



Het torentje

Een rondetafelgesprek met experts uit de luchtvaart. Op die manier werden op 22 januari enkele Kamerleden geïnformeerd over de ramp met de MH17. Diverse onderwerpen kwamen ter sprake. Onder andere het vliegen over conflictgebieden.

Gebroederlijk zitten ze naast elkaar. Vier mannen met veel kennis van luchtvaart. Een spervuur aan vragen krijgen ze over het vliegen over conflictgebieden. Het doel van de dag is duidelijk. Meer veiligheid. Maar de weg daar naartoe is nog vaag.

Eerst beginnen de vier gasten met hun pleidooi. Bart de Vries (Head Flight Operations KLM) vertelt over het hoge veiligheidsniveau binnen KLM. Dat het daarom niet nodig is dat de keuzevrijheid over routes weggenomen moet worden bij luchtvaartmaatschappijen. Zij kunnen uitstekend zelf beslissen of er door een luchtruim gevlogen moet worden of niet.

“Het is een lappendeken van informatie, verantwoordelijkheden en processen. Als u mij vraagt wie de optelsom moet maken om uiteindelijk tot een oordeel te kunnen komen, kan ik op dit moment alleen maar antwoorden dat dit de luchtvaartmaatschappij moet zijn.”

Steven Verhagen steunt hem daarin. Het is volgens hem sneller en effectiever om als Nederlandse overheid zelf te beginnen met veiligheid. En niet wachten tot men op Europees niveau iets gaat doen. Dat betekent dan wel een grotere rol voor de Nederlandse veiligheidsdiensten. *“Overheidsdiensten moeten actief informatie vergaren en een nadrukkelijke rol krijgen in de security- en veiligheidsketen van de luchtvaart.”*

Hugo Roos is emeritus hoogleraar luchtvaarteconomie aan de UvA. Hij ziet in Israël een voorbeeld. Een klein land met een goed georganiseerd veiligheidsapparaat. Amerika heeft dat ook, maar met bijkomend voordeel dat ze zich van niemand iets hoeft aan te trekken. *“De FAA hoeft niet te vrezen voor diplomatieke acties van andere landen.”* Dat voordeel heeft Nederland niet.

Joris Melkert, luchtvaartdeskundige TU Delft, ziet graag dat er op mondiale schaal begonnen wordt. Vooral omdat het erg complex is. *“We moeten wel ergens een begin maken. Ik zie hierin een grote rol voor ICAO.”* Beter communiceren voorkomt volgens Melkert al veel problemen.

De Kamerleden mogen daarna reageren en vragen stellen. Zo wil men weten wat iedereen vanuit zijn eigen positie kan doen (VVD). Waarom men vindt dat er nationaal of internationaal meer moet gebeuren (PvdA). Waarom Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een keuzevrijheid over routes moeten hebben, wanneer dat in andere landen niet zo is (CDA). Hoe moet een consument

keuzes maken over veilige routes (PVV).

Hier proberen de vier zo goed mogelijk op te antwoorden. De Vries en Verhagen vullen elkaar aan voor wat betreft de praktische kant van een vluchtuitvoering. De manier van informeren vanuit veiligheidsdiensten aan luchtvaartmaatschappijen moet, volgens de twee mannen, duidelijk vastgelegd worden in de wet.

Roos en Melkert kijken vooral naar het systeem als geheel. Welke plek de luchtvaart inneemt op grote schaal. Vanuit die rol zijn ze ook kritisch naar de luchtvaart. Melkert herhaalt meerdere keren dat het collectief gefaald heeft. *“Iedereen heeft zijn werk gedaan, maar niemand heeft een extra stap gezet, en daarom kon dit toch gebeuren.”*

De gesprekken zijn bedoeld om te kijken waar hiaten zitten en hoe men die kan dichten. Om op die manier de luchtvaart veiliger te maken. Het is moeilijk om niet met een beschuldigende vinger te wijzen. Dat is niet waar dit rondetafelgesprek voor bedoeld is.

Wanneer Bart de Vries gevraagd wordt naar wat KLM nou eigenlijk deed voorafgaand aan MH17, stuurt hij daarom voorzichtig het gesprek weer terug.

“Volgens mij is dit een rondetafelgesprek om van gedachten te wisselen over verbeteringen op systeemniveau en geen sessie voor KLM of een andere luchtvaartmaatschappij (...) om verantwoording af te leggen over het systeem op dat moment.”

In gesprek met Steven Verhagen

Wat was de boodschap die je namens ons, de vliegers, aan de Tweede Kamer hebt overgebracht?

Niet anders dan dat wat we de hele tijd al uitdragen. Dat wij ten aanzien van het overvliegen van conflictgebieden willen dat er een goede veiligheidsanalyse gemaakt wordt door de overheid, via de inlichtingendiensten. En dat die informatie verplicht bij luchtvaartmaatschappijen terecht komt.

Want dat gebeurt nu nog niet?

Nee. Dat is niet geregeld. Dat gaat nu op basis van relaties en goed vertrouwen.

We willen dat inlichtingendiensten capaciteit gaan aanwenden om actief informatie te achterhalen. Luchtvaart is op dit moment vooral bijvangst. En dat is wat mij betreft een probleem. Dat moet opgelost worden. Daarom hebben we gepleit voor een formele structuur.

Hoe werkt dat op dit moment dan?

MH17 bijvoorbeeld. Op 14 juli (drie dagen voor de ramp red.) was er informatie bij de overheid dat militaire vliegtuigen uit de lucht werden geschoten in het oosten van Oekraïne. Die informatie is wel terecht gekomen bij het ministerie van Veiligheid & Justitie, Defensie en Buitenlandse Zaken. Maar er is niemand geweest die heeft gedacht: is dat wat voor de luchtvaart? En dat hoeft officieel ook niet.

Dus de boodschap was: zorg dat we informatie krijgen?

Ja. Het achterhalen van veiligheidsinformatie vind ik eigenlijk geen 'core-business' van een luchtvaartmaatschappij. Waarom legt de overheid de totale verantwoordelijkheid bij de luchtvaartmaatschappijen en niet bij zichzelf?

Wanneer er een nieuwe bestemming komt, met een nieuwe route, dan moet er gevraagd worden welke informatie de overheid heeft.

En dan kan het antwoord niet zijn: we hebben geen informatie. Nee. Dan moet het antwoord zijn: wij gaan kijken.

En op het moment dat een Nederlandse maatschappij daar vliegt, moet de overheid die gebieden blijven monitoren. Net zoals KLM dat doet met zo'n twaalf fte's.

En daarnaast hebben we ook gezegd dat luchtvaartmaatschappijen zelf de verantwoordelijkheid moeten behouden om ergens wel of niet overheen te vliegen.

Maar Corendon heeft al gezegd dat ze een overheidsorganisatie wil hebben zoals de FAA, die gewoon iets verbiedt.

Ja. Dat is makkelijk praten, want Corendon heeft maar een halve fte aan veiligheidspersoneel. Ze hebben geen zin om daar kosten voor te maken, want dan moeten de tarieven omhoog.

Dus de data moet naar luchtvaartmaatschappijen en die moeten een keuze kunnen maken.

Ja. De luchtvaartmaatschappijen moeten dan wel een volwassen systeem hebben. Een afdeling om te beslissen of wel of niet ergens overheen te vliegen valt. Dat zou bijvoorbeeld een vereiste kunnen worden voor een AOC.

En is dit verhaal, namens de VNV, goed aangekomen bij de Kamerleden?

In de feedback die we kregen wel. Maar het is belangrijk dat dit omgezet wordt in daden. Bijvoorbeeld via een motie in de Tweede Kamer. Er ligt op veiligheidsgebied hier dus een mooie rol voor het parlement.

Want het kabinet heeft niet de intentie om het op deze manier te doen.

Nee. De beleidsreactie van het kabinet sluit aan bij de aanbevelingen van het OVV-rapport. Maar niet met wat wij veilig achten en daarom willen. Dus eigenlijk verandert er niks.



En de mondiale oplossingen, zoals de ICAO-website?

Dat is een wassen neus. Meer een baat het niet, schaadt het niet-verhaal. Het lijkt op het behalen van snelle winst en daarmee ook politieke rust. Maar het heeft nog geen extra veiligheid opgeleverd. Betere veiligheid begint bij jezelf. Hier in Nederland moeten we eerst onze eigen boontjes doppen. En pas daarna verder kijken.

Maar heeft het wel praktisch nut? Is het niet iets alleen juridisch afdekken?

Nee. Wat mij betreft is het niet juridisch iets afdekken. Het betreft echt het hebben van een bredere basis om goede informatie te krijgen en daarop gedegen beslissingen te kunnen nemen.

En de verantwoordelijkheid van het individu? Van de gezagvoerder?

Ja. De gezagvoerder blijft uitiem verantwoordelijk. Per definitie. Alleen is hij of zij afhankelijk van de informatie die er is. Wij willen niet dat vliegers 's ochtends de krant moeten lezen en op basis daarvan beslissen of ze ergens gaan vliegen. Dat kan niet. Je moet ervan overtuigd zijn dat de informatie die je krijgt klopt.

Ik kreeg pas geleden een vliegplan over Juba, Zuid-Soedan. Toen heb ik ook even gebeld. Welke informatie hebben jullie? Hoe betrouwbaar is die en vooral hoe recent is die informatie? Als het bijvoorbeeld twee weken oud was geweest, had ik waarschijnlijk gezegd: Plan er maar omheen.

