

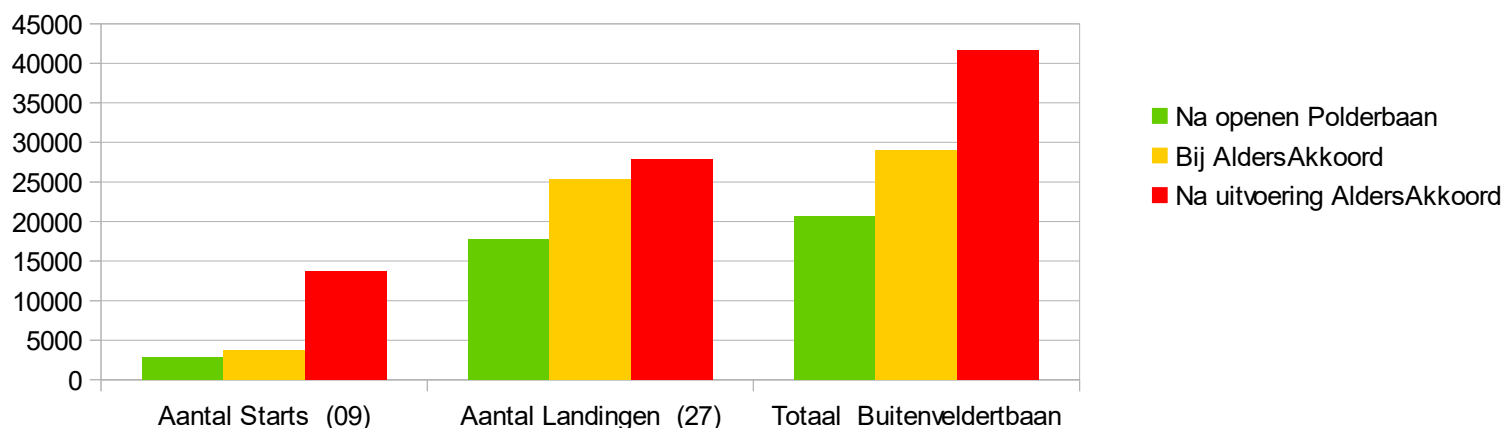
INZET BUITENVELDERTBAAN VERDUBBELT

ALDERSAKKOORD NIET WAARGEMAAKT

- Bij gebruik van de Buitenveldertbaan komen vliegtuigen op minder dan 200 meter over dichtbevolkte woonwijken in Amsterdam en Amstelveen, bij pieksituaties is dit om de 2 minuten.
- Nadat de situatie onhoudbaar was geworden door de sterke groei van Schiphol zou het gebruik van de Buitenveldertbaan aanzienlijk afnemen met het openen van de Polderbaan in 2003. De Buitenveldertbaan zou voortaan als stormbaan fungeren. Hoewel het gebruik afnam ten opzichte van de piek voor de Polderbaan, is deze verwachting nooit waargemaakt. Er is veel onnodige inzet van de Buitenveldertbaan, zo is er gedurende de zomermaanden een inzet op meer dan 80% van de dagen geregistreerd, terwijl het mooie weer daartoe geen aanleiding gaf.
<http://www.stichtingswab.nl/onnodige-inzet-buitenveldertbaan-zomer-2014> .
- Het AldersAkkoord gaat uit van strikt preferent baangebruik. Het zoveel mogelijk inzetten van die banen met de minste overlast voor bewoners; de Buitenveldertbaan heeft daarbij de laagste preferentie. Op basis van de uitvoering van het AldersAkkoord in de afgelopen jaren is de prognose inzet Buitenveldertbaan echter juist aanzienlijk verhoogd.

Inzet Buitenveldertbaan bij 500.00 vluchten per jaar

Prognose bij gemiddeld weer



- De prognose na het openen van de Polderbaan is afkomstig uit de volgende MER-rapportage door Schiphol uit 2004: http://api.commissiener.nl/docs/mer/p11/p1114/1114-579mer_deel1.pdf.
- De prognose bij het sluiten van het AldersAkkoord is afkomstig uit de volgende MER-rapportage door Schiphol uit 2007: <http://api.commissiener.nl/docs/mer/p17/p1794/1794-274mer.pdf>. Het aantal vluchten is daarbij opgeschaald van 480.000 naar 500.000 voor de vergelijkbaarheid.
- De prognose op basis van uitvoering van het AldersAkkoord is afkomstig uit het volgende document van de AldersTafel uit 2013: http://s3-eu-west-1.amazonaws.com/omgevingschiphol-assets/wp-content/uploads/2015/09/bijlage_2_onderzoek_510.pdf. Daarbij is een vermindering uitgevoerd van 510.000 naar 500.000 vluchten om te kunnen vergelijken met de MER-rapporten.

Verhoging van de prognose bij gemiddeld weer

- Na de opening van de Polderbaan blijkt de Buitenveldertbaan vaker gebruikt te worden dan verwacht. Bij de MER van 2007 wordt de prognose verhoogd.
- Na evaluatie van de uitvoering van het AldersAkkoord wordt een nieuw prognosemodel ontwikkeld. Dit model gaat niet meer uit van hoe het baangebruik zou moeten zijn op basis van de regels, maar hoe het baangebruik daadwerkelijk uitgevoerd is in de afgelopen jaren.
- Het blijkt dat het daadwerkelijke baangebruik aanzienlijk minder geluidpreferent is dan op basis van de regels verwacht zou mogen worden. Dit heeft in hoofdzaak te maken met 2 zaken:
 - 1) Bij de uitwerking van het AldersAkkoord zijn verlaagde waarden gehanteerd voor de toegestane dwars- en staartwind waardoor de Buitenveldertbaan vaker ingezet mag worden;
 - 2) Het parallel starten bij verminderd zicht zoals verondersteld bij het AldersAkkoord en in eerdere MER-rapportages is niet gerealiseerd.

Ad 1) Lagere waarden voor dwars- en staartwind waardoor vaker inzet van de Buitenveldertbaan

- In de eerdere prognoses is uitgegaan van een toegestane dwarswind van 20 Kts en een staartwind van 5 Kts (zie tabel 5-3). Bij de uitwerking van het AldersAkkoord zijn in het nieuwe normen en handavingsstelsel (NNHS) echter verlaagde waarden gehanteerd van 15 Kts dwarswind en 0 Kts staartwind waardoor de meer preferente banen niet bruikbaar zijn en de Buitenveldertbaan veel vaker ingezet mag worden. Dit terwijl de commissie Rinnooy Kan juist een verhoging heeft geadviseerd naar 20 Kts dwarswind en 7 Kts staartwind.

	Rinnooy Kan	MER	NNHS
Dwarswind	20 Kts	20 Kts	15 Kts
Staartwind	7 Kts	5 Kts	0 Kts

Tabel 5-3 Belangrijkste invoergegevens

	MER 2004	Nulalternatief	Planalternatief
Peiljaar dienstregeling	2005	2007	2009
Vliegtuigbewegingen (handelsverkeer)*	498.500	438.000	474.600 **
Type dienstregeling	zes-blokkensysteem	zeven-blokkensysteem	zeven-blokkensysteem
Baanpreferentie	overdag noord; in de nacht zuid	in de winter zuid; in de zomer noord	in de winter zuid; in de zomer noord
Uitgangspunt slot-uitgifte en planning	maximaal drie banen	maximaal drie banen	maximaal drie banen
Inzet vierde baan	1 uur	40 minuten	4 uur
Windstotencriterium	10 knopen	5 knopen	5 knopen
Windcriterium	20 knopen dwarswind 5 knopen staartwind	20 knopen dwarswind 5 knopen staartwind	20 knopen dwarswind 5 knopen staartwind
Weersgegevens	gemiddelde van 1970-1999	gemiddelde van 1971-2005	gemiddelde van 1973, 1974, 1982, 1984, 1987, 1989, 1993, 1994, 2003, 2004 (steekproef 7)
Routemodellering	gemodelleerd	hybride op basis van radardata 2006	hybride op basis van radardata 2006
Parallel starten	oorspronkelijke uitvliegroutes	divergerende koersinstructies, minimum zicht 5 km	nieuwe uitvliegroutes

Ad2) Parallel starten bij verminderd zicht niet gerealiseerd waardoor vaker inzet van de Buitenveldertbaan

- Na het openen van de Polderbaan ontstond er weerstand bij verkeersleiders tegen het parallel starten bij verminderd zicht (men wil op eigen zicht kunnen volgen of de toestellen de juiste route aanhouden).
- Na diverse onderzoeken door verschillende experts is een werkwijze ontworpen met gebruik van radarapparatuur en radiocontact waardoor het wel mogelijk is om parallel te starten bij verminderd zicht zoals ook gebeurt op buitenlandse luchthavens.
- Bij het AldersAkkoord is verondersteld dat het probleem met parallel starten opgelost zou worden.
- In 2009 is er een training aan verkeersleiders gegeven om de nieuwe werkwijze toe te passen. Er blijkt volgens rapportage van de inspectie nog onvoldoende vertrouwen bij een aantal verkeersleiders waaraan gewerkt zou worden. http://www.ilent.nl/Images/Handhavingsrapportage%20Schiphol%202010_tcm334-318843.pdf (pagina 11).
- De Stas gaf in AO van december 2013 aan dat over dit onderwerp eerdaags een mededeling zou komen. Deze mededeling blijkt in te houden dat de LVNL wacht op de eventuele beschikbaarheid van nieuwe technologie terwijl er een training is gegeven op basis van bestaande technologie. http://www.ilent.nl/Images/Handhavingsrapportage%20Schiphol%202013-2_tcm334-349141.pdf (pagina 11). De regels in het NNHS zijn vervolgens aangepast voor het niet parallel starten bij verminderd zicht.
- Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar of bruikbaar is blijkt de LVNL overigens wel parallel te kunnen starten bij verminderd zicht door het geven van koersinstructies. Ook blijken er alternatieve meer geluidspreferente combinaties mogelijk zonder Buitenveldertbaan.