

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

4^e kwartaal gebruiksjaar 2014 (augustus t/m oktober)

In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 voor de middellange termijn, heeft de Alderstafel een akkoord bereikt om het aantal vluchten op Schiphol door te kunnen laten groeien naar 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In dit akkoord was ook de ontwikkeling van een nieuw Normen- en Handhavingstelsel opgenomen. De Tweede Kamer heeft aangegeven dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex is en dient te worden vervangen door een stelsel dat meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar is.

Op 1 november 2010 is naar aanleiding van het Aldersadvies van 19 augustus 2010 begonnen met een twee jaar durend experiment met een nieuw Normen- en Handhavingstelsel. Doel van het experiment was om ervaring op te doen met het nieuwe stelsel en te toetsen of de regels en normen naar verwachting werken.

Op 8 oktober 2013 heeft de Alderstafel het eindadvies over het nieuw Normen- en Handhavingstelsel aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Het nieuwe stelsel is gebaseerd op strikt geluidpreferent baangebruik, wat betekent dat de geluidpreferente baancombinaties die in het Aldersadvies zijn vastgelegd zoveel mogelijk gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer zoveel mogelijk op de meest preferente baan afgehandeld wordt. Dit baangebruik gaat ervan uit dat de banen die de minste overlast voor de omgeving veroorzaken het eerst ingezet worden voor de afhandeling van het vliegverkeer.

Op 29 januari 2015 heeft de heer Alders advies uitgebracht aan de Staatssecretaris met een voorstel tot oplossing van het knelpunt omtrent de vierde baanregel. Het belangrijkste punt uit het door de Alderstafel gedragen voorstel is dat de dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan met uitzondering in geval van baanonderhoud, uitzonderlijk weer en in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken.

Het nieuw Normen- en Handhavingstelsel gaat het huidige stelsel dat dateert uit 2003, vervangen. Dit stelsel kent 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 handhavingspunten specifiek voor de nachtperiode, elk met een eigen grenswaarde die gedurende een jaar niet mag worden overschreden. Indien sprake is van een dreigende overschrijding kan door het tijdelijk wijzigen van de preferentievolgorde het vliegverkeer verplaatst worden naar een baan waar nog voldoende geluidsruimte is. Dit leidt in de praktijk echter tot meer hinder voor de omgeving. Vooralsnog blijft het huidige stelsel van kracht totdat het nieuw Normen- en Handhavingstelsel in wet- en regelgeving is opgenomen.

Regels en normen voor baangebruik nieuw stelsel

De regels voor baangebruik zijn er voor om te zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die zo min mogelijk hinder voor de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk is. In onderstaande tabel zijn de vier regels voor baangebruik met de daarbij behorende normen weergegeven uit het Aldersadvies van 8 oktober 2013 en de brief van dhr. H. Alders aan de Staatsecretaris van I&M d.d. 17 april 2014.

Regel 1: Gebruik baanpreferentietabel	Norm
De baankeuze moet worden gebaseerd op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen (zie baanpreferentietabel). De regel is niet van toepassing tijdens beperkt zicht omstandigheden.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen in gemiddeld minimaal 95% van de tijd de in gebruik zijnde baancombinaties zijn gelegitimeerd.

Baanpreferentietabel

Periode (06:00 - 23:00 uur lokale tijd)

Preferentie	Landen		Starten		
	L1	L2	S1	S2	
1	06	(36R)	36L	(36C)	Zichtcondities: goed en binnen UDP zicht ≥ 5.000 m wolkenbasis ≥ 1.000 voet binnen daglichtperiode (UDP)
2	18R	(18C)	24	(18L)	
3	06	(36R)	09	(36L)	
4	27	(18R)	24	(18L)	
5a	36R	(36C)	36L	(36C)	Zichtcondities: goed zicht ≥ 5.000 m wolkenbasis ≥ 1.000 voet
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	
6a	36R	(36C)	36L	(09)	Zichtcondities: goed of marginaal zicht ≥ 1.500 m wolkenbasis ≥ 300 voet
6b	18R	(18C)	18L	(24)	

Nacht (23:00 - 06:00 uur lokale tijd)

Preferentie	Landen	Starten
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Norm
<p>Deze regel geeft aan dat een tweede landings- of startbaan pas wordt ingezet als het aanbod meer bedraagt dan de beschikbare capaciteit. De beschikbare capaciteit bedraagt 6 landingen resp. starts per 10 min voor goed zicht en 5 landingen resp. starts per 10 min voor marginaal zicht. De regel is niet van toepassing tijdens beperkt zicht omstandigheden of voor andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel.</p>	<p>Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen in minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet en in minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is ingezet, de inzet o.b.v. het aanbod is gelegitimeerd.</p>
Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer <p>Deze regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of twee landingsbanen moet worden verdeeld, in het geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. De regel is niet van toepassing voor andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel.</p>	
3a: Verdeling van het startend verkeer	Norm
<p>Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) dient in startpieken gebruik te maken van de meest westelijk gelegen startbaan.</p>	<p>Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen tenminste 97% van het aantal starts richting sector 4 en 5 gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen baan binnen een baancombinatie.</p>
3b: Verdeling van het landend verkeer	Norm
<p>Voor landend verkeer geldt de regel dat bij gelijktijdige inzet van de Polderbaan en Zwanenburgbaan of bij gelijktijdige inzet van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan respectievelijk tenminste 45% en 50% gebruik maakt van respectievelijk de Polderbaan en Kaagbaan.</p>	<p>Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen aan de genoemde percentages wordt voldaan.</p>
Regel 4: Vierde baan	Norm
<p>Deze regel heeft betrekking op het gebruik van de vierde baan (2+2 baangebruik).</p>	<p>De norm die voor deze regel gehanteerd wordt is enerzijds een jaargemiddelde van ten hoogste 40 bewegingen per dag (overeenkomend met een maximum van 14.600 vliegtuigbewegingen op jaarbasis, of 14.640 voor een schrikkeljaar)) en anderzijds een maximum van 80 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan (zie wijziging norm vierde baanregel op pagina 4).</p>

De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen zijn afgehandeld, met dien verstande dat de Kaagbaan en de Polderbaan niet als vierde baan worden aangemerkt.

Wijziging norm vierde baanregel

In het Aldersadvies van oktober 2013 zijn er normen afgesproken ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan. De norm voor het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per dag op de vierde was vastgesteld op respectievelijk 40 en 60. In het Aldersadvies van oktober 2013 was onderkend dat deze regel de voorgenomen groei van Schiphol naar 510.000 bewegingen in 2020 onder spanning zou kunnen zetten. Destijds werd verwacht dat dit knelpunt zou ontstaan bij een verkeersvolume van circa 470.000 bewegingen en dat de sector dus nog voldoende tijd zou hebben om dit op tijd (deels)in de operatie op te lossen. Inmiddels blijkt het knelpunt reeds bij het huidige verkeersvolume op te treden en is geen zicht op een operationele oplossing.. Nadat partijen zich bereid hadden verklaard om gezamenlijk een verkenning uit te voeren naar oplossing van het knelpunt, is na intensief overleg overeenstemming bereikt.

Op 29 januari 2015 heeft de heer Alders advies uitgebracht aan de Staatssecretaris met een voorstel tot oplossing van het knelpunt omtrent de vierde baanregel. De belangrijkste punten uit het door de Alderstafel gedragen voorstel zijn onderstaand vermeld.

1. De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidsstelsel.
2. De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
3. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
4. De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:
 - a) in geval van baanonderhoud
 - b) in geval van uitzonderlijk weer
 - c) in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
 - I. NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
 - II. vulkaan uitbarstingen IJsland
 - III. situaties waarbij de veiligheid in het geding is
 - IV. en soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.
5. Aan het eind van ieder gebruiksjaar maakt de sector een overzicht van de onder punt 4 bedoelde gevallen en stuurt die met redenen omkleedt naar de Omgevingsraad Schiphol. Dit laat onverlet de rol van de Inspectie die toezicht houdt op het juiste gebruik van deze bepaling.
6. De omgeving levert met het bovenstaande haar bijdrage aan de oplossing van het probleem; de luchtvaartsector is met het nemen van operationele maatregelen verantwoordelijk voor het resterende deel. De operationele maatregelen mitigeren het gebruik van de vierdebaan zodat binnen de norm op de vierde baanregel en met gebruikmaking van de hardheidsclausule een verdere groei van Schiphol mogelijk wordt.

7. Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht tot 500.000 tot en met 2020.

Bijzonderheden voor de vliegoperatie

Groot baanonderhoud

In juni zijn gedurende drie weken, in verband met de aanleg van rijbaan Tango voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd waardoor de Kaagbaan niet bruikbaar was. In het vierde kwartaal van het gebruiksjaar 2014 zijn in de periode van 25 augustus tot en met 26 september de werkzaamheden afgerond. Tijdens deze periode was de Kaagbaan alleen beperkt beschikbaar voor landend verkeer. De aanleg van rijbaan Tango dient als tweede ontsluiting van het Sierra platform en is noodzakelijk om het toenemende aantal kruisingen van de Kaagbaan te verminderen.

Weer

Augustus

Augustus was een koele en zeer natte maand met veel wind. De eerste dagen waren nog warm, vrijwel droog en met vrij weinig wind, maar al snel zorgde een westelijke aanvoer voor de ene na de andere depressie en voor bovengemiddelde windsnelheden. Uitzonderlijk deze maand was ook het aantal dagen met onweer. Op maar liefst 15 dagen werd er gedurende één of meerdere uren onweer waargenomen boven Schiphol.

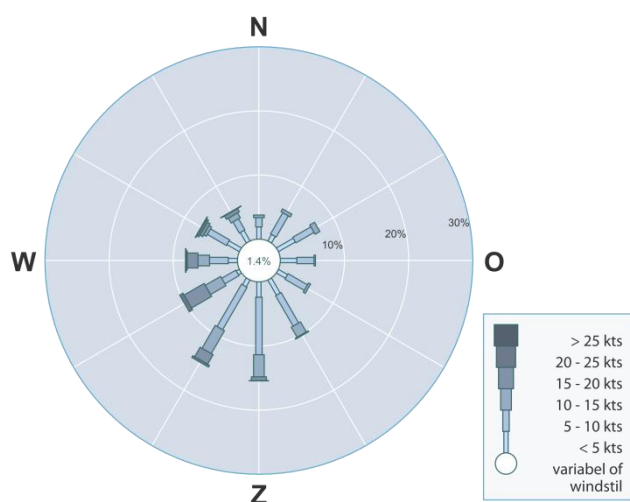
September

Het weer werd in september grotendeels bepaald door hogedrukgebieden die relatief vaak voor een (noord)oostelijke aanvoer zorgden. September was een rustige, zeer droge en warme maand. Er werd op Schiphol alleen op 24 september onweer waargenomen.

Oktober

Oktober was een zeer zachte maand met op de meeste dagen een zuidelijke aanvoer van lucht. Regelmatig voerde deze aanvoer storingen mee en op veel dagen viel dan ook wel enige neerslag. Op 21 oktober trok een noordwesterstorm over de kust die op Schiphol zorgde voor hoge windsnelheden met flinke windstoten. De wind kwam overwegend uit zuidelijke richtingen. In oktober kwamen er op Schiphol drie dagen voor waarop gedurende een of meerdere uren onweer werd waargenomen. Op vier dagen werd er gedurende een of meerdere uren op Schiphol mist waargenomen.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor de gehele periode weergegeven.



Netwerkkwaliteit

Eén van de doelen van het nieuwe stelsel is het borgen van de netwerkkwaliteit. In het Aldersadvies zijn ten aanzien van de aankomstpunctualiteit voor intercontinentaal en Europees hub-verkeer doelstellingen geformuleerd. De target van de aankomstpunctualiteit is gebaseerd op de vluchten dat aankomt zonder vertraging en bedraagt 70%.

Realisatie aankomstpunctualiteit

Hub-verkeer	Augustus	September	Oktober	4e kwartaal
Europa	65%	69%	62%	65%
Intercontinentaal	60%	65%	61%	62%

Aankomstpunctualiteit KLM (A0)

De aankomstpunctualiteit van KLM was in het vierde kwartaal lager dan de voorgaande kwartalen voor zowel ICA als EUR. Ook is de aankomstpunctualiteit lager dan vorig jaar. Met name de aankomstpunctualiteit in augustus en september was lager dan vorig jaar.

De A0 scoorde voor EUR met name laag doordat de vertrekpunctualiteit van KLM onder druk stond door een combinatie van factoren: topdrukke in het zomerseizoen, One-XS verbouwing op Schiphol, nieuw IT systeem implementatie en baanonderhoud (Kaagbaan). V.w.b. ICA moest een groot aantal vluchten langere routes vliegen vanwege diverse brandhaarden in de wereld (Oekraïne, Irak, Syrië, Libië).

Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie
Regel 1: Gebruik baanpreferentietabel	Legitimatie uit baanpreferentietabel: 95%	Legitimatie uit baanpreferentietabel: 99,2%

Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 95% 2 ^e landingsbaan : 90%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,6% 2 ^e landingsbaan : 98,6%
Regel 3 a: Verdeling van het startend verkeer b: Verdeling van het landend verkeer	Starts sector 4 en 5 : 97% Gebruik Polderbaan: ≥ 45% Gebruik Kaagbaan : ≥ 50%	Starts sector 4 en 5 : 99,3% Gebruik Polderbaan: 50,4% Gebruik Kaagbaan : 46,6%
Regel 4: Vierde baan	Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag niet meer dan: 40 - Maximaal per dag: 80	Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag: 24 - Maximaal per dag: 22 augustus : 105

De norm van regel 1 t/m 3 heeft betrekking op een IATA-winter- cq. zomerseizoen. De norm van regel 4 heeft betrekking op een geheel gebruiksjaar (v.w.b. het gemiddelde) cq. op een dag (v.w.b. het maximum). Dit betekent dus ook dat de realisatie van regel 1 t/m 3 en regel 4 v.w.b. het gemiddelde niet tegen de norm aangehouden kan worden.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat in het vierde kwartaal op één dag meer gebruik is gemaakt van de vierde baan dan het dagmaximum van 80. Voor deze dag is onderzocht of het gebruik conform de uitzonderingsregels heeft plaatsgevonden. Dit blijkt inderdaad het geval te zijn: op 22 augustus was de verkeersafhandeling verstoord als gevolg van zware buien en is de verkeersafhandeling twee keer gestaakt vanwege onweer. Het gebruik is dus conform de regel bij "uitzonderlijk weer".

Bij de berekening van het gemiddelde gebruik van de vierde baan is in deze rapportage nog geen rekening is gehouden met de uitzonderingsregels.

Disclaimer

Omdat er ten tijde van de totstandkoming van onderhavige kwartaalbericht nog geen definitieve (wettelijke) regeling bestond, zijn alle bewerkingen voor het bepalen van de NNHS-indicatoren zoveel mogelijk gebaseerd op het document "Rekenregels bij het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (2012)" en daar waar nodig aangepast cq. aangevuld n.a.v. het Aldersadvies van 8 oktober 2013 en de brief van dhr. H. Alders aan de staatssecretaris van I&M van 17 april 2014, inzake de criteria en normstelling betreffende de legitimatie van de inzet van baancombinaties. Alhoewel de indicatoren met de grootste zorgvuldigheid zijn bepaald, zijn de gepresenteerde getallen van de NNHS-indicatoren om voornoemde reden voorlopige getallen en hebben deze de status 'concept'.