

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

### 1076

Vragen van het lid **Karabulut** (SP) aan de Staatssecretaris van Defensie over *de precieze oorzaak van het ongeluk met een Apachehelikopter in Mali* (ingezonden 13 december 2018).

Antwoord van Minister **Bijleveld-Schouten** (Defensie) mede namens de Staatssecretaris van Defensie (ontvangen 2 januari 2019).

#### Vraag 1

Deelt u de conclusies van het bericht dat de ware toedracht van het ongeluk met de Apachehelikopter in maart 2015 het gevolg was van een keten van oorzaken, waaronder die met de «servo actuator», maar ook gebrekkig onderhoud en een gebrekkig veiligheidsbewustzijn?<sup>1</sup> Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 1

Zoals de Commissie van Onderzoek (CvO) heeft geconcludeerd werd het ongeval met de Apache-helikopter veroorzaakt door het technisch falen van een component in het besturingssysteem van de helikopter. Het betrof de breuk van een verbogen probe van de *Linear Variable Differential Transducer* (LVDT) in de servo actuator. Het personeel van de Koninklijke Luchtmacht voert zelf geen onderhoud uit op de servo actuator, waarvan deze component deel uitmaakt. Het is mogelijk dat de kromming in de probe gedurende het onderhoud in de Verenigde Staten (VS) is ontstaan, maar dit kon niet door de CvO worden vastgesteld. Onderzoek heeft uitgewezen dat de initiële kromming waarschijnlijk niet door operationeel gebruik van de helikopter is ontstaan (door trillingen). In het onderzoek is evenmin een causaal verband gelegd tussen de breuk van de probe en het veiligheidsbewustzijn van Defensiepersoneel.

Ten tijde van het ongeval werd gebruik gemaakt van twee typen LVDT-probes in de servo actuators van de Nederlandse Apachevloot. Bij tests is gebleken dat het type probe in de verongelukte Apache (de Q15) na verbuiging eerder breekt dan het andere type. Tijdens het CvO-onderzoek is daarom in samenspraak met de Amerikaanse overheid en de fabrikant besloten om dit type probe uit de Apachevloot te verbannen. Dit is gebeurd bij alle Nederlandse en Amerikaanse Apaches.

<sup>1</sup> De Groene Amsterdammer, 13 december 2018, «Gebrek aan materiaal, training, toezicht en onderdelen».

#### Vraag 2

Waarom hebt u in de brief van 21 november 2016, noch in antwoord op Kamervragen, melding gemaakt van dit specifieke onderdeel als directe oorzaak van het ongeluk?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

De Kamer is destijds op de gebruikelijke wijze over de uitkomst van het CvO-rapport geïnformeerd. De belangrijkste conclusies zijn met de Kamer gedeeld (Kamerstuk 29 521, nr. 332). De conclusie van de CvO was dat het ongeval is veroorzaakt door het technisch falen van een component in het besturingssysteem van de helikopter.

#### Vraag 3, 4

Klopt het dat «twee jaar eerder» een rapport is opgesteld waarin een aanbeveling is gedaan om te komen tot een onderzoek «in de verbetering in de bestel en leveringsketen»? Zo nee, hoe zijn dan de feiten?

Klopt het tevens dat de luchtmachtleiding toentertijd de aanbeveling naast zich neer heeft gelegd? Bent u bereid dit rapport<sup>3</sup> naar de Kamer te sturen?

#### Antwoord 3, 4

In 2013 vond een onderzoek plaats naar een voorval waarbij tijdens onderhoud aan een Chinook-helikopter wisselspanning en gelijkspanning abusievelijk op elkaar zijn aangesloten. In dit onderzoek is geconcludeerd dat het verminderd functioneren van de logistieke keten mogelijk van invloed is geweest op het ontstaan van het voorval. Deze conclusie heeft geresulteerd in de aanbeveling «*nader te onderzoeken of de waargenomen tekortkomingen in de logistieke bestel- en leveringsketen structureel zijn en hoe indien nodig verbeteringen kunnen worden aangebracht*». Bij het verschijnen van het CvO-rapport over het Chinook-voorval had de Commandant Luchtmachtstrijdkrachten reeds verbeteringen in de logistieke bestel- en leveringsketen in gang gezet.

Het rapport over het Chinook-voorval, uitgezonderd personeelsvertrouwelijke informatie en de technische gegevens die vallen onder *International Traffic in Arms Regulations* (ITAR)-regelgeving voor exportcontrole, staat sinds 10 september 2018 op de website van de rijksoverheid.

#### Vraag 5

Klopt het dat het hoogste doel de missie was en niet per se de veiligheid? Zo ja, is dat nog steeds zo en bent u bereid dat te veranderen? Kunt u dat toelichten?

#### Antwoord 5

Werken bij Defensie is bijna per definitie werken in risicovolle omstandigheden. Binnen die omstandigheden doen wij er alles aan om het zo veilig mogelijk te houden. Dat betekent dat het één niet boven het ander kan staan, maar dat er gelijktijdig zowel aandacht aan de opdracht als aan de veiligheid moet worden besteed.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat het ongeval voorkomen had kunnen worden als het onderhoud zorgvuldiger gedaan was geweest? Kunt u uw antwoord toelichten?

Kunt u een overzicht geven van de actuele concrete verbeteringen van het veiligheidsbewustzijn bij de luchtmacht en vooral het helikopterbeheer?

#### Antwoord 6

Nee, er zijn geen indicaties dat productie of onderhoud niet of onvoldoende is uitgevoerd.

Naar aanleiding van het CvO-onderzoek naar het Chinook-voorval heeft het Commando Luchtmachtstrijdkrachten een vervolgonderzoek gedaan naar de

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 521, nr. 332, 21 november 2016 en Aanhangsel Handelingen, nr. 864, vergaderjaar 2016–2017

<sup>3</sup> Zie: «Gebrek aan materiaal ..., enz.» Het is in 2013 gemaakt naar aanleiding van een incident met schade bij het Chinook-squadron in Gilze-Rijen

veiligheidscultuur van het betreffende squadron. Er zijn verschillende maatregelen getroffen om het veiligheidsbewustzijn verder te vergroten. Zo zijn er meer medewerkers opgeleid voor de neventaak van veiligheidsofficier. Bedrijfsveiligheid wordt periodiek besproken met de squadroncommandanten. Ook is er structureel overleg over veiligheidsvoorvallen en de maatregelen die worden genomen om ze te voorkomen.