

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

1. Kent u het bericht ‘Boeing moet heel snel uitzoeken wat er aan de hand is met de 737 MAX’ en ‘Steeds meer landen houden Boeing 737 MAX aan de grond’
<https://nos.nl/artikel/2275394-boeing-moet-heel-snel-uitzoeken-wat-er-aan-de-hand-is-met-de-737-max.html> en <https://nos.nl/artikel/2275627-steeds-meer-landen-houden-boeing-737-max-aan-de-grond.htm>
2. Bent u het eens dat veiligheid op het gebied van luchtvaart de eerste prioriteit zou moeten zijn?
3. Wat is er tot nu toe bekend over de oorzaak of oorzaken van de vliegcrash in Ethiopië met de Boeing 737 Max?
4. Overweegt u om net als bepaalde andere landen te besluiten om vluchten met het Boeing 737 MAX toestel tijdelijk op te schorten zodat ze aan de grond blijven? Zo nee, waarom niet?
5. Overweegt u om net als de luchtvaartautoriteiten van Singapore en Australië het Nederlandse luchtruim voorlopig tot verboden gebied te verklaren voor alle Boeing 737 MAX-toestellen? Zo nee, waarom niet?
6. Klopt het dat Boeing 737 MAX-toestellen de luchthaven Schiphol 508 keer aan deden in 2018? Op welke wijze kan de veiligheid van de Nederlandse inwoners worden gewaarborgd indien deze vliegtuigen boven Nederland blijven vliegen?
7. Waarom blijft de Nederlandse luchtvaartmaatschappij TUI Nederland met de Boeing 737 Max toestellen vliegen? Waarom ziet deze maatschappij in vergelijking met andere individuele luchtvaartmaatschappijen waaronder Ethiopian Airlines (Ethiopië), Jet Airways (India), Cayman Airways (Kaaimaneilanden), Gol Airlines (Brazilië), Aeromexico (Mexico) en Eastar Jet (Zuid-Korea) geen reden de toestellen voorlopig aan de grond te houden?
8. Kan de Inspectie Leefomgeving en Transport ook zelfstandig besluiten dat toestellen aan de grond moeten worden gehouden of volgt zij standaard het advies van het Europese agentschap EASA?
9. Waarom ziet de Europese luchtvaartautoriteit EASA en de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA geen aanleiding om in te grijpen? Wat moet er gebeuren dat de EASA en de FAA wel aanleiding ziet om in te grijpen?
10. In hoeverre speelt de aandelenbeurs een rol in de beslissingen van de FAA?
11. 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 hoogte sensoren en/of vliegtuigsoftware?
12. 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?
13. 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?
14. Kunt u aangeven of er signalen zijn gekomen van cabinepersoneel en/of piloten die bezwaar maken om met de Boeing 737 max te vliegen?
15. In welke situatie kunnen passagiers in aanmerking komen voor een vergoeding indien zij een al geboekte vlucht met de Boeing 737 Max annuleren omdat ze het niet meer vertrouwen?
16. Bent u bereid de vragen binnen één week te beantwoorden?