

## WAAR HET MISGAAT MET SES-II+



Het grootste resultaat van SES-II was de introductie van de Functional Airspace Blocks (FABs). Deze werden verwelkomd als het beste sinds tijden: ze zouden ontelbaar veel voordelen brengen voor de luchtruimgebruikers (oftewel de vliegtuigmaatschappijen) en de passagiers. De Europese Commissie constateerde dat de staten geen of nauwelijks progressie hebben gemaakt met het implementeren van de FABs.

Behalve de FABs is een van de sleutелеlementen van de Single European Sky het prestatieschema. De doelen die door dit schema zijn gesteld zijn wettelijk bindend voor lidstaten van de EU en deze doelen dwingen de staten dus om veranderingen te maken om de doelen te halen. Zie: <http://www.eurocontrol.int/articles/performance-targets>

De Single European Sky (SES) definieert vier onderwerpen waarvoor targets zijn gezet.

### **Veiligheid, Milieu, Capaciteit en Kostenefficiëntie**

Voor elk onderwerp is er een Key Performance Area (KPA) gedefinieerd met een norm en een doel. De norm is het referentie- of startpunt. Doelen zijn een verbetering die behaald moeten zijn aan het eind van elke Referentie Periode (RP). RP1 loopt van 2012-2014 en RP2 loopt van 2015-2019.

#### **Veiligheid**

Voor RP1; het consequent meten van veiligheid voor alle ANSPs bleek nogal een uitdaging waardoor er geen KPA gedefinieerd is. Dit betekent dat er

geen norm en geen doel is gesteld. Echter hoor je dat de veiligheid tien keer beter moet: de reden is dat de veiligheid moet worden gehandhaafd terwijl het verkeer groeit – meer verkeer betekent niet dat er meer incidenten zullen plaatsvinden....

#### **Milieu**

De KPA is de gemiddelde horizontale en-route vluchteffectiviteit.

Veronderstellend dat elke vlucht in Europa 45 km meer vliegt dan noodzakelijk, dient dit te worden verbeterd. Om de kortste route te gebruiken als de norm is behoorlijk simplistisch: de kortste route is niet altijd de meest efficiënte. Vliegtuigmaatschappijen bepalen hun optimale route op meerdere parameters, inclusief verkeer, wind en opstoppingen op vliegvelden. *“Iedereen in de vliegtuigindustrie weet dat vliegtuigmaatschappijen soms ervoor kiezen om langere routes te vliegen om tegenwind te voorkomen, of te profiteren van wind mee, waardoor de totale vluchtduur korter is”* (Positionpaper on SES, ATCEUC, 2013).

#### **Capaciteit en Kostenefficiëntie**

Voor de Capaciteit kijkt de KPA naar minuten ATFM vertraging en-route per vlucht. Het doel is deze van 0,9 minuten per vlucht te verlagen naar 0,5. Voor de Kostenefficiëntie is de KPA; De gemiddelde vastgestelde unit-rate voor en-route. Deze twee zijn onderling met elkaar verbonden omdat ANSPs hun investeringsplannen moeten ophangen aan de te verwachten hoeveelheid