

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

2012

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 14 maart 2019).

Mededeling van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 maart 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Boeing moet heel snel uitzoeken wat er aan de hand is met de 737 MAX» en «Amerikanen laten omstreden Boeing-toestel vooralsnog vliegen»?¹

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat op het gebied van luchtvaart, veiligheid de eerste prioriteit zou moeten zijn?

Vraag 3

Welke luchtvaartmaatschappijen hebben inmiddels besloten de Boeing 737 MAX-toestellen voorlopig aan de grond te houden en welke landen hebben besloten het luchtruim te sluiten voor toestellen van het type Boeing 737 MAX?

Vraag 4

Wat vindt u ervan dat de Amerikanen de Boeing 737 MAX-toestellen vooralsnog laten vliegen?

Vraag 5

Waarom ziet de Amerikaanse luchtvaartautoriteit Federal Aviation Administration (FAA) geen aanleiding om in te grijpen? Wat moet er gebeuren waardoor de FAA wel aanleiding ziet om in te grijpen?

Vraag 6

In hoeverre speelt de aandelenbeurs een rol in de beslissingen van de FAA?

¹ NOS.nl, 10 maart 2019 (<https://nos.nl/artikel/2275394-boeing-moet-heel-snel-uitzoeken-wat-er-aan-de-hand-is-met-de-737-max.html>) en NOS.nl, 13 maart 2019 (<https://nos.nl/artikel/2275725-amerikanen-laten-omstreden-boeing-toestel-vooralsnog-vliegen.html>)

Vraag 7

Wat is het Nederlandse toetsingskader om te bepalen voor hoelang de luchtruimsluiting voor Boeing 737 MAX voor onbepaalde tijd blijft gelden voor zowel overvliegend luchtverkeer als luchtverkeer met bestemming naar of vertrek vanuit Nederland?

Vraag 8

Kunt u in detail toelichten hoe u tot het besluit bent gekomen om het Nederlands luchtruim te sluiten voor de Boeing 737 MAX en hoe dat besluitvormingsproces eruit heeft gezien vanaf de gebeurtenis van het ongeluk in Ethiopië?

Vraag 9

Kunt u toelichten waarom het twee dagen heeft geduurd om tot het besluit te komen om het luchtruim te sluiten?

Vraag 10

Wat is het standaardprotocol bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en/of het European Aviation Safety Agency (EASA) met betrekking tot de bewijslast of een vliegtuig vliegwaardig is? Is te bewijzen dat er een fout is of uitsluiting te geven dat er geen fout aanwezig is na één of meerdere incidenten?

Vraag 11

Maakt de ILT altijd zelfstandige afwegingen in haar advies aan u, of volgt zij standaard het advies van het Europese agentschap EASA?

Vraag 12

Klopt het dat de besluiten van Nederland en het Europese agentschap EASA met betrekking tot het sluiten van het luchtruim voor de Boeing 737 MAX inhoudelijk van elkaar afwijken? Kunt u de afwijkingen inhoudelijk toelichten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Klopt het dat Boeing 737 MAX-toestellen de luchthaven Schiphol 508 keer aan deden in 2018? Hebben zich hierbij problemen voorgedaan? Zo ja, hoe vaak en welke dan?

Vraag 14

Wat is er tot nu toe bekend over de oorzaak of oorzaken van de vliegcrash in Ethiopië met de Boeing 737 MAX?

Vraag 15

Waarom is er tot op heden alleen een aanpassing geweest in het vlieghandboek, terwijl onderzoek naar de Lion Air-crash aantoont dat er problemen zijn met hoogtesensoren en/of vliegtuigsoftware?

Vraag 16

Waarom is Boeing nog niet met een software-update gekomen, terwijl ze dit na de vliegcrash van Lion Air wel hadden aangekondigd? Kunnen deze toestellen weer veilig vliegen, indien een software-update is uitgevoerd?

Vraag 17

Hoe ziet het tijdspad eruit om de (software)oplossing te implementeren in alle Boeings 737 MAX? Is dit een minimale voorwaarde om de vliegtuigen weer vrij te geven?

Vraag 18

Wanneer en hoe vaak heeft de ILT contact gehad met Boeing sinds de vliegcrash in Indonesië? Wat is hierbij besproken en is hierbij aangespoord om beloften na te komen?

Vraag 19

Wanneer en hoe vaak hebben EASA en FAA contact gehad met Boeing sinds de vliegcrash in Indonesië? Wat is hierbij besproken en is hierbij aangespoord om beloften na te komen?

Vraag 20

Zijn er Nederlandse luchtvaartmaatschappijen van plan nieuwe Boeing 737 MAX-toestellen te bestellen? Zo ja, zijn de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen van plan om dit op te schorten?

Vraag 21

Kunt u aangeven of er signalen of meldingen zijn gekomen van cabinepersoneel en/of piloten die problemen zagen of bezwaar maakten om met de Boeing 737 MAX te vliegen?

Vraag 22

In welke situatie kunnen passagiers in aanmerking komen voor een vergoeding indien zij al een vlucht hebben geboekt met de Boeing 737?

Vraag 23

Hoe kijkt u naar de situatie met de twee Boeings van reisorganisatie TUI die op dinsdag 12 maart 2019 onderweg waren naar Nederland en vanwege het sluiting van het Europese luchtruim voor dit type vliegtuigen zijn uitgeweken naar Zuid-Europese luchthavens? Zijn alle gestrande passagiers door de sluiting van het Europese luchtruim op de juiste bestemming aangekomen? Voorzien de luchtvaartmaatschappijen hierin?

Vraag 24

Bent u bereid de vragen binnen één week te beantwoorden?

Mededeling

Hierbij bericht ik u dat de volgende schriftelijke vragen over de ongevallen met de Boeing 737-MAX niet binnen de verzochte termijn van een week beantwoord kunnen worden omdat de noodzakelijke afstemming niet binnen de gevraagde termijn mogelijk is:

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).

De antwoorden op bovenstaande vragen zullen uiterlijk een week voor het Algemeen Overleg Vliegveiligheid van 3 april a.s. aan uw Kamer worden gestuurd.