

## Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert

10 oktober 2013

Geachte mevrouw Mansveld,

Deze week is door de heer Alders het advies over een nieuw geluidsstelsel uitgebracht. Uit reacties is ons gebleken dat lezers veronderstellen dat de bijlage 10b (verklaarbaarheid Buitenveldertbaan) gevalideerd is door de Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB). Zoals wij ook aan de heer Alders hebben gemeld bij het onder embargo ontvangen van het rapport is dit uitdrukkelijk niet het geval. Voor de bevindingen van de SWAB verwijzen wij naar de toegevoegde bijlage zoals die ook op 15 juli gestuurd is aan de Alders regie ter validatie.

Wij komen nog met een meer gedetailleerde reactie op het Alders advies. Wel kunnen wij 2 zaken al melden:

- Er is een dramatische verhoging van de prognose inzet van de minst preferente Buitenveldertbaan vergeleken met het Alders Akkoord uit 2008 (van 30.000 vluchten bij gemiddeld weer naar een bandbreedte van 27.000 tot 58.000 vluchten). Wij constateren dat de normen zijn aangepast aan de slechte uitvoering van het Alders Akkoord i.p.v. de gesignaleerde problemen met de uitvoering op te lossen.

- Wij vinden bijzonder weinig terug van de eerder door ons gevraagde verbeteringen in de uitvoering van het Alders Akkoord (zie bijlage voor de gevraagde verbeteringen).

Tenslotte willen wij u er op attent maken (voor zover nog niet bekend) dat de gemeenteraad Amsterdam vrijwel unaniem heeft besloten om zich aan te sluiten bij het onafhankelijke onderzoek verklaarbaarheid Buitenveldertbaan in opdracht van de gemeente Amstelveen.

Hoogachtend,

Drs. J.H. Griese

Voorzitter SWAB  
Secretaris BLRS

Bijlage: Verklaarbaarheid Buitenveldertbaanv10.pdf

*Kopie Schiphol woordvoerders Tweede Kamer*

Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert  
Contactpersoon: J.H. Griese



# Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan

Analyse en gevraagde  
verbeteringen

15 Juli 2013



# Achtergrond

- In de kwartaalrapportages wordt een algemene verklaarbaarheid van het baangebruik gemeld van rond de 80-90 %
- Bewoners rond de Buitenveldertbaan ervaren de verklaarbaarheid als aanzienlijk lager voor deze baan
- Voor een steekproefperiode van de eerste 2 weken van december 2012 komt een bewonersberekening uit op rond de 35%
- TO70 heeft voor deze periode een berekening gemaakt aan de hand van de rekenregels, baangebruikcijfers en de meteogegevens (METAR)



## Conclusies naar aanleiding van een bijeenkomst met To70 en de AldersRegie

- TO70 komt voor de steekproefperiode uit op een verklaarbaarheid van 83%. Deze berekening is technisch correct.
- Echter de rekenregels (zoals afgeleid van de VVA preferentieregels) leiden tot 'perverse' prikkels die niet in lijn zijn met de uitgangspunten van het VVA stelsel
- A) De Tailwind limiet van 0 is onrealistisch laag en geeft een onnodige inzet van minder preferente banen
- B) De inzet van de Buitenveldertbaan buiten de Uniforme Dag Periode (UDP) is door de opzet van de regels altijd verklaard



## A) de Tailwind limiet van 0 is onrealistisch laag

- De Rinnooij Kan norm is 7 Knots
- Bij MER-berekeningen is 5 Knots gehanteerd
- De LVNL verkeersleiding gaat uit van een limiet van 7 Knots. In de praktijk worden er ook regelmatig banen ingezet bij zwakke Tailwind. Echter volgens de VVA-regels mag de LVNL bij zwakke Tailwind ook minder preferente baancombinaties inzetten.
- De Tailwind limiet van 0 geeft te weinig prikkels tot preferent vliegen (veel baancombinaties inclusief minder preferente zijn verklaarbaar bij deze onrealistische limiet)
  - Bij de Tailwind norm van 0 is de verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan op basis van de windcondities 60%
  - Bij de Rinnooij Kan norm voor de Tailwind van 7 is er een verklaarbaarheid van 28%
  - Bij een verlaagde Tailwind limiet van 5 is er een verklaarbaarheid van 33%

*Note: al deze berekeningen gaan uit van het hanteren van de verlaagde dwarswindlimiet van 15 Knots (en niet de 20 Knots Rinnooij Kan norm)*



## B) de verklaarbaarheidsregel buiten UDP is macaber


- Buiten UDP (Uniforme Daglicht Periode) zijn de preferenties 1 t/m 4 niet van toepassing
- De Buitenveldertbaan is in strijd met de veronderstellingen van het Alders Akkoord toegevoegd aan preferentie 5 vanwege LVNL problemen met het parallel starten bij marginaal zicht (zie volgende slide)
- Dit heeft het macabere gevolg dat iedere inzet van de Buitenveldertbaan buiten UDP per definitie verklaarbaar is (ook bij goed zicht en indien de windcondities hier geen aanleiding toe geven)
- Tijdens de steekproefperiode is het effect een extra ‘verklaarbaarheid’ van 23%
- In combinatie met de te lage norm van 0 voor de Tailwind is er een te hoge verklaarbaarheid en worden de prikkels tot meer preferent baangebruik ontnomen
  - Berekende verklaarbaarheid van 83% (60 voor dwars/tail wind en 23 % voor buiten UDP)
  - Realistische verklaarbaarheid van 28-33% (Tailwind limiet van 5-7 en geen automatische verklaarbaarheid buiten UDP)





## Parallel starten bij verminderd zicht is niet verklaard door de meteo omstandigheden

- *“Voor de overgang van stap 2b naar 3 (parallel starten bij verminderd zicht) is een verkeersleiderstraining vereist. Eind 2009 is deze training afgerond en geëvalueerd. Daaruit bleek dat er nog onvoldoende vertrouwen bestond om de overgang naar stap 3 te maken. Deze overgang zal naar verwachting in de loop van 2010 plaatsvinden.”* Inspectie rapportage.
- ICAO manual (doc 9643 AN/941) gaan uit van radar en/of radio contact voor de begeleiding van parallel starten (en niet mede op zicht volgen of de piloten de route instructies volgen zoals gebruikelijk bij de LVNL)



## Daarnaast zijn een aantal andere verbeteringen/aanscherpingen mogelijk

- C) Activeren van de onderhoudspreferenties
- D) Opstellen van een preferentietabel voor BZO (beperkt zicht omstandigheden)
- E) Mitigeren voor het niet hanteren van de Rinnooij Kan dwarswind norm zoals opgenomen in berekeningen van 2008





## C) Bij de verklaarbaarheidsberekeningen worden de onderhoudspreferenties niet gebruikt

- Er is een volledige verklaarbaarheid van de inzet Buitenveldertbaan bij niet beschikbaarheid van de Polderbaan en/of Kaagbaan. De onderhoudspreferenties worden niet gebruikt
- In een off peak situatie kan het verkeer afgehandeld worden met de Zwanenburg baan en Aalsmeerbaan
- Bij niet beschikbaarheid van de Kaagbaan kan het verkeer afgehandeld worden op combinaties van de Polderbaan, Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan.
- Bij niet beschikbaarheid van de Polderbaan en een landpiek kan het verkeer afgehandeld worden op de Zwanenburgbaan, Kaagbaan en Aalsmeerbaan
- Niet beschikbaarheid van de Kaagbaan/Polderbaan is niet opgetreden gedurende de steekproefperiode maar recente ervaring met onderhoud aan de Kaagbaan (en onderhoud in het algemeen) leert dat de Buitenveldertbaan veelvuldig onnodig wordt ingezet in deze situatie.



