



Single European Sky
FAB Europe Central
Herdefiniëring van de luchtverkeersleiding in het hart
van Europa



FAB Europe Central: Haalbaarheidsstudie – klaar voor take-off

Zes landen - België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland – zijn samen gestart met een haalbaarheidsstudie (Feasibility Study) over de invoering van een *Functional Airspace Block (FAB)* in het hart van Europa, 'FAB Europe Central' genaamd. Dit is een duidelijke stap in de richting van de realisatie van de *Single European Sky (SES)* van de Europese Commissie.

De studie is een gezamenlijk project van burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten en zeven luchtverkeersleidingsorganisaties die in dit gebied actief zijn:

- Belgocontrol, België
- Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), Frankrijk
- Deutsche Flugsicherung (DFS), Duitsland
- Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) Eurocontrol, Maastricht
- Administration de l'Aéroport de Luxembourg (LAA), Luxemburg
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Nederland
- skyguide, Zwitserland.

Optimalisatie van het Air Traffic Management (ATM)

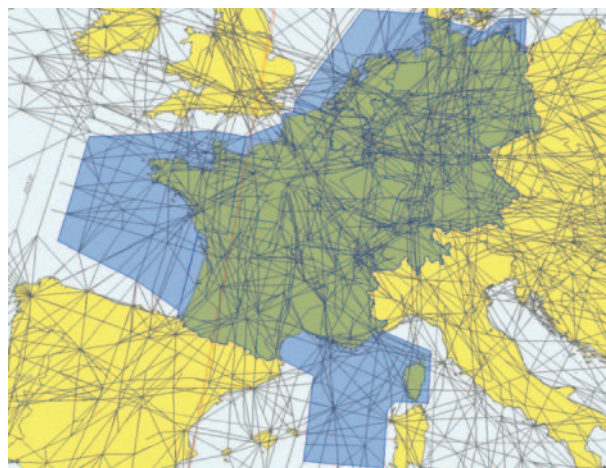
Om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar luchttransport en om het hoofd te bieden aan de problemen gelinkt aan een groeiende luchtvaartindustrie heeft de Europese Commissie het *Single European Sky*-initiatief (SES) genomen. Dit moet de luchtverkeersleiding in Europa omvormen tot een flexibel en geharmoniseerd netwerk binnen functionele luchttruimblokken (FAB's) die onafhankelijk zijn van de landsgrenzen. Het SES-initiatief beoogt het gebruik en de capaciteit van het luchtruim te optimaliseren, de luchthavencapaciteit te maximaliseren en de beperkingen ten gevolge van de huidige luchtverkeersleiding te minimaliseren.

Aanvullend zal het SES-initiatief een aantal tekortkomingen van de ATM-industrie aanpakken. Waar een aantal van deze tekortkomingen wellicht kunnen worden opgelost door bestaande activiteiten stapsgewijs te verbeteren, zullen anderen een meer fundamentele aanpak vereisen. Het uiteindelijke doel is te voldoen aan de verwachtingen van de luchtvaart na 2020.

FAB Europe Central – hoeksteen van de SES

FAB's vormen een belangrijk onderdeel voor de totstandkoming van de *Single European Sky*. De visie van de Europese Commissie met betrekking tot FAB's is vastgelegd in een Luchtruimverordening (EC Verordening nr. 551/2004). Hierin zijn de voorwaarden opgenomen voor de organisatie en het gebruik van het luchtruim binnen de SES. De landen die onder deze Luchtruimverordening vallen – de lidstaten van de EU, inclusief Zwitserland en Noorwegen – moeten vóór 2009 FAB's creëren vanaf vliegniveau 285 (28.500 ft). In de praktijk gaat het huidige denken over het FAB Europe Central verder dan de regelgeving strikt voorschrijft. De meeste landen willen namelijk zowel voor het hoger als voor het lager luchtruim een FAB creëren. De Europese Commissie volgt de voortgang van de ontwikkelingen met betrekking tot de *Single European Sky* nauwlettend en brengt formeel verslag uit over de vorderingen.

Zeven luchtverkeersleidingsorganisaties in zes landen hebben zich verbonden aan de haalbaarheidsstudie van het FAB Europe Central om de prestaties op het gebied van luchtverkeersleiding - veiligheid, capaciteit en kosteneffectiviteit - te vergroten en tegemoet te komen aan de uitdagingen waarmee de groeiende luchtvaartindustrie wordt geconfronteerd en waarbij rekening wordt gehouden met de zorg voor milieu en duurzaamheid.



FAB Europe Central voor optimale luchtverkeersleiding in het hart van Europa

Zeven luchtverkeersleidingsorganisaties in zes landen met een gezamenlijke FAB-visie

Het luchtruim van de zes landen dat België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland omvat, is één van de drukste en meest complexe ter wereld. Het luchtruim van het FAB Europe Central, met een totale oppervlakte van 1.713.442 km²(*), wordt gekenmerkt door een intensieve verstrengeling van burgerlijke en militaire luchtverkeerswegen.

Het gebied omvat de drukste Europese luchthavens waarvan de burgerlijke en militaire luchthavens ook nog eens zeer dicht bij elkaar liggen. Dit resulteert in drukke naderings- en en-route verkeersstromen, die bovendien belemmerd worden door verkeer tussen militaire trainingsgebieden.

De zeven luchtverkeersleidingsorganisaties van de zes landen hebben een gemeenschappelijke doelstelling geformuleerd:

De realisatie van gemeenschappelijke en resultaatgerichte oplossingen door de ontwikkeling van een gezamenlijke FAB binnen het complexe luchtruim van deze zes landen, onafhankelijk van de bestaande landsgrenzen.

Van essentieel belang is dat de ontwikkeling van het FAB plaatsvindt op basis van nauwe samenwerking tussen de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties in combinatie met een hechte samenwerking tussen de burgerlijke en militaire organisaties. Ten behoeve van het Europese luchtverkeersleidingsnetwerk als geheel moet er ook voor worden gezorgd dat het FAB aansluit bij de buurlanden.

Voordelen

Het FAB Europe Central lijkt een hoeksteen van de *Single European Sky (SES)* te worden. Hoewel de voordelen ervan nog door middel van de haalbaarheidsstudie moeten worden getoetst, ziet het er naar uit dat de effecten aanzienlijk zullen zijn omdat deze moeten leiden tot:

- accommodatie van de verwachte groei van het luchtverkeer;
- optimaal gebruik van het luchtruim voor de verwerking van de luchtverkeersstromen;
- optimaal gebruik van de ter beschikking staande technische en menselijke middelen;
- naadloze aansluiting tussen lager en hoger luchtruim;
- kostenbesparend niveau van dienstverlening;
- versterkte burgerlijke-militaire samenwerking.

*Bron: Statistische gegevens van de luchtverkeersleidingsorganisaties «ATM Cost Effectiveness (ACE) 2004 Benchmarking Report»

Eerste stap – Haalbaarheidsstudie

De resultaten van de uitgebreide haalbaarheidsstudie, die in 2006 van start is gegaan, zullen de basis vormen voor het besluit van de zes landen om al dan niet over te gaan tot de oprichting van het FAB Europe Central. In de studie zal ook een stappenplan worden voorgesteld voor de realisatie van het FAB Europe Central. Ook zullen aanbevelingen worden gedaan voor de regelgeving in de vorm van een zes-landenovereenkomst, die door elk van de zes parlementen zal moeten worden bekrachtigd.

De haalbaarheidsstudie vormt slechts de eerste fase. Afhankelijk van de uitkomst zullen de zes landen en de zeven luchtverkeersleidingsorganisaties zich aan een masterplanfase en een invoeringsfase voor het FAB verbinden.

De basis voor een positief besluit

De voornaamste criteria voor de definitieve beslissing om het FAB Europe Central in te voeren zijn:

- verhoogde veiligheid, efficiëntie en capaciteit;
- een realistische institutionele roadmap;
- overeenkomst met de besluitvorming van de lidstaten;
- overeenkomst met de regelgeving van de Europese Commissie;
- aanvaardbaarheid van het invoeringsplan op sociaal vlak;
- positieve invloed op het milieu;
- aanvaardbaarheid voor de buurlanden van het stapsgewijs in te voeren FAB-masterplan.



De verkeersdichtheid in het hart van Europa behoort tot de hoogste ter wereld.

