

'Waar blijft verbod op vliegen boven risicogebieden?'



De Luchtverkeersleiding zou routes over risicogebieden moeten kunnen verbieden, vindt expert Flieger.

FOTO DEFENSIE

DEN HAAG

Buurlanden verbieden vliegen boven risicogebieden, maar Nederland doet dat anderhalf jaar na de MH17-ramp nog niet. Volg het voorbeeld van Duitsland en Frankrijk, vindt luchtvaartjurist Arthur Flieger.

JEROEN DE VREEDE

Flieger spreekt morgen tijdens een rondetafelgesprek met Tweede Kamerleden over openstaande vragen rond de ramp met MH17 boven Oost-Oekraïne. Een van de discussiepunten is het vliegen over risicogebieden.

De Nederlandse overheid vindt dat de vliegroutes een eigen keuze zijn van luchtvaartmaatschappijen en dat alleen het conflictland, zoals Oekraïne, het eigen luchtruim kan sluiten. Dat is volgens Flieger niet het hele verhaal. „Uiteraard besluit alleen het land zelf of het luchtruim veilig is, maar je kunt wel degelijk besluiten om bij twijfel een gebied te mijden. In de VS is het heel gebruikelijk de eigen Amerikaanse vliegmaatschappijen te verbieden om over bepaalde risicovolle gebieden te vliegen.”

Actieve rol

Sinds MH17 doen Frankrijk en Duitsland dat ook. „Frankrijk is één van de landen die inmiddels tot een meer actieve rol van de overheid

hebben besloten; en er zijn dan ook vliegverboden opgelegd aan Franse luchtvaartmaatschappijen.”

Flieger vraagt zich af waarom Nederland dit nog niet doet, juist als land dat zo betrokken is bij MH17. „Het is nogal een urgente vraag of dit na MH17 niet met enige voortvarendheid ook in Nederland moet worden geregeld.” Volgens Flieger gaat het dan om nieuwe werkafspraken en is geen wetswijziging nodig.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu ontkent dit: de regels in de wet gaan alleen over het Nederlandse luchtruim. Er zijn geen plannen om de wet hierop aan te passen, zegt een woordvoerder. „De sector heeft sinds MH17 een nationaal overleg om informatie over vliegveiligheid uit te wisselen. Daarin zitten luchtvaartmaatschappijen, de overheid en inlichtingendiensten, maar de uiteindelijke keuze voor een vliegroute ligt bij de vliegmaatschappij zelf.”

Bemoeien

Volgens Flieger zou Nederland er goed aan doen dit beleid te heroverwegen, nu Frankrijk, Duitsland en Engeland zich wél actief met de vliegroutes bemoeien. „Op dit moment kan de risicoafweging van een luchtvaartmaatschappij voor een vlucht over conflictgebied vertrekkend uit bijvoorbeeld Amsterdam in belangrijke mate kan verschillen van die voor een vlucht uit London, Parijs of Frankfurt. Dat is geen aanvaardbare situatie,” zegt Flieger. Hij oppert om dit desnoods in Europees verband te regelen.

Op een congres op Schiphol werd gisteren ook gepleit voor een Europese aanpak. De Europese luchtvaartautoriteit EASA wil alsnog haast maken met betere

veiligheidsregels, maar vindt dat veiligheidsdiensten daar een actieve rol bij moeten spelen, door meer informatie te delen.