

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

1^e kwartaal gebruiksjaar 2017 (1 november 2016 t/m 31 januari 2017)

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.

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
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.
Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer 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.	
3a: Verdeling van het startend verkeer	Norm
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.
3b: Verdeling van het landend verkeer	Norm
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.

Regel 4: Vierde baan	Norm
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 Kaagbaan zal in verband met groot onderhoud van 18 maart tot en met 24 mei buiten gebruik worden gesteld. Aansluitend hierop zal een veegregime van toepassing zijn, dat voornamelijk in de nacht zal plaatsvinden in de periode van 25 mei tot en met 13 juni. In deze periode zal gedurende tien nachten veegwerkzaamheden worden uitgevoerd. In verband met onvoorziene omstandigheden dient rekening te worden gehouden met een uitloop van deze werkzaamheden van maximaal één week.

Weer

November

Vanaf 15 november veroorzaakte een lagedrukgebied nabij IJsland een stroming uit meer westelijke richtingen met weliswaar hogere temperaturen maar ook wind en regen. Op 20 november trok de eerste herfststorm over. De hoeveelheid neerslag lag met gemiddeld over het land 77 mm iets onder het langjarig gemiddelde van 82 mm. De eerste twintig dagen van de maand was het op de meeste plaatsten natter dan normaal en viel er elke dag wel wat neerslag. November was zeer zonnig met gemiddeld over het land 83 uren zon tegen een langjarig gemiddelde van 63 uur. Dit kwam vooral door de laatste week van de maand, waarin de zon vaak uitbundig scheen. De eerste twintig dagen van de maand was de zon iets minder vaak te zien dan normaal.

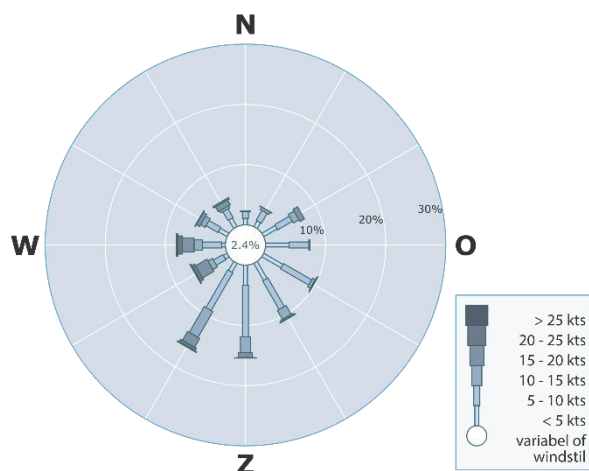
December

Het weer werd gedurende het grootste deel van de maand gedomineerd door hogedrukgebieden. Met gemiddeld over het land 23 mm neerslag tegen een langjarig gemiddelde van 80 mm verliep de maand zeer droog. In de nacht van 11 december veroorzaakte een kleine storing bij een koufront in het westen en midden zware windstoten tot 90 km/uur. Tijdens de kerstdagen was het winderig met aan de noordkust een stormachtige wind. Van 28 tot en met 31 december was er plaatselijk dichte mist, waar het weg- en vliegverkeer hinder van ondervond.

Januari

Januari was een zonnige maand met landelijk gemiddeld 87 zonuren tegen normaal 69. De eerste dagen van de maand was het licht wisselvallig en lag de temperatuur rond normaal in een noordwestelijke stroming. Op 6 januari werd er koude lucht aangevoerd, op veel plaatsen was dit een dag met een maximumtemperatuur onder het vriespunt. Vanaf 7 januari was het in een westelijke stroming een aantal dagen wisselvallig en zacht voor de tijd van het jaar. Op 1 januari veroorzaakte ijzel gladde wegen in het zuidoosten van het land. Op 6 januari veroorzaakte ijzel op uitgebreide schaal gladheid in een groot deel van het land. Januari was een zonnige maand met landelijk gemiddeld 87 zonuren tegen normaal 69.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden voor het eerste 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	November	December	Januari	1e kwartaal
Europa	71%	55%	61%	66%
Intercontinentaal	70%	63%	60%	66%

De aankomstpunctualiteit voor zowel Intercontinentale- als Europavvluchten was in het eerste kwartaal sterk beïnvloed door weersomstandigheden. De lage punctualiteit in december is met name veroorzaakt door de weersomstandigheden op Schiphol, in het bijzonder de mistperiode van 28 tot en met 30 december. De punctualiteit in januari is sterk beïnvloed door een relatief groot aantal dagen met capaciteitsbeperkingen als gevolg van wind en mist.

Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie 1 ^e kwartaal (1 november 2016 t/m 31 januari 2017)
Regel 1: Gebruik baan-preferentietabel	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 95%	Legitimatie uit baanpreferentietabel: 97,7%
Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 95% 2 ^e landingsbaan : 90%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,2% 2 ^e landingsbaan : 97,2%
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: 47,4% Gebruik Kaagbaan: 52,4%
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: 14.3 - Maximaal per dag: 62 (12 december)

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).

In het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2017 is het aantal bewegingen op de vierde baan niet boven het maximum van 80 bewegingen per dag uitgekomen.

Legitimatiepercentages per legitimatiegrond en baan

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.

1^e Kwartaal Gebruiksjaar 2017: 1 november 2016 t/m 31 januari 2017

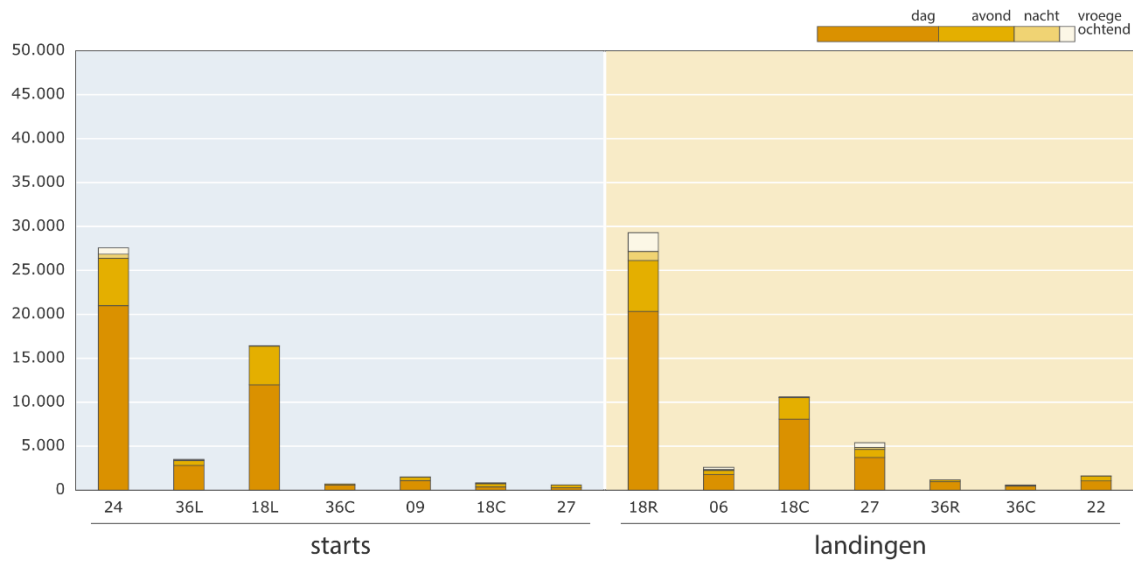
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage [%]		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04 - 22	60.8	0.0	8.9	0.0	0.0	6.3	2.5	78.5	1.9	19.6
06 - 24	92.7	2.2	2.3	0.2	0.2	0.7	0.1	98.5	0.7	0.8
09 - 27	81.2	0.2	10.4	1.1	0.3	2.0	0.3	95.5	3.7	0.8
18R - 36L	91.3	1.1	3.9	0.2	0.4	1.2	0.1	98.2	0.9	0.9
18C - 36C	81.9	4.5	6.1	0.0	1.2	1.9	0.1	95.7	1.0	3.3
18L - 36R	90.1	1.0	4.4	0.0	0.0	1.9	0.0	97.4	0.6	2.0

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.

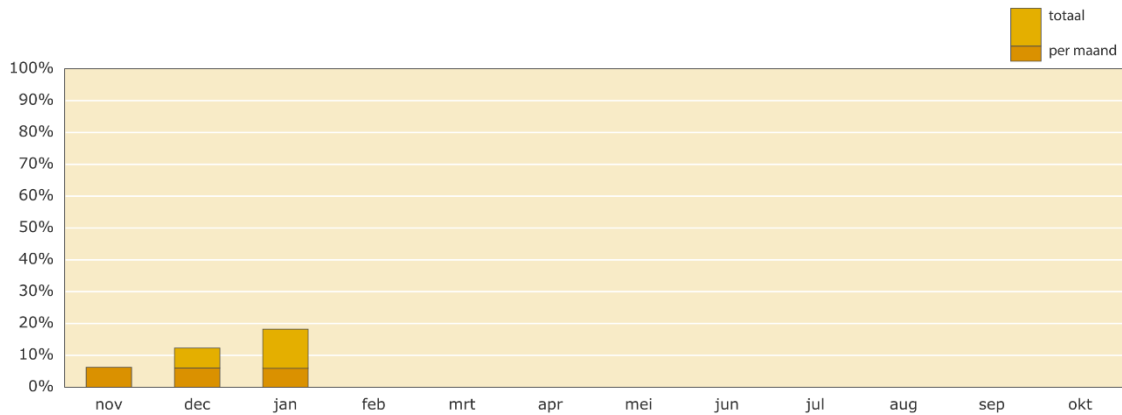
Resultaten baangebruik

Realisatie baangebruik: november t/m januari



Resultaten HG

Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m januari



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'.