

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

1829

Vragen van het lid **Hachchi** (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het «mislukken van Single European Sky»* (ingezonden 12 maart 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 maart 2013).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «The future of the Single European Sky suffers another serious setback» van de Association of European Airlines (AEA), de European Business Aviation Association (EBAA), de European Low Fares Airline Association (ELFAA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u ingaan op de kritiek van deze organisaties dat het aannemen van het zogenaamde compromisvoorstel een behoorlijke klap is voor het bereiken van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim?

Antwoord 2

De kritiek van de luchtvaartmaatschappijen betreft de aanpassingen van de Europese Verordening 691/2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en Verordening 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten die in hun ogen niet vergaand genoeg zijn. Het Europese prestatieschema beoogt om verplichte prestatiedoelstellingen voor luchtverkeersdienstverlening vast te stellen voor de gehele Europese Unie, die daarna worden opgelegd aan de lidstaten. De prestatiedoelstellingen betreffen kostenefficiëncy, capaciteit (maximale gemiddelde vertraging per vlucht),

¹ <http://files.aea.be/News/PR/Pr13-006.pdf>

veiligheid en milieu. De lidstaten dienen plannen op FAB²-niveau op te stellen waarin wordt aangegeven hoe aan de doelstellingen invulling gaat worden gegeven.

Later dit jaar zullen de Europees brede doelstellingen voor de periode 2015–2019 worden vastgesteld. Bij het vaststellen van deze doelstellingen dient een balans te worden gevonden tussen de gewenste en noodzakelijke verbeteringen van het serviceniveau van de luchtverkeersdienstverleners aan de luchtvaartmaatschappijen op de genoemde kernprestatiegebieden en de eisen die op die gebieden redelijkerwijs aan de luchtverkeersdienstverleners gesteld kunnen worden. De luchtvaartmaatschappijen zullen in dit proces worden geconsulteerd.

De aanpassingen van de hierboven genoemde Verordeningen betreffen in overwegende mate verscherpingen in de regelgeving waarmee de druk op de lidstaten en luchtverkeersdienstverleners wordt vergroot om te komen tot betere prestaties. Er is bijvoorbeeld een verplichte boete ingevoerd wanneer luchtverkeersdienstverleners de capaciteitsdoelstelling niet behalen. Dit heeft echter tot gevolg dat de financiële risico's toenemen voor de luchtverkeersleidingsorganisaties en in de situatie van Nederland mogelijk ook voor de Staat als eigenaar van LVNL.

De Nederlandse Staat is er verantwoordelijk voor dat luchtverkeersdienstverlening wordt verleend en dat de continuïteit van die dienstverlening wordt gewaarborgd. In potentie kunnen grotere financiële risico's hierop een negatieve invloed hebben. In het licht van het voorgaande is met de wijzigingen van de Verordeningen gezocht naar een balans, waarbij ook de belangen van de luchtvaartmaatschappijen in het oog zijn gehouden.

Vraag 3

Welke stappen gaat u zetten om het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim weer op de rails te zetten en dit doel versneld dichterbij te brengen?

Antwoord 3

De implementatie van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim is een gezamenlijke activiteit van de lidstaten van de Europese Unie en enkele derde landen. Deze samenwerking biedt kansen voor significante verbeteringen in het Europese luchtruim, maar beperkt ook de ruimte voor de beïnvloeding door individuele staten. Nederland zal zich blijven richten op de implementatie van FABEC. Binnen FABEC is Nederland zeer actief in projecten over de indeling van het luchtruim en de organisatie van de luchtverkeersdienstverlening. Naast deze projecten zullen de FABEC staten een gezamenlijk prestatieplan opstellen voor de periode 2015–2019 om daarmee te voldoen aan de dit jaar vast te stellen

Europees brede prestatiedoelstellingen. Nederland zal hierbij inzetten op ambitieuze, maar ook realistische, doelstellingen. Binnen Nederland zal de uitvoering van de Luchtruimvisie voortvarend ter hand worden genomen. De Europese Commissie heeft recent vragen gesteld aan alle Functionele Luchtruimblokken en betreffende lidstaten, waaronder aan de vijf FABEC landen die deel uitmaken van de Europese Unie, over de voortgang van de implementatie van de Functionele Luchtruimblokken. Deze vragen worden gesteld in de vorm van een zogenaamde EU pilot. De vragen komen voort uit de beoordeling van de Europese Commissie van alle Functionele Luchtruimblokken die wordt uitgevoerd aangezien de datum van 4 december 2012 waarop de Functionele Luchtruimblokken geïmplementeerd moesten zijn is verstreken. De Europese Commissie besluit over eventuele vervolgstappen nadat zij de antwoorden op de vragen en alle overige beschikbare informatie over FABEC heeft beoordeeld aan de hand van de vereisten die de Single European Sky regelgeving stelt aan Functionele Luchtruimblokken.

² Functional Airspace Block (Functioneel Luchtruimblok). Nederland maakt deel uit van het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), verder bestaande uit België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland.