

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 835**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 januari 2021

In het AO Vliegveiligheid van 25 november 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 398) heb ik toegezegd om uw Kamer te informeren over de ontwikkelingen omtrent de herintroductie van de Boeing 737 MAX. Ik kan u in dit kader melden dat het Europese Luchtvaartveiligheid Agentschap (EASA) op 27 januari 2021 een definitieve luchtwaardigheidsaanwijzing heeft vastgesteld en de Europese luchtvaartautoriteiten daarvan in kennis heeft gesteld. Daarnaast wil ik uw Kamer informeren over een onderzoeksrapport van de Amerikaanse Senaat over de Federal Aviation Administration (FAA).

### *Luchtwaardigheidsaanwijzing EASA*

Zoals ik uw Kamer eerder heb gemeld, is EASA de certificerende instantie voor in Europa ontwikkelde en ontworpen vliegtuigtypen en de instantie die de buiten Europa ontwikkelde vliegtuigtypen certificeert voor de toelating in Europa. Na de ongelukken met de Boeing 737 MAX heeft EASA het Europese luchtruim voor dit type vliegtuig gesloten.

De afgelopen periode heeft EASA het proces doorlopen om te komen tot een besluit over de hercertificering van de Boeing 737 MAX. EASA geeft aan hierbij tot een zelfstandig oordeel te zijn gekomen. Ik heb uw Kamer op diverse momenten over de ontwikkelingen geïnformeerd. In het voornoemde AO Vliegveiligheid heb ik u kunnen melden dat EASA op 24 november 2020 een concept van de luchtwaardigheidsaanwijzing gericht aan Europese operators heeft gepubliceerd voor consultatie<sup>1</sup>. Deze aanwijzing bepaalt welke maatregelen een operator moet nemen om volgens EASA weer veilig met de Boeing 737 MAX te kunnen vliegen. In de aanwijzing staan de aanpassingen aan het vliegtuig, de verbetering

<sup>1</sup> Ook heeft EASA een concept van de veiligheidsaanwijzing (de «safety directive») gericht op niet Europese operators die van en naar Europa vliegen gepubliceerd

van de operationele procedures en een uitbreiding van de training voor piloten.

Door Nederland zijn in de consultatie verduidelijkende vragen gesteld en is er overleg met EASA geweest. Inmiddels heeft EASA alle ontvangen reacties beoordeeld. Conform de eerder gecommuniceerde verwachting heeft EASA nu een definitieve luchtwaardigheidsaanwijzing<sup>2</sup> (en veiligheidsaanwijzing) vastgesteld en wordt de Boeing 737 MAX weer toegelaten tot het Europese luchtruim.

Wanneer de Boeing 737 MAX daadwerkelijk kan worden ingezet door luchtvaartmaatschappijen zal afhangen van de snelheid waarmee de aanpassingen aan de vliegtuigen en in de operationele procedures worden doorgevoerd en wanneer de vliegers de aanvullende opleiding hebben afgerond. De nationale toezichthouders houden toezicht op de juiste implementatie van deze maatregelen zoals genoemd in de luchtwaardigheidsaanwijzing. Voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen met Boeing 737 MAX vliegtuigen is dit de ILT. TUI Airlines Nederland is de enige Nederlandse luchtvaartmaatschappij met dit type vliegtuig. Zij implementeert de voorgeschreven aanpassingen en zal op voorschrift van EASA ook een zogenaamde Operational Readiness Flight uitvoeren zonder passagiers. TUI heeft momenteel gepland deze vlucht medio maart uit te voeren, na goedkeuring van de ILT. Uitvoering van deze vlucht komt overeen met een reguliere Maintenance Check Flight na groot onderhoud. De eerste commerciële vlucht zal gepland worden door TUI, rekening houdend met de ontwikkelingen van de huidige epidemiologische situatie en de geldende reisadviezen. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die dit proces hebben doorlopen kunnen Nederland mogelijk al eerder aandoen.

#### *Onderzoeksrapport Senaat*

Op 18 december 2020 heeft de Amerikaanse Senaat een onderzoeksrapport over het functioneren van de FAA gepubliceerd<sup>3</sup>. EASA geeft desgevraagd aan dat EASA voor de Boeing 737 MAX een onafhankelijk, veelomvattend technisch onderzoek heeft gedaan naar het gemodificeerde ontwerp, de procedures en de trainingen. Het rapport van de Senaat heeft voor EASA geen invloed op de conclusies van dat onderzoek. Wat de gevolgen zijn voor de samenwerking tussen EASA en de FAA in de toekomst zal moeten blijken. EASA ziet dat de FAA reageert op diverse onderzoeken die de afgelopen periode zijn verschenen en monitort welke stappen de FAA daadwerkelijk zet. Wel heeft EASA het niveau van controle verhoogd bij lopende validatieprojecten.

#### *Betrokkenheid piloten*

In antwoord op de vraag van het lid Laçin (SP) in het AO Vliegveiligheid van 25 november 2020, kan ik bevestigen dat piloten betrokken zijn in het gehele proces van certificering van nieuwe vliegtuigtypes of varianten op een type. Zo ook in het geval van de hercertificering van de Boeing 737 MAX. Onderdeel van de certificering zijn de eisen die gesteld worden aan de opleiding/training van piloten om op dit nieuwe vliegtuig te kunnen vliegen. Deze eisen worden gebruikt voor het opstellen van opleidings- en trainingsprogramma's door de gebruikers van het vliegtuig (i.e. de

<sup>2</sup> Persbericht van EASA met daarin een link naar de luchtwaardigheidsaanwijzing via: [www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-declares-boeing-737-max-safe-return-service-europe](http://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-declares-boeing-737-max-safe-return-service-europe)

<sup>3</sup> Persbericht van Senaat met daarin een link naar het onderzoeksrapport via: [www.commerce.senate.gov/2020/12/wicker-releases-committee-s-faa-investigation-report](http://www.commerce.senate.gov/2020/12/wicker-releases-committee-s-faa-investigation-report)

luchtvaartmaatschappijen en trainingsorganisaties). In dat proces zijn ook piloten betrokken. Dat geldt ook bij het geven van de opleidingen en trainingen, waar de instructeurs en examinatoren gekwalificeerde piloten zijn.

Specifiek voor de European Cockpit Association (ECA) geldt dat deze bij EASA een positie heeft in de Stakeholder Advisory Body en onderliggende technische adviesgroep. EASA heeft de eisen die worden gesteld aan de hercertificering van de Boeing 737 MAX in die groep gepresenteerd. Ook heeft de ECA de gelegenheid gehad om als stakeholder te reageren op het concept van de luchtwaardigheidsaanwijzing.

In het vertrouwen u met bovenstaande afdoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga