

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

749

Vragen van het lid **Hachchi** (D66) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van het Single European Sky (SES)* (ingezonden 7 november 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 november 2012)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de resolutie in het Europees Parlement¹ over de voortgangsrapportage van het project Single European Sky en de bewuste voortgangsrapportage²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de door het Europees Parlement aangenomen resolutie en de voortgangsrapportage?

Antwoord 2

Het Europees Parlement vraagt om een snellere vooruitgang in de ten uitvoerlegging van de Single European Sky en van de functionele luchtruimblokken die daar een belangrijke bouwsteen van vormen. Gezien de huidige stand van zaken begrijp ik de reactie van het Europees Parlement en ik onderschrijf het belang dat het Parlement hecht aan deze implementatie. De aangenomen resolutie ondersteunt de omvangrijke inzet van Nederland in SES en in het functioneel luchtruimblok FABEC om dit te realiseren. Nederland heeft een relatief klein luchtruim en één van Europa's grootste hub-luchthavens Schiphol. Deze positie en de ambitie van Nederland om de netwerkqualiteit en concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart te versterken, kan alleen gerealiseerd worden in grensoverschrijdende samenwerking. Dit geldt evenzeer voor het borgen van de nationale veiligheidstaken door het ministerie van Defensie en het bestendigen van de benodigde oefenbehoefte voor de Nederlandse krijgsmacht.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2012-0254&language=EN#title1>

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0731:FIN:NL:PDF>

Vraag 3

Kunt u ingaan op de aanbevelingen van Eurocontrol die uitgelicht worden op pagina 3 en 4 van de voortgangsrapportage en die ingaan op de Nederlandse situatie?

Antwoord 3

De eerste twee aanbevelingen betreffen de nationale toezichthoudende autoriteit (NSA). De Nederlandse NSA is ondergebracht bij de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het hoofd van de NSA heeft een onafhankelijke positie zoals voorgeschreven in de Europese regelgeving. De NSA is opgezet als een flexibele organisatie die gebruik kan maken van medewerkers en expertise die beschikbaar zijn binnen het ministerie van IenM. Het werkplan van de NSA beschrijft alle noodzakelijke toezichtsactiviteiten.

De NSA is betrokken in twee internationale samenwerkingsverbanden.

1. Het toezicht op het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) uitgevoerd in samenwerking met de NSAs van België, Duitsland en Luxemburg wordt op basis van een Memorandum of Understanding tussen de vier betrokken NSAs.
2. Binnen FABEC is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de zes NSAs van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Deze overeenkomst regelt het gezamenlijke toezicht in het geval van grensoverschrijdende luchtverkeersleiding binnen het FABEC gebied.

De derde aanbeveling betreft de uitvoering door de NSA van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten. De NSA houdt toezicht op de interoperabiliteitsverordening³ en de daaraan gerelateerde verordeningen (Implementing rules). De NSA voert hiervoor controles uit of verleners van luchtvaartnavigatiediensten conformiteitsbeoordelingsactiviteiten uitvoeren. Tot op heden heeft de NSA geen maatregelen hoeven nemen, want in alle uitgevoerde conformiteitsbeoordelingen is gebleken dat voldaan werd aan de eisen voor interoperabiliteit.

De vierde aanbeveling heeft betrekking op het doeltreffender maken van flexibel luchtruimgebruik (flexible use of airspace – FUA). Ik heb u per brief (kamerstuk 31 936, nr.77) geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van integratie van civiel-militair gecontroleerd luchtruim en luchtverkeersleiding. Daarbij heb ik ook uiteengezet welke belangrijke stappen reeds zijn gezet tot het optimaliseren van het flexibel en dynamisch luchtruimgebruik om het Europese en Nederlandse luchtruim beter te kunnen benutten en de behoeften van civiele en militaire luchtruimgebruikers te accommoderen. Daarin is ook het initiatief aangekondigd om een systeem van prestatiebeoordeling toe te passen voor het flexibel en dynamisch luchtruimgebruik binnen Nederland dat aansluit op bij de Europese ontwikkeling op dit gebied. Ik zie de aanbeveling dan ook als een ondersteuning van dit initiatief, waar op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie hiervan. In FABEC wordt gewerkt aan een verbeterde en geharmoniseerde toepassing van het flexibel en dynamisch luchtruimgebruik vanuit een grensoverschrijdende benadering. Dit is vooral van belang voor grensoverschrijdende militaire (oefen)gebieden. De vijfde aanbeveling heeft betrekking op het uitwisselen van beste praktijken en de collegiale toetsing van nationale toezichthoudende autoriteiten. Het uitwisselen van beste praktijken gebeurt in FAB-verband binnen het FABEC Comité van de Nationale Toezichthoudende Instanties. Hiertoe is op 27 januari 2011 een samenwerkingsovereenkomst (Memorandum of cooperation) door de hoofden van de betrokken NSAs getekend. In breder Europees verband geschiedt de uitwisseling van beste praktijken binnen het NSA Coordination Platform, waaraan de Nederlandse NSA deelneemt.

Vraag 4

Wat is de status van het Functional Airspace Block waar Nederland bij betrokken is (i.c. FABEC)? Hoe ver is deze implementatie gevorderd in de andere deelnemende landen?

³ Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (PbEU L96)

Antwoord 4

FABEC is in een afrondend stadium van de ratificatie van het Verdrag (TK 33 191, nr. 1). Op dit moment hebben vijf van de zes landen de ratificatie voltooid en dient alleen België dit nog te doen. Gezien de verlate ratificatie van België zal het Verdrag niet voor 4 december 2012 in werking treden. 4 december 2012 is opgenomen in de Europese regelgeving als termijn waarop alle maatregelen genomen moeten worden om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden geïmplementeerd, maar volgens de informatie van de Belgische overheid wordt dit verwacht in de loop van 2013. De verlate ratificatie heeft naar verwachting geen negatieve effect op de implementatie van FABEC en de te bereiken verbeteringen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat met het SES-project belangrijke stappen op het terrein van duurzaamheid worden gezet en economische winst geboekt kan worden?

Antwoord 5

Ja. Single European Sky heeft de potentie om voor de luchtruimgebruikers aanzienlijke voordelen op te leveren doordat de kortere vliegroutes en het terugdringen van de vertragingen leiden tot besparingen van brandstof, tijd en geld. Daarnaast geven de brandstofbesparingen een verlaging van de CO₂-emissies en dragen daarmee bij aan de gewenste klimaatdoelstellingen. Bovendien biedt de grensoverschrijdende aanpak binnen SES de mogelijkheid om voldoende militaire oefenruimte te behouden zodat ook deze prioriteit blijvend kan worden waargemaakt.

Vraag 6

Is het waar dat Nederland geen voorloper in Europa is wat betreft de implementatie van SES?

Antwoord 6

Nee, reeds sinds het begin van SES is Nederland een voorloper in Europa en heeft Nederland altijd steun gegeven aan dit project. Voor de luchtzijdige bereikbaarheid van Nederland, de positie van de mainport Schiphol en het belang van Defensie bij het luchtruim is de totstandkoming van SES van cruciale betekenis. Nederland is bijvoorbeeld deelnemer aan FABEC, het meest ambitieuze en belangrijke functionele luchtruimblok. FABEC ligt centraal in Europa en 55% van het Europese vliegverkeer maakt gebruik van het FABEC luchtruim. Daarnaast is Nederland een van de vier landen die partij zijn in het grensoverschrijdende luchtverkeersleidingscentrum MUAC. Waar mogelijk is Nederland actief in SESAR (SES ATM Research) door participatie van ondermeer Defensie, KLM, Schiphol en NLR.

Vraag 7

Kunt u toezeggen dat dit een prioritair dossier voor u gaat worden, gezien de enorme besparingen die SES kan opleveren voor de economie en het milieu?

Antwoord 7

Ja. Ik acht de potentiële besparingen van SES en de verbeteringen voor de luchtzijdige bereikbaarheid van Nederland van groot belang. Ik zal me hier sterk voor maken en wil hierbij nadrukkelijk inzetten op internationale samenwerking. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 8

Welke maatregelen gaat u nemen om de implementatie in Nederland en de rest van Europa te versnellen?

Antwoord 8

De implementatie van SES is een gezamenlijke activiteit van de lidstaten van de Europese Unie en dat geeft mogelijkheden voor vergaande verbeteringen in het Europese luchtruim, maar beperkt ook de ruimte voor de beïnvloeding door individuele lidstaten. Nederland zal zich hard blijven maken voor de implementatie van FABEC samen met België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland. Binnen FABEC is Nederland zeer actief in projecten die betrekking hebben op de indeling van het luchtruim en de organisatie van de

luchtverkeersdienstverlening. Hierbij wordt vooral gekeken naar de mogelijkheden voor een aanpassing en uitbreiding van de dienstverlening van het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) naar een groter deel van het of zelfs het gehele hogere luchtruim van FABEC.

In Nederland zal ik mij vooral richten op de uitvoering van de Luchtruimvisie (TK 31 936, nr. 114). Hiermee wordt de indeling en het gebruik van het Nederlandse luchtruim geoptimaliseerd en in lijn gebracht met de Luchtruimstrategie die binnen FABEC wordt gevolgd. Daarbij blijft het eveneens van belang dat verder wordt ingezet op civiel-militaire samenwerking.