

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

## 2087

Vragen van de leden **Amhaouch** (CDA) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de twee vliegtuigongelukken met de Boeing 737 MAX* (ingezonden 19 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 maart 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2011.

### Vraag 1

Kent u het artikel «Flawed analysis, failed oversight: How Boeing, FAA certified the suspect 737 MAX flight control system»?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Hoe apprecieert u de typering en goedkeuringen van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit Federal Aviation Administration (FAA)?

### Antwoord 2

Ik volg uiteraard de ontwikkelingen omtrent de FAA. Ik beschik op dit moment niet over informatie op grond waarvan ik een oordeel kan geven over de het handelen van de FAA in dit proces.

### Vraag 3, 6

Klopt het dat de oorspronkelijke veiligheidsanalyse die Boeing aan de FAA gaf voor een nieuw besturingssysteem voor de vlucht op de MAX – een rapport dat werd gebruikt om het vliegtuig te certificeren als veilig om te vliegen – verschillende cruciale tekortkomingen had?

Kunt u aangeven of alle mankementen waren opgelost, voordat het vliegtuig vliegveilig is verklaard? Zo nee, wat is uw beoordeling hiervan?

<sup>1</sup> The Seattle Times, 17 maart 2019 (<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/failed-certification-faa-missed-safety-issues-in-the-737-max-system-implicated-in-the-lion-air-crash/>)

Antwoord 3, 6

Certificatie van Boeing-vliegtuigen is primair de verantwoordelijkheid van de FAA. Voor de toelating in Europa is het Europese Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid (EASA) verantwoordelijk. EASA valideert en gebruikt de FAA-certificatie daarbij als startpunt. Nederland heeft op basis van de Europese regelgeving geen betrokkenheid bij de certificatie of validatie van de Boeing 737 MAX. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beschikt derhalve ook niet over deze veiligheidsanalyse.

Vraag 4

Klopt het dat het boordsysteem dat voor een evenwichtige vlucht moet zorgen, het zogeheten Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS), ernstige mankementen vertoonde?

Antwoord 4

Uit het voorlopige rapport van de Indonesische luchtvaartautoriteit over het ongeval met het Lion Air toestel blijkt dat hiervoor aanwijzingen zijn. Boeing heeft naar aanleiding van dit voorlopige rapport handboekwijzigingen geadviseerd die door de FAA en EASA vervolgens verplicht gesteld zijn. Overigens wijs ik er op dat het onderzoek naar het ongeluk met het Lion Air-toestel nog niet is afgerond. Het trekken van conclusies is daarom prematuur.

Vraag 5

Klopt het dat de goedkeuringsprocedure van de Boeing 737 MAX grotendeels in handen was van de vliegtuigfabrikant zelf? Zo ja, wat is uw beoordeling hiervan?

Antwoord 5

Het basisprincipe van zowel het FAA-certificatieproces als het EASA-validatieproces is dat de aanvrager, in dit geval Boeing, aantoont dat het vliegtuig aan de luchtwaardigheidseisen voldoet en dat de autoriteiten erop toezien dat dit correct en volledig is aangetoond. Nederland heeft geen rol in het certificatie- en validatieproces en heeft geen inzicht in de feitelijke gang van zaken tijdens dit proces.

Vraag 7

In hoeverre zijn de Nederlandse autoriteiten en/of diensten op de hoogte geweest of hebben zij informeel of formeel signalen ontvangen dat er iets aan de hand was met de goedkeuringsprocedure van de Boeing 737 MAX en/of met het toestel zelf?

Antwoord 7

Ik heb geen eerdere signalen ontvangen dat er iets aan de hand was met de goedkeuringsprocedure of het toestel zelf.

Vraag 8

Klopt het dat medewerkers van de FAA al zeven jaar geleden klaagden over de verregaande invloed van Boeing op het toezicht?

Antwoord 8

Ik heb hier geen informatie over.

Vraag 9

Kunt u toelichten op welke wijze Boeing en Airbus betrokken zijn bij het opstellen van beleid rondom vliegveiligheid en bij het European Aviation Safety Agency (EASA)?

Antwoord 9

De totstandkoming van de Europese regels is een openbaar proces waarbij alle betrokkenen kunnen inspreken, waardoor het voor een ieder duidelijk is hoe deze tot stand is gekomen.

Vraag 10

In hoeverre heeft bij de handelwijze van de FAA de felle concurrentiestrijd die Boeing heeft met de Europese fabrikant Airbus meegespeeld?

Antwoord 10

Ik heb hier geen informatie over.

Vraag 11

Waarom houdt het EASA in het ingestelde vliegverbod voor luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid open om hun 737 MAX-toestellen zonder passagiers terug te vliegen naar de thuisbasis?

Antwoord 11

EASA heeft bij de uitgifte van de luchtwaardigheidsaanwijzing rekening gehouden met het feit dat deze luchtvaartuigen terug moeten kunnen naar een locatie waar onderhoud mogelijk moet zijn. Door alleen een ferry-vlucht zonder passagiers of lading toe te staan wordt het maatschappelijk risico beperkt.

Vraag 12

Kunt u aangeven of u op de hoogte bent gesteld van deze mogelijkheid van het EASA, of u het eens bent met deze mogelijkheid en of u het verantwoord vindt dat luchtvaartmaatschappijen van deze mogelijkheid gebruik kunnen maken en gebruik hebben gemaakt?

Antwoord 12

Ja, Nederland heeft in navolging van EASA haar luchtruim ook opengesteld voor deze zogeheten ferryvluchten. Ondertussen zijn de vliegtuigen van TUI weer terug op Schiphol.

Vraag 13

Hebben de inwoners van Nederland gevaar gelopen, toen één van de beide gestrande Boeings 737 MAX van TUI fly Nederland zaterdagochtend 16 maart 2019 vanuit Las Palmas is geland op Schiphol, terwijl het Europese luchtruim was gesloten voor de MAX? Is de in Sofia gestrande MAX ook teruggekeerd naar Nederland? Zo ja, wanneer en was dit veilig en verantwoord?

Antwoord 13

EASA heeft aangegeven dat onbemande ferry-vluchten toelaatbaar zijn en Nederland heeft in overeenstemming daarmee ook haar besluit tot luchtruimsluiting genomen. Beide TUI Boeing 737-MAX toestellen zijn teruggekeerd naar Nederland.

Vraag 14

Klopt het dat de eerste onderzoeken naar de zwarte dozen van de neergestorte Ethiopische Boeing 737 MAX uitwijzen dat er duidelijke overeenkomsten zijn met het ongeluk van het identieke toestel van Lion Air, vijf maanden daarvoor?

Antwoord 14

Het is de Ethiopische luchtvaartautoriteit die verantwoordelijk is voor het onderzoek naar dit ongeval. Zij heeft nog geen andere informatie betreffende de zwarte dozen bekend gemaakt dan dat deze succesvol zijn uitgelezen. De gegevens worden momenteel door experts geanalyseerd. Het onderzoek moet verder worden afgewacht.

Vraag 15

Klopt het dat binnen één week tot tien dagen (geteld vanaf 16 maart 2019) vliegtuigfabrikant Boeing met een software-update komt voor de Boeing 737 MAX? Heeft dit gevolgen voor de huidige sluiting van het Europese luchtruim? Zo ja, welke?

Antwoord 15

Boeing heeft op 27 maart 2019 bekend gemaakt dat de software-update gereed is. Het is nu aan de FAA en EASA om te oordelen of het vliegtuig na het toepassen van de software-update luchtwaardig is. Zolang FAA en EASA het toestel niet luchtwaardig hebben verklaard, zal de sluiting van het Europese luchtruim in stand blijven. Ik kan geen uitspraken doen wanneer deze hele procedure zal zijn afgerond.

Vraag 16

Bent u bereid om deze aanvullende vragen voor het algemeen overleg Vliegveiligheid op woensdag 3 april 2019 te beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.