

# Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

1<sup>e</sup> kwartaal gebruiksjaar 2016 (1 november 2015 t/m 31 januari 2016)

## Regels en normen voor baangebruik

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 brieven van dhr. H. Alders aan de Staatsecretaris van I&M d.d. 17 april 2014 en 29 januari 2015.

<b>Regel 1: Gebruik baanpreferentietabel</b>	<b>Norm</b>
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)	<b>Zichtcondities: goed en binnen UDP</b>
2	18R	(18C)	24	(18L)	zicht $\geq$ 5.000 m
3	06	(36R)	09	(36L)	wolkenbasis $\geq$ 1.000 voet
4	27	(18R)	24	(18L)	binnen daglichtperiode (UDP)
5a	36R	(36C)	36L	(36C)	<b>Zichtcondities: goed</b>
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	zicht $\geq$ 5.000 m wolkenbasis $\geq$ 1.000 voet
6a	36R	(36C)	36L	(09)	<b>Zichtcondities: goed of marginaal</b>
6b	18R	(18C)	18L	(24)	zicht $\geq$ 1.500 m wolkenbasis $\geq$ 300 voet

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

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

<b>Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan</b>	<b>Norm</b>
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.	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.
<b>Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer</b> 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.	
<b>3a: Verdeling van het startend verkeer</b>	<b>Norm</b>
Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) dient in startpieken gebruik te maken van de meest westelijk gelegen startbaan.	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.
<b>3b: Verdeling van het landend verkeer</b>	<b>Norm</b>
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.	Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen aan de genoemde percentages wordt voldaan.

<b>Regel 4: Vierde baan</b>	<b>Norm</b>
Deze regel heeft betrekking op het gebruik van de vierde baan (2+2 baangebruik).	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.
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.	

## Bijzonderheden voor de vliegoperatie

### Planning groot onderhoud

De Buitenveldertbaan zal in de periode van 6 maart t/m 24 april buiten gebruik worden gesteld in verband met groot onderhoud. In deze periode zal ook de draagkracht van het tunneldak van de Schipholtunnels worden versterkt. Deze versterking is noodzakelijk om het zwaarste vliegtuigtype (Airbus A380) dat momenteel op Schiphol vliegt, operationeel te kunnen afhandelen op de Buitenveldertbaan. De nu geldende beperkingen voor dit type zullen dan niet meer van kracht zijn. Daarnaast zal van 15 mei t/m 29 mei groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan plaatsvinden. Dit onderhoud betreft werkzaamheden in verband met de vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS). Deze werkzaamheden waren initieel in het vorige gebruiksjaar gepland maar zijn doorgeschoven naar de hierboven genoemde periode.

<b>Periode werkzaamheden</b>	<b>Baan</b>	<b>Geplande werkzaamheden</b>	<b>Geplande duur werkzaamheden</b>
6 maart t/m 24 april	Buitenveldertbaan (09-27)	Versterken draagkracht Schiphol tunneldak en groot onderhoud	7 weken (+ 1 reserveweek)
15 mei t/m 29 mei	Zwanenburgbaan (36C-18C)	Groot onderhoud Zwanenburgbaan (vervanging ALCMS)	2 weken (+ 1 reserveweek)

## Weer

### November

November was een zeer zachte, natte en ook onstuimige maand. Omdat de wind overwegend uit het zuidwesten kwam waren de temperaturen uitzonderlijk hoog voor de tijd van het jaar. De maand telde drie officiële stormen (15, 18 en 29 november) waarbij het aan de kust tot windkracht negen kwam. Op 15 november kwam het op Schiphol tot een hoogste uurgemiddelde windsnelheid van 15 m/s en windstoten tot 23 m/s. In totaal werden op acht dagen windstoten van 20 m/s of meer geregistreerd. In totaal viel er in november op Schiphol 164 mm neerslag, bijna het dubbele van de normale hoeveelheid van 87 mm. Na de eerste drie dagen viel er op vrijwel elke dag wel neerslag. Op drie dagen werd gedurende een of meerdere uren onweer waargenomen op Schiphol.

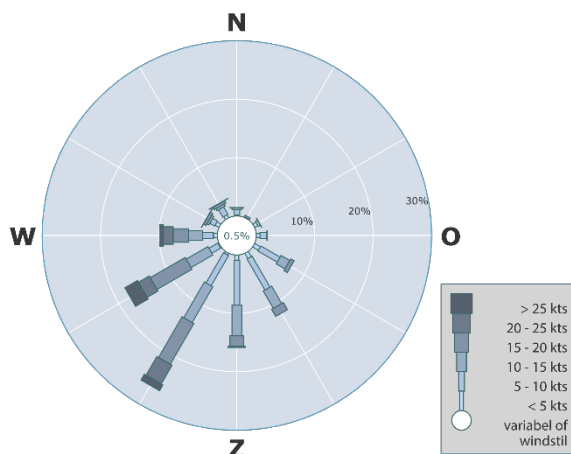
### December

Met vrijwel de gehele maand hoge druk boven het zuiden van Europa en lage druk boven het noorden was er sprake van een zuidwestelijke stroming waarmee zeer zachte, maritieme tropische lucht werd aangevoerd. De maand december kende geen koude dagen of periodes. Daarmee was het de warmste decembermaand sinds het begin van de waarnemingen. Vorst- en ijsdagen kwamen dan ook niet voor. Normaal telt december op Schiphol elf vorstdagen en twee ijsdagen. Onweer werd deze maand niet waargenomen en op slechts een dag, 14 december, kwam het zicht op Schiphol onder de 1000 m.

### Januari

De maand januari kende een duidelijke afwisseling van koude en zachte periodes en een groot onderscheid tussen het noordoosten en de rest van het land. Pas vanaf 15 januari kreeg ook de rest van het land te maken met lagere temperaturen. In de loop van vrijdag 22 januari werd de kou weer uit het land verdreven en er volgde wederom een zeer zachte periode met een overheersende en regelmatig stevige zuidwestelijke wind. Met de aanvoer van zachte lucht uit het zuidwesten kwam ook veel neerslag mee.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor het eerste kwartaal 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 die aankomen zonder vertraging en bedraagt 70%.

### Realisatie aankomstpunctualiteit

Hub-verkeer	November	December	Januari	1e kwartaal
Europa	66%	74%	70%	70%
Intercontinentaal	75%	68%	68%	70%

De aankomstpunctualiteit in het eerste kwartaal is voor zowel Intercontinentale als Europa vluchten conform het target voor 2016.

## Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie 1 <sup>e</sup> kwartaal (1 november 2015 t/m 31 januari 2016)
<b>Regel 1:</b> Gebruik baan-preferentietabel	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 95%	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 99,6%
<b>Regel 2:</b> Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Legitimatie inzet: 2 <sup>e</sup> startbaan : 95% 2 <sup>e</sup> landingsbaan : 90%	Legitimatie inzet: 2 <sup>e</sup> startbaan : 98,2% 2 <sup>e</sup> landingsbaan : 95,3%
<b>Regel 3</b> <b>a:</b> Verdeling van het startend verkeer <b>b:</b> Verdeling van het landend verkeer	Starts sector 4 en 5 : 97%  Gebruik Polderbaan: ≥ 45% Gebruik Kaagbaan: ≥ 50%	Starts sector 4 en 5 : 99,4%  Gebruik Polderbaan: 48,6% Gebruik Kaagbaan: 53,0%
<b>Regel 4:</b> 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: 12.1 - Maximaal per dag: 19 november: 82

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).

In het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2016 is de vierde baan op 19 november voor meer dan 80 bewegingen ingezet. Het is nog onbekend of in dit geval de uitzonderingsregels van toepassing zijn, zoals vastgelegd in de brief van H. Alders aan de Staatssecretaris van I&M op 29 januari 2015. Ook de berekening van het gemiddelde gebruik van de vierde baan is in deze rapportage nog geen rekening gehouden met de uitzonderingsregels.

### Legitimatiepercentages per legitimatiegrond en baan

In onderstaande tabellen is per baan aangegeven hoe het gebruik is te legitimeren vanuit regel 1, de baanpreferentietabel. Merk hierbij op dat regel 1 van toepassing is op het gebruik van de baanpreferentietabel(len) over het winter- en zomerseizoen. Het gebruik van de baanpreferentietabel(len) is terug te voeren op het gebruik van baancombinaties en niet op afzonderlijke start- of landingsbanen. Onderstaande percentages geven weliswaar inzicht over het inzetten van banen afzonderlijk, maar kunnen om voornoemde reden niet worden gerelateerd aan de norm van regel 1.

