

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

804

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het onderzoek naar de Lion Air-crash* (ingezonden 9 november 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 november 2018).

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat onderzoek naar de Lion Air-crash aantoont dat er problemen zijn met vliegtuigsoftware?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u ook vernomen dat zowel Boeing als de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten de luchtvaartmaatschappijen waarschuwen die vliegen met het nieuwste model 737 Max?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Welke (buitenlandse) maatschappijen vliegen naar Nederlandse luchthavens en de luchthavens die aan ons land grenzen met dit toestel en met welke frequentie?

Antwoord 3

De volgende operators hebben met de BOEING 737-MAX vluchten naar Nederland uitgevoerd: Corendon, Icelandair, TUIFLY Belgium, Smartwings en LOT. Andere operators die over dit toestel beschikken of binnenkort ontvangen en deze ook naar Nederland zouden kunnen inzetten zijn: Air Italy, Enter Air, Norwegian International, Norwegian Air Shuttle, TUI Airways (GB), TUIfly (Duitsland), TUIfly Nordic en Turkish Airlines. Over buitenlandse luchthavens zijn geen gegevens bekend.

¹ NRC.nl, 8 november 2018 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2018/11/08/onderzoek-lion-air-crash-ook-problemen-met-vliegtuigsoftware-a2>)

Vraag 4

Zijn bij de Nederlandse luchtvaartautoriteiten technische problemen bekend met dit toestel? Zo, ja welke?

Antwoord 4

Nee, voorafgaand aan het ongeval waren er geen problemen met dit type vliegtuig bekend (formeel betreft het een Boeing 737-MAX 8, bij het publiek bekend onder de naam Boeing 737 Max).

Vraag 5

Welke eisen worden van overheidswege aan inkomende vliegtuigen van dit type gesteld? Bent u voornemens die eisen aan te scherpen?

Antwoord 5

Inkomende vliegtuigen moeten voldoen aan internationale eisen conform Annex 8 behorende bij het Verdrag van Chicago. Zowel het ontwerp van het luchtvaartuig als de bouw en het onderhoud van het individuele luchtvaartuig worden hierin geregeld. Deze eisen behelzen tevens een systeem om actie te ondernemen in het geval van problemen. Het Verdrag van Chicago stelt dat een luchtvaartuig voldoet aan de voorschriften van het verdrag en zijn annexen wereldwijd geaccepteerd moeten worden. Aangezien deze eisen wereldwijd zijn vastgelegd, inclusief een systeem om te acteren bij onverhoopte (technische) problemen, ben ik niet voornemens hiervan af te wijken. Zowel Boeing als de FAA moeten binnen deze systematiek actie ondernemen om de opgetreden problemen op te lossen en de ontstane risico's te mitigeren, en zij doen dat ook. In dit geval gaat het om een wijziging van het vlieghandboek.

Vraag 6

Voldoet de vrijgave van het in het gebruik nemen van de nieuwe Boeing 737 Max aan alle Europese regel- en wetgeving? Zo, ja welke wet- en regelgeving is dat dan en zijn er bijzonderheden te melden?

Antwoord 6

Voordat een nieuwe type luchtvaartuig binnen Europa wordt vrijgegeven en gebruikt kan worden, moet voldaan worden aan alle Europese wet- en regelgeving. Deze wet en regelgeving is vastgelegd in de volgende EU-verordeningen: EU 748/2012, Initiële luchtwaardigheid en EU 1324/2014 blijvende luchtwaardigheid. Dit is de Europese inbedding van de bovengenoemde voorschriften van het Verdrag van Chicago en bijbehorende Annex 8. De Boeing 737 Max is voor Europa door het Europese Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) gecertificeerd, in dit geval in samenspraak met de FAA die verantwoordelijk is voor de primaire toelating van vliegtuigen van het type Boeing. Boeing heeft naar aanleiding van het ongeval aan alle operators een bericht gestuurd. De FAA heeft naar aanleiding daarvan een verplichting opgelegd in de vorm van een aanwijzing. Dit betrof een wijziging in het vlieghandboek (flight manual, de handleiding voor de vlieger/piloot). De oorzaak van het ongeval is nog in onderzoek bij de Indonesische autoriteiten, conform de internationale verdragen.

Vraag 7

Vliegt Lion-Air ook naar Nederland of naar luchthavens nabij de Nederlandse grens? Zo ja, in welke frequentie?

Antwoord 7

Nee.

Vraag 8

Welke acties gaan de Nederlandse luchtvaartautoriteiten nemen na deze berichtgeving? Bent u voornemens hen daarbij te stimuleren?

Antwoord 8

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet geen aanleiding om op basis van dit signaal verdere actie te ondernemen. Alle aanwijzingen moeten door de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het management van het onderhoud, of de operatie van het vliegtuig worden verwerkt in het vlieghandboek. Het betrof hier een aanwijzing die binnen 3 dagen moest worden doorgevoerd. Nieuwe vliegtuigen worden door de fabrikant voorzien van een up to date vlieghandboek. De ILT houdt hierop in Nederland toezicht.

Vraag 9

Kunt u de zekerheid bieden dat in Nederland alle procedures in orde zijn en worden toegepast en dat genoemde incidenten en/of risico's afgedekt zijn?

Antwoord 9

De procedures zijn in Nederland en Europa op orde en worden door de ILT, het bedrijfsleven en het Europese luchtvaart veiligheid agentschap (EASA) toegepast. Een en ander binnen het boven omschreven internationale systeem. Dit geeft geen garantie dat er nooit meer een incident met een luchtvaartuig kan gebeuren, wel dat er alles aan gedaan wordt om dit te voorkomen en de mogelijke risico's te minimaliseren.