

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

### 2651

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de kritiek op sluiting van het luchtruim* (ingezonden 20 mei 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 14 juni 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «Sluiting luchtruim was niet nodig»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u garanderen dat overal in Europa de veiligheid boven alles gaat in de afweging tussen wel of niet vliegen?

Antwoord 2

Dat is het geval. De afgelopen periode is er meer kennis vergaard over het vliegen in vulkanische as, waardoor de mogelijkheden om te vliegen geleidelijk worden verruimd, onder strikte condities, zonder dat er concessies worden gedaan aan de veiligheid.

Vraag 3

Welke bronmetingen worden nu gebruikt voor de besluitvorming in Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten? Hoe wordt op dit moment de samenstelling van een aswolk gemeten en op welke manier wordt er gewerkt aan mogelijkheden om de wolk beter in kaart te brengen?

Antwoord 3

De gebieden met verhoogde asconcentraties wordt in de huidige procedure eerst bepaald door modelberekeningen door het Volcanic Ash Advisory Centre-London. Verder geldt voor Nederland dat het KNMI met behulp van geavanceerde satelliettechnologie het asgebied monitort. Wanneer een gebied met verhoogde asconcentraties het Nederlands luchtruim nadert, worden door het NLR verkenningsvluchten uitgevoerd om de voorste

<sup>1</sup> Nu.nl, 17 mei 2010.

begrenzing van de wolk te bepalen en tevens de hoogte en dikte van de laag te bepalen.

Het KNMI verwerkt deze informatie in de berichtgeving richting luchtvaartmaatschappijen, overige luchtverreikers en verkeersleiding. Deze gegevens vormen de basis voor besluitvorming.

Er zijn op dit moment in Europa geen operationele waarneemsystemen om vulkanische as in soort en concentraties te bepalen. Wel is het KNMI in staat gebleken om met behulp van zogenaamde LIDAR-systemen een eerste benadering te maken van de asconcentratie wanneer een gebied met as zich boven dit systeem bevindt. Tijdens de laatste as-situatie zijn meetgegevens van het DLR<sup>2</sup> vergeleken met de recent door het KNMI ontwikkelde concentratiedetectiemethode en deze gegevens komen goed met elkaar overeen. Het KNMI is tezamen met omringende weerdiensten bezig te onderzoeken welke investeringen in apparatuur en nader onderzoek noodzakelijk zijn om een beter «asdetectie- en voorspelsysteem» in te richten en daarmee de mogelijkheden om de aswolk beter in kaart te brengen te vergroten.

#### Vraag 4

Is het waar dat luchtruim boven Nederland op maandag 17 mei wel open was maar LVNL<sup>3</sup> niet mocht werken? Van wie mocht LVNL dat niet? Was het op dat moment nu wel of niet veilig om te vliegen? Is het waar dat er die bewuste ochtend nog twee toestellen zijn geland tijdens de stremming?

#### Antwoord 4

Op maandag 17 mei 2010 heeft geen formele luchtruimsluiting plaatsgevonden, maar zijn er door LVNL operationele maatregelen getroffen vanwege hoge concentraties vulkaanas die in de loop van de nacht van zondag 16 op maandag 17 mei 2010 vanuit het westen het Nederlandse luchtruim naderden en in de ochtend het westelijke deel van het Nederlandse luchtruim hadden bereikt.

LVNL heeft deze verkeersbepalende maatregelen genomen conform de door mij op 20 april 2010 vastgestelde procedure, op basis van KNMI-kaarten. Deze procedure is in overleg met LVNL, KNMI en IVW tot stand gekomen<sup>4</sup>. Met deze maatregelen is voorkomen dat er werd gevlogen in die delen van het luchtruim waar zich verhoogde concentraties vulkanische as bevonden.

In de loop van de ochtend van 17 mei 2010 waren vulkanische as concentraties aanwezig boven een hoogte van ongeveer 2,3 km en onder een hoogte van ongeveer 6,7 km, in het deel van het luchtruim waarin ook Schiphol zich bevindt.

Vier vluchten hebben van de luchtlaag zonder asconcentratie gebruik kunnen maken om Schiphol te bereiken en hoefden daardoor niet uit te wijken naar andere luchthavens. De vliegtuigen hebben daarvoor op een lagere dan de gebruikelijke hoogte moeten vliegen, zonder dat de veiligheid daarbij in het geding is geweest.

#### Vraag 5

Is er nu één manier waarop hier in Europa mee wordt omgegaan en hoe staat u tegenover de beheerste verruiming van de regels zoals in het Verenigd Koninkrijk wordt aangekondigd?

#### Antwoord 5

Tijdens de extra ingelaste Transportraad van 19 april 2010 hebben mijn Europese collega's en ik een besluit genomen over een gemeenschappelijke Europese procedure voor het omgaan met vliegen in gebieden met vulkanische asconcentraties. Deze procedure voorziet in de vaststelling van 3 zones: 1) een no fly zone nabij de vulkaanpluim waar niet gevlogen mag worden 2) een zone waarin een beperkte hoeveelheid as aanwezig is waarbij lidstaten kunnen besluiten om bepaalde vluchtrestricties op te leggen en 3) een as-vrije zone waarbinnen normaal gevlogen kan worden. Dit concept is op 20 april 2010 in werking getreden en is op maandag 17 mei 2010 toegepast.

<sup>2</sup> Deutsches Zentrum für Luft- and Raumfahrt

<sup>3</sup> Luchtverkeersleiding Nederland.

<sup>4</sup> Kamerstuknr 21501-33 nr. 276.

De voorstellen van het VK voor de beheerste verruiming van regels voor het vliegen in gebieden met verhoogde asconcentraties zijn als basis gebruikt voor een verruiming van de mogelijkheden om te vliegen in gebieden met verhoogde asconcentraties, zonder dat er een concessie is gedaan aan de veiligheid. Er is binnen Nederland een procedure opgesteld waarbij de verantwoordelijkheid voor het vliegen in en het mijden van de gebieden met asconcentraties is neergelegd bij de luchtvaartmaatschappijen en gezagvoerder, zoals ook het geval is bij slecht weer (bijvoorbeeld onweer). Deze procedure is met ingang van 23 mei 2010 in werking getreden, daarbij wordt de volgende zonering gehanteerd voor gebieden met asconcentraties:

- witte zones waar geen enkele asconcentratie is waargenomen en de normale procedures gelden;
- rode zones waarin luchtverkeer is toegestaan aan alle gebruikers van het luchtruim onder voorwaarden;
- grijze zones waarin onder strikte voorwaarden luchtverkeer is toegestaan aan luchtvaartmaatschappijen en militaire luchtruimgebruikers die hebben aangetoond aan deze strikte voorwaarden te voldoen;
- zwarte zones waarin luchtverkeer niet is toegestaan.

Voornoemde procedure past ook binnen de aanbevelingen die op 21 mei 2010 door EASA zijn gedaan met betrekking tot het vliegen in gebieden met lage asconcentraties. EASA heeft hiervoor een Safety Information Bulletin (SIB) uitgegeven, waarin zij aangeeft dat er twee benaderingen (A en B) zijn die kunnen worden toegepast.

Benadering A gaat uit van het principe dat luchtvaartmaatschappijen hun vliegoperatie weer kunnen herstarten nadat zij een safety-assessment hebben uitgevoerd die is goed gekeurd door de bevoegde autoriteit (voor Nederland de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat). De procedure die op dit moment van kracht is in Nederland, past binnen deze benadering.

Benadering B gaat uit van het principe dat de bevoegde autoriteiten van lidstaten vluchten in gebieden met asconcentraties (grijze zone) kunnen toestaan, nadat er verkenning- of testvluchten zijn uitgevoerd in het betreffende deel van het luchtruim op basis waarvan kan worden vastgesteld dat een veilige vliegoperatie in het gebied mogelijk is. Dit deel van het luchtruim zou dan op basis van de resultaten van de verkenning- en/of testvluchten geherclassificeerd moeten worden van een grijs zone naar een rode zone waar vliegen is toegestaan.

#### Vraag 6

Waarom wordt in Europa het Amerikaanse model niet volledig overgenomen? Waarin verschilt het systeem dat nu in Europa wordt toegepast van het Amerikaanse model? Is het Amerikaanse systeem veilig?

#### Antwoord 6

Het Amerikaanse model gaat uit van waarneembare asdeeltjes in de lucht, in Europa was er echter sprake van moeilijk waarneembare asdeeltjes in de lucht. Daarnaast heeft men in Amerika veel meer ervaring met actieve vulkanen dan we binnen Europa hebben. Bovendien zijn de mogelijkheden voor omvliegen groter omdat er meer gebied is zonder luchthavens en inwoners.

