

Vergaderjaar 2016–2017

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 618**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2016

Met deze brief wil ik antwoord geven op het verzoek van uw Kamer van 23 november 2016 om te reageren op de overige aanbevelingen die zijn opgenomen in het verslag van de SES rapporteurs. Deze reactie is in aanvulling op mijn brief, mede namens de Minister van Defensie, van 17 november 2016 betreffende de Voortgangsrapportage Uitvoering Luchtruimvisie<sup>1</sup>.

Zoals eerder gesteld verwelkom ik het verslag van de SES rapporteurs van uw Kamer<sup>2</sup> met aanbevelingen over de implementatie van één Europees luchtruim (Single European Sky, SES). Ik ga hieronder in op de concrete aanbevelingen van de rapporteurs, waarbij enige duplicatie van mijn brief van 17 november 2016 onvermijdelijk is.

### *Functionele luchtruimblokken*

Zoals het verslag aangeeft, wil de Europese Commissie (EC) eind 2016 het onderzoek afronden naar de effectiviteit van de functionele luchtruimblokken. De uitkomsten hiervan neemt de EC tevens mee in de infractie-procedures die lopen tegen meerdere functionele luchtruimblokken. Op het moment dat de studie bekend is wil ik, zoals voorgesteld in het verslag van de SES rapporteurs, uw Kamer nader informeren over mijn appreciatie van de studie en de stappen die binnen FABEC kunnen worden gezet om te komen tot noodzakelijke verbeteringen. Hierbij zal afstemming met het Ministerie van Defensie plaatsvinden.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 363, 17 november 2016

<sup>2</sup> Verslag rapporteurs Single European Sky aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, 15 september 2016

### *Rol luchtverkeersdienstverlener*

Ik omarm de aanbeveling in het verslag om de rol van luchtverkeersdienstverleners te bekijken. Uw eerste suggestie om een onafhankelijke Europese regulator voor de civiele luchtverkeersleiding in te stellen wordt al deels ingevuld. De zogenaamde Performance Review Body en het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) houden samen de EU-brede prestaties en de nationale bijdragen hieraan nauwlettend in de gaten. Het beheer van het luchtruim zal gezien de internationale afspraken onder ICAO en het militaire belang altijd een nationale aangelegenheid blijven.

In reactie op uw tweede suggestie om verder inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor concurrentie van nationale verkeersleidingsorganisaties, zal mijn ministerie het komende half jaar kijken naar ervaringen in het buitenland. In de nationale afweging over de gewenste mate van marktwerking zal de unieke Nederlandse situatie een rol moeten spelen, zoals de hubfunctie van Schiphol, het relatief beperkte Nederlandse luchtruim en de intensieve samenwerking met de omgeving. Ook de werkgelegenheid komt hierbij aan de orde.

Indien de EU lidstaten zouden kiezen voor meer marktwerking dient ook de insteek van de EU regelgeving eenduidig te worden opgesteld, daar waar de EU haar doelstellingen nu probeert te verwezenlijken met tegenstrijdige instrumenten (samenwerking en concurrentie), zoals Bondsdagrapporteur Wichtel terecht signaleert. In de voorbereiding op de derde referentieperiode van het SES prestatieschema (2020–2024) zal, mede op basis van de Evaluatie Europese prestatie- en heffingenverordeningen, een discussie plaatsvinden tussen de Europese Commissie (EC) en de lidstaten over welke sturingsinstrumenten in SES moeten worden toegepast. In deze evaluatie wordt gekeken naar de huidige werking van het SES prestatieschema voor luchtverkeersdienstverlening en de prestatiedoelen voor veiligheid, capaciteit, milieu en kostefficiëntie.

### *Werkgelegenheid*

De aanbeveling betreffende onderzoek naar het vermeende verlies aan werkgelegenheid bij luchtverkeersleidingsorganisaties is gericht aan het Europees parlement en laat ik ter beoordeling aan uw Kamer.

### *Netwerkcapaciteit*

De capaciteit van het Europese netwerk kan enkel verder verbeteren als alle Europese landen zich daarvoor inzetten. Samen met u vind ik dat in Europees verband lidstaten dienen te worden aangesproken om meer luchtruimcapaciteit te leveren. De EC is zich hiervan al bewust en stuurt actief hierop. Bovendien speelt Eurocontrol's Netwerkmanager een belangrijke rol in het inzichtelijk maken van de knelpunten in het netwerk. Tevens is er nog ruimte voor de civiele luchtruimgebruikers om beter gebruik te maken van de optimalisatie mogelijkheden die het flexibele luchtruimgebruik hun biedt.

### *SESAR en Free Route Airspace*

Tijdens het Nederlandse EU Voorzitterschap heb ik het Europese innovatieprogramma voor *air traffic management* (ATM), SESAR, op de agenda gezet. Dit programma is voor mij cruciaal om te realiseren als onderdeel

van onze gedeelde ambitie om SES tot topprioriteit te maken<sup>3</sup>. Daarom heb ik de SESAR community toegesproken tijdens het evenement dat het Nederlandse voorzitterschap gezamenlijk met de SESAR Joint Undertaking organiseerde<sup>4</sup>. Mijn boodschap dat SES mijn prioriteit heeft en van belang is voor de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartsector en de reiziger kon op grote steun rekenen. Het blijft daarmee ook na het Nederlandse EU voorzitterschap van primair belang ons in te zetten voor één Europees luchtruim en de technische pilaar daarvan (SESAR). De implementatie van SESAR is inmiddels in volle gang. Ik zal u daarover op de hoogte houden<sup>5</sup>.

Voor Nederland zijn voor de implementatie van SES *het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem* en het *Free Route Airspace* concept van groot belang. In mijn brief «Voortgangsrapportage uitvoering Luchtruimvisie» ben ik hierop uitgebreider ingegaan. Voor Nederland is vooral van belang de implementatie van Free Route Airspace door het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) in het hogere luchtruim van de BeNeLux en noord-west Duitsland. Naast dit gebied wordt Free Route Airspace ondermeer reeds ingevoerd in de rest van Duitsland, het gehele gebied van Ierland en het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië, Spanje en Portugal. De rest van Europa volgt in de komende jaren en het onderwerp staat daarom hoog op de agenda binnen SES.

#### *Rol belanghebbende partijen*

Net als u acht ik de stem van belanghebbende partijen als ngo's op het gebied van natuur- en milieu en luchtvaartmaatschappijen, en ook van nationale parlementen, van groot belang in de SES discussies. Naar mijn mening dragen hun inzichten bij aan de snellere implementatie van één Europees luchtruim. Niettegenstaande uw oproep aan mijn adres zijn beide belanghebbende partijen reeds goed georganiseerd en hebben zij allen vertegenwoordigers die geregeld in Brussel en in andere hoofdsteden het belang van SES kunnen bepleiten. Ook ik heb geregeld overleg met vertegenwoordigers van belanghebbende partijen en ik zie vooralsnog geen noodzaak om hierin nog nadrukkelijker te treden.

#### *Gibraltar*

Over dit onderwerp heeft uw Kamer regelmatig vragen gesteld. Ik verwijs u hiervoor naar de recente beantwoording van de schriftelijke vragen voor de Transportraad van 1 december 2016<sup>6</sup>. De situatie rondom Gibraltar maakt echter ook dat ik vind dat lidstaten zich niet moeten laten gijzelen door de situatie rondom Gibraltar. De stagnatie in de besluitvorming over een nieuw wetgevingspakket belet immers niet de implementatie van één Europees luchtruim op basis van de huidige regelgeving.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksma

<sup>3</sup> Conform motie van het lid De Rouwe c.c., Kamerstuk 34 000 XII, nr. 27

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 326, 11 maart 2016

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 130, 29 januari 2013

<sup>6</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 615, 17 november 2016