

Vergaderjaar 2016–2017

**24 804**

## **Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**Nr. 95**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2017

Zoals toegezegd in de verzamelbrief luchtvaart van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 19 april 2017<sup>1</sup> en in de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie van 10 mei 2017<sup>2</sup> informeren wij uw Kamer hierbij, mede namens de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Buitenlandse Zaken en Defensie, over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering en werking van het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart.

#### **Aanleiding**

Op 30 juni 2017 is het «Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart» (hierna te noemen: het convenant) een jaar in werking. In het convenant is afgesproken dat de partijen de uitvoering en de werking jaarlijks zullen evalueren. In dit document is de evaluatie van het eerste jaar vastgelegd. Alle leden van de Expertgroep en de Stuurgroep «dreigingsinformatie burgerluchtvaart» hebben aan deze evaluatie bijgedragen.

Met het convenant geeft het Kabinet uitvoering aan de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Servaes c.s.<sup>3</sup> en de toezegging die het Kabinet op dit punt heeft gedaan tijdens het plenaire debat met uw Kamer op 1 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 58, item 21). In de motie van het lid Servaes c.s. wordt het kabinet verzocht tot het formeel vastleggen van afspraken in een convenant ten aanzien van de geïntensiveerde informatiedeling inzake de veiligheid van het luchtruim en vliegen over conflictgebieden tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de overheid. Met dit convenant wordt recht gedaan aan de opmerking van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in haar rapport over de ramp van

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 388

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 997, nr. 94

<sup>3</sup> Kamerstuk 33 997, nr. 80

de MH17, waarin zij stelt dat het overleg dat tussen de Nederlandse overheid en de luchtvaartmaatschappijen is ingesteld een vaste structuur zou moeten krijgen. Het convenant is gebaseerd op de ervaringen van partijen in het uitwisselen van informatie, de samenwerking en de wijze waarop die na de ramp met de MH17 is geïntensiveerd, mede in relatie tot de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Sjoerdsma c.s.<sup>4</sup>.

### **Het convenant**

Het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart is gesloten tussen Staat der Nederlanden, KLM, Corendon Dutch Airlines en TUIfly en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (bijlage bij Kamerstuk 24 804, nr. 90). Het doel van het convenant is het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zodat de luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risico analyse kunnen maken voor een veilige vluchtuitvoering buiten het Nederlandse luchtruim.

Het convenant beschrijft eerst de rolverdeling tussen overheid en luchtvaartmaatschappijen. Zowel de luchtvaartmaatschappijen als de overheid hebben daarbij als uitgangspunt dat primair soevereine Staten verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in hun luchtruim en dat de soevereine Staat dat luchtruim kan sluiten als de veiligheid niet kan worden gegarandeerd. De luchtvaartmaatschappijen hebben de verantwoordelijkheid voor hun vluchtuitvoering en de keuze welke route wordt gevlogen door opengesteld luchtruim. Voorts wordt beschreven dat er informatie tussen overheden en luchtvaartmaatschappijen wordt uitgewisseld om de analyses van luchtvaartmaatschappijen voor een veilige vluchtuitvoering te ondersteunen.

Verder zijn in het convenant afspraken vastgelegd over de wijze van informatiedeling, de vertrouwelijkheid van de informatie, geheimhouding en de verantwoordelijkheid voor de volledigheid van de informatie en het gebruik daarvan.

### **Overlevormen**

In het convenant zijn twee gremia benoemd:

- de stuurgroep «dreigingsinformatie burgerluchtvaart» (hierna te noemen: de stuurgroep), onder voorzitterschap van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), waarin alle partijen die het convenant hebben ondertekend zitting hebben en;
- de expertgroep «dreigingsinformatie burgerluchtvaart» (hierna te noemen: de expertgroep), onder voorzitterschap van de NCTV, waarin overheid en de luchtvaartmaatschappijen zitting hebben.

Tussen 30 juni 2016 en 30 juni 2017 zijn er vijf reguliere overleggen van de expertgroep geweest. In deze overleggen, die in beginsel eens per drie maanden worden gepland, is casuïstiek van de luchtvaartmaatschappijen besproken, de inbreng van Nederland in de Brusselse overleggen over conflictgebieden (het zogenaamde DG HOME overleg), de inbreng van Nederland in EASA overleggen, en de inbreng van Nederland binnen ICAO. Daarnaast heeft een ad-hoc overleg van de expertgroep plaatsgevonden. In ad-hoc overleggen wordt informatie besproken die zich vanwege de aard niet leent voor het wachten op een reguliere vergadering, zoals het geval was ten tijde van de mislukte staatsgreep in Turkije in juli 2016.

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 997, nr. 32

Naast de reguliere en ad-hoc overleggen weten de leden van de expertgroep elkaar goed te vinden. Zo is er bijvoorbeeld rond de machtswisseling in Gambia in januari 2017 veelvuldig overleg geweest tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen over de snel veranderende situatie ter plekke.

De stuurgroep is sinds ondertekening van het convenant tweemaal bijeen geweest. Op deze overleggen is onder andere de werkwijze van de expertgroep besproken, en de ervaringen van de leden tot nu toe. Op de meest recente bespreking van de stuurgroep is de evaluatie van de werking van het convenant besproken.

### **Werkwijze**

Informatie die de overheid voorhanden heeft kan een spoedeisend karakter hebben. Hetzelfde geldt voor informatie en vragen van de luchtvaartmaatschappijen. Om die reden heeft de expertgroep de afspraken die in het convenant zijn vastgelegd uitgewerkt in een aantal werkafspraken. Deze betreffen onder andere:

1. Hoe (dreigings)informatie of vragen zonder spoedeisend karakter kunnen worden gedeeld (in beginsel via de reguliere overleggen);
2. Hoe (dreigings)informatie of vragen met spoedeisend karakter kunnen worden gedeeld (hiervoor kan de expertgroep ad-hoc bijeen geroepen worden);
3. Het afwegingskader om de expertgroep op ad-hoc basis bijeen te laten komen (of te besluiten dat er bijvoorbeeld volstaan kan worden met een telefonisch overleg);
4. Welke personen aanspreekpunten zijn binnen de bij de expertgroep aangesloten partijen.

Zoals is vastgelegd in het convenant, delen de luchtvaartmaatschappijen op vertrouwelijke basis met de overheid informatie over het routenetwerk dat zij vliegen, en brengen zij voor de overleggen specifieke casuïstiek in. Dit faciliteert een gerichte informatievoorziening vanuit de overheid, indien zij over de betreffende gebieden informatie heeft. Deze werkwijze werpt ook zijn vruchten af in het voorbereiden van de overleggen bij de EU en de doorwerking daarvan op berichten van EASA. Dit heeft weer als voordeel dat informatie vanuit andere landen benut kan worden bij het komen tot een risicobeoordeling van vliegen over conflictgebieden.

### **Scope**

Het convenant is door de betrokken partijen afgesloten naar aanleiding van de ramp met de MH17, het hierop volgende onderzoek door de OVV, en de kabinetsreactie hierop (Kamerstuk 33 997, nr. 56). In de expertgroep ligt de focus daarom op het bespreken van niet openbare dreigingsinformatie die voor luchtvaartmaatschappijen van belang is om een goede risicoanalyse voor een veilige vluchtuitvoering te kunnen maken. Naast concrete casuïstiek die door de luchtvaartmaatschappijen wordt ingebracht, wordt in de expertgroep ook gesproken over internationale beleidsontwikkelingen ten aanzien van de vliegveiligheid. Dit betreft onder meer de ontwikkelingen in ICAO, EASA en de EU, zoals de praktische bruikbaarheid van de ICAO-website, de effecten van de EASA bulletins op de vluchtuitvoering van luchtvaartmaatschappijen en de mogelijkheden die in EU verband worden verkend ten aanzien van capaciteitsopbouw op luchthavens in derde landen. In de expertgroep wordt terugkoppeling uit de betreffende internationale gremia verzorgd.

## **Evaluatie en conclusie**

In het kader van de evaluatie is aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen gevraagd in hoeverre het in het convenant beoogde doel is bereikt; het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen zodat de luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risicoanalyse kunnen maken voor een veilige vluchttuitvoering buiten het Nederlandse luchtruim.

Alle partijen hebben een positief beeld over de expertgroep en stuurgroep, zowel qua samenstelling als qua samenwerking. Het regelmatige, doorgaans ad-hoc contact tussen overheid en luchtvaartmaatschappijen zoals dat voorafgaand aan de ramp van de MH17 veelal plaatsvond, is daarmee uitgebreid met een structureel/periodiek gezamenlijk overleg.

De luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat er kwalitatief goed bruikbare informatie is gedeeld. De informatie die werd verstrekt door de deelnemers van de expertgroep is daadwerkelijk gebruikt in het maken van risico analyses. Ook de overheidspartijen zijn tevreden over het overleg, niet alleen omdat het de luchtvaartmaatschappijen een betere informatiepositie geeft, maar ook omdat het de overheidspartijen de mogelijkheid biedt meer focus aan te brengen voor internationaal overleg. De conclusie is dan ook dat het in het convenant beoogde doel is bereikt. Er is geen behoefte aan aanpassing van het convenant op dit moment.

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
S.A. Blok

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema