

'Fair share part' voor de Aalsmeerbaan

Inleiding

De aanleiding voor de ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel was "de perversiteit die met name de Aalsmeerbaan trof". In het nieuwe stelsel is daarom ingezet op 'strikt preferentieel vliegen', "het meest gebruik maken van de banen die het minst overlast veroorzaken", om daarmee de secundaire banen (waaronder de Aalsmeerbaan) zo veel mogelijk te ontlasten. Uit de prognoses in bijlage 2 van het Aldersakkoord blijkt dat het grootste deel van de groei bij de secundaire banen terecht komt en dat de primaire banen nauwelijks groeien.

Deze prognoses sluiten (intuïtief) niet aan bij het principe van 'strikt preferentieel vliegen'.

Ter illustratie. Als de groei evenredig over alle banen verdeeld zou worden, zouden alle banen 20% van de groei toegewezen krijgen. Intuïtief verwacht iedereen dat bij een strikt preferentieel principe een relatief groter deel van de groei naar de primaire banen gaat (meer dan 20% van de groei) en een relatief kleiner deel van de groei naar secundaire banen (minder dan 20% van de groei).

De uitwerking van deze intuïtie kan leiden tot een verhouding primair 21,5/21,5% en secundair 19/19/19% (dan komt het principe weliswaar niet overtuigend uit de verf, maar het voldoet wel aan het principe), of bijvoorbeeld tot een verhouding primair 30/30% en secundair 15/15/10%, maar niet tot een verhouding primair 15/10% en secundair 40/25/10%, zoals in het Aldersakkoord.

'Fair share part'

Als vereniging Behoud Woongenot Aalsmeerbaan zetten wij ons in om de geprognostiseerde enorme en onevenredige groei van het aantal vluchtbewegingen over de Aalsmeer baan te beperken en hiertoe hebben wij een "fair share part" voor het aantal vluchtbewegingen over de Aalsmeerbaan vastgesteld met onderstaande redentatie.

Scenario's en principes

De vraagstelling is, op welke manier kan de groei naar 510,000 vluchtbewegingen over de 5 banen worden verdeeld, waarbij niet één baan een onevenredig deel krijgt toegewezen (zoals nu in het Aldersakkoord).

Hiertoe worden 2 scenario's uitgewerkt:

1. Alle banen hetzelfde groeipercentage: Schiphol groeit met 20% → alle banen groeien met 20%;
2. Alle banen hetzelfde groeiaantal: Schiphol groeit met 80,000 vluchtbewegingen → alle banen groeien met $80.000/5 = 16,000$ vluchtbewegingen.

Met de volgende randvoorwaarde: De Buitenveldertbaan heeft een status aparte en dient daarom extra te worden ontzien. Bij beide scenario's zal de Buitenveldertbaan dus maximaal het aantal vluchtbewegingen krijgen toegewezen dat in het Aldersakkoord is goedgekeurd, te weten 44,000 vluchtbewegingen per jaar bij 510k.

Uitgangspunten

In 2010 is het zogenaamde Alders-experiment uitgevoerd, waarmee is "bewezen" dat het concept 'strikt preferentieel vliegen' werkt. Omdat de Alderstafel 2010 ziet als illustratief voor het functioneren van het nieuwe stelsel, nemen we cijfers van dit jaar als uitgangspunt voor onze berekening.

In 2010 vonden er 400,564 (getallen over 2010: bron BAS) vluchtbewegingen op geheel Schiphol plaats. Hierin zitten 11,364 vluchtbewegingen over de Schiphol-Oostbaan en 2,740 helikoptervluchten. Er hebben dat jaar dus 386,460 vluchtbewegingen over de 5 hoofdbanen plaatsgevonden.

De Schiphol-Oostbaan heeft tussen 2008 en 2014 gemiddeld 11,828 vluchtbewegingen te verwerken gehad.

In 2010 vonden er op de Buitenveldertbaan 33,280 vluchtbewegingen plaats. De maximale groei voor de Buitenveldertbaan wordt dus gesteld op $44,000 - 33,280 = 10,720$ vluchtbewegingen.

Bij de groei van 386,460 naar 510,000 vluchtbewegingen moeten er dus met aftrek van de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan 100,992 vluchtbewegingen worden verdeeld over de 4 andere banen.

In 2010 vonden er op de Aalsmeerbaan 50,168 vluchtbewegingen plaats.

Uitwerking scenario 1: zelfde groeipercentage

Met aftrek van de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan groeit Schiphol met $(400,564-33,280-11,364)/(510,000-44,000-11,828) = 27,6\%$.

Als de Aalsmeerbaan met 27,6% toeneemt groeit deze van 50,168 naar 64,014 vluchtbewegingen per jaar.

Uitwerking scenario 2: zelfde groeiaantal

Met aftrek van de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan groeit Schiphol met 100,992 vluchtbewegingen. Dit aantal wordt verdeeld over de 4 resterende banen.

Als de Aalsmeerbaan met $100,992/4$ vluchtbewegingen toeneemt, groeit deze van 50,168 naar 75,394 vluchtbewegingen per jaar.

Keuze en hoogte 'fair share part'

Gesorteerd op afnemende redelijkheid, krijgen we het volgende lijstje van scenario's:

1. strikt preferentieel vliegen* - meest redelijk en zelfs verwacht op basis van 'strikt preferentieel vliegen';
2. zelfde groeipercentage;
3. zelfde groeiaantal – minst redelijk.

Als "fair share part", is het voor de Aalsmeerbaan (van bovenstaande 3 scenario's) meest ongunstige scenario gekozen (hoewel dit scenario totaal niet in de geest van 'strikt preferentieel vliegen' is), te weten het 'zelfde groeiaantal' scenario.

Onlangs is de cap op Schiphol teruggebracht van 510,000 naar 500,000 vluchtbewegingen per jaar. Dit voordeel wordt in deze methodiek evenredig verdeeld over alle banen, dus alle banen krijgen een aftrek van $10,000/5 = 2,000$ vluchtbewegingen per jaar.

De "fair share part" voor de Aalsmeerbaan komt daarmee op $75,394-2000 = 73,394$ is afgerond **73,400** vluchtbewegingen per jaar (waarvan volgens dezelfde berekeningswijze maximaal 42,500 starts), bij de huidige stand van de luchtverkeersleiding op Schiphol (mensen, systemen en procedures) wat betreft 'strikt preferentieel vliegen'.

Epiloog

Let wel, dit getal is voor de vereniging BWA niet een "acceptabel" of "te bereiken" aantal vluchtbewegingen voor de Aalsmeerbaan (want vanuit het principe 'strikt preferentieel vliegen', ligt dit 'fair share part' hoog), maar een absoluut maximum.

Bij het toenemende van de capaciteiten van de luchtverkeersleiding op Schiphol (mensen, systemen en procedures), zou dit 'fair share part' omlaag moeten.

Als de industrie stelt dat dit qua operatie niet mogelijk is, dan kunnen we alleen maar constateren dat de groei naar 510,000 vluchtbewegingen per jaar op valse gronden (een niet tot het gewenste resultaat leidend principe van 'strikt preferentieel vliegen') als haalbaar in het Alderakkoord is gekomen.

*) Dit scenario is in dit document niet getalsmatig uitgewerkt, omdat er door de Alderstafel qua output geen doelstellingen voor 'strikt preferentieel vliegen' zijn vastgesteld.