

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 182

BRIEF VAN HET MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2008

Het SESAR project (Single European Sky ATM Research) vormt één van de pijlers van het Single European Sky II pakket, waarmee de Europese Commissie de prestaties van de luchtvaart op het gebied van luchtruimcapaciteit, veiligheid, efficiëntie en milieu in Europa verder wil verbeteren. Over de andere hoofdbestanddelen van het SES-II pakket heeft de Kamer reeds een tweetal BNC-fiches ontvangen:

- het voorstel tot wijziging van de SES I verordeningen uit 2004 (het regelgevend kader voor de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim in Europa);
- het voorstel tot wijziging van de EASA (European Aviation Safety Agency) verordening met nieuwe bevoegdheden voor het Agentschap op het gebied van luchtverkeersdienstverlening en luchthavens.

Met deze brief wil ik u informeren over afronding van de definitiefase van het SESAR-project en de overgang naar de ontwikkelingsfase, mede met het oog op de discussie die hierover zal worden gevoerd in de Transportraad van 9 oktober 2008.

SES-II en SESAR

Het luchtverkeersleidingsstelsel (ATM) zorgt voor een veilige en vlotte organisatie van het luchtverkeer in ons luchtruim. Het omvat niet alleen de luchtverkeersleiding, maar ook een reeks andere diensten, zoals meteorologie, communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten. Momenteel begeleidt het Europese ATM-systeem ongeveer 28 000 commerciële vluchten per dag en daarnaast nog een breed gamma aan ander verkeer. Het tweede Single European Sky pakket (SES-II) bevat onder meer concrete voorstellen voor de introductie van bindende prestatiedoelstellingen voor verleners van luchtnavigatiediensten en uitbreiding van de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid (EASA) op het terrein van het beheer van het luchtverkeer en luchthavens. Het SESAR is de technologische component van het SES-II pakket. Het project beoogt technologische harmonisatie en innovatie van de

huidige luchtverkeersleidingsystemen in Europa te realiseren. Aldus zouden aanzienlijke kostenbesparingen moeten worden gerealiseerd, wordt de capaciteit vergroot (verdrievoudigd) en nemen de betrouwbaarheid en veiligheid van het luchtverkeer toe. Bovendien kan SESAR bijdragen aan een vermindering van de impact die vluchten hebben op het milieu (10% reductie van de negatieve milieueffecten).

Opzet en organisatie van het SESAR-project

1. Definitiefase (2004–2008)

Deze fase is in mei 2008 afgerond met het SESAR Masterplan¹. In dit Masterplan wordt aangegeven welke concrete acties, maatregelen en onderzoeken op technisch/operationeel gebied in de ontwikkelingsfase nodig zijn om in 2020 tot een veilig en efficiënt Europees luchtverkeersleidingsstelsel te komen. De kosten van de definitiefase (€ 60 mln) zijn gedragen door Eurocontrol² en de Europese Gemeenschap. Deze fase is uitgevoerd door een consortium bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersdienstverleners en luchthavens. Vanuit Nederland hebben LVNL, KLM, AAS (Schiphol) en NLR deelgenomen.

2. Ontwikkelingsfase (2009–2013)

In deze fase worden de basistechnologieën uit het SESAR Masterplan ontwikkeld en gevalideerd. Daartoe is een Gemeenschappelijke Onderneming (GO) opgericht, met de Europese Gemeenschap en Eurocontrol als stichtende leden. De GO wordt bestuurd door een Raad van Bestuur en een uitvoerend directeur. De kosten van deze fase zijn begroot op € 2,1 miljard, gelijkmatig te verdelen over de Gemeenschap³, Eurocontrol en deelnemende sectorpartijen.

3. Implementatiefase (2014–2020 e.v.)

De implementatiefase betreft de feitelijke installatie van nieuwe systemen en de algemene invoering van daarmee verbonden functionaliteiten, bij zowel de luchtverkeersdienstverleners als de luchtvaartmaatschappijen en de aanpassing van luchtvaartuigen. Uit de voorlopige kostenraming in het SESAR Masterplan kan worden opgemaakt dat implementatie van het project circa € 30 miljard aan investeringen zal vergen. Overigens dient te worden benadrukt dat zonder het SESAR-project de totale uitgaven voor verbeteringen in de Europese ATM systeem naar verwachting nog veel hoger zouden uitpakken. De in het Masterplan opgenomen geschatte uitgaven voor implementatie van het project is een optelsom van de vereiste investeringen van individuele luchtvaartmaatschappijen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, militaire organisaties en luchthavens van alle EU lidstaten. Voordat de implementatiefase kan worden opgestart dient de Raad zich te kunnen uitspreken over de geboekte resultaten in de ontwikkelingsfase. Ook zal de Raad zich dan moeten buigen over de uitgewerkte plannen voor de implementatiefase en de financiële onderbouwing daarvan. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de voortgang van het project.

Huidige stand van zaken

Met de inwerkingtreding van de Raadsverordening (EC) no 219/2007 in februari 2007 werd de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming een feit. Na de benoeming van de uitvoerend directeur (oktober 2007) is met voortvarendheid gewerkt aan het opzetten van de SESAR projectorganisatie voor de uitvoering van de ontwikkelingsfase van SESAR. Er zijn 15 kandidaten uit de Europese luchtvaartsector geselecteerd, met wie onderhandelingen zijn gestart over hun deelname aan de

¹ Het masterplan is te vinden op <http://www.sesar-consortium.aero>

² Eurocontrol is een civiele en militaire intergouvernementele organisatie waarvan 38 Europese landen lid zijn. Ze richt zich op het ontwikkelen van een Europees Air Traffic Management (ATM) systeem.

³ Waarvan € 350 miljoen ten laste van het zevende Kaderprogramma en € 350 miljoen ten laste van het TEN-T programma.

Raad van Bestuur. Voor het eind van 2008 moeten de financiële toezeggingen die de betrokken kandidaat-leden inmiddels hebben gedaan, zijn vastgelegd in de vorm van bindende overeenkomsten.

Op basis van het SESAR Masterplan zal de Transportraad in oktober 2008 een besluit nemen over de start van de ontwikkelingsfase van het SESAR project. De Raad zal daarbij de Commissie verzoeken dit plan nader uit te werken, waarbij met name de samenhang met de overige onderdelen van het SES-II pakket een belangrijk punt van aandacht is. De Commissie streeft ernaar om de nadere uitwerking van het SESAR Masterplan eind maart 2009 aan de Raad voor te leggen.

Nederlandse positie

Ik ben verheugd dat het SESAR Masterplan onlangs door het consortium is opgeleverd. Dit Masterplan vormt een belangrijke stap voorwaarts. Het plan geeft op transparante wijze inzicht in de belangrijke onderzoeksvraagstukken en de stappen die moeten worden genomen voor de implementatie van het plan. Dankzij dit project hebben alle belanghebbende partijen uit alle onderdelen van de Europese luchtvaartwereld overeenstemming bereikt over de ATM ontwikkelingen die noodzakelijk zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen die in de toekomst aan het luchtverkeer worden gesteld. Er bestaat zodoende aanzienlijk draagvlak voor de vervolgfases en het is belangrijk om dit momentum optimaal te benutten.

Militaire betrokkenheid bij het project is een belangrijke voorwaarde voor de succesvolle implementatie van het SESAR project. Kritisch punt bij de verdere uitwerking van SESAR is echter in hoeverre er voldoende financiële middelen in het kader van nationale veiligheid en defensie zullen zijn voor de noodzakelijke investeringsbijdrage van militaire zijde gedurende de implementatiefase, mede gezien in het kader van toekomstige bedrijfsmatige vervangingen. Uitkomsten van een uit te voeren Europese kosten- en batenanalyse voor de militaire luchtvaart dienen hierbij te worden meegenomen.

De innovatie van het ATM systeem vormt een belangrijk element in de besprekingen over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 aan de Tafel van Alders tussen alle betrokken partijen. Voor de afhandeling van het toekomstig verkeer in het Nederlands luchtruim is het noodzakelijk om aan te sluiten bij de nieuwe concepten uit het SESAR project. De sector zet in op een geleidelijke transitie tot 2020, in lijn met de implementatie van de resultaten uit de ontwikkelingsfase van het SESAR project.

Vanuit mijn perspectief zijn in de besluitvorming over de start van de ontwikkelingsfase van het SESAR project de volgende voorwaarden van doorslaggevend belang:

- de ontwikkelingsactiviteiten van het project beginnen pas nadat de onderhandelingen met de sectorpartijen over hun lidmaatschap tegen het einde van 2008 succesvol zijn afgerond;
- de GO dient te beschikken over een duidelijke procedure voor het beheer van de risico's die aan het project verbonden zijn;
- de Commissie zal moeten rapporteren over de maatregelen die worden genomen om deze risico's te ondervangen.

Deze punten zijn mede op aandringen van Nederland inmiddels opgenomen in de Raadsresolutie die in oktober in de Raad zal worden vastgesteld.

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