

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 138

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2013

In vervolg op mijn toezeggingen in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 19 december 2012 (Kamerstuk 31 936, nr. 130), het VAO Luchtvaart van 16 januari 2013 (Handelingen II 2012/13, nr. 40, item 7, blz. 50–56) en in de aanloop naar het voor 12 juni 2013 geplande Algemeen Overleg Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 137) informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Ontwikkelingen op het gebied van SESAR;
- Verbeteren samenwerking Europese luchtvaartinspecties;
- De voortgang van het overleg met de GA inzake het accommoderen in de luchtruimhoofdstructuur;
- Gewicht van vliegtuigen in relatie tot kosten voor luchtverkeersbegeleiding
- Luchthavenbesluit Lelystad;
- De uitwerking van de aanpassing van de tariefregulering van Schiphol (waarvan de financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten een onderdeel is).

U bent reeds separaat geïnformeerd over de volgende toezeggingen:

- het onderzoek «Remmende Voorsprong» van DEGAS inzake de het spanningsveld tussen veiligheid en passagiersrechten (Kamerstuk 31 936, nr 117);
- het onderzoek naar de mogelijkheden om het zondagsverbod op reclamevluchten te beperken of af te schaffen (Kamerstuk 31 936, nr 137);
- de uitkomsten inzake het overleg met betrokken partijen over de arbeidsmarktsituatie van aspirant-piloten en jonge pas afgestudeerde piloten (Kamerstuk 31 936, nr. 137).

Ontwikkelingen op het gebied van SESAR

Over de ontwikkelingen in het SESAR programma heb ik u in december 2012 geïnformeerd naar aanleiding van de Kamervragen over de

luchtruimvisie (Kamerstuk 31 939, nr. 121). Ik heb toegezegd u nader te informeren als daartoe aanleiding is.

Het SESAR programma bevindt zich momenteel (tot 2016) in de ontwikkelingsfase onder leiding van de SESAR Joint Undertaking. De ontwikkeling van de eerste technieken en procedures uit het ATM Masterplan zijn inmiddels zo ver gevorderd dat ze klaar zijn voor implementatie. Zo is bijvoorbeeld het arrival management systeem, waarmee de aankomst van vliegtuigen beter kan worden gepland, in beginsel klaar voor implementatie. Simulaties en trials, onder andere in het Nederlands luchtruim, hebben aangetoond de werkdruk van luchtverkeersleiders te verlagen en de capaciteit te verhogen.

Op 7 maart 2013 is de Europese verordening aangenomen die de aansturing en mogelijkheden voor financiering vanuit de Europese Commissie deels vastlegt voor de hiervoor genoemde implementatie¹ van procedures en technieken uit het ATM Masterplan. De verordening regelt de governance, die bestaat uit drie lagen. De eerste laag wordt gevormd door de Europese Commissie, daarin bijgestaan door de lidstaten in het Single Sky Comité. Hier berust op Europees niveau de politieke verantwoordelijkheid voor de gehele implementatie van het ATM Masterplan. In de verordening wordt voorts een Deployment Manager in het leven geroepen, die zal bestaan uit een vertegenwoordiging van operationele partijen (civiele en militaire luchthavens, luchtverkeersdienstverleners en vliegtuigmaatschappijen). Dit is de tweede laag. De Deployment Manager geeft enerzijds aan welke technieken en procedures klaar zijn om in samenhang te worden geïmplementeerd, anderzijds coördineert de Deployment Manager de implementatieprojecten. Deze implementatieprojecten vormen de derde laag, waarbinnen technieken en procedures worden geïmplementeerd door de genoemde operationele partijen.

In de loop van volgend jaar zal de Deployment Manager worden aangesteld om de implementatie in 2015 te starten. Nederlandse operationele stakeholders kunnen overwegen hierin deel te nemen. De Europese Commissie financiert, middels de Connecting Europe Facility, de Deployment Manager en financiert voorts voor een klein deel de implementatieprojecten. De overige kosten voor de te implementeren technieken en procedures, zullen worden gedragen door de operationele stakeholders die de technieken en procedures daadwerkelijk gaan gebruiken. In Nederland zijn dit KLM, de Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol luchthaven, maar ook het ministerie van Defensie in haar hoedanigheid als luchtruimgebruiker en luchtverkeersdienstverlener.

Verbeteren samenwerking Europese luchtvaartinspecties

Tijdens het AO van 19 december 2012 heb ik toegezegd u te informeren over de stappen die Nederland zet om de samenwerking tussen de luchtvaart-veiligheidsinspecties van de Europese lidstaten te verbeteren. Luchtvaart is bij uitstek mondiaal georganiseerd, maar ook in toenemende mate Europees, getuige ook het aantal Europese luchtvaartverordeningen. Het Europees agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) is opgericht om te komen tot uniforme uitvoering van de Europese luchtvaartverordeningen. EASA monitort de eisen zoals gesteld aan de luchtvaartautoriteiten.

¹ Hangende officiële publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie is de tekst van de verordening te vinden op <http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&xgoWCrGOFr2d27aTC5kBHk1gKBWmmdLA5YT15KAtVxZhxbx1TISJ2Mfg5DtxY23N>

Hiermee wordt een uniforme werkwijze binnen de Europese Unie gegarandeerd. Dit is een basis voorwaarde voor verdere samenwerking. Bij het toezicht op niet-Europese luchtvaartmaatschappijen werken alle lidstaten nauw samen onder het Europees programma «Safety Assessment of Foreign Aircraft». Op korte termijn komt er ook een Europees programma voor Europese luchtvaartmaatschappijen, het zogenaamde «Safety Assessment of Community Aircraft».

Op initiatief van Nederland en Denemarken is een «Implementation forum» opgericht, waarin vertegenwoordigers van de overheden en de sector gezamenlijk EASA ondersteunen in verdergaande harmonisatie en verbetering van de Europese regelgeving met betrekking tot bemanningseisen. Het voorzitterschap van dit partnership wordt momenteel vervuld door Nederland.

Voor het toezicht op Maastricht Upper Area Control (MUAC²) wordt intensief samengewerkt met de Duitse, Belgische en Luxemburgse inspecties. Binnen Europa wordt bij de inrichting van de Functional Airspace Blocks (FAB's) door de lidstaten gekeken naar het toezichtmodel dat wordt gehanteerd bij het toezicht op MUAC, zodat ook hier Europese samenwerking ontstaat.

Op het terrein van certificatie van luchtvaartuigen en het eerste pan-Europese satelliet navigatie systeem is gekozen voor het beleggen van alle uitvoerende taken bij de EASA. Daar de EASA dit evenwel niet alleen kan, huurt zij personeel in bij de luchtvaartautoriteiten van de lidstaten.

In het kader van de procedure voor benoeming van de Executive Director van EASA heeft Nederland er de afgelopen maanden bij alle EASA lidstaten aangedrongen op versterking van het partnership en de samenwerking tussen de EASA en de lidstaten. Ook de nu lopende vijfjaarlijkse evaluatie van de EASA zal worden benut om dit aspect met nadruk weer onder de aandacht te brengen.

Ook met niet-Europese partners ontstaan er samenwerkingsvormen. De EU werkt samen met Canada en de Verenigde Staten op basis van een Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA). De partners hebben afgesproken elkaars procedures voor het toezicht te erkennen en deels ook elkaars vergunningen. Ook wordt gewerkt aan een samenwerkingsverdrag met Brazilië.

Bovenstaande voorbeelden laten zien dat er op verschillende terreinen in Europees verband sprake is van intensieve samenwerking. Nederland zal zich ook blijven inzetten om samenwerking verder uit te bouwen en op die wijze kwaliteit en efficiency op basis van bestaande verantwoordelijkheidsverdeling te verbeteren.

De voortgang van het overleg met de GA inzake het accommoderen in de luchtruimhoofdstructuur

Zoals ik in de brief over de luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936, nr. 114) en in het AO Luchtvaart van 19 december 2012 heb toegezegd, zal het Rijk een faciliterende rol moeten spelen bij eventuele verplaatsing van General Aviation functies. Daarbij rekening houdend met de verantwoordelijkheid van de provincies als bevoegd gezag voor de regionale luchthavens.

² Luchtverkeersleidingscentrum dat onder aansturing van de BeNeLux en Duitsland grensoverschrijdende dienstverlening verricht in het hogere luchtruim (boven FL 245) boven de BeNeLux en het Noordwesten van Duitsland.

Momenteel is het rijk met relevante betrokken partijen in overleg over het proces om te komen tot een toekomstbestendige invulling accommodatie van GA conform de uitgangspunten uit de luchtruimvisie. Over de eerste resultaten verwacht ik u in juni van dit jaar nader te kunnen informeren.

Gewicht van vliegtuigen in relatie tot kosten voor luchtverkeersbegeleiding

Naar aanleiding van berichtgeving dat Ryanair zou hebben gesjoemeld met het gewicht van zijn vliegtuigen om zo extra kosten te vermijden, kan ik u het volgende melden.

Aanleiding van de berichtgeving is een artikel in de Duitse krant Die Welt van 19 december 2012 waarin werd gesteld dat Ryanair een maximaal startgewicht (Maximum Take Off Weight (MTOW)) van zijn Boeing 737-800's heeft gerapporteerd dat tot 8 ton (8000 kg) per vlucht lager zou zijn dan officieel door Duitse autoriteiten is vastgesteld. Op basis van het in Duitsland in 2012 geldende eenheidstarief voor de terminal luchtverkeersbegeleiding zou door het lagere MTOW per vlucht € 17 minder aan heffingen voor luchtverkeersbegeleiding zijn betaald. In geval van *en route*³ luchtverkeersbegeleiding zou bij het lagere MTOW per vlucht 11% minder zijn betaald. In Duitsland is door de luchtvaartautoriteit (Luftfahrtbundesamt; LBA) inmiddels een onderzoek gestart.

De heffingen voor luchtverkeersbegeleiding worden door Eurocontrol geïnd voor de aangesloten landen, waaronder Nederland. Voor de vaststelling van het tarief wordt het systeem van het MTOW gehanteerd. Sommige vliegtypen, waaronder de Boeing 737-800's, hebben verschillende MTOW's, die allemaal apart zijn gecertificeerd. In dit soort gevallen is bepaald dat het hoogste MTOW leidend is of het MTOW waarvoor het vliegtuig in het land van registratie in het desbetreffende luchtvaartuigenregister is opgenomen. In het Ierse luchtvaartregister zijn de betreffende vliegtuigen opgenomen met een MTOW van 66.990 kg.

Eurocontrol heeft begin januari laten weten dat Ryanair met ingang van 2013 de heffingen voor luchtverkeersbegeleiding gaat betalen op basis van het vermelde MTOW van het toestel in het bij RyanAir opgevraagde Aeroplane Flight Manual (AFM) te weten 74.990 kg. Volgens Eurocontrol werd er overigens al een aantal maanden met Ryanair gesproken over het te hanteren MTOW.

Eurocontrol hecht een bijzonder grote waarde aan de soliditeit en de betrouwbaarheid van het *en route* heffingensysteem. Daarom heeft Eurocontrol ook per einde 2012 het proces aangepast waarmee de luchtvaartmaatschappijen zelf hun vlootgegevens (waaronder het MTOW) opgeven. De luchtvaartmaatschappijen zijn hierdoor verplicht bij de aanlevering van hun vlootgegevens ook een afschrift van het AFM te voegen.

Uit een voortgangsrapportage van Eurocontrol per 1 maart 2013 is gebleken dat Eurocontrol tot dat moment 300 operators (die gezamenlijk 97% van de *en route* heffingen betalen) had gecontroleerd. Uit die controle is gebleken dat het overgrote deel van die operators zich keurig aan de regels houdt. Slechts bij een minderheid van de operators is gebleken dat zij een te lage opgave van het MTOW hebben gedaan.

Het effect van het te lage MTOW op het totaal van het aantal geleverde eenheden luchtverkeersdienstverlening en het totaal van de heffingen is

³ Overvliegend verkeer

gering. Voor de maand januari 2013 heeft dit bijvoorbeeld geleid tot 0,5% minder eenheden luchtverkeersdienstverlening waarover heffingen worden geïnd. Eurocontrol zet het onderzoek nog voort.

In juni 2013 zal Eurocontrol wederom een voortgangsrapportage uitbrengen. Eurocontrol beziet ook nog de juridische, financiële en technische mogelijkheden voor het met terugwerkende kracht opleggen van heffingen in die gevallen waarin in het verleden mogelijk sprake is geweest van het gebruik van een te laag MTOW. Ook beziet Eurocontrol nog op welke wijze het fleet declaration proces en de daarbij te overhandigen documenten kan worden verbeterd. Nederland wacht met belangstelling de resultaten van dit onderzoek af.

Eurocontrol heeft overigens benadrukt dat de kwestie met Ryanair puur een financiële is en dat het geen gevolgen heeft voor de veiligheid. Dit is bevestigd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Tijdens het Algemeen Overleg dat ik op 19 december 2012 met uw Kamer heb gevoerd over – onder meer – de kabinetsreactie op het advies Alderstafel Lelystad (Kamerstuk 31 939, nr 115) heb ik toegezegd de Kamer nader te informeren over de planning die gevolgd moet worden om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Daarbij zou ik aangeven welke stappen er genomen moeten worden en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden.

Ik heb de heer Alders gevraagd om een werkprogramma op te stellen voor de uitvoering van zijn advies. Het werkprogramma is opgesteld door en afgestemd met de leden van Alderstafel Lelystad. Het werkprogramma biedt inzicht in de verschillende werkstromen en de samenhang ertussen. Er wordt duidelijk welke stappen moeten worden gezet en het bevat een integrale planning. Dit werkprogramma stuur ik u separaat toe.

U heeft in het debat ook gevraagd om geïnformeerd te worden over de interesse van de marktpartijen om te vliegen vanaf Lelystad. Momenteel voert de exploitant gesprekken met de leden van de BARIN en individuele luchtvaartmaatschappijen. Ik heb Schiphol, als exploitant, gevraagd om mij hierover na overleg met de marktpartijen en de voorzitter van de Alderstafel in juni te informeren.

De aanpassing van de tariefregulering van Schiphol

Bij brief van 22 maart 2013 (Kamerstuk 29 665, nr. 187) heb ik u laten weten dat de tweede rapportage van de Commission Shared Vision uiterlijk eind mei naar uw Kamer wordt gezonden. In betreffende brief zal ik ook ingaan op de uitwerking van de aanpassing van de tariefregulering van Schiphol (waarvan de financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten een onderdeel is).

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld