

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2345

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de kritiek op het vliegverbod dat is ingesteld na de uitbarsting van de vulkaan Eyjafjallajökull* (ingezonden 21 april 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 3 mei 2010)

#### Vraag 1

Bent u bekend met de kritiek op het vliegverbod dat is ingesteld na de uitbarsting van de vulkaan Eyjafjallajökull?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u aangeven welke instanties de beslissing hebben genomen het Nederlandse luchtruim te sluiten? Zijn zij in die beslissing beïnvloed door Europese regelgeving? Welke Europese regelgeving zou volgens u moeten worden aangepast?

#### Antwoord 2

Zie mijn brief van 3 mei 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 276).

#### Vraag 3

Kunt u aangeven op basis van welke gegevens tot instelling en verlenging van het vliegverbod is besloten? Op welk moment is sprake geweest van het voorzorgsprincipe? Op welk moment was de exacte samenstelling van de lucht bekend?

#### Antwoord 3

Zie mijn brief van 3 mei 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 276).

#### Vraag 4

Is het inmiddels mogelijk om, mochten de vulkanen op IJsland op korte termijn wederom grote hoeveelheden schadelijke stof uit gaan stoten, met meer fijnmazige maatregelen het vliegverkeer veilig te handhaven?

<sup>1</sup> O.a de Volkskrant, 18 april 2010.

Antwoord 4

Zie mijn brief van 3 mei 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 276).

Vraag 5

Kunt u aangeven op basis van welke veranderde omstandigheden op maandagavond het besluit genomen werd om vliegen weer toe te staan? Deelt u de mening dat «een beetje veilig» niet bestaat? Was vliegen op zondag 18 april 2010, toen 10 overbrengingsvluchten en 2 cargovluchten mochten vertrekken, veilig of niet veilig?

Antwoord 5

Zie mijn brief van 3 mei 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 276).

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe groot de directe en indirecte schade van de sluiting van het luchtruim voor de Nederlandse economie is geweest?

Antwoord 6

Laat ik voorop stellen dat allereerst de persoonlijke schade als gevolg van de situatie zeer ingrijpend is geweest voor die tienduizenden reizigers die op Europese en internationale luchthavens gestrand zijn waaronder vele Nederlanders. Ik ben trots op de wijze waarop wij in Nederland en in het bijzonder de luchthaven Schiphol deze mensen goed hebben opgevangen en hebben verzorgd.

Zoals ik u eerder heb aangegeven zijn niet alleen de persoonlijke maar ook de financiële gevolgen groot voor niet alleen de luchtvaartsector maar tevens ook voor alle sectoren die in hun keten afhankelijk zijn het vervoer van goederen en personen met de luchtvaart. Op dit moment is mij alleen de zeer globale informatie bekend zoals door enkele luchtvaartmaatschappijen en organisaties in de media genoemd.

Vraag 7

Kunt u aangeven of een Single European Sky had kunnen bijdragen aan het vinden van creatieve manieren om het vliegverkeer deels overeind te houden? Bent u bereid naar aanleiding van de recente ervaringen opnieuw het belang van een Single European Sky te benadrukken bij uw collega's uit andere EU-landen?

Antwoord 7

Ja, ik ben er zeker toe bereid om het belang van Single European Sky (SES) bij mijn Europese collega's te benadrukken. Ik zal dat ook doen op de extra ingelaste Transportraad van 4 mei 2010. De Commissie heeft reeds aangegeven de implementatie van SES te willen versnellen. Ik deel de ambitie om in deze complexe materie tot een succesvol resultaat te komen.

SES heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het vinden van mogelijkheden om het vliegverkeer zo snel als mogelijk te hervatten. De oprichting van FAB's (Functional Airspace Blocks), een belangrijke pijler van SES zal leiden tot een efficiënte en snelle besluitvorming en verregaande afspraken. De samenwerking in het kader van FABEC, het FAB waar Nederland deel van uitmaakt heeft laten zien wat de voordelen zijn, hoewel de FAB's formeel nog niet in werking zijn getreden. Als gevolg van de uitstekende samenwerking met de FABEC-partners zijn we gekomen tot het operationele concept waarmee het luchtruim in Europa geleidelijk heropend kon worden.

Vraag 8

Bent u bereid deze vragen tegelijkertijd te beantwoorden met de toezending van de door u tijdens het mondeling vragenuur d.d. 20 april 2010 toegezegde brief over de sluiting van het luchtruim als gevolg van de uitbarsting van genoemde vulkaan?

Antwoord 8

Ja.