

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 octobre 2012

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la création
d'un espace aérien Benelux unifié
dans le cadre de FABEC**

(déposée par MM. Jef Van den Bergh
et Bert Wollants)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 oktober 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de oprichting
van een eengemaakt Benelux-luchtruim
in het kader van FABEC**

(ingediend door de heren Jef Van Den Bergh
en Bert Wollants)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'objectif poursuivi par FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) est de créer un espace aérien dans lequel le trafic aérien est géré indépendamment des frontières des pays, et en fonction des besoins opérationnels. Un espace aérien unique réduit sensiblement le temps de vol et la consommation de combustible ainsi que les émissions correspondantes. Outre les compagnies aériennes, le personnel des prestataires de services de navigation aérienne souhaite la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel pour le Benelux. Une coopération à l'échelon du Benelux renforcerait notre position par rapport aux grands pays au sein de FABEC, préservant ainsi l'avenir du contrôle belge de la navigation aérienne.

En 2000, la Commission européenne a lancé le projet *Single European Sky*. C'est à la suite des retards importants observés dans le trafic aérien à la fin des années nonante qu'est née l'idée d'un espace aérien unique pour l'Europe afin d'améliorer l'efficacité du trafic aérien. Le premier paquet législatif, SES I, est entré en vigueur en 2004. La législation avait principalement pour objectif:

- d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien européen;
- de mieux exploiter l'espace aérien disponible;
- de réduire le morcellement de la gestion du trafic aérien;
- d'intégrer les systèmes militaires de trafic aérien.

Ce paquet étant loin d'avoir réalisé tous les objectifs, l'Europe a lancé un deuxième paquet, SES II. Ce deuxième paquet vise:

- l'intégration des services des centres de contrôle de la navigation aérienne européens;
- l'harmonisation des prescriptions de sécurité;
- l'amélioration de la gestion des capacités des aéroports.

En vue de réaliser ce deuxième paquet, les États membres ont jusqu'à fin 2012 pour parvenir à un accord en concertation mutuelle sur la création de blocs d'espace aérien fonctionnels transfrontaliers (*Functional Airspace Blocks* (FAB)) selon le principe "*bottom-up*". Cette approche implique que les États membres sont eux-mêmes responsables de la restructuration de leur espace aérien, de leur service et de leur coopération.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De bedoeling van het FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) is te komen tot een luchtruim waarin het beheer van het luchtverkeer onafhankelijk van de landsgrenzen wordt georganiseerd maar in functie van de operationele behoeften. Een eengemaakt luchtruim reduceert sterk de vliegtijd en het brandstofgebruik en de daarbij horende uitstoot. Naast de luchtvaartmaatschappijen is ook het personeel van de verleners van luchtvaarnavigatiediensten vragende partij voor de vorming van een functioneel luchtruimblok voor de Benelux. Een samenwerking op Benelux-vlak verstevigt de positie tegenover de grote landen binnen FABEC en stelt zo de toekomst veilig van onze luchtverkeersleiding.

In 2000 lanceerde de Europese Commissie het *Single European Sky*-project. Door de ernstige vertragingen die zich op het eind van de jaren negentig voordeden in het luchtverkeer ontstond het idee van een eengemaakt Europees luchtruim om het vliegverkeer efficiënter te laten verlopen. Het eerste wetgevend pakket, SES I, trad in werking in 2004. De voornaamste doelstellingen van de wetgeving waren:

- verbetering van de veiligheid en de efficiëntie van het Europese luchtvervoer;
- beter gebruik van het beschikbare luchtruim;
- de versnippering verminderen in het beheer van het luchtverkeer;
- integratie van militaire luchtverkeerssystemen.

Omdat met dit pakket nog lang niet alle verwezenlijkingen werden gerealiseerd, voerde Europa een tweede pakket, SES II, in. Dit tweede pakket streeft naar:

- de integratie van de dienstverlening van de Europese luchtverkeersleidingcentra;
- de harmonisering van de veiligheidsvoorschriften;
- de verbetering van het beheer van de capaciteiten van de luchthavens.

Om dit tweede pakket te realiseren krijgen de lidstaten tot eind 2012 de tijd om in onderling overleg overeenstemming te bekomen over de oprichting van grensoverschrijdende functionele luchtruimblokken (*Functional Airspace Blocks* (FAB)) volgens het "*bottom-up*" principe. Deze benadering houdt in dat de lidstaten zelf verantwoordelijk zijn voor de herstructurering van hun luchtruim, dienstverlening en samenwerking.

Il convient de situer le FABEC dans ce contexte. L'accord FABEC a été signé le 8 décembre 2012 par six pays européens: la France, l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique. La création du bloc d'espace aérien signifie que les compagnies aériennes et les appareils militaires se verront attribuer la route et le créneau horaire les plus efficaces au sein de ce bloc. L'unification de cet espace aérien qui occupe une position centrale en Europe peut générer un gain de 7 milliards d'euros en 2025.

Le traité présente des objectifs ambitieux, mais ne contient pas de clause sur le modèle proposé pour réaliser ces objectifs. Il n'existe encore aucun accord sur les objectifs et l'intégration institutionnels. Divers intérêts contradictoires sont défendus par les grands acteurs du groupe, la DSNA (France), protectionniste, et la DFS (Allemagne), expansive, et les plus petits États membres assistent à tout cela sans rien dire. Le risque est réel qu'ils devront dès lors subir la loi du plus fort et qu'ils seront complètement écartés.

En ce qui concerne le FABEC, le contrôleur de trafic aérien belge Belgocontrol n'a presque pas voix au chapitre. Il s'agit d'un acteur mineur, qui rencontre actuellement des problèmes financiers. Belgocontrol a le choix de s'intégrer dans un plus grand ensemble, dans lequel la France ou l'Allemagne tireront les ficelles, ou bien de prendre lui-même l'initiative de réclamer sa place au sein d'une plus petite organisation. Nous entendons par là un bloc d'espace aérien au sein du Benelux.

Si on regarde la position que pourrait occuper Belgocontrol au sein de ce plus petit modèle, force est de constater qu'il dispose de quelques atouts essentiels. Grâce aux énormes investissements réalisés ces dernières années, notamment, dans une nouvelle tour de contrôle, Canac II, et un tout nouveau centre de formation, Belgocontrol dispose des plus importants atouts sur le plan de l'infrastructure et des connaissances. La situation centrale de Belgocontrol au sein du bloc peut aussi jouer en sa faveur.

La création d'un modèle à l'échelle du Benelux peut se faire par l'intégration des prestataires de services nationaux et du centre de gestion du trafic aérien *Maastricht Upper Area Control* (prestataire de services pour l'espace aérien supérieur). Il importe en outre que la nouvelle structure puisse ensuite également nouer des partenariats avec d'autres États membres afin de poursuivre l'extension du FAB grâce, par exemple, à la mise en place d'une organisation internationale dotée de la personnalité juridique. Cette organisation peut, par ailleurs, disposer de biens meubles et immeubles et prétendre à certaines immunités.

In deze context moeten we FABEC situeren. Het FABEC-akkoord werd op 8 december 2010 ondertekend door zes Europese landen: Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Nederland, Luxemburg en België. De oprichting van het luchtruimblok betekent dat de luchtvaartmaatschappijen en militaire toestellen de efficiëntste route en het efficiëntste tijdslot krijgen toegewezen binnen dit blok. De eenmaking van dit luchtruim dat centraal gelegen is in Europa kan 7 miljard euro winst opleveren in 2025.

Het verdrag schuift ambitieuze doelstellingen naar voor maar het bevat geen clausule over het model dat wordt voorgesteld om deze doelstellingen te realiseren. Een akkoord over de institutionele doelstellingen en de integratie is nog niet aan de orde. Er zijn verschillende tegengestelde belangen aanwezig bij de grote spelers van de groep, protectionistisch DSNA (Frankrijk) en expansief DFS (Duitsland) en de kleinere lidstaten kijken lijdzaam toe. De kans is reëel dat zij op deze manier de wet van de sterkste zullen moeten ondergaan en compleet worden weggecijferd.

De Belgische luchtverkeersleider Belgocontrol heeft in het hele FABEC verhaal weinig inspraak. Het is een kleinere speler en hij bevindt zich momenteel in slechte financiële papieren. Belgocontrol heeft de keuze om op te gaan in een groter geheel waarbij Frankrijk of Duitsland aan de touwtjes zal trekken ofwel moet het zelf initiatief nemen om zijn plek op te eisen binnen een kleinere organisatie. Met deze kleinere organisatie doelen we op een luchtruimblok binnen de Benelux.

Als we kijken naar de mogelijke positie van Belgocontrol binnen dit kleiner model dan kunnen we alleen maar vaststellen dat het enkele essentiële troeven in handen heeft. Met de enorme investeringen die er de laatste jaren werden gedaan in onder meer een nieuwe verkeersstoren, Canac II en een gloednieuw opleidingscentrum heeft Belgocontrol op vlak van infrastructuur en kennis de belangrijkste troeven in handen. Ook de centrale ligging van Belgocontrol binnen het blok kan in zijn voordeel spelen.

De oprichting van een Benelux-model is mogelijk door de integratie van de nationale prestatieverleners en het verkeersleidingcentrum *Maastricht Upper Area Control* (dienstverlener hoger luchtruim). Bovendien is het van belang dat de nieuwe structuur nadien ook met andere lidstaten in zee kan gaan om het FAB verder uit te breiden. Dit kan door het opzetten van een internationale organisatie die beschikt over rechtspersoonlijkheid. Bovendien kan de organisatie beschikken over roerende en onroerende goederen en heeft zij de mogelijkheid om aanspraak te maken op sommige immunititeiten.

Ce modèle Benelux plus restreint est plus à même de créer un bloc d'espace aérien unifié dans les délais impartis par la Commission européenne. En développant des synergies en matière de contrôle du trafic aérien avec des pays comparables, on ouvre des possibilités dont bénéficient tous les pays concernés. La constitution d'une entité plus vaste présente, pour les pays du Benelux, des possibilités de réduction des coûts. La mesure est aussi réaliste sur le plan économique. Le modèle doit de surcroît être considéré comme le catalyseur d'un élargissement ultérieur aux actuels États du FABEC. Dans le cadre de cette évolution future, le Benelux constitue dès lors un partenaire à part entière dans le cadre de la restructuration de l'espace aérien des six pays.

Ce modèle permet aux compagnies aériennes, aux aéroports et à l'ensemble du secteur de l'aviation du Benelux d'anticiper l'adaptation de l'espace aérien. Ils peuvent aussi emprunter des routes aériennes plus performantes et de bénéficier de créneaux horaires avantageux, avec les économies qui s'ensuivent pour les compagnies. Il ne faut pas non plus sous-estimer les avantages écologiques de l'amélioration des routes, qui se traduit par une forte réduction du temps de vol et, partant, de la consommation de carburant et des émissions qu'elle entraîne. Dans la pratique, la combinaison de ce modèle avec le système d'échange des droits d'émissions pour l'aviation permettra une réduction encore plus importante des coûts.

Outre les compagnies aériennes, le personnel des prestataires de services de la navigation aérienne est également demandeur de la constitution d'un bloc d'espace aérien fonctionnel pour le Benelux. Tant que le dossier FABEC reste au point mort, l'incertitude plane en effet sur leurs emplois. Ils craignent vivement qu'en cas de reprise éventuelle par la France ou par l'Allemagne, leurs emplois deviennent superflus. Plus vite ce modèle verra le jour, plus claire sera leur vision de l'avenir.

Enfin, une percée dans le domaine de la gestion du trafic aérien dans notre pays incitera également à réexaminer le financement de Belgocontrol. Tant en termes d'économies au niveau des coûts qu'en termes de rémunération correcte des services fournis, toute avancée importante vers la réalisation du FABEC pourra apporter une plus-value.

Dit kleiner Benelux-model heeft meer slaagkansen om een eengemaakt luchtruimblok op te richten binnen de door de Europese Commissie gestelde termijn. Synergiën aangaan op het vlak van luchtverkeersleiding met soortgelijke en vergelijkbare landen opent mogelijkheden die alle betrokken landen ten goede komen. De schaalvergroting biedt voor de Benelux-landen een kans op vlak van kostenbesparing en het is economisch realiseerbaar. Bovendien moet het model worden aanzien als een katalysator voor een verdere uitbreiding tot de huidige FABEC-Staten. Bij deze verdere uitbouw is de Benelux dan ook een volwaardige partner bij de herstructurering van het luchtruim van de zes landen.

Luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en de volledige luchtvaartsector in de Benelux kunnen met dit model sneller anticiperen op het aangepast luchtruim. Ook kunnen ze hiermee efficiëntere routes bevliegen en een voordelig tijdslot verkrijgen wat op zijn beurt een gunstig effect heeft op het kostenplaatje voor de maatschappijen. Bovendien zijn de ecologische voordelen van efficiëntere routes niet te onderschatten. De vliegtijd wordt sterk gereduceerd en het brandstofgebruik en de daarbij horende uitstoot zal sterk dalen. Door de combinatie met het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart zal dit in praktijk de kosten nog meer de beperken.

Naast de luchtvaartmaatschappijen is ook het personeel van de verleners van luchtvaarnavigatiediensten vragende partij voor de vorming van een functioneel luchtruimblok voor de Benelux. Zolang het FABEC-dossier knel zit, vertoeven zij immers in onzekerheid over hun jobs. De vrees is er groot dat bij een eventuele overname door Frankrijk of Duitsland hun jobs overbodig worden. Hoe sneller dit model er dus komt, hoe sneller zij duidelijkheid hebben over hun toekomst.

Tot slot is een doorbraak op vlak van luchtverkeersleiding in ons land ook een aanzet om de financiering van Belgocontrol opnieuw tegen het licht te houden. Zowel op vlak van kostenbesparing als op het vlak van de correcte vergoeding voor geleverde diensten kan een belangrijke stap in de richting van de realisatie van FABEC een meerwaarde bieden.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Bert WOLLANTS (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la date butoir fixée par le Règlement européen (CE) 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen;

B. vu le règlement (CE) 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen;

C. vu le règlement (CE) 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen;

D. vu le règlement (CE) 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

E. vu le règlement (CE) 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen;

F. considérant que les ministres belge, allemand, français, luxembourgeois, néerlandais et suisse en charge du transport ont signé le 2 décembre 2010, à Bruxelles, le traité relatif à l'établissement du FABEC;

G. considérant que ce traité a également été signé par les autorités militaires;

H. considérant qu'il ressort du rapport d'avancement que le FABEC n'est pas encore parvenu à trouver un accord sur la problématique institutionnelle et sur l'intégration de l'aéronautique civile et militaire;

I. vu les auditions organisées le 18 février 2011 en commission de l'Infrastructure;

J. considérant que la nouvelle législation relative au Ciel unique européen prévoirait de séparer le *Maastricht Upper Area Control* d'Eurocontrol, les missions de réglementation (Eurocontrol) et d'exécution (MUAC) ne pouvant plus être assumées par une agence unique. De ce fait, le prestataire de services de l'espace aérien

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de einddatum volgens de Europese verordening (EG) 549/2004 van het Europese parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese Luchtruim;

B. gelet op verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

C. gelet op verordening (EG) 551/2004 van het Europees parlement en de raad van 10 maart 2004 betreffende organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

D. gelet op verordening (EG) 552/2004 van het Europees parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging;

E. gelet op verordening (EG) 1070/2009 van het Europees parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordening (EG) 549/2004, (EG) 550/2004, (EG) 551/2004 en (EG) 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren;

F. gelet dat de ministers van België, Duitsland, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland bevoegd voor transport op 2 december 2010 in Brussel, het verdrag hebben ondertekend voor de oprichting van FABEC;

G. gelet op het feit dat dit verdrag ook werd ondertekend door de militaire autoriteiten;

H. gelet op het feit dat uit het voortgangsrapport blijkt dat FABEC er tot nu toe nog niet in is geslaagd een overeenkomst te bereiken over de institutionele problematiek en de integratie van burger- en militaire luchtvaart;

I. gelet op de hoorzittingen gehouden in de commissie Infrastructuur op 18 februari 2011;

J. overwegende dat *Maastricht Upper Area Control* door de nieuwe wetgeving van de *Single European Sky* van Eurocontrol zou worden gescheiden omdat regelgevende (Eurocontrol) en uitvoerende (MUAC) taken niet meer onder één agentschap kunnen vallen. Hierdoor heeft de dienstverlener van het hoger luchtruim op

supérieur n'a pas de vocation claire jusqu'à présent sur une base institutionnelle. Le MUAC semble à cet égard être un partenaire idéal au sein du bloc d'espace aérien fonctionnel du Benelux;

K. vu la recommandation du 27 mars 2012 du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux relative au contrôle aérien;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de prendre à cœur la recommandation du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux;

2. d'ouvrir des discussions avec les gouvernements des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg afin de donner, grâce à une étroite collaboration entre les États du Benelux dans le cadre du FABEC, les vigoureuses impulsions politiques nécessaires pour que ces trois États adoptent une position commune en matière de contrôle et de gestion du trafic aérien;

3. d'inclure, dans le troisième contrat de gestion entre l'État fédéral et Belgocontrol, les éléments suivants:

a) la préparation et la conclusion d'une convention Benelux en matière de contrôle du trafic aérien selon les principes d'un espace aérien unifié du Benelux comprenant l'espace aérien du MUAC;

b) l'alignement immédiat des politiques d'investissement au niveau du Benelux et du MUAC, et, si possible, du FABEC;

c) la colocalisation ou l'intégration des aviations civile et militaire auprès d'un partenaire Benelux dans un délai imparti par l'État et sur la base d'une étude coûts-bénéfices.

4. d'élaborer une feuille de route, tant en matière de défense qu'en matière de mobilité, afin de mettre en œuvre la colocalisation ou l'intégration civile et militaire;

5. de défendre, en concertation avec toutes les parties, la création d'une Organisation internationale des services de contrôle du trafic aérien;

6. de lancer une étude sur la possibilité d'utiliser le statut institutionnel international actuel ou futur du MUAC en vue d'intégrer les services de contrôle du trafic aérien des États du Benelux.

19 juillet 2012

institutionele basis tot nu toe een onduidelijke bestemming. MUAC blijkt in dit opzicht een perfecte partner in het Benelux-luchtruimblok;

K. gelet op de aanbeveling van de Raadgevende Interparlementaire Benelux-raad betreffende de luchtverkeersleiding van 27 maart 2012;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de aanbeveling van de Interparlementaire Benelux-raad ter harte te nemen;

2. gesprekken op de starten met de regeringen van Nederland en het Groothertogdom Luxemburg teneinde door nauwe samenwerking van de Benelux-staten binnen FABEC de nodige sterke politieke impulsen te geven zodat deze drie staten een gezamenlijke houding aannemen inzake luchtverkeersleiding en het beheer ervan;

3. in het derde beheerscontract tussen de Federale Staat en Belgocontrol volgende elementen op te nemen:

a) het voorbereiden en het sluiten van een Benelux-overeenkomst over luchtverkeersleiding volgens de principes van een eengemaakt Benelux-luchtruim met inbegrip van het luchtruim van MUAC;

b) de onmiddellijke afstemming van de investeringspolitiek op het Benelux en MUAC-vlak en waar mogelijk FABEC;

c) de co-locatie of integratie tussen de burgerlijke en militaire luchtvaart bekomen binnen een door de Staat vooropgestelde termijn bij een Benelux partner en gebaseerd op een kosten-baten studie;

4. om zowel op vlak van landsverdediging als op vlak van mobiliteit een stappenplan op te zetten om de civiele militaire co-locatie of integratie te realiseren;

5. in overleg met alle partijen de oprichting te verdedigen van een internationale organisatie voor luchtverkeersleidingdiensten;

6. om een onderzoek te starten over het potentieel gebruik van het huidige of toekomstige institutioneel internationaal statuut van MUAC om luchtverkeersleidingdiensten van de Benelux-staten te integreren;

19 juli 2012

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Bert WOLLANTS (N-VA)