
Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Van der Ham aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de kritiek op de lange sluiting van het luchtruim**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister welkom.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het Europese luchtruim is nu bijna vijf dagen vrijwel gesloten. Oorzaak: vulkanische as uit IJsland. Begrijpelijk dat we daarmee heel voorzichtig omgaan, maar er zijn wel op heel veel punten vraagtekens gezet, in de media en daarbuiten. Daarover straks een aantal vragen. Allereerst wil ik graag weten wat de laatste stand van zaken is. Hoe verloopt de opstart van het luchtverkeer, hoe zal worden omgegaan met gestrande reizigers, krijgen reizigers die met urgente persoonlijke situaties te maken hebben voorrang bij de vluchten of bij vervangend treinvervoer, en hoe wil de minister samen met de getroffen bedrijven en luchtvaartmaatschappijen kijken hoe het enorme economische verlies beperkt kan blijven? Graag een reactie van de minister.

Dan de procedure. Is die wel goed gegaan, bijvoorbeeld rond de sluiting van het luchtruim? De minister heeft in de media gesteld dat hij handelde in opdracht van Brussel. Maar ik dacht dat EUROCONTROL een adviserende organisatie was, en dat de minister de uiteindelijke besluiten heeft genomen. Is dat juist? Wanneer kreeg de minister precies bericht van EUROCONTROL? Hoelang duurde het daarna, voordat de minister besloot het luchtruim te sluiten? De kritiek op dat proces zwelt aan. De internationale luchtvaartkoepel IATA stelde dat er door de Europese Commissie en de nationale lidstaten te lang is vastgehouden aan modellen die niet veel meer met de werkelijkheid te maken hadden. De minister zei gisteren dat er nu eenmaal weinig ervaring is met dit soort vulkaanuitbarstingen. Dat verbaast mij wel, want in Amerika is die kennis er volop. Waarom is niet meteen daarvan gebruik gemaakt? Waarom niet meteen hun model overgenomen? Daarbij wordt rekening gehouden met fluctuaties van het vulkanische as en het neerdalen ervan. Het luchtverkeer moet worden gereguleerd door eisen te stellen aan vlieghoogtes en tijd. Graag een reactie.

De minister zei ook in de media dat het lastig was om een teleconferentie te organiseren met zijn collega's van Verkeer en Waterstaat. Dat is ook wel een beetje gek. Toen het over de financiële crisis in Griekenland ging, was zo'n teleconferentie zó belegd. Waarom kon dat hier niet? Waarom heeft de minister niet met bijvoorbeeld omringende landen eerder zo'n conferentie georganiseerd? Wat stond er in de weg? Waarom heeft hij daartoe niet besloten? In de media is ook gesteld dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat vrijdag al wist dat de gevolgen van de aswolk anders waren dan men vermoedde. Klopt dat? Wat is er vanaf dat moment gedaan met die informatie? Waarom is niet vanaf dag één, dus vrijdag al, besloten tot de testvluchten?

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank het geachte lid Van der Ham voor zijn vragen. Zoals ik gisteren heb gezegd, ben ik erg blij dat het ons gelukt is, het luchtruim in elk geval deels weer te openen. Ik zal kort ingaan op de vragen die mij zijn gesteld.

Wat is de stand van zaken? Zoals gezegd hebben wij gisteren een belangrijke stap gezet met de heropening van het luchtruim. Na een volgens de geldende regels die wij in Europa hadden afgesproken noodzakelijke luchtruimsluiting sinds donderdag iets na zessen, zijn gisteravond de eerste passagiersvluchten vertrokken naar Dubai, Shanghai en New York City. Vandaag wordt de operatie van de luchthaven verder uitgebreid, zodat zo spoedig mogelijk alle gestrande passagiers naar hun bestemming kunnen reizen. Dit geldt de mensen die op Schiphol vastzitten als ook de vele Nederlanders die all over the world zitten en niet terug naar huis kunnen.

Om aan de vraag van de heer Van der Ham tegemoet te komen: de operatie verloopt op dit moment goed. Tot 10.30 uur vanochtend zijn al 45 vluchten vertrokken en 42 vluchten zijn binnengekomen. De uurcapaciteit is momenteel 45 vluchten. We proberen de capaciteit gedurende de dag verder uit te breiden. Het gaat dus naar omstandigheden gewoon goed. Het is belangrijk om dit maatschappelijk en economisch belangrijke verkeer zo spoedig mogelijk weer normaal te laten functioneren. Er is immers meer dan eenmaal gebleken – laten we dat nooit meer vergeten – hoe belangrijk de luchtvaart is voor ons land en voor onze economie.

Hoe zit het nu met de gestrande passagiers? Allereerst is het aan de maatschappijen geweest, aan Schiphol, om mensen op te vangen. Ik kan u zeggen dat ik er gisteren ben geweest. Ik heb met veel gestrande passagiers gesproken. Dan bedoel ik de 1300, 1400 mensen die al achter de paspoortcontrole zaten en daar ook zijn gebleven. Dat is natuurlijk schrijnend. Daarom waren wij er ook zo op gebrand om het op te lossen. Er liepen daar hummeltjes rond van twee, drie jaar, die met hun ouders al dagenlang op veldbedjes slapen. Ik heb al die mensen één vraag gesteld: bent u tevreden met de opvang? Ik heb die vraag aan heel wat mensen gesteld, maar ze zeiden allemaal, stuk voor stuk: we zijn hartstikke tevreden, wij zijn blij met Schiphol, met de KLM, met Nederland, met de manier waarop wij hier worden opgevangen. Wat heeft de maatschappij zelf gedaan? De luchtvaartmaatschappijen zelf hebben een bepaald aantal passagiers in hotels opgevangen. De Europese Commissaris heeft wel gemeld dat dit volgens de "Denied Boarding Compensation"-regeling overmacht is en dat er dus geen individuele financiële compensatie te halen is, al heeft men wel recht op verzorging et cetera.

Om de vraag daarover dus concluderend te beantwoorden: het grootste belang van de reizigers is nu om zo snel mogelijk naar huis te kunnen. Daarom was het zo belangrijk dat wij gisteren een doorbraak hebben kunnen realiseren. Hoe zit het nu met de gemaakte keuze? Wie wordt er geprioriteerd? Urgente persoonlijke situaties gaan in principe voor. Daarom vond ik het gisteren ook zo'n mooi plaatje dat de eerste drie bestemmingen die wij konden laten aanvliegen – Dubai, Shanghai en New York – net die bestemmingen waren waar heel veel van de mensen die vastzaten op Schiphol zelf naartoe moesten. We hebben dus gisteravond in een klap een groot gedeelte van die mensen kunnen weghalen.

Eurlings

Dan heeft de heer Van der Ham gevraagd hoe het zat met mijn besluit van donderdag om het luchtruim te sluiten. Hij wilde ook weten wat daarin de rol van Europa was en wat de landelijke verantwoordelijkheid is. De heer Van der Ham heeft gelijk, het is primair een landelijke verantwoordelijkheid om het luchtruim te sluiten. We hebben echter wel in Europa afgesproken volgens welke regels wij dat doen. Die regel was tot gisteravond: zodra er ook maar iets van stof of as in de lucht zit, sluiten wij het luchtruim. Punt. Van die harde zwart-witbenadering willen wij af, want die vonden wij te stevig en te weinig gedifferentieerd, maar die regel gold wel toen de crisis begon.

Ik heb met kunst- en vliegwerk samen met mijn luchtverkeersleiders geprobeerd, de vliegtuigen te laten omleiden, zodat het lang veilig bleef. In het noorden en westen van België ging het luchtruim om 13.30 uur 's middags dicht. De luchthaven van Brussel en de rest van het land sloot om 16.45 uur. Wij hebben tot iets na 18.00 uur de boel open kunnen houden, maar toen kwam van alle specialisten – KNMI, luchtverkeersleiding, noem ze maar op – het beeld binnen dat de as onze kust had bereikt en dat in het centrum van het land al asdeeltjes waarneembaar waren. Op dat moment kon ik volgens de geldende doctrine niet anders dan met pijn in het hart het luchtruim sluiten. Dat was de situatie.

Hoe ging het nu met Europa? Ik heb mij vanaf het allereerste begin ingezet om sneller in Europa samen te komen. Mijn directeur-generaal heeft de dag na het ontstaan, op vrijdag, gepleit voor een snelle bijeenkomst in Europa; liefst vrijdag, anders zaterdag. Ik heb dat zelf ook gedaan. De heer Kroese van de LVLN heeft dat gedaan. Ik heb niet stilgezeten toen het vervolgens lang duurde. Ik heb zaterdag onder andere contact gehad met de Europese directeur-generaal, met de Eurocommissaris, met mijn Belgische, Franse en Duitse collega's. Ik heb zondag een teleconferentie gehad met de Duitse minister, de Duitse staatssecretaris, de Duitse meteo en de Duitse luchtverkeersleiding. Ik heb met Frankrijk contact gehad en vervolgens weer met Brussel.

De **voorzitter**: Minister ...

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik rond af. Wat ik wil zeggen, is dat wij niet gewacht hebben. Ik wil er wel één opmerking bij maken. Ik vond het gisteren rijkelijk laat. Maar als wij niet de informatie hadden gehad van de testvluchten in Nederland, als onze luchtverkeersleiders niet hun werk hadden kunnen doen in het overtuigen van anderen dat het veilig op een andere manier kon, ben ik bang dat een eerdere bijeenkomst in Brussel niet tot dit resultaat had geleid. Die nuance moeten we ook wel aanbrengen.

Ik ben het dus met de heer Van der Ham eens. Aan ons heeft het niet gelegen. Ik hoop één ding, en dat weet ik eigenlijk wel zeker, als zich onverhoopt nog eens zo'n vulkaanramp voordoet, is Europa daar ten minste wel beter op voorbereid, want dit kan op deze manier niet meer.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het woord "als" is vaak gebruikt; als we dit hadden gedaan, als we dat hadden gedaan ... Er is een mooi Nederlands gezegde: as

is verbrande turf. Er was al heel veel informatie aanwezig, bijvoorbeeld uit Amerika. De minister is er nog niet op ingegaan waarom daar niet onmiddellijk gebruik van is gemaakt. Ik heb ook een vraag gesteld over die testvluchten, die pas zaterdagavond zijn uitgevoerd, terwijl het heel logisch was geweest als daar direct vrijdag mee was begonnen. De minister had de mogelijkheid om te zeggen dat er vrijdag direct zou worden gevlogen, om te bekijken of wat wij in theoretische modellen zien ook in de werkelijkheid klopt. Waarom heeft hij dat niet gedaan? Op die twee vragen zou ik nog graag antwoord van de minister willen hebben.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Zodra de KLM bereid was om testvluchten te doen, hebben wij de deskundigen verzameld en dat mogelijk gemaakt. Dat vergt ook enige internationale afstemming. Duitsland begon heel laag te vliegen, van München naar Frankfurt, maar wij liepen echt voorop en waren het eerste land met die testvluchten. Nog geen twee dagen nadat de ellende begon, waren zij in de lucht. De heer Hartman van de KLM heeft gisteren ook gezegd dat je in het begin gewoon denkt: bij twijfel niet inhalen, even voorzichtig. De dag daarna begon de vraag zich op te dringen of we niet te streng waren. Hoe kwam men tot dat beeld? Inderdaad ook vanwege Amerikaanse deskundigen. Wij hadden onze vooruitgeschoven post, de heer Erik Kroese van de LVNL, in de States zitten. Er is contact geweest met belangrijke organisaties in de Verenigde Staten zoals de FAA en MITRE. Zij hebben ons erg geholpen om een rol als voorloper te spelen bij het doorbreken van die patstelling. Tegelijkertijd heeft KLM deskundigen van haar partner Delta ingeschakeld, om vol erin te gaan en te zeggen dat men het in Amerika ook heel veilig doet. Dat wil ik benadrukken. Wat wij nu doen, met die getrapte benadering, is hartstikke veilig. Wij leveren geen enkel compromis op veiligheid. Afrondend, waar leidt dat nu toe? Misschien toch één beeld ...

