

## Rechtstreeks vliegen levert veel op

Een directe route volgen van A naar B is voor vliegtuigen geen probleem, maar door het versnipperde luchtruim in Europa gebeurt dit nog te weinig. Hierdoor gebruikt de Europese luchtvaart meer brandstof dan nodig is.

Auto's en treinen rijden ook meestal niet in een rechte lijn van A naar B omdat wegen en spoorlijnen om historische of geografische redenen niet in een rechte lijn zijn aangelegd. Daardoor kan de kortste weg bijna nooit gevolgd worden. De Route Inefficiëntie Factor (RIF, zie ook vorige nieuwsbrief) geeft voor een bepaalde route en een bepaald vervoersmiddel aan welke extra afstand moet worden afgelegd. Binnen Europa is de RIF voor auto's gemiddeld 30 procent en voor de trein 35 procent, de RIF van vliegtuigen is met 15 procent binnen Europa aanzienlijk lager (bron: E.U.). Deze laatste kan bovendien in principe eenvoudig worden verlaagd. Snelwegen en spoorlijnen zijn niet eenvoudig recht te trekken, maar verbindingen door de lucht kunnen in theorie vrij gemakkelijk rechtstreeks worden gemaakt. Maar hiervoor is wel politieke wil nodig.

Het gebruik van het Europese luchtruim is nu beperkt ten gevolge van no-fly zones die zijn gereserveerd voor militair gebruik. Daarnaast is het luchtruim versnipperd over vele luchtverkeersleidingen. Verbetering van het Air Traffic Management (ATM) is belangrijk om tot efficiënter gebruik van het beschikbare luchtruim te komen. Hiervoor is door de Europese Commissie op 17 november 2005 het programma Single European Sky (SES) gestart. Een efficiënter gebruik van het luchtruim betekent dat er minder kilometers hoeven te worden omgevlogen, met een lagere RIF als gevolg. Ook zal de capaciteit van het luchtruim toenemen, wat tot minder vertragingen leidt. Beide effecten leiden uiteraard tot minder brandstofverbruik.

## Meer SES, minder RIF



LEKKO – MILPA direct: 292 nm  
 LEKKO – MILPA route: 340 nm  
 LEKKO – MILPA RIF: 16%  
 Verlies voor alleen de KLM:  
 25 vluchten per dag, totale effect:  
 10 miljoen kg CO<sub>2</sub> per jaar

Eurocontrol schat de mogelijke besparingen op 12 procent van het kerosineverbruik in Europa. Volgens voormalig Eurocommissaris Transport Jacques Barrot moet een nieuw systeem van luchtverkeersmanagement 'de capaciteit verdrievoudigen, de veiligheid vertienvoudigen en de milieu-impact met 10 procent verminderen.'

Afgelopen zomer is weer een stap gezet in de richting van een verbeterde Air Traffic Management. In juli verscheen een haalbaarheidsstudie naar de vorming van een zogenaamd Functioneel Luchtruimblok (Functional Airspace Block, FAB) van de luchtverkeersleidingsorganisaties en luchtvaartautoriteiten van Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland. Deze luchtruimblokken gaan uit van verkeersstromen en niet van landsgrenzen zoals nu in de meeste delen van Europa het geval is. Een dergelijk systeem is de basis voor het vormen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. De betrokken landen analyseren momenteel het onderzoek om een besluit te kunnen nemen over de oprichting van een Functioneel Luchtruimblok.