

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

2088

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de twee vliegtuigongelukken met de Boeing 737 MAX* (ingezonden 18 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 maart 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2010.

Vraag 1

Waarom hebben de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de European Union Aviation Safety Agency (EASA) ervoor gekozen om het luchtruim per direct te sluiten en geen rekening te houden met vliegtuigen die al onderweg waren naar Schiphol, dit in tegenstelling tot autoriteiten in andere landen?

Antwoord 1

Het besluit om het Nederlandse luchtruim uit voorzorg te sluiten is niet door EASA maar door Nederland genomen, kort nadat het UK had aangekondigd de Boeing 737 MAX 8 en 9 niet meer toe te laten. Ook kwamen er steeds meer berichten dat andere landen dit voorbeeld zouden volgen. Daardoor ontstond steeds meer onduidelijkheid of en hoe de twee op dat moment nog vliegende toestellen Nederland zouden kunnen bereiken voordat omliggende landen of EASA maatregelen zouden nemen om operaties van de 737 MAX 8 en 9 in hun luchtruim niet meer toe te staan.

Gedurende het proces heeft de ILT nauw contact onderhouden met TUI. Daarbij is aan TUI aangegeven dat vanwege de diverse (op handen zijnde) luchtruimsluitingen en de maatregelen door EASA de twee toestellen het beste zo snel mogelijk een landing op een nabij gelegen vliegveld konden maken.

Vraag 2

Waarom is er geen notificatie ingesteld of een bericht waardoor luchtvaartmaatschappij TUI had kunnen anticiperen?

Antwoord 2

Nederland heeft naar aanleiding van het besluit haar luchtruim te sluiten een mededeling aan de luchtveranden, een zogeheten NOTAM uitgegeven (nr A0333/19 – EHAA voor de duur: 2019-03-12T19:00:00.000Z – 2019-04-16T10:00:00.000Z).

TUI is door de ILT gedurende het gehele proces op de hoogte gehouden van deze besluitvorming. De TUI-toestellen zijn geland op locaties die gezien de tijdsperiode genoemd in de NOTAM nog te bereiken waren. Het uitwijken van de vliegtuigen naar Sofia en Gran Canaria is een beslissing van de luchtvaartmaatschappij TUI geweest.

Vraag 3

In welke mate was er sprake van acuut gevaar dat deze vliegende toestellen die onderweg waren vanuit Egypte en Gambia direct halverwege een vliegveld moesten vinden? Was het echt nodig om de vlucht af te breken, met alle ellende voor passagiers van dien, of had men veilig door kunnen vliegen naar Schiphol? Of was er sprake van dat elders het luchtruim al dicht was waardoor dat lastig zou zijn geweest?

Antwoord 3

De maatregel was een voorzorgsmaatregel, gebaseerd op een inschatting van de situatie op dat moment. Op het moment van het besluit om het luchtruim te sluiten was er nog geen maatregel van de EASA om de toestellen Europees aan de grond te houden. EASA heeft gedurende de dag een statement afgegeven dat zij bezig waren met het nemen van maatregelen. De precieze maatregelen door EASA werden echter pas bekend op het moment waarop deze door EASA openbaar zijn gemaakt. Diverse (Europese) landen hadden inmiddels aangekondigd het luchtruim te sluiten. In die omstandigheden hadden de vliegtuigen van TUI naar de inschatting van dat moment geen mogelijkheden meer om door het Europees luchtruim Nederland te bereiken.

Vraag 4

Deelt u de mening van TUI dat er hier sprake is van overmacht?

Antwoord 4

Er is sprake van een uniek geval (zonder precedent): het betreft een lucht-ruimsluiting voor een bij vertrek luchtwaardig vliegtuig, waardoor de vlucht niet kon worden afgemaakt. In de Europese Verordening 261/2004 zijn de rechten van luchtpassagiers o.a. bij vertragingen en annuleringen vastgelegd. In de Verordening is onder meer opgenomen dat er geen recht is op financiële compensatie bij buitengewone omstandigheden. De jurisprudentie rond de uitleg van dit begrip is complex maar het is mogelijk dat hier inderdaad sprake is van buitengewone omstandigheden. In Nederland is het de kantonrechter die uiteindelijk bepaalt of sprake is van buitengewone omstandigheden en in hoeverre een door een passagier ingediende claim voor compensatie door de luchtvaartmaatschappij gehonoreerd moet worden.

Of er sprake is van buitengewone omstandigheden bij geplande vluchten die nog moe(s)ten worden uitgevoerd, is afhankelijk van de vraag of het mogelijk is/was om de annuleringen te voorkomen door het treffen van maatregelen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het inhuren van vliegtuigen om de geplande vluchten alsnog te kunnen uitvoeren.

Vraag 5

Hoe snel en accuraat schakelt de ILT in deze, zeker als vliegtuigen in de lucht zijn? Vindt de communicatie plaats met een luchtvaartmaatschappij als iedere minuut relevant is? In hoeverre wordt actuele en consistente informatie afgegeven door de overheid aan partijen waardoor er geen misverstanden kunnen ontstaan?

Antwoord 5

Gedurende het proces heeft de ILT voortdurend in contact gestaan met zowel EASA als de betrokken luchtvaartmaatschappij TUI.