## D) Preferenties voor BZO zijn niet opgesteld en daarmee is ieder baangebruik verklaard

- BZO is niet opgetreden gedurende de steekproefperiode maar de ervaring leert dat de Buitenveldertbaan onnodig veelvuldig wordt ingezet bij BZO omstandigheden.
- Bijvoorbeeld niet parallel starten en niet starten in Zuidelijke richting omdat de verkeersleiding zicht wil hebben op de kruizing Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan en niet vertrouwt op radar en anti collision systemen

## E) Mitigaties zijn gewenst zolang de Rinnooij Kan dwarswind norm van 20 Knots niet wordt gehanteerd

- Wij blijven pleiten voor de Rinnoij Kan dwarswind norm zonder het anticiperen op het eventueel bereiken van de deze norm. Uit brieven van de minister van verkeer en waterstaat naar aanleiding van het Transavia ongeval en het invoeren van de Rinnooij Kan norm blijkt immers:
  - De Rinnooij Kan norm is een baantoewijzingsnorm
  - Het is de grens waarbij een andere baanpreferentie van kracht wordt
  - De veiligheidsnorm die niet overschreden mag worden is de certified dwarswindlimiet van een vliegtuig en die ligt aanzienlijk hoger dan de Rinnooij Kan norm.
  - Het eventueel toenemen van de dwarswind op een baan na de toewijzing en voordat een eventuele nieuwe baanpreferentie volledig doorgevoerd is, is dus besloten in de Rinnooij Kan norm. Hierop kan de verkeersleider dan ook niet aangesproken worden, het bewaken van de daadwerkelijke dwarswind bij de landing/start is de verantwoordelijkheid van de piloot.
- Vanwege het niet hanteren van de norm zoals in 2008 berekend zijn de prognoses inzet Buitenveldertbaan verhoogd. Wij verzoeken om mitigaties te onderzoeken voor deze verhoogde inzet
  - Optimalisaties in de baanpreferentietabel zodat de berekeningen uit 2008 weer benaderd worden. Daarnaast belangrijk dat de preferenties/grenswaarden voor de verklaarbaarheid gelijk zijn aan het prognose model en de LVNL richtlijnen (volgens contra-expertise van de NLR m.b.t de gebruiksprognoses zijn er verschillen)
  - Splitsing van het vliegverkeer naar zwaarte/geluidsbelasting zoals ook gebruikelijk bij het inzetten van de combinatie Polderbaan/Oostbaan voor landen.



# Samenvatting: wij vragen een verbeterde uitvoering van het Alders Akkoord

1. Verbeteren preferenties (voorkomen 'perverse' prikkels)
  - A) Verhogen Tailwind limiet naar Rinnooij Kan norm
  - B) Terugdraaien toevoegen van de Buitenvelderbaan aan preferentie 5 (geen automatisch verklaarbaarheid Buitenvelderbaan buiten UDP). Eventueel toevoegen van een tijdelijke 7<sup>e</sup> preferentie voor het niet parallel starten bij marginaal zicht.
  - C) Activeren onderhouds preferentietabellen (lagere prioriteit)
  - D) Toevoegen preferenties voor BZO omstandigheden (lagere prioriteit)
  - E) Mitigaties voor het niet hanteren van de Rinnooij Kan dwarwind norm en de verhoogde prognose inzet Buitenvelderbaan
2. Verbeteren transparantie en verantwoording
  - A) Wekelijkse publicatie van de dagelijkse detail verklaarbaarheid - automatisch op Internet. (lagere prioriteit)
  - B) Wekelijkse uitleg door de LVNL indien de preferenties niet gevolgd zijn.
3. Toevoegen handhaving
  - A) Handhaven op het volgen van de preferenties d.m.v een gelimiteerde operationele marge op de individuele verklaarbaarheid van niet preferente banen (Buitenvelderbaan, Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan)
  - B) Lokale rechtszekerheid door een output controle op de lokale geluidsbelasting als gevolg van de combinatie van input regels. 'Perverse' prikkels in het huidige stelsel worden voorkomen door de combinatie met het handhaven op het volgen van de preferenties.