

Eén luchtruim stap dichterbij

Op 18 november jl. ondertekenden zes landen de intentieverklaring voor het oprichten van een functioneel luchtruimblok. Hiermee komt efficiënter gebruik van het Europese luchtruim weer een stap dichterbij.

In de nieuwsbrief van oktober berichtten we u al over de haalbaarheidsstudie naar de vorming van een zogenaamd Functioneel Luchtruimblok (Functional Airspace Block, FAB). De onlangs getekende intentieverklaring is gebaseerd op deze studie. Functionele luchtruimblokken gaan uit van verkeersstromen en niet van landsgrenzen, zoals nu in de meeste delen van Europa het geval is.

FAB Europe Central

De intentieverklaring werd getekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland en heeft betrekking op het luchtruim boven Centraal Europa (FABEC). De helft van alle Europese vluchten vindt in dit gebied plaats, dat ruim 1,7 miljoen vierkante kilometer groot is. Typerend voor dit gebied is het nauw verweven burgerlijk en militair luchtverkeer en de voortdurend stijgende verkeersvolumes. Met de huidige, volgens landsgrenzen georganiseerde, luchtverkeersleiding zal met name dit laatste in de toekomst problemen opleveren.

Ook andere delen van Europa zijn bezig met het oprichten van FAB's (in totaal tien), zoals de Northern UAC (Denemarken, Zweden), FAB Verenigd Koninkrijk-Ierland en Blue Med (Italië, Griekenland, Cyprus, Malta). Deze initiatieven maken allemaal deel uit van het 'Single European Sky' programma. De FAB van Centraal Europa zal volgens planning in 2012 operationeel moeten zijn. Om dit te bereiken zal eerst het grensoverschrijdend luchtruim opnieuw ontworpen moeten worden. Verder werken de betrokken landen in een staatsverdrag uit hoe er binnen de FABEC wordt samengewerkt.

Voordelen

Uit de haalbaarheidsstudie komt een groot aantal voordelen naar voren. Allereerst dat het huidige hoge veiligheidsniveau met FABEC kan worden gehandhaafd, ondanks het toenemende luchtverkeersvolume. Verder kan het bepaalde vertragingen aanzienlijk beperken. Het betreft vertragingen die veroorzaakt worden doordat vliegtuigen moeten wachten voordat ze mogen vertrekken. Dit om te voorkomen dat het aantal vluchten in een bepaald gebied de luchtverkeersleidingcapaciteit overschrijdt. Met FABEC zal hooguit één procent van alle vluchten vanwege deze reden vertraagd zijn. Als laatste verminderen de omleidingen van rechtstreekse routes aanzienlijk. Nu is de zogenaamde Route Inefficiëntie Factor (afstand die extra afgelegd wordt op een route) voor vliegtuigen in Europa gemiddeld 15 procent. Als er minder omgevlogen hoeft te worden zal dit tevens leiden tot minder brandstofverbruik en dus ook minder CO₂-uitstoot.