Zoals aangegeven is op 23 mei 2010 in Nederland een procedure in werking getreden, waarbij de verantwoordelijkheid voor het vliegen in gebieden met asconcentraties is neergelegd bij de luchtvaartmaatschappijen en gezagvoerders. Deze procedure is op punten vergelijkbaar met het model dat in Amerika wordt toegepast.

De verbeterde procedure maakt meer maatwerk voor het omgaan met gebieden met asconcentraties mogelijk. De luchtvaartmaatschappijen kunnen op basis van informatie over gebieden met verhoogde asconcentraties het besluit nemen om, en hoe, te vliegen. De luchtverkeersleiding blijft verantwoordelijk voor separatie van vliegtuigen en de daarbij verantwoorde afhandelingscapaciteit. Air Navigation Service Providers (zoals LVNL, KNMI en Met Office UK (VAAC)) zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van informatie over gebieden met verhoogde asconcentraties. Hierin verschilt de Amerikaanse procedure. In de VS mogen, naast de officiële ANSP's, ook andere door de FAA geautoriseerde meteo-aanbieders informatie verstrekken aan de luchtvaartmaatschappijen die dat kunnen bestrekken in hun besluit-

vorming m.b.t. het vliegen in gebieden met asconcentraties. De IVW ziet toe op een correcte naleving van de procedure.

Het blijft overigens verboden om te vliegen in de gebieden met hoge asconcentraties (de zwarte gebieden), maar ook dit is een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen en gezagvoerders. Het Amerikaanse model kent daarentegen geen verboden gebieden. De luchtvaartmaatschappijen bepalen zelf, op basis van jarenlange ervaring, welke gebieden zij zullen mijden en welke gebieden wel geschikt zijn om doorheen te vliegen. Zij bepalen dit niet alleen op basis van mathematische modellen, maar veel meer op basis van ervaring en waarnemingen gedaan tijdens de vluchtuitvoering. Het enige gesloten gebied volgens het Amerikaanse model is het gebied om de vulkaan heen (cirkel van 120Nm).

#### Vraag 7

Ziet u in de huidige problemen mogelijkheden om sneller tot overeenstemming te komen over een Single European Sky? Op welke termijn zouden de eerste voordelen van SES kunnen worden bereikt?

#### Antwoord 7

Over de versnelling van een Single European Sky is gesproken tijdens de Transportraad van 4 mei 2010. De gebeurtenissen van de afgelopen weken hebben opnieuw het belang van een goedwerkend Europees Luchtruim aangetoond. De Commissie heeft aangekondigd de implementatie van SES te willen versnellen. Ik deel de ambitie om in deze complexe materie zo snel mogelijk tot goede resultaten te komen. Centraal hierin staat een verdere versterking van de grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten in het beheer van hun luchtruim, zoals door FABEC<sup>5</sup> wordt beoogd.

Tijdens de Transportraad hebben mijn collega's en ik de volgende mogelijkheden voor het versnellen van een Single European Sky vastgesteld:

- Het onmiddellijk benoemen van een FAB-coördinator;
- Het waar mogelijk versneld implementeren van functionele luchtruimblokken (FAB's);
- Het benoemen van een netwerkcoördinator voor eind 2010.

Verder is in het kader van FABEC de intentie uitgesproken om in het kader van prestatiesturing, één van de belangrijke thema's bij de totstandkoming van een Single European Sky, al vanaf 2012 met gezamenlijk FABEC performance plan te werken, terwijl dit in principe pas vanaf 2015 verplicht is. Mijn ervaring van de afgelopen periode is overigens dat de eerste voordelen van SES al zichtbaar zijn. Gebleken is dat alle bij FABEC betrokken partijen elkaar snel weten te vinden. Dit blijkt onder meer uit de succesvolle samenwerking bij de ontwikkeling van het nieuwe operationele concept voor vliegen bij verhoogde concentraties as.

Ook de constructieve samenwerking met de militaire gebruikers van het luchtruim is van groot belang geweest in deze moeilijke omstandigheden.

---

<sup>5</sup> Functional Airspace Block Europe Central: Nederland, Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland,