

Kwartaalmonitor NNHS Q2

1 november 2018 t/m 30 april 2019

SCHIPHOL GROUP

05 september 2019

INTRODUCTIE

Deze rapportage bevat een weergave van de resultaten van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol. Deze rapportage is verdeeld in twee delen. Ten eerste worden de bijzonderheden van de vliegoperatie van de afgelopen maand toegelicht in termen van het weer en de werkzaamheden. Ten tweede worden resultaten van het NNHS gepresenteerd:

1. De netwerkkwaliteit, berekend door de KLM.
2. Het baangebruik en -gebruiksregels, berekend door de LVNL.
3. De hoeveelheid geluid (HG), berekend door Amsterdam Airport Schiphol (AAS).
4. Het totale aantal bewegingen over de etmaal- en nachtperiode

BIJZONDERHEDEN VLIEGOPERATIE

1. Planning groot onderhoud

Baan	Start	Eind	Onderhoud
Kaagbaan	26-02-2019	03-03-2019	Normaal Onderhoud
Zwanenburgbaan	21-04-2019	21-04-2019	Groot Onderhoud
Onderhoud Toren	20-04-2019	01-06-2019	invoering Electronic Flight Strips
Rijbaan Alfa 8 Eerste Fase	03-05-2019	07-07-2019	Onderhoud rijbanen
Buitenveldertbaan	15-07-2019	24-07-2019	Normaal Onderhoud
Kaagbaan	Week 36	Week 37	Voorbereidende werkzaamheden dubbele rijbaan Quebec
Polderbaan	Week 39	Week 39	Normaal Onderhoud
Aalsmeerbaan	Week 40	Week 41	Normaal Onderhoud
Oostbaan	Week 44	Week 45	Normaal Onderhoud

2. Weer

Februari 2019

Met een gemiddelde temperatuur in De Bilt van 6,1 °C eindigde februari op de negende plaats in de rij van zachtste februarimaanden sinds 1901. De normale temperatuur is 3,3 °C.

De maand begon winters met in de ochtend van 1 februari in een groot deel van het land enkele centimeters sneeuw, wat op veel plaatsen tot een kortdurend sneeuwdek leidde. Op 2 februari viel er vooral in het (noord)oosten nog wat winterse neerslag maar smolt de sneeuw uiteindelijk overal weg. De eerste dagen van de maand waren dan ook het koudst met in de nacht op veel plaatsen lichte vorst en overdag enkele graden boven nul. Op 1 februari bleef het kwik in Leeuwarden, Eelde & Nieuw Beerta net onder het vriespunt steken, waardoor op deze stations de enige ijsdag van deze maand werd geteld. In de Bilt kwam het dus niet tot een ijsdag, waar twee ijsdagen normaal zijn in februari. Op 3 februari werd met -4,5 °C in Herwijnen de laagste temperatuur van deze maand gemeten.

Vanaf 4 februari kwam het weer in onze omgeving geleidelijk meer onder invloed van depressies boven de Atlantische Oceaan en werd er geleidelijk zachtere lucht aangevoerd. Dit was ook het begin van een vrij natte wisselvallige periode tot en met 10 februari. Op 6 februari en in de nacht naar 7 februari zorgde een actieve depressie voor circa 20 mm regen in een strook van Zuid-Holland naar Overijssel. Bij het passeren van een volgende actieve frontale golf viel er op 10 februari in het midden en zuiden van het land op veel plaatsen 20-30 mm. Er stond die dagen ook vrij veel wind, met zowel op 7 als 9 februari windstoten tot 90 km/h aan de kust.

Na de eerste 10 dagen stabiliseerde het weer onder invloed van een hogedrukgebied boven onze omgeving en brak er een periode aan van zonnig en droog weer, waarbij het overdag geleidelijk zachter werd en in de nachten juist kouder. Vanaf 14 februari stegen de maximumtemperaturen tot ruim boven de 10 graden, lokaal zelfs boven de 15 graden, terwijl het landinwaarts in de nacht vaak licht vroom. Van 18 tot en met 22 februari passeerden er enkele zwakke fronten waardoor het overwegend bewolkt bleef en er plaatselijk 1-2 mm regen viel.

Maart 2019

Met een gemiddelde temperatuur van 8,0°C tegen normaal 6,2 °C was maart zeer zacht. De maand kende een duidelijke tweedeling. De eerste achttien dagen was het onstuimig met regelmatig veel wind en neerslag. Een westelijke stroming zorgde voor aanvoer van de ene na de andere depressie vanaf de oceaan. De temperatuur bleef hierbij op de meeste dagen boven normaal. De eerste tien dagen van de maand lag de gemiddelde temperatuur zelfs ruim drie graden boven normaal.

Vanaf de 19e kregen hogedrukgebieden boven onze omgeving de overhand. Het werd rustig weer, met slechts af en toe een zwakke storing. In heldere nachten kwam de temperatuur een enkele keer onder het vriespunt, verder bleven de temperaturen over het algemeen boven normaal. Het koudst werd het in Deelen op 19 maart: -4,5 °C. In de Bilt kwam de temperatuur op drie dagen onder het vriespunt, normaal telt maart acht vorstdagen.

Het zachtst werd het op 22 maart in Eindhoven: 19,8 °C. Diezelfde dag werd het op Terschelling in langdurige mist slechts 8,7 °C.

Eind maart wordt voor De Bilt het koudegetal bepaald. Dit getal is een maat voor de koude in het tijdvak november tot en met maart. Het Hellmanngetal wordt verkregen door over dit tijdvak alle etmaalgemiddelde temperaturen beneden het vriespunt te sommeren met weglating van het minteken. Over het tijdvak november 2018 tot en met maart 2019 bedroeg het Hellmanngetal 12,1. Hiermee komt deze periode in de categorie van 'zeer zachte winters' en eindigt in de top tien van zachtste winterperiodes sinds 1901. Vorig jaar bedroeg het Hellmanngetal 34,1.

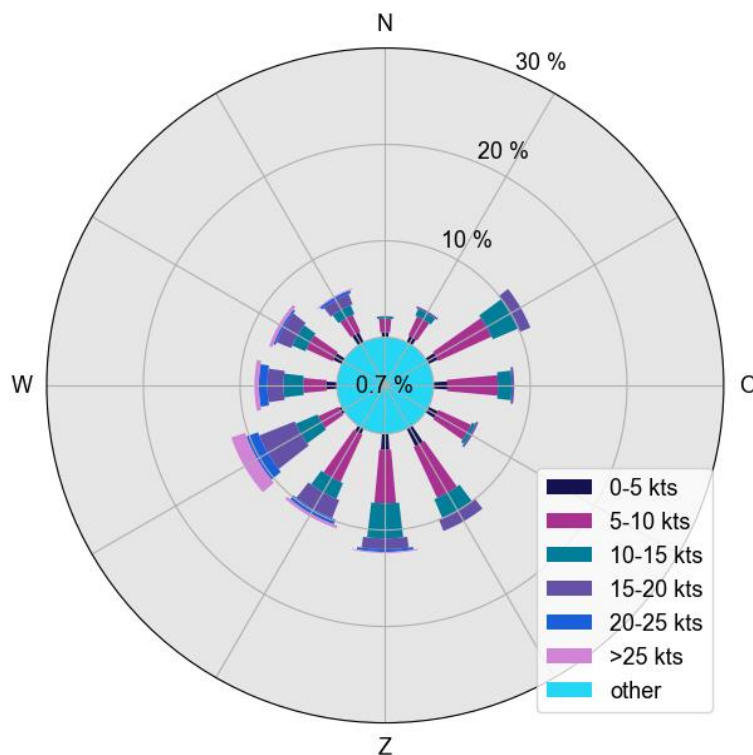
April 2019

Met een gemiddelde temperatuur van 10,9 °C in De Bilt tegen een langjarig gemiddelde van 9,2 °C was april zeer zacht. Dit is goed voor een 7e plaats in de lijst van zachtste aprilmaanden sinds 1901. De maand werd gekenmerkt door een sterk wisselend weerbeeld, waarbij enkele koude dagen met (winterse) buien werden afgewisseld door zonnige perioden met zomers warme dagen. De maand begon zonnig en warm, op 2 april gevolgd door een actief koufront met in het zuiden enkele stevige onweersbuien. De dagen daarna verliepen licht wisselvallig, met overdag temperaturen rond de 10°C en in de nachten plaatselijk lichte vorst. Vanaf 6 april kreeg ons land onder invloed van hogedruk boven Scandinavië te maken met een oostelijke stroming, waarmee geleidelijk zachtere lucht werd aangevoerd. Op 7 april steeg het kwik in een groot deel van het land tot 20 °C of meer, waarmee op veel plaatsen, waaronder De Bilt, de eerste warme dag van het jaar een feit was.

Vanaf 9 april werd de stroming meer noordoostelijk en werd er geleidelijk koudere lucht aangevoerd. Het koudst was het in de periode van 11 tot en met 14 april, met in de nachten landinwaarts op veel plaatsen lichte vorst. In de nacht van 13 april werd in Twente en Hupsel met -3,7 °C de laagste temperatuur bereikt van de maand. In De Bilt kwam het tot 2 vorstdagen (minimumtemperatuur onder het vriespunt), tegen 4 vorstdagen normaal. Ook overdag was het koud voor de tijd van het jaar en bleef het kwik op 12 en 13 april op de meeste plaatsen beneden de 10 °C steken. Op de 13e vielen er lokaal winterse buien, met vooral in het noorden en oosten ook (natte) sneeuw.

Halverwege de maand werd de stroming meer zuidoostelijk. Dit was het begin van een lange periode met overwegend droog, zonnig en warm weer. Van 18 tot 24 april lagen de maximumtemperaturen bijna overal dagelijks boven de 20 °C en waren er vooral in het zuiden elke dag stations die een zomerse dag registreerden (maximumtemperatuur van 25 °C of meer). In de Bilt kwam het met 24,8 °C op 22 april en 24,9 °C op 24 april twee keer net niet tot een zomerse dag, hetgeen normaal is voor de maand april. Op veel plaatsen in het zuiden en oosten kwam het echter wel tot zomerse dagen; Eindhoven & Arcen registreerden zelfs 5 zomerse dagen. De Bilt telde in april uiteindelijk 9 warme dagen, tegen 3 normaal. Het warmst werd het op 24 april in Deelen met 26,8 °C.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden van 1 november 2018 t/m 30 april 2019 weergegeven.



RESULTATEN

1. 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	February	March	April	Total
Europa	68.1%	48.8%	63.0%	60.0%
Intercontinentaal	73.4%	64.2%	60.0%	65.9%

2. Baangebruiksregels

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).

Regel 1

	Gebruik van de baan preferentietabel
Norm	95%
Realisatie winterperiode (1 november 2018 t/m 30 maart 2019)	97.5%
Realisatie zomerperiode (31 maart 2019 t/m 31 oktober 2019)	
1 november 2018 t/m 30 april 2019	97.4%

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 landingsbanen¹. 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.

Realisatie t/m april (1 november 2018 t/m 30 april 2019)

		Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage [%]	
Baan	Gebruik [uur]	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
Oostbaan	105.3	72.3	7.1	9.5	0.0	0.0	0.0	1.1	90.0	4.3	5.7
Kaagbaan	3586.2	89.4	2.6	3.6	0.1	2.0	0.4	0.0	98.1	0.7	1.2
Buitenveldertbaan	881.2	73.8	7.1	14.8	0.4	0.7	0.6	0.0	97.3	1.6	1.1
Aalsmeerbaan	1803.8	86.2	2.3	4.8	0.0	2.5	0.9	0.2	97.0	1.0	2.0
Zwanenburgbaan	1231.5	79.5	4.6	7.1	0.0	2.6	1.6	0.3	95.7	1.9	2.4
Polderbaan	4059.3	87.4	2.7	5.0	0.1	1.7	0.8	0.1	97.8	1.0	1.3
TOTAL	11667.3	85.8	3.2	5.5	0.1	1.9	0.7	0.1	97.4	1.1	1.5

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.

¹ Voor de Oostbaan wordt alleen het gebruik door handelsverkeer weergegeven, als onderdeel van een hoofdbaancombinatie (bijvoorbeeld landen 22/starten 24). Het gebruik van de Oostbaan als start-of landingsbaan vormt geen onderdeel van deze rapportage.

Regel 2

	Inzet van een tweede startbaan	Inzet van een tweede landingsbaan
Norm	95%	90%
Realisatie winterperiode (1 november 2018 t/m 30 maart 2019)	97.8%	96.8%
Realisatie zomerperiode (31 maart 2019 t/m 31 oktober 2019)		
1 november 2018 t/m 30 april 2019	97.7%	96.7%

Regel 3

	Startend verkeer	Landend verkeer	
	Starts sector 4 en 5	Gebruik Polderbaan	Gebruik Kaagbaan
Norm	97%	≥ 45%	≥ 50%
Realisatie winterperiode (1 november 2018 t/m 30 maart 2019)	99.3%	49.1%	51.3%
Realisatie zomerperiode (31 maart 2019 t/m 31 oktober 2019)			
1 november 2018 t/m 30 april 2019	99.4%	49.1%	52.0%

Regel 4

		Gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan	Aantal dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan
Norm		40	0
1 november 2018 t/m 30 april 2019	Voor toepassing van uitzonderingen	24.9	5
	Na toepassing criteria a en b	11.1	0
	Na toepassing van criterium a, b en c	≤11.1	0

Uitzonderingscriteria²

a) Baanonderhoud

De vierde baanregel van resp. max 80 bewegingen en gemiddeld 40 bewegingen op de vierde baan per dag wordt niet getoetst (i.e. regel is niet van toepassing) als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan, of eerder op de dag na 06:00 uur, baanonderhoud heeft plaatsgehad. Omdat er (vooralsnog) geen registratie c.q. logging van baanonderhoud is, wordt de regel gebaseerd op de beschikbaarstelling van banen door de exploitant. Daarbij geldt dat als de Polderbaan of Kaagbaan voor twee uur of langer niet beschikbaar zijn gesteld, aangenomen wordt dat dit het gevolg is van baanonderhoud. Voor de overige banen geldt dit eerst pas als deze 120 uur (5 dagen) of langer niet beschikbaar zijn gesteld. De regel voor de vierde baan is wel van toepassing bij onderhoud cq beschikbaarheid aan baan 04-22 (Schiphol-Oostbaan).

Met deze uitzonderingsregel is de regel voor de vierde baan niet van toepassing tijdens perioden van (groot) baanonderhoud. Voor de toets van het gemiddeld aantal bewegingen per dag aan de jaarnorm van 40 bewegingen, wordt het gemiddelde bepaald op basis van enkel de dagen waar de regel wél van toepassing is.

Nb. Met de regel voor het gebruik van de tweede baan wordt onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan voorkomen. Met deze regel wordt ook voorkomen dat de vierde baan onnodig wordt ingezet tijdens periodes dat de regel voor de vierde baan niet van toepassing is.

b) Uitzonderlijk weer

Het gebruik van de vierde baan wordt niet meegeteld voor de toets aan de dag- en jaarnorm als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan sprake is van 'uitzonderlijk weer'. Er is sprake van uitzonderlijk weer als er op basis van de heersende wind- en zichtomstandigheden geen combinatie uit de tabel wordt voorgeschreven en/of als er sprake is van onweersbuien. Dit geldt ook als er eerder op de dag (na 6:00 uur) één uur of langer sprake is geweest van beperkt zicht.

c) Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

Dit volgt uit andere artikelen van het LVB, waarin gesteld wordt dat van de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Hiervoor wordt een niet uitputtende lijst met voorbeeldomstandigheden opgenomen in de RMI.

² bron: "Memo Bevindingen ORS leescommissie RMI" van 28 januari 2016

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, voor (geautomatiseerde) toepassing van uitzonderingscriterium a en b

Datum	Aantal
13-12-2018	92
22-12-2018	103
08-04-2019	82
18-04-2019	97
19-04-2019	82

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, na (geautomatiseerde) toepassing van uitzonderingscriterium a en b

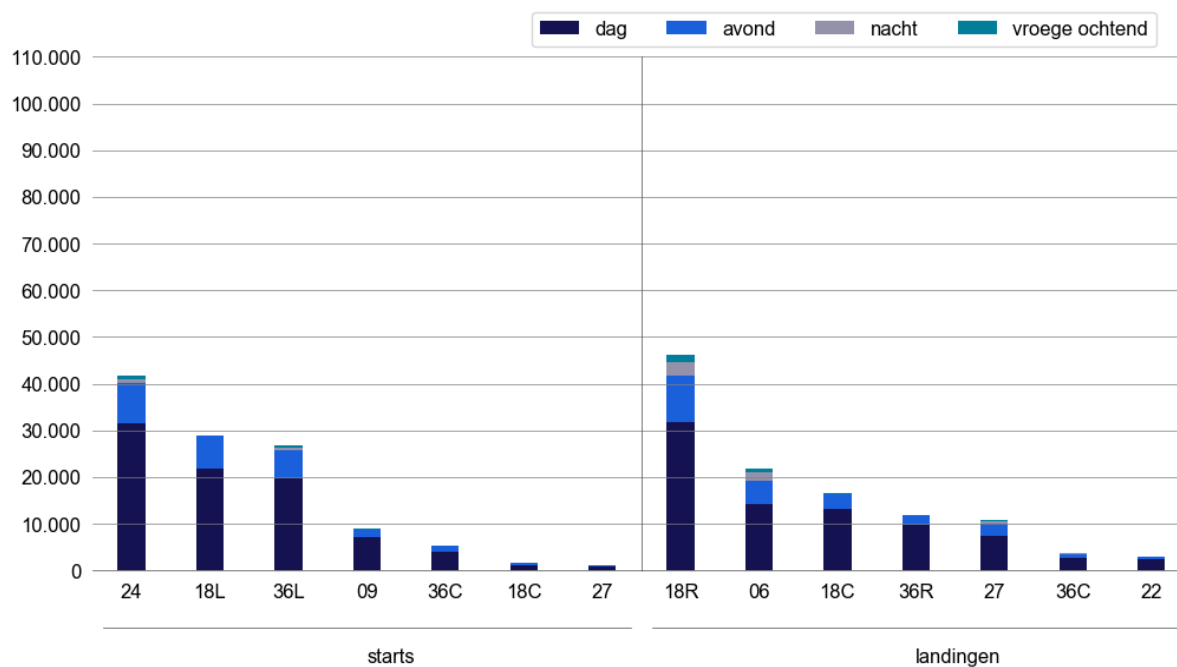
Datum	Aantal
Geen	--

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, na toepassing van uitzonderingscriterium a, b en c

Datum	Aantal
Geen	--

3. Baangebruik en verkeersvolume

Realisatie baangebruik gebruiksjaar cumulatief: 1 november 2018 t/m 30 april 2019



Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan handelsverkeer

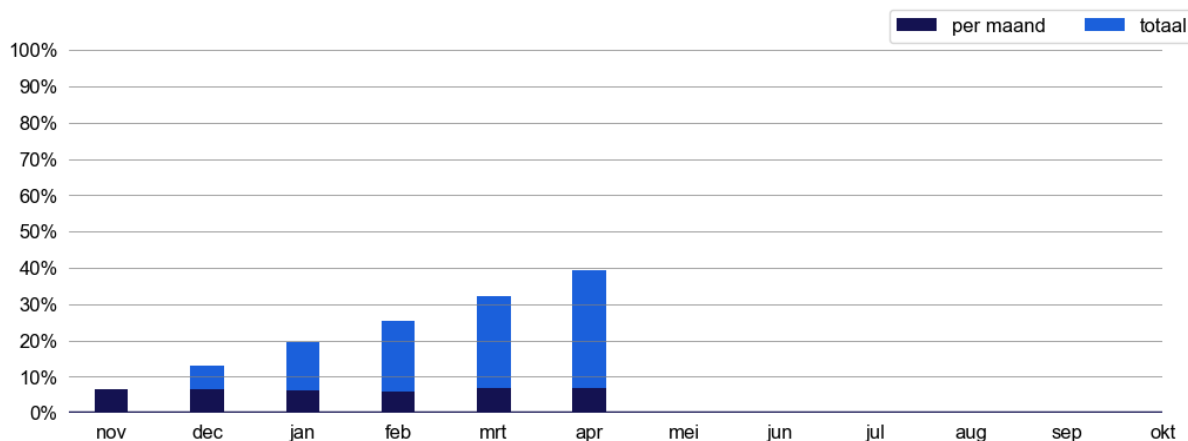
	Starts	Landingen	Totaal
Schiphol-Oostbaan (04)	3	1	4
Kaagbaan (06)	17	21916	21933
Buitenveldertbaan (09)	8906	0	8906
Schiphol-Oostbaan (22)	11	3030	3041
Kaagbaan (24)	41825	335	42160
Buitenveldertbaan (27)	1032	10916	11948
Zwanenburgbaan (18C)	1756	16533	18289
Aalsmeerbaan (18L)	29012	0	29012
Polderbaan (18R)	0	46185	46185
Zwanenburgbaan (36C)	5327	3716	9043
Polderbaan (36L)	26734	0	26734
Aalsmeerbaan (36R)	0	12002	12002
Helikopters	0	0	0
Totaal	114623	114634	229257

Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan General Aviation

	Starts	Landingen	Totaal
Schiphol-Oostbaan (04)	798	462	1260
Kaagbaan (06)	0	146	146
Buitenveldertbaan (09)	27	1	28
Schiphol-Oostbaan (22)	1808	1668	3476
Kaagbaan (24)	159	4	163
Buitenveldertbaan (27)	14	148	162
Zwanenburgbaan (18C)	2	37	39
Aalsmeerbaan (18L)	51	0	51
Polderbaan (18R)	0	93	93
Zwanenburgbaan (36C)	6	32	38
Polderbaan (36L)	50	0	50
Aalsmeerbaan (36R)	0	219	219
Helikopters	1106	1067	2173
Totaal	4021	3877	7898

4. Hoeveelheid Geluid

Realisatie hoeveelheid geluid cumulatief: 1 november 2018 t/m 30 april 2019



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'.

Afrondingen

In de tabellen en figuren in deze kwartaalrapportage worden afgeronde getallen en percentages gepresenteerd. Er kunnen daardoor kleine verschillen ontstaan tussen een totaal aantal dat in een tabel of figuur wordt gepresenteerd en het totaal van de afgeronde deelbijdragen.