

---

Vergaderjaar 2012–2013

---

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 432**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2013

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 15/16 september 2013.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen- Maas Geesteranus

## Informeel Transportraad, 15–16 september 2013

De informele bijeenkomst van transportministers in Vilnius staat geheel in het teken van het **gemeenschappelijke Europees luchtruim (Single European Sky, SES)**. SES is gericht op beëindiging van de bestaande fragmentatie van luchtruim en luchtverkeersleiding, die leidt tot omvliegen, congestie, extra milieubelasting, vertragingen en verhoogde kosten. De lidstaten en de betrokken sectoren werken bijna een decennium aan de implementatie van regelgeving op dit gebied, die in twee pakketten is uitgebracht (SES I, 2004 en SES II, 2009). Door velen wordt onderkend dat met de huidige regelgeving de juiste principes en richting zijn gekozen. Echter, de implementatie verloopt minder voorspoedig dan voorzien, zowel door de economische omstandigheden als door institutionele kwesties en nationale belangen in de luchtvaart.

Het voorzitterschap wil tijdens de informele raad ten eerste graag peilen hoe het staat met de politieke wil om tot een versnelling te komen van de implementatie van SES. Ten tweede wil Litouwen verkennen welke stappen de lidstaten zelf voor ogen hebben om tot een versnelling te komen. Deze opvattingen zullen worden afgezet tegen een voorstel van de Europese Commissie dat op 11 juni 2013 uitbracht, onder de titel *SES II-plus*, met daarin een aangepaste SES-verordening en een aangepaste verordening over het Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid (*European Aviation Safety Agency, EASA*).

Nederland zal aangeven een sterk voorstander van een tijdige realisatie van SES te zijn en de wens van de Commissie te delen om de vertraging gezamenlijk aan te pakken. Nederland heeft echter aarzelingen bij gedetailleerde aanpak die de Commissie voorstelt. Weliswaar vindt ook Nederland dat sterker moet worden gestuurd op de te leveren prestaties van luchtverkeersleiders en luchtvaartmaatschappijen, maar wel op een manier die voldoende flexibiliteit biedt om binnen de lidstaten tot maatwerk te komen over de wijze waarop de prestaties worden gerealiseerd. Weinig flexibiliteit biedt bijvoorbeeld de voorgestelde verplichting om ondersteunende diensten af te scheiden en onder een marktmechanisme te brengen.

Nederland zal verder inbrengen de voorgestelde wijzigingen in de EASA-verordening te verwelkomen, omdat hiermee de transparantie, eenduidigheid en de efficiëntie bij de totstandkoming en uitvoering van technische regelgeving wordt vergroot. Een uitzondering hierop vormt de verplichting de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen onder de civiele EU regelgeving te plaatsen. Nederland wil in dit geval vasthouden aan de huidige regelgeving. Tenslotte wil Nederland de invloed van de lidstaten behouden voor bijvoorbeeld het opstellen van de SES prestatieregelingen en het aanwijzen van de zogenaamde Netwerkmanager omdat dit soort beslissingen van grote invloed kan zijn op de wijze waarop de lidstaten SES en EASA regelgeving moeten implementeren. In plaats van de voorgestelde gedelegeerde handelingen pleit Nederland hier voor uitvoeringshandelingen middels de onderzoeksprocedure. Bij deze procedure wordt een voorstel van de Commissie aan een onderzoekscomité met vertegenwoordigers uit de lidstaten voorgelegd waarmee de betrokkenheid van de lidstaten is geborgd.