

## Incident

### **Wat is er gebeurd?**

Zaterdagmiddag vertrok om 16.11 uur een Boeing type 747 400 van Maastricht Aachen Airport in zuidelijke richting. Het toestel was onderweg naar New York. Enkele seconden nadat het toestel was vertrokken, constateerden de luchtverkeersleiders een motorbrand en informeerden de piloten van het toestel. Zij hebben daarop de betreffende motor uitgeschakeld en een noodsignaal uitgezonden. De piloot heeft daaropvolgend besloten de vlucht af te breken en te landen op Liege Airport. De keuze om niet terug te keren naar Maastricht Aachen Airport maar in Luik te landen heeft te maken met de baanlengte. De landingsbaan in Luik is langer, waardoor een toestel, relatief zwaar door de hoeveelheid brandstof aan boord, meer ruimte heeft om veilig te landen.

### **Hoe kon dit gebeuren, wat is de oorzaak, wordt de oorzaak met ons gedeeld?**

Wat er exact is gebeurd en waardoor de motorbrand ontstond is op dit moment nog niet duidelijk. De Onderzoeksraad voor Veiligheid én de Luchtvaartpolitie doen hier onderzoek naar, waaraan wij en de luchtvaartmaatschappij onze volledige medewerking verlenen. De resultaten zijn straks openbaar.

### **Hoe voorkomen we dit soort incidenten in de toekomst?**

We wachten eerst de onderzoeksresultaten af met betrekking tot de oorzaak. Hieruit zal blijken of dit voorkomen had kunnen worden en zo ja, welke maatregelen er genomen moeten worden.

### **Waarom is het toestel doorgevlogen naar Luik?**

Liege Airport heeft een langere landingsbaan. Dit was de keuze van de piloot.

### **Waarom is het toestel niet meteen geland maar heeft het nog eerst een uur gevlogen.**

Het toestel moest eerst brandstof lozen om onder het maximale landingsgewicht te komen. Ook werd de beste landingsplaats gekozen en werden de hulpdiensten op de luchthaven op de hoogte gebracht.

### **Was er al iets mis bij de start waardoor het toestel (te) laat los kwam van de grond?**

Dit is ons niet bekend. Uit het contact tussen de toren en de piloot blijkt niet dat het toestel problemen had bij vertrek. Ook wijzen de beelden van het vertrekkend toestel niet op problemen bij de start of te laat los komen.

### **Is er neerstortingsgevaar geweest?**

Elk toestel dat in Europa vliegt is uitgerust met een veiligheidscertificaat. Een vliegtuig kent zware onderhoudsschema's met strenge normen. Vliegen is nog steeds een van de veiligste manieren van transport.

Als een van de vier motoren het begeeft, zoals in dit geval, kan zo'n toestel zijn weg vervolgen. Piloten van een viermotorig toestel worden zelfs getraind te landen met twee motoren die niet functioneerden.

### **Hoe ver was het vliegtuig/hoe hoog, toen dit gebeurde?**

Op ongeveer 300 meter.

### **Mensen hoorden 2 knallen. Was dit een explosie? Waarom hoor de crew dit niet?**

Dit wordt momenteel onderzocht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

### **Hoe zwaar beladen was het toestel?**

Deze informatie hebben wij niet voorhanden. Indien dit voor het onderzoek relevante informatie is, kunnen de onderzoekers dit opvragen bij de luchtvaartmaatschappij.



### **Is er brandstof geloosd en zo ja waar?**

Er is brandstof geloosd in Belgisch luchtruim boven Belgisch grondgebied om onder het 'maximum landing weight' te komen. Dit is gedaan omdat landen boven het maximale landingsgewicht schade kan opleveren aan het vliegtuig.

Het dumpen van brandstof door vliegtuigen is aan regels verbonden en gebeurt alleen in geval van nood. Een van de regels is dat dit in het Nederlandse luchtruim boven 3 kilometer hoogte moet gebeuren. De brandstof wordt via sproeiers geloosd, die zo ontworpen zijn dat de brandstof vernevelt in de lucht.

### **Wat voor effect heeft zo'n lozing op de natuur, grond en mensen eronder?**

Brandstof lozen gebeurt alleen in noodsituaties. De brandstof vernevelt voordat dit de grond raakt. Onderzoek heeft geen impact op de natuur aan kunnen tonen.

### **Wat waren de brokstukken?**

Aan de brokstukken te zien waren deze afkomstig van de turbinebladen van de motor. Onderzoek moet dit bevestigen.

### **Heeft dit incident raakvlakken met Denver?**

Totdat de oorzaken bekend zijn kun je hier geen uitsluitsel over geven. Het gaat om twee verschillende typen toestellen met twee verschillende type motoren.

## **Toestellen en maatschappijen**

### **Wat voor toestel was het?**

Het toestel was een Boeing 747-400 van Longtail Aviation. Dit viermotorig vrachttoestel is in 2006 door Boeing omgebouwd van passagierstoestel naar vrachttoestel.

### **Hoe oud was het toestel, hoe oud was de motor**

Het toestel is op 25 februari 1991 in gebruik genomen.

### **Is een vliegtuig van 30 jaar veilig?**

Elk vliegtuig dat in Europa vliegt heeft een veiligheidscertificaat en kent zware onderhoudsschema's met strenge normen. De meest intensieve onderhoudscontrole, de D-check, vindt ongeveer eens per 6 jaar plaats. Hierbij wordt nagenoeg het hele vliegtuig uit elkaar gehaald voor inspectie.

Als vliegtuigen vervangen worden door nieuwe toestellen heeft dat vaak een commerciële reden: moderne vliegtuigen zijn vaak zuiniger.

### **Wie is Longtail Aviation?**

Longtail Aviation is een business jet operator die vliegtuigen verhuurt. Zij zijn gevestigd op Bermuda en bestaan sinds 2003. Longtail Aviation voldoet aan de veiligheidsnormen van o.a. de Europese én Amerikaanse luchtvaartautoriteiten (FAA).

### **Is overwogen de toestellen van Longtail, waaronder een andere Boeing 747-400 aan de grond te houden tot de oorzaak duidelijk is?**

Dit is niet aan ons. Het afdwingen van inspecties is een bevoegdheid van de luchtvaartautoriteiten. Niet van MAA.

### **Hoe zit het met de afkomst van de luchtvaartmaatschappijen op MAA?**

Vaste luchtvaartmaatschappijen zijn Qatar, Emirates, Turkish Cargo en Royal Jordanian. Vrachtcarriers vliegen daar waar vraag én capaciteit is.



Qatar en Emirates behoren volgens de website [airlineratings.com](https://www.airlineratings.com) tot de veiligste airlines ter wereld, respectievelijk tweede plaats (Qatar) en vijfde plaats (Emirates).

<https://www.airlineratings.com/news/worlds-safest-airlines-qantas-tops-safest-airline-2021/>

### **Is er een onderhoudsrapport van het toestel**

Details over het onderhoudsschema of de leeftijd van de motoren kunnen door de onderzoekers opgevraagd worden bij de luchtvaartmaatschappij. Deze heeft toegezegd volledig mee te werken aan het onderzoek.

### **Waaruit bestond de lading**

De lading bestond onder andere uit 'general cargo', Pharmaceuticals en zogenaamde 'special cargo'.

Waren er gevaarlijke stoffen aan boord?

Special cargo (oftewel Dangerous Goods – DGR) kent 9 categorieën waarbij categorie 9 het minste risico vormt. Aan boord was UN3077, een categorie 9 'dangerous good'. Dit vormt geen gevaar voor de mens. Het is een categorie 9 stof omdat het mogelijke milieuschade kan opleveren als deze stof in water terecht komt.

### **Hoe lang heeft het toestel nog aan de grond gestaan in Luik?**

De Onderzoeksraad heeft het toestel vrijgegeven voor reparatie. De beschadigde motor is in de nacht van 23 op 24 februari van de vleugel verwijderd, waarna een vervangende motor is bevestigd. De geschonden motor en zwarte dozen met alle vluchtinformatie zijn door de OVV behouden voor het onderzoek. De eigenaar van het toestel moet toestemming hebben van de lokale autoriteiten om te kunnen vertrekken (bron: OVV).

### **Waarom is het toestel zo snel vrijgegeven?**

Nadat de flight data recorder, de cockpit voice recorder ook wel de 'zwarte' dozen genoemd) en de geschonden motor in beslag zijn genomen door de OVV, én het toestel is gecontroleerd op eventuele schade aan de vleugel en flaps, heeft de OVV het toestel vrijgegeven voor reparatie aan de luchtvaartmaatschappij. Er was geen reden om langer beslag te leggen op de rest van het toestel. De genoemde onderdelen worden nader onderzocht door de OVV (Bron: OVV).

## **Schade**

### **Wie is aansprakelijk?**

Op dit moment is de oorzaak van het incident onduidelijk en daarmee ook de aansprakelijkheid.

### **Wie vergoedt de schade? Is er verschil tussen materieel en immaterieel?**

Schade aan woningen of zonnepanelen bijvoorbeeld vallen onder de opstalverzekering. Deze opstalverzekering valt onder de brandverzekering en ook bij de minst uitgebreide dekking ben je doorgaans verzekerd voor vliegtuigschade. Financieel hoeven mensen die getroffen zijn zich weinig tot geen zorgen te maken, ook niet als ze geen uitgebreide polis hebben.

Schade als gevolg van luchtvaartuigen is bij een gemiddelde verzekering op een reguliere casco dekking verzekerd. Zowel bij een all risk verzekering als ook bij een beperkte casco dekking. Schade buiten de schuld van de verzekerde om, heeft geen gevolgen voor de no claim van de polis.

Bij een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering ligt dit anders. Deze is er voor schades naar derden toe, maar daarmee is de eigen schade niet betaald. In dat geval keert de verzekering dus niet uit. Dan bestaat de mogelijkheid de schade te verhalen op de veroorzaker.



### **Kan iemand langs komen om ons dak te inspecteren of we schade hebben?**

De brandweer én luchtvaartpolitie hebben met drones de daken bekeken. Daar waar de beelden hier aanleiding voor gaven heeft het team aangebeeld en hiervan melding gemaakt. Een aanvullende dak inspectie is op eigen initiatief.

### **Waar kunnen mensen schadeclaims indienen?**

In het geval van schade is de eigen verzekeraar het eerst aanspreekpunt. Vergoedt de eigen verzekering de schade niet, dan kan men een claim indienen bij de veroorzaker. Indien dit de luchtvaartmaatschappij blijkt te zijn, kan hiervoor een mail gestuurd worden naar: [david.bickerton@mclarens.com](mailto:david.bickerton@mclarens.com)

### **Hoe wordt omgegaan met schade die pas later wordt ontdekt en mogelijk relateert aan het incident?**

De eigen verzekeraar is het eerst aanspreekpunt. Het verhalen op een derde partij is voor uw verzekering alleen mogelijk als aantoonbaar is dat deze derde partij verantwoordelijk is.

### **Is er een centraal punt voor de claims?**

De Provincie Limburg heeft een informatiepunt ingesteld voor betrokkenen die vragen hebben over de afhandeling van het vliegincident. Dat kan betrekking hebben op schadeherstel of de mogelijkheid om schade ergens te verhalen.

Als er onduidelijkheden of vragen zijn, kunt u deze aangeven via het volgende mailadres:

[formatiepuntvliegincident@prvlimburg.nl](mailto:formatiepuntvliegincident@prvlimburg.nl)

Op basis van de vragen bekijkt de provincie welke vervolgacties mogelijk zijn.

### **Welke informatie kunnen/moeten we doorspelen aan verzekeraars voor een goede afhandeling van de schade?**

Alle correspondentie met betrekking tot materiele en immateriële schade kan gericht worden aan McLaren Aviation: [david.bickerton@mclarens.com](mailto:david.bickerton@mclarens.com)

## **MAA**

### **Hoe zit het met de leeftijd van de toestellen op MAA?**

De overall, gemiddelde leeftijd is 14,5 jaar. Bijna 80% van de toestellen op MAA zijn jonger dan 10 jaar. En dit betreft hoofdzakelijk vrachttoestellen, in een jaar waarin relatief veel 747-400's in zijn gezet ivm schaarste als gevolg van de coronacrisis.

### **Is de Boeing 747 400 ook welkom op andere Nederlandse luchthavens?**

Ja. De Boeing 747 400 is een veelgebruikt vrachttoestel. Onder andere KLM, Saudia, Singapore Cargo, Kalitta, Air Bridge Cargo vliegen met B747 400 toestellen van en naar bijvoorbeeld Schiphol.

### **Ligt Maastricht Aachen Airport te dicht op de bebouwing?**

De luchthaven is EASA gecertificeerd. Wij voldoen aan alle veiligheidseisen zoals gesteld door de Europese autoriteiten.

Voor de luchthaven zijn de risico's in het kader van de huidige omzettingsregeling (de vergunning van de luchthaven) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgewogen. Daarop zijn onder meer de start- en landingsroutes bepaald. De risico's zijn daarmee binnen de daarvoor geldende normen gebracht. Bij het aan te vragen luchthavenbesluit zal hiernaar opnieuw onderzoek moeten worden verricht om aan te tonen dat het gebruik van de luchthaven ook in de nieuwe situatie binnen de geldende veiligheidsnormen blijft vallen.



### **Maastricht Aachen Airport heeft enige tijd geleden de Antonov 12 in de ban gedaan. Kan de luchthaven dit ook doen met de B747-400 serie?**

Maastricht Aachen Airport stimuleert stillere en schonere toestellen door korting op landingsgelden en we ontmoedigen de B747-400 met een toeslag op de landingsgelden. Dit type vliegtuigen wordt echter veelvuldig gebruikt bij het vrachtvervoer. Een deel van onze klanten maakt hier dus gebruik van. Luchtvaartmaatschappij die binnen Europa willen vliegen, moeten voldoen aan strenge veiligheidsregels opgelegd door EASA. Deze regels hebben betrekking op onder meer vliegvaardigheid, onderhoud en opleidingen. Je mag alleen een vliegtuig weigeren (veiligheid gerelateerd) als deze op de zwarte lijst staat van EASA en dus een vliegverbod heeft gekregen voor Europa.

### **Wat voor invloed heeft dit incident op de groeiambitie van MAA?**

Over onze groeiambitie heeft Pieter van Geel een advies uitgebracht na een uitgebreide consultatie van diverse belanghebbenden en op basis van verschillende onderzoeken. Dit advies is voorgelegd aan Provinciale Staten en staat los van dit incident.

### **Controleert MAA of een vliegtuig volgens de internationale regels is onderhouden?**

Of vliegtuigen voldoen aan de internationale regelgeving wordt beoordeeld en gecontroleerd door het daartoe bevoegd gezag. In Europa is dat EASA. Daar is een luchthaven niet toe bevoegd.

## Algemeen

### **Waarom worden soortgelijke vliegtuigen niet aan de grond gehouden?**

Dit is niet aan Maastricht Aachen Airport. Hierover beslissen de luchtvaartautoriteiten.

### **Wie onderzoekt dit incident?**

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid en de Luchtvaartpolitie onderzoeken het incident. De Onderzoeksraad onderzoekt de technische kant. Wat er is gebeurd en welke lessen daaruit te trekken zijn. De Luchtvaartpolitie kijkt ook aansprakelijkheid. De OVV onderzoekt alle feiten. Pas als er volledig duidelijkheid is, is het onderzoek klaar (Bron: OVV).

### **Hoe wordt dit onderzocht?**

Dit voorval wordt uitgebreid onderzocht. In het onderzoek door de OVV nemen ook de onderzoeksinstanties van de andere betrokken landen deel. Dit is de Air Accidents Investigation Branch van het Verenigd Koninkrijk, omdat het toestel geregistreerd is in Bermuda en de operator daar gevestigd is. Daarnaast de Amerikaanse National Transportation Safety Board, omdat de Boeing 747 in de USA is ontworpen en gefabriceerd. Tevens betreft het een Amerikaanse fabrikant van vliegtuigmotoren (Pratt & Whitney). Verder is de Europese luchtvaartorganisatie EASA betrokken bij het onderzoek (Bron: OVV).

### **Is er gevaar geweest voor Chemelot?**

Zover wij dit kunnen beoordelen is er geen gevaar voor Chemelot. Er lopen er geen vliegroutes over Chemelot. Daarnaast zijn piloten en luchtverkeersleiders getraind om een toestel bij motoruitval veilig te laten landen.

Voor de luchthaven zijn de risico's in het kader van de huidige omzettingsregeling (de vergunning van de luchthaven) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgewogen. Daarop zijn onder meer de start- en landingsroutes bepaald. Deze routes lopen niet over Chemelot. De risico's zijn daarmee binnen de daarvoor geldende normen gebracht.

### **Zijn er goederen die, gelet op veiligheidsrisico's en de nabijheid van woonkernen en Chemelot, niet via MAA vervoerd mogen worden?**



Voor de luchthaven zijn de risico's in het kader van de huidige omzettingsregeling (de vergunning van de luchthaven) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgewogen. Daarop zijn onder meer de start- en landingsroutes bepaald. Deze lopen niet over Chemelot. De risico's zijn daarmee binnen de daarvoor geldende normen gebracht.

Bij het aan te vragen luchthavenbesluit wordt hier opnieuw onderzoek naar verricht om aan te tonen dat het gebruik van de luchthaven ook in de nieuwe situatie binnen de geldende veiligheidsnormen blijft vallen.

#### **Hoe verjagen jullie vogels rond de startbaan?**

Wij hebben een aantal methoden tot onze beschikking om vogels te verjagen op het luchthaventerrein. Buiten het luchthaventerrein hebben we hiervoor geen mogelijkheden.

Naast deze methoden hebben we in december een NOTAM uitgegeven. Dit is een mededeling in het communicatiesysteem dat wij gebruiken om o.a. locatiespecifieke regels bekend te maken. In deze NOTAM wordt gewaarschuwd voor vogels rondom de luchthaven.

#### **We zien meer zwaardere en grotere vrachtvliegtuigen dan vroeger. Wat is hier de toekomstige planning voor?**

Door corona is er veel vraag naar full freighters ontstaan. Dit zijn luchtvaartmaatschappijen en toestellen die alleen vracht vervoeren. Dit komt, omdat het aantal passagiersvluchten tot een minimum is gedaald en hier dus geen vracht meer mee vervoerd kan worden. Hoe de toekomst er uit ziet is nog niet geheel duidelijk. Provinciale Staten heeft Pieter van Geel gevraagd een advies uit te brengen over de invulling van Maastricht Aachen Airport in de toekomst. Dit advies ligt nu voor aan Provinciale Staten.

#### **Hoe nu verder?**

Zodra er meer bekend is over de oorzaak, wordt deze openbaar gemaakt via onze website en de media. Hierover ontvangen de deelnemers van vanavond ook een bericht per mail.

#### **Waarom is er geen waarborgfonds voor dit soort calamiteiten?**

Een Waarborgfonds dient situaties die niet verzekerd of verzekeraar zijn. De schade die nu is ontstaan valt onder de reguliere dekking van de verschillende verzekeringen.

#### **Kan de provincie niet voorlopig de bewoners schadeloos stellen?**

Als eerste dienen mensen de schade te melden bij de eigen verzekering. Indien mensen hier vast lopen, kunnen mensen dit melden bij de Provincie Limburg via [informatiepuntvliegincident@prvlimburg.nl](mailto:informatiepuntvliegincident@prvlimburg.nl). Op basis van de meldingen die hier binnen komen bekijkt de Provincie Limburg welke vervolgstapen nodig zijn.

#### **Wat moet ik doen in het geval van letselschade?**

Medisch zorg dient te worden toegepast en de zorgverzekeraar compenseert de zorgverleners voor hun diensten. In het geval van blijvend letsel is het te adviseren een letselschadebureau in te schakelen. Zij werken vaak op basis van 'no cure no pay'. Dus leiden hun diensten niet tot een vergoeding, dan brengen zij hun diensten vaak niet in rekening.

#### **Mijn vraag staat hier niet bij. Kan mijn vraag nog beantwoord worden?**

Vragen gerelateerd aan dit incident kunt u mailen naar [info@maa.nl](mailto:info@maa.nl)



Aan bovenstaande vraag en antwoord kunnen geen rechten worden ontleend.