

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

2^e kwartaal gebruiksjaar 2016 (1 november 2015 t/m 30 april 2016 en afsluiting winterperiode)

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.

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
2	18R	(18C)	24	(18L)	zicht ≥ 5.000 m
3	06	(36R)	09	(36L)	wolkenbasis ≥ 1.000 voet
4	27	(18R)	24	(18L)	binnen daglichtperiode (UDP)
5a	36R	(36C)	36L	(36C)	Zichtcondities: goed
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	zicht ≥ 5.000 m wolkenbasis ≥ 1.000 voet
6a	36R	(36C)	36L	(09)	Zichtcondities: goed of marginaal
6b	18R	(18C)	18L	(24)	zicht ≥ 1.500 m wolkenbasis ≥ 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

Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Norm
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.
Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer 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.	
3a: Verdeling van het startend verkeer	Norm
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.
3b: Verdeling van het landend verkeer	Norm
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.

Regel 4: Vierde baan	Norm
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 is in de periode van 6 maart t/m 24 april buiten gebruik gesteld in verband met groot onderhoud. In deze periode is ook de draagkracht van het tunneldak van de Schipholtunnels 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. Van 5 september t/m 16 oktober zal de Schiphol Oostbaan buiten gebruik zijn in verband met groot onderhoud aan rijbaan G.

Periode werkzaamheden	Baan	Geplande werkzaamheden	Geplande duur werkzaamheden
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)
5 september t/m 16 oktober	Schiphol Oostbaan (04-22)	Groot onderhoud Rijbaan G	6 weken

Weer

Februari

Een aaneenschakeling van depressies nabij IJsland zorgde in het begin van de maand voor een zuidwestelijke stroming met nat, zacht en onstuimig weer. Rond het midden van de maand draaide de wind naar meer oostelijke richtingen en nam af in snelheid. De temperatuur kwam 's nachts op de meeste dagen onder het vriespunt te liggen. Vanaf de 19e kreeg de zuidwestelijke stroming weer enkele dagen de overhand en nam ook de gemiddelde windsnelheid weer toe. Het laatste deel van de maand werd de stroming noordwestelijk en later noordoostelijk. Het werd opnieuw wat kouder met in de nachten lichte vorst en er vielen enkele lichte winterse buien. Er werd op twee dagen, 8 en 25 februari, gedurende een of meerdere uren onweer waargenomen op Schiphol deze maand. Mist kwam voor op 12 en 19 februari.

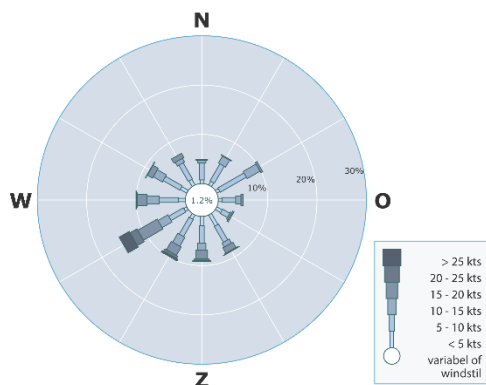
Maart

De maand begon onder invloed van diverse lagedrukgebieden wisselvallig en koel. Vanaf 10 maart overheerste een hogedrukgebied met overwegend wind uit noordoostelijke richtingen. Vanaf 18 maart trok het hogedrukgebied richting de Britse Eiland en werd de wind noordwestelijk. De laatste dagen van de maand kreeg een zuidwestelijke aanvoer weer de overhand en nam de temperatuur en de wisselvalligheid toe. Ook trok de wind flink aan, met op 28 maart storm langs de noordwestkust. De meeste neerslag, 13 mm, viel op 2 maart. Ook 4 en 27 maart waren natte dagen met respectievelijk 10 en 12 mm. Op twee dagen werd onweer boven Schiphol waargenomen en op vijf dagen kwam het zicht een of meerdere uren onder de 1000 m.

April

Met gemiddeld over het land 195 zonuren tegen normaal 178 was april zonniger dan normaal. Hoewel de maand nat en wisselvallig verliep, scheen de zon toch meer dan normaal, omdat buien vaak werden afgewisseld door opklaringen en echt sombere dagen vrijwel niet voorkwamen. Het zonnigst was het aan de noordwestkust waar de zon ruim 220 uur scheen. Het minst zonnig was het in het zuidoosten met plaatselijk iets minder dan 160 uur zon. De eerste helft van de maand viel regelmatig regen omdat we onder invloed verkeerden van storingen die met een zuidwestelijke of westelijke stroming over het Noordzeegebied trokken. Vanaf de 23ste was de stroming een week noordelijk en kregen we met talrijke buien te maken.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor het tweede 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	Februari	Maart	April	2e kwartaal
Europa	77%	78%	78%	78%
Intercontinentaal	76%	70%	59%	68%

De aankomstpunctualiteit voor Europa is in het tweede kwartaal hoger dan target. Belangrijkste reden hiervoor was de zachte winter waardoor het aantal verstoringen beperkt bleef.

Voor Intercontinentale vluchten is de aankomstpunctualiteit voor het hele kwartaal net onder target geëindigd. De verschillen binnen dit kwartaal waren echter aanzienlijk. De punctualiteit in april was laag door minder tail wind op vluchten vanuit North Atlantic dan verwacht, en meer head wind dan verwacht voor de vluchten vanuit Azië en Afrika.

Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie winterperiode (1 nov. t/m 26 mrt.)	Realisatie t/m 2 ^e kwartaal (1 nov. t/m 30 apr.)
Regel 1: Gebruik baan-preferentietabel	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 95%	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 99,6%	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 99,7%
Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 95% 2 ^e landingsbaan: 90%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,2% 2 ^e landingsbaan: 94,8%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,2% 2 ^e landingsbaan: 95,5%
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: 48,5% Gebruik Kaagbaan: 52,9%	Starts sector 4 en 5: 99,4% Gebruik Polderbaan: 48,2% Gebruik Kaagbaan: 53,0%
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: 11 - Maximaal per dag: 19 november: 82	Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag: 14 - Maximaal per dag: 19 november: 82

De norm van regel 1 t/m 3 heeft betrekking op een IATA-winter- en zomerseizoen. De norm van regel 4 heeft betrekking op een geheel gebruiksjaar (v.w.b. het gemiddelde) en 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. Op deze dag was sprake van harde wind. 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.

Winterperiode: 1 november 2015 t/m 26 maart 2016

Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage [%]	
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04-22	84.9	8.5	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0	98.7	1.3	0.0
06 - 24	95.1	2.4	1.8	0.3	0.0	0.1	0.0	99.7	0.2	0.1
09 - 27	85.8	2.4	8.5	1.0	0.0	0.6	0.0	98.3	0.9	0.8
18R - 36L	93.1	3.1	3.1	0.2	0.0	0.1	0.0	99.6	0.2	0.1
18C - 36C	82.7	9.7	6.7	0.0	0.1	0.1	0.0	99.2	0.3	0.5
18L - 36R	92.3	3.9	3.3	0.1	0.0	0.2	0.0	99.7	0.0	0.2

Gebruiksjaar 2016: 1 november 2015 t/m 30 april 2016

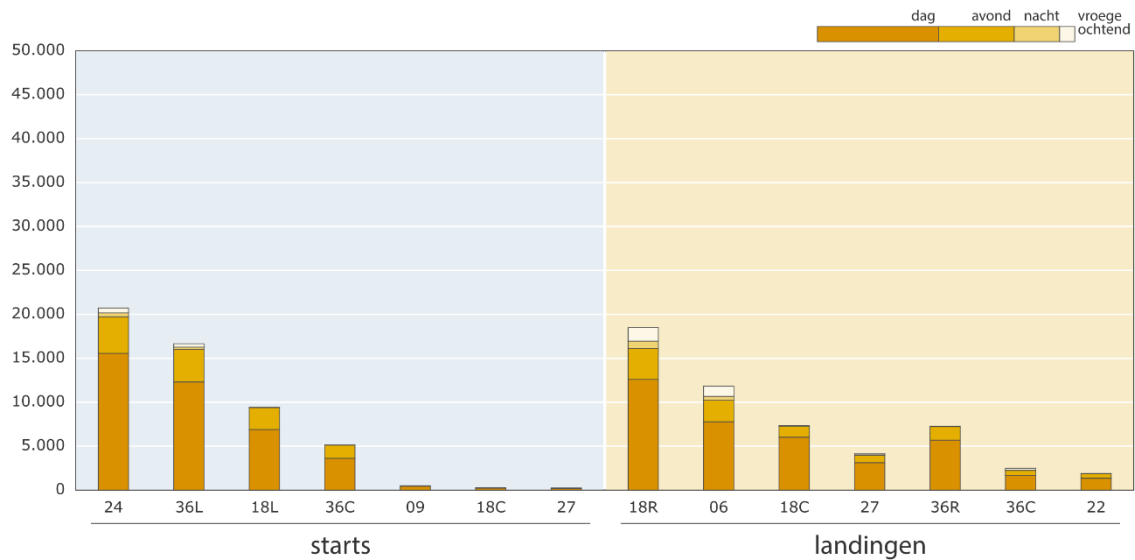
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage [%]	
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04-22	81.3	10.4	7.3	0.0	0.0	0.0	0.0	99.0	1.0	0.0
06 - 24	94.8	2.8	1.9	0.2	0.0	0.1	0.0	99.8	0.1	0.1
09 - 27	84.6	3.7	8.6	1.0	0.0	0.6	0.0	98.5	0.9	0.7
18R - 36L	93.4	3.0	3.0	0.2	0.0	0.1	0.0	99.7	0.2	0.1
18C - 36C	85.2	8.7	5.4	0.0	0.0	0.1	0.0	99.4	0.3	0.3
18L - 36R	92.7	3.8	3.1	0.0	0.0	0.1	0.0	99.8	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

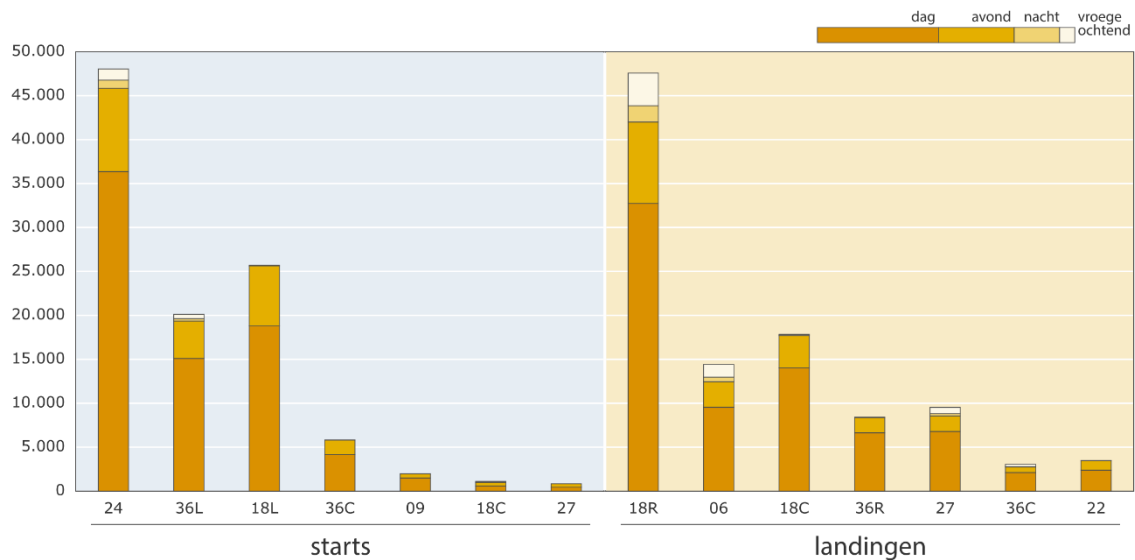
De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

Resultaten baangebruik

Realisatie baangebruik: februari t/m april

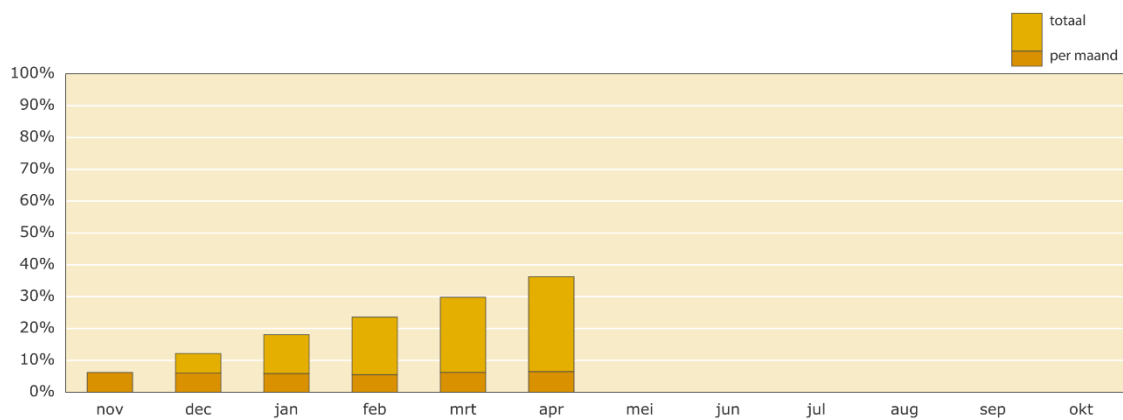


Realisatie baangebruik: november t/m april



Resultaten HG

Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m april



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 en 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'.