#### 1<sup>e</sup> Kwartaal Gebruiksjaar 2016: 1 november 2015 t/m 31 januari 2016

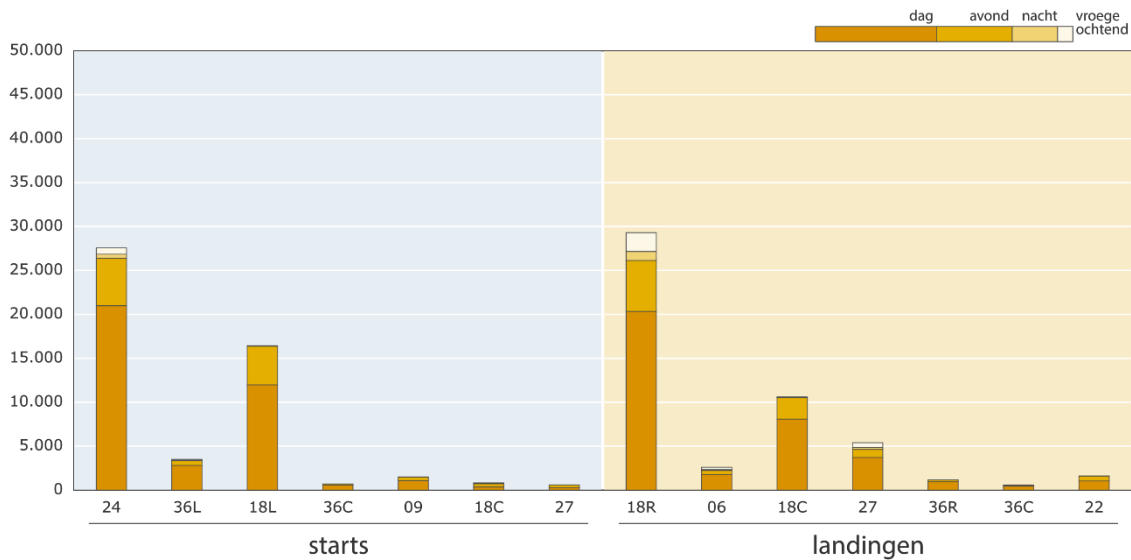
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage [%]		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
06 - 24	96.4	1.5	1.4	0.3	0.0	0.1	0.0	99.7	0.2	0.1
09 - 27	87.1	2.6	7.3	1.1	0.0	0.5	0.0	98.6	0.7	0.6
18R - 36L	93.9	2.6	2.7	0.3	0.0	0.1	0.0	99.6	0.2	0.1
18C - 36C	83.8	9.6	5.9	0.0	0.1	0.1	0.0	99.5	0.2	0.3
18L - 36R	93.8	2.7	3.1	0.1	0.0	0.2	0.0	99.9	0.0	0.2

Nr	Omschrijving legitimatiegronden
1	Gelegitimeerd o.b.v. actuele meteo i.c.m. de standaard preferentietabel
2	Gelegitimeerd o.b.v. actuele meteo en preferentietabel voor "baan niet beschikbaar"
3	Gelegitimeerd vanuit "tijdige of tijdelijke" inzet baancombinaties
4	Gelegitimeerd vanuit stabiele baancombinatie (met 2x een geluidpreferente baan in de combinatie)
5	Gelegitimeerd omdat geen bewegingen in de desbetreffende periode hebben plaatsgevonden
6	Gelegitimeerd o.b.v. voorspelde meteo i.c.m. de standaard preferentietabel
7	Gelegitimeerd omdat onweersbuien worden voorspeld
8	Vooralsnog niet gelegitimeerd en regen- en/of sneeuwbuien in de weersvoorspelling
0	Vooralsnog niet gelegitimeerd - overige

De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

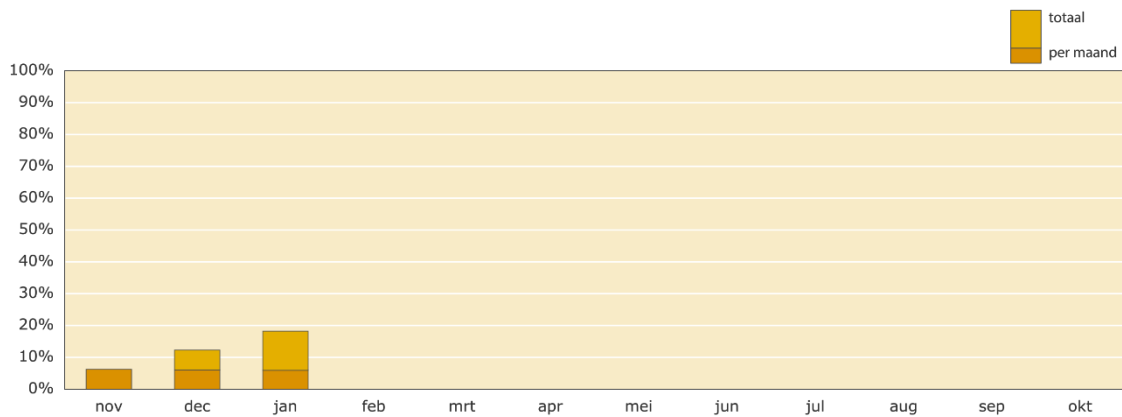
## Resultaten baangebruik

### Realisatie baangebruik: november t/m januari



## Resultaten HG

### Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m januari



#### 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 handavingsstelsel (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'.