

Lijst van vragen – totaal

1

Is het u bekend of er in de periode na 2008, meldingen door het Analyse Bureau Luchtvaart (ABL) doorgegeven zijn aan het Openbaar Ministerie (OM) die betrekking hadden op de voorliggende periode 2007–2008? Zijn er meldingen die bij nader inzien toch hadden kunnen worden gemeld maar waarbij dit achterwege is gebleven? Zijn er in 2009 meldingen doorgegeven aan het OM?

2

Hoeveel meldingen zijn er sinds 2 januari 2007 geweest? Hoeveel incidenten en voorvallen waren er sinds 2 januari 2007?

3

Welke acties heeft het OM tot nu toe ondernomen naar aanleiding van incidenten en voorvallen? Wat was hiervan het resultaat?

4

Welke ontwikkeling heeft het aantal onderzoeken door het OM naar aanleiding van incidenten in de burgerluchtvaart, de afgelopen 15 jaar doorgemaakt?

5

Kunt u aangeven of er een relatie bestaat tussen (het functioneren van) de luchtvaartmaatschappij en het aantal meldingen?

6

Op welke manier hebben de commissie-Van Delden en DEGAS in hun onderzoek de vliegcrash met Turkish Airlines van 25 februari 2009 meegenomen? Welke conclusies komen daaruit voort? Klopt het dat een deel van het probleem dat daarbij aan het licht kwam, eruit bestond dat het logboek met storingsmeldingen niet consequent genoeg wordt ingevuld? Zo ja, komt dit niet met name voor bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen? Op welke manier kan dit worden opgelost?

7

Wat is volgens u de reden dat het ABL niet bevredigend werkt?

8

Wat zijn de voor- en nadelen volgens u van het verder integreren van de ABL en de IVW?

9

Hoeveel mensen werken er bij ABL? Hoeveel mensen zouden er moeten werken om afdoende te coderen en tot de juiste analyses te komen? Deelt u de aanname dat een verdere integratie van ABL in IVW op zichzelf een niet afdoende oplossing is, maar het aantal fte's ook zou moeten toenemen? Zo ja, bent u hiertoe bereid? Kunt u aangeven ten koste van welke andere toezichtstaken van het IVW dit zou kunnen gaan?

10

Waarom is er voor gekozen om een aparte instantie, los van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de meldingen bij de luchtvaart te laten behandelen?

11

Kunt u aangeven hoe het staat met de aansprakelijkheid van degenen die de melding doen? Voorziet u nog wijzigingen in deze situatie?

12

Kunt u aangeven wat de gevolgen van het streven naar betere en meer uniforme melding bij het ABL voor de luchtvaartmaatschappijen zijn? Kunt u daarbij specifiek ingaan op de wijze waarop soortgelijke gegevens nu reeds in een Veiligheids Management-Systeem (VMS) worden opgenomen? Kan dit tot extra administratieve handelingen leiden?

13

Bent u bereid te komen met een wetswijziging van artikel 5.3 van de Wet Luchtvaart zoals de Dutch Expert Group Aviation Safety (DEGAS) bepleit?

14

Bedoelt u met het «hanteren van artikel 5.3 als sluitstuk» dat het nodig blijft om een stok achter de deur te hebben, met andere woorden, dat het nodig is om altijd de mogelijkheid te behouden om tot vervolging over te gaan?

15

Kunt u aangeven waarom er ogenschijnlijk in de sector een angst heerst om meldingen te doen in verband met strafrechtelijke vervolging door het OM, terwijl tegelijkertijd tot nu toe geen enkele melding is doorgeleid naar het OM? Waarom ziet DEGAS dan toch art. 5.3 Wet luchtvaart als een probleem? Acht u een «periodiek casusoverleg» echt een afdoende oplossing, bijvoorbeeld om een eventuele meldingsangst bij piloten en technische medewerkers weg te nemen?

16

Hoe wilt u ervoor gaan zorgen dat de meldingsbereidheid groot blijft? Hoe denkt u de meldingsbereidheid nog verder te kunnen verbeteren? Welke actie gaat u, of de sector, hiertoe ondernemen?

17

Hoe borgt u dat er geen belangenverstrengeling plaatsvindt binnen de IVW wanneer deze organisatie een beoordeling moet doen van de interne (ver)werking van de Veiligheids Management-Systemen binnen de diverse luchtvaartmaatschappijen, terwijl de IVW ook zelf actief gebruik moet maken van de gegevens die deze systemen opleveren?

18

Hoe borgt u dat het verschillend behandelen van vermoeden van opzet respectievelijk grove nalatigheid, voor de betrokkenen transparant gebeurt?

19

Hoe wordt het periodieke overleg tussen de sector en het OM versterkt? Aan welke verandering zal het periodieke overleg onderhevig zijn?

20

Heeft u voor de voorgestelde organisatorische en procedurele wijzigingen kwantificeerbare doelen gesteld? Zo ja, welke? Zo nee, welk concreet netto resultaat op de veiligheid van het luchtverkeer verwacht u van de voorgestelde wijzigingen?

21

Wanneer denkt u de verbeteringen die u beschrijft ten uitvoer te hebben gebracht?

22

Wanneer zullen de aanbevelingen van de commissie-Van Delden en DEGAS volledig geïmplementeerd zijn?