

## 2019Z05383

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).

Vraag 1

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

Vraag 2

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

Vraag 3

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?

Vraag 4

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

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?

Vraag 6

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/>)

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?

Vraag 8

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

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)?

Vraag 10

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

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 16

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