

Vergaderjaar 2019–2020

**24 804**

## **Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**Nr. 113**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2020

In het vragenuur van 21 januari jl. heb ik de toezegging gedaan om u voorafgaand aan het AO Vliegveiligheid nader te informeren over twee onderwerpen naar aanleiding van berichtgeving over het onderzoek naar het ongeval van een Boeing 737–800 bij Schiphol in 2009 (Handelingen II 2019/20, nr. 43, mondelinge vragen van het lid Remco Dijkstra aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake de crash van Turkisch Airlines op Schiphol in 2009).

Ten eerste heb ik bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en het European Aviation Safety Agency (EASA) navraag gedaan of er aanleiding is voor additioneel onderzoek naar de veiligheid van de Boeing 737 Next Generation. De vraag was gesteld naar aanleiding van de constatering van de haarscheurtjes bij dit type vliegtuig.

EASA geeft in haar reactie aan dat Boeing maatregelen heeft getroffen. Dit betreft onder andere aanvullende aanwijzingen voor de onderhoudsinspecties en eventuele reparaties. De Amerikaanse luchtvaartautoriteit (Federal Aviation Administration (FAA)) heeft in een aanvullende luchtwaardigheidsaanwijzing (AD 2019-22-10) de voorgestelde acties van Boeing verplicht gesteld. EASA heeft de aanwijzing van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit overgenomen en verplicht gesteld voor de Europese vloot die onder haar verantwoordelijkheid valt. EASA geeft in reactie aan dat zij voldoende informatie heeft verzameld en zij ziet momenteel geen aanleiding voor additionele acties. Voor vliegtuigen die door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd ziet de ILT er op toe dat luchtwaardigheidsaanwijzingen worden opgevolgd.

Met een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig van het type Boeing 737 Next Generation heeft zich geen ernstig incident of ongeval voorgedaan gerelateerd aan haarscheurtjes. Een eventueel onderzoek door of met

medewerking van de OVV is daarom niet aan de orde. Dit heeft de OVV bevestigd.

Ten tweede heb ik toegezegd na te gaan of er druk is uitgeoefend op de regering ten tijde van het onderzoek naar het ongeval met de Boeing 737–800 in 2009. De OVV heeft mijn ministerie tijdens het onderzoek, net als andere betrokken partijen bij het ongeval, in de gelegenheid gesteld om te reageren op feitelijke onjuistheden in het conceptrapport. Ik heb geen indicatie dat er door Boeing druk is uitgeoefend op de regering. De OVV heeft in haar verklaring op haar website aangegeven onafhankelijk te oordelen over de uitkomsten van de onderzoeken, de inhoud van rapporten en de conclusies en aanbevelingen. Deze onafhankelijkheid van de onderzoeksraden is ook in de internationale regelgeving geborgd. Tijdens het rondetafelgesprek van 6 februari jl. heeft de heer van Vollenhoven, toenmalig voorzitter van de OVV, aangegeven dat de OVV zich niet heeft laten beïnvloeden ten tijde van het onderzoek naar het ongeval met de Boeing 737–800.

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