



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.1.2007
COM(2006) 819 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Actieplan inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens

{SEC(2006) 1686}
{SEC(2006) 1687}

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Actieplan inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens

- (1) De liberalisering van de Europese luchtvaart is een groot **succes**: het luchtverkeer is tussen 1980 en 2000 verdrievoudigd en het aantal luchtvaartverblindingen binnen de EU is tussen 1992 en 2005 met 150% toegenomen. Europese burgers beschikken tegenwoordig over een gediversifieerd en betaalbaar luchtvaartaanbod.

De Europese Gemeenschap heeft concrete maatregelen genomen om deze groei te **ondersteunen** zonder het hoge veiligheids- en efficiëntieniveau in het gedrang te brengen:

- In 2002 is het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA) opgericht dat als taak heeft de Europese activiteiten op het gebied van luchtwaardigheid te stroomlijnen;
- Het doel van het in 2004 goedgekeurde maatregelenpakket inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim is door een algemene hervorming van het luchtverkeersbeheer de veiligheid en efficiëntie in het Europese luchtruim te verbeteren.

- (2) Indien de vraag naar luchtvervoer volgens de huidige trend blijft toenemen, zal het luchtverkeer op 20 jaar tijd verdubbelen. Het is duidelijk dat dit ernstige gevolgen zal hebben voor het milieu. Om dit probleem aan te pakken zal de Commissie maatregelen nemen om de externe kosten van vervoer te internaliseren en de invloed van de luchtvaart op het broeikas effect te verminderen.

In de tussentijdse herziening van het Witboek van 2001 van de Commissie¹ wordt bevestigd dat maatregelen moeten worden genomen om de negatieve milieueffecten door de snelle toename van het luchtverkeer terug te dringen. Deze mededeling heeft als doel bestaande infrastructuur optimaal te benutten, het gebruik van technologische ontwikkelingen aan te moedigen, de veiligheid en efficiëntie te verhogen en een beter planningskader te ontwikkelen voor situaties waarin behoefte is aan nieuwe infrastructuur.

- (3) In een moderne maatschappij zijn **goede verbindingen** essentieel voor de economische slagkracht, de sociale en regionale cohesie en de culturele ontwikkeling. De toenemende vraag naar luchtvervoer wordt bijgevolg niet alleen aangewakkerd door economische en commerciële behoeften als gevolg van de globalisering, maar ook door de ontwikkeling van sociale en culturele behoeften.

¹ COM(2006) 314.

- (4) Na de liberalisering van de luchtvervoersmarkt door de invoering van de interne markt en maatregelen om de verzadiging van het luchtruim aan te pakken door de instelling van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, zal de Commissie haar aandacht toespitsen op luchthavens. De capaciteit volstaat niet om aan de stijgende vraag te voldoen en dreigt de meest **beperkende factor** te worden voor de luchtvaart. De effecten van deze zwakste schakel op het hele netwerk brengen de efficiëntie van de hele luchtvaartketen in het gedrang. Aangezien de luchtvaart als een motor voor economische groei wordt beschouwd, dreigt het concurrentievermogen van de hele Europese economie te worden aangetast.
- (5) Luchthavens zijn **economisch erg belangrijk**, zowel op lokaal niveau als op wereldschaal. De Europese luchthavenexploitanten bieden werkgelegenheid aan 120 000 mensen en verwerken jaarlijks 580 miljoen passagiers. In totaal zijn de luchthavens, met inbegrip van vliegtuigonderhoud, catering, handel en verkeersleiding goed voor ongeveer 1,1 miljoen banen.

De luchtvaartsector **creëert** gemiddeld 925 banen per miljoen laadeenheden². Voor 31% van de bedrijven is de nabijheid van een grote luchthaven een belangrijke **factor voor de locatiekeuze** voor productievervestigingen. In de bank- en verzekeringssector vertegenwoordigt de luchtvaart 50% van de totale vraag naar vervoer³.

Een goed functionerende luchtvaartsector draagt derhalve bij tot de realisatie van de Lissabondoelstellingen.

1. DE VERWACHTE CAPACITEITSSCHAARSTE

- (6) De capaciteit van een luchthaven wordt bepaald door de capaciteit van de **start- en landingsbanen en van de grondinfrastructuur**. De capaciteit van de start- en landingsbanen is het maximum aantal vliegtuigen dat kan landen en/of opstijgen, rekening houdend met fysieke beperkingen die een invloed hebben op de veiligheid zoals kolkvorming door zogturbulentie. De capaciteit van de grondinfrastructuur wordt bepaald door het fysieke ontwerp van de terminal (parkeerplaatsen, incheckbalies enz.) en het efficiënt beheer daarvan.
- (7) Gezien de verwachte groei van het luchtverkeer zal Europa geconfronteerd worden met een **steeds grotere kloof**⁴ tussen capaciteit en vraag. Dit is de zogenaamde “capaciteitsschaarste”. Indien de huidige capaciteit niet drastisch wordt verhoogd zullen naar schatting meer dan 60 Europese luchthavens tegen 2025 met ernstige congestie kampen en zullen de 20 grootste luchthavens minstens 8 tot 10 uur per dag verzadigd zijn.

