

Kwartaalbericht nieuw Normen- en Handhavingstelsel

3^e kwartaal gebruiksjaar 2017 (1 november 2016 t/m 31 juli 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

Periode werkzaamheden	Baan	Geplande werkzaamheden	Geplande duur werkzaamheden
18 maart t/m 24 mei	Kaagbaan (06-24)	Groot onderhoud	9 weken
25 mei t/m 13 juni	Kaagbaan (06-24)	Veegregime	3 weken
14 juni t/m 20 juni	Kaagbaan (06-24)	Reserveweek	1 week

De Kaagbaan is in verband met groot onderhoud vanaf 18 maart buiten gebruik geweest. Op vrijdagavond 26 mei is de baan weer opgeleverd. Aansluitend hierop is een veegregime van toepassing geweest dat voornamelijk in de nacht heeft plaatsgevonden in de periode van 27 mei tot en met 15 juni. In deze periode zijn gedurende tien nachten veegwerkzaamheden uitgevoerd.

Weer

Mei

Een (noord)oostelijke wind overheerste de eerste tien dagen van de maand, eerst onder invloed van lagedrukgebieden boven Midden-Europa, die somber en wisselvallig weer brachten, en vanaf 4 mei onder invloed van een hogedrukgebied bij IJsland. Vanaf 10 mei draaide de wind naar meer zuidwestelijke richtingen en nam de temperatuur toe. Diverse storingen trokken over het land. Vanaf 20 mei werd het vrijwel droog onder invloed van hogedrukgebieden in onze omgeving. Het was rustig weer en de windrichting varieerde. Op 29 mei werd de hitte verdreven met onweer en keerde een zuidwestelijk regime terug.

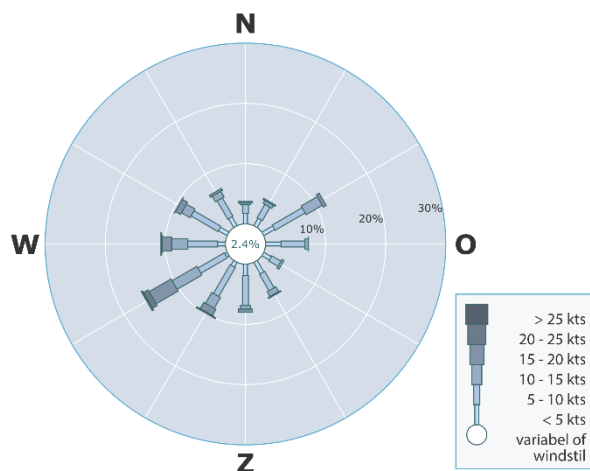
Juni

De maand begon onder invloed van een hogedrukgebied. Vanaf 3 juni draaide de wind naar zuidwestelijke richtingen en werd het iets wisselvalliger. Een lagedrukgebied dat net west van onze kust noordwaarts trok zorgde op 6 juni voor een zomerstorm langs de westkust. Vanaf 10 juni bepaalden hogedrukgebieden het weer boven onze omgeving en werd het rustig zomerweer. De temperatuur liep regelmatig flink op, vooral van 18 tot en met 22 juni. Het KNMI gaf in die periode code geel uit vanwege de hitte. Het warme weer werd op 22 juni beëindigd met onweer. Daarna volgde een laatste wisselvallige week met aanvoer van diverse storingen vanaf zee.

Juli

De eerste dagen van de maand lagen de temperaturen eerst iets onder, later rond normaal in een noordwestelijke stroming. Een hogedrukgebied dat over de Noordzee oostwaarts trok zorgde van vijf tot en met tien juli vooral in het zuiden voor zomerse warmte. De droge en zonnige periode werd slechts in de namiddag en avond van 6 juli onderbroken door onweersbuien. De warme periode eindigde ook met onweersbuien, waarna enkele dagen koel en wisselvallig weer volgden. Vanaf het midden van de maand werd het geleidelijk warmer onder invloed van een hogedrukgebied dat over onze omgeving noordwaarts trok. Hierna kregen we te maken met een lagedrukgebied dat over Nederland trok. Met landelijk gemiddeld 110 mm was juli een zeer natte maand.

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	49%	60%	62%	56%
Intercontinentaal	61%	71%	76%	69%

De punctualiteit in mei is negatief beïnvloed door het onderhoud aan de Kaagbaan waardoor 2+2 baangebruik niet mogelijk was. De Europa punctualiteit in juni en juli is negatief beïnvloed door de vele regulaties in Europa.

Resultaten regels baangebruik

Regels baangebruik	Norm	Realisatie t/m 3 ^e kwartaal (1 november t/m 31 juli)
Regel 1: Gebruik baan-preferentietabel	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 95%	Legitimatie uit baan-preferentietabel: 96,4%
Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 95% 2 ^e landingsbaan: 90%	Legitimatie inzet: 2 ^e startbaan : 98,3% 2 ^e landingsbaan: 97,8%
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: 99,4% Gebruik Polderbaan: 48,3% Gebruik Kaagbaan: 53,5%
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: 10,2 - Maximaal per dag: 20 juni: 100 12 juli : 89 18 juli : 84 31 juli : 81

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 derde kwartaal van gebruiksjaar 2017 is het aantal bewegingen op de vierde baan op vier dagen boven het maximum van 80 bewegingen per dag uitgekomen.

In afwijking van de eerdere kwartaalrapportages is bij de toepassing van de regel voor het gebruik van de vierde baan nu ook, met terugwerkende kracht, rekening gehouden met de aspecten “baanonderhoud” en “uitzonderlijk weer”, zoals genoemd en vastgelegd in het Aldersadvies van 29 januari 2015. Middels een herberekening is het aantal bewegingen op de vierde baan per dag, gedurende het eerste en tweede kwartaal hiertoe opnieuw bepaald.

Het Aldersadvies van 29 januari 2015 spreekt naast “baanonderhoud” en “uitzonderlijk weer” ook nog van “onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden”. Of hiervan sprake was op de dagen dat meer dan 80 bewegingen op de vierde baan zijn geregistreerd, wordt momenteel onderzocht.

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.

Gebruiksjaar 2017: 1 november 2016 t/m 31 juli 2017

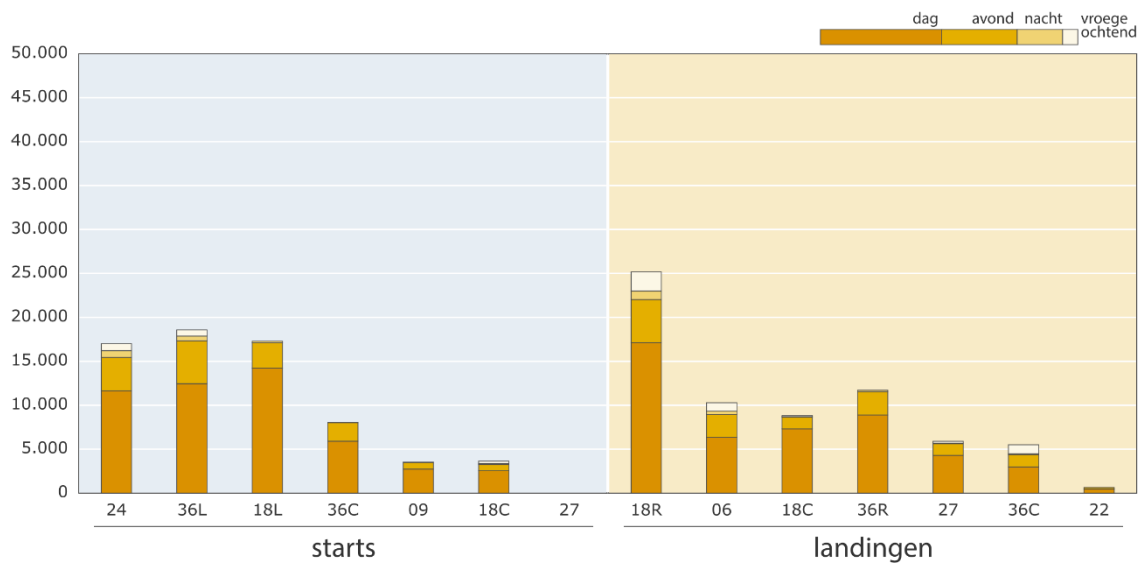
Baan	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]							Restpercentage %		
	1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04 - 22	63.7	2.8	14.3	0.0	0.0	2.2	6.0	89.0	1.6	9.4
06 - 24	91.7	2.7	2.8	0.4	0.2	0.5	0.2	98.3	0.5	1.2
09 - 27	67.4	3.3	14.2	1.3	1.2	2.0	1.2	90.5	3.4	6.1
18L - 36R	78.2	8.3	9.6	0.0	0.5	0.9	0.3	97.7	0.5	1.9
18C - 36C	62.6	19.4	10.4	0.0	0.9	1.0	0.7	95.1	1.5	3.4
18R - 36L	77.8	10.0	7.1	0.2	0.6	0.7	0.4	96.8	1.0	2.2

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

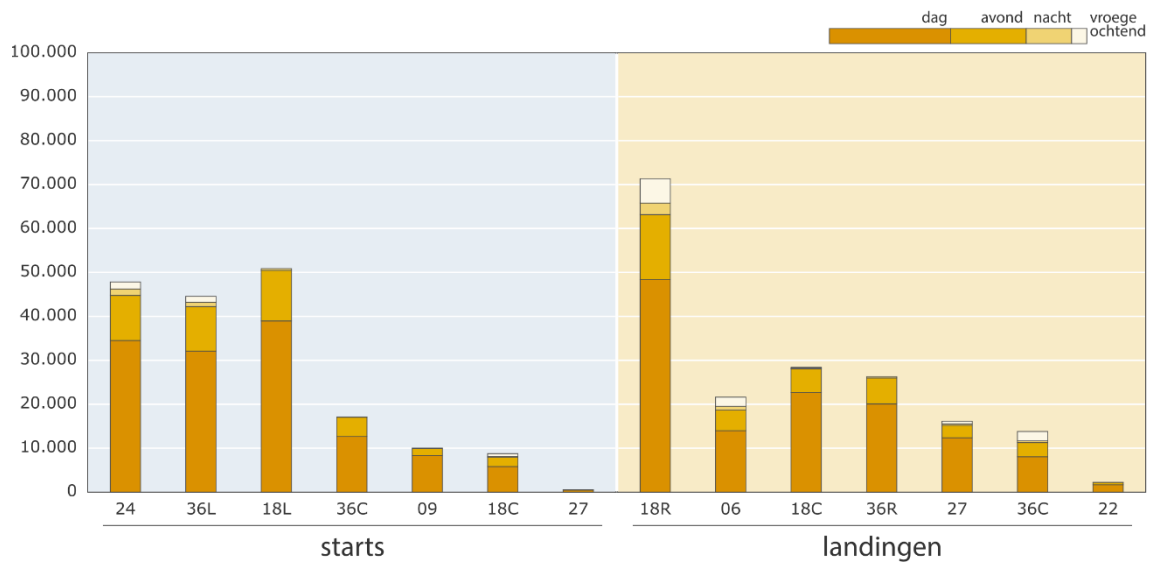
De legitimatiegronden 1 t/m 3 volgen uit de regels voor het NNHS, vastgelegd in het Aldersakkoord d.d. 8 oktober 2013, bijlage 3, H8. De legitimatiegronden 4 t/m 7 volgen uit de aanvullende criteria, vastgelegd in Aldersbrief d.d. 17 april 2014.

Resultaten baangebruik

Realisatie baangebruik: mei t/m juli

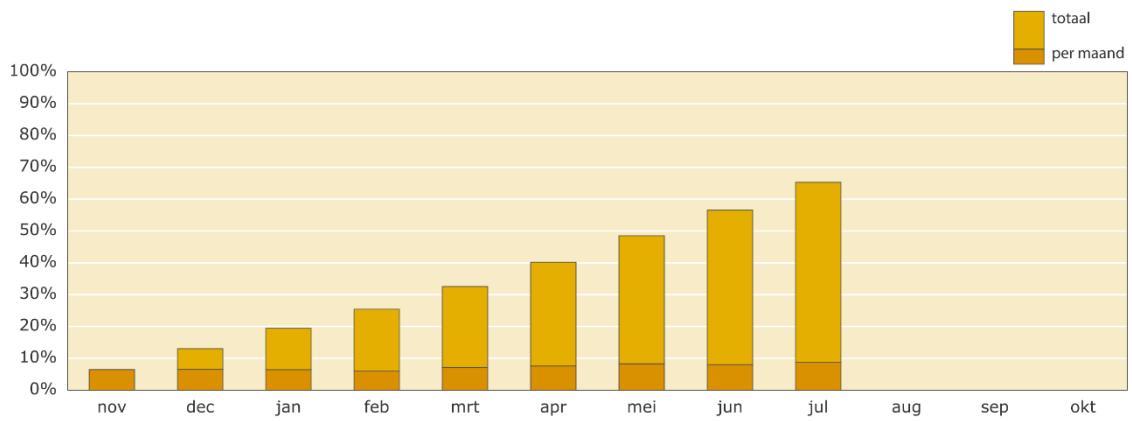


Realisatie baangebruik: november t/m juli



Resultaten HG

Realisatie Hoeveelheid Geluid: november t/m juli



Disclaimer

Omdat er ten tijde van de totstandkoming van onderhavige 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'.