

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

2^e kwartaal gebruiksjaar 2015 (1 november t/m 30 april en afsluiting winterperiode).

In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 voor de middellange termijn, heeft de Alderstafel een akkoord bereikt met de Tweede Kamer om het aantal vluchten op Schiphol door te kunnen laten groeien naar 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In dit akkoord was ook de ontwikkeling van een nieuw Normen- en Handhavingstelsel opgenomen. De Tweede Kamer heeft aangegeven dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex is en dient te worden vervangen door een stelsel dat meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar is.

Op 1 november 2010 is naar aanleiding van het Aldersadvies van 19 augustus 2010 begonnen met een twee jaar durend experiment met een nieuw Normen- en Handhavingstelsel. Doel van het experiment was om ervaring op te doen met het nieuwe stelsel en te toetsen of de regels en normen naar verwachting werken.

Op 8 oktober 2013 heeft de Alderstafel het eindadvies over het nieuw Normen- en Handhavingstelsel aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Het nieuwe stelsel is gebaseerd op strikt geluidpreferent baangebruik, wat betekent dat de geluidpreferente baancombinaties die in het Aldersadvies zijn vastgelegd zoveel mogelijk gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer zoveel mogelijk op de meest preferente baan afgehandeld wordt. Dit baangebruik gaat ervan uit dat de banen die de minste overlast voor de omgeving veroorzaken het eerst ingezet worden voor de afhandeling van het vliegverkeer.

Op 29 januari 2015 heeft de heer Alders advies uitgebracht aan de Staatssecretaris met een voorstel tot oplossing van het knelpunt omtrent de vierde baanregel. Het belangrijkste punt uit het door de Alderstafel gedragen voorstel is dat de dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan met uitzondering in geval van baanonderhoud, uitzonderlijk weer en in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken.

Het nieuw Normen- en Handhavingstelsel gaat het huidige stelsel dat dateert uit 2003, vervangen. Dit stelsel kent 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 handhavingspunten specifiek voor de nachtperiode, elk met een eigen grenswaarde die gedurende een jaar niet mag worden overschreden. Indien sprake is van een dreigende overschrijding kan door het tijdelijk wijzigen van de preferentievolgorde het vliegverkeer verplaatst worden naar een baan waar nog voldoende geluidsruimte is. Dit leidt in de praktijk echter tot meer hinder voor de omgeving. Vooralsnog blijft het huidige stelsel van kracht totdat het nieuw Normen- en Handhavingstelsel in wet- en regelgeving is opgenomen.

Regels en normen voor baangebruik nieuw stelsel

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 brief van dhr. H. Alders aan de Staatsecretaris van I&M d.d. 17 april 2014.

| 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 |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer <p>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.</p> | |
| 3a: Verdeling van het startend verkeer | Norm |
| <p>Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) dient in startpieken gebruik te maken van de meest westelijk gelegen startbaan.</p> | <p>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.</p> |
| 3b: Verdeling van het landend verkeer | Norm |
| <p>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.</p> | <p>Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen aan de genoemde percentages wordt voldaan.</p> |
| Regel 4: Vierde baan | Norm |
| <p>Deze regel heeft betrekking op het gebruik van de vierde baan (2+2 baangebruik).</p> | <p>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 (zie wijziging norm vierde baanregel op pagina 4).</p> |

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.

Wijziging norm vierde baanregel

In het Aldersadvies van oktober 2013 zijn er normen afgesproken ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan. De norm voor het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per dag op de vierde was vastgesteld op respectievelijk 40 en 60. In dit advies heeft de heer Alders ook aangegeven dat deze regel de voorgenomen groei van Schiphol naar 510.000 bewegingen in 2020 onder spanning zou kunnen zetten. Destijds werd beoogd dat de sector dit mogelijke knelpunt in de operatie zou kunnen oplossen, hetgeen niet gelukt is. Nadat partijen zich bereid hadden verklaard om gezamenlijk een verkenning uit te voeren naar oplossing van het knelpunt, is na intensief overleg overeenstemming bereikt.

Op 29 januari 2015 heeft de heer Alders advies uitgebracht aan de Staatssecretaris met een voorstel tot oplossing van het knelpunt omtrent de vierde baanregel. De belangrijkste punten uit het door de Alderstafel gedragen voorstel zijn onderstaand vermeld.

1. De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidsstelsel.
2. De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
3. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
4. De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:
 - a) in geval van baanonderhoud
 - b) in geval van uitzonderlijk weer
 - c) in die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
 - I. NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
 - II. vulkaan uitbarstingen IJsland
 - III. situaties waarbij de veiligheid in het geding is
 - IV. en soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.
5. Aan het eind van ieder gebruiksjaar maakt de sector een overzicht van de onder punt 4 bedoelde gevallen en stuurt die met redenen omkleedt naar de Omgevingsraad Schiphol. Dit laat onverlet de rol van de Inspectie die toezicht houdt op het juiste gebruik van deze bepaling.
6. De omgeving levert met het bovenstaande haar bijdrage aan de oplossing van het probleem; de luchtvaartsector is met het nemen van operationele maatregelen verantwoordelijk voor het resterende deel. De operationele maatregelen mitigeren het gebruik van de vierde baan zodat binnen de norm op de vierde baanregel en met gebruikmaking van de hardheidsclausule een verdere groei van Schiphol mogelijk wordt.
7. Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht tot 500.000 tot en met 2020.

Bijzonderheden voor de vliegoperatie

Gerealiseerd groot onderhoud

In het tweede kwartaal van gebruiksjaar 2015 is de Kaagbaan van 23 maart tot en met 2 april buitengebruik gesteld vanwege normaal onderhoud en vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System (ALCMS). Het onderhoud dat gepland was van 23 maart tot en met 5 april is in de periode van 29 maart tot en met 1 april tijdelijk onderbroken omdat de inzet van de Kaagbaan vanwege stormachtig westen-/zuidwestenwind noodzakelijk was om het verkeer te kunnen afhandelen. De Buitenveldertbaan was van 20 april t/m 3 mei buitengebruik vanwege normaal onderhoud en vervanging van het ALCMS. De baan is op 30 april 's avonds gedurende drie uur ingezet voor landend verkeer vanwege extreme weersomstandigheden (buien in combinatie met harde windstoten).

Planning groot onderhoud

In gebruiksjaar 2015 zal groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan plaatsvinden en wordt het (ALCMS) vervangen. Daarnaast zullen herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd aan de verlichting van de Touch Down Zone (TDZ) van de Zwanenburgbaan omdat deze niet in overeenstemming is met de richtlijnen van EASA. Vanwege de vervanging van het ALCMS zullen alle banen, met uitzondering van de Schiphol Oostbaan, voor een periode van twee weken buitengebruik worden gesteld. Voor de Polderbaan, Kaagbaan en Buitenveldertbaan dient aansluitend rekening te worden gehouden met een testperiode van maximaal één week of voor zover dit noodzakelijk is. Het groot onderhoud heeft betrekking op drie TDZ's, twee van de Zwanenburgbaan en één van de Aalsmeerbaan. Daarnaast moet op de Zwanenburgbaan de TDZ-verlichting worden aangepast. De Aalsmeerbaan zal in verband met genoemde werkzaamheden (inclusief testperiode) voor een aaneengesloten periode van vijf weken buitengebruik zijn. De planning van het onderhoud aan de Zwanenburgbaan is gewijzigd en nu gesplitst in twee perioden. Het eerste deel van de werkzaamheden zal van 25 mei tot en met 21 juni plaatsvinden. In november volgt het tweede deel van werkzaamheden dat ca. 4 weken in beslag zal nemen. In onderstaande tabel is per baan een overzicht gegeven van het geplande groot onderhoud en de vervanging van het ALCMS.

| Periode werkzaamheden | Baan | Geplande werkzaamheden | Geplande duur werkzaamheden |
|------------------------------|---------------------------|---|------------------------------------|
| 23 maart t/m 5 april | Kaagbaan (06-24) | Vervanging ALCMS | 2 weken + reserve week |
| 20 april t/m 3 mei | Buitenveldertbaan (09-27) | Vervanging ALCMS | 2 weken + reserve week |
| 25 mei t/m 21 juni | Zwanenburgbaan (18C-36C) | Groot onderhoud TDZ + vervanging ALCMS+ herstel TDZ-verlichting | 4 weken + reserve week |
| 17 augustus t/m 30 augustus | Polderbaan (18R-36L) | Vervanging ALCMS | 2 weken + reserve week |
| 31 augustus t/m 4 oktober | Aalsmeerbaan (18L-36R) | Groot onderhoud TDZ + vervanging ALCMS | 5 weken + reserve week |

Weer

Februari

Februari was een rustige maand, met een normale temperatuur en hoeveelheid neerslag. De eerste tien dagen van de maand was overwegend sprake van noordelijke windrichtingen, met slechts af en toe kleine hoeveelheden (winterse) neerslag. Vanaf 11 februari draaide de wind meer naar zuid/zuidoostelijke richtingen en nam nog meer in kracht af. Vanaf 20 februari zorgde een zuidwestelijke stroming regelmatig voor veel wind en neerslag. Vooral van 22 tot en met 24 februari en ook 28 februari stond er veel wind met regelmatig forse windstoten. Vooral 17 en 26 februari was er sprake van langdurige mist.

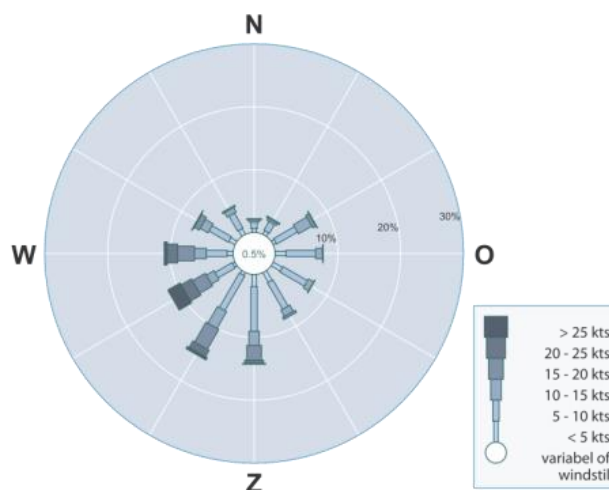
Maart

De maand begon nat en onstuimig onder invloed van een westelijke stroming. Vanaf 4 maart nam de invloed van hogedrukgebieden echter toe en werd het overwegend droog en rustig weer, met af en toe een paar warmere dagen. Pas rond 23 maart werd de invloed van de hogedrukgebieden weer verdrongen door een westelijke aanvoer met regelmatig depressies. De laatste dagen van de maand waren daardoor zeer onstuimig, met aan de kust twee dagen storm, windkracht negen of tien, en stevige buien met hagel en zware windstoten. Op 29 en 31 maart woedde langs de kust enige tijd een storm. Op Schiphol leidde dit tot de hoogste uurgemiddelde windsnelheden van resp. 17 en 18 m/s en windstoten van resp. 32 en 28 m/s. Onweer werd boven Schiphol alleen op 31 maart waargenomen. Op twee dagen, 11 en 18 maart, was er in de nacht en ochtend langdurig sprake van mist.

April

April was een droge, rustige en vrij koele maand. Het weer werd een groot deel van de maand gedomineerd door hogedrukgebieden die voor een noordelijke aanvoer zorgden. De gemiddelde temperatuur op Schiphol bedroeg in april 8,8 °C. De hoogste temperatuur werd gemeten op 15 april: 20,7 °C. Dit was de enige warme dag van deze maand. De meeste neerslag viel aan het begin en einde van de maand, met op 29 april 4,4 mm als grootste neerslaghoeveelheid. Er waren geen dagen met onweer. Er waren zes dagen waarop tijdens een of meerdere uren mist voorkwam. Vooral van 7 tot en met 10 april was er vaak meerdere uren achtereen sprake van mist. Op 22 en 24 april was er slechts kortstondig sprake van mist.

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 dat aankomt zonder vertraging en bedraagt 70%.

Realisatie aankomstpunctualiteit

| Hub-verkeer | Februari | Maart | April | 2e kwartaal |
|-------------------|----------|-------|-------|-------------|
| Europa | 78.9% | 67.4% | 66.1% | 70.3% |
| Intercontinentaal | 68.6% | 67.9% | 61.6% | 65.9% |

De punctualiteit van EUR verkeer in februari was goed. In maart en april was dit minder goed vanwege een aantal storm- en mistdagen en een ATC staking in Frankrijk. De performance van het ICA verkeer werd negatief beïnvloed door het omvliegen van crisisgebieden. Zowel ICA als EUR verkeer ondervond in maart en april een negatief effect op de performance vanwege de introductie van het Voice Communications System van LVNL.

Resultaten regels baangebruik

| Regels baangebruik | Norm | Realisatie winterperiode (1 nov. t/m 28 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: 98,5% | Legitimatie uit baan-preferentietabel: 98,4% |
| Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan | Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 95% 2 ^e landingsbaan : 90% | Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 96,9% 2 ^e landingsbaan : 95,4% | Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 97,1% 2 ^e landingsbaan : 95,6% |
| 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 : 99,2% Gebruik Polderbaan: 51,1% Gebruik Kaagbaan: 54,5% | Starts sector 4 en 5 : 99,4% Gebruik Polderbaan: 51,2% Gebruik Kaagbaan: 53,9% |
| 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: 3 - Maximaal per dag: 11 december : 40 | Aantal bewegingen op de vierde baan: - Gemiddeld per dag: 5 - Maximaal per dag: 20 april : 43 |

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.

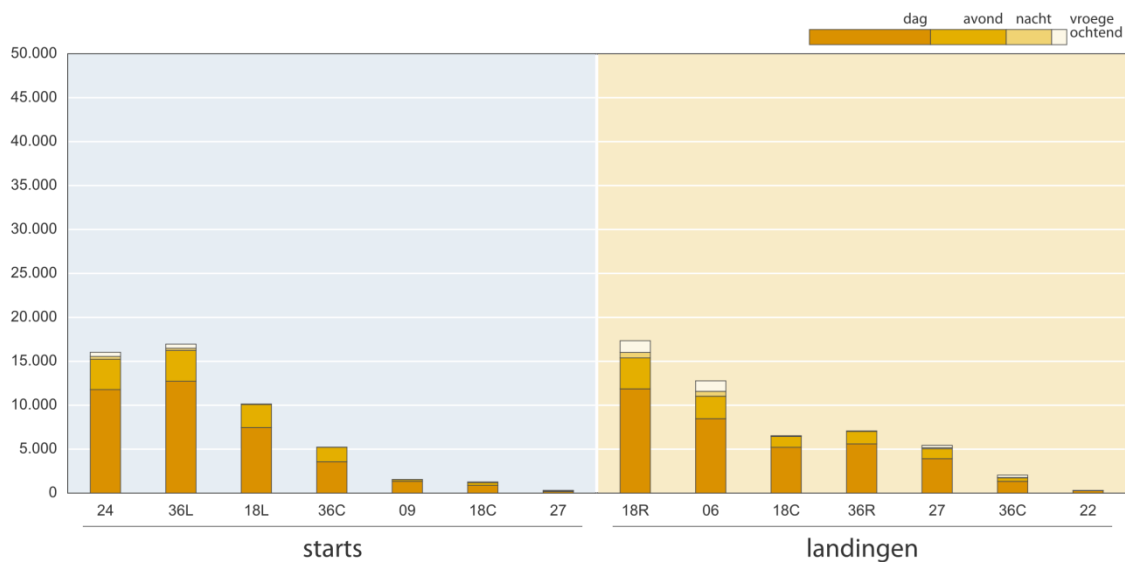
het maximum). Dit betekent dus ook dat de realisatie van regel 1 t/m 3 en regel 4 v.w.b. het gemiddelde niet tegen de norm aangehouden kan worden.

In het tweede kwartaal van gebruiksjaar 2015 zijn geen overschrijdingen van de vierde baanregel geconstateerd m.b.t. de norm van het maximaal aantal bewegingen per dag. Ook de normen voor regels die van toepassing zijn voor het winterseizoen zijn niet overschreden.

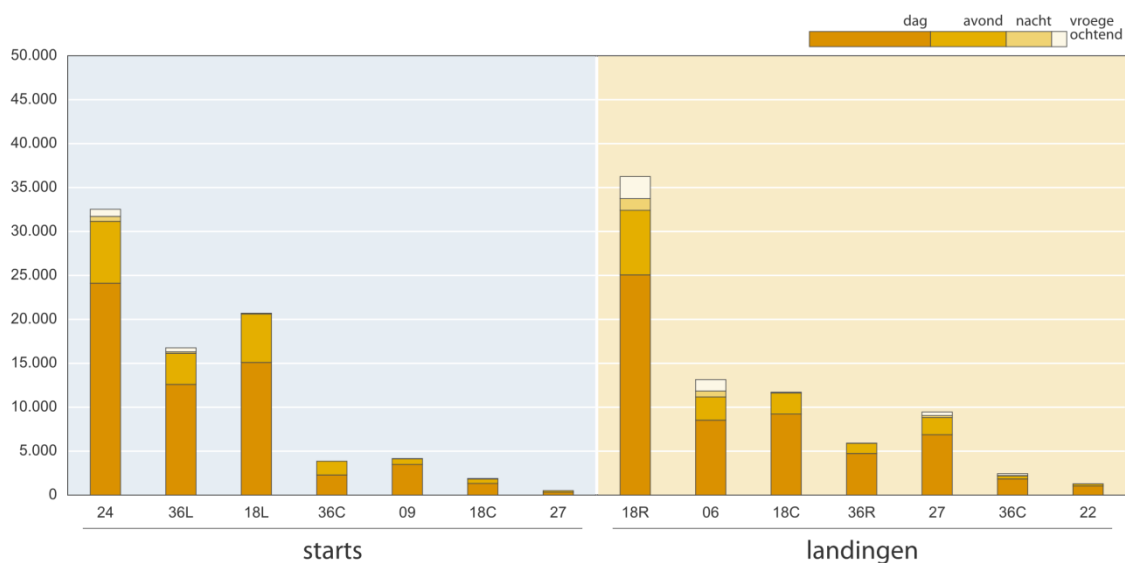
Bij de berekening van het gemiddelde gebruik van de vierde baan is in deze rapportage nog geen rekening gehouden met de uitzonderingsregels.

Resultaten baangebruik

Realisatie baangebruik: februari t/m april



Realisatie baangebruik: november t/m april



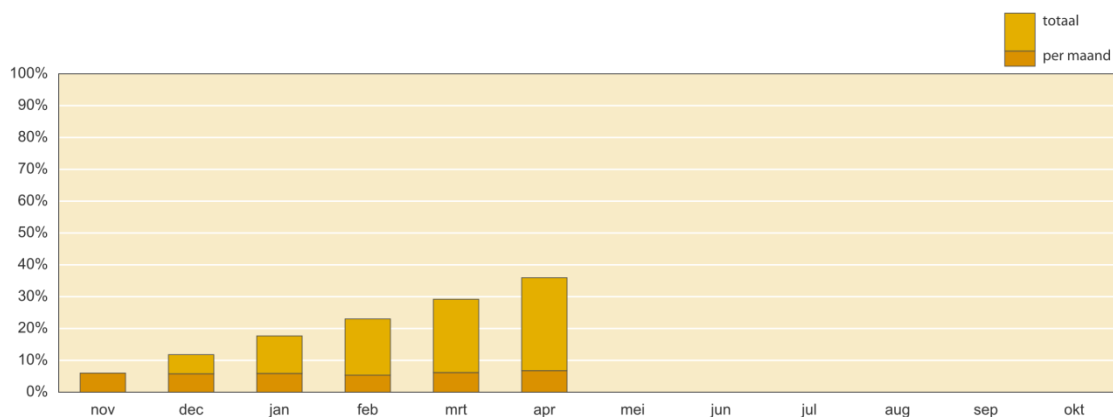
In onderstaande tabel is per baan aangegeven hoe het gebruik is te legitimeren vanuit regel 1 , de baanpreferentietabel. Merk hierbij op dat regel 1 van toepassing is op het gebruik van de baanpreferentietabel(len) over het winter- en zomerseizoen. Het gebruik van de baanpreferentietabel(len) is terug 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.

Legitimatiepercentages per baan: november t/m april

| Baan | Gelegitimeerd (%) |
|-------------------|-------------------|
| Polderbaan | 98,6 |
| Kaagbaan | 99,3 |
| Zwanenburgbaan | 96,5 |
| Aalsmeerbaan | 98,3 |
| Buitenveldertbaan | 96,2 |
| Totaal | 98,3 |

Resultaten HG

Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m april



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 cq. 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'.