

## Schiphol

**N.V. Luchthaven Schiphol**  
Postbus 7501  
1118 ZG Luchthaven Schiphol  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,  
Directie Luchtvaartinspectie  
T.a.v.de heer 5.1.2.e  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

Directie

<b>Luchtvaartinspectie</b>			
Class.nr.	14	24g 2y0.1	
Ter behandeling van:		Opbergen	
Datum	01 DEC. 1995		
OLI	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	6/12	5.1.2.e	
	Schiphol	1 december	1995
	5.1.2.e		

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij bieden wij u aan het Gebruiksplan van de N.V. Luchthaven Schiphol voor het jaar 1996.

Het Gebruiksplan 1996 is eveneens heden aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Wij zijn bij het opstellen van het Gebruiksplan uitgegaan van een vaststelling door de Tweede Kamer van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol op 1 juli 1996. Met ingang van deze datum is ook het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan (landingsbaan 01L, startbaan 19R) in het Gebruiksplan opgenomen.

In het Gebruiksplan 1996 is met ingang van dit jaar ook een prognose van het baangebruik per maand aangegeven. De luchthaven Schiphol zal met ingang van 1996 dan ook maandelijks aan de overheid rapporteren over het gerealiseerde actuele baangebruik van de voorafgaande maand.

Met de meeste hoogachting,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
5.1.2.e

5.1.2.e

Handhaving verschrift  
in middel van  
gegeven  
5.1.2.e  
5.1.2.  
5/12  
Dit betreft  
Gebruiksplan Spl'96

RLD 6 1/12

## Schiphol

**N.V. Luchthaven Schiphol**  
Postbus 7501  
1118 ZG Luchthaven Schiphol  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75

Min. v. Verkeer en Waterstaat  
Ingekomen

- 1 DEC. 1995

BSG/95-27/00

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat,  
mevrouw A. Jorritsma-Lebbink  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Plesmanweg 1  
2597 JG Den Haag

Directie

### 5.1.2.e

Reading in green ALD 9363

1 december 1995

Dr DE VI 5.1.2e

Geachte mevrouw Jorritsma,

M2

Hierbij bieden wij u aan het Gebruiksplan van de N.V. Luchthaven Schiphol voor het jaar 1996.

Wij zijn bij het opstellen van het Gebruiksplan uitgegaan van een vaststelling door de Tweede Kamer van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol op 1 juli 1996. Met ingang van deze datum is ook het terrein van de Zwanenburgbaan (landingsbaan 01L, 01R en 01C) en.

- Plan deuren Zoon-over-schrijving met acceptabel.
- overleg met NUKS

dd 13/12.

it jaar ook een prognose van het baangebruik  
ol zal met ingang van 1996 dan ook maande-  
ealiseerde actuele baangebruik van de

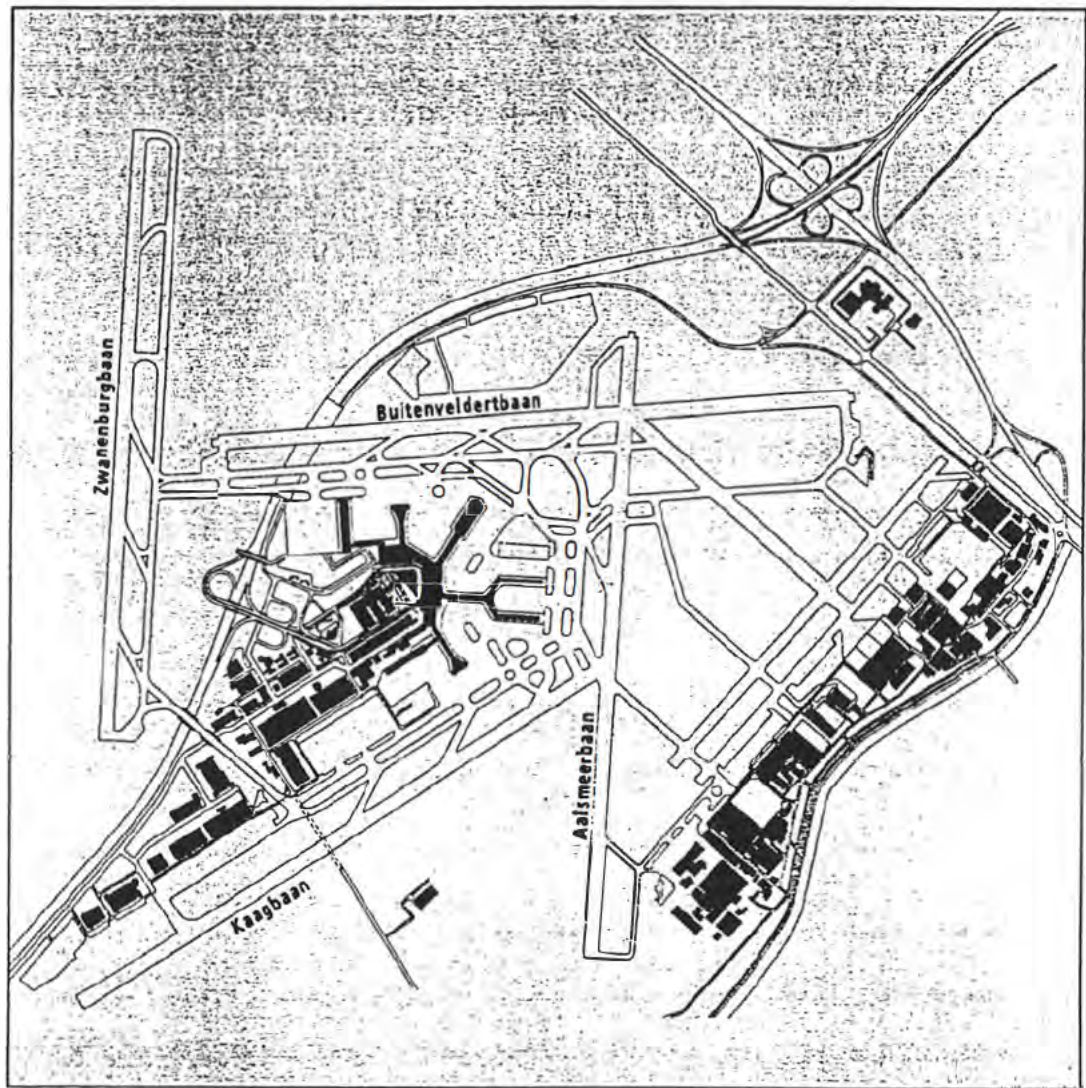
ksplan 1996.

11. drs. H.N.J. Smits  
President-directeur



# Gebruiksplan Schiphol 1996

Amsterdam Airport Schiphol



Amsterdam Airport Schiphol

Gebruiksplan Schiphol 1996

Amsterdam Airport Schiphol  
29 november 1995



## Ten geleide

Vooruitlopend op een wettelijke verplichting die in 1997 van kracht wordt, publiceert Amsterdam Airport Schiphol sinds 1993 jaarlijks het Gebruiksplan Schiphol. Het opstellen van dit Gebruiksplan speelt niet alleen een belangrijke rol in de bedrijfsvoering van de Luchthaven, maar ook in het toekomstige handhavingsbeleid ten aanzien van Schiphol.

In het Gebruiksplan geeft Amsterdam Airport Schiphol aan, welk verkeersvolume voor het komende jaar wordt verwacht, op welke wijze dit verkeer zal worden geacommodeerd (baangebruik) en hoe dit verkeer kan worden afgewikkeld binnen de nog vast te stellen (interim)geluidzones.

## Uitgangspunten

Bij het opstellen van het Gebruiksplan 1996 is er vanuit gegaan, dat de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol vanaf 1 juli 1996 van kracht zal zijn. Dit houdt in, dat niet alle maatregelen en gebruiksmogelijkheden die in deze Aanwijzing zijn opgenomen, het hele jaar benut kunnen en mogen worden.

Zo is het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan (waarbij vliegtuigen vanuit het zuiden op deze baan kunnen landen en ook naar het zuiden kunnen starten) pas mogelijk, als de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol formeel is vastgesteld. Van dit zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan hangt ook de nachtelijke sluiting van de Aalsmeerbaan af.

De huidige planning van de Aanwijzing is gebaseerd op vaststelling per 1 juli 1996. Dit betekent, dat de Aalsmeerbaan, als de omstandigheden dit vereisen, tot dat moment 's nachts nog gebruikt zal kunnen worden.

Hoewel de Aanwijzing pas per 1 juli 1996 van kracht zal zijn, heeft Amsterdam Airport Schiphol met de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS) afgesproken, dat de luchthaven vanaf 1 januari 1996 voor wat een aantal andere aspecten betreft wel zal gaan werken alsof er al een Aanwijzing is. Dit betekent dat:

- de wijze waarop het banenstelsel wordt gebruikt en start- en landingsbanen worden toegewezen, zal geschieden conform de Ontwerp Aanwijzing;
- vanaf 1 januari 1996 het nachtregime van de Ontwerp Aanwijzing zal worden gehanteerd, met inbegrip van het zogenaamde vroege ochtendregime. Dit houdt in dat tussen 23:00 en 07:00 uur (was tussen 24:00 en 06:00 uur) in principe maar twee banen kunnen worden gebruikt;
- bij het gebruik van de banen de preferentievolgorde wordt gehanteerd van het Gebruiksplan 1996, en
- door de Luchtverkeersbeveiliging (LVB) en Amsterdam Airport Schiphol maandelijks aan de overheid over het verloop van het baangebruik zal worden gerapporteerd.

## Verkeersontwikkeling

Amsterdam Airport Schiphol verwacht in 1996 een groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 5%. Dat is nagenoeg gelijk aan de groei in 1995.

In aantal starts en landingen in het handelsverkeer (lijn- en chartervluchten) komt dit neer op ca. 303.000 vliegtuigbewegingen (1995: ca. 288.000).

In 1997 worden de interim-zones voor dag en nacht (Ke) en voor de nacht alleen (LA<sub>eq</sub>) voor Schiphol van kracht. Vooruitlopend daarop heeft de luchthaven al in 1995 met alle betrokken partijen - luchtvaartmaatschappijen, Luchtverkeersbeveiliging (LVB) en Rijksluchtvaartdienst (RLD) - afspraken gemaakt over maatregelen om aan deze zones te voldoen. Dit heeft inmiddels geresulteerd in:

- de afsluiting van een convenant met de LVB die de Luchthaven de mogelijkheid geeft om in samenspraak met de LVB het baangebruik te kunnen aanpassen als dat voor de naleving van de vast te stellen geluidzones nodig is;
- de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Luchthaven dat de RLD via het Besluit Ongeregeld Vervoer zal proberen zo min mogelijk nieuwe vergunningen te verstrekken aan chartermaatschappijen die op Schiphol willen vliegen met lawaaiige Hoofdstuk-2 vliegtuigen;
- de afspraak met KLM en de LVB om het aantal les- en proefvluchten te verminderen, vooral in de avonden;
- de afsluiting van een overeenkomst met de vertegenwoordigende organisaties van op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen over de invoering van een ontmoedigingsbeleid tegen Hoofdstuk-2 vliegtuigen;
- de afsluiting van individuele overeenkomsten met een aantal op Schiphol met Hoofdstuk-2 vliegtuigen opererende luchtvaartmaatschappijen over de vervanging van deze vliegtuigen door stille-re.

Per 1 november 1995 werd als eerste stap in bovengenoemd ontmoedigingsbeleid een toeslag ingevoerd op het gebruik van Hoofdstuk 2-vliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan twee<sup>1</sup>. Deze varieert naar het gewicht van het vliegtuig (onder of boven 100 ton) en het gebruik ervan (overdag of 's nachts).

---

<sup>1</sup> Voorbeelden van Hoofdstuk-2 vliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 zijn: Boeing 707, DC8, BAC-111, IL-76, etc.

## Baangebruik

In tegenstelling tot voorgaande jaren zullen er in 1996 geen banen langdurig buiten gebruik zijn. Dit houdt in dat in 1996 geen ingrijpende verstoringen te verwachten zijn in het normale baangebruik. Wel moet regulier onderhoud worden uitgevoerd. Dit vergt over het gehele jaar gerekend per baan echter slechts 1 tot 2 weken. In die tijd is de betrokken baan dan gesloten.

## Geluidbelasting

Het aantal huizen rond Schiphol dat een geluidbelasting ondervindt van 35 Ke of meer, zal in 1996 dalen van  $\pm 17.000$  (1995) naar  $\pm 13.700$ .

Het blijft daarmee binnen het maximum-aantal dat vanaf 1997 binnen de nog vast te stellen interim-zone voor het huidige vierbanenstelsel mag liggen: 15.100.

Het aantal woningen binnen de 26 LA<sub>eq</sub>-nachtcontour neemt af van 17.700 (1995) naar 10.600 (1996) en komt daarmee dicht in de buurt van het aantal dat behoort bij de nog vast te stellen interim-nacht-zone (10.300).

Belangrijke redenen voor de verwachte afname van de geluidbelasting in 1996 zijn het gegeven dat er in tegenstelling tot het jaar ervoor geen banen langdurig buiten gebruik zullen zijn wegens werkzaamheden en de verdere afname van het aantal lawaaiige Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

Bij het berekenen van de geluidcontouren voor 1996 en de bijbehorende woningaantallen is uitgegaan van de volgende veronderstellingen:

- in de eerste helft van 1996 is geen zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan mogelijk en kan de Aalsmeerbaan 's nachts dus nog incidenteel worden gebruikt;
- met ingang van 1 april 1996 wordt een startverbod ingevoerd voor Hoofdstuk-2 vliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 gedurende de nacht (23:00-06:00 uur);
- met ingang van 1 november 1996 wordt een landingsverbod ingevoerd voor Hoofdstuk-2 vliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 gedurende de nacht (23:00-06:00 uur);
- het absolute aantal Hoofdstuk-2 vliegtuigen per maatschappij zal gedurende de dag niet toemen, ook al mag er 's nachts niet meer mee gevlogen worden;
- de Rijksluchtvaartdienst zal geen nieuwe luchtvaartmaatschappijen op Schiphol toelaten met Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

Voor het realiseren van de laatste twee veronderstellingen is de medewerking vereist van de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen en van de overheid, die bepaalt of nieuwe maatschappijen op Schiphol worden toegelaten en met welke vliegtuigtypen.

Op grond van de individuele overeenkomsten die inmiddels met een aantal Hoofdstuk-2 gebruikers op de luchthaven zijn gesloten en de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat, hebben wij goede hoop dat bovengenoemde veronderstellingen daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.





Op basis hiervan verwacht de Luchthaven in 1996 een daling van het aandeel Hoofdstuk 2-vliegtuigen in het handelsverkeer van 14% (1995, t/m september) naar 9%. Dit is een sterkere daling dan in april 1995, bij de aankondiging van het Hoofdstuk-2 beleid, werd voorzien.

## Geluidcontouren

Hoewel het aantal huizen dat in 1996 een geluidbelasting zal ondervinden van meer dan 35 Ke binnen het maximum-blijft van de nog vast te stellen interim-zone voor dag en nacht en voor de nachtelijke geluidbelasting ( $26 LA_{eq}$ ) dicht in de buurt komt van het aantal dat hoort bij de interim-zone voor de nacht alleen, geldt dat nog niet op alle plaatsen voor de geluidcontouren.

Dit komt onder meer omdat de Aalsmeerbaan in 1996 nog niet het hele jaar 's nachts gesloten kan worden en pas in de loop van 1996 een verdere vermindering valt te verwachten van het aantal nachtvluchten met Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

Daarom zal de nog vast te stellen  $26 LA_{eq}$  nachtzone in 1996 op enkele plaatsen overschreden worden. Met uitzondering van Aalsmeer gebeurt dit echter in gebieden met een relatief geringe woningdichtheid, onder de aan- en uitvliegroutes van geluidpreferente banen (Zwanenburgbaan en Kaagbaan).

De verwachte overschrijdingen kunnen worden gereduceerd door in 1996 's nachts meer gebruik te maken van minder geluidpreferente banen. Dit leidt echter tot een toename van de nachtelijke geluidhinder in gebieden met een hoge woningdichtheid. Vooralsnog kiest de luchthaven daarom niet voor het op alle plaatsen precies volgen van de vorm van deze nog vast te stellen zones, maar voor een zo laag mogelijk aantal geluidbelaste woningen.

De nog vast te stellen 35 Ke interim-zone zal in 1996 slechts marginaal overschreden worden, eveneens in gebieden met een geringe woningdichtheid.

## Extra middelen

Hoewel de geluidcontouren voor 1996 bijna geheel binnen de nog vast te stellen interim-zones voor het huidige vierbanenstelsel vallen, moet tegelijkertijd worden geconstateerd dat de ruimte voor verdere groei binnen deze zones gering is.

Bij een voortgaande groei van het luchtverkeer staat de luchthaven voor de niet eenvoudige opgave om die groei binnen deze krappe interim-zones te accommoderen, totdat de vijfde baan operationeel is en de nieuwe geluidzones voor Schiphol van kracht worden.

Dit zal van alle betrokken partijen - luchtvaartmaatschappijen, LVB, RLD en de luchthaven zelf - veel inzet en medewerking vragen.

Amsterdam Airport Schiphol wil de mogelijkheden hebben om dit ook te kunnen realiseren. Daarom heeft de luchthaven onlangs in haar officiële inspraakreactie op de Ontwerp Aanwijzing om extra middelen gevraagd om het volume, de samenstelling en de wijze van opereren van het op Schiphol vliegende luchtverkeer te kunnen beïnvloeden.



Concreet komt dit er verder op neer, dat Amsterdam Airport Schiphol:

- meer betrokken wil worden bij het wijzigen en vaststellen van aan- en uitvliegroutes. Dit dient in overleg met en met instemming van de Luchthaven te gebeuren;
- nauwer betrokken wil worden bij het afgeven van vergunningen en het afsluiten c.q. wijzigen van luchtvaartverdragen en daarmee bij het toelatingsbeleid van luchtvaartmaatschappijen en typen vliegtuigen;
- meer mogelijkheden wil krijgen om efficiëntie-bevorderende en milieu-verbeterende maatregelen te kunnen nemen, en daarnaast
- een wettelijke adviesstatus wil krijgen bij de planning van woningbouw in de omgeving van de luchthaven.

Op deze manier denkt Amsterdam Airport Schiphol beter te kunnen voorkomen dat de nog vast te stellen geluidzones worden overschreden, wat tot sancties kan leiden tegen de luchthaven en het lucht-havenproces.

Snelle aanleg van de vijfde baan blijft daarnaast van essentieel belang.

De Directie



## Hoofdpunten

Onderstaand zijn de hoofdpunten uit het Gebruiksplan Schiphol 1996 samengevat.

### Geluidbelasting

- Ondanks een verwachte groei van het luchtverkeer met ca. 5% zal het aantal woningen dat een geluidbelasting ondervindt van 35 Ke of meer, in 1996 dalen van bijna 17.000 (1995) naar 13.656. Het komt daarmee onder het maximum-aantal dat behoort bij de nog vast te stellen 35 Ke interim-zone (15.100).
- Het aantal woningen dat gemiddeld over een heel jaar gerekend een nachtelijke geluidbelasting ondervindt van 26 dB(A) of meer, zal in 1996 afnemen van 17.700 (1995) naar 10.600. Het komt daarmee dicht in de buurt van het aantal dat behoort bij de nog vast te stellen 26 LA<sub>eq</sub> interim-nachtzone (10.300).
- De 35 Ke-geluidcontour voor 1996 zal bijna volledig passen binnen de nog vast te stellen interim-geluidzone die in 1997 van kracht wordt, ook al zijn nog niet alle maatregelen die daarbij horen, ingevoerd.
- De nog vast te stellen interim-geluidzone voor de nacht (26 LA<sub>eq</sub>) zal in 1996 op enkele plaatsen waar relatief weinig mensen wonen, overschreden worden, onder meer omdat de Aalsmeerbaan nog gedurende de helft van het jaar 's nachts gebruikt kan worden.

### Verkeersontwikkeling

- Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer neemt in 1996 toe van ca. 288.000 (1995) naar ca. 303.000 (+ 5%).
- In de nacht (23.00-06.00 uur) zal er sprake zijn van een geringe groei van het aantal vluchten: van 10.900 (1995) naar 11.075 (+ 2%).
- Het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen in het handelsverkeer zal in 1996 afnemen van 14% (1995) naar 9%.
- Het aantal lesvluchten zal in 1996 niet toenemen.

### Baangebruik

- In tegenstelling tot voorgaande jaren zullen in 1996 geen banen voor langere tijd vanwege werkzaamheden buiten gebruik zijn. Ingrijpende verstoringen van het normale baangebruik worden daarom niet verwacht.
- Het gebruik van de Zwanenburgbaan zal in 1996 toenemen, omdat deze baan in 1995 geruime tijd buiten gebruik was voor werkzaamheden. Daarentegen zal het aantal landingen op de Buitenveldertbaan flink afnemen.



- Pas als de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol door de overheid is vastgesteld, wordt het mogelijk de Zwanenburgbaan in en vanuit zuidelijke richting te gebruiken en de Aalsmeerbaan 's nachts (23:00-06:00 uur) te sluiten. Dit zal niet vóór 1 juli 1996 het geval zijn.
- Vanaf 1 januari 1996 wordt de periode waarin in principe maar twee banen mogen worden gebruikt (nachtregime) uitgebreid van 24:00-06:00 uur naar 23:00-07:00 uur.
- Begin 1996 komt er een nieuwe nachtelijke uitvliegeroute (SID) voor de Zwanenburgbaan, waarbij minder laag over bewoond gebied zal worden gevlogen.
- Vanaf januari 1996 zal de luchthaven maandelijks aan de overheid rapporteren over de ontwikkeling van het baangebruik (en de daarmee samenhangende geluidbelasting).







## Inhoud

<b>Ten geleide</b>	1
<b>Hoofdpunten</b>	6
<b>1 Inleiding</b>	11
1.1 Algemeen	11
1.2 Vergelijking met Gebruiksplan Schiphol 1995	11
1.3 Afspraken PASO-beleidsconvenant	12
1.4 Doelstelling Gebruiksplan Schiphol	12
1.5 Eisen gesteld aan het Gebruiksplan Schiphol	13
1.6 Betrokken partijen	13
1.7 Opzet Gebruiksplan Schiphol	14
1.8 Toetsing Gebruiksplan Schiphol	14
1.9 Status Gebruiksplan Schiphol	15
1.9.1 Formeel	15
1.9.2 Betrouwbaarheid Gebruiksplan Schiphol	15
1.9.3 Communicatie, rapportage en bijsturing gedurende 1996	15
<b>2 Verkeersprognose</b>	16
2.1 Vliegtuigbewegingen	16
2.1.1 Jaarverwachting	16
2.1.2 Verdeling over de dag	16
2.1.3 Nachtperiode	18
2.1.4 Seizoensinvloed	19
2.2 Vliegtuigtypen	21
<b>3 Baanbeschikbaarheid in 1996</b>	23
3.1 Algemeen	23
3.2 Baan 09-27 (Buitenveldertbaan)	23
3.3 Baan 01R-19L (Aalsmeerbaan)	23
3.4 Baan 06-24 (Kaagbaan)	23
3.5 Baan 04-22 (baan op Schiphol-Oost)	23
3.6 Baan 01L-19R (Zwanenburgbaan)	23
<b>4 Baangebruik</b>	24
4.1 Het geluidpreferentiële baangebruikssysteem	24
4.1.1 Periode januari - juni	27
4.1.2 Periode juli - december	29
4.2 Windcriteria	31
4.3 Weersinformatie	31
4.4 Verwacht baangebruik in 1996	32
4.5 Vergelijking van prognose 1996 met prognose en actueel baangebruik 1995	34
4.6 Vliegroutes	35
4.7 Afstandsklassen	37
<b>5 Lesvluchten</b>	38

<b>6</b>	<b>Proefdraaien</b>	<b>40</b>
<b>7</b>	<b>Verwachting geluidbelasting rondom Schiphol</b>	<b>41</b>
7.1	Geluidbelasting gehele etmaal (Ke)	41
7.2	Nachtelijke geluidbelasting ( $LA_{eq}$ )	42
7.3	Conclusie	42
<b>8</b>	<b>Werkafspraken tussen Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersbeveiliging omtrent naleving milieuregels</b>	<b>43</b>
8.1	Doel werkafspraken	43
8.2	Verantwoordelijkheden Amsterdam Airport Schiphol	43
8.3	Verantwoordelijkheden Luchtverkeersbeveiliging	44
<b>9</b>	<b>Communicatie Gebruiksplan Schiphol 1996</b>	<b>45</b>
9.1	Doelstelling	45
9.2	Doelgroepen	45
9.3	Methoden en middelen	46
9.4	Tijdsplanning	46
<b>Bijlage A;</b>	<b>Gebruikte afkortingen</b>	<b>47</b>
<b>Bijlage B;</b>	<b>Plattegrond luchthaven Schiphol (S4S2)</b>	<b>48</b>
<b>Bijlage C1;</b>	<b>Aan- en uitvliegroutes</b>	<b>49</b>
<b>Bijlage C2;</b>	<b>Speciale nachtelijke aan- en uitvliegroutes</b>	<b>50</b>
<b>Bijlage D;</b>	<b>Ke-geluidbelastingcontouren voor Gebruiksplan Schiphol 1996 20, 35, 40 en 65 Ke</b>	<b>51</b>
<b>Bijlage E;</b>	<b>Vergelijking 35 Ke-contour Gebruiksplan Schiphol 1996 met de 35 Ke interim-geluidzone Schiphol 1996-2003</b>	<b>53</b>
<b>Bijlage F;</b>	<b>20 en 26 dB(A) <math>LA_{eq}</math>-contouren Gebruiksplan Schiphol 1996</b>	<b>54</b>
<b>Bijlage G;</b>	<b>Vergelijking 26 dB(A) <math>LA_{eq}</math>-contour Gebruiksplan Schiphol 1996 met 26 dB(A) <math>LA_{eq}</math> interim-geluidzone Schiphol 1996-2003</b>	<b>55</b>



## 1 Inleiding

### 1.1 Algemeen

Het Gebruiksplan Schiphol 1996 beschrijft het beoogde gebruik van het banenstelsel en aangrenzende luchtruim van Schiphol door het in 1996 verwachte vliegtuigverkeer, alsmede een verwachting van de daarmee samenhangende geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven.

In deze inleiding wordt achtereenvolgens een vergelijking gemaakt met het Gebruiksplan Schiphol 1995, wordt aangegeven welke afspraken betreffende het Gebruiksplan Schiphol in het PASO-beleidsconvenant zijn gemaakt, welk doel het Gebruiksplan Schiphol nastreeft, wat de eisen zijn die aan het Gebruiksplan Schiphol worden gesteld, welke partijen bij de opstelling van het Gebruiksplan Schiphol zijn betrokken, hoe het Gebruiksplan Schiphol is opgezet en hoe ermee wordt omgegaan.

### 1.2 Vergelijking met Gebruiksplan Schiphol 1995

Het Gebruiksplan Schiphol 1996 is zoveel mogelijk op gelijke wijze opgezet als het Gebruiksplan Schiphol 1995. Hierdoor is het vergelijken van de twee Gebruiksplannen eenvoudig.

Op de volgende punten verschilt het Gebruiksplan Schiphol 1996 van het Gebruiksplan Schiphol 1995.

- De verkeersprognose 1996 wordt per maand<sup>2</sup> in plaats van per kwartaal weergegeven.
- Het verwachte baangebruik wordt eveneens per maand in plaats van per kwartaal weergegeven.

Waar mogelijk is een vergelijking gemaakt met het Gebruiksplan Schiphol 1995 en de actuele gegevens van het jaar 1995. Begin 1996 zal een evaluatie plaatsvinden van het Gebruiksplan Schiphol 1995. Naast de actuele verkeerscijfers en het baangebruik zal dan ook de door het NLR berekende actuele geluidbelastingscontour beschikbaar zijn. Het is dan mogelijk om te zien in hoeverre het Gebruiksplan Schiphol 1995 de werkelijkheid heeft benaderd.

---

<sup>2</sup> Deze verdere opdeling naar maanden is in overleg met RLD/LI overeengekomen. De in het Gebruiksplan Schiphol 1996 weergegeven verkeersprognose kan zo beter dienen als informatie bron ten behoeve van de Handhaving. Eventuele bijsturing ter voorkoming van zone- overschrijding is hierdoor op maandbasis toepasbaar.

### 1.3 Afspraken PASO-beleidsconvenant

In de bijlage 'Handhavingsprogramma Schiphol', behorend bij het PASO-beleidsconvenant, worden de afspraken genoemd die betrekking hebben op het Gebruiksplan Schiphol. Deze afspraken zijn opgenomen in de door de Tweede kamer in 1994 vastgestelde, gewijzigde Luchtvaartwet.

Als één van de structurele maatregelen is vastgelegd dat de luchthavenexploitant een planning van de verkeersafhandeling opzet voor een toekomstige periode die moet passen binnen de beschikbare capaciteit van de geluidzone. De periode die hierbij wordt aangehouden is 1 januari - 31 december.

Bepaald is dat de luchthavenexploitant de verantwoordelijkheid draagt voor het opstellen van het Gebruiksplan Schiphol ('jaarlijkse planning'). Het Gebruiksplan Schiphol wordt ter vaststelling ingediend bij de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Deze laat zich daarover adviseren door de Commissie Geluidhinder Schiphol.

Nadat de minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Gebruiksplan Schiphol heeft vastgesteld, ziet de Rijksluchtvaartdienst (Directie Luchtvaartinspectie) er op toe dat de terzake relevante voorschriften, die bij de Aanwijzing Luchtvaarterrein Schiphol zijn gesteld teneinde de geluidhinder te beperken en die ook in het Gebruiksplan Schiphol zijn opgenomen, door de exploitant worden nageleefd. De exploitant kan uiteraard alleen die voorschriften naleven die binnen haar bevoegdheden liggen.

### 1.4 Doelstelling Gebruiksplan Schiphol

Het hoofddoel van het Gebruiksplan Schiphol is om aan de hand van de te verwachten verkeersomvang en -samenstelling en de geplande werkzaamheden aan start- en landingsbanen, rijbanen en voorzieningen, aan te tonen dat het gebruik van de luchthaven gedurende het komende kalenderjaar past binnen de door de overheid vastgestelde geluidzones.

Indien aan de hand van het verwachte gebruik een geluidzone-overschrijding dreigt, dienen ter voorkoming hiervan maatregelen getroffen te worden.

Indien een geluidzone-overschrijding, ondanks de voorgenomen maatregelen, niet kan worden vermeden, wordt bij de minister voor het desbetreffende jaar ontheffing aangevraagd. In het Gebruiksplan Schiphol wordt dan de onderbouwing voor deze ontheffingsaanvraag gegeven.

Een afgeleide doelstelling van het Gebruiksplan Schiphol is het verstrekken van informatie aan de omgeving. Hiermee wordt de omgeving ingelicht over het verwachte gebruik van de luchthaven gedurende het komende kalenderjaar. Effecten van sturingsmaatregelen, genomen in geval van omvangrijke werkzaamheden aan het banenstelsel, worden hiermee voor de omgeving in een vroegtijdig stadium zichtbaar gemaakt.



## **1.5 Eisen gesteld aan het Gebruiksplan Schiphol**

Conform hetgeen is vastgesteld in de Luchtvaartwet dient het Gebruiksplan Schiphol de volgende gegevens te bevatten:

- verkeerspatroon;
- vertrek-/aankomstverdeling over nacht/dag;
- vlootsamenstelling: typeverdeling en percentage Hoofdstuk-2 vliegtuigen;
- baangebruikspercentages;
- buiten gebruik zijn van banen als gevolg van onderhoud e.d.;
- gebruikspercentages aan- en uitvliegroutes;
- geluidbelastingcontouren.

In het Gebruiksplan Schiphol dient de luchthavenexploitant zo nodig aan te geven welke maatregelen getroffen worden om overschrijding van de geluidzone te voorkomen, dan wel de reden aan te geven waarom ontheffing voor een lokale overschrijding van de geluidzone noodzakelijk wordt geacht.

Het Gebruiksplan Schiphol 1996 beslaat het kalenderjaar 1996. Dit is in overeenstemming met de al lange tijd jaarlijks door het NLR uitgevoerde berekeningen van de actuele geluidbelasting rondom Schiphol en de voorschriften in de Luchtvaartwet.

## **1.6 Betrokken partijen**

De volgende partijen leveren de informatie die noodzakelijk is voor het opstellen van het Gebruiksplan Schiphol:

- de luchthavenexploitant Amsterdam Airport Schiphol;
- de Luchtverkeersbeveiliging (LVB);
- de Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaart Inspectie (RLD/LI);
- de International Air Transport Association (IATA), vertegenwoordigd door de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM).

De benodigde informatie betreft onderwerpen als:

- prognose vliegtuigbewegingen;
- preferentievolgorde baangebruik;
- het niet of beperkt beschikbaar zijn van banen, rijbanen en voorzieningen;
- prognose proefdraaien;
- prognose lesvluchten;
- maatregelen tijdens het buiten gebruik zijn van banen;
- baantoewijzingscriteria;
- prognose baangebruikspercentages;
- gebruik aan- en uitvliegroutes.

## **1.7 Opzet Gebruiksplan Schiphol**

In het Gebruiksplan Schiphol worden alle gegevens aangeleverd die nodig zijn om geluidcontour berekeningen te kunnen maken.

Achtereenvolgens worden gegevens betreffende verkeersprognose, baanbeschikbaarheid, baangebruik, lesvluchten en proefdraaien behandeld.

De verkregen geluidbelastingcontouren (35 Ke en 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -contour) worden geëvalueerd aan de hand van de geluidzones (1996-2003) van de Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol.

Tevens wordt aangegeven welke werkafspraken Amsterdam Airport Schiphol en de LVB hebben opgesteld om de vastgestelde milieuregels na te leven.

Tenslotte wordt een overzicht verschaft van de communicatie met betrekking tot het Gebruiksplan Schiphol 1996.

## **1.8 Toetsing Gebruiksplan Schiphol**

Het Gebruiksplan Schiphol is geen middel van handhaving; daartoe dienen de van overheidswege vast te stellen gebruiksvoorschriften voor de luchthaven en de in de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol en Luchtvaartwet vast te stellen geluidzones. Deze geluidzones mogen na vaststelling niet overschreden worden, tenzij een ontheffing door de minister van Verkeer en Waterstaat is verleend. Wel dient het Gebruiksplan Schiphol ter preventieve toetsing of het beoogde gebruik van Schiphol mogelijk is binnen de geldende milieu-randvoorwaarden (i.c. binnen de geluidzones). Zonodig dienen dan tijdig aanvullende maatregelen tot bijsturing te worden genomen.

Het actuele gebruik van de luchthaven zal anders kunnen zijn dan in het Gebruiksplan Schiphol wordt verwacht. Zolang echter de geluidbelasting, ten gevolge van het actuele gebruik, binnen de vastgestelde geluidzones blijft behoeft dit geen consequenties in de handhavingssfeer te hebben.

## **1.9 Status Gebruiksplan Schiphol**

### **1.9.1 Formeel**

Het Gebruiksplan Schiphol wordt ter vaststelling voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Daar vaststelling van de interim-geluidzones pas medio 1996 wordt voorzien, is het formeel nog niet mogelijk om dit Gebruiksplan Schiphol 1996 hieraan te toetsen. Wel is een informele vergelijking met de in de Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol aangegeven interim-zones mogelijk.

### **1.9.2 Betrouwbaarheid Gebruiksplan Schiphol**

Opgemerkt dient te worden dat het Gebruiksplan Schiphol gebaseerd is op geprognoseerde gegevens. Door fluctuaties in de marktontwikkeling, zoals afwijkende groei, internationale ontwikkelingen en mogelijke fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kan een afwijking in het verkeersaanbod optreden ten opzichte van hetgeen bij het opstellen van het Gebruiksplan Schiphol werd verwacht.

De prognose van de verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weergegevens. Uit ervaring blijkt dat de actuele weersituatie kan afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weerbeeld dat ten grondslag ligt aan het in dit Gebruiksplan gehanteerde baangebruik.

### **1.9.3 Communicatie, rapportage en bijsturing gedurende 1996**

Veranderingen in baangebruik en eventuele onverwachte ontwikkelingen met betrekking tot het voorspelde verkeersvolume, worden met hun consequenties door de luchthaven middels de geëigende kanalen (zie hoofdstuk 9) kenbaar gemaakt.





## 2 Verkeersprognose

### 2.1 Vliegtuigbewegingen

#### 2.1.1 Jaarverwachting

In het jaar 1996 wordt een groei van het aantal vliegtuigbewegingen verwacht van  $\pm 5\%$ . Het totaal aantal vliegtuigbewegingen van het handelsverkeer voor het jaar 1996 komt hiermee op  $\pm 303.000$  (starten en landen).

In de volgende tabel wordt de verkeersontwikkeling over de afgelopen jaren en de verwachting voor 1996 aangegeven.

*Tabel 1. Verkeersontwikkeling handelsverkeer*

Jaar	Totaal aantal bewegingen 00:00 - 24:00 uur	Gedurende nacht 23:00 - 06:00 uur
1992	238.812	10.319
1993	259.675	9.484
1994	274.100	10.642
1995 <sup>1</sup>	288.000	10.900
1996 <sup>2</sup>	303.000	11.075

1. Prognose opgesteld in oktober 1995

2. Prognose 1996

#### 2.1.2 Verdeling over de dag

De verdeling over de dag is voor een belangrijk deel gebaseerd op een vervoersnet waarbij goede en frequente aansluitingen worden gegeven op andere vluchten. Deze aansluitingen concentreren zich in drie aankomstblokken van 2 uur en drie vertrekblokken van 2 uur. Deze blokken worden piekperiodes genoemd. Hierin wordt meer dan 50% van het totale dagelijkse verkeer afgehandeld.

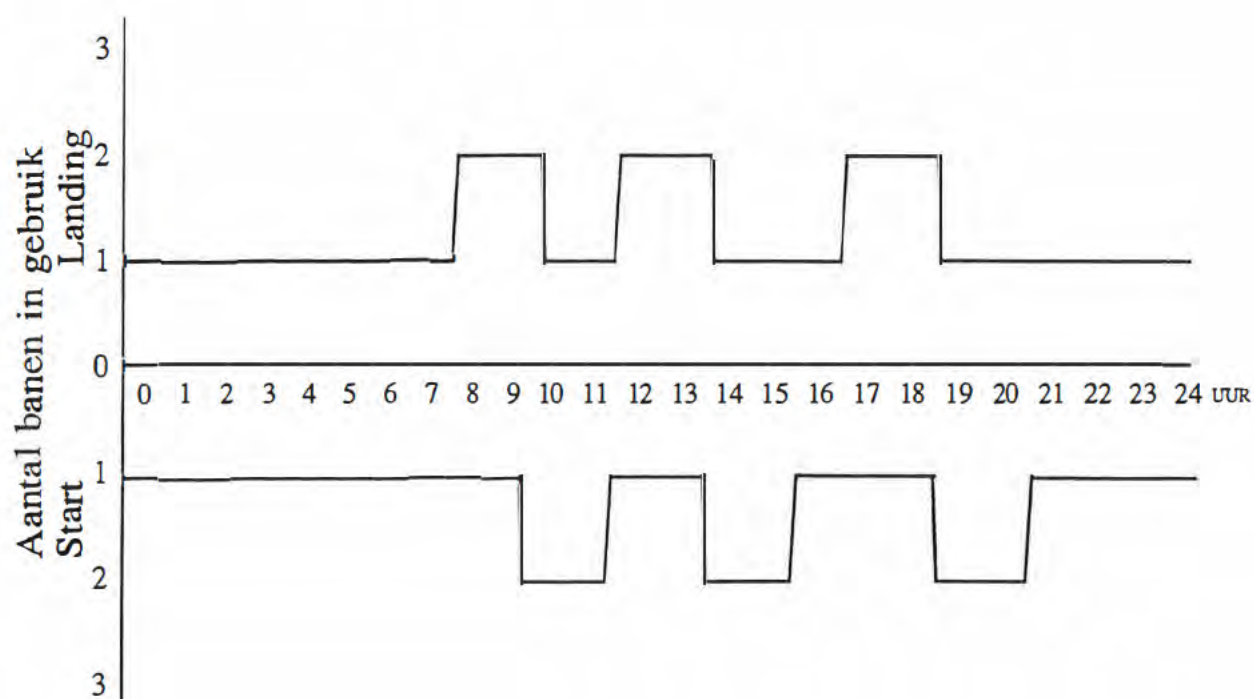
Voor 1996 zullen onder normale omstandigheden de aankomst- en vertrekpieken in de in tabel 2 genoemde perioden van de dag plaatsvinden. De tijden waarin de piekperioden plaatsvinden worden bepaald door de dienstregelingen van de luchtvaartmaatschappijen. Deze kunnen eventueel bij het invoeren van de zomer- of de winterdienstregeling gewijzigd worden.

Ook verschillen tussen landen betreffende de datum waarop de overgang van zomer- naar wintertijd (en omgekeerd) plaatsvindt, kan tijdelijke verschuiving van de piekperioden tot gevolg hebben.

Tabel 2. Piekperioden

	Aankomstpieken	Vertrekpieken
1	07:45 - 09:45	09:15 - 11:15
2	11:45 - 13:45	13:30 - 15:30
3	16:30 - 18:30	18:30 - 20:30

Figuur 1. Perioden met dubbel baangebruik





Het aanbod gedurende deze piekperioden is van een dusdanige omvang dat niet volstaan kan worden met het gelijktijdig gebruik van één landingsbaan en één startbaan.

Gedurende de aankomst-piekperioden moet gebruik gemaakt worden van een tweede landingsbaan en gedurende de vertrek-piekperioden van een tweede startbaan, teneinde het verkeer zonder al te grote vertragingen te kunnen afhandelen. De piekperioden concentreren zich in drie aankomstblokken van elk 2 uur en drie vertrekblokken van eveneens elk 2 uur (zie figuur 1). Door operationele verstoringen, zoals bijvoorbeeld mist en storm, kunnen vertragingen van het vliegverkeer optreden waardoor de piekperioden verschuiven.

Voor het verkrijgen van een redelijke voorspelling van het te verwachten baangebruik, is een indicatie van de verkeersomvang gedurende en buiten de piekperioden noodzakelijk. Om deze reden is de verkeersprognose verdeeld in drie perioden:

- De piekperioden, waarin twee landingsbanen in combinatie met één startbaan dan wel twee startbanen in combinatie met één landingsbaan gebruikt worden. Gedurende kortere perioden kunnen bij het overgaan van een landingspiek in een startpiek twee landingsbanen en twee startbanen gebruikt worden.
- De buiten-piekperioden, waarin gebruik gemaakt wordt van één landingsbaan en één startbaan.
- De nachtperiode, waarin eveneens slechts één landingsbaan en één startbaan en speciale vliegroutes worden gebruikt.

Daarnaast zal voor de veiligheid en doelmatigheid van de vluchtafhandeling ook buiten de piekperioden een gedeelte van het vliegverkeer, bestaande uit lichte en geluidarme propellervliegtuigen, gebruik maken van een tweede landingsbaan.

### 2.1.3 Nachtperiode

In het Gebruiksplan Schiphol 1996 wordt voor de omvang van het nachtelijk vliegverkeer en voor het berekenen van de nachtelijke geluidcontour ( $LA_{eq} = 26$  dB(A) binnenskamers) de periode 23:00 tot 06:00 uur gehanteerd.

Evenwel is bepaald dat de operationele beperkingen die gedurende deze periode gelden eveneens zullen gelden in de periode van 06:00 tot 07:00 uur. Met andere woorden, het gehanteerde "nachtgime" geldt van 23:00 tot 07:00 uur.

Binnen 3 jaar na afronding van het tweede kamer debat over Schiphol (zomer 1995) moeten de consequenties (milieu, operationeel en commercieel) onderzocht zijn en moet bepaald worden of deze uitbreiding vervalt dan wel een permanent karakter krijgt.



### 2.1.4 Seizoensinvloed

Omdat het verkeersaanbod gedurende het jaar niet constant is, moet rekening worden gehouden met het seizoenspatroon. Zo is het aantal vliegtuigbewegingen in de zomermaanden aanmerkelijk hoger dan gedurende de wintermaanden vanwege de vele chartervluchten naar vakantiebestemmingen. Tevens voeren de lijndienst maatschappijen gedurende de zomermaanden op veel bestemmingen het aantal vluchten op.

Ook vanwege weersinvloeden is het noodzakelijk om de verkeersafhandeling per seizoen te beschouwen. Zo dient in de winterperiode veel vaker met slechtere weersomstandigheden, zoals sterke wind en verminderd zicht, rekening te worden gehouden dan in de zomermaanden, hetgeen invloed heeft op het baangebruik.

Ten behoeve van de verwerking van seizoensinvloeden, zijn de prognose berekeningen in maanden verdeeld. In tabel 3 is de verdeling van het vliegtuigverkeer over de maanden van 1996 weergegeven. Aan de hand van deze verkeersprognose wordt een indicatie gegeven van het te verwachten baangebruik gedurende dit jaar.

Tabel 3. Verkeersprognose 1996 (Handelsverkeer)

Maand	Tot. bew.	%Bew.	Piekperiode	Buiten piekperiode	Nachtperiode 23:00 - 06:00 uur
<b>Januari</b>	23350	7.7	12750	10075	525
<i>Starten</i>			6650 57%	4925 42%	100 1%
<i>Landen</i>			6100 52%	5150 44%	425 4%
<b>Februari</b>	21200	7.0	11550	9150	500
<i>Starten</i>			6050 57%	4450 42%	100 1%
<i>Landen</i>			5500 52%	4700 44%	400 4%
<b>Maart</b>	24250	8.0	13200	10500	550
<i>Starten</i>			6900 57%	5125 42%	100 1%
<i>Landen</i>			6300 52%	5375 44%	450 4%
<b>April</b>	24850	8.2	13950	10025	875
<i>Starten</i>			7100 57%	5100 41%	225 2%
<i>Landen</i>			6850 55%	4925 40%	650 5%
<b>Mei</b>	26650	8.8	14900	10800	950
<i>Starten</i>			7600 57%	5500 41%	250 2%
<i>Landen</i>			7300 55%	5300 40%	700 5%

Maand	Tot. bew.	%Bew.	Piekperiode	Buiten piekperiode	Nachtperiode 23:00 - 06:00 uur
<b>Juni</b>	26050	8.6	14550	10575	925
<i>Starten</i>			7400 57 %	5400 41 %	225 2 %
<i>Landen</i>			7150 55 %	5175 40 %	700 5 %
<b>Juli</b>	27550	9.1	15450	10725	1375
<i>Starten</i>			7850 57 %	5425 39 %	500 4 %
<i>Landen</i>			7600 55 %	5300 39 %	875 6 %
<b>Augustus</b>	27900	9.2	15600	10925	1375
<i>Starten</i>			7950 57 %	5500 39 %	500 4 %
<i>Landen</i>			7650 55 %	5425 39 %	875 6 %
<b>September</b>	26350	8.7	14750	10275	1325
<i>Starten</i>			7500 57 %	5200 39 %	475 4 %
<i>Landen</i>			7250 55 %	5075 39 %	850 6 %
<b>Oktober</b>	26350	8.7	14500	10900	950
<i>Starten</i>			7500 57 %	5425 41 %	250 2 %
<i>Landen</i>			7000 53 %	5475 42 %	700 5 %
<b>November</b>	24550	8.1	13500	10175	875
<i>Starten</i>			7000 57 %	5050 41 %	225 2 %
<i>Landen</i>			6500 53 %	5125 42 %	650 5 %
<b>December</b>	23950	7.9	13150	9950	850
<i>Starten</i>			6800 57 %	4950 41 %	200 2 %
<i>Landen</i>			6350 53 %	5000 42 %	650 5 %
<b>Totaal</b>	303000	100.0	167850	124075	11075
<i>Starten</i>			86300 57 %	62050 41 %	3150 2 %
<i>Landen</i>			81550 54 %	62025 41 %	7925 5 %



## 2.2 Vliegtuigtypen

Het aandeel vliegtuigen, die volgens de geluideisen van ICAO Annex 16-I Hoofdstuk-2 zijn gecertificeerd zal ook in 1996 afnemen (tot  $\pm 9\%$ )<sup>3</sup>. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat enkele luchtvaartmaatschappijen (zoals Air France, Lufthansa en Transavia) hun Hoofdstuk-2 vliegtuigen vervangen of vervangen hebben door geluidarmere Hoofdstuk-3 vliegtuigen. Dit komt overeen met het beleid van Amsterdam Airport Schiphol dat het gebruik van Hoofdstuk-2 vliegtuigen zoveel mogelijk ontmoedigt.

Ondanks deze voortgaande vlootvervanging zullen toch extra maatregelen doorgevoerd moeten worden om de geluidbelasting verder te reduceren ten einde binnen de nog vast te stellen geluidzones te kunnen komen. Deze extra maatregelen hebben tot doel het verder reduceren van het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

De volgende maatregelen zullen door Amsterdam Airport Schiphol worden doorgevoerd.

- Met ingang van 1 april 1996 geen starts gedurende de nacht (23:00-06:00) met Hoofdstuk-2 vliegtuigen uitgerust met motoren met een omloopverhouding van minder dan 2.
- Met ingang van 1 november 1996 geen landingen gedurende de nacht (23:00-06:00) met Hoofdstuk-2 vliegtuigen uitgerust met motoren met een omloopverhouding van minder dan 2.
- Het absoluut aantal Hoofdstuk-2 vliegtuigbewegingen per maatschappij mag gedurende de dagperiode niet toenemen, m.a.w. het uitbreiden van vluchtfrequenties mag niet plaatsvinden met Hoofdstuk-2 vliegtuigen.
- Nieuwe gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) worden niet toegelaten met Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

---

<sup>3</sup> Dit is  $\pm 14\%$  van alle straalverkeers-bewegingen.



In tabel 4 is de verdeling van het aantal bewegingen per vliegtuiggrootte categorie aangegeven.

Tabel 4. Verdeling vliegtuiggrootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Aandeel
1	Cessna, Saab 340	11 %
2	Bae-ATP, Fokker 50	13 %
3/2 <sup>1</sup>	Boeing 737-200, DC9	6 %
3/3 <sup>2</sup>	Bae-146, Fokker 100	9 %
4/2 <sup>1</sup>	Boeing 727-100/200, DC9-50	< 1 %
4/3 <sup>2</sup>	Airbus A320, Boeing 737-300/400	41 %
5/2 <sup>1</sup>	DC8, Hercules, IL-76	2 %
5/3 <sup>2</sup>	Airbus A310, Boeing 757	5 %
6/2 <sup>1</sup>	Boeing 747-100, DC10, Lockheed Tristar 100/200	1 %
6/3 <sup>2</sup>	B747-200/300/400, Airbus A330/340	12 %

Noot 1: ..2 Volgens geluidclassificatie ICAO Annex 16-I Hoofdstuk-2 gecertificeerde vliegtuigen.

Noot 2: ..3 Volgens geluidclassificatie ICAO Annex 16-I Hoofdstuk-3 gecertificeerde vliegtuigen.

NB.: Cat 3/2, 4/2 en 5/2; narrowbody Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

Cat 6/2 widebody Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

### **3 Baanbeschikbaarheid in 1996**

#### **3.1 Algemeen**

De beschikbaarheid en het gebruik van de start- en landingsbanen wordt in het jaar 1996 voornamelijk bepaald door het reguliere onderhoud.

Het reguliere onderhoud aan de Buitenveldertbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan en de baan op Schiphol-Oost (04-22) vergt 1 tot 2 weken per baan. Dit reguliere onderhoud zal in voor- en najaar worden uitgevoerd. Extreme weersomstandigheden kunnen de perioden van regulier onderhoud in de tijd verschuiven.

Naast regulier onderhoud kunnen start- en landingsbanen ook door niet-beïnvloedbare omstandigheden niet bruikbaar zijn. Deze onvoorziene omstandigheden kunnen bijvoorbeeld zijn het verwijderen van sneeuw en het bestrijden van gladheid (ijs), maar ook de aanwezigheid van grote concentraties vogels op of nabij een baan. Uit veiligheidsoverwegingen kan een baan dan tijdelijk niet gebruikt worden. Deze perioden zullen zo kort mogelijk zijn.

#### **3.2 Baan 09-27 (Buitenveldertbaan).**

Deze baan zal 1 tot 2 weken buiten gebruik zijn vanwege regulier onderhoud.

#### **3.3 Baan 01R-19L (Aalsmeerbaan)**

Deze baan zal 1 tot 2 weken buiten gebruik zijn vanwege regulier onderhoud.

#### **3.4 Baan 06-24 (Kaagbaan)**

Deze baan zal 1 tot 2 weken buiten gebruik zijn vanwege regulier onderhoud.

#### **3.5 Baan 04-22 (baan op Schiphol-Oost)**

Deze baan zal 1 tot 2 weken buiten gebruik zijn vanwege regulier onderhoud.

#### **3.6 Baan 01L-19R (Zwanenburgbaan)**

Deze baan zal 1 tot 2 weken buiten gebruik zijn vanwege regulier onderhoud.



## 4 Baangebruik

### 4.1 Het geluidpreferentiële baangebruikssysteem

Om de hinder van het vliegverkeer voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, wordt op de luchthaven Schiphol gebruik gemaakt van een geluidpreferentiële baangebruikssysteem voor de toewijzing van start- en landingsbaancombinaties. Dit baangebruikssysteem geeft de voorkeursvolgorde aan bij het bepalen van de te gebruiken combinatie van start- en landingsbanen. Banen waarvan de aan- en uitvliegroutes over dun bevolkt gebied liggen, zullen bij voorkeur gebruikt moeten worden.

De aan- en uitvliegroutes van de Kaagbaan (landen 06 en starten 24) liggen het meest gunstig t.o.v. woonbebouwing. Het gebruik van deze baan wordt dan ook in de eerste gebruikspreferenties opgenomen.

Het baangebruikssysteem is gebaseerd op de preferente gebruiksvolgorde zoals die nu in de AIP is gepubliceerd. Deze preferente gebruiksvolgorde is (zie bijlage B voor een plattegrond van het banenstelsel):

landen : 06 , 19R, 27 , 01R;  
starten : 24 , 01L, 19L, 09 .

Bij het bepalen van een volgorde van bruikbare baancombinaties wordt eerst de meest geluidpreferente en bruikbare landingsbaan gekozen, zodat het naderende verkeer zo min mogelijk woonbebouwing belast. Bij deze landingsbaan wordt dan de meest preferente en bruikbare startbaan gekozen, die op zijn beurt eveneens zo gunstig mogelijk is qua geluidhinder.

Op deze wijze is de reeds vele jaren toegepaste geluidpreferente volgorde van bruikbare baancombinaties ontstaan.

Omdat vliegtuiggeluid in woongebieden 's nachts meer hinder veroorzaakt dan overdag en omdat het vliegverkeer 's nachts minder intensief is dan overdag, wordt (eveneens sinds vele jaren) 's nachts voorrang gegeven aan het beperken van de geluidhinder boven het zo vlot mogelijk afhandelen van het vliegverkeer.

Vanuit dit beleid wordt er gedurende de nacht slechts van één startbaan en één landingsbaan gebruik gemaakt. Bovendien wordt er bij starten van de Zwanenburgbaan een speciale S-vormige nachtelijke uitvliegroute tussen Spaarndam en Zwanenburg door gevolgd.

Vanaf 1 juli zal de Aalsmeerbaan 's nachts niet meer gebruikt worden. De Zwanenburgbaan is dan volledig naar en vanuit zuidelijke richting te gebruiken, ook 's nachts.



Tabel 5. Geluidpreferente volgorde

	Landen/Starten Off-Piek	Landen/Starten Nachtperiode (tot 1 juli 1996)	Landen/Starten Nachtperiode (vanaf 1 juli 1996)
1	06 / 01L	06 / 01L	06 / 01L
2	19R / 24	19R / 24	19R / 24
3	06 / 09	06 / 09	06 / 09
4	19R / 19L	19R / 19L	19R / 19R
5	27 / 24	27 / 24	27 / 24
6	01R / 01L	01R / 01L	01L / 01L

De baancombinaties in tabel 5 worden gehanteerd in perioden waarbij het gelijktijdig gebruik van één landingsbaan plus één startbaan voldoende is om het aanbod van vliegtuigen te kunnen verwerken.

In piekperioden is het aanbod van vliegtuigen te groot om het verkeer op één landingsbaan en één startbaan af te handelen. In landings-piekperioden moet dan gebruik worden gemaakt van twee landingsbanen om het vliegverkeer zonder al te grote vertragingen te kunnen verwerken. In start-piekperioden is het gebruik van een tweede startbaan noodzakelijk.

Uitgaande van de eerder genoemde preferente baangebruiksvolgorde, facilitaire beperkingen en operationele hanteerbaarheid, wordt getracht bij elke baancombinatie een tweede landingsbaan c.q. een tweede startbaan te gebruiken.

Van facilitaire beperkingen is sprake indien bij een baancombinatie bijvoorbeeld slechts een gedeelte van de tweede baan bruikbaar is wegens beperkingen in de lengte, of, ingeval het een landingsbaan betreft, door bijvoorbeeld het ontbreken van naderingsgeleidingsapparatuur. Een dergelijke baancombinatie zal een lagere gebruikspreferentie hebben dan een baancombinatie met twee volwaardige banen.

De operationele hanteerbaarheid van een baancombinatie wordt bepaald door overzichtelijkheid en onderlinge afhankelijkheid van banen, het starten van en landen op dezelfde baan, de complexiteit van de taxiroutes op de grond en de afhankelijkheid van naderings- en uitvliegroutes.

In de hierna volgende tabellen 6 en 7 is het preferentiële baangebruikssysteem, op basis van de in tabel 5 gegeven geluidpreferente volgorde, voor de verschillende etmaalperioden weergegeven. De in deze tabel als eerste genoemde baancombinaties bepalen voor het overgrote deel het baangebruik. De laatst genoemde baancombinaties zijn aanvullend voor uitzonderlijke weersomstandigheden.



Afwijkingen op het preferentiële baangebruik kunnen ontstaan door snel wisselende weersomstandigheden zoals onweersbuien en mistbanken.

Ook kan incidenteel afgeweken worden vanwege operationele redenen als bijvoorbeeld de benodigde startbaan lengte (de startbanen op Schiphol zijn niet gelijk in lengte) of storingen welke directe reparatie vergen.

Naast de beschikbaarheid van de start- en landingsbanen kan het niet beschikbaar hebben van essentiële rijbanen een "afwijkend" baangebruik opleveren.

Bij harde zuidwesten tot westen wind kunnen nabij het begin van baan 27 wervelingen optreden, als gevolg van de geluidwerende muur om de proefdraaiplaats. Uit veiligheidsoverwegingen is het dan noodzakelijk om af te wijken van de onder die condities preferentiele baangebruikscombinatie.

Landen op baan 27 zal dan vervangen worden door landen op baan 24 en het starten zal ook plaatsvinden vanaf baan 27 (naast het gebruik van baan 24 als startbaan).

Vooralsnog is dit een tijdelijke oplossing. Uitvoerig onderzoek is gaande naar een structurele oplossing voor dit probleem. Naar verwachting zal dit, afhankelijk van de gekozen oplossing, in de tweede helft van 1996 geïmplementeerd kunnen worden.



## 4.1.1 Periode januari - juni

Tabel 6 toont de preferentie volgorde voor de periode 1 januari tot aan het moment waarop de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol van kracht wordt, volgens de huidige planning: 1 juli 1996. De landingsbaan 01L en startbaan 19R mogen nog niet gebruikt worden

Tabel 6. Baangebruikspreferenties bij gebruik alle banen (S4S1)

Landings-piekperioden				
Pref.	LND-1	LND-2	STR	Vereist zicht
1	06	27	01L	Goed
2	06	01R	01L	Goed
3	19R	27	24	Goed
4	06	19R	09	Goed
5	06	19R	19L	Goed
6	19R	01R	09	--
7	19R	01R	24	--
8	06	09	09	Goed
9	27	24	24	Goed
10	19R	22	24	--
11	19R	22	19L	--
12	01R	27	01L	Goed
13	Enkele baan			--

Start-piekperioden				
Pref.	LND	STR-1	STR-2	Vereist zicht
1	06	01L	09	--
2	19R	24	19L	--
3	19R	24	09	--
4	27	24	01L	--
5	01R	01L	24	--
6	27	24	27	--
7	06	09	19L	--
8	19R	09	19L	--
9	06	01L	19L	Goed
10	06	01L	06	Goed
11	06	01L	04	Goed
12	Enkele baan			--



Off-piekperioden			
Pref.	LND	STR	Vereist zicht
1	06	01L	--
2	06	09	--
3	19R	24	--
4	19R	19L	--
5	27	24	--
6	01R	01L	--

Nachtperiode			
Pref.	LND	STR	Vereist zicht
1	06	01L	--
2	19R	24	--
3	06	09	--
4	19R	19L	--
5	27	24	--
6	01R	01L	--

#### 4.1.2 Periode juli - december

Tabel 7 toont de preferentie volgorde voor de periode vanaf 1 juli tot aan eind december. Landingsbaan 01L en startbaan 19R mogen gebruikt worden

Tabel 7. Baangebruikspreferenties bij gebruik alle banen (S4S2)

Landings-piekperioden				
Pref.	LND-1	LND-2	STR	Vereist zicht
1	06	27	01L	Goed
2	06	01R	01L	Goed
3	19R	27	24	Goed
4	06	19R	09	Goed
5	06	19R	19L	Goed
6	19R	01R	09	--
7	19R	01R	24	--
8	01R	01L	09	--
9	06	09	09	Goed
10	01R	01L	01L	--
11	27	24	24	Goed
12	19R	22	24	--
13	19R	22	19L	--
14	01R	27	01L	Goed
15	Enkele baan			--

Start-piekperioden				
Pref.	LND	STR-1	STR-2	Vereist zicht
1	06	01L	09	--
2	19R	24	19L	--
3	19R	24	09	--
4	27	24	01L	--
5	01R	01L	24	--
6	27	24	27	--
7	06	09	19L	--
8	19R	09	19L	--
9	06	01L	19L	Goed
10	06	01L	06	Goed
11	06	01L	04	Goed
12	19R	19L	19R	--
13	Enkele baan			--

Off-piekperioden			
Pref.	LND	STR	Vereist zicht
1	06	01L	--
2	19R	24	--
3	06	09	--
4	19R	19L	--
5	27	24	--
6	01R	01L	--

Nachtperiode			
Pref.	LND	STR	Vereist zicht
1	06	01L	--
2	19R	24	--
3	06	09	--
4	19R	19R	--
5	27	24	--
6	01L	01L	--

Noot: De Aalsmeerbaan (01R 19L) is 's nachts gesloten (tenzij de Zwanenburgbaan in onderhoud is).





## 4.2 Windcriteria

Het gebruik van de start- en landingsbanen wordt in sterke mate bepaald door de heersende weersomstandigheden.

Een start of een landing vindt bij voorkeur plaats tegen de wind in. De huidige vliegtuigen kunnen echter ook starten en landen met een aanzienlijke dwarswind en een beperkte rugwind. Uit veiligheidsoverwegingen zijn hieraan grenzen gesteld. Deze grenzen zijn onder andere afhankelijk van het weer en van de stroefheid van het baanoppervlak. Zo zullen bij een minder stroeve baan de toelaatbare dwars- en rugwind lager zijn dan bij een stroeve baan. De heersende windomstandigheden en de conditie van het baanoppervlak bepalen welke baancombinatie uit het eerder genoemde geluidpreferentiële baangebruikssysteem gebruikt kan worden. Indien bij een baancombinatie de dwars- en/of rugwindcriteria worden overschreden, wordt de eerstvolgende baancombinatie uit het geluidpreferentiële baangebruikssysteem gehanteerd die wel aan de criteria voldoet, voor de afhandeling van het vliegverkeer. Hierbij is niet alleen de windsnelheid en windrichting op de grond bepalend, maar zeker ook die op geringe hoogte (tot ongeveer 500 ft.).

Op dit moment wordt bij stroeve banen een maximale dwarswind gehanteerd van 15 knopen ( $\pm 7.5$  m/s) gedurende de dagperiode en 25 knopen ( $\pm 12.5$  m/s) gedurende de nachtperiode. Het hogere criterium is bedoeld om 's nachts, bij perioden met een gering verkeersaanbod en een hoge geluidgevoeligheid, het gebruik van laag preferente, geluidhinderlijke baancombinaties zo beperkt mogelijk te houden.

De rugwind component is vastgesteld op maximaal 5 knopen ( $\pm 2.5$  m/s) bij stroeve banen.

## 4.3 Weersinformatie

Het gebruik van de banen is, zoals eerder aangegeven, niet alleen afhankelijk van de preferentie volgorde maar vooral van de heersende weersomstandigheden. Het prognostiseren van het baangebruik is dan ook een onzekere aangelegenheid. Een correcte voorspelling van de weerscondities voor het komende jaar is immers niet te geven. Om toch een indruk te krijgen van het te verwachten baangebruik in het komende kalenderjaar, wordt gebruik gemaakt van historische, statistische meteo-informatie. Gebaseerd op gegevens van het weer over dertig voorgaande jaren wordt een "gemiddeld" weer berekend voor het komende jaar. Hierbij wordt dan een "gemiddeld" te verwachten baangebruik aangegeven.

Ervaring leert echter dat het weer in elk jaar anders zal zijn dan het gemiddelde weer zoals dat uit de historische meteo-informatie is bepaald. Het werkelijke baangebruik gedurende het jaar zal dan ook afwijken van het berekende baangebruik. Afwijkingen van meer dan 20 % zijn hierbij mogelijk. Het voorspelde baangebruik moet dan ook gezien worden als een indicatie van hetgeen verwacht wordt voor de komende periode.

Voor het bepalen van het "gemiddelde weer" is meteo-informatie gebruikt waarbij elk uur de weersomstandigheden zoals windsnelheid, windrichting, neerslag, zicht etc. zijn geregistreerd. Daar er weinig statistisch betrouwbare informatie over gladheid t.g.v. sneeuw en bevrozing beschikbaar is en omdat dit relatief weinig optreedt, is hiermee in de baangebruiksprognose geen rekening gehouden. In de praktijk kan dit echter leiden tot een (tijdelijk) verhoogd gebruik van minder preferente banen.

#### **4.4 Verwacht baangebruik in 1996**

Aan de hand van de eerder genoemde verkeersprognose, baangebruikspreferenties, te hanteren windcriteria, het "gemiddelde weer" en het niet-beschikbaar zijn van banen, is m.b.v. het LVB-baantoewijzingsmodel een indicatie te geven van het te verwachten gemiddelde baangebruik gedurende het komende kalenderjaar.

Voor de bepaling van het baangebruik is gekozen voor een splitsing in twaalf maanden.

In tabel 8 is per maand het verwachte baangebruik gedurende 1996 weergegeven.



Tabel 8. Verwachting baangebruik voor het jaar 1996

Periode in 1996														
Januari			Februari		Maart		April		Mei		Juni		Juli	
%	bew		%	bew	%	bew	%	bew	%	bew	%	bew	%	bew
Starten														
24	34.8	4063	34.8	3689	34.8	4220	31.5	3914	31.5	4197	31.5	4103	31.1	4284
01L	27.1	3164	27.1	2873	27.1	3286	38.0	4722	38.0	5064	38.0	4950	38.3	5276
09	16.5	1926	16.5	1749	16.5	2001	13.6	1690	13.6	1812	13.6	1771	13.7	1887
19L	14.3	1670	14.3	1516	14.3	1734	11.1	1379	11.1	1479	11.1	1446	10.8	1488
27	6.1	712	6.1	647	6.1	740	4.7	584	4.7	626	4.7	612	4.5	620
04/06	0.7	82	0.7	74	0.7	85	0.9	112	0.9	120	0.9	117	0.9	124
22	0.5	58	0.5	53	0.5	61	0.2	25	0.2	27	0.2	26	0.1	14
01R	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.2	0	0.0	0	0.0	0
19R	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.2	0	0.0	0	0.0	0	0.6	83
sub.tot.	100	11675	100	10600	100	12125	100	12425	100	13325	100	13025	100	13775
Landen														
06	30.2	3526	30.2	3201	30.2	3662	38.8	4821	38.8	5211	38.8	5054	37.5	5166
19R	33.4	3899	33.4	3540	33.4	4050	26.3	3268	26.3	4014	26.3	3426	27.0	3719
27	18.3	2137	18.3	1940	18.3	2219	20.1	2497	20.1	2159	20.1	2618	19.3	2659
01R	8.5	992	8.5	901	8.5	1031	9.1	1131	9.1	1513	9.1	1185	9.7	1336
22/24	8.1	946	8.1	859	8.1	982	4.9	609	4.9	495	4.9	638	4.6	634
09	1.2	140	1.2	127	1.2	146	0.6	75	0.6	55	0.6	78	0.5	69
01L	0.1	12	0.1	11	0.1	12	0.1	12	0.1	179	0.1	13	1.3	179
04	0.2	23	0.2	21	0.2	024	0.1	12	0.1	28	0.1	13	0.1	14
sub.tot.	100	11675	100	10600	100	12125	100	12425	100	13325	100	13025	100	13775
Totaal		23350		21200		24250		24850		26650		26050		27550

	Periode in 1996 (vervolg)											
	Augustus		September		Oktober		November		December		Totaal	
	%	bew	%	bew	%	bew	%	bew	%	bew	%	bew
Starten												
24	31.1	4338	31.1	4097	34.4	4532	34.4	4223	34.4	4119	32.9	49779
01L	38.3	5343	38.3	5046	27.0	3557	27.0	3314	27.0	3233	32.9	49826
09	13.7	1911	13.7	1805	16.9	2227	16.9	2074	16.9	2024	15.1	22878
19L	10.8	1507	10.8	1423	13.7	1805	13.7	1682	13.7	1641	12.4	18768
27	4.5	628	4.5	593	6.0	791	6.0	737	6.0	719	5.3	8007
04/06	0.9	126	0.9	119	0.7	92	0.7	86	0.7	84	0.8	1220
22	0.1	14	0.1	13	0.4	53	0.4	49	0.4	48	0.3	440
01R	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0
19R	0.6	84	0.6	79	0.9	119	0.9	110	0.9	108	0.4	588
sub.tot.	100	13950	100	13175	100	13175	100	12275	100	11975	100	151500
Landen												
06	37.5	5231	37.5	4941	27.8	3663	27.8	3412	27.8	3329	33.8	51175
19R	27.0	3767	27.0	3557	34.8	4585	34.8	4272	34.8	4167	30.2	45754
27	19.3	2692	19.3	2543	17.9	2358	17.9	2197	17.9	2144	18.9	28682
01R	9.7	1353	9.7	1278	9.0	1186	9.0	1105	9.0	1078	9.1	13788
22/24	4.6	642	4.6	606	8.0	1054	8.0	982	8.0	958	6.3	9562
09	0.5	70	0.5	66	1.0	132	1.0	123	1.0	120	0.8	1224
01L	1.3	181	1.3	171	1.4	184	1.4	172	1.4	168	0.7	1129
04	0.1	14	0.1	13	0.1	13	0.1	12	0.0	12	0.1	186
sub.tot.	100	13950	100	13175	100	13175	100	12275	100	11975	100	151500
Totaal		27900		26350		26350		24550		23950		303000

NB.

Het in 1996 verwachte totale baangebruik voor starts en landingen per baan kan ten gevolge van afwijkende weersomstandigheden meer dan 20% afwijken.





#### 4.5 Vergelijking van prognose 1996 met prognose en actueel baangebruik 1995.

In tabel 9 wordt een vergelijking gemaakt tussen het geprognostiseerde baangebruik van 1996 en het geprognostiseerde en actuele baangebruik van het jaar 1995.

Uit deze tabel blijkt dat het gebruik van baan Zwanenburgbaan (01L-19R) weer zal toenemen t.o.v. de prognose 1995. Dit is verklaarbaar daar in de zomer van 1995 (juni/juli) de Zwanenburgbaan buiten gebruik was wegens uitvoering van werkzaamheden. Het gebruik van de overige banen, met name de Buitenveldertbaan (09-27) was in die periode aanzienlijk hoger.

Tabel 9. Vergelijking geprognostiseerd baangebruik met actueel baangebruik

	Actueel 1994 %	Prognose 1995 %	Actueel 1995 %	Prognose 1996 %
Starten				
24	47	37	48	34
01L	36	29	22	32
19L	12	10	10	15
09	4	16	14	13
27	< 1	5	4	5
04/06	1	2	2	1
22	< 1	< 1	< 1	< 1
sub.tot.	100	100	100	100
Landen				
06	31	38	30	34
19R	41	25	23	34
27	11	21	33	15
01R	10	9	11	10
22/24	7	6	3	4
09	< 1	1	< 1	< 1
01L	< 1	< 1	< 1	1
04	< 1	< 1	< 1	< 1
sub.tot.	100	100	100	100
tot.bew.	274100	293200	217960*	303000

\*1995 actueel t/m september.

## 4.6 Vliegroutes

Voor elke startbaan op de luchthaven Schiphol zijn standaard vertrekroutes (SID's) gedefinieerd. Deze SID's hebben tot doel:

- verhogen van de vliegveiligheid;
- verminderen van hoeveelheid radiocommunicatie;
- beperken van de geluidhinder.

De veiligheid wordt verhoogd doordat de vliegbaan van het vliegtuig bij de verkeersleider bekend is. Omdat deze standaard routes ook bij de vliegers bekend zijn, wordt de communicatie tussen verkeersleider en vlieger verminderd en dus vereenvoudigd. Door de ligging en het gebruik van standaard routes is het mogelijk om geluidgevoelige gebieden zoveel mogelijk te mijden. Dit is echter ook sterk afhankelijk van de prestaties van de vliegtuigen en van de aanwezigheid en bruikbaarheid van radionavigatie bakens.

Het gebruik van SID's is in het begin van de jaren '70 ingevoerd. In de loop der jaren zijn routes gewijzigd. Niet alleen in verband met noodzakelijke verplaatsing/vervanging van grondapparatuur, zoals primaire navigatie bakens, maar ook ter beperking van de geluidhinder. De vertrekroutes zijn gekoppeld aan de richting waarin het vliegtuig naar zijn bestemming vliegt. Zo zal een vliegtuig met bestemming Noord-Amerika een vertrekroute hebben in noord-westelijke richting over de Noordzee. Vanaf elke startbaan is een vertrekroute gedefinieerd in deze richting.

De luchthaven kent globaal 6 vertrekrichtingen. Elke baan heeft bij deze richtingen behorende vertrekroutes. In bijlage C zijn de voor de luchthaven Schiphol vastgestelde SID's weergegeven.

In de volgende tabel is de voor 1996 te verwachten verdeling van het verkeer over vertrekrichtingen aangegeven. Hierbij zijn tevens de namen genoemd van de hierbij behorende vertrekroutes. Sommige vertrekrichtingen hebben meerdere routes. De te gebruiken route wordt bepaald door de verkeersleider en is afhankelijk van de verkeersdruk in het Nederlandse luchtruim en daarbuiten en het tijdstip waarop de vlucht plaatsvindt.

Voor de nachtperiode zijn 'special' SID's vastgesteld waarbij het zoveel mogelijk vermijden van het laag overvliegen van dicht bewoonde gebieden een hogere prioriteit heeft dan het optimaal/efficiënt benutten van het luchtruim.

Begin 1996 zullen voor het nachtelijk gebruik van startbaan 01L nieuwe 'special' SID's worden vastgesteld waardoor het laag overvliegen van dicht bewoonde gebieden, ten noorden van de Zwanenburgbaan, nog verder wordt verminderd (zie bijlage C2).

Het ontwerpen en vaststellen van aanvlieg- en vertrekroutes is de verantwoordelijkheid van de Luchtvaart Inspectie (in overleg met de Luchtverkeersbeveiliging).

Tabel 10. Verkeersverdeling over vertrekrichtingen

Vertrekrichting	Route (SID)	Aandeel
Noord-West	BERGI/TEXEL	12 %
Noord-Oost	ANDIK/SPYKERBOOR	17 %
Oost	NYKER/PAMPUS	24 %
Zuid-Oost	LOPIK	9 %
Zuid/Zuid-West	LEKKO/WOODY	19 %
Zuid-West/West	REFSO/VALKO	19 %



## 4.7 Afstandsklassen

Het geluidniveau dat op de grond wordt waargenomen is sterk afhankelijk van de vlieghoogte van het vliegtuig. Bij de start is de toename van de hoogte afhankelijk van het startgewicht van het vliegtuig, van de klimprestatie en van de windrichting en -sterkte.

Het startgewicht van het vliegtuig is afhankelijk van de belading, inclusief de hoeveelheid brandstof die moet worden meegenomen voor het te vliegen traject. Voor hetzelfde type vliegtuig zullen verschillende bestemmingen derhalve tot significante verschillen in geluidniveau op de grond kunnen leiden.

Daarom wordt bij het berekenen van de geluidbelasting voor alle vliegtuigtypen uitgegaan van een verdeling over vier verschillende afstandsklassen (beladingsklassen). In de volgende tabel worden de verschillende afstandsklassen gegeven en de verwachte verdeling van het aantal vluchten over deze afstandsklassen.

*Tabel 11. Verwachte verdeling van vluchten over afstandsklassen*

Klasse	Afstandsbereik	Aandeel	Voorbeeld bestemming
0	0 - 750 km	49%	London, Parijs
1	750 - 1500 km	21%	Milaan, Wenen
2	1500 - 3000 km	16%	Madrid, Athene
3	meer dan 3000 km	14%	Buiten Europa

## 5 Lesvluchten

Hoewel het trainen van cockpitbemanningen steeds meer in vluchtnabootsers geschiedt, blijft het noodzakelijk dat soms lesvluchten worden uitgevoerd.

Lesvluchten bestaan merendeels uit een aantal herhaalde start/landingscircuits. Dit kan tot gevolg hebben dat in een korte tijdsperiode het lessende vliegtuig veelvuldig langs of over bewoonde gebieden vliegt, hetgeen vaak als zeer hinderlijk wordt ervaren. Daarom zijn afspraken gemaakt om de hinder tengevolge van lesvluchten te beperken.

De tijden waarop door de diverse type vliegtuigen lesvluchten op de Luchthaven Schiphol kunnen worden uitgevoerd zijn als volgt vastgesteld

Dagen	:	van maandag tot en met vrijdag, behalve op algemeen erkende feestdagen;
Tijd	:	08:00 tot 22:00 uur lokale tijd;
Type	:	voor de volgende types vliegtuigen: B737, F100, F28, F50, SAAB 340, Cessna Citation, Dornier 228, BN Islander, Bölkow, Sikorsky S76/S61 en alle nederlands geregistreerde vliegtuigen van 5700 kg. MTOW of minder.
Dagen	:	van maandag tot en met vrijdag, behalve op algemeen erkende feestdagen;
Tijd	:	08:00 tot 17:00 uur lokale tijd;
Type	:	voor de volgende types vliegtuigen: B757, A310, B767, MD11, B747.
Dagen	:	zaterdag;
Tijd	:	08:00 tot 17:00 uur lokale tijd;
Type	:	voor de volgende types vliegtuigen: B737, B747, B757, B767, F100, F28, F50, A310, MD11, SAAB 340, Cessna Citation, Dornier 228, BN Islander, Bölkow, Sikorsky S76/S61 en alle nederlands geregistreerde vliegtuigen van 5700 kg. MTOW of minder.

Op zondagen en algemeen erkende feestdagen mogen geen lesvluchten worden uitgevoerd.

Begin 1991 is de KLM ertoe over gegaan om lesvluchten met een lestijd langer dan 1,5 uur niet op Schiphol uit te voeren. Ook de andere in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen maken voor veel lessen gebruik van andere luchthavens. Dit brengt met zich mee dat het totale aantal lesvluchten op Schiphol sterk verminderd is.

Een nauwkeurige planning van het aantal lesvluchten kan moeilijk gemaakt worden. Het aantal lesvluchten is onder andere afhankelijk van het aantal nieuw op te leiden vliegers. Ook de introductie van een nieuw vliegtuig type zal het aantal lesvluchten (tijdelijk) doen stijgen.

In het vorige Gebruiksplan Schiphol (1995) was het aantal lesvluchten op Schiphol geschat op 1200. In verband met het in gebruik nemen van meerdere MD-11 vliegtuigen en medio 1995 de eerste Boeing 767's bij de KLM, is het aantal lesvluchten voor 1996 wederom op 1200 geschat.

*Tabel 12. Prognose aantal lesvluchten*

Jaar	Aantal lesvluchten
1994	992 (actueel)
1995*	1200
1996	1200

\* aangepaste prognose per oktober 1994

Een lesvlucht/circuit bestaat uit een start en een landing.



## 6 Proefdraaien

De mogelijkheden tot proefdraaien op de luchthaven Schiphol vallen onder het regime van de Wet Geluidhinder en zijn specifiek geregeld in de door de Provincie Noord-Holland voor proefdraaien in de open lucht verleende vergunningen aan de KLM (voor proefdraaiplaatsen bij hangaar 10 en bij hangaar 11) en aan Amsterdam Airport Schiphol (voor de afgeschermd proefdraaiplaats nabij het begin van baan 27 en voor de niet afgeschermd "holdings").

In dit Gebruiksplan Schiphol wordt alleen een gebruiksverwachting gepresenteerd voor de proefdraai-locaties waarvoor Amsterdam Airport Schiphol vergunninghouder is. De proefdraaiplaatsen van de KLM bij hangaar 10, 11 en 12 zijn daarom buiten beschouwing gelaten.

Verwacht wordt dat het aantal proefdraaibeurten, op locaties waarvoor Amsterdam Airport Schiphol vergunninghouder is, zal stijgen. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door uitbreiding van de vloot van de op Schiphol gevestigde luchtvaartmaatschappijen, maar ook omdat deze maatschappijen meer onderhoudswerkzaamheden verrichten voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

Indien door omstandigheden geen gebruik gemaakt kan worden van de eigen proefdraai-locaties, dan maakt de KLM ook gebruik van de proefdraai-locaties van Amsterdam Airport Schiphol.

*Tabel 13. Verwacht proefdraaien 1996 (excl. proefdraaiplaatsen KLM)*

Totaal aantal proefdraaibeurten	$\pm 800$
Aandeel afgeschermd proefdraaien	$\pm 95\%$
Aandeel niet afgeschermd proefdraaien	$\pm 5\%$

Omdat het geluid van proefdraaien onder de werking van de Wet Geluidhinder valt, wordt in de regelgeving met betrekking tot het proefdraaien ook de in deze Wet gedefinieerde nacht van 23:00 tot 07:00 uur gehanteerd.

De vergunning staat proefdraaien gedurende de uren tussen 23:00 en 24:00 en tussen 06:00 en 07:00 alleen onder strikte voorwaarden toe op de afgeschermd proefdraaiplaats. Hoe vaak dit zal gaan voorkomen in het jaar 1996 is vooralsnog niet exact aan te geven. In principe is slechts tussen 23:00 en 07:00 uur proefdraaien toegestaan met laag vermogen.

In principe dient een proefdraaiend vliegtuig met de neus tegen de wind in opgesteld te worden. Afhankelijk van het motortype kunnen te sterke dwarswind componenten, dan wel te sterke turbulentie (in richting en sterkte wisselende wind) leiden tot aanzienlijke schade aan de motor. Daarom gelden ook voor het proefdraaien per motortype specifieke limieten t.a.v. windrichting en -sterkte en turbulentiegraad. Deze leiden er toe dat een afgeschermd proefdraaiplaats niet onder alle windomstandigheden gebruikt kan worden en dat er soms moet worden uitgeweken naar een andere, veelal niet afgeschermd proefdraaiplaats. Daarvoor gelden nog meer beperkende voorwaarden ten aanzien van tijdstip, motorvermogen en geluidniveau uit hoofde van de door de Provincie Noord-Holland afgegeven vergunning voor het proefdraaien.



## 7 Verwachting geluidbelasting rondom Schiphol

In de bijlagen D tot en met G wordt een overzicht gegeven van de geprognoseerde geluidbelasting rondom Amsterdam Airport Schiphol in het jaar 1996.

Bij het opstellen van het Gebruiksplan is uitgegaan van het van kracht worden van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol per 1 juli 1996.

Een goede vergelijking van de geluidcontouren in bijlage D tot en met G met de in deze Aanwijzing opgenomen interim-geluidzones is dan ook niet mogelijk, omdat een aantal maatregelen en gebruiksmogelijkheden pas na deze datum kunnen en mogen worden benut.

Dit geldt met name voor het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, die het mogelijk maakt om de Aalsmeerbaan 's nachts te sluiten.

### 7.1 Geluidbelasting gehele etmaal (Ke)

Bijlage D toont de geprognoseerde 20, 35, 40 en 65 Ke-geluidbelastingscontouren voor het jaar 1996. Tevens is in de tabel van deze bijlage aangegeven, hoeveel woningen zich in 1996 bevinden binnen de geprognoseerde 35 Ke-contour.

Vergelijking met de 35 Ke-contour uit het Gebruiksplan 1995 laat zien, dat dit aantal afneemt van 16.985 (1995) naar 13.656. Dit is een rechtstreeks gevolg van het verschil in baangebruik tussen deze twee jaren.

In 1995 is de Zwanenburgbaan langdurig buiten gebruik geweest wegens werkzaamheden, waardoor andere, minder geluidpreferente banen (Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan) tijdelijk meer gebruikt moesten worden. In 1996 zal dat niet het geval zijn. Daarnaast is het een gevolg van de afname van het aantal Hoofdstuk-2 vliegtuigen.

Uit de tabel van bijlage D valt verder op te maken dat het aantal woningen met een geluidbelasting van 35 Ke of meer in 1996 binnen het maximum blijft dat bij de nog vast te stellen 35 Ke interim-geluidzone voor het huidige vierbanenstelsel hoort (15.100).

In bijlage E wordt de geprognoseerde 35 Ke-geluidcontour voor 1996 vergeleken met deze 35 Ke interim-geluidzone voor het vierbanenstelsel, die in 1997 van kracht wordt en van kracht zal blijven totdat de vijfde baan operationeel is.

Ondanks het feit dat een goede vergelijking van deze twee contouren nog niet mogelijk is (zie de inleiding van dit hoofdstuk), is toch te zien dat de 35 Ke-contour voor 1996 bijna geheel in de nog vast te stellen interim-zone past. Dit komt onder meer, doordat in 1996 geen van de vier hoofdstart- en landingsbanen langdurig vanwege werkzaamheden buiten gebruik zal zijn.





## 7.2 Nachtelijke geluidbelasting ( $LA_{eq}$ )

Bijlage F toont de geprognoseerde 20 en 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -nachtcontouren voor 1996.

In bijlage G wordt de geprognoseerde 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -contour vergeleken met de nog vast te stellen 26  $LA_{eq}$  interim-nachtzone voor het huidige vierbanenstelsel, die evenals de 35 Ke-interimzone in 1997 van kracht wordt en van kracht zal blijven totdat de vijfde baan operationeel is.

Uit deze figuur blijkt dat de nog vast te stellen interim-nachtzone op drie plaatsen zou worden overschreden, als hij in 1996 van kracht zou zijn. Daarvoor zijn drie oorzaken te geven:

- een hoger aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen in de nacht dan bij het bepalen van de interim-nachtzone is aangenomen (dit zal pas in de loop van 1996 verminderen, als eerst een start- en daarna een landingsverbod wordt ingevoerd voor Hoofdstuk 2-vliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2);
- een hoger aandeel 'grote' vliegtuigen in de nacht dan bij het bepalen van de interim-nachtzone aangenomen. Het gaat dan om vliegtuigen als de Boeing 747, MD11 en DC-10;
- het feit dat het op z'n vroegst pas vanaf 1 juli 1996 mogelijk zal zijn om de Zwanenburgbaan naar en vanuit het zuiden te gebruiken. Tot die tijd zal de Aalsmeerbaan, als de weersomstandigheden dit vereisen, 's nachts gebruikt kunnen worden. Na vaststelling van de Aanwijzing wordt deze baan 's nachts gesloten.

Om deze redenen komt het aantal huizen in de 26  $LA_{eq}$ -nachtcontour voor 1996 met 10.600 nog iets uit boven het aantal dat behoort bij de nog vast te stellen interim-nachtzone (10.300). Het neemt wel af ten opzichte van de Gebruiksplan-nachtcontour van 1995 (17.728), voornamelijk omdat in 1996 geen banen wegens werkzaamheden langdurig buiten gebruik zullen zijn.

Met uitzondering van Aalsmeer vinden de lichte overschrijdingen van de nog vast te stellen interim-nachtzone plaats in gebieden waar relatief weinig mensen wonen.

## 7.3 Conclusie

Hoewel in 1996 nog niet volledig zal kunnen worden gewerkt volgens de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol, kan toch gesteld worden, dat er sprake zal zijn van een duidelijke verbetering van de geluidbelasting rondom Schiphol ten opzichte van 1995.

In absolute aantallen woningen blijft de geluidbelasting in 1996 onder het maximum dat in de nog vast te stellen interim-geluidzone voor dag en nacht (35 Ke) wordt gesteld (15.100) en komt het dicht in de buurt van het aantal dat bij de interim-zone voor de nacht alleen (26  $LA_{eq}$ ) hoort (10.300).

Ook als gekeken wordt naar de feitelijke contouren is in 1996 sprake van een duidelijke verbetering ten opzichte van 1995, al zal het nog veel inspanning van alle betrokken partijen vragen om ook in de jaren daarna aan de nog vast te stellen interim-geluidzones te (blijven) voldoen.



## **8 Werkafspraken tussen Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersbeveiliging omtrent naleving milieuregels**

### **8.1 Doel werkafspraken**

Het doel van de werkafspraken is de overheid en de omgeving van Schiphol duidelijk inzicht te geven omtrent de wijze waarop Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersbeveiliging gezamenlijk de milieu-afspraken met betrekking tot de afhandeling van het luchtverkeer willen naleven.

Daarbij zal ook worden aangegeven waar Amsterdam Airport Schiphol primaire verantwoordelijkheid heeft en waar de Luchtverkeersbeveiliging dit heeft.

Noot: De Luchtverkeersbeveiliging en Amsterdam Airport Schiphol informeren elkaar over en weer inzake de informatievoorziening aan de overheid en de Commissie Geluidhinder Schiphol.

### **8.2 Verantwoordelijkheden Amsterdam Airport Schiphol**

- Stelt alle technisch bruikbare banen beschikbaar aan de Luchtverkeersbeveiliging.
- Stelt, na overleg met de Luchtverkeersbeveiliging, een geluidpreferentiëel baangebruikstelsel vast in het jaarlijks door de minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen Gebruiksplan Schiphol.
- Is bevoegd, na overleg met de Luchtverkeersbeveiliging, dit geluidpreferentiëel baangebruikstelsel tijdelijk te wijzigen indien voortgezet gebruik van het vigerende geluidpreferentiëel baangebruikstelsel leidt tot een lokale overschrijding van de vastgestelde geluidzone.  
Zij stelt, na goedkeuring van deze wijziging door de Directie Luchtvaart Inspectie van de Rijksluchtvaartdienst, de Commissie Geluidhinder Schiphol zo spoedig mogelijk in kennis van het voornemen tot afwijken van het Gebruiksplan Schiphol.
- Rapporteert aan de overheid en informeert de Commissie Geluidhinder Schiphol inzake het feitelijke gebruik van de luchthaven en het naleven van de geluidzones door middel van de maandrapportage. Bij dreigende generale zone-overschrijding rapporteert/informeert zij tevens over de te nemen maatregelen tot beperking van het geluidvolume, bijvoorbeeld door middel van wijziging van het verkeersaanbod, van de verdeling dag/nacht en van de type-verdeling, of verzoekt zij om ontheffing. Rapporteert/informeert tevens inzake verleende ontheffingen, bijvoorbeeld voor zware starts, bijzondere vluchten etc.



- Overlegt met de Luchtverkeersbeveiliging alvorens operationele maatregelen te treffen inzake:
  - sluiten van banen en/of rijbanen etc.;
  - wijzigen perioden meervoudig baangebruik.
- Geeft, na overleg met de Luchtverkeersbeveiliging, duidelijke voorschriften uit inzake de tijden en maximale omvang van het toe te laten les-, oefen- en testverkeer.
- Stelt vast onder welke omstandigheden zogenaamde 'zware starts' een andere (langere) baan kunnen krijgen dan de in gebruik zijnde startbanen. Dit zal verwerkt worden in een handhaafbare en naleefbare regelgeving.

### 8.3 Verantwoordelijkheden Luchtverkeersbeveiliging

- Bepaalt de dagelijks te gebruiken banen voor landen en starten op basis van het in het Gebruiksplan Schiphol vermelde geluidpreferentiëel baangebruikstelsel, de actuele meteorologische omstandigheden, de beschikbaar gestelde (rij)banen en andere operationele omstandigheden.
- Wijst de baan en vliegroutes toe op basis van het door de vlieger ingediende vliegplan en zal te allen tijde prioriteit geven aan de veilige afhandeling van het verkeer, overeenkomstig de daartoe gestelde internationale en nationale regelgeving.
- Rapporteert aan overheid en informeert Commissie Geluidhinder Schiphol over het daadwerkelijk gebruik van de banen en zal zo spoedig mogelijk eveneens rapporteren over het verschil tussen het actuele en het geprognoseerde gebruik volgens het geluidpreferentiëel baangebruikstelsel. Rapporteert eveneens over afwijkingen van nachtregime en bijzondere afspraken inzake baangebruik (bijvoorbeeld gebruik baan 22 en 24) etc.
- Rapporteert aan de overheid en informeert de Commissie Geluidhinder Schiphol over het daadwerkelijk gebruik van (uitvlieg)routes, onderscheiden naar dag- en nachtperioden.



## **9 Communicatie Gebruiksplan Schiphol 1996**

### **9.1 Doelstelling**

Het doel van de communicatie over het Gebruiksplan Schiphol is de doelgroepen optimaal te informeren over het gebruik van de luchthaven en de achtergronden daarvan.

### **9.2 Doelgroepen**

Het Gebruiksplan Schiphol is in eerste instantie bedoeld om de minister van Verkeer en Waterstaat te informeren over het verwachte gebruik van de luchthaven Schiphol in het komende kalenderjaar. Bovendien dient het als planningsbasis voor de desbetreffende medewerkers van de Luchtverkeersbeveiliging en Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast heeft het Gebruiksplan Schiphol ook een informatieve taak naar omwonenden van Schiphol en naar diverse instanties en groeperingen. Naast de minister van Verkeer en Waterstaat worden de volgende doelgroepen onderkend:

- 1 Luchtverkeersbeveiliging
- 2 Lokale, regionale en landelijke beleidsbeslissers
- 3 Commissie Geluidhinder Schiphol
- 4 Bewonersorganisaties in de directe omgeving van Schiphol
- 5 Schipholgebruikers
- 6 Personeel van Amsterdam Airport Schiphol
- 7 Overige geïnteresseerden
- 8 Pers



### 9.3 Methoden en middelen

Voor het verspreiden van informatie beschikt Amsterdam Airport Schiphol over een aantal verschillende mogelijkheden. Uitgaande van de diverse doelgroepen die worden onderkend, zal Amsterdam Airport Schiphol gebruik maken van de methoden en middelen van informatieverstrekking zoals aangegeven in tabel 14.

Tabel 14. Methoden en middelen

Doelgroep	1	2	3	4	5	6	7	8
Gebruiksplan Schiphol 1996	x	x	x	x	y	y	y	y
Persbericht/Persconferentie								x
Periodiek personeelsblad						x		
Artikel Schipholland		x		x	x	x	y	x
Geluidkrant Schiphol			x	x	x	x	y	x
Management Letter					x			

x directe verzending

y verzending alleen op aanvraag

Schipholland en de Geluidkrant Schiphol zijn informatiebladen die door Amsterdam Airport Schiphol worden uitgebracht en waarin de laatste ontwikkelingen op en rond de luchthaven worden aangegeven. Het eerste wordt in een oplage van zo'n 300.000 stuks maandelijks onder de omliggende gemeenten van de luchthaven verspreid. De Geluidkrant Schiphol is een kwartaaluitgave welke de omgeving informeert over actuele zaken m.b.t. geluid in samenhang met Schiphol. De Management Letter is specifiek gericht op het management van alle bedrijven die hun activiteiten op de luchthaven hebben.

### 9.4 Tijdsplanning

Het Gebruiksplan Schiphol 1996 zal uiterlijk 1 december 1995 ter vaststelling bij de minister van Verkeer en Waterstaat worden ingediend. In de maand december zullen de overige doelgroepen worden geïnformeerd.

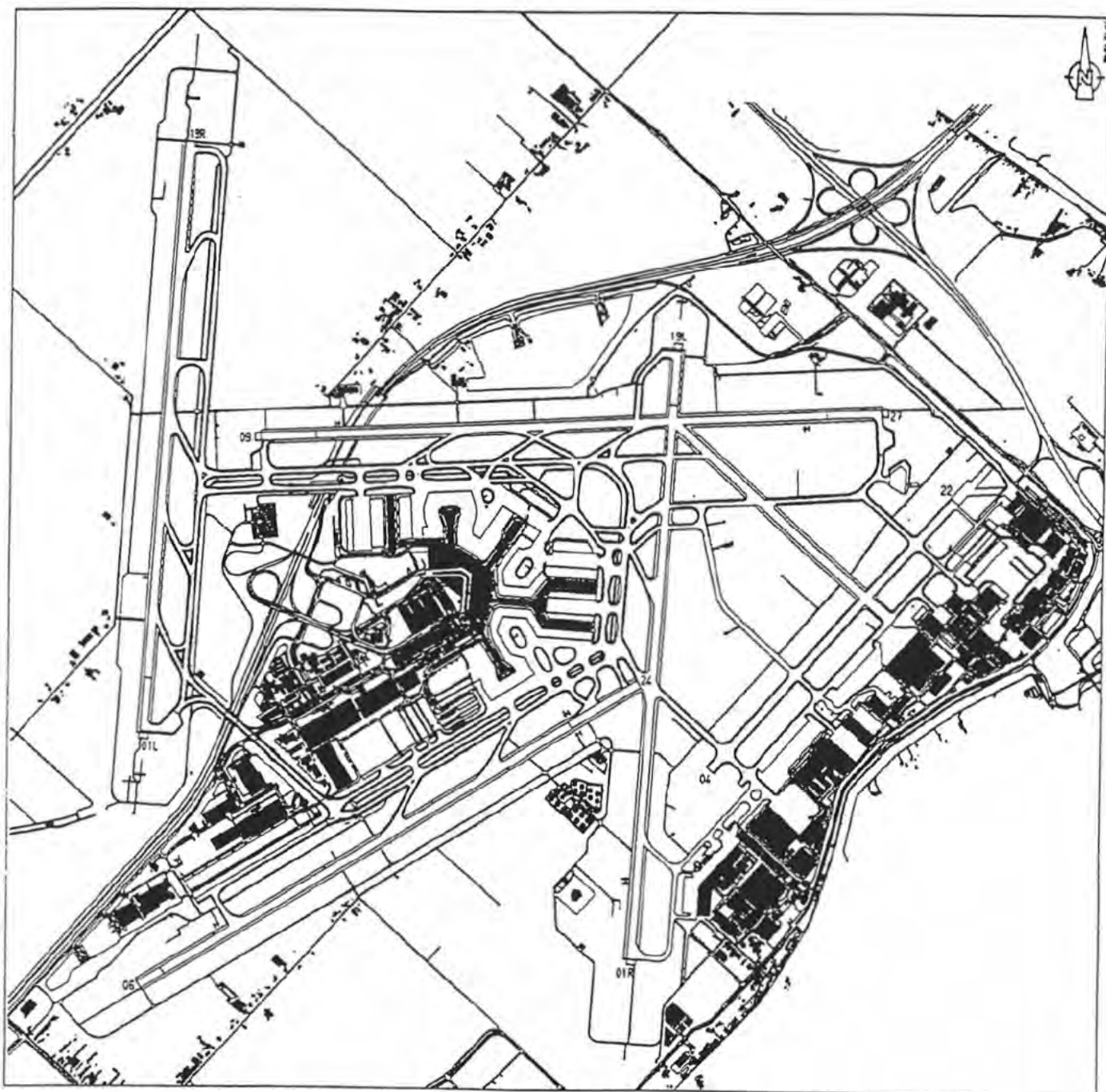
**Bijlage A; Gebruikte afkortingen**

AIP	Aeronautical Information Publication
bew	vliegtuigbewegingen
CGS	Commissie Geluidhinder Schiphol
dB(A)	decibel (A-gewogen): eenheid van geluidniveau
EU	Europese Unie
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IEC	In- en Externe Communicatie: afdeling Amsterdam Airport Schiphol
ILS	Instrument Landing System
KE	Kosten Eenheid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
LA <sub>eq</sub>	Equivalent geluidniveau (hier: over de nachtperioden van een jaar)
ld	Landen
LVB	Luchtverkeersbeveiliging
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
PKB	Planologische Kern Beslissing
RLD	Rijksluchtvaartdienst
RLD/LI	Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaart Inspectie
SID	Standard Instrument Departure procedure
STAR	Standard Arrival Route; procedure
str	Starten
V&W	ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer





**Bijlage B; Plattegrond luchthaven Schiphol (S4S2)**



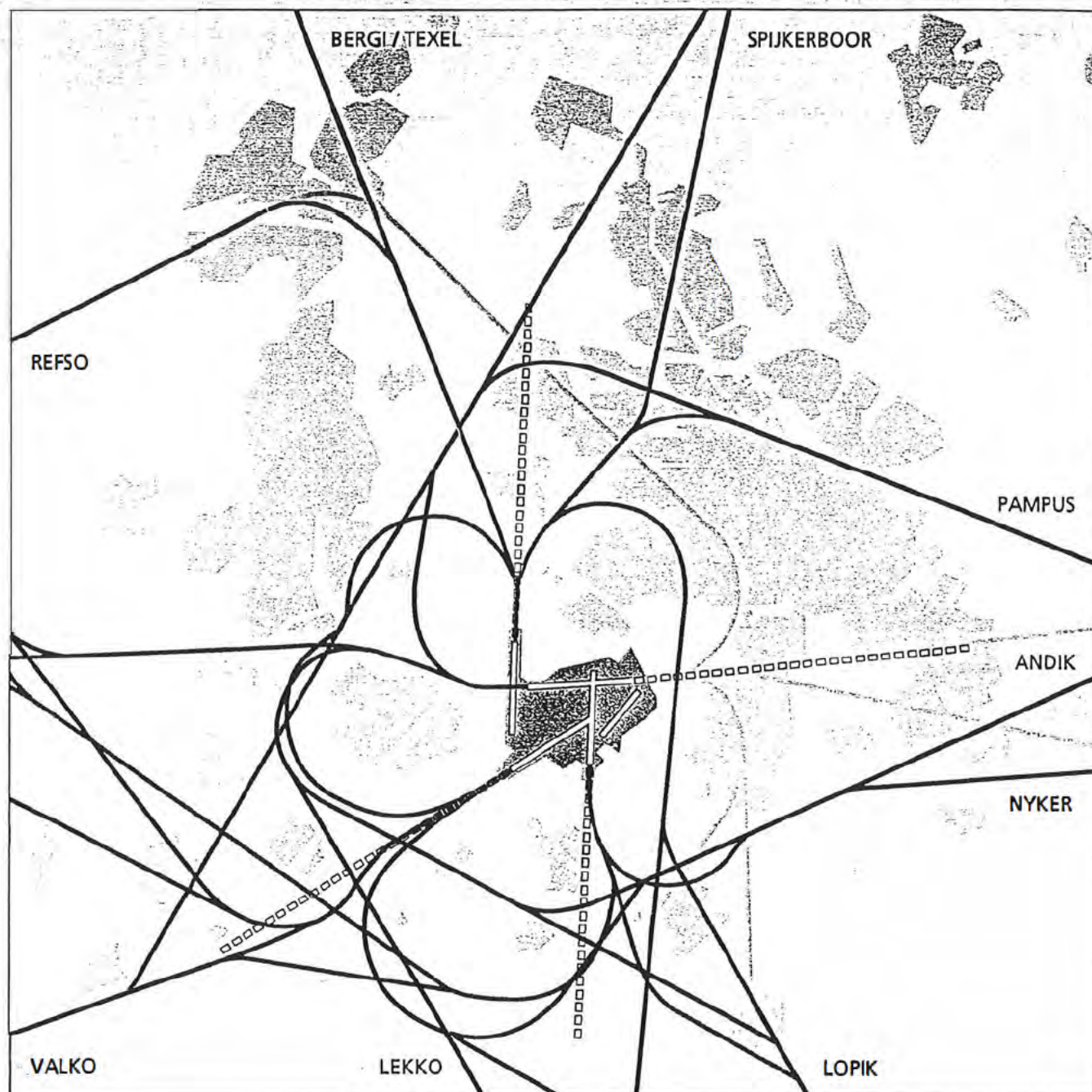
- |         |                      |
|---------|----------------------|
| 01L-19R | = Zwanenburgbaan     |
| 01R-19L | = Aalsmeerbaan       |
| 06-24   | = Kaagbaan           |
| 09-27   | = Buitenveldertbaan  |
| 04-22   | = Baan Schiphol-Oost |



---

**Bijlage C1; Aan- en uitvliegroutes**

Dijlage 12: Speciale nachtelijke aan- en uitvliegroutes



## VERKLARING

- Aanvliegroute
- Kaagbaan (24)
- Zwanenburgbaan (01L)
- Buitenveldertbaan-Oost (09)
- Buitenveldertbaan-West (27)
- Aalsmeerbaan (19L)

De aangegeven lijnen zijn de theoretische hartlijnen van de standaard vertrek routes. In de praktijk moet rekening worden gehouden met een zekere spreiding.

TEXEL en LOPIK worden alleen in het weekend gebruikt. Niet weergegeven zijn de weinig gebruikte routes VOLLA (naar het westen) en WOODY (naar het zuiden).  
Bron: Aeronautical Information Publication

---

**Bijlage C2; Speciale nachtelijke aan- en uitvliegroutes**





De aangegeven lijnen zijn de theoretische hartlijnen van de standaard vertrek routes. In de praktijk moet rekening worden gehouden met een zekere spreiding.

---

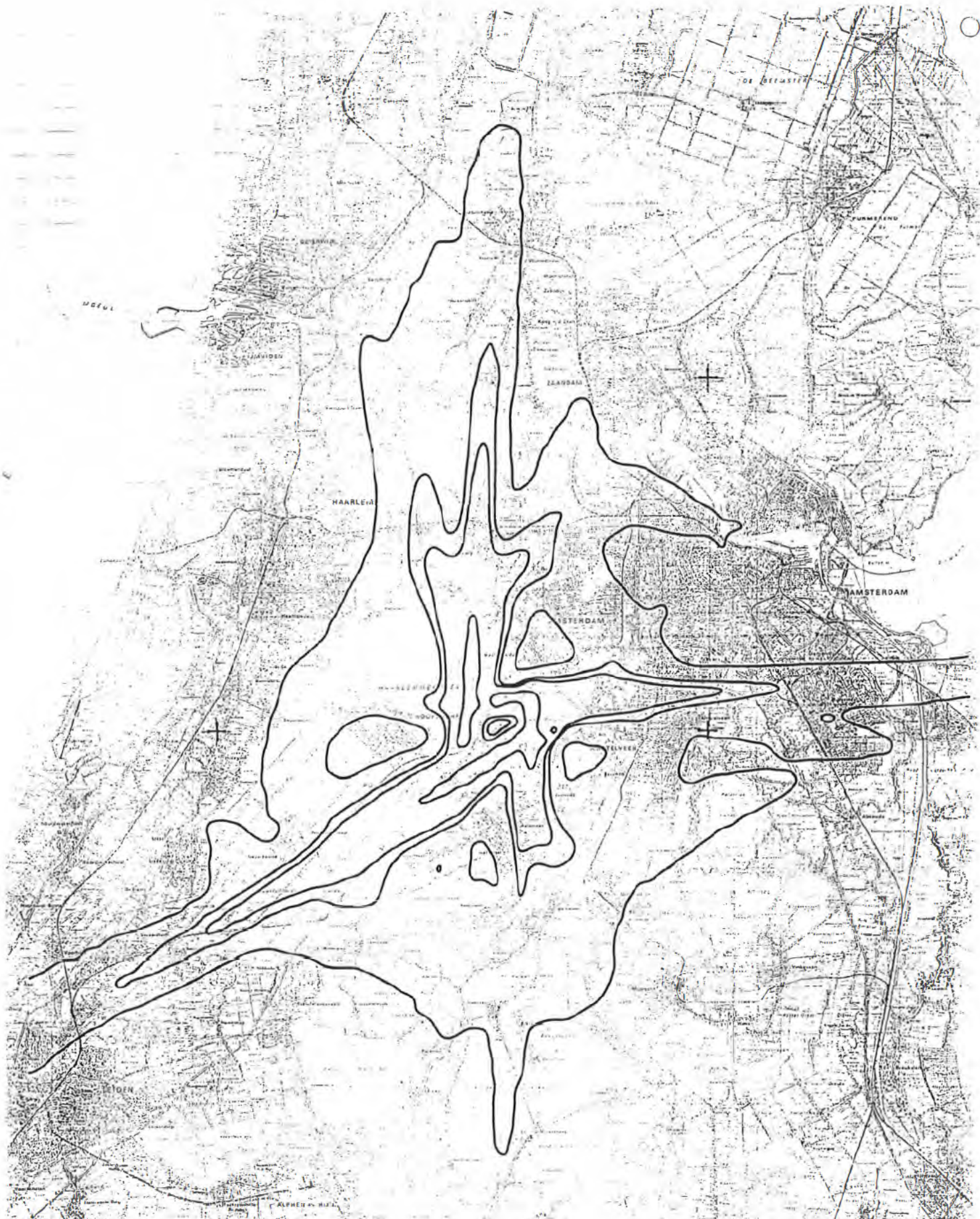
## **Bijlage D; Ke-geluidbelastingcontouren voor Gebruiksplan Schiphol 1996 20, 35, 40 en 65 Ke**

Berekend door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)

Bijlage D toont de geprognoseerde 20, 35, 40 en 65 Ke-contouren voor het jaar 1996. De 20 Ke-contour geeft het gebied aan waarbinnen ongeveer 10 procent van de bevolking gehinderd wordt door vliegtuiggeluid. De 35 Ke-contour vormt het gebied, waarbinnen geen nieuwe woningbouw mag plaatsvinden. De 40 Ke-contour is de begrenzing van het gebied waarbinnen bestaande woningen moeten worden geïsoleerd. De 65 Ke-contour tenslotte vormt het gebied, waarbinnen bestaande woningen moeten worden afgebroken.

De contouren worden van buiten (20 Ke-contour) naar binnen (65 Ke-contour) weergegeven.





Schiphol : 6P96 (303000 bewegingen). 4de iteratie  
Eenheid : 20, 35, 40, 65 Ke  
Berek. nr. : 951113095523







Tabel 15. Woningtellingen binnen 35 Ke-geluidbelastingcontour voor Gebruiksplan Schiphol 1996. Berekend door Advanced Decision Systems, ADECS bv.

Gemeente	Aantal woningen binnen 35 Ke-contour 1996	Aantal woningen binnen prognose 35 Ke-contour 1995
Aalsmeer	1378	1998
Alkemade	25	0
Amstelveen	3459	4665
Amsterdam rest.	59	4
Adam. Zuid-Oost	0	0
Adam. Buitenveldert	2081	3496
Adam. Osdorp	215	171
Adam. Geuzeveld/Sloterdijk	741	0
Adam. Slotervaart	0	0
Diemen	0	0
Haarlem	0	0
Haarlemmerliede	682	889
Haarlemmerm. rest	1616	1825
Hm. Badhoevedorp	0	28
Hm. Hoofddorp	0	35
Hm. Nieuw Vennep	391	723
Hm. Rijsenhout	6	202
Hm. Zwanenburg	2939	2941
Jacobswoude	0	0
Muiden	0	0
Nieuwveen	0	0
Ouder-Amstel	0	0
Ronde Venen	0	0
Sassenheim	0	0
Uithoorn	13	9
Velsen	0	0
Voorhout	0	0
Weesp	0	0
Zaandam	50	0
Assendelft	0	0
Overig	0	0
Totaal	13656	16986

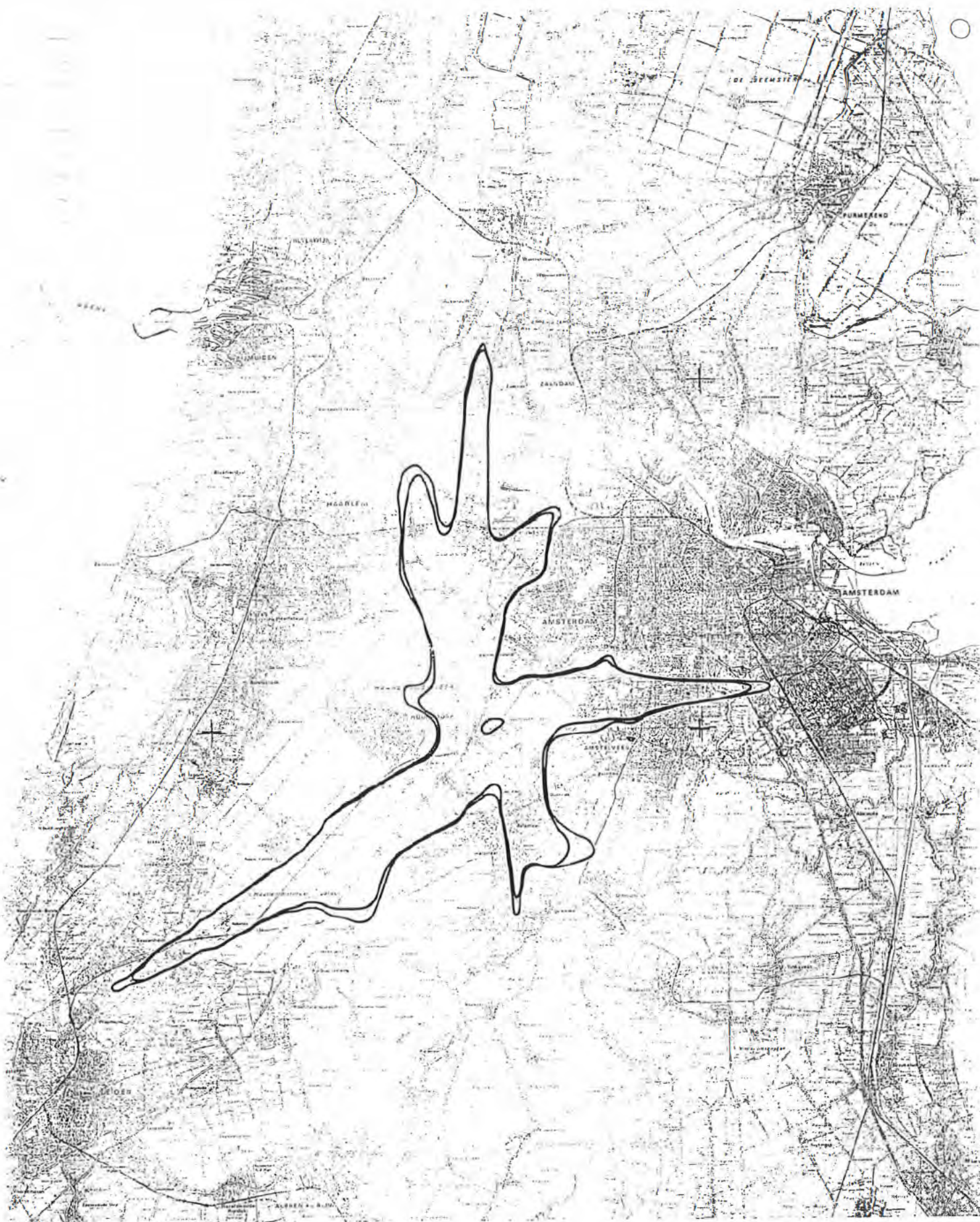
De actuele 35 Ke-contour van het jaar 1995 is op het moment dat het Gebruiksplan Schiphol 1996 wordt uitgegeven nog niet bekend.

---

**Bijlage E; Vergelijking 35 Ke-contour Gebruiksplan Schiphol 1996 met de  
35 Ke interim-geluidzone Schiphol 1996-2003**

Bijlage E toont de geprognostiseerde 35 Ke-contour voor 1996 in vergelijking met de voorlopige 35 Ke interim-geluidzone voor de periode 1996-2003.





Schiphol : 6P96 (303000 bewegingen), 4de iteratie  
Eenheid : Ke: 6P96 35 Ke (bleuw), Zone 35 Ke (rood)  
Berek. nr. : 951113095523



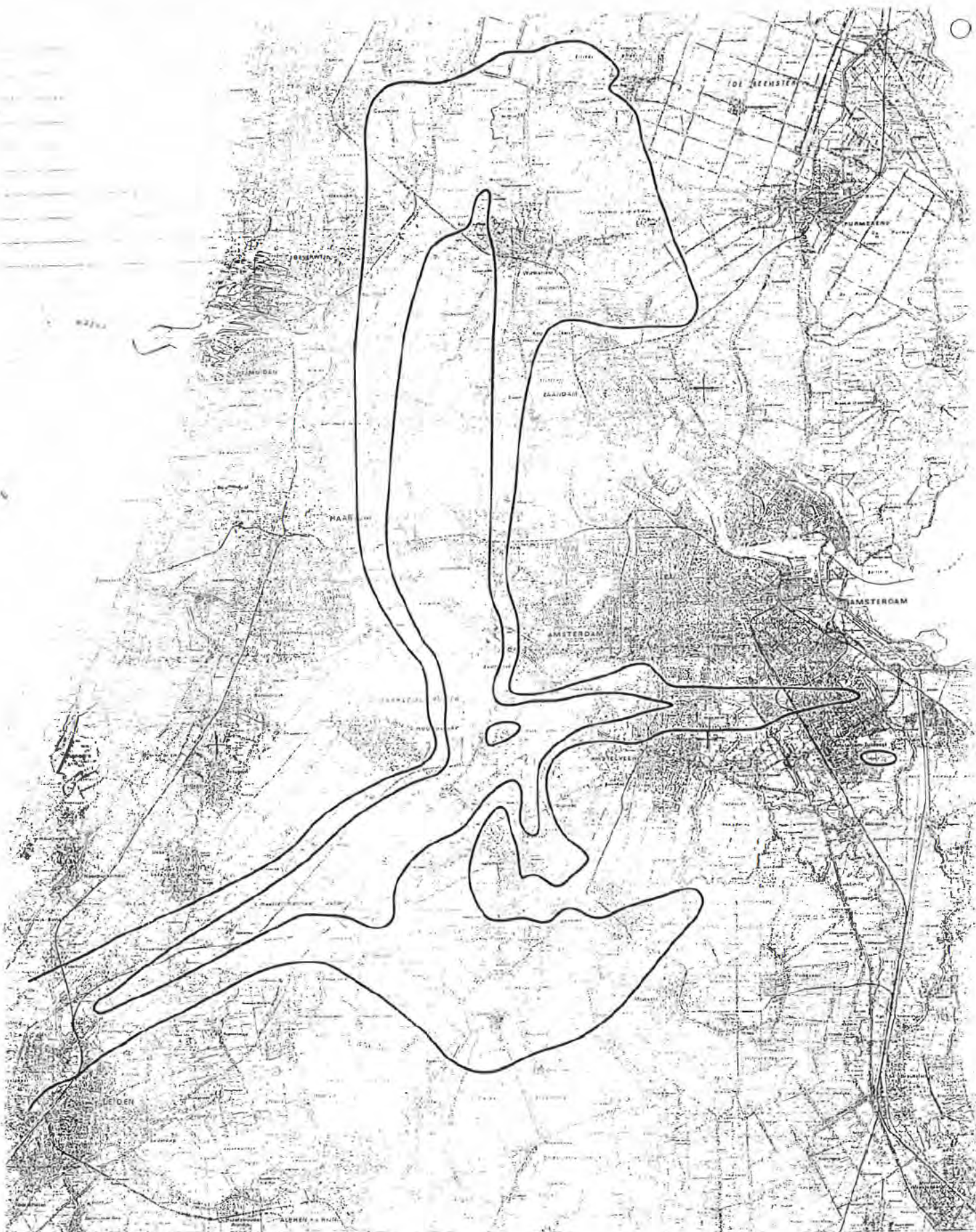
UTRE



---

## Bijlage F; 20 en 26 dB(A) $LA_{eq}$ -contouren Gebruiksplan Schiphol 1996

Bijlage F toont de geprognoseerde 20 en 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -nachtcontouren voor 1996. De 20 dB(A)  $LA_{eq}$ -contour geeft aan op welke plaatsen het geluidniveau binnenskamers (slaapkamer), als gevolg van vliegtuigpassages, gemiddeld over de nachten van één jaar, gelijk is aan 20 dB(A). De 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -contour geeft aan op welke plaatsen dit niveau gelijk is aan 26 dB(A).



Schiphol : 6P96 (303000 bewegingen), 4de iteratie  
Eenheid : LAeq 20 en 26 dB(A)  
Berek. nr. : 951113093325

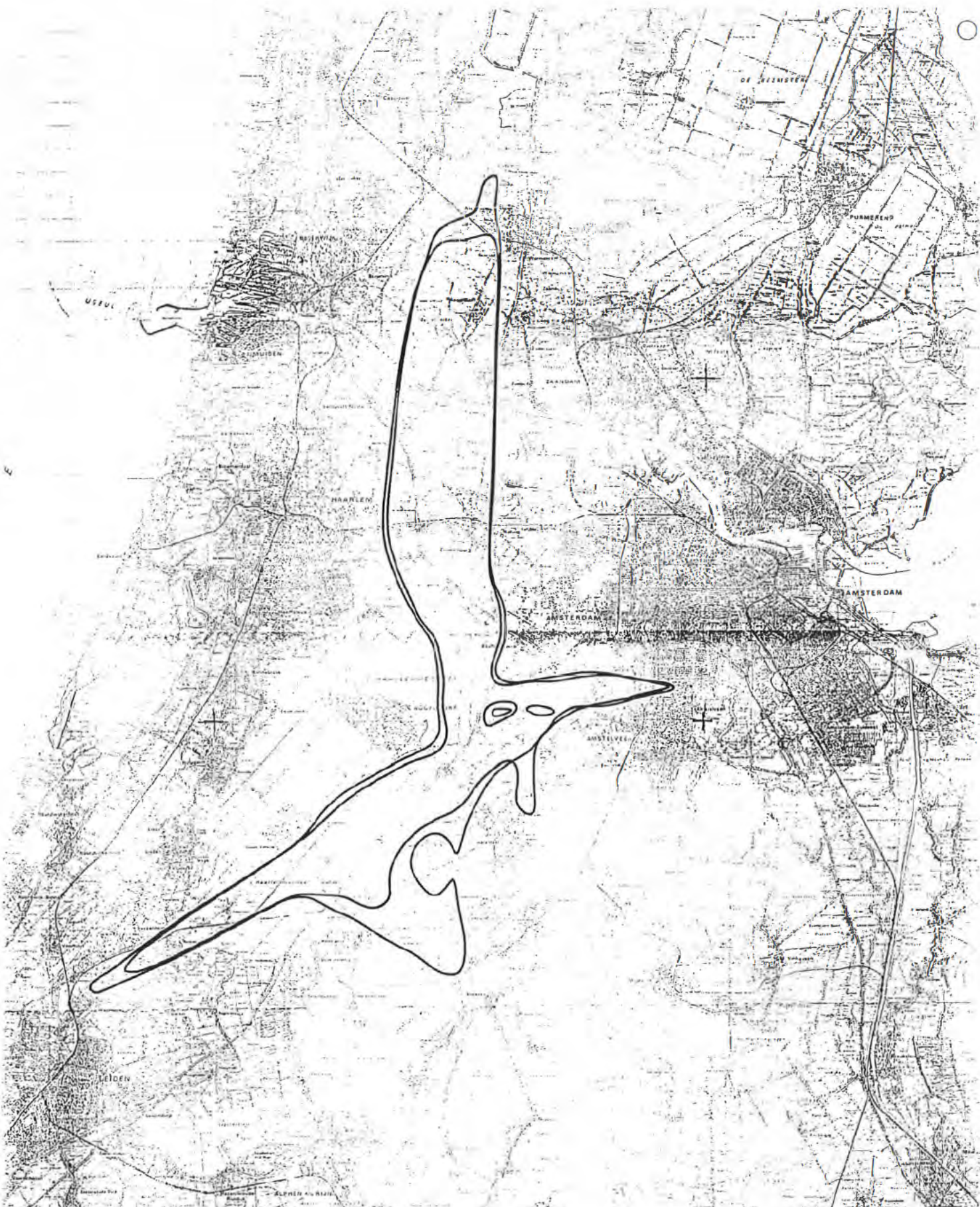


---

## **Bijlage G; Vergelijking 26 dB(A) $LA_{eq}$ -contour Gebruiksplan Schiphol 1996 met 26 dB(A) $LA_{eq}$ interim-geluidzone Schiphol 1996-2003**

Bijlage G toont de voor 1996 verwachte omvang van de nachtelijke geluidbelasting door vliegtuigen rondom Schiphol als een geluidcontour  $LA_{eq} = 26$  dB(A) binnenskamers, conform de door het kabinet en in de Concept Aanwijzing voor Schiphol voorgestelde nachtnormering. Deze nachtnormering is gebaseerd op een nachtelijke periode van 23:00 tot 06:00 uur.





Schiphol : 6P96 (303000 bewegingen), 4de iteratie  
Eenhed : LAg 6P96 26 dB(A) (blauw), Zone 26 dB(A) (rood)  
Berek. nr. : 951113093325



STRL