² Een laadeenheid is een passagier of 0,1 ton vracht.

³ Airports Council International and York Aviation, “The social and economic impact of airports in Europe”, 2004.

⁴ Gezamenlijke studie van het ECAC en Eurocontrol inzake luchthaven capaciteit: “Challenges to Growth”, 14 december 2004, gepubliceerd op de website van Eurocontrol:
http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf

- (8) De congestie zal wellicht ernstige gevolgen hebben voor de stiptheid van de luchtvaartmaatschappijen, met name op hubs, en zal derhalve de efficiëntie van de Europese luchtvaart aantasten. De congestie zal ook **milieu- en veiligheidskosten** met zich brengen aangezien luchthavenoperaties een nooit geziene densiteit en complexiteit zullen bereiken.

De capaciteitsschaarste op luchthavens vormt een **bedreiging** voor de veiligheid, de efficiëntie en het concurrentievermogen van alle bij de luchtvervoersketen betrokken actoren.

2. EEN STRATEGISCHE VISIE OM DE CAPACITEITSSCHAARSTE WEG TE WERKEN

- (9) Voor een dermate complex probleem bestaat **geen mirakeloplossing**. Naast het grote aantal betrokkenen en de bijzonder technische aard van de luchthavenoperaties, is ook de planningshorizon in de luchtvaartsector een uitdaging:
- De bouw van nieuwe infrastructuur vergt 5 tot 10 jaar of zelfs langer;
 - Het duurt 1 tot 5 jaar om het gebruik van de bestaande start- en landingsbanen, met inbegrip van het omliggende luchtruim, te optimaliseren.
- (10) Tussen midden september 2005 en begin 2006 heeft de Commissie de betrokken actoren geraadpleegd om oplossingen te zoeken voor het capaciteitsgebrek. De antwoorden van overheidsinstanties, luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten, piloten, luchtvaartnavigatiediensten, deskundigen, burgers en milieuorganisaties leverden waardevolle ideeën op⁵. Een belangrijke uitkomst van de raadpleging is dat er **algemene eensgezindheid bestaat over het probleem en de behoefte aan marktgerichte en milieuduurzame oplossingen**. Heel wat respondenten hebben benadrukt dat er behoefte is aan een betere samenwerking en informatie-uitwisseling tussen alle actoren die bij de operationele keten van luchthavens zijn betrokken.
- (11) Het capaciteitsvraagstuk is aan bod gekomen tijdens de vergaderingen op hoog niveau van de directeurs-generaal voor de burgerluchtvaart in 2005 onder het Britse voorzitterschap en onder het Oostenrijkss voorzitterschap in mei 2006 in Salzburg.
- (12) Als resultaat van deze raadpleging is een lijst met **maatregelen** opgesteld:
- De behoefte aan een efficiënter gebruik van de **bestaande start- en landingsbanen** en middelen voor nieuwe infrastructuur;
 - Er moet een goed evenwicht worden gevonden tussen marktgestuurde oplossingen (marktmechanismen voor de toekenning van slots) en regelgevende maatregelen (gemeenschappelijk Europees luchtruim en veiligheidstoezicht op luchthavens);

⁵ Het raadplegingsdocument en de reacties zijn beschikbaar op:
http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm

- De Europese Gemeenschap kan de luchtvaartsector ook met **financiële instrumenten** ondersteunen: TEN-V, de programma's in het kader van het Europees cohesiebeleid via de Europese fondsen voor regionale ontwikkeling en cohesie (overeenkomstig de communautaire strategische richtsnoeren inzake cohesie en de in elk programma vastgestelde prioriteiten), of andere initiatieven zoals SESAR (Single European Sky ATM Research – programma voor de uniformisering van het luchtverkeersbeheer in Europa);
- Om de **veiligheid** te bevorderen zijn bindende communautaire regels nodig, met name wat betreft de veiligheid aan de luchtzijde van terminals, niet alleen op het gebied van infrastructuur, maar ook op het gebied van exploitatie en beheer;
- De **beveiliging** van de luchtvaart moet worden meegenomen als algemene randvoorwaarde bij de verhoging van de luchthavencapaciteit.
- **Regionale luchthavens** zijn belangrijk voor de ontwikkeling van een geïntegreerd Europees luchtvervoersnetwerk. In dit verband is het wenselijk de beschikbare restcapaciteit van regionale luchthavens te benutten mits de communautaire regelgeving inzake staatssteun door de lidstaten wordt nageleefd⁶. Wereldwijde satellietnavigatiesystemen zijn belangrijke instrumenten om de capaciteit en flexibiliteit van de operaties op deze luchthavens te verhogen zonder de kosten van de plaatselijke infrastructuur op te drijven. De lidstaten moeten inspanningen leveren om de **weg- en spoorontsluiting** van regionale luchthavens te verbeteren zodat ze de grote luchthavens kunnen ontlasten.

In het licht van deze elementen schuift de Commissie vijf belangrijke maatregelen naar voren:

- Een betere benutting van bestaande luchthavencapaciteit;
- Een coherent beleid inzake luchtverkeersveiligheid op luchthavens;
- Aanmoedigen van comodaliteit: de integratie van en samenwerking tussen vervoersmodaliteiten;
- Verbeteren van de milieucapaciteit van luchthavens en van het planningskader voor nieuwe luchthaveninfrastructuur;
- Ontwikkelen en invoeren van rendabele technologische oplossingen.

De raadpleging van de actoren bevestigde dat er dringend behoefte is aan gecoördineerde maatregelen. Dit rapport bevat een lijst met concrete maatregelen die het best op EU-niveau kunnen worden genomen. De Europese Commissie zal toezien op de voortgang en richt daartoe een waarnemingscentrum op.

⁶ Artikelen 87 t.e.m. 89 van de EG-Verdragen en de communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven – PB C 312 van 9.12.2005.

3. BESTAANDE LUCHTHAVENCAPACITEIT BETER BENUTTEN

3.1. Capaciteitsonderzoek en methodologie voor middellangetermijnplanning

- (13) Een capaciteitsbepaling dient te gebeuren op basis van een degelijke **inventaris** van de bestaande en geplande Europese luchthavens. Een dergelijke inventaris op Europees niveau bestaat op dit moment nog niet. Bovendien hanteren de luchthavens verschillende methodes en taxonomieën om hun capaciteit te bepalen. Vergelijking en benchmarking wordt hierdoor bemoeilijkt.

Eurocontrol, de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart, biedt de Commissie ondersteuning bij de invoering van het gemeenschappelijke Europese luchtruim en neemt een aantal technische werkzaamheden op zich in het kader van de opstelling van ontwerp-uitvoeringsmodaliteiten die de basis zullen vormen voor een voorstel dat de Commissie vervolgens via de comitéprocedure zal laten goedkeuren.

De Commissie stelt voor deze werkafspraken ook toe te passen voor de ontwikkeling van uitvoeringsmodaliteiten voor gemeenschappelijke definities en analyse-instrumenten voor de bepaling van de luchthavencapaciteit alsmede procedures voor overleg met luchthavenexploitanten bij de capaciteitsplanning op middellange termijn.

- (14) Eurocontrol heeft een systematisch en goed functionerend proces ontwikkeld voor capaciteitsplanning op Europees niveau in het kader van het luchtverkeersbeheer. De Commissie stelt voor deze oefening uit te breiden tot de planning van luchthavencapaciteit, waardoor de sector een algemeen beeld krijgt van de luchthavencapaciteit in Europa. De Commissie roept de lidstaten, betrokken instanties en actoren op samen een waarnemingscentrum inzake luchthavencapaciteit in te stellen dat zal **toezien** op dit planningsproces. Dit waarnemingscentrum zal in 2007 van start gaan en fungeren als forum voor de uitwisseling en monitoring van gegevens en informatie inzake luchthavencapaciteit om in dit belangrijke dossier een visie te ontwikkelen voor het hele continent.

De Commissie zal Eurocontrol begin 2007 opdracht geven geharmoniseerde instrumenten te ontwikkelen voor de vaststelling van luchthavencapaciteit.

Op grond van de Europese capaciteitsinventaris zal het waarnemingscentrum onder leiding van de Commissie voor de middellange-termijnplanning van de luchthavencapaciteit streven naar een verbetering van het bewustzijn en de informatie over regionale capaciteitsbehoeften en terzake jaarlijks een rapport opstellen.

3.2. Luchthavenslots en vluchtplannen:

- (15) Luchtvaartmaatschappijen dienen in Europa minstens één uur voor het vertrek van de vlucht een vluchtplan in te dienen. Vervolgens wordt hen een ATFM-slot (Air Traffic Flow Management) toegewezen; dit is het tijdstip waarop het vliegtuig kan opstijgen zonder een verzadiging van het luchtverkeerscontrolesysteem te veroorzaken. ATFM-slots worden traditioneel gebruikt wanneer er een intrinsiek capaciteitstekort is bij de luchtverkeersleidingcentra of op de luchthaven⁷ of wanneer een onverwachte capaciteitsbeperking optreedt (mist, onweer, technische storingen, enz.).

In de praktijk worden de vluchtplannen niet systematisch vergeleken met de luchthavenslots, zodat de beschikbare luchthavenslots niet altijd optimaal worden benut. Vliegtuigen houden de taxi- en baancapaciteit daardoor langer bezet, wat nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

In 2005 werd aan Eurocontrol opdracht gegeven in nauwe samenwerking met de Commissie uitvoeringsregels te ontwikkelen voor ATFM⁸. Een ontwerp tekst met de uitvoeringsmodaliteiten zal waarschijnlijk begin 2007 in het kader van de comitéprocedure worden voorgelegd naar het Comité gemeenschappelijk Europees luchtruim.

- (16) Eventueel kan artikel 14 van de slottoewijzingsverordening⁹ worden gewijzigd zodat de bevoegde luchtverkeersleidingsautoriteiten verplicht zijn een vluchtplan van een maatschappij te verwerpen wanneer die niet over de vereiste slots beschikt.
- (17) Overeenkomstig de verordening betreffende de organisatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim¹⁰, is Eurocontrol eveneens gevraagd de Commissie technische ondersteuning te verlenen met het oog op de opstelling van het voortgangsverslag voor de Raad en het Europees Parlement betreffende tenuitvoerlegging van deze regelgeving tegen 20 april 2007.

Eurocontrol zal, in nauwe samenwerking met de Commissie en overeenkomstig haar opdracht, ATFM-oplossingen voorstellen om de luchthavenslots en vluchtplannen op elkaar af te stemmen en aanbevelingen formuleren betreffende wenselijke aanpassingen van de betrokken wetgeving. De ontwerp ATFM-uitvoeringsmodaliteiten zullen voor advies worden voorgelegd aan het Comité gemeenschappelijk Europees luchtruim. De Commissie zal tevens de resultaten en mogelijke effecten evalueren van het voortgangsverslag 2007 over het gemeenschappelijk Europees luchtruim inzake luchthavenexploitatie.

⁷ Van 50% van de ATFM-vertragingen in Europa ligt de oorzaak op de luchthaven.

⁸ Artikel 9 van de luchtruimverordening: Verordening (EG) nr. 551/2004 van 31.3.2004.

⁹ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (PB L 793 van 21.4.2004)

¹⁰ Artikel 12, lid 2, van verordening (EG) nr. 549/2004 van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

3.3. Een betere betrouwbaarheid en minder vertragingen door gezamenlijke besluitvorming (CDM):

- (18) Voorspelbaarheid is essentieel voor de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen voorzien in hun vluchtschema's een buffer om onverwachte vertragingen bij vertrek of aankomst van het vliegtuig op te vangen. Een vermindering van die buffer met vijf minuten zou een winst opleveren van ongeveer 1 000 miljoen euro door een betere benutting van vliegtuigen en luchthavens.
- (19) Bovendien moeten "luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtverkeersleidingcentra en de ATFM-instanties overschakelen van een 'eilandperspectief' naar een algemene visie op luchtvaartprestaties"¹¹. Verbeterde **besluitvormingsmechanismen** door informatie-uitwisseling tussen alle luchthavenpartners levert talrijke kwantitatieve en kwalitatieve voordelen op voor de exploitatie, niet alleen van de eigen luchthaven maar van het hele netwerk. Deze geïnstitutionaliseerde vorm van inclusieve informatie-uitwisseling wordt 'Collaborative Decision Making' (CDM) genoemd. Dankzij 'collaborative decision making' op luchthavens kunnen vervolgvertragingen op het hele netwerk worden voorkomen en kan capaciteitsverlies door weersomstandigheden of andere storingen beter worden opgevangen.
- (20) De Commissie is ervan overtuigd dat, indien voldoende partners deelnemen, CDM-besluitvorming op luchthavens aanzienlijke voordelen kan opleveren voor de exploitatie van het hele luchthavennetwerk. Er wordt van uitgegaan dat een betere operationele efficiëntie ook milieuvoordelen zal opleveren.

De Commissie stelt voor Eurcontrol opdracht te geven uitvoeringsmodaliteiten te ontwikkelen voor de invoering van CDM-besluitvorming op Europese luchthavens in 2008.

¹¹ Report on Punctuality Drivers at Major European Airports, blz. 48, opgesteld door de Performance Review Unit – mei 2005

4. EEN COHERENT BELEID INZAKE LUCHTVAARTVEILIGHEIDSMATREGELEN OP LUCHTHAVENS

4.1. Uitbreiding van de verantwoordelijkheden van de EASA met regelgeving inzake veiligheid op luchthavens

- (21) Een intensieve benutting van luchthavens en een toename van het verkeersvolume vergen betere veiligheidsregels. De veiligheid op de luchthaven is tot dusver het minst gereguleerde onderdeel van de luchtvervoerketen. Vrijwillige inspanningen door de groep van luchthavenveiligheidsinstanties (GASR)¹² hebben opmerkelijke resultaten opgeleverd. Er zijn echter gemeenschappelijke bindende regels nodig om alle Europese burgers, overeenkomstig de ICAO-voorschriften inzake luchthavenveiligheid, dezelfde luchtvaartveiligheid te waarborgen. Bovendien passen niet alle lidstaten de ICAO-voorschriften op dezelfde manier toe zodat de concurrentievoorwaarden tussen de luchthavenexploitanten¹³ ongelijk zijn en luchtvaartmaatschappijen die luchthavens in verschillende lidstaten aandoen verschillende nationale of zelfs lokale veiligheidsregels dienen na te leven.
- (22) Zoals reeds vermeld zal de Commissie derhalve een wetgevingsvoorstel indienen om luchthavenveiligheid op te nemen in de bevoegdheden van de EASA¹⁴. In 2005 werd een eerste effectbeoordeling gemaakt betreffende de uitbreiding van de EASA. In 2006 zal de EASA, op basis van een uitvoerige raadpleging van de betrokken partijen via de “Notice of Proposed Amendment”-procedure (voorstel tot wijziging), zelf een standpunt innemen over deze zaak,

Verwacht wordt dat de Commissie hierover begin 2008 een wetgevingsvoorstel zal goedkeuren.

4.2. Wereldwijde satellietnavigatiesystemen (GNSS) voor een betere veiligheid op luchthavens.

- (23) De EU dringt reeds lange tijd aan op de ontwikkeling van navigatie op basis van satelliettechnologie. Ondanks de aanbevelingen van de ICAO en de beschikbaarheid van gecertificeerde luchtvaartelektronica blijft het gebruik van deze systemen beperkt. Vanuit veiligheidsoogpunt vormt GNSS een extra bron voor positie-informatie. GNSS helpt “Controlled Flight into Terrain”-incidenten te voorkomen. Dit is, met name bij minder geavanceerde toestellen, nog steeds de belangrijkste oorzaak van dodelijke ongevallen. GNSS kan voorts meer flexibiliteit bieden bij de vaststelling van aanvliegen- en opstijgroutes met het oog op het vermijden van obstakels, een beperking van de geluidsimpact en een veilige exploitatie van dicht bij elkaar gelegen luchthavens of startbanen.

¹² De GASR is opgericht in 1996 en bestaat vandaag uit 27 Europese landen.

¹³ Bijlage 14, hoofdstuk I, afdeling 1.3 van de “Manual on Certification of Aerodromes” (doc nr. 9774 van oktober 2001).

¹⁴ Mededeling betreffende de uitbreiding van de taakstelling van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart – Agenda voor 2010, COM(2005) 578 van 15 november 2005.

De Commissie zorgt voor de certificering van het EGNOS/Galileo-signaal in de ruimte en neemt de exploitatie van GNSS op in het Europees radionavigatieplan. Een volledige integratie van GNSS in de operationele ATM-processen zal wellicht tot stand komen in het kader van het SESAR-programma dat een aantal voordelen zal bieden voor het gate to gate netwerk.

5. BEVORDEREN VAN COMODALITEIT VAN VERVOERSMODALITEITEN

5.1. Comodaliteit en een betere toegankelijkheid van luchthavens:

- (24) De complementariteit tussen trein en vliegtuig moet worden verbeterd. Er zijn minstens drie interfaces tussen trein en vliegtuig die de maatschappij als geheel specifieke voordelen bieden en positieve effecten hebben voor het milieu:
- Treinverbindingen naar het centrum van de stad zorgen voor minder congestie op de weg en een betere luchtkwaliteit rond luchthavens;
 - Spoorverbindingen met de regio bieden dezelfde voordelen en zorgen bovendien voor een uitbreiding van het werfgebied van de luchthaven;
 - Hogesnelheidstreinverbindingen tussen de luchthaven en belangrijke grote steden hebben dezelfde voordelen en bieden de mogelijkheid slots voor kortereafstandsvluchten vrij te maken voor langeafstandsvluchten, die voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen een hogere slotproductiviteit bieden.

Klassieke treinen kunnen een belangrijke rol spelen. Lidstaten zouden door de Gemeenschap financieel moeten worden ondersteund om treinverbindingen naar secundaire en regionale luchthavens te ontwikkelen.

De luchthaven Stockholm Arlanda (ongeveer 17 miljoen passagiers per jaar) beschikt over drie ondergrondse treinstations. Eén station wordt gebruikt voor langeafstandstreinverbindingen terwijl de twee andere, die zich aan de uiteinden van de luchthaven bevinden, worden bediend door de Arlanda Expresstrein. Arlanda Express rijdt 4 tot 6 keer per uur tussen de luchthaven en de stad en legt de afstand van 45 km af in 20 minuten met snelheden tot 200 km/h. Indien, ongeacht om welke reden, de trein meer dan twee minuten te laat aankomt, kunnen reizigers de volledige terugbetaling van hun ticket vragen.

- (25) Er is behoefte aan efficiënte comodale infrastructuur en een verbetering van de modale split van en naar luchthavens. De Commissie zal zich blijven inzetten en middelen vrij maken voor de promotie en financiering van intermodale infrastructuur. Dergelijke projecten kunnen worden gepromoot in het kader van het Europees cohesiebeleid en komen nog steeds in aanmerking voor financiering via de Europese fondsen voor regionale ontwikkeling en cohesie.

Voor comodaliteitsprojecten zijn in de periode 2007-2013 nog middelen beschikbaar via de TEN-V-middelen en de Europese fondsen voor regionale ontwikkeling en cohesie. De Commissie moedigt de lidstaten tevens aan intermodale knooppunten te ontwikkelen op luchthavens (spoorverbindingen naar luchthavens en spoorwegstations op luchthavens) om de efficiëntie van zowel de luchtvaart als het spoor te verbeteren.

5.2. Intermodaliteit tussen trein en vliegtuig

- (26) De belangrijkste argumenten op grond waarvan passagiers opteren voor een bepaalde vervoersmodaliteit blijven in heel Europa relatief stabiel en belangrijk. Passagiers kiezen voor de trein wanneer die het best scoort inzake reistijd, tarieven, frequentie, toegankelijkheid enz. en voor het vliegtuig wanneer dat hen het best uitkomt. Intermodale oplossingen moeten derhalve ondersteuning bieden en gericht zijn op de keuzes van de passagier op de vervoersmarkt. Factoren zoals de informatie, ticketsysteem, taal, integratie van diensten en andere aspecten spelen een rol bij de verdere optimalisering van de dienst.

Om de complementariteit tussen spoor en luchtvaart aan te moedigen moet in de eerste plaats de aantrekkelijkheid van het product 'trein' worden verbeterd. Passagiers worden zo aangemoedigd de trein uit te proberen voor zowel van punt tot puntverplaatsingen als transferverbindingen. Gelet op de toenemende vraag zullen heel wat aspecten van secundair belang worden opgelost door betere samenwerking tussen exploitanten en feedback van klanten. Intermodaliteit tussen trein en vliegtuig mag niet worden beschouwd als de oplossing voor congestie van luchthavens aangezien de effecten in het algemeen beperkt blijven tot de groei van het luchtverkeer gedurende één tot twee jaren. Intermodaliteit bevordert echter de efficiëntie van het vervoerssysteem en met name van luchthavens. Voorts wordt de milieuhinder op luchthavens beperkt. Een van de conclusies van het 'Rail-Air Intermodality Facilitation Forum' dat heeft plaatsgevonden tussen september 2003 en juni 2004 was dat het ontbreken van ticketintegratie tussen trein en vliegtuig wordt beschouwd als een obstakel voor de verdere ontwikkeling van intermodaliteit tussen lucht- en spoorvervoer, zowel wat het aantal diensten als de belangstelling van passagiers betreft.

De Commissie wil ticketintegratie tussen trein en vliegtuig aanmoedigen en zal daarover begin 2007 een raadplegingsdocument publiceren.

6. GRONDIGE AFWEGING VAN NIEUWE LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR

6.1. Verbeteren van de milieucapaciteit van luchthavens (lawaaihinder)

(27) Gevoeligheid voor vliegtuiglawaai vormt een belangrijke belemmering voor de ontwikkeling van luchthavens. De volledige vervanging van de lawaaierigste oudere toestellen (vliegtuigen van hoofdstuk 2) vanaf 1 april 2002 was een stap vooruit naar een verbetering van de geluidssituatie rond luchthavens. Gelet op de verwachte groei van de luchtvaart die deze verbetering op korte termijn teniet dreigt te doen, voorziet Richtlijn 2002/30/EG inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen in de mogelijkheid de meest lawaaierige toestellen van hoofdstuk 3 buiten dienst te stellen mits een aantal voorwaarden worden nageleefd in het kader van de zogenaamde “evenwichtige aanpak”.

- Tijdens de ICAO-vergadering van 2001 hebben de bij de ICAO aangesloten staten een akkoord bereikt over een vanuit milieuoogpunt verantwoorde en economisch haalbare gezamenlijke aanpak voor vliegtuiglawaai op individuele luchthavens. Deze aanpak omvat vier belangrijke elementen:
 - Vermindering van het geluid aan de bron;
 - Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening;
 - Operationele procedures voor geluidsbeperking;
 - Exploitatiebeperkingen voor bepaalde vliegtuigen op grond van het geluidsniveau.
- Het is de bedoeling dat geen exploitatiebeperkingen voor lawaaierige toestellen worden opgelegd vooraleer de mogelijke baten van andere maatregelen zijn onderzocht. De evenwichtige aanpak biedt een kader voor de beoordeling, raadpleging en besluitvorming, rekening houdend met de visie van alle betrokken partijen.
- Het beginsel van de evenwichtige aanpak is opgenomen in de communautaire wetgeving¹⁵.

In 2006 is een studie gestart over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en de ontwikkeling van de geluidssituatie op luchthavens in de Gemeenschap sinds de inwerkingtreding van de richtlijn.

In het kader van de evenwichtige aanpak van geluidsbeheer dienen de lidstaten eveneens rekening te houden met de bepalingen van de richtlijn inzake omgevingslawaai (2002/49/EG). Deze richtlijn zal in 2009 worden herzien.

¹⁵ Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, PB L 85, blz. 40 van 28.3.2002.

In 2007 wordt een rapport opgesteld over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en zal de Commissie beslissen of een voorstel tot wijziging van de richtlijn moet worden ingediend.

6.2. Verbetering van het planningskader voor nieuwe luchthaveninfrastructuur:

(28) Wat ruimtelijke ordening en beheer betreft, is er in de EU **nog heel wat ruimte voor verbetering:**

- Slechts enkele lidstaten stellen luchthavenplannen met informatie over langetermijnprojecten voor luchthaveninfrastructuur, met aanduiding van gebieden met hoogtebeperkingen en hoge geluidsbelasting, ter beschikking van planningsinstanties en het publiek;
- Slechts de helft van de lidstaten bundelen alle informatie over luchthavens en hun exploitatie-effecten op het omliggende gebied;
- De systematische publicatie van langetermijnplannen voor luchthavens en van ruimtelijke ordeningsplannen verbetert de toegankelijkheid en kwaliteit van de voor het publiek beschikbare informatie en zorgt er mee voor dat het publiek degelijk is geïnformeerd.

(29) Een degelijk ruimtelijke ordeningsbeleid spoort tevens met de **evenwichtige aanpak** van geluid en de mogelijkheden die worden geboden via GNSS. De geldende regelingen moeten worden aangepast zodat de bevoegde instanties kunnen beschikken over langetermijnplannen van de luchthavens en de informatie goed wordt afgestemd op het ruimtelijke ordeningsbeleid.

(30) Met het oog op de verbetering van de efficiëntie van de luchtvaart, dient rekening te worden gehouden met de resultaten van capaciteitsberekeningen en ruimtelijke planningsgegevens bij de coördinatie en bepaling van de regionale behoeften en de capaciteitsbehoeften van het hele netwerk.

(31) Om de planningsprocedures te vereenvoudigen en te versnellen is er behoefte aan samenwerking tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en de Commissie, met name voor projecten van gemeenschappelijk Europees belang. Zonder afbreuk te doen aan de betrokken normen inzake milieuwetgeving, waaronder de richtsnoeren inzake milieueffectbeoordeling en strategische milieueffectbeoordeling, moet worden gestreefd naar een termijn van vijf jaar voor de planning, goedkeuring en bouw.

De Commissie zal samen met deskundigen van de lidstaten en betrokken partijen streven naar een vereenvoudiging van de procedures en een aanbeveling opstellen met **richtsnoeren met beste praktijken** inzake de coördinatie van luchthavenplannen en ruimere ruimtelijke ordeningsplannen.

7. ONTWIKKELING EN INVOERING VAN NIEUWE TECHNOLOGIEËN

- (32) In het kader van de kaderprogramma's voor onderzoek heeft de Commissie een aantal projecten gefinancierd op het gebied van "advanced surface movement guidance and control systems". Deze technologieën zijn inmiddels voldoende verder ontwikkeld. Bovendien geniet dit programma inmiddels algemene erkenning binnen de ICAO en is men tot een algemene standaardisering gekomen.
- (33) Met name het aspect toezicht en controle van het A-SMGCS concept is een doeltreffend middel om bij alle weeromstandigheden strenge veiligheidsnormen te handhaven bij een toenemend aantal vliegbewegingen.

A-SMGCS of "Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems" (geavanceerd grondgeleidings- en controlesysteem) zijn systemen die zorgen voor routing, geleiding en toezicht m.b.t. de besturing van vliegtuigen en voertuigen zodat onder alle weersomstandigheden normale grondbewegingen kunnen plaatsvinden binnen het operationele zichtbaarheidniveau zonder het vereiste veiligheidsniveau in het gedrang te brengen.

De toezichts- en controlefuncties zijn voldoende getest om te waarborgen dat de prestatie-eisen rijp zijn om te worden gehanteerd als richtsnoeren voor de invoering van deze beide functies van een A-SMGCS systeem.

- (34) In het kader van het SESAR-programma worden nieuwe technologieën ontwikkeld met het oog op een verdere verbetering van de veiligheid en efficiency van luchthavenexploitatie. Het gaat om:
- Dankzij nieuwe instrumenten voor de voorspelling en detectie van zogturbulenties kan de minimale afstand tussen vliegtuigen op een veilige manier worden verminderd;
 - Dankzij nieuwe sensoren kan vanop afstand worden ingegrepen;
 - Dankzij een nieuwe generatie luchthavenbeheerinstrumenten kunnen de grondbewegingen worden geoptimaliseerd;
- (35) De ontwikkeling van een systeemomvattend informatiebeheersysteem zal leiden tot een CDM voor de hele luchtvaart waardoor de voorspelbaarheid en efficiëntie van vliegtuig- en luchthavenoperaties verder zal toenemen. Een toename van de operationele efficiëntie is eveneens gunstig voor het milieu.
- (36) Technologieën, zoals de radiofrequentie-identificatiesystemen (RFID) om de interne logistieke efficiëntie van luchthavens te verbeteren, kunnen eveneens helpen om de congestie weg te werken. Op verzadigde luchthavens kan een vertraging bij vertrek aanzienlijke gevolgen hebben op de slot- en vluchtplanning.

Dankzij nieuwe technologieën, zoals de radio-identificatie van instapkaarten en bagage kunnen de vliegtuigvertragingen door passagiers die niet opdagen bij de incheckbalie¹⁶, 10% van alle vertragingen, aanzienlijk worden beperkt. Het systeem biedt de mogelijkheid de passagier te lokaliseren of eventueel zijn ruimbagage gemakkelijker te identificeren en te verwijderen.

Deze technologieën zullen echter pas echt doeltreffend zijn indien gemeenschappelijke interoperabiliteitsnormen worden vastgesteld voor radio-identificatie alsmede een gemeenschappelijk wettelijk kader voor de bescherming van passagiersgegevens¹⁷ op internationaal niveau.

Rijpe technologieën, zoals de A-SMGCS toezichts- en controlefuncties, moeten op de Europese luchthavens worden ingevoerd. In het kader van het SESAR-programma worden nieuwe instrumenten en systemen ontwikkeld die de luchthavencapaciteit aanzienlijk zullen opdrijven.

8. CONCLUSIE

- (37) De Commissie is klaar om de uitdaging van het verwachte capaciteitstekort aan te gaan. Het in deze mededeling voorgestelde actieplan is het resultaat van een intensieve raadplegingsprocedure. In dit actieplan (zie het gedetailleerde plan in de bijlage) is gestreefd naar een evenwicht tussen wetgevingsvoorstellen, financiële steun en het bevorderen van een beter gecoördineerde planning.
- (38) Alle actoren dienen samen te werken om de luchtvaart efficiënter, veiliger en milieuvriendelijker te maken zodat zij beantwoordt aan de ambitieuze doelstellingen van de Lissabonstrategie.

¹⁶ Zie bijvoorbeeld het door de EU gefinancierde OpTag project: <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>

¹⁷ Deze aspecten en factoren zullen aan bod komen tijdens de stappen die volgen op de publieke consultatie van de Europese Commissie inzake radio frequentie-identificatiesystemen (www.rfidconsultation.eu)

BIJLAGE

De Commissie verleent Eurocontrol het mandaat om geharmoniseerde instrumenten voor de bepaling van capaciteit te ontwikkelen.	Begin 2007
Door de publicatie van een jaarlijks verslag zal het waarnemingscentrum dat onder leiding van de Commissie zal instaan voor de planning van luchthavencapaciteit op middellange termijn het bewustzijn en de informatie inzake regionale capaciteitsbehoeften verbeteren.	2007
In het kader van haar opdracht op het gebied van ATFM-maatregelen zal Eurocontrol oplossingen voorstellen om de luchthavenslots en vluchtplannen op elkaar af te stemmen alsmede de daartoe noodzakelijke wijzigingen van de toepasselijke wetgeving.	1 ^{ste} kwartaal 2007 resultaten van het mandaat - 2008 aanpassing van de wetgeving
Wetgevingsvoorstel betreffende de uitbreiding van de EASA tot luchthavenoperaties.	Begin 2008
De Commissie zorgt voor de certificering van het EGNOS/Galileo-signaal in de ruimte en neemt de exploitatie van GNSS op in het Europees radionavigatieplan.	Vanaf 2008
Het SESAR-programma zal wellicht leiden tot een volledige integratie van GNSS in de operationele ATM-processen.	2007
Financiering via de TEN-V-middelen, en in het kader van het Europees Cohesiebeleid via de fondsen voor Regionale ontwikkeling en Cohesie voor projecten op het gebied van comodaliteit.	Vanaf 2007
De Commissie wil ticketintegratie tussen trein en vliegtuig aanmoedigen en zal hierover een raadplegingsdocument publiceren.	Begin 2007
Opstellen van een verslag over de tenuitvoerlegging van de lawaairichtlijn met het oog op eventuele noodzakelijke wijzigingen daarvan.	2007 - 2008
Richtsnoeren inzake beste praktijken en de ontwikkeling van vereenvoudigde procedures om de coördinatie van luchthavenplannen te	2007

bevorderen.	
Een snelle invoering van rijpe technologieën zoals de A-SMGCS toezichts- en controlefuncties op de Europese luchthavens.	Vanaf 2007
In het kader van het SESAR-programma worden nieuwe instrumenten en systemen ontwikkeld die de luchthavencapaciteit aanzienlijk zullen doen toenemen.	2007 - 2013
De Commissie zal tevens een beoordeling maken van de resultaten en mogelijke effecten van het voortgangsverslag van 2007 inzake de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim inzake luchthavenexploitatie.	Vanaf midden 2007
De Commissie verleent Eurocontrol het mandaat om uitvoeringsmodaliteiten te ontwikkelen voor de invoering van CDM-besluitvorming op Europese luchthavens.	2008