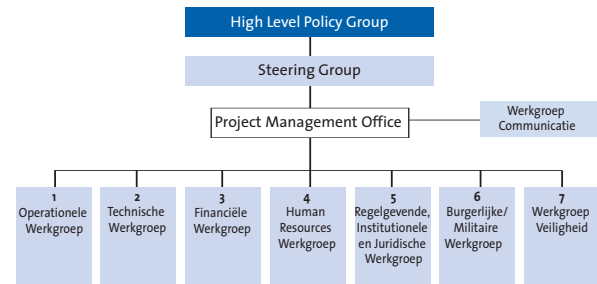
Risicobeheer

FAB Europe Central is een veelomvattend en complex project met bijhorende risico's; het omvat verscheidene landen, verschillende culturen, meerdere operationele en technische systemen en uiteenlopende politieke visies. De partijen moeten samenwerken op basis van transparantie en wederzijds respect. De aan het FAB Europe Central verbonden risico's worden bewaakt en geëvalueerd, vooral waar het de volgende aspecten betreft:

- de realisatie van een naadloze aansluiting op de rest van het Europese netwerk;
- het bereiken van een overeenstemming over aanvaardbare oplossingen voor burgerlijke en militaire luchtruimgebruikers;
- het overbruggen van institutionele belemmeringen;
- het vinden van oplossingen voor vraagstukken op sociaal gebied;
- de realisatie van een solide kosten/batenanalyse;
- het bereiken van overeenstemming over het tarievenbeleid;
- het bereiken van overeenstemming over een gemeenschappelijk regelgevend kader.

Een multicultureel project

De Directoraten-generaal Burgerluchtvaart (DGCA's), de militaire autoriteiten en de CEO's van de luchtverkeersleidingsorganisaties hebben zitting in een beleidsgroep, de High Level Policy Group (HLPG). Vertegenwoordigers van burgerluchtvaartautoriteiten (Civil Aviation Authorities) en de militaire en burgerluchtverkeersleidingsorganisaties vormen een stuurgroep (Steering Group) en sturen het project aan. Het project zelf wordt geleid door een projectmanagementbureau bestaande uit de voorzitters van de diverse werkgroepen en een project manager.



Organisatieschema FAB Europe Central

De operationele ambitie: het luchtruim van zes landen als één geheel

De totstandbrenging van het FAB Europe Central is de gezamenlijke ambitie van de zes landen betrokken in het project. Het luchtruim wordt gezien als één geheel, zowel horizontaal als verticaal. Resoluut gericht op de operationele prestaties, zal het FAB Europe Central afgestemd zijn op de behoeften van de luchtruimgebruikers en streeft het een homogene interface na met de rest van het ATM-netwerk in Europa, om zo de visie van de Single European Sky te realiseren. Veiligheid, kostenefficiëntie en duurzame ontwikkeling zijn hierbij de drijfkrachten.

Nauwe samenwerking tussen de burgerlijke en militaire organisaties is van cruciaal belang voor het FAB Europe Central. Om het huidige flexibele gebruik van het luchtruim te versterken binnen de te ontwikkelen FAB zullen de partners, op basis van een gezamenlijk regelgevend kader op het gebied van luchtverkeersveiligheid voor zowel burgerlijk als militair gebruik, een gemeenschappelijk geharmoniseerd luchtruim ontwerpen. Dit zou, waar mogelijk, kunnen leiden tot een herindeling van het burgerlijke en militaire luchtruim, onafhankelijk van de landsgrenzen.

Een gezamenlijk concept

Luchtruimgebruikers verwachten een veilige, vlotte en kostenbesparende dienstverlening. Om dit te realiseren, moeten de operationele werkzaamheden van de zeven luchtverkeersleidingsorganisaties worden gebundeld en moeten de luchtverkeersleidingsprocedures maximaal gebruik mogelijk maken van het beschikbare luchtruim voor zowel burgerlijke als militaire gebruikers. Hiervoor wordt een resultaatgericht operationeel luchtverkeersleidingconcept ontworpen. Dit concept zal onder andere:

- het Eurocontrol DMEAN (Dynamic Management of the European Airspace Network) – raamwerk ondersteunen;
- binnen het kader van de Single European Sky ATM Research (SESAR) voorzien in de specifieke behoeften van het hart van Europa tegen 2020;
- de deskundigheid van de zeven luchtverkeersleidingorganisaties op het gebied van veiligheid bundelen om verdere verbetering te realiseren bovenop de huidige hoge normen;
- speciale aandacht schenken aan de aansluiting op buurlanden en andere FAB's;
- leiden tot de geleidelijke invoering van gemeenschappelijke functionaliteiten, samenhangende technische systemen en gezamenlijke dienstverlening op basis van een samenhangend technisch traject.

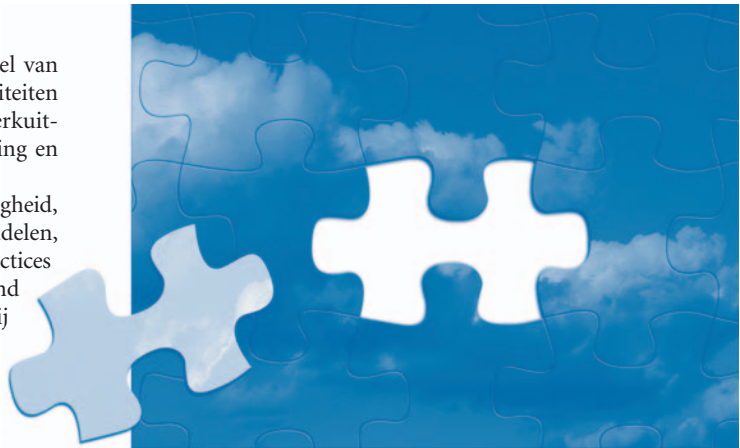
Samenwerking als ambitie

Het FAB Europe Central zal gestalte krijgen door middel van hechte samenwerking wat betreft de verschillende activiteiten van de luchtverkeersleidingsorganisaties: operationele werkuivoering, technische systemen en dienstverlening, opleiding en HRM, beheer en ontwikkeling van nieuwe activiteiten.

Samenwerking zal plaatsvinden op basis van gelijkwaardigheid, rechtvaardigheid, gemeenschappelijk gebruik van middelen, transparantie, kennisoverdracht, uitwisseling van best practices en bundeling van deskundigheid. Dit wordt ondersteund door een gezamenlijk kader voor presetatiebeheer, waarbij de verwachtingen van de gebruikers richtinggevend zullen zijn. Het FAB Europe Central zal, ruim op voorhand, wijzigingen in procedures, systemen en dienstverlening op het gebied van luchtverkeersveiligheid, aan de orde stellen waarbij rekening wordt gehouden met de verwachtingen van de luchtruimgebruikers.

In overeenstemming met de op Europees niveau goedgekeurde conclusies van de Palermo Conferentie (2004), zal een proactieve sociale dialoog worden gevoerd.

De haalbaarheidsstudie moet tevens aangeven op welke wijze de



samenwerking binnen het FAB Europe Central gestalte moet krijgen. Bilaterale of multilaterale stappen tussen sommige van de partners onderling zijn mogelijk, maar alleen als deze stappen in overeenstemming zijn met de voorziene FAB-ontwikkelingen.

Colofon

«FAB Europe Central - Redefining air traffic control in the heart of Europe» is een gezamenlijke productie van Belgocontrol, DSNA, DFS, LAA, LVNL, MUAC en skyguide.

Uitgave 02.2007.

Deze brochure is gepubliceerd in het Engels, Duits, Frans en Nederlands en kan worden besteld bij FAB.Europe.Central@belgocontrol.be.

Informatie

FAB Europe Central Steering Group
Bernard Martens, Voorzitter, +32 2 206 2002
bernard_martens@belgocontrol.be

Belgocontrol, België
Guy Viselé, Nadine Meesen, +32 2 206 20 07 / 20 23
press@belgocontrol.be
www.belgocontrol.be

DFS, Duitsland
Roland Beran, Anja Tomic, +49 6103 707 4110
info@dfs.de
www.dfs.de

DSNA, Frankrijk
Thierry Liabastres, Jean-Marie Piduch, +33 15809 4901
thierry.liabastres@aviation-civile.gouv.fr
www.aviation-civile.gouv.fr

Contact

FAB Europe Central Project Management Office
c/o Belgocontrol
Tervuursesteenweg 303
B-1820 Steenokkerzeel
België
FAB.Europe.Central@belgocontrol.be

LAA, Luxemburg
Gilbert Meyer, +352 4798 2001
gilbert.meyer@airport.etat.lu
www.aeroport.public.lu

LVNL, Nederland
Katinka Horvath, Marjolein Wenting, +31 20 406 2175
communications@lvnl.nl
www.lvnl.nl

MUAC, Eurocontrol/Maastricht Upper Area Control Centre
Fred Könnemann, Mireille Roman, +31 43 366 1247/1352
masuac.info@eurocontrol.int
www.eurocontrol.int/muac

skyguide, Zwitserland
Rosemarie Rotzetter, Patrick Herr, +41 22 417 40 08
presse@skyguide.ch
www.skyguide.ch