



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AFSCHRIFT

Aan  
N.V. Luchthaven Schiphol  
t.a.v. de heer ir.drs. H.N.J. Smits  
President-Directeur  
Postbus 7501  
1118 ZG LUCHTHAVEN-SCHIPHOL

## KOPIE BESTEMD VOOR:

DG RLD  
DLI  
ADLI  
DVI  
HMZ  
plv. HMZ  
HLT  
DVI  
JBZ  
VROM de heer 5.1.2.e  
MZ-archief-95

## Contactpersoon

5.1.2.e

## Datum

26 januari 1995

## Oms kenmerk

RLD/LI/MZ/95.700051

## Onderwerp

Gebruiksplan 1995 N.V. Luchthaven Schiphol.

## Doorkiesnummer

5.1.2.e

## Opgeleverd

1

## Uw kenmerk

Geachte heer Smits,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 25 november 1994 waarin u het Gebruiksplan 1995 van de N.V. Luchthaven Schiphol aanbiedt ter vaststelling, zoals in artikel 30b van de Luchtvaartwet voorzien, maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn erkentelijkheid te uiten voor de inspanningen die door u zijn gedaan om ook dit jaar weer een dergelijk plan gestalte te geven.

In mijn brief van 14 april 1994, met betrekking tot de vaststelling van het Gebruiksplan 1994, heb ik reeds aangegeven dat het noodzakelijk werd geacht dat, conform de eisen die de Luchtvaartwet stelt aan het Gebruiksplan, ook de invoergegevens, op basis waarvan de contourberekeningen hebben plaatsgevonden, beschikbaar worden gesteld teneinde een juiste beoordeling van het Gebruiksplan mogelijk te maken. De invoergegevens voor de contourberekening voor het Gebruiksplan 1995 werden op 16 december jl. van u ontvangen.

Het Gebruiksplan werd voorts door mij, conform het gestelde in artikel 28 van de Luchtvaartwet, ter advisering voorgelegd aan de Commissie Geluidshinder Schiphol.

De reactie van de Commissie Geluidshinder bij brief van 21 december jl. is voor uw informatie bijgevoegd.



Alhoewel een definitieve geluidszone, op basis waarvan de feitelijke beoordeling en vaststelling van het Gebruiksplan kan plaatsvinden nu nog ontbreekt, doe ik u bij deze, na overleg met mijn ambtgenoot van het Ministerie van VROM, mijn commentaar op het Gebruiksplan 1995 toekomen.

#### **Algemeen**

In de doelstelling dient te worden gesteld dat het gebruik van de luchthaven in de eerstvolgende twaalf maanden past binnen de geluidszone. Door de Luchthavenexploitant is met de Minister van Verkeer en Waterstaat overeengekomen deze periode te laten samenvallen met een kalenderjaar.

Hiermede is de tekst meer in overeenstemming met de tekst van Art.30b lid 1 van de Luchtvaartwet.

Ten behoeve van tijdige bijsturing bij een eventuele dreigende overschrijding van de geluidscontour wordt het dezerzijds noodzakelijk geacht om in de loop van de gebruikperiode de actuele gegevens per kwartaal te verstrekken, of zoveel vaker als noodzakelijk zou blijken te zijn voor een goede controle.

Gelet op de feitelijke ontwikkeling van de Luchthaven lijkt het mij gewenst dat in het Gebruiksplan tevens aandacht wordt geschonken aan de trend van b.v. de vlootontwikkeling en samenstelling in de afgelopen jaren om daarmee te kunnen beoordelen in welke mate de geprognoseerde gegevens als realistisch kunnen worden beschouwd.

Teneinde optimale invulling te geven aan het gestelde in art. 30b van de Luchtvaartwet dient de volgende aanvulling op het Gebruiksplan 1995 te worden gemaakt:

- de nachtstraffactoren per baan
- het opnemen in bijlage F van de voorlopige LAeq-zone gebaseerd op 26 dB(A) van de AMER van de S4S2-combinatie.

#### **Dubbel baangebruik**

Het dubbel baangebruik in het huidige systeem is conform hetgeen werd bepaald in mijn brief van 4 maart 1993 met kenmerk LI/MZ/93.1866, met dien verstande dat toegevoegd dient te worden dat het dubbel-baangebruik slechts over een periode van 1,5 uur in de 2 uur mag worden toegepast.

#### **Vliegtuigtypen**

Uit het Gebruiksplan blijkt dat de afname van het aantal hoofdstuk-2 vliegtuigen minder snel verloopt dan destijds voorzien. Omdat hoofdstuk-2 vliegtuigen echter een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de geluidsbelasting en de ondervonden geluidhinder - zowel overdag als



's nachts - verzoek ik u aan te geven welke maatregelen u voor de onderhavige gebruiksplanperiode gaat nemen om het aantal hoofdstuk-2 vliegtuigen nog verder te reduceren.

#### **De verwachte geluidsbelasting**

Als gevolg van groot onderhoud en diverse werken aan de Zwanenburgbaan zal gedurende twee en een halve maand deze baan buiten gebruik zijn in de periode van half mei tot eind juli terwijl voorts in het voor- en najaar het reguliere onderhoud aan de overige banen zal plaatsvinden. Als resultaat van eerstgenoemde werkzaamheden is verschuiving van de afwikkeling van het verkeer naar minder geluidspreferente banen onvermijdelijk, hetgeen een overschrijding veroorzaakt van de 35 KE-contour zoals voorzien is in het PKB deel 1.

Artikel 25f van de Luchtvaartwet voorziet echter in de mogelijkheid van een ontheffing van het verbod van een hogere geluidsbelasting boven de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone in geval van groot onderhoud, ongeval of bijzonder voorval. In de huidige omstandigheden zou op basis daarvan een ontheffing niet geweigerd worden. In het huidige plan is echter onvoldoende onderbouwing gegeven of middels maximale optimalisatie van de afwikkeling van het verkeer een kleinere overschrijding van de geluidszone bereikt had kunnen worden. Is bijvoorbeeld een verdere optimalisatie van het gebruik van de Kaagbaan nog mogelijk?

Een verdere toelichting dienaangaande zal zeer op prijs worden gesteld. In het kader van het bovengestelde zal ik het op prijs stellen te vernemen welke maatregelen door u zijn getroffen om overschrijding van de geluidszone te voorkomen c.q. te minimaliseren van zowel de LAeq nachtnorm als van de KE norm.

Met nadruk adviseer ik U om de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de gekozen periode voor het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan in het Gebruiksplan op te nemen, alsmede de maatregelen die U zal treffen om de periode van het groot onderhoud aan deze baan zo kort mogelijk te laten zijn.

#### **Toetsing Gebruiksplan**

Indien het daadwerkelijk gebruik gaat afwijken van het geprognoseerde gebruik zendt de luchthavenexploitant een voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In overleg met alle betrokkenen zal nog worden gezien welke criteria zullen worden gehanteerd opdat niet bij iedere geringe afwijking van het geprognoseerde gebruik een nieuw gebruiksplan moet worden ingediend. Hierover zal nauw contact met u worden onderhouden.

In haar advies verzoekt de Commissie Geluidhinder Schiphol om toepassing van het blokkensysteem gedurende de nachtperiode in die situatie waarin de Zwanenburgbaan buiten gebruik is gesteld wegens groot onderhoud. Ik zal het op prijs stellen uw visie hierop te vernemen.





Met betrekking tot het Hoofdstuk terzake van het proefdraaien merk ik op dat dit wordt geregeld in een ander regime dan de Luchtvaartwet en derhalve geen deel uit maakt van de vaststelling van het Gebruiksplan zoals in artikel 30b van de Luchtvaartwet voorzien.

De Commissie Geluidhinder Schiphol verzoekt om, ter beperking van de geluidsoverlast in de avonduren, daar waar mogelijk onafhankelijk van het tijdstip waarop het nachtreime toegepast moet worden, reeds zo vroeg mogelijk daaraan voorafgaand het gebruik van de z.g. nacht-SID's te bevorderen, hetgeen ik bij deze wil ondersteunen.

De Commissie Geluidhinder Schiphol heeft in haar eerder genoemde brief over het gebruiksplan verzocht een afschrift te mogen ontvangen van mijn reactie op het gebruiksplan. Aan dit verzoek zal worden voldaan en een afschrift van deze brief zal worden gezonden naar deze Commissie.

Ik ga er vanuit dat u met alle middelen die u ter beschikking staan het gebruik van de luchthaven zodanig reguleert dat de geprognoseerde contouren van bijlage E en F niet wezenlijk worden overschreden.

Met betrekking tot de gestelde vragen zal ik het op prijs stellen om vóór 17 februari 1995 van u een reactie te mogen ontvangen welke zal worden beschouwd als een aanvulling op het Gebruiksplan 1995.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

**5.1.2.e**

A. Jorritsma Lebbink  
5.1.2.e

AFSCHRIFT



# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

De heer **5.1.2.e**  
Rijksluchtvaartdienst,  
Afdeling Luchtvaartinspectie  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

Doorkiesnummer Nummer  
**5.1.2.e** 25409  
Betreft: door

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

17 februari 1995

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| <b>Luchtvaartinspectie</b> |          |
| Class.nr. <b>B249</b>      | Opbergen |
| Ter behandeling aan:       |          |
| Datum <b>20 FEB. 1995</b>  |          |
| 5.1.2.e                    | 5.1.2.e  |
| 2/2                        | 5.1.2.e  |
| 5.1.2.e                    | 5.1.2.e  |

Betreft: Aanvullingen Gebruiksplan Schiphol 1995

Geachte heer **5.1.2.e**,

Hierbij doen wij u de door de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagde aanvullingen op het Gebruiksplan Schiphol 1995 toekomen.

In vervolg op de vraag naar de visie van de N.V. Luchthaven Schiphol met betrekking tot de toepassing van een blokkensysteem voor de nacht in de periode in waarin de Zwanenburgbaan vanwege werkzaamheden buiten gebruik is, delen wij u mee dat een dergelijk gebruik vanwege veiligheid en operationele redenen niet wenselijk geacht is. Wij verwijzen u kortheids-halve naar het standpunt zoals verwoord door de Luchtverkeersbeveiliging in de C.G.S. vergadering van 3 februari jongstleden. Dit standpunt wordt door de N.V. Luchthaven Schiphol onderschreven.

Om gedurende de periode dat de Zwanenburgbaan buiten gebruik is de nachtelijke geluidbelasting in Amstelveen en Amsterdam-Buitenveldert te beperken, heeft de Luchtverkeersbeveiliging, in overleg met ons en de RLD/Luchtvaartinspectie voorgesteld om tijdelijk het gebruik van de Buitenveldertbaan in westelijke richting, inclusief de tijdelijke en speciale geluidgunstige vertrek-routes, een hoge preferentie te geven. Dit voorstel is met de C.G.S. besproken en als maatregel geaccordeerd. Deze maatregel maakt een wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1995 noodzakelijk.

Helaas is het niet mogelijk geweest om alle invoer gegevens, benodigd voor het berekenen van de nieuwe LAeq geluidbelastingscontour, op tijd bijeen te krijgen. De wijziging van het Gebruiksplan Schiphol zal dan ook naar verwachting op 3 maart aanstaande worden aangeboden. Dit hebben wij reeds met u besproken.

De bij deze brief gevoegde aanvullingen zullen tevens deel uitmaken van de wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1995, die wij, volgens de vigerende planning, op 3 maart aanstaande aan de minister zullen inzenden.