De **voorzitter**: Nee, dat is echt niet duidelijk, zeker niet voor de mensen thuis.

Minister **Eurlings**: Laat ik het dan zeggen. Anders dan gisteren zijn er op de huidige kaart kleine gele subsegmentjes waar de concentratie zo hoog is dat het gevaarlijk kan zijn. Voor de rest kun je onder bepaalde voorwaarden veilig vliegen. Dat is de winst van gisteravond.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan de heer Vendrik. Ik hoop dat hij een korte vraag heeft, maar ik hoop nog meer dat de minister kort antwoordt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Het is fijn om te horen dat deze minister oog heeft voor kleine ukkies. Dat is mooi.

Minister **Eurlings**: Dat zal zeker nodig zijn.

De **voorzitter**: De huppeltjes.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is altijd goed om te plannen.

De minister maakte het aan het einde van zijn beantwoording beter door even het belang van de

Eurlings

veiligheid naar voren te brengen en expliciet te benoemen, want het is fijn als reizigers snel thuis zijn, maar het grootste belang lijkt mij dat zij veilig kunnen vliegen als zij dat willen.

De **voorzitter**: Uw vraag, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn vraag aan de minister is om dat nog even te bevestigen. Ik heb geen idee wat die vulkaan verder nog voor ons in petto heeft, maar ook de komende weken moeten het onafhankelijke deskundigen zijn die bepalen of de veiligheid geborgd is en niemand anders. Ik zou graag bevestigd zien dat de luchtvaartindustrie, met alle commerciële belangen, daar niet over gaat. Omdat we niet weten wat er de komende tijd gaat gebeuren, is het misschien goed dat de minister ons binnenkort wat uitgebreider informeert over hoe Europa en Nederland in de nieuwe situatie met deze eventualiteit omgaan.

Minister **Eurlings**: Dat zijn heldere vragen. Ik ben blij dat de heer Vendrik ze stelt, want dat geeft mij de nog eens de kans om nog eens heel nadrukkelijk te zeggen dat wij geen compromis sluiten op het vlak van veiligheid. Het moet veilig zijn, punt uit. Deze benadering is veilig. In de Verenigde Staten, waar men veel meer last heeft van vulkanen, Zuid-Amerika en Azië doet men het ook op zo'n getrapte manier. Wij waren gewoon te rigide door te zeggen: als er maar iets in de lucht zit, mag het niet meer.

Hoe wordt het nu in de gaten gehouden? De genoemde kaartjes zijn van het London Volcanic Ash Advisory Centre, hetzelfde instituut dat eerder het grote kaartje leverde waarop geen onderscheid werd gemaakt tussen veel stof in de lucht en weinig stof in de lucht. Wij hebben allemaal regulerende organen, zoals onze luchtverkeersleiding en onze inspectie. Mijn inspecteur-generaal zat er gisterenavond bij toen wij het besluit namen om het zo te gaan doen en er zo hard ingingen in Europa. EUROCONTROL zat er ook bij, net als de Eurocommissaris. Zij hebben ruiterlijk erkend dat wij te rigide waren en dat het anders moest.

Ik ben bereid om de Kamer binnenkort te schrijven, om nog eens op te sommen hoe het allemaal gaat. Ik wil de Kamer enige clementie vragen voor het feit dat het misschien tot begin volgende week gaat duren. Wij zijn nu nog full flash bezig om de boel in de gaten te houden en het luchtruim open te krijgen. Wij volgen de situatie in ons luchtruim continu. Als een van de vlekken bij ons in de buurt komt, wijzigt de situatie. Omdat wij geen compromissen sluiten op het terrein van veiligheid, kan ik niet uitsluiten dat wij dan alsnog maatregelen moeten nemen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De minister zegt dat nu gebruik wordt gemaakt van Amerikaanse kennis en Amerikaanse regels. Wordt nu ook volledig gebruik gemaakt van de Amerikaanse monitoring? Worden de gele vlekjes waarover hij sprak op dezelfde manier gemeten als de Amerikanen dat doen? Is het niet zo dat wij op papier veilig bezig zijn, maar dat er in de praktijk nog het een en ander aan schort?

Minister **Eurlings**: Ik geloof absoluut niet dat wij in de praktijk niet veilig bezig zijn. De luchtvaartmaatschappijen zelf zullen overigens ook nooit compromissen doen

aan de veiligheid. Het zijn hun mensen die de lucht ingaan, hun toestellen. Zij hebben zelf de veiligheid in tientallen jaren opgebouwd. Zij hebben gedefinieerd wat luchtvaartveiligheid moet betekenen. Ik weet dat het instituut in Londen zich onder andere laat voeren door ervaring opgedaan in de Verenigde Staten. Dat is ook wat wij hebben willen bewerkstelligen. Nederland heeft geprobeerd om voorop te lopen met de luchtverkeersleiding, met de KLM en met het ministerie. Zo zal het zijn. Ik zal de Kamer graag, misschien volgende week, gedetailleerd informeren over hoe dit instituut de grenzen trekt, op basis waarvan et cetera. Ik ben er volledig van overtuigd dat deze handelwijze veilig is. Als dat niet het geval was, zou Europa het nooit geaccepteerd hebben. Ook EUROCONTROL en alle andere instituten in Europa zouden er dan niet voor zijn gegaan.

De heer **Meeuwis** (VVD): Voorzitter. Ik ben ook erg onder de indruk van het schattige beeld van de situatie op Schiphol dat de minister schetste.

Minister **Eurlings**: Het was pijnlijk, maar goed.

De heer **Meeuwis** (VVD): Het is vandaag aangevuld met kleurplaten. Dat past helemaal in de planning, zoals de heer Vendrik al zei.

De hamvraag is wie feitelijk verantwoordelijk is voor het sluiten en openstellen van het luchtruim. Er wordt een klein beetje omheen gedraaid, is mijn indruk. Het antwoord op deze vraag wordt mij althans niet duidelijk. Ik las op Teletekst dat vanavond het luchtruim weer dicht gaat. Met het oog daarop is erg van belang om te weten wie die verantwoordelijkheid draagt en op basis van welke informatie en via welke lijnen dergelijke besluiten worden genomen. Ik zou graag van de minister horen hoe hij dat ziet.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist al in antwoord op vragen van de heer Van der Ham gezegd dat het officieel een landelijke bevoegdheid is: ik sluit of open het luchtruim, finaal, als minister van Verkeer en Waterstaat. De manier waarop ik dat moet doen, hebben wij in Europa afgesproken. Dat is van zeer groot belang, want wij zijn hier geen wereldje op onszelf. Je spreekt met elkaar af hoe je dat doet. Als wij het luchtruim open hebben en de rest is dicht dan kunnen we vrijwel niets. Daarom hebben wij jaren geleden binnen Europa afgesproken hoe wij dat doen. Iedereen heeft die regel gevolgd. Het probleem was dat al heel snel bleek dat die regel te rigide was en dat landen die veel meer ervaring hebben er op een veel meer op maat gesneden manier mee omgaan waardoor heel veel vluchten toch veilig kunnen worden uitgevoerd. Daarom is Nederland de dag na de sluiting van het luchtruim aan de slag gegaan om de Europese regels veranderd te krijgen, omdat wij ervan overtuigd waren dat dit goed kon. Het duurt een aantal dagen voor je die machinerie op gang hebt en je collega's er echt van hebt overtuigd dat het zo veilig kan.

De heer **Meeuwis** (VVD): Ik had nog een tweede vraag gesteld en daar wil ik ook graag antwoord op hebben, namelijk over het sluiten vanavond van het luchtruim.

Minister **Eurlings**: Daar is mij niets van bekend.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister

Eurlings

citeerde de heer Hartman, een topman bij de KLM. Hij heeft ook gezegd in verband met de modellen voor die stof dat die op basis van metingen tot stand moeten komen en niet op basis van een modelmatige benadering. De aswolk heeft in ieder geval een behoorlijke rust voor de omwonenden van het vliegveld opgeleverd. Mag ik de minister vragen of nu ook het systeem voor de bepaling van het niveau van het geluid op basis van metingen gaat geschieden en niet op basis van een modelmatige benadering? Dat zou een grote sprong voorwaarts zijn.

Minister Eurlings: Mevrouw de voorzitter. Dit is een beetje een exotische vergelijking. U weet wat het probleem is bij het meten van geluid: anders dan hoog in de lucht, waar de asdeeltjes hangen, heb je bij het meten van het geluidsniveau in een dorpskern veel afleiding. Ik noem de knetterende brommer die rijdt langs de geluidspaal die het geluid moet meten dat een Boeing maakt.

Alle gekheid op een stokje, maar naar aanleiding van wat wij in de lucht hebben geconstateerd, hebben wij het model veranderd. Nu gaan wij weer van het model uit. Wij houden het natuurlijk in de gaten aan de hand van metingen, maar modelmatig trekken wij wel degelijk weer een lijn: wat is nog "bevliegbaar" en waar kan het gewoonweg niet. Wij komen dus toch weer terug op modellen. Ik heb vroeger wel eens gezegd: het enig mooie model is een schoonheidsmodel, maar zelfs daarbij weet je niet of wat je ziet ook echt is wat je krijgt als je haar tegenkomt. Dit model is in elk geval het beste dat wij op dit moment kunnen verzinnen, zo merk ik op aan het adres van de heer Cramer. Wij hebben die discussie al vaak gevoerd.

De voorzitter: Wil de heer Cramer nu een persoonlijk feit maken of niet?

De heer Cramer (ChristenUnie): Voorzitter. Dit is uitlokking. Ik vroeg mij af of de minister met nadruk sprak over vroeger. Dat heb ik wel eens gezegd.

De voorzitter: De minister hoeft niet te reageren, als hij het maar niet herhaalt.

De heer De Rouwe (CDA): Voorzitter. Ik ga dit debatje niet voortzetten. Wat ons betreft, is de lijn duidelijk. Het moet veilig en snel en er moet oog zijn voor de economische schade ervan. Wij moeten de omvang van die impact namelijk niet onderschatten.

Wat de CDA-fractie betreft, moeten wij de ontwikkelingen ook kritische volgen. Dit ook de reden dat wij hedenochtend schriftelijk een aantal kritische vragen gesteld hebben. Ik wacht de beantwoording daarvan af. Voor dit moment is echter de vraag wel relevant hoe het vanavond zit met het openstellen van het luchtruim. Verschillende media melden namelijk dat het luchtruim om een minuut over negen weer wordt gesloten. Wat ons betreft, zou duidelijk moeten zijn dat zodra het luchtruim open gesteld kan worden, dit ook moet gebeuren. Deelt de minister dit standpunt?

De tweede vraag is: hoe zit het op de lange termijn? De afgelopen dagen is heel veel tijd en energie gestoken in iets wat niet verwacht was. Hoe gaan wij een dergelijk onverwachte situatie in de toekomst goed aanpakken en inbedden? Deelt de minister het standpunt van de

CDA-fractie dat wij nu ook eens de grenzen in de lucht moeten oprekken in plaats van alleen op de weg, wat wij nu in Europa gedaan hebben? Deelt de minister dus ons standpunt dat wij met een Single European Sky (SES) veel meer haast moeten maken dan nu gebeurt?

De derde vraag is: hoe zit het met het verhaal van Ryanair, dat aangeeft dat het de komende twee weken geen mensen vervoert? Onze partij heeft er altijd voor gepleit om de consumentenrechten juist hoog in het vaandel te houden. Nederland loopt daarin voorop. Ik wil de minister vragen, daar kritisch op te zijn.

Minister Eurlings: Mevrouw de voorzitter. Laat ik allereerst zeggen dat het van belang is dat wij doorpakken met de benadering van een Single European Sky, met een Functional Airspace Block in centraal Europa. Dat is echt van belang. Je ziet nu ook dat je het samen moet doen. Ik vind dat het te lang duurt en dat er te veel afstemming nodig is. Je ziet ook dat Europa met al die verschillende landen met allemaal verschillen, te weinig gestroomlijnd is. Op dit soort momenten merk je dat dit veel kost. Daarom ben ik van mening dat wij moeten doorpakken met die "ene ruimte" boven ons allemaal. Als het boven België niet veilig is, is het ook voor ons een probleem en andersom. Daarom moet je de beslissing ter zake snel samen kunnen nemen.

De tweede vraag ging over de sluiting van het luchtruim vanavond. Ik zie daarover zelf niets op teletekst staan, maar dat kan aan mijn iPhone liggen. Waarschijnlijk is er sprake van dat wij tot op heden alleen bij daglicht en bij goed zicht vliegen. Dit is gisteren ook nadrukkelijk gezegd. Ja, op een gegeven moment ga je 's avonds niet meer vliegen. Daarmee zeggen wij niet dat er nieuwe problemen zijn. Wij zijn hard aan het werk, opdat er ook op instrumenten gevlogen kan worden. Daar werken het KNMI en het NLR heel hard aan en dat biedt meer mogelijkheden, ook bij bewolking en als het niet meer zo licht is. Tot dat moment is vliegen alleen bij daglicht mogelijk. Ik neem ook zo maar aan dat u dat gelezen hebt en dat dit bericht verkeerd is geïnterpreteerd als sluiting van het luchtruim, terwijl het een bewuste keuze is om alleen overdag te vliegen, juist omdat wij geen compromissen sluiten met het oog op de veiligheid.

De derde vraag ging over Ryanair. Het is natuurlijk niet goed, als Ryanair doet wat het heeft aangegeven; de consument moet ervaren hoe verschillende maatschappijen met hun klanten omgaan. Volgens de Europese richtlijn krijgt de gestrande passagier verzorging aangeboden. Dat is op dit moment ook het geval. Of het over een week of twee weken nog steeds met de ramp te maken heeft dan wel dat het langzaam maar zeker een andere reden wordt, durf ik niet te zeggen. Als ik de Kamer volgende week een nadere evaluatie stuur of mondeling toelicht, kan ik mij voorstellen dat ik dan verder op dit onderwerp inga.

De voorzitter: Ik wijs de minister erop dat wij vier vragen hebben, waarvan nog drie na hem.

De heer Boelhouwer (PvdA): Bij Ryanair komt de vraag aan de orde wanneer de passagiers hun overlast wel kunnen gaan claimen. Als het luchtruim open is maar er wordt niet gevlogen, ontstaat er een situatie waarin eigenlijk de noodzaak om niet te vliegen niet aanwezig is. Dan kunnen de cliënten weer in het geweer komen.

Eurlings

Is het zo dat de Nederlandse ambassades in het buitenland worden ingeschakeld om te bepalen voor wie het echt urgent is om weg te komen? Wordt er vanuit de ambassades dan ook contact opgenomen met de luchtvaartmaatschappijen om in ieder geval de belangen van die mensen veilig te stellen?

Minister **Eurlings**: Uw eerste vraag betreft Ryanair. Ik kan me voorstellen dat als men heel lang weigert te vliegen, terwijl er gewoon gevlogen kan worden, er een andere situatie komt. Op dit moment valt het niet onder de financiëlevergoedingsregeling. Ik zal volgende week proberen nader op dit vraagstuk in te gaan als ik u mijn schrijven doe toekomen.

Waar ligt de prioriteit? Wij hebben met de KLM geprobeerd om de mensen die vastzaten – de mensen van de legerbedjes – bij voorkeur zo snel mogelijk weg te krijgen. U hebt helemaal gelijk dat er ook in het buitenland schrijnende gevallen zijn. Ik weet dat er contacten zijn met ambassades. Het is zelfs zo dat de heer Hartman van KLM persoonlijk contact heeft gehad met minister Verhagen, om ook te bevorderen dat de informatie op dit vlak volledig is. Ik ben ervan overtuigd dat maatschappijen zoals de maatschappij die ik zojuist noemde hun uiterste best doen juist die schrijnende gevallen zo snel mogelijk vervoerd te krijgen.