

## **Kwartaalmonitor NNHS Q3**

**1 november 2020 t/m 31 juli 2021**

**SCHIPHOL GROUP**

**14 september 2021**

## INTRODUCTIE

Deze monitor bevat een weergave van de resultaten van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol. Deze monitor is verdeeld in twee delen. Ten eerste worden de bijzonderheden van de vliegoperatie van de afgelopen maand toegelicht in termen van:

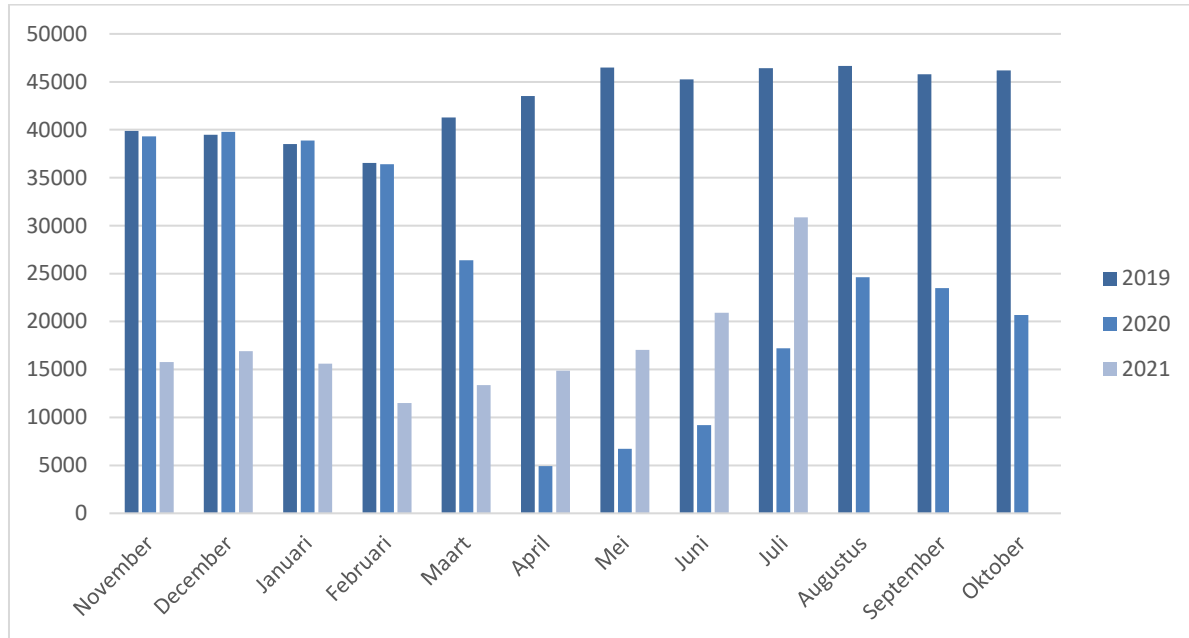
1. Ontwikkeling vliegtuigbewegingen.
2. Planning groot onderhoud.
3. Het weer.

Ten tweede worden resultaten van het NNHS gepresenteerd:

1. De netwerkkwaliteit, berekend door de KLM.
2. Het baangebruik en -gebruiksregels, berekend door de LVNL.
3. De hoeveelheid geluid (HG), berekend door Amsterdam Airport Schiphol (AAS).
4. Het totale aantal bewegingen over de etmaal- en nachtperiode

## BIJZONDERHEDEN Vliegoperatie

### 1. Ontwikkeling vliegtuigbewegingen



### 2. Planning groot onderhoud

Baan	Start	Eind	Onderhoud
Polderbaan	25/1/2021	14/5/2021	Groot Onderhoud en ILS vervanging
Polderbaan	15/5/2021	15/6/2021	Niet inzetbaar als landingsbaan bij beperkt zicht
Zwanenburgbaan	31/5/2021	21/6/2021	Normaal Onderhoud
Oostbaan	12/7/2021	25/7/2021	Normaal Onderhoud
Buitenveldertbaan	6/9/2021	17/9/2021	Normaal Onderhoud
Aalsmeerbaan	27/9/2021	13/10/2021	Normaal Onderhoud
Kaagbaan	11/10/2021	22/10/2021	Normaal Onderhoud en ILS vervanging
Kaagbaan	22/10/2021	11/2021	Niet inzetbaar als landingsbaan bij beperkt zicht
Rijbaan	Start	Eind	Onderhoud
VDR/Quebec fase B	22/11/2020	26/1/2021	Werkzaamheden Voltooiing Dubbele Rijbaanstelsel (VDR): meer gebruik Buitenveldertbaan als tweede baan.
VDR/Quebec fase C	1/2/2021	26/4/2021	Werkzaamheden Voltooiing Dubbele Rijbaanstelsel (VDR): meer gebruik Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan, geen gebruik Polderbaan.
VDR/Quebec fase D	31/5/2021	21/6/2021	Werkzaamheden Voltooiing Dubbele Rijbaanstelsel (VDR): meer gebruik Buitenveldertbaan en Oostbaan.

Voor meer informatie, zie <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/baanonderhoud-en-werkzaamheden/>.

### 3. Weer

#### Mei 2021

##### Temperatuurverloop

Met een gemiddelde temperatuur van 11,2 °C ten opzichte van het langjarig gemiddelde van 13,4 °C was mei een zeer koude maand. Hiermee komt de maand weliswaar 'slechts' op een 23e plaats in de lijst met koudste meimaanden, echter na de bijzonder koude april is het toch wel uitzonderlijk te noemen.

##### Derde koude maand op een rij

Kijken we naar de koudste april-mei combinaties, dan zijn april en mei 2021 met een gezamenlijke gemiddelde temperatuur van 9,0 °C goed voor een vierde plaats. Het was tevens de derde te koude maand op een rij en dat is niet meer voorgekomen sinds mei 2013. De laatste zeer koude mei dateert overigens van 2010 met 10,5 °C.

##### Laagste temperatuur in Ell: -2,0 °C

Mei kende een koud begin met zonnig en meest droog weer. Waar het opklaarde waren de nachten koud en landinwaarts vroom het plaatselijk licht. In de nacht naar 3 mei werd in Ell met -2,0 °C de laagste temperatuur van de maand bereikt.

##### Begin mei: onstuimig met veel neerslag en wind

In de periode van 3 t/m 5 mei trok er een actieve oceaandepressie via Groot-Brittannië en de Noordzee naar Scandinavië, waardoor het weer bij ons onstuimig werd met veel neerslag en wind. Vooral op 4 mei waaide het hard, met een stormachtige wind aan de kust en in het hele land zware windstoten tot ca. 90 km/uur.

##### Koude noordwestelijke stroming

In de dagen daarna stond er een koude noordwestelijke stroming waarin regelmatig troggen met buien passeerden en de maximumtemperaturen in het noordwesten nauwelijks nog boven de 10 °C uit kwamen, een graad of 4 à 5 onder normaal. Tussendoor klaarde het wel op en in de nacht naar 8 mei vroom het bij weinig wind in het oosten nog plaatselijk licht.

##### Warmste dag 9 mei

Op 8 mei kwamen we in de warme sector terecht van een diep lagedrukgebied ten westen van Ierland, waardoor er met een zuidelijke stroming van oorsprong tropische lucht werd aangevoerd en de temperaturen flink opliepen. Na een bewolkte en regenachtige 8 mei kregen we op de 9e en 10e te maken met warme en onstabiele lucht, waarin zonnige perioden en stevige onweersbuien elkaar afwisselden. 9 mei werd de warmste dag van de maand, met in De Bilt net geen zomerse dag: 24,9 °C.

##### Hoogste temperatuur in Arcen: 27,7 °C

In het zuiden en oosten lukte dat op veel plaatsen wel en in Arcen werd met 27,7 °C de hoogste temperatuur van de maand bereikt.

##### Vanaf 10 mei: plaatselijk veel neerslag, tussendoor ook zon

Na de passage van het koufront op de 10e kwamen we in een noordwestelijke stroming opnieuw in koele polaire lucht terecht, waarin langzaam trekkende buien plaatselijk flink wat neerslag achterlieten. Tussendoor was er ook ruimte voor de zon, vooral op 12 en 13 mei, en bij weinig wind ontstond er 's nachts soms (dichte) mist. Middagtemperaturen van ca. 18 °C maakten geleidelijk plaats voor maxima rond 14 °C.

##### Grote verschillen in temperatuur

De verschillen waren soms groot, zo werd het op de 14e in het noorden amper 10 °C terwijl het in Limburg nog 18 °C werd. Vanaf 15 mei bevonden we ons enkele dagen nabij een rondtollend lagedrukgebied gevuld met koude onstabiele lucht, met elke dag talrijke buien bij temperaturen van rond of iets onder normaal.

## **Juni 2021**

### Temperatuurverloop

Warmste juni sinds 1901

Na het zeer koude voorjaar barstte de zomer in juni los. Met een gemiddelde temperatuur van 18,2 °C tegen normaal 16,2 °C was het de warmste junimaand sinds 1901. Op de tweede plek staat 2019 met 18,1 °C.

Zomerse dagen met flinke onweersbuien

De maand begon zonnig en warm onder invloed van een hogedrukgebied boven Scandinavië. Op 1 juni werd meteen de eerste officiële zomerse dag (maximumtemperatuur 25,0°C of hoger) van dit jaar genoteerd met in De Bilt een maximumtemperatuur van 25,2 °C. Ook de volgende drie dagen waren zomers warm. Vanaf 3 juni ging deze warmte wel gepaard met flinke onweersbuien met lokaal veel neerslag.

Rustig en droog weer

Vanaf 5 juni deed de temperatuur tijdelijk een stapje terug, maar al snel kwam het land onder invloed van een uitloper van het hogedrukgebied boven de Azoren en nam de temperatuur opnieuw toe. Het werd rustig en droog zomerweer. Op 13 juni koelde het in een heldere nacht nog flink af. Op vliegbasis Twenthe werd die nacht de laagste temperatuur deze maand geregistreerd: 4,8 °C.

Tropische temperaturen

Vanaf 16 juni verplaatste het hogedrukgebied zich naar het oosten van Europa en kregen we te maken met een zuidelijke stroming. De temperaturen liepen flink op, in het zuiden en oosten van het land kwam de temperatuur drie dagen achtereen boven 30 °C. In De Bilt was op 17 juni de eerste tropische dag (maximumtemperatuur 30,0 °C of hoger) van dit jaar een feit met 30,8 °C. Het warmst werd het in Hupsel, 34,0 °C. Het warme weer werd opnieuw gevolgd door flink onweer met op 18 juni code oranje voor onweersbuien met hagel en zeer zware windstoten.

Koeler en wisselvalliger weer

De temperatuur deed vanaf de 19e een stap terug en het werd wisselvalliger. Op 21 juni regende het langdurig en ook daarna bleef het koeler en bewolkt.

Vanaf de 26e liepen de temperaturen weer op. Met opnieuw een zuidelijke stroming werd warme maar ook zeer vochtige lucht aangevoerd. Opnieuw hadden we meerdere dagen te maken met onweersbuien.

De laatste dag van de maand verliep druilerig met temperaturen onder normaal.

12 zomerse dagen en 1 tropische dag

Juni telde in totaal 12 zomerse dagen en 1 tropische dag tegen normaal respectievelijk 5,1 en 0,8.

## **Juli 2021**

### Temperatuurverloop

Terug naar normaal 'Hollands' zomerweer

Na de warmste junimaand sinds 1901 tapte het weer in juli duidelijk uit een ander vaatje, met een gemiddelde temperatuur van 18,0 °C tegen normaal 18,3 °C was de maand aan de koele kant. Toch was het meteorologisch gezien een vrij normale maand met wisselvallig 'Hollands' zomerweer en een vrij vlak temperatuurverloop, zonder grote uitschieters naar boven of beneden.

Tijdelijk warmer en enkele stevige (onweers)buien

De eerste dag van de maand was grijs en koel met bijna overall maximumtemperaturen van (ruim) onder 20 °C. In de dagen daarna was er meer zon en werd het warmer, op 3 juli werd het in het (zuid)oosten plaatselijk zomers warm (maximumtemperatuur 25,0°C of hoger). Later die dag en ook op de 4e werd de warmte verdreven door stevige regen- en onweersbuien met plaatselijk 30-50 mm.

Licht wisselvallig

Van 5 tot en met 9 juli bevonden we ons in een zuidwestelijke stroming onder invloed van een lagedrukgebied boven de noordelijke Noordzee en was het weer licht wisselvallig met regelmatig zon en af en toe een bui. De maxima liepen uiteen van 20 °C in het noordwesten tot 24 °C in het

zuidoosten. Een hogedrukgebied nabij Denemarken zorgde daarna kortdurend voor een afluende wind en hogere temperaturen, waardoor het in het zuidoosten op de 12e zomers warm werd.

Veel neerslag in het zuidoosten

Vervolgens kwamen we onder invloed van een actief hoogtelaag boven Frankrijk dat geleidelijk richting Duitsland trok en er voor zorgde dat een zone met buiige regen en onweersbuien op 13 en 14 juli zou blijven slepen boven het zuidoosten en oosten en op de 15e ook boven het midden en zuiden. Met name in Zuid-Limburg viel extreem veel neerslag en ontstond er grote wateroverlast. Verder en ook elders was het uitermate somber en kwamen de middagtemperaturen niet of nauwelijks boven de 20 °C uit.

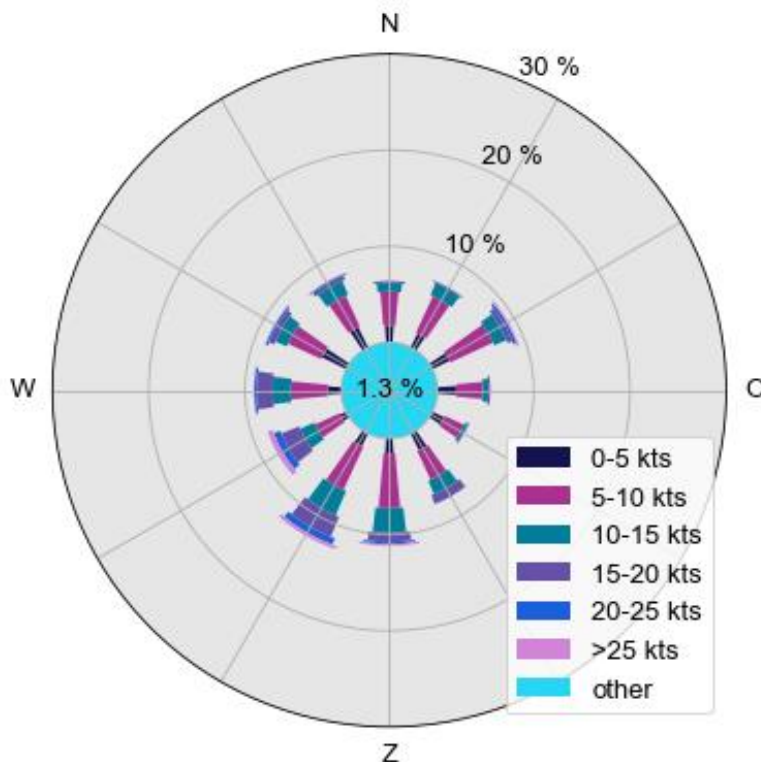
Droog en zonnig

Op 16 juli trok het hoogtelaag zuidoostwaarts weg en kwamen we onder invloed van een hogedrukgebied boven Groot-Brittannië en werd het zonnig en droog. Met een zwakke noordelijke stroming bleven de temperaturen in het noordwesten achter, in de zuidoostelijke helft werd het op 17 en 18 juli zomers warm en in Arcen werd met 28,0 °C de hoogste temperatuur van de maand bereikt. Op 22 en 23 juli zorgde bewolking vanaf de Noordzee in de noordwestelijke helft voor somberder en koeler weer. In het oosten waren de nachten fris; in Twenthe werd op de 23e met 6,8 °C de laagste temperatuur van de maand bereikt.

Wisselvallig met veel buien

Op de 24e maakte een lagedrukgebied boven het noorden van Frankrijk een einde aan het rustige en mooie zomerweer bij ons en kregen we te maken met stevige regen- en onweersbuien vanuit het zuiden, die plaatselijk opnieuw voor veel neerslag zorgden. In het zuidoosten bleef het duidelijk warmer met plaatselijk enkele zomerse dagen, elders was het een graad of 23. Vanaf 27 juli kwamen we onder invloed van een omvangrijk lagedrukgebied nabij Schotland, met daaromheen verschillende storingen die ons land van (zuid)west naar (noord)oost passeerden. Met 18 °C in het noordwesten en 23 °C in het zuidoosten was het aan de koele kant.

In onderstaande figuur zijn de windrichtingen en windsnelheden van 1 november 2020 t/m 31 juli 2021 weergegeven.



## RESULTATEN

### 1. 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

Product	Mei	Jun	Jul	Grand Total
Intercontinentaal	81%	81%	77%	80%
Europa	91%	86%	79%	84%

## 2. Baangebruiksregels

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). Voor regel 4 wordt het aantal bewegingen per dag gepresenteerd na toepassing van uitzonderingscriteria a (baanonderhoud) en b (weer).

### Regel 1

	<b>Gebruik van de baan preferentietabel</b>
<b>Norm</b>	95%
<b>Realisatie winterperiode (25 oktober 2020 t/m 27 maart 2021)</b>	98.5%
<b>Realisatie zomerperiode (28 maart 2021 t/m 30 oktober 2021)</b>	
<b>1 november 2020 t/m 31 juli 2021</b>	98.6%



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<sup>1</sup>. 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.

#### Realisatie t/m juli (1 november 2020 t/m 31 juli 2021)

Baan	Gebruik [uur]	Legitimatiepercentages per legitimatiegrond per baan [%]								Restpercentage [%]	
		1	2	3	4	5	6	7	1 t/m 7	8	0
04-22	72,8	37,2	23	17,5	0	0,9	0,6	4,6	83,9	7,7	8,5
06-24	6068,1	59,9	35,6	2,2	0,3	0,4	0,4	0,2	99	0,6	0,4
09-27	1024,3	49,7	30,7	9,3	1,6	1,5	2	0,6	95,3	2,8	1,9
18L-36R	891,5	61,7	31,6	3,8	0	0,3	0,7	0,3	98,4	0,5	1,1
18C-36C	2691,3	14,7	80,6	2,5	0	0,9	0,2	0,1	98,9	0,6	0,5
18R-36L	3606,9	90,7	3,9	2,1	0,5	0,9	0,3	0,3	98,7	0,8	0,5
<b>Totaal</b>	<b>14354,9</b>	<b>58,4</b>	<b>35,4</b>	<b>2,9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>98,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>

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.

<sup>1</sup> Voor de Oostbaan wordt alleen het gebruik door handelsverkeer weergegeven, als onderdeel van een hoofdbaancombinatie (bijvoorbeeld landen 22/starten 24). Het gebruik van de Oostbaan als start-of landingsbaan vormt geen onderdeel van deze monitor.

## Regel 2

	Inzet van een tweede startbaan	Inzet van een tweede landingsbaan
<b>Norm</b>	95%	90%
<b>Realisatie winterperiode (25 oktober 2020 t/m 27 maart 2021)</b>	93.1%	86.0%
<b>Realisatie zomerperiode (28 maart 2021 t/m 30 oktober 2021)</b>		
<b>1 november 2020 t/m 31 juli 2021</b>	93.1%	89.0%

*LVNL handelt conform de regels van het NNHS, maar constateert dat het verantwoordingspercentage op regel 2 sinds de sterke daling van het verkeersvolume is afgenomen. LVNL heeft onderzoek gedaan naar de oorzaak en concludeert dat het uitzonderlijk lage verkeersvolume, ten gevolge van de COVID-19-crisis, hieraan ten grondslag ligt. Daarnaast spelen personeelstekorten bij afhandelaren een rol. Met de recent meer toegenomen verkeersvolumes neemt ook het percentage weer toe.*

## Regel 3

	Startend verkeer	Landend verkeer	
	Starts sector 4 en 5	Gebruik Polderbaan	Gebruik Kaagbaan
<b>Norm</b>	97%	≥ 45%	≥ 50%
<b>Realisatie winterperiode (25 oktober 2020 t/m 27 maart 2021)</b>	98.8%	50.7%	55.5%
<b>Realisatie zomerperiode (28 maart 2021 t/m 30 oktober 2021)</b>			
<b>1 november 2020 t/m 31 juli 2021</b>	99.2%	49.4%	55.3%

#### Regel 4

		Gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan	Aantal dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan
<b>Norm</b>		<b>40</b>	<b>0</b>
<b>1 november 2020 t/m 31 juli 2021</b>	<b>Voor toepassing van uitzonderingen</b>	0	0
	<b>Na toepassing criteria a en b</b>	0	0
	<b>Na toepassing van criterium a, b en c</b>	≤0	0

#### Uitzonderingscriteria<sup>2</sup>

##### a) Baanonderhoud

De vierde baanregel van resp. max 80 bewegingen en gemiddeld 40 bewegingen op de vierde baan per dag wordt niet getoetst (i.e. regel is niet van toepassing) als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan, of eerder op de dag na 06:00 uur, baanonderhoud heeft plaatsgehad. Omdat er (vooralsnog) geen registratie c.q. logging van baanonderhoud is, wordt de regel gebaseerd op de beschikbaarstelling van banen door de exploitant. Daarbij geldt dat als de Polderbaan of Kaagbaan voor twee uur of langer niet beschikbaar zijn gesteld, aangenomen wordt dat dit het gevolg is van baanonderhoud. Voor de overige banen geldt dit eerst pas als deze 120 uur (5 dagen) of langer niet beschikbaar zijn gesteld. De regel voor de vierde baan is wel van toepassing bij onderhoud cq beschikbaarheid aan baan 04-22 (Schiphol-Oostbaan).

Met deze uitzonderingsregel is de regel voor de vierde baan niet van toepassing tijdens perioden van (groot) baanonderhoud. Voor de toets van het gemiddeld aantal bewegingen per dag aan de jaarnorm van 40 bewegingen, wordt het gemiddelde bepaald op basis van enkel de dagen waar de regel wél van toepassing is.

Nb. Met de regel voor het gebruik van de tweede baan wordt onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan voorkomen. Met deze regel wordt ook voorkomen dat de vierde baan onnodig wordt ingezet tijdens periodes dat de regel voor de vierde baan niet van toepassing is.

##### b) Uitzonderlijk weer

Het gebruik van de vierde baan wordt niet meegeteld voor de toets aan de dag- en jaarnorm als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan sprake is van 'uitzonderlijk weer'. Er is sprake van uitzonderlijk weer als er op basis van de heersende wind- en zichtomstandigheden geen combinatie uit de tabel wordt voorgeschreven en/of als er sprake is van onweersbuien. Dit geldt ook als er eerder op de dag (na 6:00 uur) één uur of langer sprake is geweest van beperkt zicht.

##### c) Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

Dit volgt uit andere artikelen van het LVB, waarin gesteld wordt dat van de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven

<sup>2</sup> bron: "Memo Bevindingen ORS leescommissie RMI" van 28 januari 2016

ernstig wordt belemmerd. Hiervoor wordt een niet uitputtende lijst met voorbeeldomstandigheden opgenomen in de RMI.

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, voor (geautomatiseerde) toepassing van uitzonderingscriterium a en b

<b>Datum</b>	<b>Aantal</b>
Geen	--

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, na (geautomatiseerde) toepassing van uitzonderingscriterium a en b

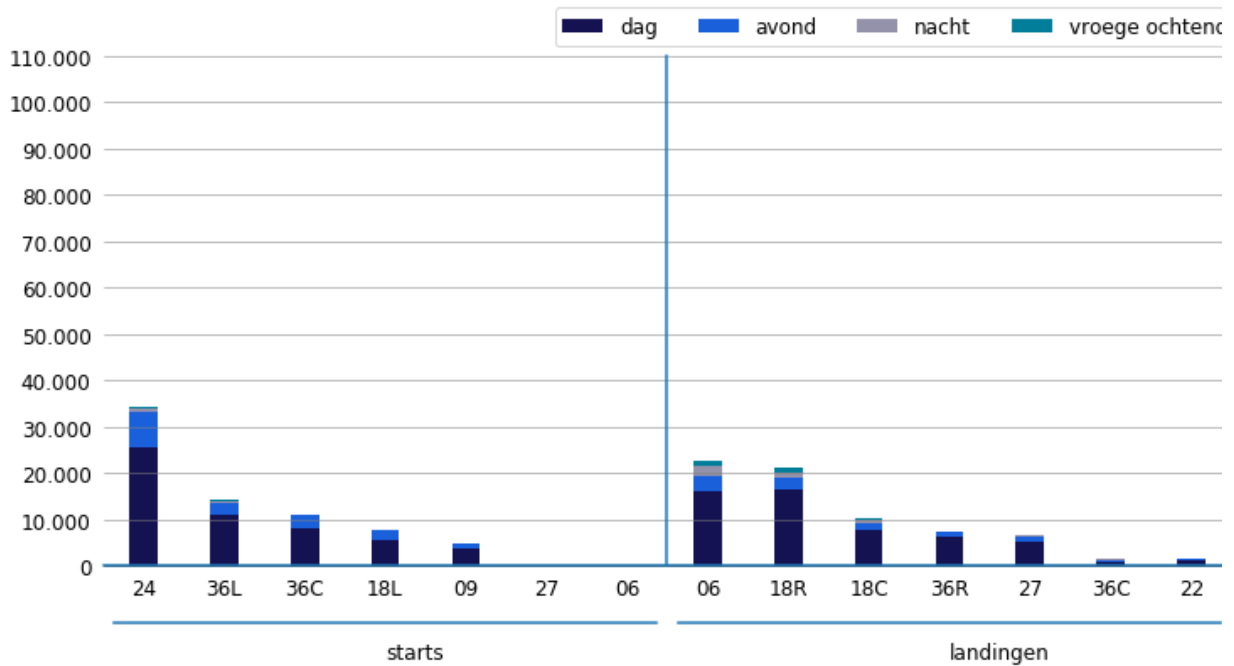
<b>Datum</b>	<b>Aantal</b>
Geen	--

Dagen met meer dan 80 bewegingen op de vierde baan, na (geautomatiseerde) toepassing van uitzonderingscriterium a, b en c

<b>Datum</b>	<b>Aantal</b>
Geen	--

### 3. Baangebruik en verkeersvolume

Realisatie baangebruik gebruiksjaar cumulatief: 1 november 2020 t/m 31 juli 2021



Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan handelsverkeer

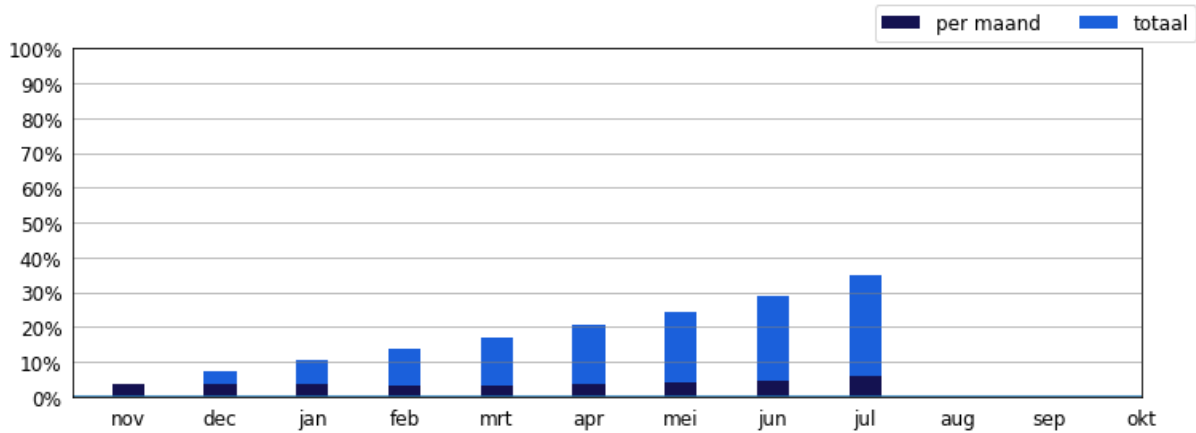
	Starts	Landingen	Totaal
Schiphol-Oostbaan (04)	20	24	44
Kaagbaan (06)	101	22839	22940
Buitenveldertbaan (09)	4849	6	4855
Schiphol-Oostbaan (22)	23	1470	1493
Kaagbaan (24)	34323	1228	35551
Buitenveldertbaan (27)	136	6728	6864
Zwanenburgbaan (18C)	87	10266	10353
Aalsmeerbaan (18L)	7725	0	7725
Polderbaan (18R)	0	21247	21247
Zwanenburgbaan (36C)	11159	1471	12630
Polderbaan (36L)	14443	0	14443
Aalsmeerbaan (36R)	0	7488	7488
Helikopters	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>72866</b>	<b>72767</b>	<b>145633</b>

**Aantal vliegtuigbewegingen per landings- of startbaan General Aviation**

	<b>Starts</b>	<b>Landingen</b>	<b>Totaal</b>
<b>Schiphol-Oostbaan (04)</b>	1364	919	2283
<b>Kaagbaan (06)</b>	8	357	365
<b>Buitenveldertbaan (09)</b>	173	9	182
<b>Schiphol-Oostbaan (22)</b>	2931	2289	5220
<b>Kaagbaan (24)</b>	142	9	151
<b>Buitenveldertbaan (27)</b>	10	183	193
<b>Zwanenburgbaan (18C)</b>	1	35	36
<b>Aalsmeerbaan (18L)</b>	63	0	63
<b>Polderbaan (18R)</b>	0	69	69
<b>Zwanenburgbaan (36C)</b>	38	25	63
<b>Polderbaan (36L)</b>	61	0	61
<b>Aalsmeerbaan (36R)</b>	0	368	368
<b>Helikopters</b>	226	634	860
<b>Totaal</b>	5017	4897	9914

## 4. Hoeveelheid Geluid

Realisatie hoeveelheid geluid cumulatief: 1 november 2020 t/m 31 juli 2021



### Disclaimer

Omdat er ten tijde van de totstandkoming van onderhavige monitor 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'.

### Afrondingen

In de tabellen en figuren in deze kwartaalmonitor worden afgeronde getallen en percentages gepresenteerd. Er kunnen daardoor kleine verschillen ontstaan tussen een totaal aantal dat in een tabel of figuur wordt gepresenteerd en het totaal van de afgeronde deelbijdragen.