In het vertrouwen u met de toezending van de aanvullingen van dienst te zijn, verblijven wij,

Met vriendelijke groet,  
N V LUCHTHAVEN SCHIPHOL

5.1.2.e

5.1.2.e

# Aanvullingen Gebruiksplan Schiphol 1995

17-februari-1995

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat worden middels dit document aanvullingen op het Gebruiksplan Schiphol 1995 gegeven. Deze aanvullingen betreffen voornamelijk nadere verduidelijkingen van het Gebruiksplan. Deze aanvullingen hebben geen effect op het geprognosticeerde baangebruik en de daarbij behorende geluidbelasting.

## 1 Perioden met dubbel baangebruik

(Gebruiksplan Schiphol 1995, Hoofdstuk 2, paragraaf 2.1.2)

Het verkeersaanbod gedurende de piekperioden is van een zodanige 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.

Binnen deze blokken van 2 uur wordt gedurende 1,5 uur een tweede landingsbaan of een tweede startbaan gebruikt.

## 2 Vliegtuigtypen

(Gebruiksplan Schiphol 1995, Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2)

Naar verwachting zal net als voorgaande jaren het aandeel volgens Hoofdstuk 2 geluidgecertificeerde vliegtuigen ook in 1995 afnemen. Dit wordt vooral ingegeven door het feit dat een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen die nu nog met Hoofdstuk-2 vliegtuigen opereren op korte termijn Hoofdstuk-3 geluidgecertificeerde vliegtuigen zullen inzetten.

Omdat de afgelopen jaren het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen groter is geweest dan vooraf werd geprognosticeerd, zal de luchthaven Schiphol maatregelen nemen om het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen op Schiphol sneller te doen afnemen.

Hierbij wordt gedacht aan maatregelen als:

- Verhoging van luchthaven tarieven voor H-2 vliegtuigen;
- Geen toestemming voor nieuwe vluchten op Schiphol met 'narrow-body' Hoofdstuk-2 vliegtuigen;



- Versnelde vervanging van Hoofdstuk-2 vliegtuigen van maatschappijen die Schiphol als thuisbasis hebben;
- Geen ontheffingen van het Europese Hoofdstuk-2 uitfaseringsbeleid;
- Operationele beperkingen voor 'narrow-body' Hoofdstuk-2 vliegtuigen 's nachts.

Over deze maatregelen wordt thans overleg gevoerd met luchtvaartmaatschappijen en met vertegenwoordigers van de Rijksluchtvaartdienst. In de loop van 1995 zal er inzicht ontstaan over de haalbaarheid en de effectiviteit van bovenstaande maatregelen.

### 3 Werkzaamheden baan 01L-19R (Zwanenburgbaan)

{Gebruiksplan Schiphol 1995, Hoofdstuk 3, paragraaf 3.6}

Gedurende de periode van half mei tot eind juli is de Zwanenburgbaan niet beschikbaar wegens uitvoering van werkzaamheden. Dit houdt in dat in deze periode het gebruik van de andere banen (met name de Buitenvel-dertbaan en de Aalsmeerbaan) en minder gangbare naderings- en vertrek-routes sterk zal toenemen.

Om de nadelige effecten (zowel operationele effecten als effecten richting omgeving) te beperken zijn maatregelen opgesteld voor een aangepast gebruik van het banenstelsel. (zie paragraaf 3.6 en 4.1.2 Gebruiksplan Schiphol 1995)

Na herhaald uitstel gedurende drie jaar is groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan uit veiligheidsoverwegingen in 1995 onvermijdelijk geworden. Dit vergt ingrijpende werkzaamheden aan deze baan en derhalve een langdurige buitengebruikstelling. Deze periode van buitengebruikstelling wordt tevens benut om de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden aanvliegbaar te maken. Het aan de Zuid-zijde gebruiken van deze baan is inbegrepen in de op handen zijnde vaststelling van de geluidzone Schiphol voor de periode 1995-2003 (interim zone).

Omdat elke buitengebruikstelling van de Zwanenburgbaan onvermijdelijk leidt tot een verhoogd gebruik van meer geluidhinderlijke banen, en dus tot meer geluidoverlast in Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert en Aalsmeer, is besloten om groot onderhoudswerkzaamheden en de aanpassingswerkzaamheden voor het zuidelijk gebruik te combineren in een buitengebruikstellingsperiode in 1995. Dit zou normaliter resulteren in een niet-beschikbaarheid van deze baan gedurende  $\pm$  6 maanden. Door middel van het toepassen van een snellere en duurdere werkmethode is de periode waarin de Zwanenburgbaan buiten gebruik is verkort tot ongeveer 2,5 maand.

Deze methode houdt in dat 16 uur per dag, 5 dagen per week gewerkt wordt aan de Zwanenburgbaan. De weekeinden zijn bedoeld voor activiteiten die anders een belemmering zijn voor de voortgang van de werkzaamheden. Hierbij moet gedacht worden aan productievoorbereiding en inmeten. Tevens kunnen de weekeinden gebruikt worden om, door ongunstige weersomstandigheden veroorzaakte vertragingen op te vangen opdat de einddatum niet in gevaar komt.

De werkzaamheden worden in de zomermaanden uitgevoerd om de kans op extra vertraging van het werk, veroorzaakt door ongunstige weersomstandigheden zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast heeft het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomerperiode ook als operationeel voordeel dat door de gunstiger weersomstandigheden het risico van terugval op slechts één beschikbare landingsbaan of startbaan aanzienlijk kleiner is.

Het uitvoeren van de werkzaamheden gedurende de zomermaanden kan voor de omgeving nadelig zijn. Het aanbod van vliegtuigen is in de zomermaanden groter dan in de wintermaanden. Daarentegen kan door het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomer de tijd dat extra hinder wordt ondervonden aanzienlijk verkort worden (van 5 maanden naar 2,5 maand).

Ook worden de werkzaamheden goeddeels reeds vóór de zomerperiode uitgevoerd (half mei-eind juli) opdat niet de gehele drukste periode (juli, augustus en september) de Zwanenburgbaan buiten gebruik is.

#### 4 Nachtstraffactoren per baan.

(aanvulling op de invoergegevens Gebruiksplan Schiphol 1995)

In bijlage A zijn per baangebruiksrichting en per kwartaal de gemiddelde nachtstraffactoren weergegeven.

#### 5 Wijziging Gebruiksplan Schiphol 1995.

In overleg met de Commissie Geluidhinder Schiphol (d.d. 3 februari 1995) zijn aanvullende procedures vastgesteld om de nachtelijke geluidhinder tijdens de periode dat de Zwanenbrugbaan buiten gebruik is, zo veel mogelijk te beperken. Deze aanvullende procedures hebben een veranderend baangebruik tot gevolg hetgeen een wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1995 noodzakelijk maakt.

Deze wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1995 zal begin maart gereed zijn en zal tevens de eerde genoemde aanvullingen bevatten.

| STARTEN       | 1e<br>kwartaal | 2e<br>kwartaal | 3e<br>kwartaal | 4e<br>kwartaal |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 24            | 1.72           | 1.86           | 1.88           | 1.72           |
| 01L           | 1.93           | 2.37           | 2.37           | 1.93           |
| 09            | 1.60           | 1.98           | 1.81           | 1.60           |
| 19L           | 1.61           | 1.46           | 1.79           | 1.62           |
| 27            | 1.46           | 2.92           | 1.99           | 1.46           |
| 04/06         | 1.61           | 2.34           | 1.37           | 1.61           |
| 22            | 1.65           | 1.31           | 1.31           | 1.67           |
| 01R           | -              | 1.51           | 1.31           | -              |
| Totaal        |                |                | -              | 1.26           |
| gem NSF       | 1.74           | 2.03           | 2.04           | 1.74           |
| <b>LANDEN</b> |                |                |                |                |
| 06            | 2.58           | 3.02           | 3.07           | 2.60           |
| 19R           | 2.22           | 2.43           | 2.40           | 2.22           |
| 27            | 1.64           | 1.90           | 1.59           | 1.65           |
| 01R           | 1.42           | 1.29           | 1.44           | 1.41           |
| 22/24         | 1.33           | 1.40           | 1.38           | 1.33           |
| 09            | 1.37           | 1.21           | 1.21           | 1.37           |
| 01L           | 1.13           | -              | 1.21           | 1.13           |
| 04            | 1.13           | 1.21           | 1.21           | 1.13           |
| Totaal        | 2.11           | 2.35           | 2.35           | 2.11           |
| gem NSF       |                |                |                |                |

gemiddelde nachtstraffactoren per baan.



# Schiphol

1449

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst  
Directie Luchtvaartinspectie  
5.1.2.e  
Postbus 575  
2130 AN HOOFFDORP

Doorkiesnummer

Nummer

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

5.1.2.e

25443/jn

22 februari 1995

Behandeld door

Betreft: Rapportage gebruiksplan 4<sup>e</sup> kwartaal 1994

Geachte heer 5.1.2.e ,

Bijgaand treft u ter informatie aan onze rapportage inzake het Gebruiksplan 1994 van de N.V. Luchthaven Schiphol over het 4<sup>e</sup> kwartaal van 1994.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,  
N.V. LUCHTHAVEN SCHIPHOL

5.1.2.e  
5.1.2.e



| Luchtvaartinspectie  |              |         |     |
|----------------------|--------------|---------|-----|
| Class.nr.            | B 2409 2401  |         |     |
| Ter behandeling aan: | Opbergen     |         |     |
| Datum                | 24 FEB. 1995 |         |     |
| 5.1.2.e              | 5.1.2.e      | 5.1.2.e |     |
| 5.1.2.e              | 16/3         | 28/2    | 1/3 |

**Rapportage Gebruiksplan**

**4<sup>e</sup> kwartaal 1994**

## 1. Inleiding

Ook voor 1994 is door de Luchthaven Schiphol een gebruiksplan opgesteld; in het gebruiksplan wordt, aan de hand van de te verwachten verkeersomvang en de geplande werkzaamheden aan start- en landingsbanen, rijbanen en voorzieningen, het gebruik van de luchthaven in het voorliggende jaar aangegeven.

Het gebruiksplan is gebaseerd op prognose gegevens. Door fluctuaties in de marktontwikkeling, zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kan een afwijking ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognostiseerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weer situatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% gedragen.

Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

## 2. Verkeersprognose

### 2.1 Verkeersvolume

In het gebruiksplan is voor het jaar 1994 een verkeersvolume voorspeld van 267.900. Voor het vierde kwartaal was een totaal van 66.200 vliegtuigbewegingen voorspeld.

In de praktijk hebben in het vierde kwartaal 67.671 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden; hetgeen een afwijking van +2% betekent ten opzichte van het geprognostiseerde verkeersvolume. Voor geheel 1994 is het totaal aantal vliegtuigbewegingen uitgekomen op 274.064 bewegingen; ten opzichte van de verwachting betekent dit een afwijking van +2%.

In de aanvulling op het gebruiksplan, d.d. 18 april 1994 werd reeds gewezen op een sterkere groei in het aantal vliegtuigbewegingen. Toen werd een totale stijging voorspeld van ca. 7,5% ten opzichte van 1993; dit zou uitkomen op een totaal van ± 279.000.

Voor de nachtperiode (23.00 - 06.00) was in het gebruiksplan voor 1994 een verkeersvolume voorspeld van 11.000 met in het vierde kwartaal een totaal van 2.800 vliegtuigbewegingen. In werkelijkheid hebben er in het vierde kwartaal 2.315 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden in de nachtperiode. Ten opzichte van het gebruiksplan is dit een afwijking van -17%. Voor geheel 1994 is het aantal nachtvluchten in het handelsverkeer uitgekomen op 10.643 hetgeen ten opzichte van het gebruiksplan een afwijking betekent van -3%.

Verkeersontwikkeling handelsverkeer 4<sup>e</sup> kwartaal 1994

|              | Totaal aantal bewegingen | Gedurende de nacht (23.00 - 06.00) | Geheel 1994 | Geheel 1994 Nachtperiode |
|--------------|--------------------------|------------------------------------|-------------|--------------------------|
| Gebruiksplan | 66.200                   | 2.800                              | 267.900     | 11.000                   |
| Werkelijk    | 67.671                   | 2.315                              | 274.064     | 10.643                   |

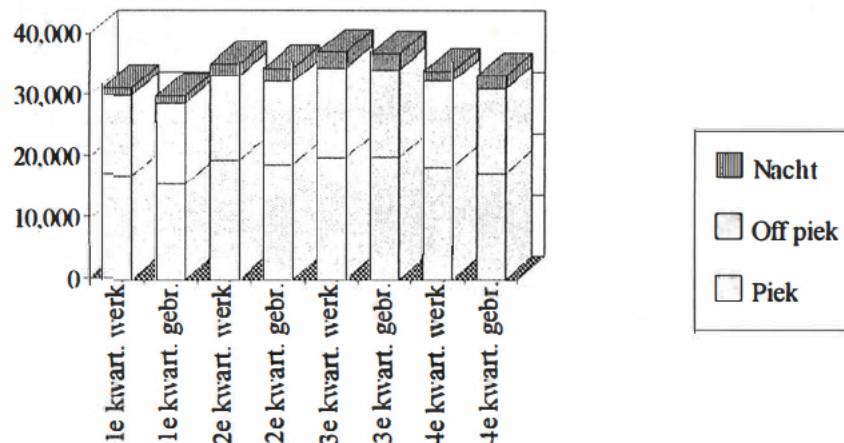


## Verkeersverdeling per kwartaal over 1994

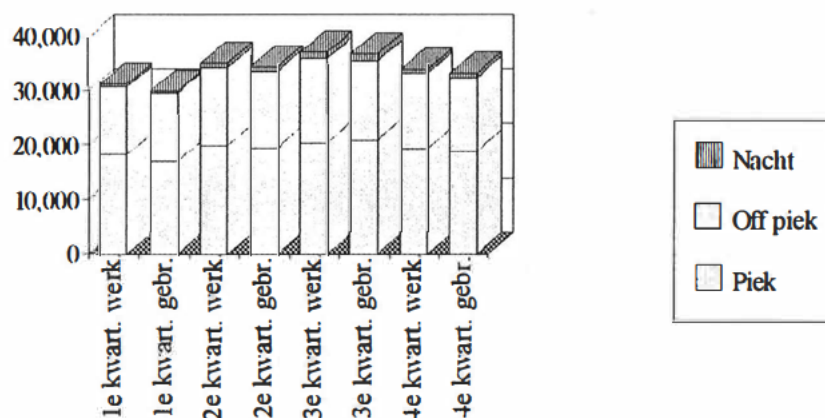
| Gebruiksplan  |              |                |                |                |               |
|---------------|--------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Maanden       | %bew         | tot. bew       | piek           | buiten piek    | nacht         |
| jan - mrt     | 22.3         | 59.700         | 32.500         | 25.800         | 1.400         |
| * starten     |              |                | 17.000         | 12.550         | 300           |
|               |              |                | 57%            | 42%            | 1%            |
| * landen      |              |                | 15.500         | 13.250         | 1.100         |
|               |              |                | 52%            | 44%            | 4%            |
| apr - jun     | 25.6         | 68.600         | 38.100         | 27.600         | 2.900         |
| * starten     |              |                | 19.500         | 14.050         | 750           |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 18.600         | 13.550         | 2.150         |
|               |              |                | 54%            | 40%            | 6%            |
| jul - sep     | 27.4         | 73.400         | 40.700         | 28.800         | 3.900         |
| * starten     |              |                | 20.900         | 14.500         | 1.300         |
|               |              |                | 57%            | 39%            | 4%            |
| * landen      |              |                | 19.800         | 14.300         | 2.600         |
|               |              |                | 54%            | 39%            | 7%            |
| okt - dec     | 24.7         | 66.200         | 36.100         | 27.300         | 2.800         |
| * starten     |              |                | 18.900         | 13.450         | 750           |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 17.200         | 13.850         | 2.050         |
|               |              |                | 52%            | 42%            | 6%            |
| <b>Totaal</b> | <b>100.0</b> | <b>267.900</b> | <b>147.400</b> | <b>109.500</b> | <b>11.000</b> |
| * starten     |              |                | 76.300         | 54.550         | 3.100         |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 71.100         | 54.950         | 7.900         |
|               |              |                | 53%            | 41%            | 6%            |
| Werkelijk     |              |                |                |                |               |
| Maanden       | %bew         | tot. bew       | piek           | buiten piek    | nacht         |
| jan - mrt     | 22.7         | 62.329         | 35.099         | 25.533         | 1.697         |
| * starten     |              |                | 18.292         | 12.384         | 489           |
|               |              |                | 59%            | 40%            | 1%            |
| * landen      |              |                | 16.807         | 13.149         | 1.208         |
|               |              |                | 54%            | 42%            | 4%            |
| apr - jun     | 25.6         | 70.087         | 39.226         | 28.059         | 2.802         |
| * starten     |              |                | 19.917         | 14.301         | 825           |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 19.309         | 13.758         | 1.977         |
|               |              |                | 55%            | 39%            | 6%            |
| jul - sep     | 26.9         | 73.977         | 40.142         | 30.006         | 3.829         |
| * starten     |              |                | 20.437         | 15.388         | 1.160         |
|               |              |                | 55%            | 42%            | 3%            |
| * landen      |              |                | 19.705         | 14.618         | 2.669         |
|               |              |                | 53%            | 40%            | 7%            |
| okt - dec     | 24.7         | 67.671         | 37.546         | 27.810         | 2.315         |
| * starten     |              |                | 19.346         | 13.750         | 722           |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 18.200         | 14.060         | 1.593         |
|               |              |                | 54%            | 42%            | 5%            |
| <b>Totaal</b> | <b>100%</b>  | <b>274.064</b> | <b>152.013</b> | <b>111.408</b> | <b>10.643</b> |
| * starten     |              |                | 77.992         | 55.823         | 3.196         |
|               |              |                | 57%            | 41%            | 2%            |
| * landen      |              |                | 74.021         | 55.585         | 7.447         |
|               |              |                | 54%            | 41%            | 5%            |

Uit de tabel blijkt dat in het vierde kwartaal het aantal starts in de piekperiode 2.2% hoger is dan was verwacht; het aandeel in het totaal aantal starts is conform de prognose, namelijk 57%. Het aantal landingen in piekperiode ligt 4.1% boven de prognose. Ook het aandeel in het totaal aantal landingen wijkt enigszins af van de afgegeven prognose namelijk 54% in plaats van de geprognostiseerde 53%.

**Verkeersverdeling aankomsten per kwartaal 1994**



**Verkeersverdeling vertrekken per kwartaal 1994**



## 2.2 Vliegtuigtypen

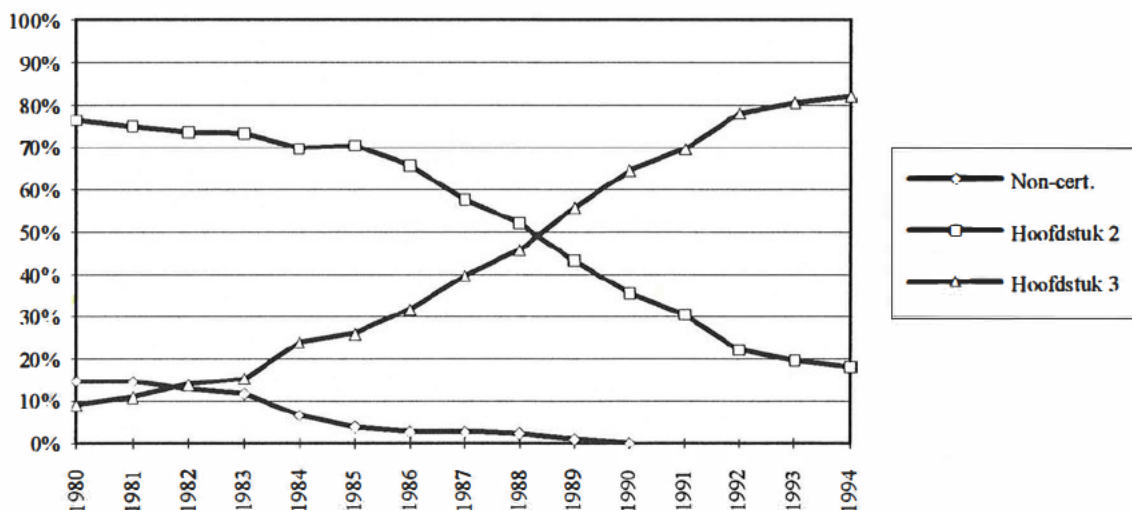
Naar verwachting zal, evenals voorgaande jaren, het aandeel vliegtuigen dat volgens de geluid classificatie van ICAO hoofdstuk 3 is gecertificeerd, verder toenemen. Het aandeel zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen zal afnemen, hetgeen een positieve invloed heeft op de geluidsbelasting van de omgeving van de luchthaven.

In de figuur is aangegeven de ontwikkeling van de geluidgecertificeerde vliegtuigen gedurende de afgelopen jaren.

Internationaal is afgesproken dat in het jaar 2002 vliegtuigen die volgens de ICAO geluid classificatie van Hoofdstuk 2 zijn gecertificeerd, niet meer in de E.G. lidstaten mogen opereren.

|          | Gebr. plan | Kwart. 1 | Kwart. 2 | Kwart. 3 | Kwart. 4 | Cumulatief geheel 1994 |
|----------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------------|
| Hfdst. 2 | 18%        | 17%      | 18%      | 18%      | 19%      | 18%                    |
| Hfdst. 3 | 82%        | 83%      | 82%      | 82%      | 81%      | 82%                    |

### GELUIDSGECERTIFICEERDE STRAALVLIEGTUIGEN



In het gebruiksplan is tevens aangegeven de verwachte verdeling van het aantal bewegingen over de verschillende vliegtuig categorieën.

Bij beschouwing van de werkelijke verdeling over de 6 te onderscheiden categorieën kan, als voorlopige conclusie, gezegd worden dat met name het aandeel van de wat kleinere vliegtuigtypen (cat. 1) iets groter uitvalt dan verwacht. Dit gaat ten koste van de categorieën 3 en 4.

| Cat. | Voorbeeld vliegtuig                | Gebruiksplan | Kwartaal 4 1994 | Cumulatief geheel 1994 |
|------|------------------------------------|--------------|-----------------|------------------------|
| 1    | Saab 340; Fokker 50                | 21%          | 23%             | 22%                    |
| 2    | Fokker 100; BAe-146, DC 9          | 23%          | 23%             | 23%                    |
| 3    | MD-80, Airbus 320, Tupolev 154     | 33%          | 31%             | 32%                    |
| 4    | Airbus 310, Boeing 757, Boeing 707 | 11%          | 10%             | 10%                    |
| 5    | DC-10, Airbus A300                 | 4%           | 4%              | 4%                     |
| 6    | Boeing 747-200/300/400             | 8%           | 9%              | 9%                     |



### 3. Baanbeschikbaarheid

Het totale baangebruik van de luchthaven wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van start- en landingsbanen. Indien een hoog preferente baan (b.v. de Kaagbaan) niet beschikbaar is vanwege onderhoud, dan moet het verkeer afgehandeld worden op een baan die een lagere preferentie heeft. In het gebruiksplan zijn de perioden aangegeven waarin de banen niet beschikbaar zijn wegen onderhoud en/of werkzaamheden.

De werkelijke buitendienst stellingen waren volgens planning plus enkele storingsopheffingen in oktober en november.

#### Buitendienst stelling gedurende het 4<sup>e</sup> kwartaal 1994

| Baan      | Naam              | Buitendienst<br>gepland | Buitendienst<br>werkelijk |
|-----------|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| 01L - 19R | Zwanenburgbaan    | wk 40 - 41              | wk 40 - 41 *              |
| 01R - 19L | Aalsmeerbaan      | ---                     | ---                       |
| 04 - 22   |                   | ---                     | ---                       |
| 06 - 24   | Kaagbaan          | ---                     | ---                       |
| 09 - 27   | Buitenveldertbaan | ---                     | ---                       |

- \* Cat.-status ILS 19R in tegenstelling tot planning categorie 1; hierdoor regelmatig werk binnen de invloed van de baan (wk 42 - 49), trafic & weather permitting.

### 4. Baangebruik

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluidspreferentieel baangebruikstelsel en de heersende windomstandigheden. Deze windomstandigheden bepalen welke beschikbare baancombinatie gebruikt moet worden. Indien bij een baancombinatie de dwars- en/of rugwindcriteria overschreden worden, dan wordt de eerstvolgende baancombinatie uit het preferentieel baangebruikstelsel gehanteerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen wordt gebaseerd op historische statistische weersgegevens. Hierbij tellen eveneens als randvoorwaarden het preferentieel baangebruikstelsel en de windcriteria.

De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.



|          | Gebruiksplan |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
|----------|--------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|---------|---------|
|          | jan - mrt    |        | apr - jun |        | jul - sep |        | okt - dec |        | Totaal  |         |
|          | %            | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %       | bew     |
| Starten  |              |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
| 24       | 48           | 14.500 | 33        | 11.550 | 32        | 11.700 | 36        | 11.900 | 37      | 49.650  |
| 01L      | 25           | 7.500  | 42        | 14.400 | 41        | 15.100 | 30        | 10.000 | 35      | 47.000  |
| 19L      | 18           | 5.250  | 9         | 3.000  | 8         | 2.950  | 11        | 3.700  | 11      | 14.900  |
| 09       | 0            | 0      | 13        | 4.300  | 13        | 4.750  | 16        | 5.200  | 11      | 14.250  |
| 27       | 0            | 0      | 0         | 0      | 5         | 1.850  | 6         | 2.000  | 3       | 3.850   |
| 04/06    | 6            | 1.850  | 1         | 350    | 1         | 250    | 1         | 200    | 2       | 2.650   |
| 22       | 3            | 750    | 2         | 700    | 0         | 100    | 0         | 100    | 1       | 1.650   |
| Sub. tot | 100          | 29.850 | 100       | 34.300 | 100       | 36.700 | 100       | 33.100 | 100     | 133.950 |
| Landen   |              |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
| 06       | 27           | 8.100  | 39        | 13.400 | 38        | 14.200 | 33        | 10.700 | 36      | 46.400  |
| 19R      | 40           | 11.950 | 25        | 8.500  | 25        | 9.100  | 32        | 10.400 | 30      | 39.950  |
| 27       | --           | --     | 17        | 6.050  | 21        | 7.700  | 19        | 6.400  | 15      | 20.150  |
| 01R      | 14           | 4.100  | 12        | 4.100  | 10        | 3.700  | 8         | 2.800  | 11      | 14.700  |
| 22/24    | --           | --     | 6         | 2.000  | 5         | 1.700  | 7         | 2.300  | 4       | 6.000   |
| 22/24/27 | 18           | 5.400  | --        | --     | --        | --     | --        | --     | 4       | 5.400   |
| 09       | --           | --     | --        | --     | 1         | 200    | 1         | 400    | 0       | 600     |
| 01L      | 0            | 100    | 0         | 50     | --        | --     | --        | --     | 0       | 150     |
| 04       | 1            | 200    | 1         | 200    | 0         | 100    | 0         | 100    | 0       | 600     |
| Sub. tot | 100          | 29.850 | 100       | 34.300 | 100       | 36.700 | 100       | 33.100 | 100     | 133.950 |
| Totaal   | 59.700       |        | 68.600    |        | 73.400    |        | 66.200    |        | 267.900 |         |
|          | Werkelijk    |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
|          | jan - mrt    |        | apr - jun |        | jul - sep |        | okt - dec |        | Totaal  |         |
|          | %            | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %       | bew     |
| Starten  |              |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
| 24       | 56           | 17.627 | 42        | 14.703 | 45        | 16.763 | 47        | 15.969 | 47      | 65.062  |
| 01L      | 23           | 7.106  | 42        | 14.686 | 39        | 14.322 | 19        | 6.344  | 31      | 42.458  |
| 19L      | 20           | 6.108  | 12        | 4.132  | 5         | 1.985  | 11        | 3.809  | 12      | 16.033  |
| 09       | 0            | 9      | 3         | 1.202  | 9         | 3.501  | 22        | 7.344  | 9       | 12.056  |
| 27       | 0            | 1      | 0         | 1      | 1         | 349    | 1         | 237    | 0       | 588     |
| 04/06    | 1            | 305    | 1         | 314    | 0         | 56     | 0         | 98     | 1       | 773     |
| 22       | 0            | 9      | 0         | 5      | 0         | 7      | 0         | 16     | 0       | 37      |
| 19R      | 0            | 0      | 0         | 1      | 0         | 0      | 0         | 1      | 0       | 2       |
| 01R      | 0            | 0      | 0         | 0      | 0         | 2      | 0         | 0      | 0       | 2       |
| Sub. tot | 100          | 31.165 | 100       | 35.043 | 100       | 36.985 | 100       | 33.818 | 100     | 137.011 |
| Landen   |              |        |           |        |           |        |           |        |         |         |
| 06       | 18           | 5.607  | 35        | 12.418 | 36        | 13.315 | 31        | 10.656 | 31      | 41.996  |
| 19R      | 56           | 17.482 | 39        | 13.611 | 30        | 11.196 | 30        | 10.075 | 38      | 52.365  |
| 27       | 1            | 271    | 7         | 2.555  | 27        | 10.005 | 30        | 10.032 | 17      | 22.862  |
| 01R      | 10           | 3.196  | 14        | 4.980  | 5         | 1.878  | 6         | 2.097  | 9       | 12.151  |
| 22/24    | 15           | 4.545  | 4         | 1.469  | 2         | 591    | 3         | 972    | 6       | 7.577   |
| 09       | 0            | 0      | 0         | 0      | 0         | 2      | 0         | 3      | 0       | 5       |
| 01L      | 0            | 60     | 0         | 05     | 0         | 1      | 0         | 15     | 0       | 81      |
| 04       | 0            | 3      | 0         | 55     | 0         | 3      | 0         | 2      | 0       | 13      |
| 19L      | 1            | 0      | 0         | 51     | 0         | 1      | 0         | 1      | 0       | 3       |
| Sub. tot | 100          | 31.164 | 100       | 35.043 | 100       | 36.992 | 100       | 33.853 | 100     | 137.053 |
| Totaal   | 62.329       |        | 70.086    |        | 73.977    |        | 67.671    |        | 274.064 |         |

