S. Belhaj en M. van Helvert

Binnenhof 1a
2513 AA Den Haag

**Aanleiding**

 Verslag rapporteurs Single European Sky

 Van S. Belhaj en M. van Helvert

 Aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

 Datum 15 september 2016

Op de procedurevergadering van 9 december 2015 heeft de commissie I&M besloten ons te benoemen tot rapporteurs Single European Sky (hierna: SES). In lijn met ons [mandaat](http://parlisweb/parlis/document.aspx?id=638c975f-22e3-4015-9a1a-0f305fdd78e3) hebben wij:

* Een vragenlijst uitgezet onder de nationale parlementen in Europa om te inventariseren waar belemmeringen worden gevoeld inzake de implementatie van SES;
* Op 23 mei jl. een werkbezoek afgelegd aan Brussel om te spreken met de Europese Commissie, luchtvaartwoordvoerders uit het EP en stakeholders;
* Op 13 juni jl. een side-event georganiseerd tijdens de COSAC-conferentie om onder de aanwezigen de urgentie ten aanzien van SES te onderstrepen.
* Op 14 september jl. een gesprek gehad met dhr. Brenninkmeijer van de Europese Rekenkamer over zijn lopende onderzoek naar SES.

Hieronder treft u een verslag aan van deze activiteiten. Na de vaststelling van dit verslag beschouwen wij ons rapporteurschap als beëindigd.

**De commissie I&M wordt voorgesteld om:**

* Het voorliggende verslag van ons rapporteurschap alsmede de hierin genoemde aanbevelingen vast te stellen;
* Het verslag te agenderen voor het AO Luchtvaart d.d. 30 november 2016;
* Een reactie van de staatssecretaris te vragen op het verslag en de hierin genoemde aanbevelingen, te ontvangen voor het AO Luchtvaart;
* De aanbevelingen uit het verslag ter kennisname te verzenden aan de nationale parlementen van de overige EU-lidstaten, de Europese Commissie, het Europees Parlement en het Slowaakse voorzitterschap van de EU.

**Aanbevelingen**

Op basis van de informatie die wij hebben verkregen tijdens ons rapporteurschap, doen wij de volgende aanbevelingen:

1. Naar verwachting rondt de Europese Commissie eind dit jaar een onderzoek af naar de effectiviteit van de functionele luchtruimblokken (FAB’s). Dat verdient serieuze bestudering door deze commissie. De rapporteurs bevelen aan de staatssecretaris om een appreciatie te vragen van dit onderzoek en daarbij te reflecteren op datgene wat op dit moment reeds binnen het functionele luchtruimblok waar Nederland onder valt, FABEC, is gerealiseerd, alsmede een plan van aanpak te overleggen over hoe en op welke termijn Nederland binnen FABEC stappen gaat zetten om te komen tot de noodzakelijke verbeteringen. Daarbij is een integrale benadering nodig tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Defensie.
2. Het verdient aanbeveling om de rol van de nationale luchtverkeersleidingen bij de totstandkoming van SES kritisch te bekijken. Daarbij kan gekeken worden naar de mogelijkheid van een onafhankelijke Europese toezichthouder en naar het vergroten van de concurrentie om monopolieposities te doorbreken. Luchtverkeersleidingen en hun vakbonden moeten worden uitgedaagd om het vermeende verlies van werkgelegenheid door SES precies in kaart te brengen. Dit mag geen ongefundeerd argument blijven dat tot stilstand leidt. De rapporteurs bevelen daarom aan om de staatssecretaris te verzoeken om, gezamenlijk met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en indien mogelijk binnen een coalitie van welwillende (lid)staten (bijvoorbeeld de Scandinavische landen), hierin het voortouw te nemen in Europa en over de voortgang daarvan aan de vaste commissie te rapporteren.
3. De rapporteurs bevelen aan om de commissie voor Transport en Toerisme (TRAN) in het Europees Parlement te verzoeken het onderzoeksinstituut European Parliamentary Research Service (EPRS) van het Europees Parlement het vermeende verlies aan werkgelegenheid bij de verschillende luchtverkeersleidingen als gevolg van de implementatie van SES in kaart te laten brengen.
4. Daarnaast leveren enkele lidstaten nog altijd te weinig netwerkcapaciteit. Als dit niet verbetert, worden SES-doelstellingen niet gehaald. Lidstaten dienen daar in Europees verband op aangesproken te worden. De ketting is zo sterk als de zwakste schakel. De rapporteurs bevelen aan om de staatssecretaris te verzoeken de lidstaten die op dit punt in gebreke blijven aan te sporen tot verdere actie, dan wel de Europese Commissie te verzoeken harder op te treden richting de lidstaten die op dit punt in gebreke blijven.
5. Er kan meer worden ingezet op innovatie bij het realiseren van SES. Het concept van de luchtsnelwegen (Free Route Airspace Project) is hier het meest sprekende voorbeeld van. In tegenstelling tot autosnelwegen kan dit niet bilateraal, maar moet dit in Europees verband in gang gezet worden. Dat vergt een ambitieuze inzet van de verschillende lidstaten. De rapporteurs bevelen aan dat de staatssecretaris actief op zoek gaat naar een coalitie van welwillende buurlanden die bereid zijn (een deel van) zo’n snelweg te realiseren. Dat kan een voorbeeldfunctie hebben voor andere delen van Europa en de innovatie in de luchtvaart aanjagen.
6. Inzetten op het technologische aspect middels SESAR moet topprioriteit zijn. Standaardisatie en integratie van (de soms zeer ouderwetse) systemen is potentieel de grootste aanjager van de totstandkoming van SES. Door het technologische fundament te moderniseren en verbeteren, kan het makkelijker worden om bestuurlijke en organisatorische drempels te overwinnen. De rapporteurs bevelen aan de regering te verzoeken volledige medewerking te (blijven) verlenen aan de voortgang van SESAR, als topprioriteit van kabinetsbeleid.
7. Het verdient aanbeveling om steun te zoeken voor het SES-project bij ngo’s op het gebied van natuur en milieu. Als zij zich voor SES zouden uitspreken, betekent dat wellicht voor beleidsmakers een extra motivatie om ook in actie te komen en hindernissen weg te nemen. De rapporteurs bevelen aan de staatssecretaris te verzoeken het gesprek aan te gaan met natuur- en milieuorganisaties om ook bij hen draagvlak te creëren voor het SES-project en hen te enthousiasmeren zich hiervoor uit te spreken.
8. Lidstaten moeten zich niet laten gijzelen door het issue rondom Gibraltar en/of dit issue niet misbruiken voor eigen politieke doeleinden die niets te maken hebben met totstandkoming van SES. Gibraltar is een bilaterale kwestie die een zulk belangrijk project als SES niet in de weg mag zitten. Lidstaten moeten niet bang zijn om dit in hun handelen ook tot uitdrukking te laten komen. De rapporteurs bevelen aan de staatssecretaris te verzoeken voorgaande in uitdrukking te laten komen in het luchtvaartbeleid dat zij zelf voert in Europa.
9. Luchtvaartmaatschappijen zouden veel meer van zich moeten laten horen in de discussie. Zij en de passagiers die zij bedienen hebben immers direct voordeel van SES. Druk van luchtvaartmaatschappijen op nationaal niveau is onontbeerlijk voor het overwinnen van hindernissen op Europees niveau.

**Antwoorden op de vragenlijst: een overzicht**

Op de vragenlijst uitgezet onder de nationale parlementen zijn elf reacties gekomen uit negen verschillende landen (deze vertegenwoordigen zeven van de negen Functional Airspace Blocks).[[1]](#footnote-1) Hieronder volgt een samenvatting van deze reacties.

*Algemeen*

Uit de reacties op de vragenlijst blijkt dat er veel steun is onder de parlementen voor SES. Ook zien velen van hen de noodzaak om de implementatie van SES te versnellen. Wel benadrukken enkele parlementen dat de Europese Commissie te veel focust op niet ingeloste verwachtingen, bijvoorbeeld over de implementatie van de FAB's, en te weinig oog heeft voor de vooruitgang die de afgelopen jaren is geboekt. Het aantal vertragingen bij het vertrek van vluchten als gevolg van voorschriften voor het luchtverkeer heeft in 2013 een minimumniveau bereikt dat als Europese doelstelling was aangenomen. Bovendien is de afgelegde afstand per vlucht voor heel Europa gemiddeld niet meer dan 2,7% groter dan het theoretisch minimum, meldt onder meer het Franse parlement. Volgens het Oostenrijkse ministerie voor Verkeer ontbeert de veelgehoorde claim dat de fragmentatie van het Europese luchtruim jaarlijks 5 miljard euro kost een degelijke onderbouwing. De FAB’s hebben ontegenzeggelijk de samenwerking tussen lidstaten en luchtverkeersleiders in de EU versterkt en de winst van SESII is duidelijk zichtbaar, aldus het Oostenrijkse ministerie en Bondsdagrapporteur Klare. Het Franse parlement relativeert de bijdrage van de FAB's: weliswaar brengen deze samenwerkingsverbanden naburige civiele en militaire dienstverleners bijeen, maar men moet niet verwachten dat de FAB’s op zichzelf zullen zorgen voor alle verbeteringen van de operationele en economische prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten, aldus het Franse parlement, dat die verbeteringen veeleer verwacht door technische modernisering in het kader van het SESAR-programma.

*Soevereiniteit*

Verschillende respondenten benadrukken dat gerespecteerd moet worden dat iedere staat soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn territorium. Angst voor soevereiniteitsverlies wordt door hen echter niet gezien als de beperkende factor voor SES (bijv. omdat binnen een FAB over bepaalde grensoverschrijdende luchtruimaangelegenheden op basis van unanimiteit gezamenlijk besluiten worden genomen).[[2]](#footnote-2) Het Franse parlement meldt in zijn reactie echter dat met name de Nederlandse, Belgische en Luxemburgse overheden er tijdens de onderhandelingen over het FABEC-verdrag op aandrongen dat elk land het recht moet hebben om op zijn eigen grondgebied ten minste één luchtverkeersleidingscentrum te houden. Verder meldt het parlement van Frankrijk dat het voorstel van de toenmalige Franse minister van Transport in 2010 om één enkele verlener van luchtverkeersdiensten te creëren voor de zes landen van het FABEC feitelijk werd afgewezen door hun partners en dat het voorstel tevens op verzet stuitte van een aanzienlijk deel van het Franse luchtvaartnavigatiepersoneel.

De Franse, Portugese en Finse parlementen noemen overwegingen van nationale soevereiniteit meer expliciet van belang, bijvoorbeeld omdat verdere Europese integratie op luchtvaartgebied implicaties heeft voor de nationale luchtverkeers-leidingsdiensten, militair luchtverkeer en de nationale veiligheid. Het Portugese parlement en de respondenten uit de Duitse Bondsdag hebben bedenkingen bij de benadering van de Europese Commissie om macht en competenties van de lidstaten naar zich toe te trekken. Het Portugese parlement noemt dit onacceptabel en vindt dat lidstaten zelf controle moeten houden over hun luchtruim. Het Hongaarse parlement vreest dat sommige lidstaten hierbij benadeeld worden. Er is aldus bij meerdere parlementen scepsis over een supranationale integratie van het EU-luchtruim. Niettemin worden in het leeuwendeel van de reacties talrijke voorbeelden beschreven van grensoverschrijdende samenwerking binnen en buiten het eigen FAB.

*De rol van luchtverkeersleidingsorganisaties*

Bondsdagrapporteurs Wichtel en Klare alsmede het Litouwse parlement geven aan dat de nationale luchtverkeersleidingen een constructieve rol hebben gespeeld inzake Single European Sky en dat zij binnen hun FAB en vaak ook daarbuiten volop samenwerking hebben gezocht, niet zonder resultaat. Ook wordt gemeld dat verschillende lidstaten zeer actief zijn met de implementatie van het SESAR-programma, waarbinnen ook wordt samengewerkt met andere lidstaten. Niettemin wordt de geboekte vooruitgang volgens Bondsdagrapporteur Wichtel voortdurend gedwarsboomd, vooral binnen FABEC, door vertragingen en structurele, organisatorische wijzigingen in andere FABEC-landen. Volgens hem is dit te wijten aan overheden, luchtverkeersleidingen zelf of hun vakbonden. Uit de toepassing van de SESII-normen zou volgens Wichtel bovendien blijken dat het werk van luchtverkeers-leidingen op irrelevante en onrealistische wijze is gereguleerd. Naar zijn mening heeft de EU haar doelstellingen proberen te verwezenlijken met tegenstrijdige instrumenten (samenwerking en concurrentie). Een analyse van de impact van de regelgeving de afgelopen twaalf jaar zou volgens hem dan ook een goed idee zijn.

Economische aspecten spelen volgens sommige respondenten eveneens een rol. Wichtel en het ministerie van I&M wijzen op de van de ene luchtverkeersleidings-organisatie naar de andere verschuivende inkomsten als vliegroutes verlegd worden van het ene nationale luchtruim naar het andere. Verder wijst Wichtel op de rol van hubs in de verschillende lidstaten, die een cruciale rol spelen in het slagen of mislukken van grensoverschrijdende projecten. In met name de kleinere lidstaten kan SES het verdwijnen van de luchtverkeersleiding betekenen, zo stelt het Litouwse parlement. Ook de parlementen van Finland, Hongarije en Portugal geven te kennen grote moeite te hebben met het idee om afstand te doen van de eigen luchtverkeersleiding, waarop de staat een monopolie heeft.

*Sociale aspecten*

In Frankrijk speelt de maatschappelijke dimensie een belangrijke rol. Geen enkele belangrijke operationele ontwikkeling kan worden gerealiseerd zonder de steun van het personeel, aldus het Franse parlement. In het verlengde daarvan wijzen de parlementen van Finland en Litouwen op de rol van de vakbonden, die niet graag banen zien verliezen naar het buitenland. Tijdens de Informele Transportraad van 16 september 2013 werd volgens het Litouwse parlement ook onderstreept dat de grootste uitdaging voor de Commissie naar verwachting de sociale aspecten van SESII+ zouden zijn. Bondsdagrapporteurs Wichtel en Klare melden dat voor Duitsland de angst voor baanverlies geen belemmering vormt om doelstellingen voor grensoverschrijdende samenwerking te verwezenlijken. Door het tekort aan middelen is er echter toenemende druk om organisaties te privatiseren of diensten te outsourcen, aldus Bondsdagfractie Die Linke. Het parlement van Portugal is, omdat het een ander organisatorisch model voor luchtverkeersleiding in Europa onacceptabel vindt, niet bereid om na te denken over sociale kwesties. Ook het Hongaarse parlement hoopt de huidige positie van de nationale verkeersleiding HungaroControl op lange termijn te behouden.

*Militair-civiele samenwerking*

Het leeuwendeel van de respondenten meldt dat de samenwerking tussen civiele en militaire luchtvaartdiensten binnen de eigen lidstaat goed of adequaat verloopt. Zo heeft Nederland (net als Duitsland) inzake de militaire luchtverkeersleiding grote stappen gezet om het aantal luchtverkeersleidingorganisaties en -centra te verminderen. Verdere civiel-militaire samenwerking leidt onder meer in Nederland tot verdere efficiencywinst. Ook binnen het eigen FAB lijkt sprake van constructieve samenwerking, aldus de parlementen van Frankrijk, Nederland, Portugal, Hongarije. Hier worden in goed overleg met de eigen verkeersleiding en het eigen leger ook gevoelige onderwerpen besproken, zo meldt het Finse parlement. Toch is volgens Bondsdagrapporteur Wichtel en de Bondsdagfractie Die Linke in het luchtruim boven centraal Europa nog steeds sprake van een groot aantal gebieden gereserveerd voor militaire oefeningen. Het is volgens hen een grote uitdaging om deze gebieden beschikbaar te maken voor de burgerluchtvaart tussen verschillende landen. Dit zou volgens Die Linke met name spelen in de omgeving van luchtbases van het Amerikaanse leger.

*Het SESII+-pakket*

De afronding van de SESII+-herziening wordt belemmerd door het geschil over Gibraltar tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk.[[3]](#footnote-3) Deze stagnatie in de besluitvorming over een nieuw wetgevingspakket belet de implementatie van één Europees luchtruim echter niet. Het zijn veeleer de vele verschillende belangen die spelen in Europa die de voortgang van de implementatie in de weg staan, aldus het ministerie van I&M. Zoals gezegd verschuiven de inkomsten van de ene luchtverkeersleidingsorganisatie naar de andere, als vliegroutes verlegd worden naar een ander luchtruim. Dit stuit op weerstand, met name vanwege problemen om het kostenniveau op korte termijn aan te passen.

Verschillende respondenten vinden dat de Commissie er geen goed aan heeft gedaan om met een nieuw eisenpakket te komen voordat de bestaande regelgeving volledig is geïmplementeerd, en dat de lidstaten hiervoor te weinig tijd hebben gekregen.[[4]](#footnote-4) Volgens Bondsdagfractie Die Linke is de hele Bondsdag tegen de beweging in SESII+ om meer macht te verschuiven naar EU-niveau. Bondsdagrapporteur Wichtel vindt dat voordat verdere integratie op basis van SESII+ plaatsvindt, geanalyseerd moet worden wat problemen ten aanzien van de implementatie van SESII zijn. Volgens hem is wellicht niet (voortgang op) SESII+ nodig, maar een fundamenteel nieuwe, realistische benadering die zo effectieve harmonisatie kan bewerkstelligen.

Om een indruk te geven van bezwaren en zorgen van veel lidstaten inzake SESII+, memoreert het Litouwse parlement de informele Transportraad van 16 september 2013. De ministers waren indertijd terughoudend inzake het voorstel om ondersteunende diensten van luchtverkeersdiensten (communicatie, navigatie en monitoring etc.) los te koppelen door lidstaten op te leggen deze onder marktcondities aan te bieden. Er zou eerst een inschatting moeten worden gemaakt van de impact van zo'n maatregel (veiligheid en continuïteit), meldt ook het parlement van Hongarije. Voorstellen voor structurele veranderingen zouden dus stapsgewijs moeten worden geïmplementeerd en rekening moeten houden met vluchtveiligheid, sociale aspecten en de specifieke aard van deze diensten, zo stelden de Transportministers. Wel waren de ministers het erover eens dat geleidelijke marktopening van deze ondersteunende diensten mogelijk nieuwe economische mogelijkheden zou bieden. Ook werden de integratie van FAB’s en de optimalisatie van het aantal luchtverkeerscentra volgens Litouwen genoemd als zorgpunten.

Bij de vaststelling van de doelen houdt de Europese Commissie niet altijd rekening met de specifieke karakteristieken van afzonderlijke lidstaten (bijvoorbeeld staten in de periferie van de EU waar geen sprake is van intensief verkeer), melden de parlementen van Litouwen en Finland. De voorstellen zouden dus meer ruimte moeten bieden aan flexibiliteit in de uitvoering ervan, aldus onder meer het Hongaarse parlement.

**Verslag werkbezoek aan Brussel d.d. 23 mei**

Tijdens ons werkbezoek aan Brussel hebben wij gesproken met de Europese Commissie, EP-leden (onder wie SESII-rapporteur Marinescu), Eurocontrol en Airlines for Europe (A4E). Hieronder volgt een beknopte weergave van inzichten die wij hebben opgedaan.

*De functionele luchtruimblokken (FAB's)*

De systematiek van de functionele luchtruimblokken werkt onvoldoende. Alleen het noordelijke FAB functioneert naar behoren. Ook FABEC, waartoe Nederland behoort, maakt onvoldoende vorderingen. FAB’s zijn terughoudend met samenwerken vanwege angst voor inkomensverlies. Er bestaat namelijk geen regelgeving om luchtverkeer gemakkelijk van het ene land naar het andere om te leiden. Daarmee is er is situatie waarbij verlies van de een direct winst voor de ander betekent. Dit probleem is echter niet onoverkomelijk. De FAB’s zijn eveneens niet succesvol vanwege de invloed van vakbonden en vanwege overheden die er niet in slagen verantwoordelijkheid te nemen. Met andere woorden: er zijn politieke issues die overkomen moeten worden. Meer samenwerking binnen de FAB’s is niettemin wenselijk. Er worden zeker pogingen gedaan maar het issue van de opbrengsten houdt alle ontwikkelingen tegen. Afschaffen van de FAB’s is een heel grote politieke stap en is daarom niet erg aantrekkelijk.

*De luchtverkeersleidingsorganisaties*

De verwevenheid van luchtverkeersleidingsorganisaties met nationale overheden, alsmede de monopoliepositie van luchtverkeersleidingsorganisaties in de verschillende lidstaten maakt dat de winst door betere integratie van het Europese luchtruim met één staking teniet kan worden gedaan. Dit is zowel nadelig voor luchtvaartmaatschap-pijen (kosten) als voor passagiers (vertragingen). Luchtverkeersleidingsorganisaties profiteren van de status quo waardoor het ontbreekt aan motivatie om te veranderen. Iedere lidstaat heeft een belang bij het behouden/controleren van het eigen luchtruim.

Netwerkcapaciteit, Free Route Airspace Project & SESAR

Op dit moment wordt er gewerkt aan de netwerkcapaciteit. In 2015 leverden Spanje, Portugal, Frankrijk, Griekenland en Cyprus nog te weinig capaciteit voor het Europese netwerk. Dit jaar presteren Frankrijk, Griekenland en Cyprus nog steeds onder de maat. Als deze landen niet beter gaan presenteren, worden de SES-doelstellingen nooit gehaald.

Een veelbelovend initiatief is het Free Route Airspace Project. Hierbij wordt de situatie omgedraaid. Luchtverkeersleiders geven niet langer nationaal de routes aan waaruit luchtvaartmaatschappijen kunnen kiezen, maar luchtvaartmaatschappijen zetten hun ideale route uit die vervolgens door de verschillende luchtverkeersleiders op de best mogelijke manier wordt gefaciliteerd. Dit vergt echter een doorbraak op het hoogste niveau, en kan alleen in Europees verband gerealiseerd worden.

De laatste paar jaar is de hoop gevestigd op SESAR om doormiddel van technologie tot hervormingen te komen. SESAR is ook een manier om gevoelige issues te omzeilen, zoals ambitieuze prestatiedoelen.

*SESII+*

Met SESII+ wordt onder meer beoogd om de monopolieposities van luchtverkeers-leidingsorganisaties aan te pakken. Er zijn evenwel veel lidstaten met bezwaren tegen SESII+. Zij verschuilen zich nu achter de impasse tussen het VK en Spanje over Gibraltar.

**Side-event SES en marge van COSAC-conferentie d.d. 13 juni**

Op 13 juni jl. hebben wij en marge van de COSAC-conferentie in de Ridderzaal een side-event georganiseerd om het gevoel van urgentie voor verdere implementatie van SES bij collega-parlementariërs te vergroten. Onder de aanwezigen bevonden zich vertegenwoordigers uit Portugal, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België, Nederland, de Europese Commissie en de Europese Rekenkamer.

Na een toelichting te hebben gegeven op het doel van de bijeenkomst en de missie van ons rapporteurschap (creëren van sense of urgency en bepalen waar obstakels voor verdere implementatie liggen), werd aan de hand van een presentatie de stand van zaken rondom SES geschetst. Aan de orde kwam onder meer: er is wel vooruitgang geboekt, maar er zijn nog flinke problemen; de voordelen van SES; de stand van zaken bij de implementatie van de wetgevende SES-voorstellen; de impasse rond SESII+ en Gibraltar. Ook werd de aanwezigen de vraag voorgelegd wat zij kunnen betekenen om de implementatie van SES te bevorderen.

Na de presentatie was er ruimte voor discussie. Hieronder volgen enkele van de geuite opvattingen:

* Gevestigde belangen belemmeren de voortgang - dhr. Hopkins (VK)
* Ook luchtverkeersleidingen zijn deel van het probleem. Het onderwerp wordt niet besproken in de nationale parlementen, maar de ministeries beslissen. – dhr. Van Helvert
* Het aspect van de soevereiniteit en de daarmee gepaard gaande bezwaren om te investeren in verdere integratie spelen eveneens een rol. – mevr. Belhaj
* Het belangrijkste obstakel is het geschil tussen het VK en Spanje inzake Gibraltar alsmede de Spaanse verkiezingen. – dhr. Goyon (FR)
* SES brengt voor iedereen voordelen, maar de kleine landen lopen hierbij wel grotere risico's. – dhr. Sobra (Roemenië)
* De technische vooruitgang loopt voor op de bijbehorende wetgeving. – dhr. Moonen (Europese Rekenkamer)
* Er moet veel meer druk op de luchtvaartindustrie komen om tot CO2-reductie te komen. – mevr. Armstrong (VK)

Bij de sluiting werd eenieder opgeroepen het belang van snelle implementatie van SES in de eigen parlementen te benadrukken.

**Gesprek met de Europese Rekenkamer d.d. 14 september 2016**

Op 14 september jl. hebben wij met dhr. Brenninkmeijer van de Europese Rekenkamer (hierna: ERK) gesproken over het lopende onderzoek van de ERK ten aanzien van SES. De centrale doelstelling van het onderzoek richt zich op de vraag of SES leidt tot een efficiënter beheer van het Europese luchtverkeer. Hoewel het ERK-onderzoek in de nazomer van 2017 zal worden afgerond, kon dhr. Brenninkmeijer reeds inzicht geven in de richting van het onderzoek, waarbij hij toezegde het rapport na afronding aan de Kamer te zenden. De eerste indrukken van het onderzoek wijzen erop dat nationale belangen en belangen van nationale luchtvaartautoriteiten een sterk belemmerende werking hebben op de implementatie van SES en dat de invloed van de Europese Commissie hierdoor beperkt is.

1. De volgende reacties zijn ontvangen: vanuit FABEC het Nederlandse ministerie I&M, Bondsdagrapporteur Peter Wichtel (CDU/CSU), Bondsdagrapporteur Arno Klare (SPD), Bondsdagfractie Die Linke en het Franse parlement; vanuit het Zuidwest FAB het Portugese parlement; vanuit FAB CE het Oostenrijkse ministerie van Verkeer; vanuit DK-SE FAB het Zweedse parlement; vanuit BALTIC FAB het Litouwse parlement, vanuit DANUBE FAB het Hongaarse parlement en vanuit NEFAB het Finse parlement. [↑](#footnote-ref-1)
2. Het gaat om de respondenten: het ministerie van I&M, Die Linke, Bondsdagrapporteur Wichtel en Litouwen. [↑](#footnote-ref-2)
3. De Raad heeft in eind 2014 een gedeeltelijke algemene oriëntatie aangenomen die alleen is geblokkeerd vanwege de kwestie Gibraltar. [↑](#footnote-ref-3)
4. De parlementen van Finland en Hongarije en Bondsdagfractie Die Linke (volgens wie SESII+ moet worden ingetrokken). [↑](#footnote-ref-4)