

Vergaderjaar 2010–2011

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 77**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2011

Mede namens de Minister van Defensie rapporteer ik u naar aanleiding van de motie Haverkamp (31 936-53) over de integratie van het militaire en civiele luchtruim, de integratie van de militaire en de civiele luchtverkeersleiding en de aanbevelingen van het rapport van Roland Berger (JAS 2020 studie). De motie verzoekt ook te informeren hoe om te gaan met de *Continuous Descent Approaches* (CDA's). Hierover bent u reeds geïnformeerd in de Kamerbrief over de voortgang van de Alderstafel Schiphol van maart 2011 (29 665, nr. 162). Bij de evaluatie van het experiment met het nieuwe stelsel wordt opnieuw gerapporteerd over de stand van zaken rond CDA's. Ik vertrouw erop aan uw verzoek omtrent CDA's invulling te hebben gegeven.

In februari 2008 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat u (kamerstuk 29 665, nr. 81) geïnformeerd over de uitkomsten van de JAS 2020 studie en heeft het toenmalige kabinet duidelijk gemaakt wat de inzet is ten aanzien van beheer, inrichting en gebruik van het luchtruim en de organisatie van de luchtverkeersleiding in ons land (gezamenlijk aangeduid als Air Traffic Management, ATM). Zowel de civiele als de militaire belangen en behoeften zijn hierin leidend. De aanbevelingen van de studie richten zich op drie pijlers: prestatiebesturing, civiel militaire samenwerking en het versterken van de rol van de departementen in relatie tot herpositionering van de LVNL.

Daarnaast wordt in de JAS 2020 brief het belang van Europese samenwerking en de verwezenlijking van Single European Sky, SES (en daarbinnen de verplichting het Functional Airspace Block Europe Central, FABEC, te realiseren) voor Nederland geschetst. SES kenmerkt zich door een grensoverschrijdende benadering van het luchtruim. Nederland heeft een klein, maar zeer druk bevlogen luchtruim en bovendien een van Europa's grootste mainports met veel complexe vliegprocedures door onder andere hinderbepenkende maatregelen. Voorts is een aanzienlijk deel van ons luchtruim militair luchtruim. Defensie moet namelijk toegang

hebben tot het luchtruim voor het uitvoeren van de nationale taken en heeft daarnaast voldoende militaire oefenruimte nodig om nu en in de toekomst goed voorbereid te zijn op de opgedragen taken. De luchthaven Schiphol is voor haar succes afhankelijk van een optimale luchtzijdige bereikbaarheid, een geavanceerde luchtverkeersleiding die een relatief hoge piekcapaciteit met hoge betrouwbaarheid kan realiseren ten behoeve van de hub-functie, een hoge mate van veiligheid en een minimale belasting van omgeving en milieu.

In de Luchtvaartnota is het beleid ten aanzien van ATM in een bredere context geplaatst en is het belang van een goede luchtzijdige bereikbaarheid voor de netwerkqualiteit van Schiphol nogmaals benadrukt. Het kabinetsbeleid ten aanzien van ATM is gericht op een optimale inrichting, beheer en gebruik van het Nederlandse luchtruim (waardoor de benutting van het Nederlandse en Europese luchtruim verbetert), teneinde de netwerkqualiteit en de militaire missie-effectiviteit te verhogen, emissies en impact op het milieu te verlagen en bij te dragen aan een kosteneffectieve luchtverkeersleiding. In de Kamerbrief van juni 2010 (31 936, nr. 33) bent u nader geïnformeerd over de uitwerking hiervan op het gebied van civiel militaire samenwerking binnen Nederland. Daarnaast is in de actualisatie van de Luchtvaartnota (januari 2011, 31 936, nr. 47) de uitwerking van een Luchtruimvisie met bijbehorende Uitvoeringsagenda voor het Nederlandse luchtruim aangekondigd, waarvoor onlangs de startnota is verschenen (31 936, nr. 75).

Mede naar aanleiding van de vaststelling en actualisatie van de Luchtvaartnota wordt nu de implementatie van de aangekondigde stappen ten aanzien van prestatiesturing, civiel militaire samenwerking zowel in het luchtruim als ten aanzien van de dienstverlening voortvarend ter hand genomen. Inmiddels zijn hiervoor zowel op Europees als nationaal niveau belangrijke stappen gezet. Deze ontwikkelingen worden onderstaand toegelicht. Tevens wordt ingegaan op de consequentie van deze ontwikkelingen voor de rol en positie van de departementen en de positionering van de dienstverlening.

