

2

Vragenuur: Vragen Remco Dijkstra

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Remco Dijkstra aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake de crash van Turkish Airlines op Schiphol in 2009**.

De voorzitter:

Zoals gebruikelijk beginnen wij op dinsdag met het mondelinge vragenuur. Dit keer beginnen wij met de vragen van de heer Remco Dijkstra namens de VVD aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake de crash van Turkish Airlines op Schiphol in 2009. Ik geef het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Gisteren rapporteerde RTL Nieuws: Gebreken Boeing toegedekt bij crash Turkish Airlines op Schiphol in 2009. Ik weet nog precies waar ik was in februari 2009. We hadden thuis een verbouwing. Het halve huis lag open. We hadden een aantal bouwvakkers op bezoek die bij ons het werk deden. Dat waren christelijke mensen. Die hadden geen televisie. Ik kreeg toen die melding binnen en we hebben samen de hele ochtend of middag gekeken naar: wat is daar nu aan de hand en wat is daar gebeurd? Het was een beetje rare situatie eigenlijk, maar wel indrukwekkend. Uiteindelijk zijn er 9 mensen omgekomen en 120 mensen gewond geraakt.

Als ik het goed lees, dan werd de crash veroorzaakt door een combinatie van factoren, waarbij een falende hoogtemeter en te laat ingrijpen van de piloot hebben geleid tot het neerstorten van het toestel. Voor die falende hoogtemeter is destijds een waarschuwing uitgegeven richting de luchtvaartbranche om zo snel mogelijk actie te ondernemen. Men is dus op de hoogte gesteld van het gevaar. In de zomer van 2010 kwam de OVV, de Onderzoeksraad voor Veiligheid, met elf aanbevelingen. Ik realiseer me heel goed dat Justitie en Veiligheid stelselverantwoordelijk is voor de OVV en dat de OVV natuurlijk onafhankelijk is, maar in het kader van vliegveiligheid heb ik een aantal vragen.

Ten eerste: hoe gaan we om met de vliegveiligheid in het algemeen? Hoe wordt er omgegaan met dergelijke situaties en wat is het lerend vermogen dat wij met elkaar hebben? Waarom komt zo'n bericht pas ruim tien jaar na dato naar buiten? Zijn de onderzoekers daadwerkelijk naar Amerika afgereisd, zoals ik kan lezen in The New York Times? In hoeverre is het wenselijk dat partijen die betrokken zijn, zoals de fabrikant, meepraten bij de totstandkoming van dit rapport? Graag een reactie van de minister.

De voorzitter:

Ik geef nu het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. De heer Dijkstra memoreerde al even aan de vreselijke ramp waar deze vragen zich op richten, waarbij inderdaad 9 mensen het leven hebben gelaten en 120 gewonden te betreuren waren: een dermate serieus ongeval waar dus ook heel serieus onderzoek naar gedaan moest worden. De heer Dijkstra vraagt hoe dat in zijn algemeenheid is geborgd. Volgens de internationale regelgeving van ICAO moet er een onafhankelijk instituut zijn dat naar een dergelijk ongeval onderzoek doet. In Nederland is dat belegd bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De heer Dijkstra weet — hij benoemde dat ook in zijn introductie — dat de OVV onafhankelijk is. De OVV heeft in dit geval onderzoek gedaan. Daaruit zijn aanbevelingen gekomen. Het is dan zaak dat degenen waar de aanbevelingen zich op richten, die aanbevelingen ook opvolgen. Normaliter gaat de OVV, zoals wij dat zelf kennen van heel veel OVV-onderzoeken, na verloop van tijd ook kijken van: zijn wij tevreden met de opvolging van de aanbevelingen?

Nogmaals, wat betreft het onderzoek zelf ben ik natuurlijk niet degene die daar antwoorden op moet verstrekken, want het is aan de OVV om daar nader op in te gaan. De OVV is volstrekt onafhankelijk. De eerste verantwoordelijkheid om de aanbevelingen op te volgen, ligt natuurlijk bij de vliegtuigbouwer zelf. Als het om de VS gaat, dan is er de FAA, de Amerikaanse toezichthouder, die erop toe moet zien dat de aanbevelingen worden opgevolgd. In Europa hebben wij EASA, dat een eigenstandige bevoegdheid heeft en zelf nadere vragen kan stellen, of het kan checken bij de FAA.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is inderdaad zo dat die OVV onafhankelijk is in haar oordelen, maar stel je voor dat er fouten zijn gemaakt bij de OVV. Wat is dan het lerend vermogen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en wie kan daar dan antwoord op geven? Of moeten we de OVV dan zelf hier uitnodigen? In het rapport, zo zegt de minister terecht, staan een aantal aanbevelingen. Het zijn er elf, en vier daarvan zijn gericht aan de fabrikant, Boeing in dit geval. Maar wie is verantwoordelijk om te monitoren of die aanbevelingen ook worden overgenomen? Houden wij daar rekening mee of doet Boeing dat zelf? In het uitgebreide artikel in The New York Times wordt een relatie gelegd tussen deze vliegcrash destijds, in 2009, en twee recentere ongelukken met de Boeing 737 MAX, waar in feite ook een vliegtuig zomaar uit de lucht viel, of er in ieder geval iets gebeurde met de neus. Zit daar een relatie?

Ten slotte, voorzitter. Ik snap dat het ingewikkelde vragen zijn, maar is de minister bereid om ons eventueel schriftelijk daarover te informeren? Of wil zij daar in ieder geval op terugkomen in het algemeen overleg Vliegveiligheid dat wij binnenkort met elkaar hebben, om dit soort vragen wat meer in detail te kunnen beantwoorden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het eerste deel van de vraag van de heer Dijkstra was: wat nou als de OVV dingen verkeerd doet? Binnen Nederland is het zo dat de minister van JenV stelselverantwoordelijk is, ook voor het functioneren van de OVV. Wanneer het gaat

om specifieke sectorgewijze aanbevelingen, in dit geval dus de luchtvaart, dan zijn ook ICAO en EASA aan zet om te kijken of de OVV dit onderzoek inderdaad op een goede manier heeft uitgevoerd. Zij zijn daar ook verantwoordelijk voor en zij controleren of dat op een goede manier gebeurt.

Dan was de vraag of er relaties te leggen zijn met andere vreselijke rampen. Daar kan ik echt niets over zeggen, want het onderzoek naar de MAX loopt nog. Ik neem aan dat ze daar ook alles bij betrekken, ook wat er te leren valt uit voorgaande onderzoeken. Het is niet aan mij om erover te speculeren of er al dan niet overeenstemmingen te constateren of conclusies aan te verbinden zullen zijn.

De voorzitter:
Ja?

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. De heer Paternotte, namens D66.

De heer Paternotte (D66):
Het gaat hier om de veiligheid. Dan is het laatste wat je wilt, dat een vliegtuigbouwer zelf meedoet aan de keuring van zijn eigen vlees. De vraag is of dat hier nu niet toch gebeurd is.

Ik zou aanvullend daarop een aantal vragen aan deze minister willen stellen. Ik wil ook de OVV zelf gaan horen. Daar zal ik morgen een voorstel voor doen in de procedurevergadering. Het type dat betrokken was bij de ramp van de TK 1951 was een Boeing 737-800 NG. Dat is ook een type dat veel gebruikt wordt door de KLM en door TUI fly. Vorig jaar bleven er 50 wereldwijd aan de grond staan vanwege scheurtjes in de romp. Mijn vraag aan de minister is dus of zij bereid is om opnieuw te kijken naar de veiligheid van dit specifieke vliegtuigtype.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De eerste vraag die de heer Paternotte stelt, is: is het nou wel oké dat een vliegtuigbouwer meekijkt naar zijn eigen product? We hebben natuurlijk nagegaan hoe dat in de regelgeving zit. Het is wel gebruikelijk dat er daarbij meegekeken kan worden, maar bij al die onderzoeken geldt dat er dan mag worden gecontroleerd, ook door de bouwer, op feitelijke onjuistheden. U kent de systematiek van OVV-rapporten. Dan zit er achterin een tabel waarbij de OVV aangeeft: wij nemen dit of dat van bijvoorbeeld het ministerie of van een bouwer wel of niet over. Het is dus gebruikelijk dat de OVV een conceptrapport deelt met betrokken partijen, maar niet de aanbevelingen en conclusies. Ik heb geen aanwijzingen dat dat hier anders zou zijn gegaan.

De voorzitter:
Er waren twee vragen van de heer Paternotte.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan moet de heer Paternotte die, als hij zo aardig wil zijn, nog even herformuleren.

De voorzitter:
Het gaat echt om herhalen. U mag geen nieuwe vraag eraan toevoegen. Anders telt die ook mee.

De heer Paternotte (D66):
Het gaat om het feit dat dit vliegtuigtype nog steeds rondvliegt, terwijl nu dus nogmaals is vastgesteld dat er een probleem is met de sensor waarvan The New York Times zegt dat dat doorslaggevend was.

De voorzitter:
Ja.

De heer Paternotte (D66):
Vorig jaar stonden er 50 aan de grond vanwege scheurtjes in de romp.

De voorzitter:
Nee, de minister weet precies wat u bedoelt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Het gaat hier inderdaad om de Next Generation. Ik zeg de heer Paternotte graag toe dat we zullen navragen of hier een aanleiding in wordt gezien om daar opnieuw naar te kijken. Maar ook dat zullen we dan aan de experts overlaten. We zullen dus bij de OVV nagaan wat hun opvatting daarover is en we zullen dat ook even navragen bij het EASA.

De heer Laçin (SP):
Ik heb nog een vraag over het feit dat het gebruikelijk is dat de OVV ook in gesprek gaat met, in dit geval, een fabrikant. Maar het kan natuurlijk niet dat een fabrikant dan druk gaat uitoefenen op de OVV om het rapport aan te passen. Dat is onacceptabel. Ik zou graag van deze minister willen weten op welke manier in dit geval Boeing druk heeft uitgeoefend op de OVV. Want die druk was er. Dat is vandaag ook toegegeven. Ik wil graag weten hoe dat is gebeurd en hoe wij de OVV beschermen tegen druk van buitenaf. Wij hechten heel veel waarde aan zijn onderzoeken en aanbevelingen. Hoe is dat geregeld?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik ben niet de woordvoerder van de OVV in dezen, maar ik ben het zeer met de heer Laçin eens dat er natuurlijk geen onderzoekers onder druk gezet mogen worden door een fabrikant of door welke andere partij dan ook. Ik denk dat het eerst en vooral aan de OVV zelf is om hierop te reageren of zij inderdaad van mening zijn dat er druk op hen is uitgeoefend en, zo ja, of daartegen andere maatregelen nodig zijn. Maar ik ben het zeer met de heer Laçin eens dat het niet het geval mag zijn dat onderzoekers onder druk gezet worden. Wanneer de OVV aangeeft dat dit wel gebeurd is, dan hoor ik dat graag. Dan moeten we ook kijken

of er eventueel nog andere maatregelen nodig zijn. Maar ook dat is speculeren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil hier toch even op doorgaan. Er wordt inderdaad over gesproken dat de fabrikant druk heeft uitgeoefend op de OVV. Er wordt ook gesuggereerd dat dat zo zou zijn. Maar de vraag aan de minister is de volgende; ik weet even niet welke minister die kan beantwoorden, maar deze minister staat hier nu. Is er ook vanuit het buitenland in enige mate druk uitgeoefend op de regering in die tijd? Zijn er mogelijkheden geweest voor beïnvloeding of onder druk zetten in deze kwestie? De belangen zijn natuurlijk heel groot voor die fabrikant. Kan de minister daar iets over zeggen? Of kan dat op een ander tijdstip? Ik zou in ieder geval graag helder boven tafel willen hebben wat daar het antwoord op is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, of er druk is uitgeoefend op de OVV ja dan nee, is vooral aan de OVV zelf om te beoordelen. Als het in zijn algemeenheid gaat over het druk uitoefenen op onderzoeksinstanties, dan is het vooral aan de minister van Justitie en Veiligheid om daarop toe te zien en dat te borgen. Waar het gaat over dit specifieke geval: op de vraag of er destijds ook druk is uitgeoefend op de regering, kan ik nu geen antwoord geven, maar ik zal dat graag voor u nagaan. Aangezien we binnenkort een algemeen overleg Vliegveiligheid hebben, zal ik alles wat ik daarover kan achterhalen, u nog even doen toekomen voorafgaand aan dat algemeen overleg.

De **voorzitter**:

Dank u wel.