

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

21 501-08

Milieuraad

Nr. 216

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 maart 2009

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 27 november 2008 (21 501-08, nr. 295) over een drietal onderwerpen (Milieuraad, Klimaat- en Energiepakket, handel in broeikasgassen)¹ zijn door de Kamerleden Spies (CDA) en Neppéus (VVD) vragen gesteld aan de minister van VROM over het luchtruim. Er is gevraagd naar de ontwikkelingen in de besprekingen inzake één Europees luchtruim, de Europese samenwerking en de samenwerking tussen de civiele en militaire luchtvaart. Als minister van Verkeer en Waterstaat ben ik verantwoordelijk voor dit onderwerp en doe ik u op verzoek van de minister van VROM hierbij het antwoord toekomen.

Afgelopen zomer is door de Europese Commissie (EC) een verordening voorgesteld (het zogenoemde Single European Sky pakket, SES II) teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren. De voorgestelde verordening stelt aanvullende communautaire maatregelen voor op de vier bestaande verordeningen (SES I, 2004) over luchtvaartnavigatiediensten, organisatie en interoperabiliteit in het gemeenschappelijke Europees luchtruim. Het pakket heeft als doel om de veiligheid, capaciteit, efficiëntie en milieuvriendelijkheid te verhogen en de kosten te verlagen. U bent eerder inhoudelijk over dit Europese Commissievoorstel geïnformeerd door middel van de BNC-fiche².

Belangrijke maatregelen zijn het opzetten van zogenoemde Functional Airspace Blocks (FAB's) door de lidstaten teneinde de samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren. Daarnaast stelt de EC communautaire targets op waarna lidstaten bindende targets vaststellen voor de prestaties van luchtverkeersdienstverleners. De onafhankelijke toezichthouders (National Supervisory Authority, NSA) zullen deze prestaties moeten meten. Tot slot wordt een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen gerealiseerd onder het programma SESAR (SES ATM Research). Hierover bent u in een eerdere brief ingelicht³.

¹ Brief van M VROM 17-11-2008 over verslag Milieuraad 20–10–2008; (21 501-08, nr. 292) Brief van M VROM 21-11-2008 over voortgang Klimaat- en Energiepakket; (21 501-08/21 501-33, nr. 294)

Brief van M VenW 25–11–2008 over herziening Richtlijn handel in broeikasgassen. (21 501-33/31 305, nr. 201).

² Tweede Kamer 2008–2009, 22 112, nr. 677.

³ Tweede Kamer 2008–2009, 21 501-33, nr. 182.

Over de stand van zaken rond SES II, FAB Europe Central en SESAR kan ik u het volgende melden. Op 9 december 2008 is in de Europese Transportraad door alle lidstaten overeenstemming bereikt over het voorstel tot herziening van de Single European Sky wetgeving¹. Spanje en het Verenigd Koninkrijk zullen inzake de toepassing van de verordening op Gibraltar bilateraal een passage uitwerken voordat de overeenstemming in de Raad kan worden geformaliseerd. Eind maart 2009 zal het Europese Parlement zich in eerste lezing uitspreken over het voorstel. Raad, Commissie en Parlement hebben de intentie uitgesproken om snel tot een akkoord te komen, indien mogelijk vóór de parlementaire verkiezingen in juni 2009. Formeel zal het voorstel waarschijnlijk pas door het nieuwe Parlement in tweede lezing aangenomen kunnen worden.

Op 18 november 2008 hebben Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland een intentieverklaring getekend om een gemeenschappelijk functioneel luchtruimblok af te bakenen, FABEC genoemd (FAB Europe Central). FABEC handelt 55% van het vliegverkeer in Europa af voor zowel het hoge als het lage luchtruim. Uiterlijk 2012 moeten de FAB's opgericht zijn door de lidstaten. Door de realisatie van dit blok kunnen vliegtuigen in de toekomst kortere routes vliegen, komt er meer capaciteit in het luchtruim, waar mogelijk komen vaste tarieven, zijn er minder overdrachten nodig tussen luchtverkeersleiders en kunnen gezamenlijke militaire oefengebieden afgesproken worden. FABEC is daarmee een essentiële ontwikkeling voor de Nederlandse luchtvaart en de mainport Schiphol. Het is tevens een zeer concrete maatregel die kortere vliegafstanden per vlucht mogelijk maakt hetgeen resulteert in brandstoffen kostenbesparingen en de reductie van de emissies van CO₂ en No_x. De civiel-militaire samenwerking speelt een belangrijke rol bij het bereiken van de doelstellingen van het SES II pakket. Het luchtruim zal flexibel gebruikt moeten worden met inachtneming van de effectiviteit van militaire missies².

Op 8 december 2008 is in Brussel het startschot gegeven voor de SESAR Joint Undertaking, de ontwikkelorganisatie van SESAR. Tot 2013 zullen innovatieve technologieën worden getest en standaarden worden ontwikkeld. Van 2014 tot 2020 is de implementatiefase voorzien. Een aantal aanpassingen met grote winst op korte termijn worden reeds nu geïmplementeerd.

In de Luchtvaartnota die in april 2009 gereed zal zijn zal ik uitgebreider ingaan op deze Europese ontwikkelingen en de doelen die NL daarbij wil realiseren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Tweede Kamer 2008–2009, 21 501-33, nr. 198 en nr. 207.

² Zie ook Tweede Kamer 2008–2009, 29 665, nr. 111, met bijlagen.