### **ATM in Europese context**

De verwezenlijking van SES brengt met zich mee dat de prestaties van het Europese ATM systeem, reeds in de nabije toekomst, substantieel moeten worden verbeterd. Doel van SES is om een optimaal gebruik van het Europese luchtruim mogelijk te maken en te voorzien in de behoeften van de verschillende luchtruimgebruikers. De SES1 en SES2 pakketten moeten leiden tot: a) een verdrievoudiging van de capaciteit met het oog op de verwachte toename van het verkeer; b) het verder verbeteren van de vliegveiligheid; c) het reduceren van de milieueffecten van vliegen met 10% en d) een reductie in de kosten voor luchtverkeersdienstverlening met 50%. Deze SES pakketten zijn van toepassing op de civiele luchtvaart met betrokkenheid van de militaire luchtvaart. Met het SES 1 en SES 2 pakket beoogt de Europese Commissie de verwachte groei van het luchtverkeer te accommoderen door de structuur van de Europese luchtverkeersdienstverlening te hervormen en daarmee die dienstverlening efficiënter te maken en tegelijkertijd de capaciteit van en de veiligheid in het Europese luchtruim te vergroten en het vliegverkeer milieuvriendelijker te maken. Het kabinet zet niet alleen in op verbeteringen in het ATM systeem om aan de ambitieuze doelstellingen van SES te voldoen. Ook de gebruikers, vooral de luchtvaartmaatschappijen, eisen steeds nadrukkelijker betere dienstverlening in termen van kostenefficiëntie, capaciteit, en punctualiteit.

In deze Europese context is inmiddels een belangrijke politieke stap gezet met het ondertekenen van het FABEC verdrag op 2 december 2010 door de zes betrokken FABEC landen. FABEC heeft als functioneel luchtruimblok tot doel om het luchtruim van de deelnemende landen in te delen volgens verkeersstromen in plaats van landsgrenzen<sup>1</sup>. Het genoemde FABEC verdrag moet voor 4 december 2012 van kracht worden, want dat is de termijn waarop alle FAB's (Functional Airspace Blocks) ingesteld moeten zijn. Het Verdrag doorloopt momenteel per lidstaat de procedure voor ratificatie.

### **Prestatiesturing**

Meer prestatiegericht sturen van luchtverkeersdienstverleners is een van de belangrijke pijlers in het JAS 2020 rapport. Deze sturing krijgt op dit moment tevens vorm in Europese context. Waar de oorspronkelijke inzet gericht was op (nationale) beheerscontracten worden vorm en inhoud van prestatiesturing nu vooral ingegeven door het Europese systeem van prestatiesturing voortvloeiend uit SES. Met ingang van 2012 wordt dit systeem van prestatiesturing ingevoerd om de prestaties van de Europese luchtverkeersdienstverleners en daarmee die van alle betrokken partijen in het Europese luchtruim te verbeteren. SES prestatiesturing richt zich vooralsnog op vier gebieden in en-route luchtverkeersdienstverlening: veiligheid, capaciteit (gemiddelde vertragingstijden), milieu (horizontale vluchtefficiëntie) en kostenefficiëntie (lagere luchtverkeersleidingstarieven). SES prestatiesturing is een groeimodel, het aantal kern prestatie-indicatoren zal worden uitgebreid en het zal vanaf 2015 ook betrekking gaan hebben op de terminal luchtverkeersdienstverlening en naar het zich laat aanzien ook op de dienstverlening van en op luchthavens. In aanvulling op de Europese prestatie-eisen zal de LVNL ook aan nationale prestatie-eisen dienen te voldoen, gericht op andere, aanvullende thema's zoals hinderbeperking en de netwerkqualiteit van Schiphol.

Voor de eerste termijn (aangeduid als referentieperiode, van 2012 t/m 2014) van Europese prestatiesturing zijn inmiddels ambitieuze bindende Europese doelstellingen vastgesteld voor de prestatiegebieden capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. Zo is de Europese doelstelling voor kostenefficiëntie voor de eerste referentieperiode vastgesteld op een verlaging van de normatieve tarieven van 3.5% per jaar, die moet leiden tot een kostenbesparing van 10% in de totale periode. Deze besparing komt bovenop de kostenbesparingen die in Nederland, maar ook in andere Europese landen in de afgelopen jaren al zijn doorgevoerd. De lidstaten moeten eind juni 2011, al dan niet in FAB (Functional Airspace Block) verband, in een «prestatieplan» aan de Europese Commissie aangeven wat de nationale of FAB doelstellingen zijn, hoe deze bijdragen aan de Europese doelstellingen en op welke wijze zij de gestelde doelen denken te gaan realiseren (investeringen e.d.).

### **Civiel militaire samenwerking**

De in 2010 aangekondigde afspraken ten aanzien van civiel militaire samenwerking (kamerbrief juni 2010, 31 936, nr. 33) worden op dit moment uitgevoerd en hebben op onderdelen reeds tot eerste resultaten geleid. In de komende jaren moeten deze resultaten worden uitgebouwd in het luchtruim en het ATM-systeem. Een eerste stap is gezet om flexibel en dynamisch gebruik van het luchtruim mogelijk te maken. De gezamenlijke civiel militaire Airspace Flow Management Unit (AFMU) is per september 2010 geïnstalleerd. Dit heeft inmiddels ook tot eerste resultaten geleid. Zo zijn nieuwe routes beschikbaar gekomen, waarbij in een aantal gevallen de standaard beschikbaarheid reeds is veranderd van militair naar civiel. Tot meer structurele resultaten moet dit echter nog leiden.

---

<sup>1</sup> In FABEC nemen naast Nederland België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland deel. Ongeveer 55% van het Europese vliegverkeer maakt gebruik van het FABEC-luchtruim en dat maakt FABEC tot een cruciaal functioneel luchtruimblok binnen Europa en een spil in de totstandkoming van de Single European Sky.

Flexibel gebruik van het luchtruim houdt in dat deluchtruimbehoefte en luchtruimtoewijzing beter op elkaar worden afgestemd. Hierdoor kan civiel verkeer op momenten van beperkte militaire activiteiten kortere routes vliegen wat leidt tot een reductie van vliegtijd, vliegreuzen, onderhoud, brandstofverbruik en emissies. Dit vindt op dit moment plaats, na het beëindigen van militaire activiteiten, gedurende de avonden, vrijdagmiddagen en weekeinden. Voor de luchtvaartmaatschappijen dient de beschikbaarheid van deze kortere routes meer structureel van aard te zijn om in de planning van vluchten (aankomst en vertrek) opgenomen te kunnen worden. Zolang de beschikbaarheid onvoldoende structureel is, kunnen luchtvaartmaatschappijen er slechts beperkt profijt van hebben. Anderzijds geeft flexibel gebruik van luchtruim voor militaire gebruikers mogelijkheden om bij grote of complexe oefeningen, voldoende oefengebied te creëren. Binnen de AFMU zullen verdere stappen worden ondernomen om tot meer concrete en structurele resultaat te komen. Ook is het nodig om tot een systeem van prestatiebesturing te komen dat aansluit bij de Europese ontwikkeling op dit terrein. Dit vergt onder meer dat op korte termijn de ambitieuze doelstellingen en het monitoringsysteem van de AFMU dienen te worden vastgelegd. Hierover wordt u in de Luchtruimvisie geïnformeerd.

Ten tweede is in het overleg met uw Kamer over het experiment met het normen- en handhavingstelsel door de toenmalige Minister van VenW toegezegd om in overleg te treden met zijn ambtsgenoot van Defensie om – vooruitlopend op de realisatie van de vierde *Initial Approach Fix* (IAF) in 2014 – al zoveel mogelijk gebruik te kunnen maken van het militair luchtruim om tijdens het experiment via 4 IAF's meer structureel CDA's te kunnen uitvoeren. De Luchtruimvisie zal duidelijkheid geven over de fasering van de inpassing van een structurele zuidoostelijke verkeersroute en een vierde *Initial Approach Fix*, de ontwikkeling van een grensoverschrijdend militair oefengebied nabij Noordoost Nederland (waarmee een alternatief wordt geboden voor het huidig militair gebruik in Zuid-Nederland) en de stappen die moeten worden gezet naar een verder flexibel en dynamisch gebruik van het Nederlandse luchtruim.

Ten derde is de aangekondigde stroomlijning van de procedures voor luchtruimwijzigingen afgerond. Dit heeft geleid tot een verbeterde procedure voor «Gezamenlijk Luchtruim- en Procedure ontwerp» op basis van artikel 5.11 Wet luchtvaart, welke reeds basis is voor de wijze waarop de Luchtruimvisie nu tot stand komt. Volgend jaar wordt geëvalueerd of deze nieuwe werkwijze voldoende efficiënt is en voldoende tegemoet komt aan doelstellingen voor een integrale, doelmatige en vereenvoudigde aanpak.

Ten vierde is ten aanzien van optimalisering van de luchtverkeersdienstverlening de in begin 2010 gestarte proef verlengd. In de proef wordt in de avonden en de weekenden het en route militaire verkeer afgehandeld door de civiele luchtverkeersleiders in MUAC. Naar verwachting wordt de proef per september 2011 uitgebreid door participatie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Hierdoor is Defensie in staat mensen en middelen doelmatiger en effectiever in te zetten.

#### Nationale en internationale consolidatie civiele en militaire luchtverkeersleiding

Kern van de gemaakte afspraken over het intensiveren van de civiel-militaire samenwerking op het gebied van ATM is een betere benutting van het (Nederlandse) luchtruim. Om dit te bereiken is een effectievere samenwerking tussen LVNL, MUAC en de militaire luchtverkeersleiding noodzakelijk. Tevens speelt het vraagstuk hoe de Europese consolidatie

van centra in FABEC-verband vorm kan krijgen. Hierbij geeft de Luchtvaartnota de ontwikkeling van drie naar twee luchtverkeersleidingscentra als belangrijk uitgangspunt mee voor de positionering van Nederland binnen FABEC.

In dit licht heeft het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) samen met de LVNL in april 2011 een haalbaarheidsstudie naar de mogelijkheden van samenvoeging of co-locatie van LVNL en de militaire luchtverkeersleidingsorganisatie uitgevoerd. Deze studie wordt ook genoemd in de Kamerbrief over de Defensiebezuinigingen van 8 april 2011 (32 733, nr. 1). Een dergelijke vorm van samenwerking heeft als doel bij te dragen aan de optimalisatie van het gebruik van het luchtruim en een effectievere en efficiëntere wijze van organiseren van luchtverkeersdienstverlening in Nederland.

De haalbaarheidsstudie laat, evenals eerdere studies (zoals JAS 2020) zien dat voor zowel de civiele als de militaire gebruikers van het luchtruim grote winst te behalen is door middel van brandstofbesparing (en dus CO<sub>2</sub> reductie) en netwerkoptimalisatie. De totale geschatte voordelen voor de civiele luchtruimgebruiker bij een optimaal luchtruimgebruik bedragen tussen de 14 miljoen en 21 miljoen euro per jaar, opgebouwd uit kostenbesparingen en mogelijke extra inkomsten. Daarnaast is, afhankelijk van de nadere invulling van samenvoeging van de LVNL en de militaire luchtverkeersleiding of co-locatie, ook een kostenbesparing van de dienstverlening mogelijk, ten bate van zowel de civiele als de militaire luchtruimgebruiker.

Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie is besloten om op korte termijn een concrete volgende stap in de samenwerking tussen de LVNL en de militaire luchtverkeersleiding te zetten. In dit licht wordt voor de zomer 2011 door de LVNL en CLSK een plan van aanpak uitgewerkt om op korte termijn een aantal militaire luchtverkeersleidingstaken uit te laten voeren vanuit de locatie LVNL. Doelstelling van deze omkeerbare stap is een tastbare verbetering van het luchtruimgebruik. U wordt voor de zomer nader geïnformeerd over de doelstellingen en een te hanteren meetinstrument. Daarnaast wordt uitgewerkt welke vervolgstappen nodig kunnen zijn om op langere termijn een optimaal gebruik van het luchtruim te realiseren. Hierbij dienen ook ontwikkelingen binnen FABEC en SES te worden meegenomen.

Deze samenwerking bereidt de weg om te komen tot een efficiënter beheer van het luchtruim, waarbij de afhandeling van het verkeer binnen één luchtruim en vanuit één centrum plaatsvindt. Dit is noodzakelijk om zo optimaal mogelijk aan de wensen van alle gebruikers, zowel civiel als militair, tegemoet te komen.

Bovendien zet Nederland hiermee een belangrijke eerste stap in het consolidatieproces binnen FABEC. Om het belang van Nederland nog beter te borgen is op termijn verdere samenwerking met de luchtverkeersdienstverlenende organisaties van de omliggende landen noodzakelijk. Momenteel werken de luchtverkeersleidingsorganisaties van de FABEC-landen nog in grote mate autonoom. De enige uitzondering op deze regel is op dit moment de luchtverkeersleidingsorganisatie MUAC (Maastricht Upper Area Centre) te Maastricht. Vanuit dit centrum wordt, reeds in lijn met de doelstellingen van SES en FABEC, het hogere luchtruim boven Nederland, België, Luxemburg en het noordwestelijk deel van Duitsland bediend.

De eisen die de Europese Commissie én de luchtvaartmaatschappijen aan het ATM stellen alsmede de potentie om CO<sub>2</sub>-reductie doelen te kunnen

realiseren, nopen tot verdergaande herziening van de wijze waarop de luchtverkeersdienstverlening is georganiseerd, niet alleen binnen Nederland maar ook op Europese schaal. Om de prestatiedoelstellingen te kunnen halen is consolidatie van luchtverkeersleidingorganisaties en luchtverkeersleidingcentra op termijn een belangrijke randvoorwaarde.

#### Civiel-militair luchtruim en luchtruimvisie

Naast het optimaliseren van de wijze waarop in Nederland de luchtverkeersdienstverlening is georganiseerd is het opstellen van een Luchtruimvisie een belangrijk onderdeel van het uit te werken Nieuw Nederlands ATM concept.

Ik heb u samen met de Minister van Defensie per brief van 31 maart 2011 geïnformeerd over de Luchtruimvisie met het toezenden van de startnota (31 936, nr. 75). Vanuit onze gezamenlijke bevoegd- en verantwoordelijkheden stellen wij een visie en strategie op, in nauwe samenwerking met de luchtverkeersdienstverleners, over de toekomstige ontwikkeling, inrichting en het beheer van het Nederlandse luchtruim. In de Luchtruimvisie stelt het kabinet de contouren en randvoorwaarden vast, mede met het oog op noodzakelijke coördinatie met omliggende landen. Verder identificeert het kabinet de veranderingen die nodig zijn om dit te realiseren en de beleidsmaatregelen die moeten worden getroffen om dit te ondersteunen. De hiervoor benodigde maatregelen van het kabinet, de luchtverkeersleidingorganisaties, luchtruimgebruikers en sectorpartijen worden opgenomen in een bij de Luchtruimvisie behorende gezamenlijke uitvoeringsagenda.

Nog onduidelijk is of en in welke mate de door de Minister van Defensie op 8 april jl. aangekondigde bezuinigingen invloed hebben op de behoefte aan luchtruim voor militaire oefeningen en voor de ontsluiting van militaire vliegbases. Het betreft hier onder andere de bezuinigingen bij de luchtstrijdkrachten met betrekking tot het opheffen van de Cougar- eenheid en het verminderen van het aantal F-16's van 87 naar 68. Maar ook geldt dit voor het voorstel om van de vliegbasis Eindhoven een civiele luchthaven te maken al dan niet met militair medegebruik en de aanschaf van onbemande luchtsystemen. Ook de mogelijke opvolger van de F-16 jachtvliegtuigen zal van invloed zijn. De consequenties van de bezuinigingsplannen op de luchtruimbehoefte worden de komende periode nader in beeld gebracht en in de Luchtruimvisie meegenomen.

Ten slotte zal de Kamer (voor 15 juni 2011) worden geïnformeerd over de ontsluiting van Lelystad waarbij zal worden meegenomen of en op welke wijze flexibel gebruik van het luchtruim een oplossing kan bieden.

#### **Rol Rijksoverheid en positionering dienstverlening**

Naar aanleiding van de aanbevelingen in de JAS 2020 studie heeft het kabinet reeds aangegeven dat mede gelet op de gekozen ontwikkeling richting prestatiesturing een sterkere regie en kenniscomponent binnen de Ministeries noodzakelijk is om in staat te zijn deze sturing te kunnen geven. Hiertoe is afgelopen jaren geïnvesteerd in de civiel militaire beleidseenheid, een samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (de directie Luchthavens) en het Ministerie van Defensie (de Militaire Luchtvaartautoriteit) waarmee kennis en kunde op beleidsniveau op een effectieve manier is gebundeld. Daarnaast is ten aanzien van de voor 2008 voorgenomen besluitvorming omtrent de juridische positionering van de luchtverkeersdienstverlening geconcludeerd dat aanpassing van de juridische positie op dat moment, mede

omdat de Europese ontwikkelingen destijds onvoldoende waren uitgekristalliseerd, niet opportuun was.

De huidige en toekomstige veranderingen in de wijze waarop dienstverlening binnen FABEC, en binnen Nederland georganiseerd wordt en de uitvoering van het Europese systeem van prestatiesturing, nopen er echter toe opnieuw het institutioneel arrangement op het gebied van ATM tegen het licht te houden. De overheid dient ook in de toekomst in staat te blijven haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het optimaal beheer van het luchtruim – rekening houdend met (en prioritering van) alle belangen – invulling te geven.

Kernelementen waar het toekomstig institutioneel arrangement aan dient te voldoen zijn een nog steviger geborgde kennisbasis enerzijds en een doelmatige belegging van taken tussen overheid/beleid en uitvoerende organisaties anderzijds. Nadat de rijksoverheid eerst heeft geïnvesteerd in de concretisering van prestatiesturing en er daarnaast stappen zijn gezet ten aanzien van civiel militaire samenwerking is een spoedige uitwerking van de in JAS 2020 en de Luchtvaartnota aangekondigde studie naar een DAA (Dutch Aviation Authority) op het terrein van ATM, als een van de kansrijke opties opportuun. Dit omdat deze bij kan dragen aan een gezond (kennis) evenwicht tussen uitvoering en beleid. Dit wordt mede ingegeven door de internationale benchmark die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Defensie samen met de LVNL, MUAC en de militaire dienstverlener in 2010 hebben uitgevoerd.

Een DAA-ATM kan, onafhankelijk van de luchtverkeersdienstverlenende organisaties, in opdracht van de beide departementen de verantwoordelijkheid uitoefenen ten aanzien van geïntegreerd beleid en regelgeving en tevens een actieve rol vervullen in prestatiesturing en bij alle luchtruimvraagstukken en -procedures.

Daarnaast sluit dit model aan bij het uitgangspunt dat de luchtverkeersdienstverlener een meer uitvoeringsgerichte organisatie moet zijn. In dit kader heeft LVNL inmiddels reeds een aanzienlijke reductie op ondersteunend personeel gerealiseerd. Focus op de kerntaken geeft de mogelijkheid te excelleren en daarmee de positie binnen FABEC te versterken. Taken die niet bijdragen aan «operational excellence» zouden elders belegd of gefinancierd kunnen worden. Het verleggen van zulke taken naar het beleidsniveau (of een DAA-ATM), zal bijdragen aan de gewenste uitvoeringsgerichtheid.

Tot slot past een DAA-ATM ook in het licht van de consolidatie binnen FABEC. Hierbinnen is een stevige rol van de nationale overheid noodzakelijk. De noodzakelijke grootschalige wijzigingen in het luchtruim kunnen niet door de luchtverkeersdienstverlenende organisaties alleen worden gerealiseerd. De Nederlandse overheid moet in dat kader, vanuit een nationale visie op het gebruik van het luchtruim, het nationale belang inbrengen en verdedigen. De verantwoordelijkheid van de overheid kan alleen in overeenstemming met de FABEC-partners worden ingevuld. De indeling van het nationale luchtruim kan dus niet meer in «splendid isolation» worden vastgesteld, maar moet uitonderhandeld worden met de partners. De overheid heeft daarvoor een stevig geborgde kennisbasis nodig. Bovendien sluit het doel van een DAA-ATM aan bij de wijze waarop de overheid is georganiseerd binnen de andere FABEC-landen. U zult nader worden geïnformeerd over de resultaten van de studie naar een Dutch Aviation Authority-ATM.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma