

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/73371

Bijlage(n)
Geen

Datum 16 april 2015
Betreft Kamervragen lid Hachchi (D66) inzake Germanwings

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die het lid Hachchi (D66) heeft gesteld over het bericht dat Duitsland de veiligheid in de luchtvaart onderzoekt na de vliegramp bij Germanwings (ingezonden 3 april 2015).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat Duitsland de veiligheid in de luchtvaart wil onderzoeken na de vliegramp bij Germanwings?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bereid het voorbeeld van de Duitse regering te volgen, door een speciale werkgroep op te richten die veiligheidskwesties in de luchtvaart gaat bestuderen, naar aanleiding van de crash van vorige week in de Franse Alpen met het toestel van Germanwings? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

In Annex 13 van het ICAO-verdrag is vastgesteld op welke wijze een onderzoek wordt ingesteld om de oorzaken van het ongeval of incident te achterhalen en om incidenten en ongevallen in de toekomst te voorkomen. Conform Annex 13 is Frankrijk de leider van het onderzoek. Duitsland is als land waar de luchtvaartmaatschappij geregistreerd staat deelnemer aan het onderzoek. Aangezien het een airbus betrof is de EASA, als gecertificeerde van het vliegtuig, ook betrokken.

Zaken als eisen die aan vliegtuigen en bemanning moeten worden gesteld, worden in Europa door het Europese Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) voorbereid en als Europese regel vastgelegd. Op deze wijze wordt de expertise van alle lidstaten benut en hebben de regels een brede doorwerking. De EASA heeft de dag nadat de acties van de co-piloot bekend werden aanbevelingen

¹) AP, 'Prosecutors: Lubitz probed suicide methods, cockpit security',
http://m.apnews.com/ap/db_307122/contentdetail.htm?contentguid=vTarJIER

gepubliceerd. Daarmee heeft het Agentschap aangetoond de actuele problematiek prioriteit te geven.

Duitsland heeft aangegeven de informatie waar hun discussiegroep meekomt in te brengen in internationaal verband.

Nederland zal er bij EASA op aandringen om de werkzaamheden te continueren en in internationale samenwerking dit onderwerp op korte termijn te bespreken.

Uiteraard zijn de uitkomsten van het Franse ongevalsonderzoek hiervoor van belang.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/73371

Naast leren van het verleden is er ook op de toekomst gericht EU-onderzoeksprogramma (Future Safety Sky) dat onder leiding van het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium veiligheidskwesties in de luchtvaart bestudeert. Het programma bestrijkt een breed terrein van veiligheidsonderwerpen en brengt 32 partners (instituten, landen en sectorpartijen) samen om onderzoek af te stemmen en mogelijke gaten af te dekken.

Ik heb vertrouwen in de manier waarop in internationaal verband (ICAO, EASA en de betrokken staten) wordt samengewerkt. Dit maakt het niet nodig om als Nederland een eigen werkgroep in te stellen.

Vraag 3

Voelt u, net zoals uw Duitse collega('s), de verantwoordelijkheid om als verantwoordelijk bewindspersoon na te gaan of er nog verbeterlagen gemaakt kunnen worden ten aanzien van de vliegveiligheid in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Er is geen sector in zijn aard en qua regelgeving zo internationaal als luchtvaart. Mijn verantwoordelijkheid houdt in dat verbeteracties vergen dat er vanaf het begin af aan wordt ingezet op internationale samenwerking om kennis te mobiliseren en draagvalk te creëren. ICAO en EASA dragen hier in belangrijke mate aan bij en geven prioriteit aan urgente vraagstukken.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een dergelijke werkgroep alle aspecten van vliegveiligheid tegen het licht moet houden, waaronder de techniek (bijvoorbeeld het mechanisme van de cockpitdeur), de (frequentie van) medische en psychologische testen voor piloten en zaken als luchtkwaliteit in de cockpit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De EASA is speciaal in het leven geroepen om al die aspecten die u noemt vorm te geven en is daar actief mee bezig. Daarbij werkt EASA nauw samen met lidstaten en sector. Zoals bij antwoord 2 aangegeven zal Nederland er bij EASA op aandringen de werkzaamheden in relatie tot de Germanwings ramp te continueren en op korte termijn te agenderen. Uiteraard zijn de uitkomsten van het Franse ongevalsonderzoek hiervoor van belang.

Er zijn in Europees verband vastgelegde verplichtingen om elk incident en ongeluk te onderzoeken met slecht één doel: leren, zodat de veiligheid kan worden verbeterd. Er is een Europese verplichting om alle ongevallen te melden en middels veiligheidsmanagement na te gaan welke maatregelen geïntroduceerd moeten worden.

Ik heb er vertrouwen in dat de inzet van de mensen in dit systeem er toe zal

leiden dat passende maatregelen zullen worden voorgesteld en geïntroduceerd. Ik zie geen toegevoegde waarde voor een door mij in te stellen werkgroep buiten het beschreven systeem.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/73371

Vraag 5

Bent u bereid om in nader contact te treden met uw Duitse collega('s) om ervaring en kennis te delen, nu de Duitse regering besloten heeft een speciale werkgroep op te richten? Ziet u mogelijkheden om bilateraal en in Europees verband gezamenlijk op te trekken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik zal bij de Duitse collega informeren op welke wijze hij de Europese verbanden zal benutten.

Vraag 6

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het Algemeen overleg Luchtvaart voorzien op 8 april 2015?

Antwoord 6

Het antwoord bereikt u voor het uitgestelde AO.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld