

# Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

3<sup>e</sup> kwartaal gebruiksjaar 2016 (1 november 2015 t/m 31 juli 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:<br/>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<br>wolkenbasis ≥ 1.000 voet |
| 6a          | 36R    | (36C) | 36L     | (09)  | <b>Zichtcondities: goed of marginaal</b>    |
| 6b          | 18R    | (18C) | 18L     | (24)  | zicht ≥ 1.500 m<br>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:<br/>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:<br/>Verdeling van het startend en landend verkeer</b><br>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:<br/>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. Van 5 september t/m 16 oktober zal de Schiphol Oostbaan buiten gebruik zijn in verband met groot onderhoud aan rijbaan G.

| <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

### Mei

De maand ging vrij koel van start. Een hogedrukgebied dat over onze omgeving naar Scandinavië trok zorgde ervoor dat de stroming vanaf de 4e oostelijk werd. Daarmee werd droge en steeds warmere lucht aangevoerd. Van 6 tot en met 12 mei was het, met uitzondering van de 10e, regionaal zomers warm (maximumtemperatuur 25,0 °C of hoger). Op de 14e had het hogedrukgebied zich naar IJsland verplaatst en werd de stroming noord. Op 23 mei werd de stroming opnieuw noordelijk met forse afkoeling tot gevolg. Op 24 mei werd het op sommige plaatsen niet warmer dan 11 °C. De laatste dagen van de maand werd met een ooststroming weer vrij warme lucht aangevoerd.

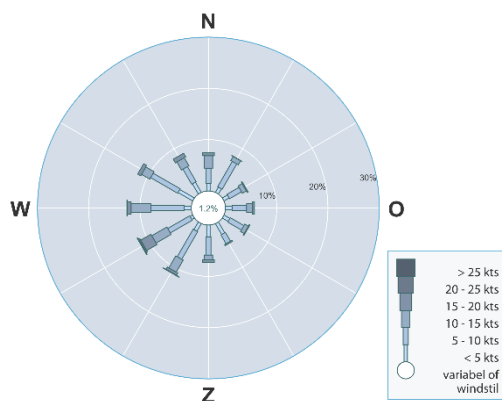
### Juni

De eerste 10 dagen waren er grote weersverschillen. In grote delen van het land was het vaak droog en zonnig weer terwijl in het zuidoosten in de middag zware onweersbuien ontstonden die op meerdere dagen plaatselijk meer dan 50 mm neerslag brachten. De rest van de maand bepaalden lagedrukgebieden het weer. Er viel in grote delen van het land dagelijks regen, soms in flinke hoeveelheden. Vanaf de 22ste werd het kortdurend zeer warm. De warmte resulteerde in zware onweersbuien. In de vroege ochtend van de 23ste trokken zware buien over vooral Zuid-Holland en Utrecht. Juni was een sombere maand met gemiddeld over het land 163 zonuren tegen 201 normaal. Het meest scheen de zon in de eerste 10 dagen van de maand.

### Juli

Het eerste deel van de maand verliep wisselvallig met temperaturen die meestal beneden het langjarig gemiddelde lagen. Alleen rond 10 juli was het kortdurend warm. In de tweede helft van de maand werd het zomers warm. De eerste week was de stroming westelijk en hadden we te maken met een afwisseling van frontensystemen van depressies die regen brachten en droge perioden van enkele dagen. Rond 10 juli was de stroming zuidwestelijk en werd het kortdurend warm. Daarna werd het opnieuw koel met landinwaarts flinke buien. Vanaf 15 juli trok een hogedrukgebied over het Noordzeegebied naar Scandinavië en de stroming werd zuidoostelijk. Na 20 juli werd de stroming zwak westelijk. Het bleef echter tot en met 25 juli landinwaarts zomers warm.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor het derde 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       | Mei | Juni | Juli | 3e kwartaal |
|-------------------|-----|------|------|-------------|
| Europa            | 73% | 60%  | 65%  | 66%         |
| Intercontinentaal | 67% | 63%  | 69%  | 66%         |

In dit kwartaal was de aankomstpunctualiteit in juni het laagst. Dit kwam door meerdere slecht weer dagen zowel op Schiphol als in Europa, ATC-stakingen in Frankrijk, België en Italië en de introductie van een nieuw ATC-systeem in Schotland. In juli was de zomerdrukke. Het slechte weer in juli met sterke wind en storm, beperkte zich tot een paar dagdelen op Schiphol. Het Europa-verkeer in juli had te maken met toegenomen regulaties en licht hogere taxi-in tijden op Schiphol.

## Resultaten regels baangebruik

| Regels baangebruik   | Norm  | Realisatie t/m 3 <sup>e</sup> kwartaal (1 november t/m 31 juli)  |
|--|---|--|
| <b>Regel 1:</b><br>Gebruik baan-preferentietabel   | Legitimatie uit baan-preferentietabel: 95%  | Legitimatie uit baan-preferentietabel: 97,9%   |
| <b>Regel 2:</b><br>Inzet van een tweede start- of landingsbaan   | Legitimatie inzet:<br>2 <sup>e</sup> startbaan : 95%<br>2 <sup>e</sup> landingsbaan: 90%                | Legitimatie inzet:<br>2 <sup>e</sup> startbaan : 98,2%<br>2 <sup>e</sup> landingsbaan : 96,6%                                  |
| <b>Regel 3:</b><br><b>a:</b> Verdeling van het startend verkeer<br><b>b:</b> Verdeling van het landend verkeer | Starts sector 4 en 5: 97%<br><br>Gebruik Polderbaan: ≥ 45%<br>Gebruik Kaagbaan: ≥ 50%                   | Starts sector 4 en 5: 99,4%<br><br>Gebruik Polderbaan: 48,5%<br>Gebruik Kaagbaan: 53,1%  |
| <b>Regel 4:</b><br>Vierde baan   | Aantal bewegingen op de vierde baan:<br>- Gemiddeld per dag niet meer dan: 40<br>- Maximaal per dag: 80 | Aantal bewegingen op de vierde baan:<br>- Gemiddeld per dag: 22<br><br>- Maximaal per dag:<br>19 november: 82<br>18 juli : 101 |

De norm van regel 1 t/m 3 heeft betrekking op een IATA-winter- en zomerseizoen. De norm van regel 4 heeft betrekking op een geheel gebruiksjaar (v.w.b. het gemiddelde) en op een dag (v.w.b. het maximum).

In het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2016 is de vierde baan op 19 november voor meer dan 80 bewegingen ingezet. Op deze dag was sprake van harde wind. In het derde kwartaal was eveneens een overschrijding van de norm op 18 juli. Het is nog onbekend of in deze gevallen de uitzonderingsregels van toepassing zijn, zoals vastgelegd in de brief van H. Alders aan de Staatssecretaris van I&M op 29 januari 2015. Ook de berekening van het gemiddelde gebruik van de vierde baan is in deze rapportage nog geen rekening gehouden met de uitzonderingsregels.

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

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.

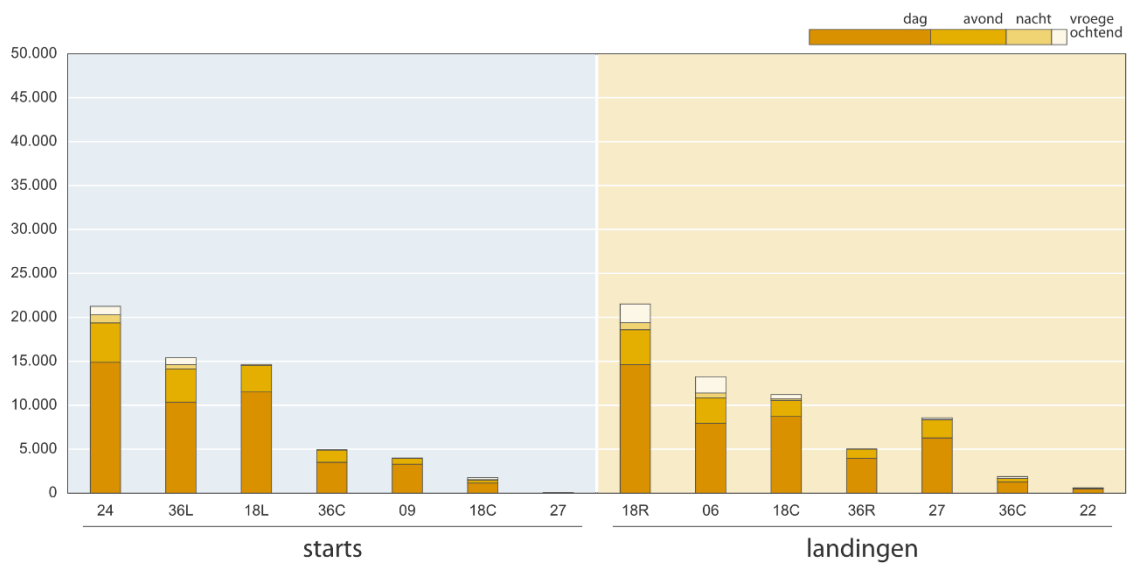
| Baan      | Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%] |      |      |     |     |     |     |         | Restpercentage [%] |     |
|-----------|--|------|------|-----|-----|-----|-----|---------|--------------------|-----|
|           | 1  | 2    | 3    | 4   | 5   | 6   | 7   | 1 t/m 7 | 8                  | 0   |
| 04-22     | 74.4   | 3.8  | 10.5 | 1.7 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 90.8    | 5.4                | 3.9 |
| 06 - 24   | 90.2   | 4.2  | 2.9  | 0.6 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 98.6    | 0.6                | 0.8 |
| 09 - 27   | 68.1   | 12.0 | 12.2 | 2.0 | 0.1 | 1.0 | 0.7 | 96.1    | 2.2                | 1.7 |
| 18R - 36L | 89.5   | 3.8  | 3.8  | 0.5 | 0.2 | 0.5 | 0.2 | 98.5    | 0.7                | 0.8 |
| 18C - 36C | 75.9   | 11.5 | 7.2  | 0.0 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 96.2    | 1.1                | 2.6 |
| 18L - 36R | 88.6   | 3.3  | 4.6  | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 97.6    | 0.8                | 1.6 |

| 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  |

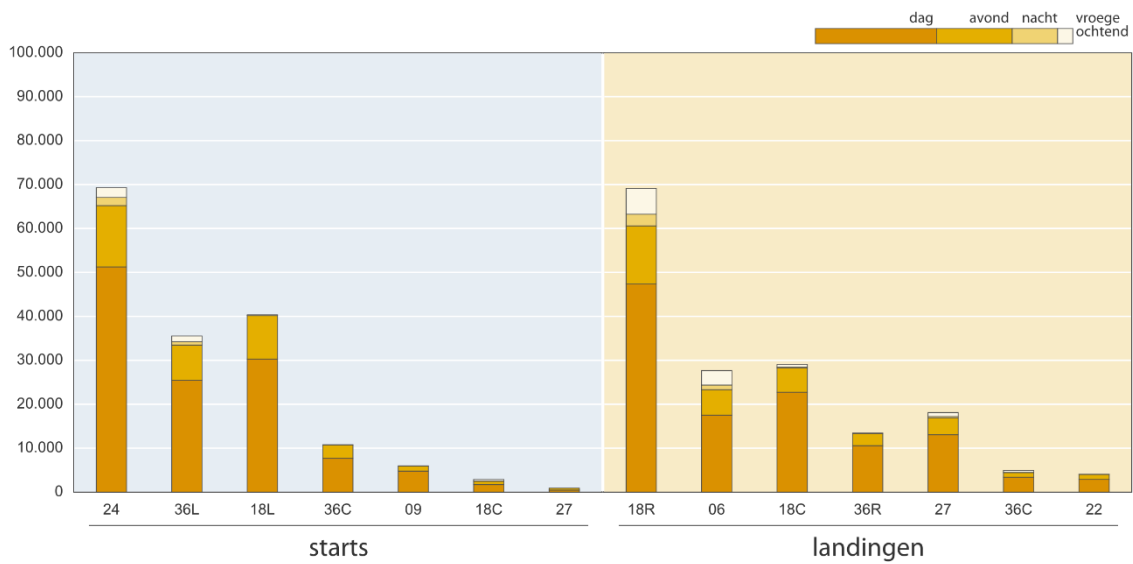
De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

# Resultaten baangebruik

## Realisatie baangebruik: mei t/m juli

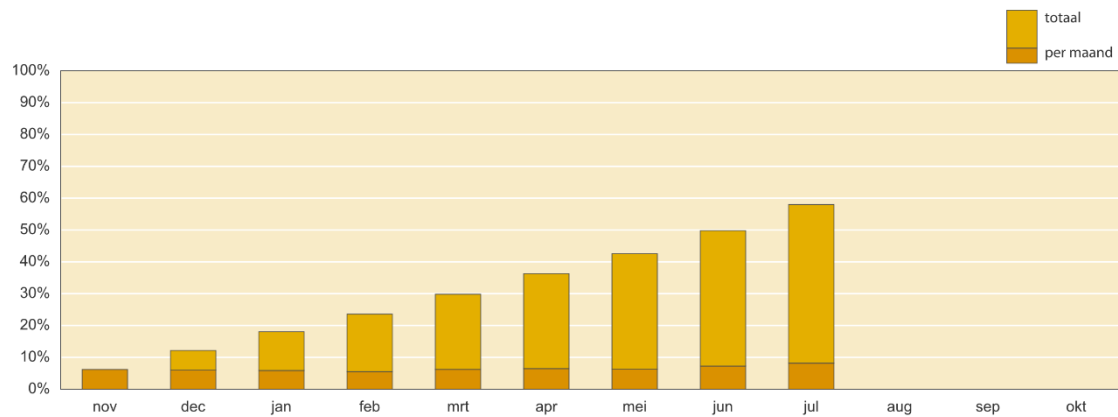


## Realisatie baangebruik: november t/m juli



## Resultaten HG

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



#### 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'.