

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

2^e kwartaal gebruiksjaar 2017 (1 november 2016 t/m 30 april 2017 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 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
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

Periode werkzaamheden	Baan	Geplande werkzaamheden	Geplande duur werkzaamheden
18 maart t/m 24 mei	Kaagbaan (06-24)	Groot onderhoud	9 weken
25 mei t/m 13 juni	Kaagbaan (06-24)	Veegregime	3 weken
14 juni t/m 20 juni	Kaagbaan (06-24)	Reserveweek	1 week

De Kaagbaan is in verband met groot onderhoud vanaf 18 maart buiten gebruik geweest. Op vrijdagavond 26 mei is de baan weer opgeleverd. Aansluitend hierop is een veegregime van toepassing geweest dat voornamelijk in de nacht heeft plaatsgevonden in de periode van 27 mei tot en met 15 juni. In deze periode zijn gedurende tien nachten veegwerkzaamheden uitgevoerd.

Weer

Februari

De eerste week van februari verliep zacht onder invloed van een zuidelijke tot zuidwestelijke stroming. Een hogedrukgebied boven Scandinavië zorgde daarna met een noordoostelijke stroming voor enkele winterse, koude dagen. Het hogedrukgebied trok halverwege de maand naar Oost-Europa waardoor de stroming naar zuid draaide. Vanaf 19 februari kregen echter de lagedrukgebieden weer de overhand en werden met een westelijke stroming verschillende storingen aangevoerd. Op 23 februari zorgde een kleine storing in vooral de zuidwestelijke helft van het land voor zeer zware winstoten tot rond 100 km/uur. Het KNMI gaf hiervoor een code oranje uit. Op Schiphol werd die dag een hoogste uurgemiddelde windsnelheid van 17 m/s geregistreerd en windstoten tot 28 m/s. Op vier dagen zakte het zicht gedurende een of meerdere uren onder de 1000 meter.

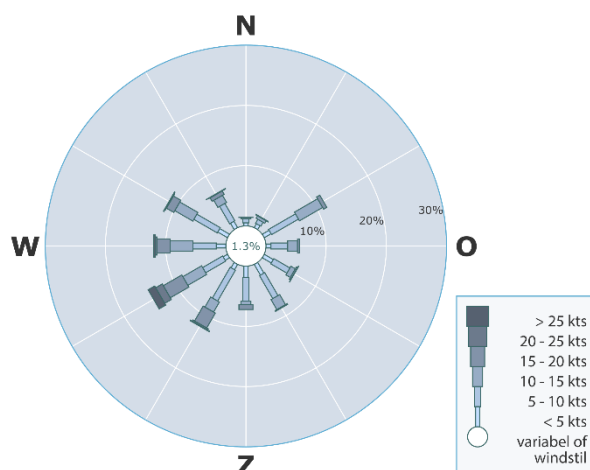
Maart

Maart was een zeer zachte maand met op Schiphol een gemiddelde temperatuur van 8,6 °C tegen een langjarig gemiddelde van 6.1 °C. Het was daarmee de zachtste maart op Schiphol sinds het begin van de waarnemingen. Lagedrukgebieden in de omgeving zorgden voor een wisselvallige start van de maand. Diverse storingen trokken met een overwegend zuidwestelijke aanvoer over ons land. De gemiddelde windsnelheid lag met 5,2 m/s onder het langjarig gemiddelde van 5,7 m/s. Een groot deel van de maand was het rustig weer onder invloed van de hogedrukgebieden. Met 44 mm neerslag tegen normaal 61 mm was maart ook een droge maand. Op 9 en 10 maart was er in de nacht en ochtend sprake van mist. Onweer werd boven Schiphol niet waargenomen.

April

De maand begon met een voortzetting van het zachte weer van de voorgaande maand onder invloed van hogedrukgebieden in onze omgeving. Halverwege de maand kregen storingen en lagedrukgebieden meer invloed op het weer in ons land. De wind draaide naar overwegend noordelijke richtingen waarmee koude lucht werd aangevoerd. De temperatuur zakte daardoor op de meeste dagen naar waarden onder normaal. In combinatie met een soms stevige wind lag de gevoelstemperatuur op sommige dagen nog wat lager.

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	59%	62%	55%	59%
Intercontinentaal	66%	67%	56%	65%

Met name Europa verkeer is zwaar geraakt in Q2 door het niet in kunnen zetten van de 4e baan. (referentie Q2 in 2016 voor A0 voor EUR was 78%)

Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie winterperiode (1 nov. t/m 25 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: 97,9%	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 97,1%
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 : 97,5%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,5% 2 ^e landingsbaan: 97,6%
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: 99,1% Gebruik Polderbaan: 47,8% Gebruik Kaagbaan: 52,2%	Starts sector 4 en 5: 99,2% Gebruik Polderbaan: 47,7% Gebruik Kaagbaan: 52,2%
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: 14 - Maximaal per dag: 2 maart: 64	Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag: 11 - Maximaal per dag: 2 maart: 64

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 tweede kwartaal van gebruiksjaar 2017 is het aantal bewegingen op de vierde baan niet boven het maximum van 80 bewegingen per dag uitgekomen.

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 2016 t/m 25 maart 2017

Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage [%]		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04 - 22	76.7	0.5	9.0	0.0	0.0	2.8	0.9	89.9	1.4	8.8
06 - 24	92.5	2.3	2.5	0.5	0.1	0.6	0.1	98.6	0.6	0.8
09 - 27	80.5	0.8	10.6	2.1	0.2	2.0	0.2	96.3	2.6	1.1
18R - 36L	89.3	2.7	4.5	0.4	0.3	1.1	0.1	98.3	0.6	1.0
18C - 36C	77.4	8.8	7.1	0.0	0.9	1.7	0.2	96.2	0.9	2.9
18L - 36R	88.3	2.4	5.5	0.0	0.0	1.5	0.1	97.8	0.4	1.8

Gebruiksjaar 2017: 1 november 2016 t/m 30 april 2017

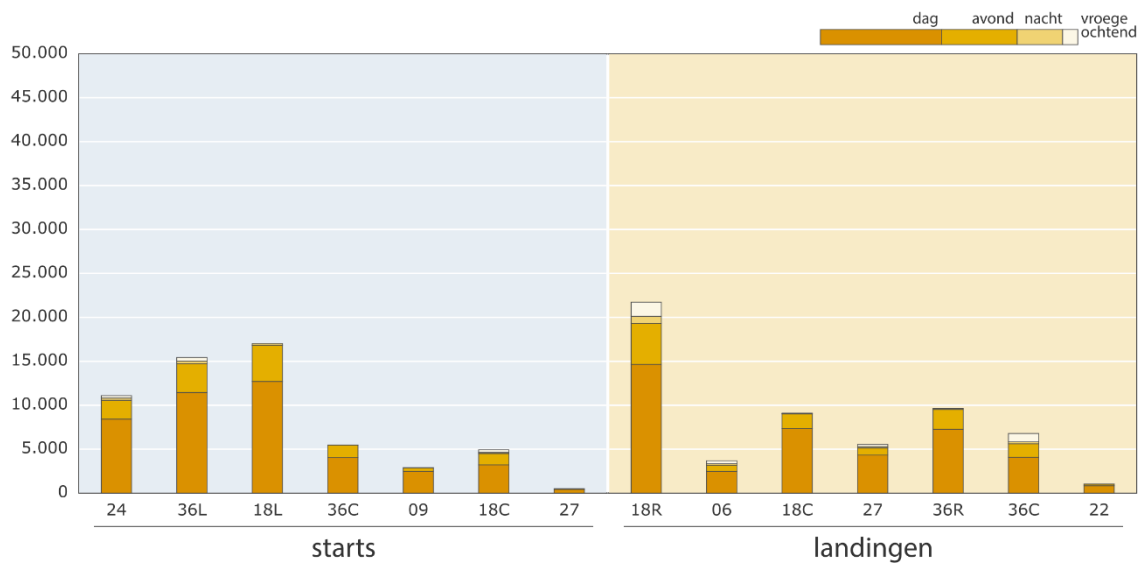
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage [%]		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04 - 22	76.4	0.5	8.9	0.0	0.0	2.7	0.9	89.3	1.4	9.3
06 - 24	92.5	2.3	2.5	0.5	0.1	0.6	0.1	98.6	0.6	0.8
09 - 27	74.9	1.4	12.2	1.7	1.2	2.3	0.1	93.8	3.3	2.9
18R - 36L	81.6	7.6	6.5	0.3	0.5	1.0	0.1	97.6	1.0	1.4
18C - 36C	67.1	15.4	10.3	0.0	1.1	1.4	0.2	95.5	1.4	3.1
18L - 36R	80.5	7.0	9.1	0.0	0.2	1.2	0.1	97.9	0.3	1.7

