

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

752

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *mogelijke onveiligheid in de luchtvaart* (ingezonden 13 november 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 december 2012).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over mogelijke onveiligheid in de luchtvaart?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de veiligheid in de luchtvaart altijd de hoogste prioriteit moet hebben en buiten twijfel zou moeten staan?

Antwoord 2

Luchtvaartveiligheid heeft de hoogste prioriteit. Er is dan ook een veelheid aan regelgeving, gericht op die veiligheid. In de praktijk maken professionals in het veld steeds afwegingen binnen het gegeven wettelijk kader of bepaalde situaties verantwoord zijn. De overheid besteedt veel aandacht aan luchtvaartveiligheid, maar kan geen absolute veiligheid garanderen.

Vraag 3

Klopt het bericht dat defecten wel worden opgemerkt (door piloten of technisch personeel), en zelfs in de flight recorder terecht komen, maar vervolgens niet worden gemeld (opgeschreven) of worden verholpen? Kunt u uitsluiten dat dit nooit gebeurt?

Antwoord 3

Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: ILT) controleren tijdens reguliere inspecties nauwlettend op het niet melden van technische klachten. Tot op heden kan op basis van deze inspecties niet geconcludeerd worden dat defecten niet worden gemeld. Op grond van deze bevindingen kan ik het bericht daarmee niet onderschrijven.

¹ <http://www.bnr.nl/programma/denktank/118055-1211/luchtvaart-lang-niet-zo-veilig-als-gedacht>

Bij luchtvaartmaatschappijen is alles erop gericht mogelijke problemen zo snel mogelijk aan te pakken. Moderne vliegtuigen worden steeds vaker uitgerust met boordsystemen die tijdens de vlucht vele parameters registreren en deze al deels tijdens de vlucht naar de eigen luchtvaartmaatschappij sturen, die daarop weer beter technische inzet kan plannen. Dit is bedoeld om de conditie van het vliegtuig optimaal te houden. Binnen de sectorpartijen is daarnaast «Just culture» geïmplementeerd, juist om de meldingsbereidheid te vergroten om zodoende zo veel mogelijk te kunnen leren van voorvallen.

Op basis van een risico-inschatting wordt de mate van toezicht bepaald. Het toezicht zal echter nooit honderd procent garantie op naleving kunnen geven.

Vraag 4

Is het waar dat van een vergelijkbare situatie sprake was bij de vliegcrash met een toestel van Turkish Airlines op 25 februari 2009? Was daar ook sprake van een eerder defect dat wel op de flight recorder stond, maar dat niet gemeld en verholpen is?

Antwoord 4

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft de vliegcrash van Turkish Airlines uitgebreid onderzocht. Conclusie van de Raad was dat het ongeval kon plaatsvinden als gevolg van een samenloop van omstandigheden. Een defect aan de hoogtemeter was slechts één van deze omstandigheden. Dit defect was al eerder door diverse luchtvaartmaatschappijen gemeld. In deze situatie was dus geen sprake van het niet melden van een eerder opgetreden defect.

Vraag 5

Hoe houdt de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht op het mogelijk niet melden van deze defecten? Wordt daarop ook op de luchthavens gecontroleerd en op welke manier?

Antwoord 5

De ILT voert veiligheidsinspecties uit op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en op buitenlandse bezoekende luchtvaartmaatschappijen. ILT-inspecteurs controleren de vliegtuigen, de vluchtvoorbereiding en de vluchtdocumenten. Tijdens dergelijke inspecties wordt ook gecontroleerd op het niet melden van defecten.

De inspecties vinden plaats op alle Nederlandse luchthavens. Op basis van ervaring en risicoanalyse wordt een selectie gemaakt.

Daarnaast gaat de overheid uit van eigen verantwoordelijkheid van de sector. Luchtvaartbedrijven identificeren zelf mogelijke risico's en stemmen daar hun veiligheidsbeleid op af. De inspectie controleert of bedrijven dit proces adequaat beheersen. Hiermee houdt de ILT op een efficiënte en effectieve manier toezicht.

Vraag 6

Kunt u uitsluiten dat de financiële druk waaronder vliegmaatschappijen staan, kan leiden tot het niet melden of het niet repareren van defecten?

Antwoord 6

Financiële druk kan een risicoverhogende factor zijn voor de veiligheid en is daarom een aandachtspunt in het toezicht door de inspectie. Maar ook met effectief toezicht en zelfs verscherpt toezicht op probleembedrijven kan niet volledig worden uitgesloten dat bedrijven defecten niet melden of niet repareren.

Vraag 7

Bent u bereid om een onafhankelijk onderzoek hiernaar in te stellen?

Antwoord 7

Zoals eerder vermeld, is de controle op het niet noteren van technische klachten een vast onderdeel van reguliere inspecties. Indien de uitkomsten van deze inspecties aanleiding geven voor nader onderzoek, dan ga ik hiertoe over.

Vraag 8

Bent u bereid om samen met de Aircraft Engineers International, de luchtvaartmaatschappijen en eventueel de Onderzoeksraad voor Veiligheid een logboek check uit te voeren, bij iedere willekeurige vliegmaatschappij?

Antwoord 8

Gegeven het antwoord bij vraag 7 zie ik daar op dit moment geen aanleiding toe.