

AH 2050
2021Z03655

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 maart 2021)

Vraag 1.

Bent u bekend met het bericht 'Vallende brokstukken in Meerssen: vliegt de luchtvaart te lang door met oude toestellen?'¹

Antwoord 1.

Ja.

Vraag 2.

Klopt het dat in minder dan twee maanden maar liefst drie incidenten hebben plaatsgevonden met Boeing-vliegtuigen, waarvan twee in Nederland² en een in Colorado in de Verenigde Staten (VS)?³ Zo ja, kunt u toelichten waarom u denkt dat deze incidenten recentelijk zo vaak voorkomen? Zo nee, hebben er meer incidenten plaatsgevonden?

Antwoord 2.

Ja, het klopt dat recent drie voorvallen hebben plaatsgevonden, waarvan twee in Nederland. Dergelijke voorvallen met luchtvaartuigen van Nederlandse maatschappijen moeten gemeld worden bij het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Op dit moment wordt er door ABL geen toenemende trend waargenomen.

Vraag 3.

Klopt het dat het toesteltype waarmee het incident plaatsvond in Colorado (een Boeing 777-200), precies hetzelfde toesteltype is waarmee in 2018 een ramp plaatsvond in San Francisco ?⁴

¹ Volkskrant, 21 februari 2021, Vallende brokstukken in Meerssen: vliegt de luchtvaart te lang door met oude toestellen? (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/vallende-brokstukken-in-meerssen-vliegt-de-luchtvaart-te-langdoor-met-oude-toestellen-b366a34e/>), geraadpleegd op 22-2-2021).

² NOS, 3 februari 2021, Rompdeel van Boeing gezocht dat vermoedelijk boven Nederland uit lucht viel (<https://nos.nl/artikel/2367193-rompdeel-van-boeing-gezocht-dat-vermoedelijk-boven-nederland-uit-luchtviel.html>), geraadpleegd op 21-2-2021).

³ NOS, 21 februari 2021, Boeing 777 verliest onderdelen boven woonwijken bij Denver (<https://nos.nl/artikel/2369600-boeing-777-verliest-onderdelen-boven-woonwijken-bij-denver.html>), geraadpleegd op 22-2-2021).

Antwoord 3.

Ja, dat klopt. Dat is ook de reden waarom de Federal Aviation Administration (FAA) de Boeing 777-200 met deze specifieke motor een additionele luchtwaardigheidsaanwijzing heeft gegeven. Alle luchtvaartuigen (met deze specifieke motoren) moeten eerst een uitgebreid inspectieprogramma ondergaan voordat er weer mee gevlogen kan worden. Als bij de inspectie haarscheurtjes worden ontdekt moeten de specifieke motoronderdelen vervangen worden.

Vraag 4.

Klopt het dat dit een van de redenen is dat de VS heeft bevolen vliegtuigen van dat type aan de grond te houden?⁵ Wordt er in Nederland met dit type vliegtuig gevlogen?

Antwoord 4.

Zie het antwoord op vraag 3. In Europa wordt niet met de Boeing 777-200 die is voorzien van deze specifieke motoren gevlogen. Dit is door de European Union Aviation Safety Agency (EASA) bevestigd.

Vraag 5.

Kunt u reflecteren op de analyse dat de incidenten in Colorado en in Meerssen met elkaar gemeen hadden dat er met vliegtuigen werd gevlogen, die soms wel dertig jaar oud waren en voor passagiers mogelijk al uitgefaseerd?

Antwoord 5.

Bij beide incidenten zijn onderdelen los gekomen van het vliegtuig. Op dit moment wordt onafhankelijk onderzoek gedaan door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de genoemde incidenten in Nederland. Deze onderzoeken zullen we moeten afwachten. Voor het genoemde incident in Amerika geldt dat deze momenteel wordt onderzocht door de National Transportation Safety Board (NTSB is de verantwoordelijke onderzoeksautoriteit) in de VS.

Vooruitlopend op de afronding van de onderzoeken door respectievelijk de NTSB en de OvV kan ik niets zeggen over eventuele parallellen.

⁴ <https://www.airlinerratings.com/news/industry-news/near-identical-engine-failure-united-airlines-2018/>, geraadpleegd op 22-2-2021.

⁵ Nu.nl, 22 februari 2021, VS beveelt Boeing 777-200's aan de grond te houden vanwege brand in motor

(<https://www.nu.nl/buitenland/6117789/vs-beveelt-boeing-777-200s-aan-de-grond-te-houden-vanwege-brand-in-motor.htm>

I, geraadpleegd op 22-2-2021).

Vraag 6.

Hoe oud was de 747-400F waarmee het incident op 16 januari jl. plaatsvond?

Antwoord 6.

De Boeing 747-400F heeft op 4 februari 2004 een bewijs van inschrijving gekregen. Het eerste bewijs van luchtwaardigheid, waarmee het toestel ook daadwerkelijk mocht vliegen, dateert van 18 maart 2004. Het toestel was op het moment van het voorval, berekend vanaf de datum van de afgifte van het eerste bewijs van luchtwaardigheid, 16 jaar, 9 maanden en 29 dagen.

Vraag 7.

Klopt het dat het in de luchtvrachtsector langer met oude toestellen wordt doorgevologen dan in de passagiersluchtvaartsector?

Antwoord 7.

Het is niet zo dat met vrachttoestellen langer gevlogen mag worden dan met passagierstoestellen. Voor beide doeleinden gelden dezelfde veiligheidsnormen. Wel spelen economische overwegingen een rol waardoor passagiersvliegtuigen worden gemodificeerd tot vrachttoestellen. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met de wensen van passagiers ten aanzien van de inrichting en het comfort van het toestel. Een aantal vliegtuigen wordt nadat ze met passagiers hebben rondgevologen gemodificeerd tot vrachttoestellen.

Vraag 8.

Deelt u de zorgen van de vragensteller dat Nederland relatief veel aanvliegroutes voor vrachtverkeer heeft op Maastricht Aachen Airport, Schiphol Airport en het vliegveld van Luik, waardoor de zogenoemde Things Falling-off Airplanes (TFAO)-incidenten ook vaker voor kunnen komen als met oude toestellen wordt gevlogen?

Antwoord 8.

Het klopt dat de luchtvrachtsector in Nederland een relatief grote rol speelt. De in het antwoord op vraag 5 genoemde onderzoeken zouden kunnen uitwijzen of er een causaal verband bestaat tussen de leeftijd van vliegtuigen en de TFAO-incidenten.

Vraag 9.

Deelt u de mening van de vragensteller dat vlootvernieuwing daarom niet alleen van groot belang is met betrekking tot de duurzaamheid van de vliegbewegingen en overlast voor omwonenden, maar ook voor de veiligheid van omwonenden bij deze aanvliegroutes?

Antwoord 9.

Ten aanzien van de veiligheid moeten zowel oude als nieuwe vliegtuigen aan de

betreffende luchtwaardigheidseisen voldoen. Elk vliegtuig heeft een veiligheidscertificaat en kent zware onderhoudsschema's met strenge normen. De in het antwoord op vraag 5 genoemde onderzoeken kunnen mogelijk uitwijzen of er een causaal verband bestaat tussen de leeftijd van vliegtuigen en de veiligheid voor omwonenden.

Vraag 10.

Bent u bereid extra maatregelen te nemen om vliegmaatschappijen te stimuleren om hun schoonste, stilste en veiligste vliegtuigen in te zetten op routes van- en naar Nederlandse luchthavens en zo ja, welke maatregelen?

Antwoord 10.

Zoals reeds bij het antwoord op vraag 9 beschreven moeten alle vliegtuigen aan alle onderhouds- en operationele voorschriften voldoen. Er is op dit moment geen aanleiding voor extra maatregelen. Zoals toegelicht in de antwoorden op de vorige vragen vinden op dit moment de onderzoeken plaats naar de oorzaak van de incidenten. Hier kan ik niet op vooruitlopen.

Vraag 11.

Welke stappen worden op dit moment gezet of kunnen in de toekomst worden gezet om TFAO-incidenten zoveel mogelijk te voorkomen?

Antwoord 11.

Voorvallen met luchtvaartuigen van Nederlandse maatschappijen moeten gemeld worden bij het ABL van de ILT. Op dit moment wordt er door het ABL hierin geen toenemende trend waargenomen.

De ILT houdt toezicht op de Nederlandse luchtvaart organisaties. Om zeker te stellen dat ook de buitenlandse bezoekende luchtvaartmaatschappijen aan deze eisen voldoen, wordt, gebaseerd op EU verordening (EU) Nr. 965/2012, het Safety Assessment of Foreign Aircraft- programma uitgevoerd. Deze inspecties vinden plaats op alle luchthavens. De frequentie is gebaseerd op het Europese programma.

Op 21 februari 2020 heb ik het Nederlandse Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) aangeboden aan uw Kamer.⁶ Een belangrijk instrument van het programma is het periodiek uitvoeren van de Nationale Veiligheidsanalyse (NVA). Met behulp van deze analyse identificeert lenW de potentiële gevaren en risico's van nationaal belang en ontwikkelt lenW maatregelen om deze te beheersen. Onderzoeken en analyses naar de oorzaak van incidenten worden meegenomen in de NVA. Op dit moment wordt gewerkt aan het ontwikkelen van de methodiek.

⁶ Kamerstuk 24 804 nr. 116.

Zoals toegezegd in de Vierde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol⁷ zal ik uw Kamer nader informeren over de uitwerking van het NLVP in het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid, zoals Nederland ook internationaal verplicht is.

Vraag 12.

Bent u bereid, indien inderdaad een sterk verband tussen TFAO-incidenten en de leeftijd van het toestel wordt gevonden, dit aan te kaarten bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) door bijvoorbeeld te pleiten voor een soort uiterste houdbaarheidsdatum voor vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12.

Alle onderzoeken van de OvV worden standaard gedeeld met EASA. Dit is vastgelegd in Europese regelgeving. Als de onderzoeken aanbevelingen opleveren die van belang zijn voor EASA zal de OvV deze rechtstreeks aan EASA richten.

Vraag 13.

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 13.

Ja.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Amhaouch (CDA), ingezonden 23 februari 2021 (vraagnummer 2021Z03594).

⁷ Kamerstuk 29 665 nr. 395