

# Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

4<sup>e</sup> kwartaal gebruiksjaar 2017 (1 november 2016 t/m 31 oktober 2017)

## 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>  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)	<b>Zichtcondities: goed</b>  zicht ≥ 5.000 m wolkenbasis ≥ 1.000 voet
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	
6a	36R	(36C)	36L	(09)	<b>Zichtcondities: goed of marginaal</b>  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

<b>Regel 2:</b> <b>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:</b> <b>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 vierde kwartaal: augustus t/m oktober

<b>Periode werkzaamheden</b>	<b>Baan</b>	<b>Geplande werkzaamheden</b>	<b>Geplande duur werkzaamheden</b>
28 augustus t/m 3 september	Aalsmeerbaan (18R-36L)	Normaal onderhoud	1 week
21 augustus t/m 27 augustus	Buitenveldertbaan (09-27)	Normaal onderhoud	1 week
17 september t/m 24 september	Polderbaan (18L-36R)	Normaal onderhoud	1 week
16 oktober t/m 23 oktober	Oostbaan (04-22)	Normaal onderhoud	1 week

De Buitenveldertbaan stond oorspronkelijk gepland in Juni maar, vanwege weersomstandigheden zijn de werkzaamheden verplaatst naar augustus. Het normale onderhoud heeft plaatsgevonden van 21 augustus t/m 27 augustus.

## Weer

### Augustus

Een groot deel van de maand was er sprake van een westelijke stroming waarbij ons weer onder invloed stond van depressies boven de Atlantische oceaan. Het resulterende weerbeeld was wisselvallig. De temperatuur lag daarbij op de meeste dagen enkele graden beneden de normale waarde voor de tijd van het jaar. Op 23 augustus werd in De Bilt de zomerse grens van 25,0 °C bereikt. Er volgden daarna nog een aantal fraaie, rustige zomerse dagen. De maand werd afgesloten door een aantal actieve op de 30<sup>e</sup> vergezeld van onweer. Daardoor ontstond lokaal wateroverlast.

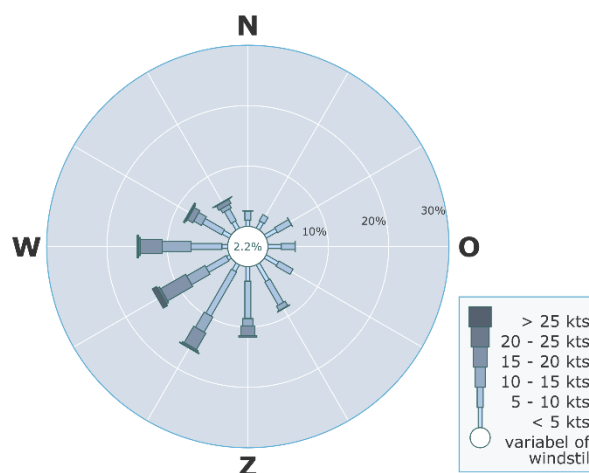
### September

Onder invloed van een hogedrukgebied ging de maand rustig en droog van start. Na de 5e volgde een lang, wisselvallig tijdvak. Daarbij was het op veel dagen koeler dan normaal voor de tijd van het jaar. Ook tijdens de nachten koelde het soms fors af. Aan het einde van de maand stabiliseerde het weer onder invloed van een hogedrukgebied boven Scandinavië. De temperatuur liep daarbij overdag weer op. Gemiddeld over het land zal de neerslagsom uitkomen op 134 mm regen tegen 78 mm normaal en daarmee was september een zeer natte maand.

### Oktober

Oktober ging zeer wisselvallig en nat van start. In een brede westelijke stroming werd het weer in onze omgeving bepaald door depressies die van de oceaan naar Scandinavië trokken. Vanaf 10 oktober werd een hogedrukgebied boven het Europese continent bepalend voor het weer. Met een zuidelijke stroming werd zeer zachte lucht aangevoerd. Met regelmatig veel zon was het eerder nazomer dan herfst. Op de 17e waren er bosbranden op het Iberisch Schiereiland. De rook van deze branden werd met de zuidenwind naar ons land gevoerd en versluisde grotendeels de zon. Op 20 oktober kwam er een einde aan het fraaie, zeer zachte weer. Tussen lagedrukgebieden ten noorden van ons land en een hogedrukgebied ten zuiden, werd de stroming westelijk en het weer wisselvallig. Aan het einde van de maand draaide de stroming naar noordwest en stroomde koele lucht uit over ons land.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor het vierde 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	Augustus	September	Oktober	4e kwartaal
Europa	61%	46%	59%	55%
Intercontinentaal	68%	67%	73%	69%

## Resultaten regels baangebruik

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). Voor regel 4 wordt het aantal bewegingen per dag gepresenteerd na toepassing van uitzonderingscriteria a (baanonderhoud) en b (weer).

In het gebruiksjaar 2017 is het aantal bewegingen op de vierde baan na toepassing van uitzonderingscriteria a en b, 12 keer boven het maximum van 80 bewegingen per dag uitgekomen. Op al deze dagen was er sprake van regulaties i.v.m. (te) hoog verkeersaanbod ten gevolge van jetstream, bunching e.d. Deze regulaties vallen onder uitzonderingscriterium c.

<b>Regels baangebruik</b>	<b>Norm</b>	<b>Realisatie winterperiode (1 nov. t/m 25 mrt.)</b>	<b>Realisatie zomerperiode (26 maart t/m 31 oktober)</b>	<b>Realisatie t/m 4<sup>e</sup> kwartaal (1 november t/m 31 oktober)</b>
<b>Regel 1:</b> Gebruik baan- preferentietabel	Legitimatie uit baan- preferentietabel: 95%	Legitimatie uit baan- preferentietabel: 97,9%	Legitimatie uit baan- preferentietabel: 95.6%	n.v.t.
<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 : 97,5%	Legitimatie inzet: 2 <sup>e</sup> startbaan : 98.4% 2 <sup>e</sup> landingsbaan : 98.1%	n.v.t.
<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: 99,1%  Gebruik Polderbaan: 47,8% Gebruik Kaagbaan: 52,2%	Starts sector 4 en 5: 99.7%  Gebruik Polderbaan: 48.5% Gebruik Kaagbaan: 54.1%	n.v.t.
<b>Regel 4:</b> Vierde baan na toepassing van criterium a ('baanonderhoud') en criterium b ('uitzonderlijke meteo') volgens het Aldersakkoord van 29 januari 2015	Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag niet meer dan: 40 - Maximaal per dag: 80	n.v.t.	n.v.t.	Aantal bewegingen op de vierde baan na toepassing van criterium a en b: - Gemiddeld per dag: 14,3 - Op de volgende 12 dagen bedraagt het aantal bewegingen > 80: 20 juni: 100 12 juli: 89 18 juli: 84 31 juli: 81 2 augustus: 126 6 augustus: 111

				17 augustus: 128 4 september: 105 5 september: 122 28 september: 136 17 oktober: 95 19 oktober: 87
<b>Regel 4:</b> Vierde baan toepassing van criterium c ('bijzondere omstandigheden') volgens het Aldersakkoord van 29 januari 2015				Op alle 12 dagen dat er na toepassing van criterium a en b sprake was van > 80 bewegingen op de vierde baan zijn regulaties ingesteld t.g.v. (te) hoog verkeersaanbod, bunching, jetstreams. Daarmee vallen deze dagen onder criterium c en resteren 0 dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan

### 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

#### Zomerperiode: 26 maart 2016 t/m 31 oktober 2017

Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage [%]		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04 - 22	41.7	4.2	24.1	0.0	0.0	0.5	18.1	88.6	7.0	4.5
06 - 24	86.9	4.3	3.8	0.5	0.4	1.2	0.7	97.7	1.1	1.2
09 - 27	55.9	5.8	17.1	1.4	1.8	2.6	2.2	86.8	5.5	7.6
18R - 36L	75.8	10.2	10.3	0.0	0.4	0.5	0.7	97.9	0.6	1.4
18C - 36C	58.6	22.4	11.0	0.0	0.8	1.1	0.9	94.7	2.0	3.3
18L - 36R	73.2	11.8	8.0	0.3	0.5	1.1	0.9	95.7	1.8	2.5

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.

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 start- of landingsbaan 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



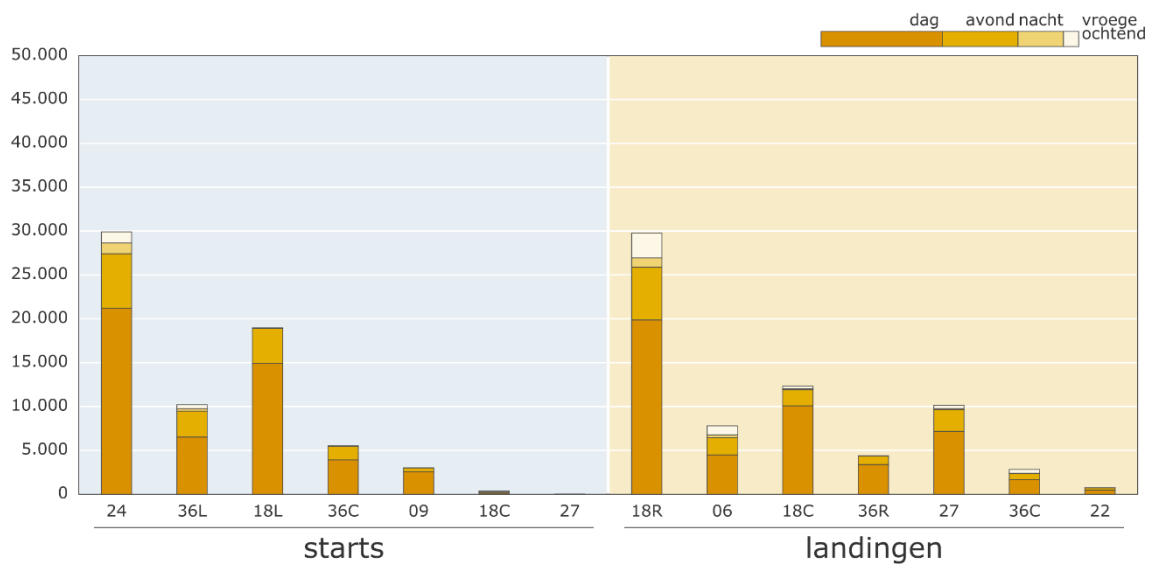
## Resultaten verkeersvolume

In onderstaande tabel staan de verkeerstopalen van het handelsverkeer weergegeven. Let op: in deze tabel worden afgeronde getallen gepresenteerd. Er kunnen daardoor kleine verschillen ontstaan tussen een cumulatief en het totaal van de afgeronde deelbijdragen.

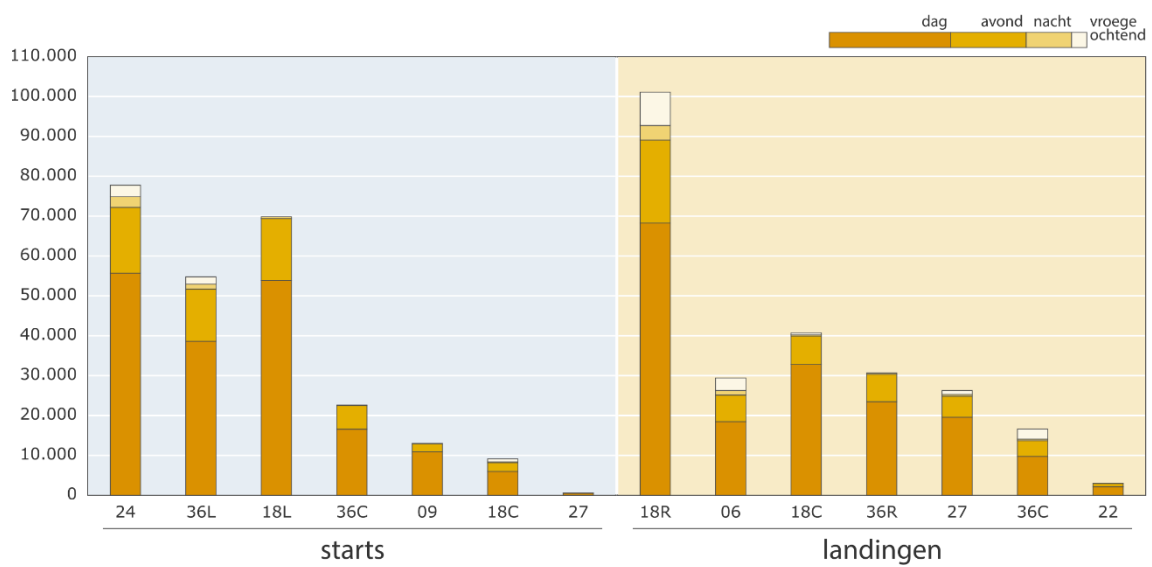
<b>Kwartaal</b>	<b>Verkeersvolume etmaal</b>	<b>Verkeersvolume nacht</b>
Q1	108.400	5.800
Q2	114.700	6.600
Q3	135.900	9.700
Q4	136.000	10.200
Cumulatief	495.000	32.300

## Resultaten baangebruik

### Realisatie baangebruik vierde kwartaal: augustus t/m oktober

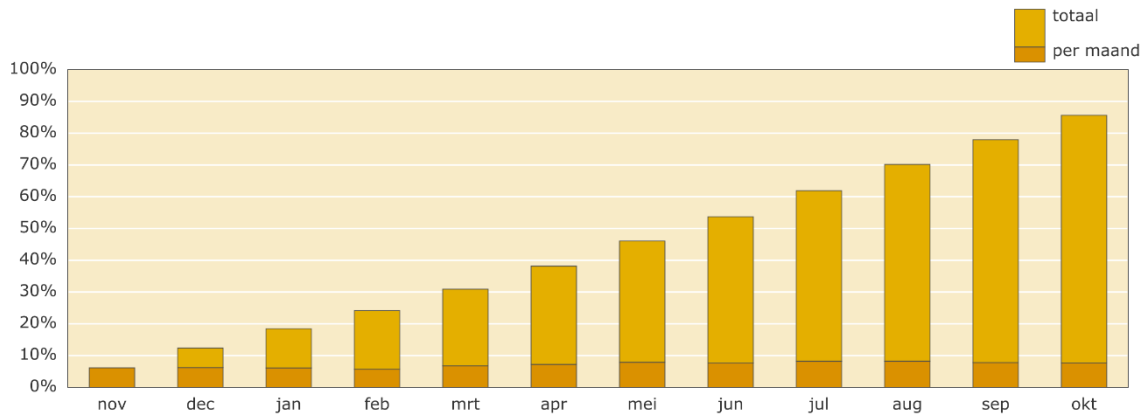


### Realisatie baangebruik gebruiksjaar: november 2016 t/m oktober 2017



## Resultaten HG

### Realisatie Hoeveelheid Geluid: november 2016 t/m oktober 2017



#### 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'.