. Dit extra toezicht is tot stand gebracht naar aanleiding van een toezegging aan de Tweede Kamer door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De ILT beoordeelt hierbij achteraf of de door de luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde risicoanalyses ten aanzien van vliegroutes procesmatig zorgvuldig zijn uitgevoerd. Voor dit extra toezicht in relatie tot risicobeheer vliegen over conflictgebieden bouwt ILT gelijktijdig kennis op. Het betreft een ontwikkelfase van twee jaar met een daaropvolgende evaluatie.

Nederlandse luchtvaartmaatschappijen verstrekken naar aanleiding van enkele moties¹⁹ informatie over hun risicobeoordelingsproces

¹⁷ Stcrt. 2022, nr. 24292.

¹⁸ Satellietnavigatie wordt verstoord door enerzijds jamming (verstoring van de signalen waardoor de ontvangst van de signalen wordt bemoeilijkt of verhinderd) en anderzijds spoofing (het manipuleren en veranderen van de data zodat ontvangers van de satellietnavigatiesignalen foutieve informatie gebruiken).

¹⁹ Kamerstukken 24 804, nr. 106 en 24 804, nr. 110.

voor vliegroutes over of nabij conflictgebieden op hun websites aan passagiers. Deze informatie omvat de beschrijving van:

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

Samenvattend

Sinds het neerhalen van vlucht MH17 zijn door alle betrokken partijen op internationaal, Europees en nationaal niveau belangrijke stappen gezet op het gebied van luchtruimbeheer, het delen van informatie en de besluitvorming over vliegroutes. Hierdoor heeft de risicobeheersing met betrekking tot vliegen over en nabij conflictgebieden een concrete plek gekregen in het veiligheidsdenken in de volle breedte van de luchtvaartsector. Staten, internationale organisaties en luchtvaartmaatschappijen zijn zich meer bewust van de risico's van vliegroutes over conflictgebieden en luchtvaartmaatschappijen kunnen dreigingsinformatie verzamelen uit meerdere informatiebronnen. Daarnaast vindt op reguliere basis informatiedeling via contactgroepen plaats of op ad hoc basis over snel escalerende conflictsituaties.

Wij hechten eraan te benadrukken dat het kabinet, samen met nationale en internationale partijen, zich ervoor blijft inspannen de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden zo goed mogelijk te beheersen om een herhaling van een MH17 ramp te voorkomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel