

Kwartaalmonitor NNHS Q3

1 november 2018 t/m 31 juli 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

Mei 2019

Met een gemiddelde temperatuur van 11,7 °C tegen een langjarig gemiddelde van 13,1 °C verliep de laatste maand van de lente koel. Hiermee komt een einde aan een lange reeks van maanden met een bovengemiddelde temperatuur. De laatste keer dat de gemiddelde maandtemperatuur onder normaal kwam was in maart 2018.

De eerste tien dagen van de maand waren koel en licht wisselvallig onder invloed van een standvastige noordelijke stroming. De temperatuur kwam hierbij in het oosten van het land 's nachts op meerdere dagen onder het vriespunt. In de nacht van 7 mei werd het in Eelde -1,6 °C. Dichtbij de grond, op 10 cm hoogte, koelde het zelfs af naar -6,6 °C.

Vanaf 11 mei kwam het weer onder invloed van hogedrukgebieden en werd het droog en zonnig weer. De noord- tot noordoostelijke wind zorgde er echter voor dat de temperatuur niet veel opliep. 's Nachts kon het in de heldere nachten ook nog steeds flink afkoelen. De laagste temperatuur deze maand, -1,9°C, werd op 13 mei gemeten in Hupsel. In De Bilt kwam het niet meer tot vorst, waardoor de maand net als normaal geen officiële vorstdagen telt.

Vanaf de 16e werd het iets wisselvalliger en minder zonnig, maar namen de temperaturen geleidelijk toe. Op 18 mei kwam de temperatuur voor het eerst deze maand in De Bilt boven de 20 °C, een warme dag. 19 mei was de warmste dag van de maand. In Hupsel in het oosten van het land werd het 25,4°C. Het contrast binnen het land was echter groot. Aan de kust, waar lage bewolking van zee het land op dreef, werd het die dag niet warmer dan een graad of dertien. In het oosten van het land werd de dag afgesloten met fikse onweerbuien.

Daarna was het opnieuw een aantal dagen nagenoeg droog, met op 20 en 21 mei veel bewolking en temperaturen ruim onder normaal, maar daarna meer zon en hogere temperaturen. Vanaf 26 mei werd het opnieuw wisselvalliger, met temperaturen die de meeste dagen onder normaal lagen. Pas de laatste twee dagen van de maand liep de temperatuur weer op.

In totaal telde mei zeven warme dagen (maximumtemperatuur 20°C of hoger) en geen zomerse dag (maximumtemperatuur 25°C of hoger), tegen een langjarig gemiddelde van respectievelijk tien en drie.

Juni 2019

Warmste juni sinds 1901

Met een etmaalgemiddelde temperatuur van 18,1°C in De Bilt de was het de warmste junimaand sinds 1901. In 1976 en 2017 had juni een gemiddelde temperatuur van 18,0°C.

Juni begon warm onder invloed van een hogedrukgebied boven Midden-Europa. Op 2 juni werd in de Bilt de eerste tropische dag van het zomerseizoen genoteerd. Daarna volgde onder invloed van storingen boven West-Europa een wisselvallige periode met temperaturen rond normaal die tot halverwege de maand duurde. De laagste temperatuur deze maand werd bereikt op 7 juni op Terschelling: 5,6°C.

Daarna trok een hogedrukgebied via Duitsland naar Rusland en werd het zomers warm. De warmte werd vanaf de 19e enkele dagen onderbroken door een storing boven West-Europa, waarna de stroming zuidoostelijk werd en de temperatuur weer snel omhoog ging. Op 25 juni werd het zeer warm met temperaturen tot rond 35°C in het oosten en zuidoosten. Deze temperaturen behoren bij de hoogste waarden gemeten in juni sinds 1901. De hoogste temperatuur deze maand, 36,5°C werd op 25 juni gemeten in Hupsel. Opvallend waren ook de hoge minimumtemperaturen, die op 24 en 25 juni rond 20 °C lagen, normaal in juni is ongeveer 10°C. Daarna werd het door een noordelijke stroming vooral in het noorden en westen beduidend minder warm, maar de maand eindigde met een zuidelijke stroming opnieuw zeer warm met maxima boven 30°C

De maand telde in totaal 9 zomerse dagen (in De Bilt maximumtemperatuur 25,0°C of hoger), en 4 tropische dagen (in De Bilt maximumtemperatuur 30°C of hoger), tegen normaal respectievelijk vijf en één. In het zuidoosten waren er plaatselijk 17 zomerse en 6 tropische dagen.

Juli 2019

Na koele eerste helft volgt extreme hitte

Met een etmaalgemiddelde temperatuur van 18,8°C in De Bilt tegen normaal 17,9°C was juli een warme maand. De tegenstellingen waren echter groot, vooral tussen de vrij koele eerste helft en extreem warme tweede helft van de maand.

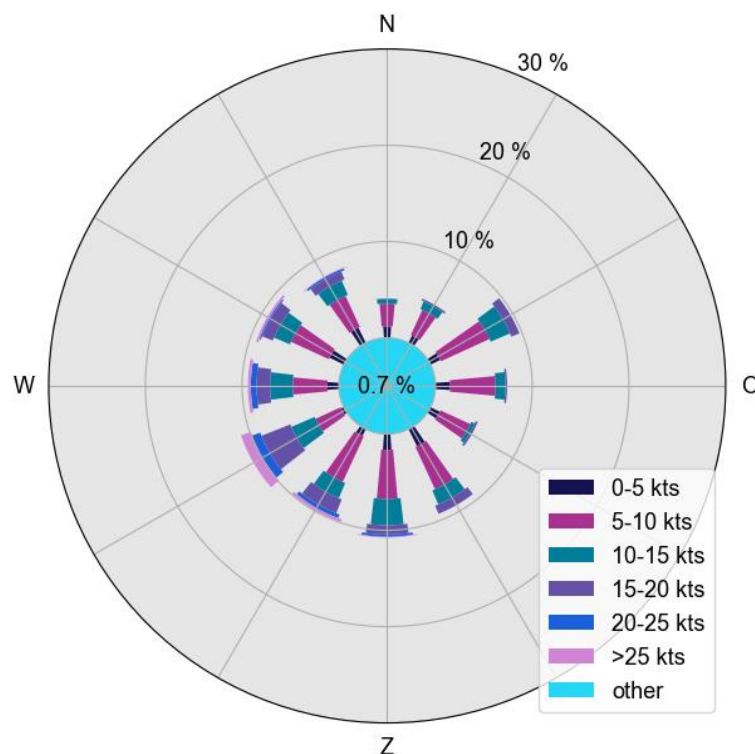
De maand begon met een noordwestelijke stroming onder invloed van een hogedrukgebied nabij Groot-Brittannië, met een droog en vrij koel weertype als gevolg. Vooral de nachten verliepen soms koud; in Twente daalde de temperatuur in de nacht van 4 juli tot 3,9°C, de laagste temperatuur van deze maand. Aan de grond kwam het plaatselijk zelfs tot vorst en in Twente werd met -1,6°C de laagste 10 cm temperatuur voor de maand juli ooit gemeten. Op 5 en 6 juli was het iets warmer en werd het in het zuiden nog plaatselijk zomers warm met 25°C of meer. Op 7 juli passeerde er een koufront met plaatselijk enkele millimeters regen, waarachter opnieuw koele lucht ons land binnenstroomde. In de dagen daarna kwam de temperatuur in een groot deel van het land niet boven de 20 graden. In Leeuwarden werd op 8 juli met 15,8°C de laagste maximumtemperatuur bereikt, in de Bilt werd het op die dag niet warmer dan 16,4°C.

Op 10 juli kwam de hogedruk ten oosten van ons te liggen en kregen we kortdurend te maken met een zuidelijke stroming waarin warmere maar ook onstabiele lucht werd aangevoerd. Op 11 juli resulteerde dit in onweersbuien waaruit in een strook van Utrecht tot Friesland en Drenthe plaatselijk 20-40 mm neerslag viel. Van 12 tot 16 juli kreeg ons land opnieuw te maken met overwegend droog en koel weer bij een noord- tot noordwestelijke stroming, met op 14 en 15 juli vrijwel nergens temperaturen boven de 20 graden.

Vanaf 17 juli begon de overgang naar een ander weertype en draaide de wind onder invloed van een lagedrukgebied boven de Oceaan naar een zuidwestelijke richting waarmee warmere lucht ons land kon bereiken. In het oosten bereikte de temperatuur zomerse waarden. Op 20 juli passeerde een actief koufront met in een groot deel van het land stevige onweersbuien, waarvoor het KNMI ook een code oranje uitgaf. In een strook van Zeeland naar Overijssel viel er in een paar uur tijd zo'n 20 mm neerslag.

Op 22 juli kwam de hoge druk ten oosten van ons land te liggen en werd er met een oostelijke stroming geleidelijk steeds warmere lucht aangevoerd, het begin van een droge, zonnige en zeer warme periode. Op 23 juli bereikte de temperatuur in een groot deel van het land de tropische 30°C en het was ook deze dag dat het RIVM over ging tot het hitteplan en het KNMI een code oranje uitgaf voor de naderende extreme hitte. Slechts een dag later stegen de maxima m.u.v. van het noordwesten al tot boven de 35°C. In het zuidoosten werd het die dag het warmst en werd op 5 stations het nationaal hittestrecord van Warnsveld (38,6°C op 23 augustus 1944) verbroken. Eindhoven werd met 39,3°C het warmst en daarmee de nieuwe recordhouder. De volgende dag deed de temperatuur er nog een schepje bovenop en werd ook dit nieuwe record alweer verbroken, door maar liefst 10 weerstations. Op 8 van deze stations kwam de temperatuur zelfs boven de 40 graden. Het heetst werd het in Gilze-Rijen met 40,7°C, het nieuwe nationale hittestrecord. Op 24 en 25 juli werd ook het record van 35,7°C (juli 2006 & 2018) voor De Bilt twee dagen achter elkaar scherper gesteld op respectievelijk 36,4°C & 37,5°C.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden van 1 november 2018 t/m 31 juli 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	May	June	July	Total
Europa	30.9%	41.5%	58.6%	43.7%
Intercontinentaal	62.1%	57.7%	74.6%	64.8%

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 31 juli 2019	96.8%

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 juli (1 november 2018 t/m 31 juli 2019)

Baan	Gebruik [uur]	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage [%]	
		1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
Oostbaan	120.7	71.4	6.2	9.5	0.0	0.0	0.6	3.6	91.3	3.7	5.0
Kaagbaan	4880.3	89.4	2.6	3.5	0.3	1.7	0.5	0.2	98.2	0.7	1.2
Buitenveldertbaan	1137.5	66.9	6.1	17.4	1.4	0.6	1.6	0.5	94.5	2.5	3.1
Aalsmeerbaan	2840.2	75.7	8.0	10.2	0.0	1.6	0.8	0.3	96.6	0.9	2.5
Zwanenburgbaan	2389.2	66.4	11.5	13.3	0.0	1.7	1.5	0.4	94.8	1.7	3.5
Polderbaan	6203.5	82.1	5.0	7.6	0.3	1.2	0.9	0.3	97.2	1.0	1.8
TOTAL	17571.3	79.9	5.8	8.3	0.3	1.4	0.9	0.3	96.8	1.1	2.1

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 31 juli 2019	97.9%	97.2%

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 31 juli 2019	99.5%	49.0%	51.9%

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 31 juli 2019	Voor toepassing van uitzonderingen	21.8	7
	Na toepassing criteria a en b	10.4	0
	Na toepassing van criterium a, b en c	≤10.4	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
18-07-2019	83
31-07-2019	86

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

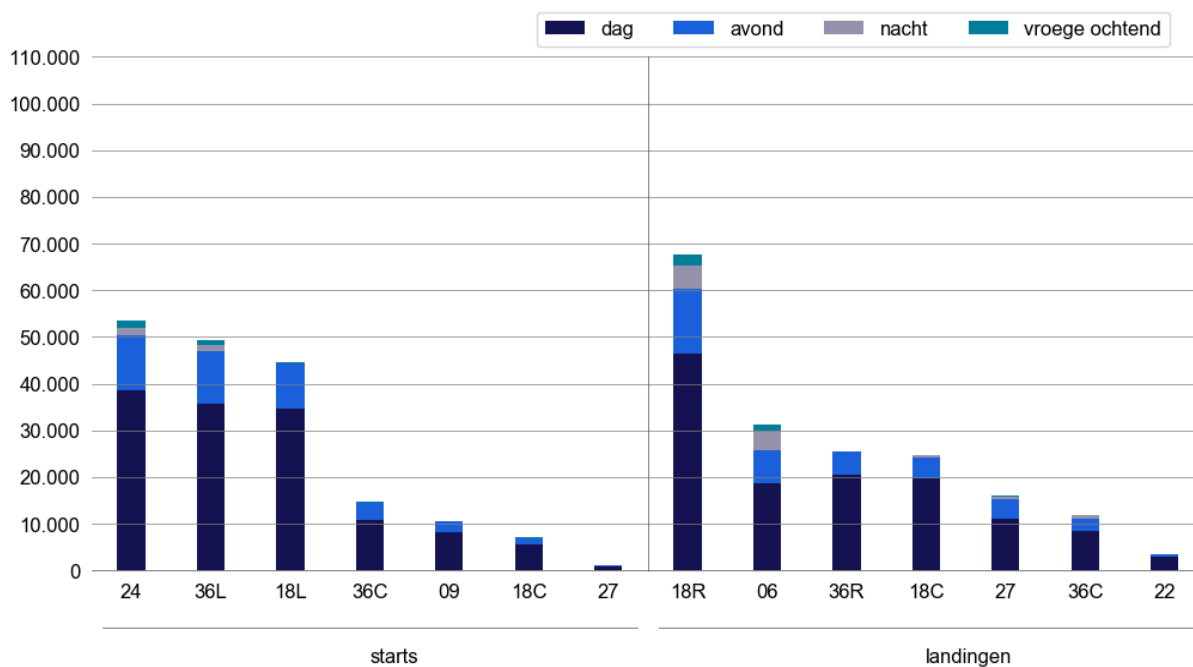
Datum	Aantal
Geen	--

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

Datum	Aantal
Geen	--

3. Baangebruik en verkeersvolume

Realisatie baangebruik gebruiksjaar cumulatief: 1 november 2018 t/m 31 juli 2019



Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan handelsverkeer

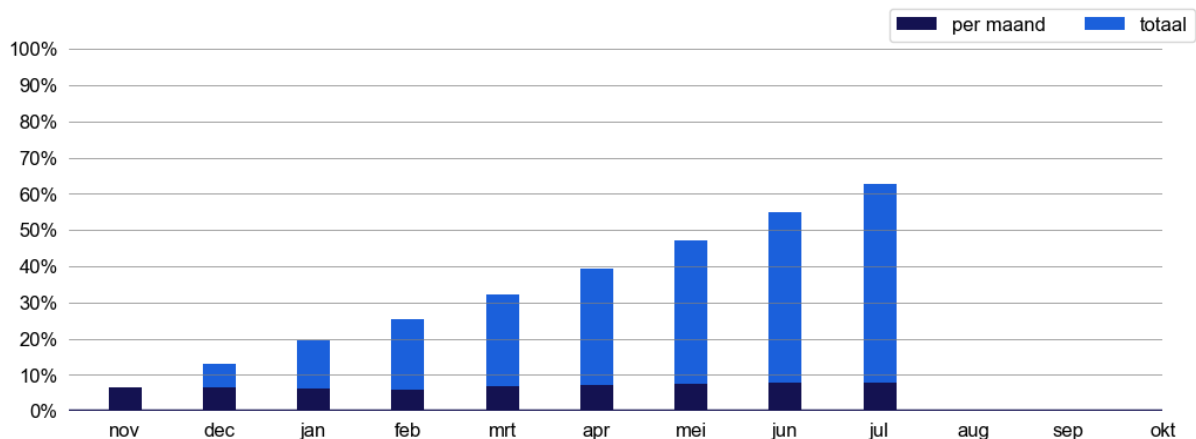
	Starts	Landingen	Totaal
Schiphol-Oostbaan (04)	8	2	10
Kaagbaan (06)	45	31208	31253
Buitenveldertbaan (09)	10555	0	10555
Schiphol-Oostbaan (22)	13	3420	3433
Kaagbaan (24)	53512	427	53939
Buitenveldertbaan (27)	1032	16170	17202
Zwanenburgbaan (18C)	7068	24713	31781
Aalsmeerbaan (18L)	44725	0	44725
Polderbaan (18R)	0	67594	67594
Zwanenburgbaan (36C)	14648	11852	26500
Polderbaan (36L)	49405	0	49405
Aalsmeerbaan (36R)	0	25631	25631
Helikopters	0	0	0
Totaal	181010	181018	362028

Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan General Aviation

	Starts	Landingen	Totaal
Schiphol-Oostbaan (04)	1825	977	2802
Kaagbaan (06)	0	207	207
Buitenveldertbaan (09)	30	2	32
Schiphol-Oostbaan (22)	3010	2654	5664
Kaagbaan (24)	187	5	192
Buitenveldertbaan (27)	15	262	277
Zwanenburgbaan (18C)	10	53	63
Aalsmeerbaan (18L)	108	0	108
Polderbaan (18R)	0	135	135
Zwanenburgbaan (36C)	11	124	135
Polderbaan (36L)	137	0	137
Aalsmeerbaan (36R)	0	503	503
Helikopters	1207	1348	2555
Totaal	6540	6270	12810

4. Hoeveelheid Geluid

Realisatie hoeveelheid geluid cumulatief: 1 november 2018 t/m 31 juli 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.