



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011
COM(2011) 823 definitief

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

**Luchthavenbeleid in de Europese Unie - de capaciteit en kwaliteit verbeteren om groei,
aansluitbaarheid en duurzame mobiliteit te bevorderen**

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

1. Luchthavens spelen een belangrijke rol in de luchtvaartketen omdat zij de schakel zijn tussen enerzijds luchtvaartmaatschappijen en anderzijds hun reizigers en klanten voor goederenvervoer. Hun belang voor de Europese economie neemt ook steeds toe aangezien zij in heel wat verbindingen binnen de EU voorzien en ervoor zorgen dat Europa in verbinding blijft staan met de rest van de wereld. Zij spelen eveneens een centrale rol in de succesvolle verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
2. Zoals is erkend in de verklaring die op de luchtvaarttop in Brugge in oktober 2010 werd aangenomen¹, moeten de EU-regels worden hervormd om het concurrentievermogen van de Europese luchthavens te verhogen en de knelpunten op het gebied van capaciteit op te lossen. Op die manier kan elke schakel in de luchtvaartketen (bv. luchthavenbeheerders, luchtvaartmaatschappijen, andere dienstverleners) doeltreffender worden en kunnen reizigers en bedrijven meer waar voor hun geld krijgen.
3. De Commissie erkent dit eveneens in haar werkprogramma voor 2011. Hierin roept zij op het Europese luchthavennetwerk optimaler te gebruiken zodat de groeimogelijkheden van de eengemaakte markt kunnen worden benut. Dit zal er op zijn beurt toe bijdragen dat de EU wordt voorbereid op haar Europa 2020-doelstellingen en voor duurzame groei kan zorgen middels een meer concurrerende, hulpbronefficiënte economie. Zo ook worden in het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte"² een betere markttoegang en kwaliteitsdiensten op luchthavens aangeduid als belangrijke factoren om tot een interne Europese vervoersruimte te komen.
4. In dit document wordt samengevat welke vooruitgang is geboekt in de uitvoering van het actieplan van 2007 inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens³. Er worden ook twee belangrijke uitdagingen voor de Europese luchthavens vastgesteld: **capaciteit** en **kwaliteit**. Daarmee wordt de context geschetst voor de drie wetgevingsvoorstellen die samen met de mededeling een samenhangend geheel van specifieke maatregelen vormen: een voorstel om beter gebruik te maken van bestaande capaciteit door het huidige systeem voor de toewijzing van slots te herzien, een voorstel over afhandelingsdiensten op luchthavens en een voorstel over geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen.

¹ Op de luchtvaarttop in Brugge waren de spilfiguren van de Europese luchtvaartgemeenschap aanwezig om te praten over de problemen waarmee de sector te kampen heeft. Dit mondde uit in de "Verklaring van Brugge".

² COM(2011) 144.

³ COM(2006) 819. Zie ook de conclusies van de Raad van 2 oktober 2007 en de resolutie van het Europees Parlement van 11 oktober 2007.

2. DE UITDAGING OP HET GEBIED VAN LUCHTHAVENCAPACITEIT

2.1. Capaciteitsschaarste op de grootste luchthavens van de EU in een snel veranderende wereld

5. In het actieplan van 2007 werd vastgesteld dat de kloof tussen capaciteit en vraag in een aantal drukke EU-hubs groter wordt. Congestie in deze luchthavens zal een probleem blijven. Het verkeer zal in de toekomst blijven toenemen, zoals het ook de laatste 50 jaar is toegenomen ondanks perioden van economische neergang en andere ontwrichtingen⁴. Het verkeer in Europa zal wel trager toenemen dan in opkomende economieën, maar zal toch bijna verdubbelen tegen 2030⁵.
6. Europa zal echter niet in staat zijn om aan een groot deel van deze vraag te voldoen omdat er onvoldoende luchthavencapaciteit is. De congestieniveaus die in "*Challenges of Growth*", een onderzoek uit 2008, werden voorspeld, werden in 2010 bevestigd. Ondanks de wereldwijde economische crisis en een voorspelde stijging van de luchthavencapaciteit met 40 % tussen 2007 en 2030 (door onder andere nieuwe luchthavens, nieuwe start- en landingsbanen en nieuwe lucht- en grondinfrastructuur), zullen ongeveer 2 miljoen vluchten, d.i. 10 % van de voorspelde vraag, niet kunnen worden uitgevoerd door capaciteitsgebrek⁶.
7. Concreet wil dit zeggen dat tegen 2030 maar liefst 19 Europese luchthavens⁷ op volle capaciteit zullen werken gedurende acht uur per dag, elke dag van het jaar (in 2007 werkten slechts 5 luchthavens (bijna) op volle capaciteit gedurende 10 % van de tijd). Dit zal belangrijke gevolgen hebben voor het hele luchtvaartnetwerk, aangezien tegen 2030, als gevolg van de congestie op deze luchthavens, 50 % van alle vluchten hinder zal ondervinden door vertragingen bij vertrek of aankomst of beide (dit was 17 % in 2007). Bovendien zal het systeem ook meer kwetsbaar zijn voor ontwrichting als gevolg van verzadigde luchthavens en moeilijker kunnen herstellen van crisissituaties. Vertragingen in het systeem zullen minder snel opgelost geraken en zullen zich sneller en verder verspreiden. De punctualiteit van luchtvervoer, die in 2010 in Europa het slechtst was sinds 2001 ondanks een daling van het verkeer ten opzichte van 2007⁸, zal een groot probleem blijven.
8. Uit de gegevens van grote luchthavens die werden verzameld in het kader van een onafhankelijk onderzoek dat in opdracht van de Commissie is uitgevoerd, blijkt dat voor 2025 een soortgelijk patroon wordt verwacht⁹. Hoewel door de wereldwijde daling van luchtverkeer sinds 2008 de kloof tussen de vraag en de geplande capaciteit kleiner is geworden, en ondanks het feit dat een van de grootste hubs in

⁴ De Internationale luchtvaartassociatie (IATA) voorspelt wereldwijd 16 miljard reizigers en 400 miljoen ton goederen in 2050 (in vergelijking met respectievelijk 2,4 miljard en 40 miljoen in 2010). Airbus voorspelt een jaarlijkse groei van 4,8 % van 2010 tot 2030.

⁵ Volgens EUROCONTROL zullen er in Europa in 2030 16,9 miljoen vliegbewegingen zijn, dit is 1,8 maal meer dan in 2009 (EUROCONTROL "Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030"). Het verkeer in Europa zal groeien met 4,0 % van 2010 tot 2030, voornamelijk door het verkeer van en naar Azië-Stille Oceaan (Airbus "Global Market Forecast 2011-2030").

⁶ "Challenges of Growth 2008" en "Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030" van EUROCONTROL.

⁷ Van deze 19 luchthavens bevinden zich 13 in de EU.

⁸ "Performance Review Report 2010" van de prestatiebeoordelingscommissie van EUROCONTROL.

⁹ "Impact Assessment of Revisions to Regulation 95/93" door Steer Davies Gleave, Maart 2011.

Europa, met name Frankfurt, een nieuwe start- en landingsbaan heeft, zal de vraag tegen 2025 in de luchthavens Londen Heathrow, Londen Gatwick, Parijs Orly, Milaan Linate en Düsseldorf de capaciteit op elk moment van de dag blijven overstijgen. Als de capaciteit niet kan worden verhoogd tot meer dan de geplande 120 vliegbewegingen/uur, zal de vraag ook op elk moment van de dag de capaciteit overstijgen in Parijs Charles de Gaulle. Daarnaast zal de vraag de capaciteit blijven overstijgen op bepaalde momenten van de dag in Amsterdam, Madrid, München, Rome Fiumicino en Wenen. Deze luchthavens zijn de meest kritieke voor het luchtvaartnetwerk en zijn belangrijke knooppunten voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer. Problemen in deze luchthavens zorgen voor een enorme kettingreactie, met name in het geval van vertragingen, voor alle aanvoerende luchthavens die afhankelijk zijn van verbindingen met deze verzadigde hubs, en voor de verbindingen van Europa met andere wereldregio's.

9. Naast capaciteitsschaarste heeft de sector ook te maken met een concurrentietoename en een verschuiving in de wereldwijde luchtvaartmarkt. In de komende jaren zal de groei van luchtvervoer voornamelijk worden gestuurd door regio's als Azië-Stille Oceaan, het Midden-Oosten en Latijns-Amerika. Dit impliceert dat Noord-Amerika, traditioneel 's werelds grootste luchtvaartmarkt, en Europa, de tweede grootste luchtvaartmarkt, tegen 2012-2013 wellicht door de regio Azië-Stille Oceaan zullen worden ingehaald. In 2010 was deze tendens zichtbaar: Peking werd de tweede drukste luchthaven op het gebied van reizigersaantallen na Atlanta. Londen Heathrow viel terug naar de vierde plaats, na zowel Peking als Chicago O'Hare. De lijst van de snelst groeiende luchthavens in 2010 bevestigt deze tendens, met slechts één EU-luchthaven in de top 25¹⁰.
10. Dit zijn de redenen waarom Europa zijn bestaande luchthavencapaciteit zo optimaal mogelijk moet benutten en, indien nodig, moet uitbreiden om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar vervoer. Hoewel de lidstaten bevoegd zijn voor luchthaveninfrastructuur en dus het best zijn geplaatst om de capaciteitsschaarste aan te pakken, kan de EU in deze context bijdragen aan een modern Europees luchthavennetwerk door zich te concentreren op de gemeenschappelijke problemen en de bestaande luchthavenvoorschriften bij te werken. Zij kan ook investeringen aanmoedigen, voornamelijk door middel van innovatieve financiële instrumenten, om groei te sturen, cohesie binnen de EU te verzekeren en haar economische, sociale en culturele banden met de rest van de wereld te versterken.

2.2. De bestaande capaciteit volledig benutten en de luchthavencapaciteit verhogen

2.2.1. De grond- en luchtcapaciteit op elkaar afstemmen

11. Sinds 2007 is veel vooruitgang geboekt met het opstellen van een regelgevingskader voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Een tweede wetgevingspakket werd in 2009 goedgekeurd, met als doel een gemeenschappelijk luchtruim in te stellen vanaf 2012. Vandaag is het kader bijna voltooid. Luchthavens, die samen met het luchtverkeersbeheer de infrastructuur van de burgerluchtvaart vormen, zijn een

¹⁰ "World Annual Traffic Report" voor 2010 van ACI.

van de pijlers van deze architectuur¹¹. Zij zijn belangrijk voor het netwerk en als de capaciteit op de grond ontbreekt, zal dit negatieve gevolgen hebben op het project van het gemeenschappelijk luchtruim in zijn geheel. Het is met andere woorden zinloos om de capaciteit in de lucht te verhogen als de luchthavencapaciteit niet op de ATM-capaciteit afgestemd blijft¹².

12. Een belangrijk element voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim is de prestatieregeling¹³ aan de hand waarvan de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op EU-niveau kunnen worden verbeterd op het gebied van veiligheid, milieu, capaciteit/vertragingen en kosteneffectiviteit. In 2010 werd de prestatiebeoordelingscommissie van EUROCONTROL aangeduid als het prestatiebeoordelingsorgaan en werden prestatiedoelen voor de hele EU voor de eerste referentieperiode 2012-2014 vastgesteld¹⁴. De luchtzijde van een luchthaven maakt deel uit van deze aanpak, maar de rol van luchthavens is nog beperkt.
13. De prestatiedoelen voor 2012 tot 2014 zullen enkel van toepassing zijn op *en-routenavigatiediensten*, terwijl de prestaties van *terminalnavigatiediensten* (d.w.z. diensten in en rond luchthavens) vanaf 2012 zullen worden gemonitord¹⁵. De capaciteit van luchtvaartnavigatiediensten is trouwens niet de enige beperking. Uit gegevens die door het Central Office for Delay Analysis in Europa zijn verzameld, blijkt dat 70 % van alle vertragingen wordt veroorzaakt door grondafhandelingsactiviteiten: belangrijke vertragingen die door luchtvaartmaatschappijen of hun grondafhandelaars (technische activiteiten, instappen enz.), luchthavens (uitrusting enz.) of andere partijen bij de grondafhandeling worden veroorzaakt.
14. In het licht van deze vaststellingen is de Commissie van mening dat de logica van de prestatieregeling zou moeten worden uitgebreid naar luchthavens in hun geheel overeenkomstig het gate-to-gateprincipe en met als doel alle fasen van een vlucht, van luchthaven tot luchthaven, te optimaliseren en integreren. Prestaties moeten dus verder reiken dan de controletoren, in afwachting van prestatiedoelen voor de prestaties van *terminalnavigatiediensten* die pas vanaf 2015 (begin van de tweede referentieperiode 2015-2019) moeten worden nageleefd. De grondprestaties moeten

¹¹ Op de conferentie op hoog niveau over de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, die plaatsvond in Boedapest in maart 2011, werden concrete en doeltreffende maatregelen vastgesteld om het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten uitvoer te leggen. Deze maatregelen moeten door de relevante belanghebbenden, zoals luchthavens, worden getroffen. In de verordening van de Commissie inzake netwerkfuncties (Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie, PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1) moet rekening worden gehouden met luchthavens. De belangrijkste Europese luchthavens moeten met name worden opgenomen in het operationeel netwerkplan en elke luchthaven die daarvan deel uitmaakt, moet samenwerken met de netwerkbeheerder.

¹² Verklaring van Madrid - Conclusies van de conferentie op hoog niveau over het stappenplan voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, Madrid 25-26 februari 2010, punt 4.
¹³ Verordening (EG) nr. 691/2010 van de Commissie (PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1).

¹⁴ Besluit van de Commissie 2011/121/EU (PB L 48 van 23.2.2011, blz. 16). De volgende verbeteringen moeten plaatsvinden: voor het milieu een verbetering met 0,75 procentpunt van de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie-indicator in 2014; voor capaciteit een gemiddelde vertraging van 0,5 minuut per vlucht in 2014, voor kostenefficiëntie een verbetering van 10 % voor die periode.

¹⁵ Bovendien moeten luchthavenbeheerders met meer dan 150 000 commerciële vliegbewegingen per jaar en alle gecoördineerde luchthavens en luchthavens met bemiddeling met meer dan 50 000 commerciële vliegbewegingen per jaar de gegevens verstrekken die krachtens de verordening inzake de prestatieregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn vereist.

worden verbeterd en betrekking hebben op alle grondoperatoren (luchtvaartmaatschappijen, luchthavenbeheerders, grondaanhandelaars, veiligheids- en douanediensdiensten). De voorstellen ter herziening van de huidige regels voor de toewijzing van luchthavenslots en toegang tot afhandelingsdiensten, die de Commissie samen met deze mededeling indient, moeten daartoe bijdragen.

15. Luchthavens nemen ook deel aan de technologische dimensie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name het SESAR-programma. Dankzij SESAR is het mogelijk de capaciteit op luchthavens uit te breiden en dus tegemoet te komen aan extra vraag, het aantal vertraagde of geannuleerde vluchten te beperken en te zorgen voor meer activiteiten en een hogere mobiliteit. Activiteiten met betrekking tot luchthavens zijn momenteel goed voor ongeveer 30 % van alle SESAR-activiteiten¹⁶. Om deze capaciteitswinsten uit SESAR te kunnen halen, moet op een passende, tijdige en correct gesynchroniseerde manier in SESAR-compatibele uitrusting worden geïnvesteerd.
16. Luchthavens behoren tot de meest complexe, onderling afhankelijke operationele omgevingen en "Airport Collaborative Decision Making" (A-CDM) is een uitstekende oplossing om de algemene doeltreffendheid op een luchthaven te verhogen door te handelen op basis van gedeelde informatie, zonder dat hiervoor grote investeringen nodig zijn¹⁷. Het is ook een belangrijk middel om nieuwe technologische ontwikkelingen van SESAR uit te voeren. De Commissie is daarom van mening dat de grote EU-luchthavens A-CDM sneller moeten invoeren overeenkomstig het A-CDM-actieplan dat op initiatief van EUROCONTROL werd opgesteld¹⁸. In de toekomst moet ook de nodige aandacht worden gegeven aan de uitbreiding van A-CDM naar alle grondactoren zodat reizigers, bagage, luchtvracht en luchtvaartuigen "naadloos" worden verwerkt.

2.2.2. *De bestaande capaciteit op verzadigde luchthavens beter benutten door middel van een toewijzingssysteem waarbij slots als hulpbron doeltreffender worden gebruikt*

17. Uit de analyse van de werking van de huidige slotverordening is gebleken dat door het bestaande toewijzingssysteem de schaarse capaciteit op drukke luchthavens niet optimaal wordt benut¹⁹. Aangezien op sommige kritieke luchthavens een capaciteitsgebrek wordt voorspeld, dat negatieve gevolgen heeft op de prestaties van

¹⁶ Projecten hebben voornamelijk betrekking op onderwerpen als het verminderen van de bezettingsduur van start- en landingsbanen, vliegtuigseparatie (met inbegrip van wake vortex), oppervlaktenavigatiesystemen die luchthaven- en boordsystemen combineren en de veiligheid op start- en landingsbanen (in het bijzonder de ontwikkeling van geïntegreerde systemen die ATC, luchtvaartuig en voertuigen omvatten).

¹⁷ Bij CDM is de "niet-gevoelige bedrijfsinformatie" van luchthavens beschikbaar voor alle partners: Central Flow Management Unit van EUROCONTROL, luchtverkeersleider, luchthavenbeheerder, luchtvaartuigbeheerder, piloot en grondaanhandelaar. A-CDM is een bewezen instrument waarmee luchthavens in het bijzonder de algemene doeltreffendheid van grondaanhandelingsactiviteiten en de opeenvolgende activiteiten vóór vertrek kan verbeteren. Het kan het aantal vertragingen in het netwerk door een kettingreactie verminderen en luchthavencapaciteitsverlies als gevolg van weersomstandigheden of andere storende situaties beperken door deze situaties sneller te overwinnen.

¹⁸ Zie het gezamenlijke actieplan van ACI-EUROPE/EUROCONTROL/CANSO voor de tenuitvoerlegging van A-CDM op Europese luchthavens.

¹⁹ De effectbeoordeling van de Commissie bij het voorstel voor een verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op EU-luchthavens (herschikking).

het gehele netwerk, en er in de EU weinig nieuwe luchthaveninfrastructuur wordt ontwikkeld, is dit iets dat Europa niet kan laten gebeuren.

18. Daarom stelt de Commissie voor de huidige verordening te wijzigen zodat op de markt gebaseerde mechanismen in de EU kunnen worden ingevoerd, samen met waarborgen voor transparantie en niet-verstoorde mededinging, zoals een grotere onafhankelijkheid voor slotcoördinatoren. Dit kan ervoor zorgen dat slots naar de vervoerders gaan die ze het best benutten. Een aantal aanvullende maatregelen zal leiden tot een beter gebruik van deze schaarse hulpbron.
19. Men schat dat door de herziening van het toewijzingssysteem tot 24 miljoen extra reizigers per jaar op de Europese luchthavens kunnen worden bediend, wat gelijkstaat aan een economisch voordeel van meer dan 5 miljard euro en tot 62 000 banen kan opleveren tegen 2025 dankzij een toewijzingssysteem waarbij de hulpbron doeltreffender wordt gebruikt²⁰.

2.2.3. *Een evenwicht zoeken tussen het gewenste geluidsbeschermingsniveau en vervoers- en mobiliteitsbehoeften*

20. Hoewel luchtvaartuigen de voorbije 30 jaar 75 % minder geluid zijn gaan produceren²¹, wordt een groot deel van de EU-burgers nog steeds blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor hun gezondheid. Met het oog op duurzame luchtvaart zullen maatregelen tegen de gevolgen van geluid noodzakelijk blijven op een aantal belangrijke luchthavens. Anderzijds zijn deze geluidsgerelateerde maatregelen een beperking voor niet alleen de luchthavencapaciteit op een bepaalde luchthaven, maar ook, omwille van de kettingreactie, voor het hele luchtvaartstelsel. Bijgevolg moet bij beslissingen over geluidsmaatregelen en het gewenste geluidsbeschermingsniveau voor een juist evenwicht met de algemene gevolgen voor de capaciteit worden gezorgd.
21. Daarom stelt de Commissie voor de huidige regels over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen te wijzigen zodat de overheden zich in een betere positie bevinden om de meeste lawaaiërende luchtvaartuigen geleidelijk uit de luchthavens te doen verdwijnen. Zij zal eveneens de geluidsbeoordelingsprocedure versterken overeenkomstig de beginselen van de evenwichtige aanpak van de ICAO inzake geluidsbeheer om de meest geschikte combinatie te vinden van de meest kostenefficiënte maatregelen voor een evenwicht tussen vervoers- en mobiliteitsbehoeften en geluidsbeschermingsniveaus. Tot slot zal de Commissie de mogelijkheid krijgen om de geluidsbeoordelingsprocedure nauwkeurig te onderzoeken en, indien nodig, een beslissing inzake een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking te schorsen alvorens deze ten uitvoer wordt gelegd.

²⁰ Idem.

²¹ De EU neemt het voortouw in de ontwikkeling van schonere en stillere luchtvaartuigen. Clean Sky is met name een van de grootste onderzoeksinitiatieven van de EU met een geraamde begroting van 1,6 miljard euro voor zeven jaar. Dit partnerschap tussen de overheids- en privésector zal technologische doorbraken voor de luchtvaartuigen van morgen versnellen.

2.2.4. *Private en overheidsinvesteringen in luchthaveninfrastructuur op EU-niveau aanmoedigen*

22. Het gebruik van de bestaande faciliteiten optimaliseren, zal duidelijk ontoereikend zijn. Luchthavens moeten hun faciliteiten permanent verbeteren en ontwikkelen om tal van redenen, van het inzetten van meer energie-efficiënte en ecologische apparatuur tot veiligheids- en beveiligingsmaatregelen, en zijn ook afhankelijk van de marktvraag. De grootste investeringen zijn in het algemeen die voor capaciteitsuitbreiding. De Europese luchthavens voorspellen dat hun geplande investeringen van in totaal 120 miljard euro in nieuwe faciliteiten tussen 2000 en 2015 lang niet voldoende zullen zijn²².
23. Het onlangs vastgestelde voorstel voor nieuwe TENT-T-richtsnoeren²³ voert een netwerk met twee lagen in: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk zal zorgen voor toegang op regionaal niveau en tot het kernnetwerk. Het kernnetwerk zal bestaan uit de strategisch belangrijkste delen van het uitgebreide netwerk volgens het concept van multimodale knooppunten (hoofdzakelijk, maar niet uitsluitend, steden en grote agglomeraties). Het moet tegen ten laatste 2030 zijn voltooid en zal dan de ruggengraat vormen van het Europese geïntegreerde vervoerssysteem.
24. Het TEN-T-luchthavennetwerk zal bestaan uit meer dan 340 luchthavens en minstens 82 van deze luchthavens zullen tot het kernnetwerk behoren²⁴. Luchthavenprojecten die in aanmerking komen voor financiering, zullen projecten zijn die betrekking hebben op de verbinding van luchthavens met het spoor, de optimalisering van de bestaande infrastructuur, de toename van de luchthavencapaciteit en ondersteuning voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name de toepassing van SESAR. Structuurfondsen en cohesiefondsen zijn belangrijke elementen van het EU-beleid inzake vervoersinfrastructuur en zullen niet alleen op basis van de overheidssteunregels worden toegekend, maar ook in overeenstemming met de TEN-T-prioriteiten.
25. In het kader van het TEN-T zullen de volgende financiële instrumenten bijdragen aan de ontwikkeling van de luchthavens: het nieuwe geïntegreerde instrument "de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen" (CEF)²⁵ zal projecten voor de aansluiting van kernnetwerkluchthavens op het spoor ondersteunen, alsook SESAR en het gemeenschappelijk Europees luchtruim; toelagen voor luchthavens in het uitgebreide netwerk zullen uit het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) komen. Bovendien heeft de Commissie, ter ondersteuning van de financiering van de CEF, de voorwaarden vastgesteld voor het Europa 2020-initiatief inzake EU-projectobligaties. Dit zal een van de instrumenten met risicodeling zijn waarvan de faciliteit kan gebruikmaken om private financieringen aan te trekken voor prioriteitsprojecten in alle vervoersectoren.

²² "An outlook for Europe's airports" van ACI-EUROPE, 2010.

²³ COM(2011) 665.

²⁴ De drempel voor financieringen zal worden verdubbeld van 10 % tot 20 % van de totale kosten, terwijl voor onderzoeken nog steeds 50 % van de totale kosten wordt gefinancierd.

²⁵ De faciliteit zal in de periode 2014-2020 31,7 miljard euro aan vervoer besteden. Daarvan is 10 miljard euro bestemd voor investeringen in vervoersinfrastructuur in lidstaten die in aanmerking komen voor bijstand in het kader van het Cohesiefonds.

26. Daarnaast kunnen voor luchthavenprojecten ook middelen worden geput uit andere door de EU-gefinancierde financiële instrumenten. Voor luchthavenprojecten kan worden gebruikgemaakt van de leninggarantie voor TEN-T-projecten, een product dat speciaal is ontwikkeld en beheerd wordt door de Europese Investeringsbank voor het TEN-T. Een ander product, met name het Fonds Marguerite, is een pan-Europees beleggingsfonds dat infrastructuurinvesteringen moet bevorderen die belangrijke EU-beleidslijnen, zoals die in de luchthavensector, uitvoeren. In het algemeen kan worden gesteld dat dankzij EU-steun de kapitaalmarkt toegankelijker is.
27. Bovendien moet aandacht worden besteed aan het risico dat overheidsfinanciering van luchthaveninfrastructuur de mededinging kan verstoren, aangezien de luchtvaart een concurrerende markt is. De communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en de aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven, die in 1994 en 2005 werden goedgekeurd, worden momenteel herzien²⁶. In het licht hiervan moet worden nagegaan of overheidsfinanciering van luchthavens niet in strijd is met de overheidssteunregels. Hoewel bepaalde steuncategorieën gerechtvaardigd kunnen zijn, mag de steun niet leiden tot ongepaste concurrentievervalsing.

3. DE UITDAGING VAN DE LUCHTHAVENKWALITEIT

28. Luchthavens zijn een belangrijke schakel tussen reizigers en luchtvaartmaatschappijen en de kwaliteit van de diensten op de luchthaven is bepalend voor de ervaring van de passagier en de luchtvaartmaatschappij. Hoe reizigers de luchthaven ervaren, is wellicht in grote mate afhankelijk van de bereikbaarheid van de luchthaven, het snel krijgen van betrouwbare informatie, eenvoudige procedures voor het inchecken en voor de bagage, korte wachttijden en de aanwezigheid van personeel dat advies kan geven in geval van onverwachte situaties. Grote luchthavens moeten trachten een reizigersvriendelijke ervaring te bezorgen en tegelijk duizenden reizigers per dag te verwerken in een verzadigde infrastructuur.
29. De klantenrelatie tussen de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen heeft zich ontwikkeld als gevolg van de grote veranderingen die de luchtvervoerssector de laatste 15 jaar heeft ondergaan dankzij de Europese luchtvaartmarkt en een aantal overeenkomsten inzake luchtdiensten met belangrijke wereldwijde partners. Zo zijn de luchthavens geëvolueerd van een gewone infrastructuraanbieder naar volwaardige, gediversifieerde bedrijfsmodellen die een hele reeks marktbehoeften dienen. Voornamelijk vrachtmatachappijen hebben specifieke behoeften op het gebied van logistieke infrastructuur, ter ondersteuning van hun activiteiten die gebaseerd zijn op just-in-timeleveringen van belangrijke stukken aan bedrijven wereldwijd.
30. Een regelgevende tussenkomst op dit gebied moet uiteraard de kwaliteit van de diensten op luchthavens helpen verbeteren, maar moet er ook voor zorgen dat luchthavens even welvarend en concurrerend blijven als nu. Bovendien vinden

²⁶ De Commissie organiseerde een publieke raadpleging van belanghebbenden van april tot juni 2011, als eerste fase van de herzieningsprocedure. De antwoorden werden op 18 oktober 2011 gepubliceerd en zijn beschikbaar op de Europa-website.

reizigers in Europa vandaag een hoog veiligheids- en beveiligingsniveau in de luchtvaartsector vanzelfsprekend en fundamentele normen op dit gebied zijn uiterst belangrijk.

3.1. De bereikbaarheid en efficiëntie van luchthavens verbeteren via spoorverbindingen

31. Een luchthaven kan maar efficiënt zijn als hij gemakkelijk bereikbaar is. Kleine luchthavens kunnen hun bereikbaarheid verbeteren aan de hand van een goed georganiseerd busnet. Voor grotere luchthavens of luchthavens die al sporen in de buurt van hun terminal hebben, is het spoor een aanvullende, duurzame optie. Er zijn eigenlijk drie soorten spoorverbindingen naar luchthavens. De zogenaamde "Airport Express"-diensten zorgen voor een veilige, rechtstreekse verbinding tussen het stadscentrum en de luchthaven en vermijden op die manier files, maken toegangswegen vrij en verlagen de CO₂-emissies. Middelgrote luchthavens kunnen ook regionale treindiensten exploiteren. Deze vergroten het aantrekkingsgebied, waardoor minder luchthavens nodig zijn om een bepaald gebied te bedienen. Grote luchthavens met een groot aantal langeafstandsvluchten kunnen een succesvolle verbinding met hogesnelheidslijnen tot stand brengen die aanvoerende diensten verlenen en sommige dure korteafstandsvluchten kunnen vervangen. Hierdoor kunnen kostbare slots vrijkomen ten voordele van markten die nog niet worden bediend. Dergelijke diensten zijn duidelijk in het voordeel van de reizigers, maar zijn, indien zij correct worden uitgevoerd, ook een win-winoplossing voor alle betrokken ondernemingen: luchtvervoerders, treinexploitanten en luchthavens.
32. De tendens in de intermodale ontwikkeling lucht-spoor is duidelijk positief aangezien steeds meer overeenkomsten tussen lucht- en spoorvervoerders worden ondertekend en reizigers aan deze diensten gewoon worden. Men schat dat in 2011 ongeveer 23 miljoen reizigers van buiten hun stedelijk gebied per spoor naar EU-luchthavens zullen hebben gereisd. Toch zijn er nog heel wat obstakels, van IT-fragmentatie binnen het spoor, tot discussies over wettelijke en operationele verantwoordelijkheden, de coördinatie van de uurregeling, gemeenschappelijk ticketsysteem, de verdeling van de inkomsten, enz.
33. De Commissie zal de ontwikkeling van lucht-spoordiensten blijven bevorderen vanuit verschillende hoeken, van financiële steun voor intermodale infrastructuur (verbinding van de belangrijkste EU-luchthavens met het TEN-T-spoor- en -wegennet tegen 2050), tot werkgroepen om alle belanghebbenden rond dezelfde tafel te brengen en de ontwikkeling van interoperabele normen voor informatie en ticketsystemen via de TAP-TSI-regels²⁷ die door het Europees Spoorwegbureau worden ontwikkeld.

3.2. Grondafhandelingsdiensten verbeteren

34. Hoewel de grondafhandelingsdiensten niet altijd zichtbaar zijn, is de kwaliteit ervan bepalend voor de ervaring van de reiziger in zowel de luchthaven als de lucht. Of het nu gaat om een goede ontvangst van reizigers op de luchthaven, een correcte

²⁷ Technical Specifications for Interoperability for Telematic Applications for Passenger (Technische specificaties inzake interoperabiliteit voor telematicatoepassingen ten behoeve van het reizigersvervoer).

voorbereiding van het luchtvaartuig (bijvoorbeeld het schoonmaken van de cabine) of essentiële functies voor een veilige vlucht (bijvoorbeeld het ijsvrij maken van het vliegtuig), de grondafhandelingsdiensten zijn absoluut nodig om een comfortabele, betrouwbare en veilige vlucht die zijn geld waard is te kunnen uitvoeren.

35. De oorspronkelijke grondafhandelingsrichtlijn van 1996 had voornamelijk betrekking op het toegankelijk maken van de grondafhandelingsmarkt en zorgde ervoor dat deze markt steeds dynamischer werd. Toch variëren de mate van concurrentie in beperkte diensten en de toegangsregelingen nog sterk van lidstaat tot lidstaat. Wat nu echter vooral aan de orde is, is het verzekeren dat alle schakels in de luchtvaartketen adequaat werken zodat dit ten goede komt van het hele luchtvaartsysteem (het gate-to-gateprincipe van luchtvaart).
36. Het rechtskader van 1996 voldoet niet langer. De grondafhandelingsdiensten zijn niet doeltreffend genoeg omdat ze moeilijk toegankelijk zijn en niet kunnen uitbreiden. Bovendien is de algemene kwaliteit van grondafhandelingsdiensten niet mee geëvolueerd op het gebied van betrouwbaarheid, veerkracht, veiligheid, beveiliging en milieuprestaties. Bijgevolg zijn de voordelen van liberalisering niet voldoende uitgebuit en niet volledig doorgegeven aan de eindgebruikers (d.w.z. de bedrijven en burgers).
37. Hoewel nieuwe stappen nodig zijn om een gelijke toegang tot de markt te verzekeren, hangt de kwaliteit van de diensten ook af van andere factoren. In de grondafhandelingssector, die zo arbeidsintensief is, moet rekening worden gehouden met belangrijke sociale aspecten. Het systeem van aanbestedingen heeft een invloed op de arbeidsomstandigheden van het personeel en werkt personeelsverloop in de hand. Het rechtskader voor de grondafhandelingssector laat momenteel echter niet toe compenserende maatregelen te treffen bij de overplaatsing van personeel van een vorig grondafhandelingsbedrijf naar een nieuw, naast de waarborgen die al zijn voorzien in Richtlijn 2001/23/EG van de Raad²⁸. Permanente scholing en opleiding van personeel hebben een grote invloed op de kwaliteit van de diensten, maar het huidige rechtskader bevat geen bepalingen over personeelsopleidingen. Bovendien worden als gevolg van de huidige moeilijke economische situatie kostenbesparende maatregelen genomen, waardoor soms minder wordt geïnvesteerd in het personeel. Dit leidt tot slecht opgeleid personeel, wat op zijn beurt het risico op diensten van lage kwaliteit verhoogt en de veiligheid en beveiliging van grondafhandelingsdiensten in het gedrang brengt.
38. Bij belangrijke gebeurtenissen die vluchten sterk hebben verstoord, zoals de aswoelkcrisis en hevige sneeuwval die belangrijke hub-luchthavens lamlegde, is gebleken dat voor Europese luchthavens en het hele netwerk (dat de gevolgen van de kettingreactie draagt) de grondactiviteiten beter moeten worden gecoördineerd en dat gestrande reizigers doeltreffend moeten worden geholpen. Op grote luchthavens, die bijzonder belangrijk zijn voor het netwerk, moet de luchthavenbeheerder ervoor zorgen dat de grondactiviteiten met name worden gecoördineerd op basis van noodplannen en minimale kwaliteitsnormen. Daarnaast is uit ervaring gebleken dat

²⁸ Richtlijn 2001/23/EG van de Raad van 12 maart 2001 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen van ondernemingen of vestigingen (PB L 82 van 22.3.2011).

de vervoerder op de luchthaven aanwezig of vertegenwoordigd moet zijn, zodat de reizigers hun rechten kunnen uitoefenen. Dit is niet altijd het geval en luchthavens hebben hierdoor al te maken gehad met moeilijke situaties. De Commissie zal hiermee rekening houden bij de herziening van Verordening 261/2004²⁹ en zal van deze gelegenheid gebruikmaken om te beslissen of alleen de luchtvervoerder de kosten van hulp en bijstand moet dragen indien andere partijen verantwoordelijk zijn voor de vertraging of annulering.

3.3. Luchthavengelden: meer transparantie en kostengerelateerdheid van luchthaven- en beveiligingsgelden voor luchtvaartmaatschappijen en reizigers

39. Eerlijke toegang tot luchthaveninfrastructuur aan een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen is belangrijk voor een algemeen doeltreffend luchtvaartstelsel. Een belangrijke stap werd in de Europese Unie in 2009 genomen door de vaststelling van de richtlijn inzake luchthavengelden. Hierin werden gemeenschappelijke minimumnormen vastgesteld voor het bepalen van de gelden die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor het gebruik van de nodige luchtvaartinfrastructuur om vluchten uit te voeren.

40. Twee doelstellingen moeten nog worden gehaald. De eerste is de uitvoering van de richtlijn van 2009, die tegen 15 maart 2011 door de lidstaten moest zijn omgezet. De Commissie is de nationale maatregelen aan het onderzoeken en zal in 2013 aan de Raad en het Europees Parlement verslag uitbrengen.

41. De tweede doelstelling heeft betrekking op beveiligingsgelden. Sinds 2002 stelt het EU-recht strengere beveiligingseisen aan lidstaten en luchthavens. Momenteel wordt op nationaal niveau geregeld wie de beveiligingskosten draagt. De informatie aan de reizigers over deze kosten kan echter ontoereikend zijn en niet in alle EU-luchthavens worden luchtvaartmaatschappijen systematisch geraadpleegd. Informatie en raadpleging zijn nochtans essentieel om te kunnen verzekeren dat de prijzen die reizigers en burgers betalen, op een transparante en eerlijke manier tot stand zijn gekomen. Bovendien verhindert deze situatie een eerlijke concurrentie voor luchthavens en luchtvervoerders. Niet-discriminerende en zuiver kostengerelateerde beveiligingsgelden zijn bijgevolg essentieel voor eerlijke en niet-verstoorde mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. In 2009 is een voorstel over beveiligingsgelden geformuleerd, op basis van de gekozen aanpak voor de richtlijn inzake luchthavengelden, met als doel te garanderen dat de beveiligingsgelden kostengerelateerd zijn.

3.4. De huidige beveiligingscontroles op Europese luchthavens herzien en een agenda voor de toekomst opstellen

42. Het huidige EU-rechtskader inzake luchtvaartbeveiliging³⁰ voorziet de EU van een krachtig beveiligingssysteem. Beveiligingscontroles worden echter vaak als een last

²⁹ Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46 van 17.2.2004).

³⁰ Met name Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot

ervaren door reizigers, de luchtvaartsector en luchthavens. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen betere beveiliging en gemakkelijker reizen.

43. Op basis hiervan moet het verbod op vloeistoffen en gels in handbagage worden opgeheven tegen april 2013. Reizigers zullen vanaf dan vloeistoffen aan boord van het luchtvaartuig mogen meenemen als deze vloeistoffen op EU-luchthavens aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen³¹. Onlangs werden veiligheidsscanners die geen gebruik maken van ioniserende straling onder minimumvoorwaarden goedgekeurd als methode om reizigers te onderzoeken³². De scannertechnologie ontwikkelt zich snel en kan beveiligingscontroles vergemakkelijken voor zowel de reizigers als de luchthavens, bijvoorbeeld door handmatige onderzoeken te beperken.
44. De Commissie denkt verder na over hoe luchtvaartbeveiliging op langere termijn kan worden verbeterd ten voordele van de reizigers en andere belanghebbenden. In het algemeen kan een op risico gebaseerde aanpak voor het vaststellen van maatregelen om beveiligingscontroles te beperken, verder worden ontwikkeld zodat beveiligingscontroles, op basis van onderzoeksgegevens, worden afgestemd op het grootste risico. Een toekomstig beveiligingssysteem moet een kwaliteitssysteem zijn dat een hoog beveiligingsniveau garandeert en dat door reizigers wordt aanvaard en vertrouwd.

3.5. De veiligheid van luchthavenactiviteiten verhogen

45. Zoals in het actieplan van 2007 werd benadrukt, vergen een intensieve benutting van luchthavens en een toename van het verkeersvolume betere veiligheidsregels.
46. De EU heeft op dit gebied krachtig opgetreden door in 2009 Verordening 1108/2009³³ vast te stellen. Bij deze verordening werden de regelgevings-, standaardiserings- en veiligheidsanalyseactiviteiten van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) uitgebreid met luchthavenveiligheid. Dit impliceert dat luchthavens binnenkort gemeenschappelijke veiligheidseisen zullen moeten toepassen. Er wordt momenteel gewerkt aan de gedetailleerde veiligheidsvoorschriften voor luchthavens. Voor eind 2012 zal EASA een ontwerp van deze voorschriften publiceren en daarna zal de Commissie deze definitief vaststellen. Een betere coördinatie van luchthavenactiviteiten zal ook bijdragen tot een hogere veiligheid.

4. EUROPEES WAARNEMINGSCENTRUM VOOR DE CAPACITEIT VAN DE LUCHTHAVENS: TIJD VOOR EEN HOGERE VERSNELLING

47. Als eerste stap naar de uitvoering van het actieplan van 2007 richtte de Commissie in 2008 een Europees waarnemingscentrum inzake luchthavencapaciteit op. Dit waarnemingscentrum moet optreden als raadgevend forum om het bewustzijn te

intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 van 16 december 2002 en de uitvoeringshandelingen ervan.

³¹ Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011, PB L 193 van 23.7.2011, blz. 19-21.

³² Verordening (EU) nr. 1141/2011 van de Commissie van 10 november 2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1147/2011 van de Commissie van 11 november 2011.

³³ Verordening (EG) nr. 1108/2009, PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51.

vergroten, het uitwisselen van gegevens te bevorderen en advies uit te brengen over de uitvoering van het actieplan. De ontwikkeling van een beoordelingsmethode voor luchthavencapaciteit, een inventaris van de infrastructuur van Europese luchthavens, luchthavens volgens het gate-to-gateprincipe en de lucht-spoorintermodaliteit waren prioriteiten. Tegelijk werd een aantal acties ondernomen binnen andere beleidskaders. De bijlage bij deze mededeling geeft een overzicht van de vooruitgang die al is geboekt voor de vijf kernacties die in het actieplan werden vastgesteld.

48. De komende maanden zal de Commissie het mandaat van het waarnemingscentrum herzien zodat het onderwerpen als kwaliteit en prestaties kan behandelen. Daarnaast zal de Commissie, die de evolutie van de luchthavencapaciteit op EU-niveau nauwer wil opvolgen, het waarnemingscentrum ermee belasten het "*Challenge of Growth*"-onderzoek van 2008 tegen eind 2012 te actualiseren met behulp van de technische bekwaamheden en deskundigheid van EUROCONTROL. Door deze actualisering zou de pas benoemde netwerkbeheerder zijn operationele en strategische functie ook beter moeten kunnen vervullen. Op basis van de resultaten zou de Commissie de lidstaten kunnen vragen nationale strategieën op het gebied van luchthavencapaciteit te ontwikkelen en bekend te maken, rekening houdend met alle netwerkgevolgen en in het bijzonder met het oog op het succes van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

5. CONCLUSIES

49. De Europese luchtvaartsector is vandaag een van de best presterende en meest dynamische sectoren van de Europese economie en luchthavens spelen een belangrijke rol in de luchtvaartketen. Met bijna 800 miljoen reizigers die jaarlijks van en naar de EU vliegen (een derde van de wereldmarkt, bijna driemaal meer dan toen het luchtverkeer werd geliberaliseerd in het begin van de jaren negentig) is de Europese luchtvaart een sector van wereldformaat.
50. Daarom is het uiterst belangrijk dit model, waar nodig, bij te werken en te zorgen voor een blijvend succes. Luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtverkeersbeheer, grondafhandeling en andere vervoersdiensten zijn onafscheidelijk met elkaar verbonden en moeten zo goed mogelijk samenwerken om prestaties te blijven leveren op het gebied van mobiliteit, kwaliteit en veerkracht. Vanuit operationeel oogpunt zijn luchthavens zelf sterk onderling afhankelijk en mogen zij niet als afzonderlijk worden beschouwd, maar eerder als onderdeel van een Europees luchthavennetwerk. Een modern Europees luchthavennetwerk is essentieel voor de EU-strategie voor groei en om aansluitbaarheid binnen de EU en daarbuiten en duurzame mobiliteit te verzekeren. De Commissie stelt dan ook voor om:
 - Verordening 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens te herzien;
 - Richtlijn 96/67/EG in te trekken en te vervangen door een verordening inzake grondafhandelingsactiviteiten op EU-luchthavens;
 - Richtlijn 2002/30/EG in te trekken en te vervangen door een verordening inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens volgens een evenwichtige aanpak.

BIJLAGE OVER DE UITVOERING VAN HET ACTIEPLAN

ACTIEPLAN 2007	PLANNING	ACTIEPUNT
Een waarnemingscentrum oprichten		Oprichten van een Europees waarnemingscentrum inzake luchthavencapaciteit in november 2008.
1) EEN BETERE BENUTTING VAN BESTAANDE LUCHTHAVENCAPACITEIT		
EUROCONTROL de opdracht geven geharmoniseerde instrumenten te ontwikkelen voor de vaststelling van de luchthavencapaciteit.	Begin 2007	Werkgroep 1 "Capaciteit" stelde een checklist op van "functionele eisen" waarmee rekening kan worden gehouden bij de vaststelling van de capaciteit.
Op grond van de Europese capaciteitsinventaris streven naar een verbetering van het bewustzijn en de informatie over regionale capaciteitsbehoeften.	2007	Werkgroep 1 "Capaciteit" stelde een ontwerp vragenlijst op om de luchthavencapaciteit te inventariseren; deze vragenlijst werd vervolgens gevalideerd aan de hand van een proefluchthaven. Antwoorden werden ontvangen van 24 lidstaten voor 62 luchthavens.
Luchthavenslots en vluchtplannen op elkaar afstemmen.	2007 – 2008	Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie over de regeling van luchtverkeersstromen.
Mogelijke gevolgen van de uitvoering in 2007 van het verslag inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op luchthavenactiviteiten.	Vanaf half 2007	Werkgroep 2 "gate-to-gateprincipe" heeft een bijdrage geleverd aan het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (herschikking van Verordening 95/93).
EUROCONTROL de opdracht geven uitvoeringsbepalingen op te stellen over de invoering van Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) op Europese luchthavens.	2008	Gezamenlijk A-CDM-actieplan van ACI-EUROPE/ EUROCONTROL/CANSO: volledig ingevoerd op 4 luchthavens, nog lopende op 25 andere luchthavens.
2) EEN COHERENT BELEID INZAKE LUCHTVAARTVEILIGHEIDSMATREGELEN		
Uitbreiding van de bevoegdheid van EASA met luchthavenactiviteiten.	Begin 2008	Verordening 1108/2009 die de regelgevings-, standaardiserings- en veiligheidsanalyseactiviteiten van EASA uitbreidt met luchthavenveiligheid, werd vastgesteld. In 2010 is men begonnen werken aan de uitvoering ervan. EASA is momenteel veiligheidsregels voor luchthavens aan het ontwerpen en de betrokken partijen hierover aan het raadplegen.
Certificering van het EGNOS/Galileo-signaal in de ruimte en het opnemen van de exploitatie van GNSS in het Europees radionavigatieplan.	Vanaf 2008	De EGNOS-dienst werd door de Franse NSA gecertificeerd als een luchtvaartnavigatiedienst (overeenkomstig de verordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim) in juli 2010. Vanaf 2012 zal EASA het veiligheidstoezicht ervan overnemen. De dienst EGNOS Safety of Life is beschikbaar sinds januari 2011 en meerdere EGNOS-landingsprocedures werden al in Frankrijk gepubliceerd.

Een volledige integratie van GNSS in de operationele ATM-processen zal wellicht tot stand komen in het kader van het SESAR-programma.	2007	In het Europese ATM-masterplan wordt naar EGNOS verwezen als een technologisch hulpmiddel voor SESAR dat operationele verbeteringen voor een betere navigatie en landingsmogelijkheden ondersteunt.
3) BEVORDEREN VAN COMODALITEIT VAN VERVOERSMODALITEITEN		
Intermodale infrastructuur promoten en financieren via programma's in het kader van TEN-T en het Europees cohesiebeleid.	Vanaf 2007	Werkgroep 3 inzake "lucht-spoorintermodaliteit" stelt een aantal aanbevelingen op basis van praktijkervaringen en beste praktijken.
Ticketintegratie tussen lucht en spoor.	Begin 2007	Een openbare raadpleging over ticketintegratie tussen lucht en spoor vond plaats tussen 4 juli en 30 september 2008. ERA werkt aan een ticketsysteem via het TAP-TSI-initiatief.
4) GOED NADENKEN OVER NIEUWE INFRASTRUCTUUR		
Uitvoering van de geluidsrichtlijn	2007 – 2008	Op 15 februari 2008 heeft de Commissie een verslag over de uitvoering van Richtlijn 2002/30/EG goedgekeurd.
5) ONTWIKKELEN EN INVOEREN VAN NIEUWE TECHNOLOGIEËN		
Vroege uitvoering van rijpe technologieën, zoals de A-SMGCS toezichts- en controlefuncties.	Vanaf 2007	Zie hierboven over A-CDM.
SESAR-instrumenten en -systemen die de luchthavencapaciteit aanzienlijk zullen verhogen.	2007 – 2013	Luchthavengerelateerde activiteiten zijn momenteel goed voor ongeveer 30 % van alle SESAR-activiteiten met meer dan 50 projecten die in de twee luchthavenspecifieke werkpakketten worden uitgevoerd.