

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 273**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2010

Hierbij informeer ik u over de extra Transportraad op 4 mei 2010 die het Spaanse EU Voorzitterschap heeft ingelast. Ik zal op 4 mei bij deze extra Raad in Brussel aanwezig zijn.

De bijeenkomst wordt gehouden naar aanleiding van de sluiting van het Europese luchtruim als gevolg van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull op IJsland. Een gedachtewisseling zal plaatsvinden over de follow-up en gevolgen van de ontstane situatie. Commissaris Kallas zal een overzicht geven van maatregelen die op de korte termijn genomen kunnen worden en structurele maatregelen. Zo zal de Commissie een expertgroep instellen om de huidige methodologie voor risico-analyse en -beheer te evalueren in het bijzonder bij natuurrampen. Daarnaast overweegt de Commissie om richtsnoeren op te stellen op welke wijze omgegaan dient te worden met staatssteun in dergelijke uitzonderlijke omstandigheden. Andere maatregelen die de Commissie wil nemen hebben betrekking op uniforme handhaving van passagiersrechten, volledige implementatie van de Single European Sky en het oprichten van een luchtvaartplatform waarin alle Europese stakeholders bijeen worden gebracht. Er zal in de Transportraad op 4 mei geen formele besluitvorming plaatsvinden. Het Spaanse Voorzitterschap heeft aangegeven dat een discussie over eventuele financiële steun aan de luchtvaartsector een zaak is voor de ECOFIN.

Op 19 april 2010 heeft een videoconferentie plaatsgevonden tussen de Europese ministers van transport, de Europese Commissie en de Europese luchtverkeersleidingsorganisatie Eurocontrol. Daarbij is, mede op mijn aandringen, besloten het Europese luchtruim daar waar de veiligheid dit toeliet, weer te openen. Het Europese luchtruim is hierbij verdeeld in drie zones: (1) in nabijheid aswolk, geen mogelijkheid tot vliegen; (2) beperkte concentratie as, hier kan onder bepaalde voorwaarden worden gevlogen; (3) geen gevolgen van aswolk, hier kan onbepaald worden gevlogen. Op basis van dit besluit is het Europees vliegverkeer in belangrijke mate weer op gang gekomen.

Tegelijkertijd is in samenwerking met andere landen binnen FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) een nieuw operationeel concept ontwikkeld voor het vliegen bij verhoogde concentraties as. Nederland heeft hierin een belangrijke voortrekkersrol gespeeld. Ik zal u hierover meer in detail informeren met een Kamerbrief naar aanleiding van het vragenuurtje in de Tweede Kamer op 20 april 2010. Ik heb het voornemen om in de Transportraad nadrukkelijk te pleiten voor toepassing in heel Europa van dit in FABEC-verband afgestemde gedifferentieerde en flexibele operationele model.

Voor mij staat voorop dat wij goed moeten kijken hoe wij in het vervolg op Europees niveau met een dergelijke uitzonderlijke situatie omgaan. Er is behoefte aan duidelijke procedures, waarbij op een meer flexibele en gecoördineerde wijze gehandeld kan worden. Het is goed om op Europees niveau met elkaar te evalueren hoe in tijden van crisis de informatie-uitwisseling verloopt en de opvang van gestrande reizigers is geregeld. Uit eigen ervaring weet ik hoe belangrijk het is om tijdig accurate en nieuw gegenereerde gegevens te delen en daarbij bestaande netwerken goed te gebruiken (zoals Eurocontrol en de nationale luchtverkeersleidingen binnen FABEC).

Voor mij hebben de gebeurtenissen van de afgelopen weken opnieuw het belang aangetoond van een goedwerkend Europees luchtruim. De Commissie heeft reeds aangekondigd de implementatie van Single European Sky (SES) te willen versnellen. Ik deel de ambitie om in deze complexe materie zo snel mogelijk tot goede resultaten te komen. Centraal hierin staat een verdere versterking van de grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten in het beheer van hun luchtruim, zoals binnen FABEC wordt beoogd. Mijn ervaring in de afgelopen periode is dat alle bij FABEC betrokken partijen elkaar snel weten te vinden. Dit blijkt onder meer uit de succesvolle samenwerking bij de ontwikkeling van het nieuwe operationele concept voor vliegen bij verhoogde concentraties as. Ook de constructieve samenwerking met de militaire gebruikers van het luchtruim is van groot belang geweest in deze moeilijke omstandigheden. Vast staat dat lidstaten voldoende flexibiliteit dienen te houden om snel te kunnen reageren op crisissituaties in hun luchtruim.

Naast het vraagstuk van het efficiënt beheer van het luchtruim zal naar verwachting in de Raad ook gesproken worden over de handhaving van passagiersrechten. Toepassing van de huidige Europese regels op dit vlak roept momenteel veel vragen op. Van belang is om te komen tot een gedeelde interpretatie van het begrip bijzondere omstandigheden (overmacht) in relatie tot de verplichting van luchtvaartmaatschappijen om compensatie te verstrekken aan gestrande reizigers. Op basis van een uitwisseling van ervaringen kunnen eventuele aanpassingsvoorstellen in de betreffende regelgeving nader worden bekeken.

De Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zijn geconfronteerd met hoge kosten door het sluiten van het Europese luchtruim. In reactie hierop is vanuit de sector voorgesteld om een Europees calamiteitsfonds voor de luchtvaart op te richten. Op basis van een eerste inschatting van de economische gevolgen voor de luchtvaart, stelt de Commissie onder meer voor om tijdelijk een zekere mate van flexibiliteit te betrachten bij de toepassing van de huidige Europese regels. Voorbeelden hiervan zijn: operationele beperkingen, slotallocatie (om verlies van slots te voorkomen die luchtvaartmaatschappijen vanwege de luchtruimsluiting niet hebben kunnen gebruiken) en uitstel van betaling voor de levering van luchtverkeersleidingsdiensten. Ook is de Commissie van mening dat lidstaten op korte termijn een aantal ondersteunende maatregelen kunnen treffen die niet als staatssteun zullen worden

aangemerkt, in het bijzonder het verstrekken van leningen en staatsgaranties conform marktvoorwaarden.

Ik steun het initiatief van de Commissie om de economische gevolgen van deze crisis in kaart te brengen en ook in EU kader over mogelijke maatregelen te spreken die de impact kunnen verzachten. Ook na de aanslagen van 9/11 in de VS toen het Amerikaanse luchtruim voor een aantal dagen werd gesloten, is in EU kader een dergelijk initiatief genomen. De recente crisis door de aswolk is hier qua economische impact mee te vergelijken. Afstemming van maatregelen op EU niveau is van belang om het level playing field in de EU te handhaven.

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