

2019Z09084

Vragen van de leden **Amhaouch** (CDA) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de problemen bij Boeing* (ingezonden 7 mei 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Boeing wist al tijden van probleem met 737 Max»?¹

Vraag 2

Klopt het dat Boeing al ruim een jaar voordat er een toestel van het type 737 Max neerstortte, wist dat er problemen mee waren? Klopt het tevens dat de top van het bedrijf en de luchtvaartautoriteit FAA hierover niet zijn geïnformeerd? Zo ja, hoe kan dat?

Vraag 3

Wat zijn de regels op het gebied van het verplicht en direct melden van problemen bij toestellen bij luchtvaartautoriteiten, zoals de FAA en de EASA?

Vraag 4

Heeft EASA andere vereisten c.q. procedures ten aanzien van veiligheidsverificatie? Zo ja, op welke wijze verschilt dit?

Vraag 5

Kunt u aangeven of Boeing bij de 737 Max volledig volgens de Europese geldende veiligheidsregels heeft gehandeld?

Vraag 6

Hoe kan het dat Boeing twee interne onderzoeken liet doen naar het probleem en twee keer tot de conclusie kwam dat er geen veiligheidsrisico was?

Vraag 7

Zou het niet verstandiger zijn dat een extern onderzoek moet uitwijzen of er een veiligheidsrisico is indien problemen worden geconstateerd? Zo ja, moeten de regels hiervoor worden aangescherpt?

¹ <https://nos.nl/artikel/2283409-boeing-wist-al-tijden-van-probleem-met-737-max.html>

Vraag 8

Kent u de berichten «Engineers say Boeing pushed to limit safety testing in race to certify planes, including 737 MAX»² en «Boeing 787-fabriek onder verscherpt toezicht na klachten»³?

Vraag 9

In hoeverre was bij de luchtvaartautoriteiten bekend dat Boeing haar technici bij de vliegtuigfabrikant onder druk zette om veiligheidsanalyses en tests met vliegtuigen te beperken, zodat het bedrijf zijn planning kon halen en de kosten kon drukken?

Vraag 10

Kan met de informatie die nu beschikbaar is worden gesteld dat Boeing structureel medewerkers onder druk heeft gezet? Zo ja, hoe kijkt u hiernaar?

Vraag 11

In hoeverre houden luchtvaartautoriteiten toezicht op misstanden, zoals het onder druk zetten van medewerkers, bij het tot stand komen van veiligheidsanalyses en tests met vliegtuigen? Is hier voldoende toezicht op of zou dat moeten worden uitgebreid?

Vraag 12

Kunt u aangeven in hoeverre er veiligheidsproblemen en/of andere problemen zijn bij Boeing 787 Dreamliner? Op welke wijze wordt hier onderzoek naar gedaan?

Vraag 13

Wat is de reden dat Qatar Airways sinds 2014 geen Dreamliners meer uit North Charleston wil ontvangen? Wat is hierna gedaan, gaf dit bijvoorbeeld aanleiding voor de FAA om hier direct strengere controles op uit te gaan voeren?

Vraag 14

Kunt u aangeven welke vliegtuigmaatschappijen die op Nederlandse luchthavens vliegen Dreamlines hebben die zijn gebouwd in de fabriek uit North Charleston?

Vraag 15

Hoe groot acht u, met de informatie die nu bekend is, de kans dat Boeing structurele veiligheidsproblemen heeft en de Boeing 737 Max geen incident is? Wat is hier tot dusver over bekend?

Vraag 16

Welke Nederlandse en/of Europese instellingen, organisaties, (semi) overheden, autoriteiten hadden formeel en of informeel tijdig moeten weten wat er allemaal gaande was bij Boeing? Welke signalen heeft het ministerie hierover formeel en informeel te horen gekregen? Wat is er met eventuele signalen gedaan?

Vraag 17

Wordt er in zijn algemeenheid extra onderzoek gedaan of vliegtuigmaatschappijen commerciële belangen boven veiligheidsbelangen stellen naar aanleiding van de signalen hierover bij Boeing?

Vraag 18

Kunt u de vragen apart beantwoorden?

² <https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/engineers-say-boeing-pushed-to-limit-safety-testing-in-race-to-certify-planes-including-737-max/>

³ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/72/algemeen/boeing-787-fabriek-onder-verscherpt-toezicht-na-klachten>