

# Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

4<sup>e</sup> kwartaal gebruiksjaar 2016 (1 november 2015 t/m 31 oktober 2016)

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

<b>Regel 2: 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: 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

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 heeft van 15 mei t/m 29 mei groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan plaatsgevonden. Dit onderhoud betrof 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. De Schiphol Oostbaan was in verband met groot onderhoud aan rijbaan G van 5 september t/m 16 oktober buiten gebruik gesteld.

<b>Periode werkzaamheden</b>	<b>Baan</b>	<b>Geplande werkzaamheden</b>	<b>Geplande duur werkzaamheden</b>
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

### Augustus

De eerste helft van de maand was het weer onder invloed van depressies wisselvallig waarbij de stroming uit het westen tot noorden kwam. De temperatuur lag daardoor beneden normaal. Daarna werd het weer enkele bepaald door een hogedrukgebied boven de Noordzee. Het was droog en rustig en de temperatuur was normaal voor de tijd van het jaar. Rond de 20e veroorzaakte een depressie winderig en nat weer. In de laatste fase van de maand werd met een overwegend zuidelijke stroming zeer warme lucht aangevoerd. In een flink deel van het land was 23 augustus de eerste zomerse dag van de maand (maximumtemperatuur 25,0 °C of hoger).

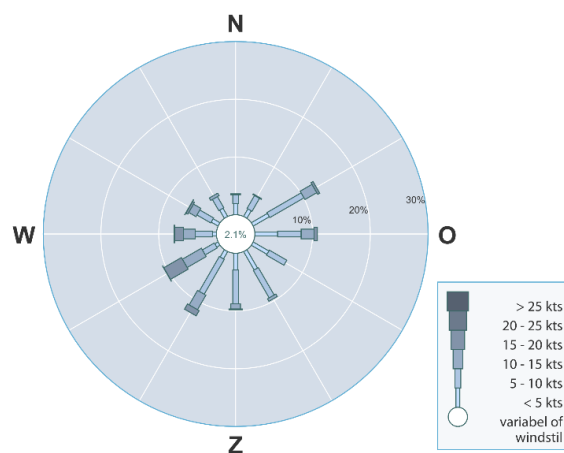
### September

De eerste dagen van de maand was het wisselvallig en op de 3e en 4e viel een groot deel van de totale neerslagsom. Vooral in het noorden en westen viel op de 3e circa 15 mm, op de 4e waren lieten flinke buien in het oosten plaatselijk tot circa 20 mm neerslag achter. Daarna verkeerden we meestal onder invloed van hogedrukgebieden. Pas rond het midden van de maand was het plaatselijk weer flink nat. Onweersbuien die het einde van de zeer warme periode markeerden zorgden in het midden en zuiden plaatselijk voor 15-25 mm neerslag. Pas aan het einde van de maand nam de invloed van depressies toe en viel er in grote delen van het land weer neerslag.

### Oktober

De maand begon met een voortzetting van het warme weer van september. Dit veranderde echter vanaf 5 oktober toen onder invloed van een hogedrukgebied boven Scandinavië de stroming noordoostelijk werd. Vooral in de nachten koelde het bij heldere hemel flink af. Op 9 oktober kwam het kwik daarbij voor het eerst deze herfst in het oosten van het land onder het vriespunt. Halverwege de maand werd het hogedrukgebied naar het oosten verdreven en kreeg een lagedrukgebied boven de Noordzee meer invloed op het weer boven ons land. De wind draaide naar zuidelijke richtingen waardoor de temperatuur opliep. Het overwegend rustige herfstweer resulteerde in weinig neerslag. Met landelijk gemiddeld 54 mm neerslag tegen een langjarig gemiddelde van 83 mm was de maand dan ook vrij droog.

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	71%	72%	70%	71%
Intercontinentaal	70%	75%	72%	72%

De aankomstpunctualiteit voor zowel vluchten intercontinentaal als Europa was het gehele kwartaal boven target. In het vierde kwartaal deden zich geen grote verstoringen voor, alhoewel de operatie in oktober relatief vaak last had van weersinvloeden op Schiphol.

## Resultaten regels baangebruik

Regel 1 t/m 3 gelden per seizoen				
Regel	Omschrijving	Winterseizoen %	Zomerseizoen %	Norm %
1	Legitimatie baanpreferentietabel	98,1	97,7	95
2a	Legitimatie inzet tweede landingsbaan	94,8	98,2	90
2b	Legitimatie inzet tweede startbaan	98,3	98,4	95
3a	Verdeling landend verkeer 18R/18C	48,5	49,0	45
3b	Verdeling landend verkeer 06/36R	52,9	52,8	50
3c	Verdeling startend verkeer sector 4 en 5	99,3	99,5	97

Regel 4 geldt voor een geheel gebruiksjaar				
Regel	Omschrijving	Datum	Voor toepassing uitzonderingsregels (bewegingen)	Norm (bewegingen)
4a	Gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan		29,2	40
4b	Maximum aantal bewegingen op de vierde baan ( getoond worden alleen de dagen met meer dan 80 bewegingen)	19-nov-15	82	80
		18-jul-16	101	
		22-jul-16	93	
		12-aug-16	84	
		16-aug-16	89	
		25-aug-16	101	
		27-aug-16	84	
		16-sep-16	89	
		30-sep-16	98	
		13-okt-16	94	

Vóór toepassing van de uitzonderingsregels zijn er 10 dagen dat er meer dan 80 bewegingen op de vierde baan zijn afgehandeld.

In onderstaande tabel is een toelichting gegeven op de toegepaste uitzonderingsregels.

Datum	Uitzonderingsregels		
	criterium A Baanonderhoud	criterium B Uitzonderlijk weer	criterium C Overige Buitengewone omstandigheden
19-nov-15	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was baan 18R niet beschikbaar	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende alle perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
18-jul-16	Tijdens twee perioden van 2+2 baangebruik was baan 06 niet beschikbaar	In de ochtend was sprake van 20 minuten BZO. Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende alle perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
22-jul-16	Niet van toepassing	Tijdens de eerste periode van 2+2 baangebruik was sprake van Marginaal Zicht. Tijdens de overige perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende alle perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
12-aug-16	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was baan 18R niet beschikbaar	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende de derde periode van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
16-aug-16	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Verstoord verkeersaanbod met onbekende oorzaak
25-aug-16	Niet van toepassing	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende de eerste periode van 2+2 baangebruik overschreden.	Verstoord verkeersaanbod met onbekende oorzaak
27-aug-16	Niet van toepassing	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende de laatste drie perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
16-sep-16	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Verstoord verkeersaanbod met onbekende oorzaak
30-sep-16	Niet van toepassing	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende de laatste vier perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.
13-okt-16	Niet van toepassing	Tijdens alle perioden van 2+2 baangebruik was sprake van Goed Zicht. Door heersende windcondities werden de windcriteria van alle baancombinaties uit de van toepassing zijnde baanpreferentietabel, gedurende alle perioden van 2+2 baangebruik overschreden.	P.M.

### Legitimatiepercentages per legitimatiegrond en baan: november t/m oktober

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.

#### Gebruiksjaar 2016: 1 november t/m 31 oktober

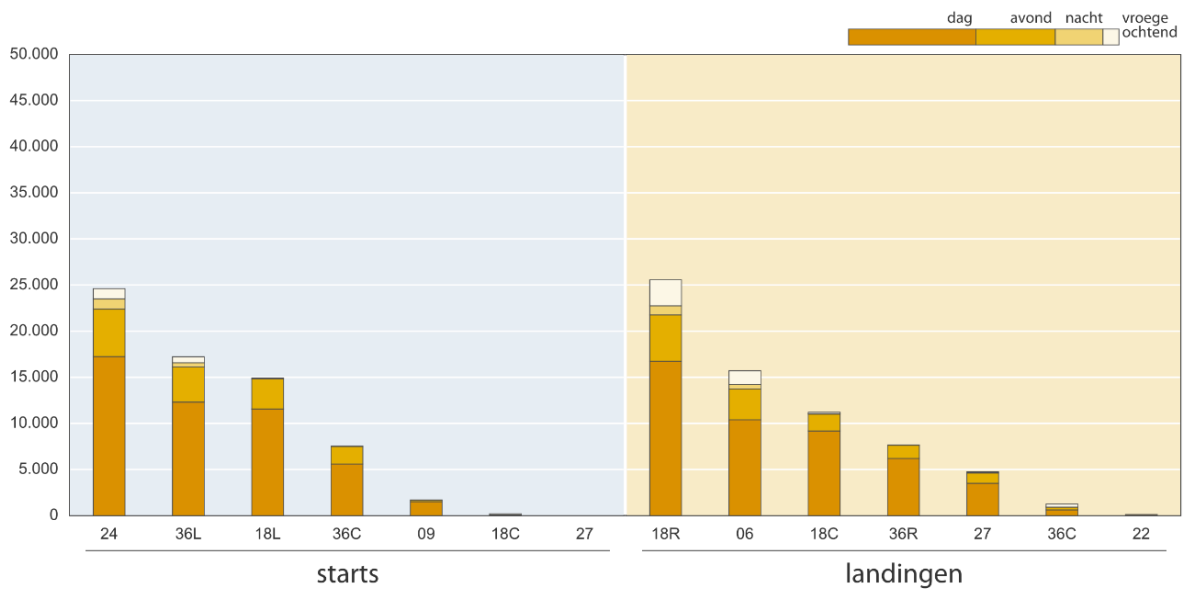
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage[%]	
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04-22	72.7	3.6	11.0	1.7	0.0	0.4	1.0	90.3	5.4	4.3
06 - 24	91.0	3.4	2.9	0.6	0.2	0.3	0.2	98.6	0.5	0.8
09 - 27	67.5	9.9	13.7	2.4	0.1	1.0	1.2	95.9	2.1	2.0
18R - 36L	89.7	3.4	3.9	0.5	0.2	0.5	0.2	98.4	0.7	1.0
18C - 36C	77.5	10.6	6.2	0.0	0.5	0.7	0.5	96.1	1.1	2.8
18L - 36R	89.6	2.4	4.2	0.1	0.3	0.5	0.2	97.5	0.8	1.8

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

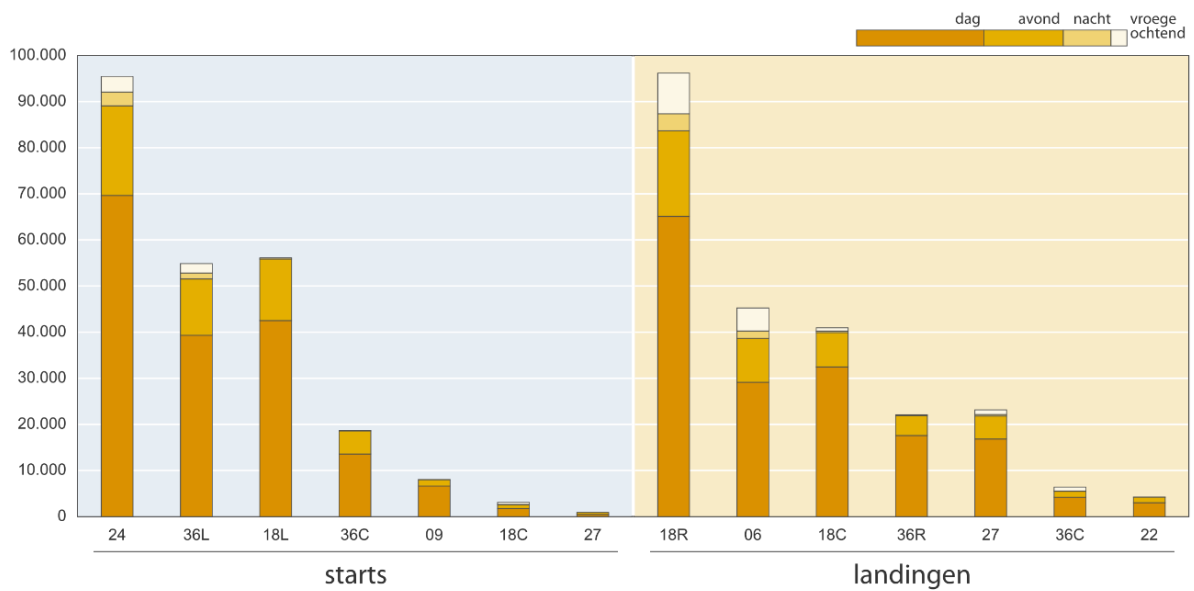
De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

## Resultaten baangebruik

### Realisatie baangebruik: augustus t/m oktober



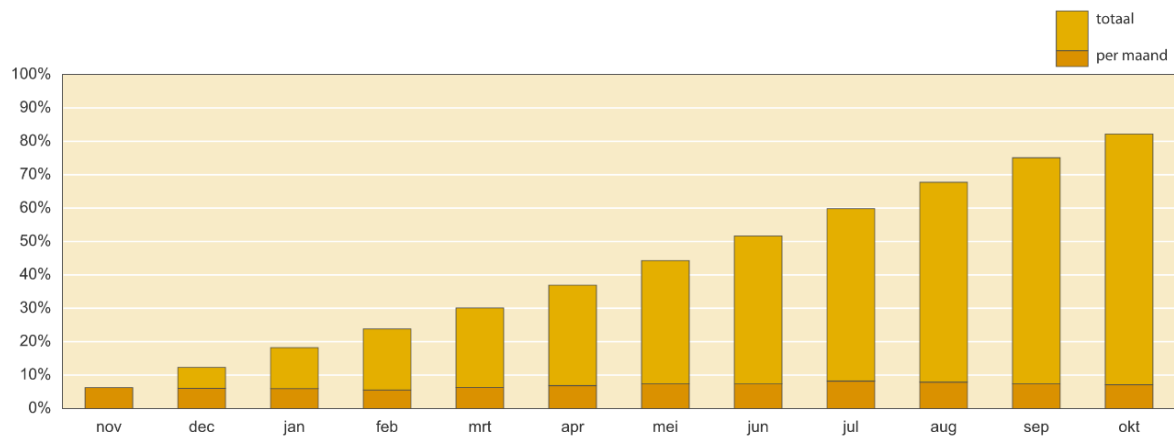
### Realisatie baangebruik: november t/m oktober





## Resultaten HG

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



#### 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'.