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

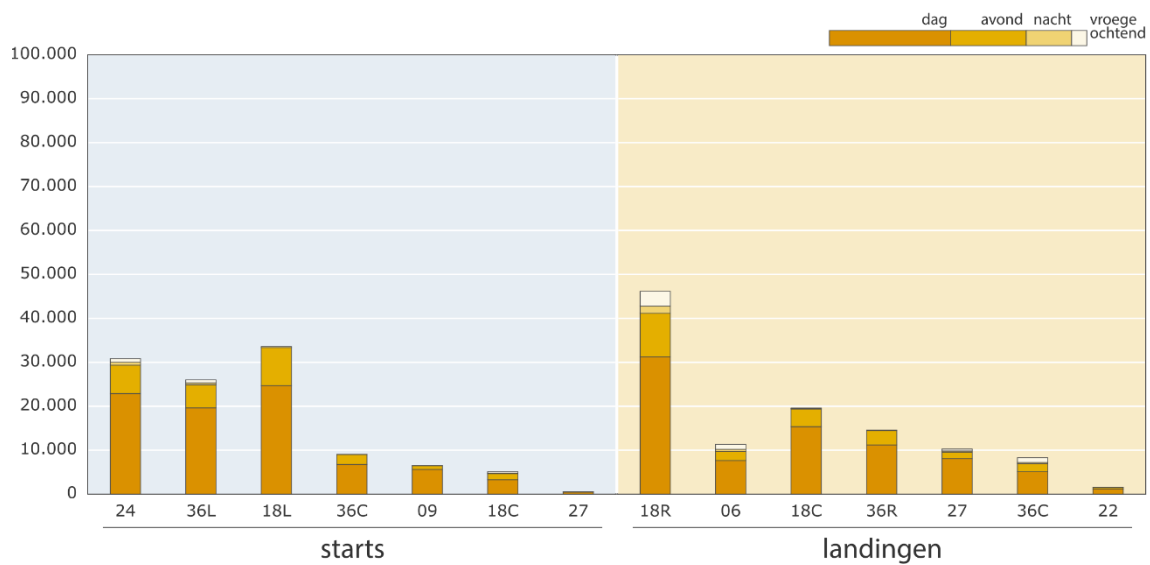
De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

Resultaten baangebruik

Realisatie baangebruik: februari t/m april

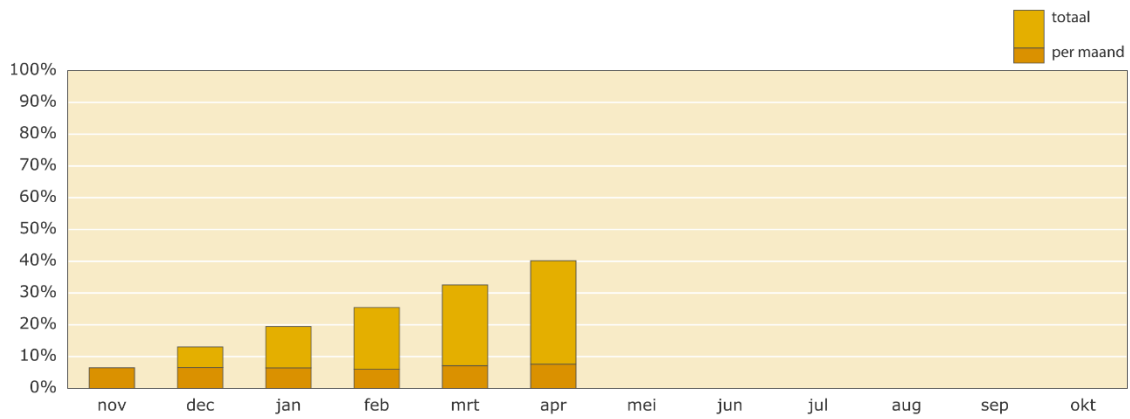


Realisatie baangebruik: november t/m april



Resultaten HG

Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m april



Disclaimer

Omdat er ten tijde van de totstandkoming van onderhavige rapportage nog geen definitieve (wettelijke) regeling bestond, zijn alle bewerkingen voor het bepalen van de NNHS-indicatoren zoveel mogelijk gebaseerd op het laatste concept van de Regeling Milieu-informatie Schiphol (RMI). 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'.