

* i.v.m. tekstuele correctie

2017Z10462 HERDRUK*

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).

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?

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)?

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?

Vraag 4

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

Vraag 5

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

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?

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?

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?

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?

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)?

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)?

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?

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?

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)?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 22

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

Vraag 24

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

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?

Vraag 26

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

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?

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?

Vraag 29

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