De 3e preferentie (S24/L19R) lijkt aanzienlijk meer gebruikt te zijn dan verwacht, terwijl ook de 5e preferentie (S24/L27) meer is gebruikt dan verwacht. Meteorologische omstandigheden zijn de oorzaak van het feit dat in het vierde kwartaal het werkelijk gebruik van baan 09 - 27 ruim boven het prognostiseerde aandeel ligt.

## 5. Afstandsklassen

Het startgewicht van een vliegtuig is van grote invloed op het geluidsniveau van dat vliegtuig. Dit startgewicht wordt mede bepaald door de af te leggen afstand.

De verdeling over de afstandsklassen in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 1994 is als volgt:

### Verdeling afstandsklassen

| Klasse | Afstandsbereik | Gebruiksplan<br>1994 | Kwartaal 4<br>1994 | Cumulatief<br>geheel 1994 |
|--------|----------------|----------------------|--------------------|---------------------------|
| 0      | 0 - 750 km     | 46%                  | 49%                | 49%                       |
| 1      | 750 - 1500 km  | 22%                  | 22%                | 21%                       |
| 2      | 1500 - 3000 km | 19%                  | 15%                | 17%                       |
| 3      | > 3000 km      | 12%                  | 14%                | 14%                       |

## 6. Lesvluchten

Het aantal lesvluchten (excl. privéverkeer) in het derde kwartaal van 1994 bedroeg 140. Voor geheel 1994 bedraagt het totaal aantal lesvluchten 992. Dit betekent een afwijking van -17,4% ten opzichte van de prognose in het gebruiksplan (1.200 lesvluchten).

## 7. Proefdraaien

In het gebruiksplan is het totaal aantal proefdraaisessies voor 1994 geschat op 600 waarvan 85% op de afgeschermd proefdraaiplaats en 15% op niet afgeschermd locaties op het luchthaventerrein.

In het vierde kwartaal hebben 194 proefdraaisessie plaatsgevonden; 193 sessies vonden plaats op de afgeschermd proefdraaiplaats.

Voor geheel 1994 is een totaal van 706 proefdraaisessies, waarvan 98% (690 sessies) heeft plaatsgevond op de afgeschermd proefdraaiplaats en de overige 2% (16 sessies) op overige locaties op het luchthaventerrein.

## 8. Conclusie

Het totale verkeersvolume is ca. 2% hoger uitgevallen dan verwacht. Daarentegen zijn de nachtvluchten ca. 3% achtergebleven bij de verwachting.

De verkeersverdeling in het vierde kwartaal was redelijk conform de prognose.

Het aandeel Hoofdstuk 2 gecertificeerde vliegtuigen was in het vierde kwartaal 19%. Voor geheel 1994 is het aandeel 18% en dit is conform de prognose.

De baanbeschikbaarheid was, op enkele storingsopheffingen na, volgens planning. Het baangebruik echter, is door meteorologische omstandigheden, minder gunstig dan verwacht; met name het gebruik van baan 09 - 27 was aanzienlijk meer dan voorzien.

# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

De heer **5.1.2.e**  
Rijksluchtvaartdienst,  
Afdeling Luchtvaartinspectie  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

Doorkiesnummer Nummer  
**5.1.2.e** 25378

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.  
2 maart 1995

Behandeld door

Betreft: Wijziging Gebruiksplan Schiphol 1995

Geachte heer **5.1.2.e**,

Hierbij doe ik u toekomen de wijziging op het Gebruiksplan Schiphol 1995.

Deze wijziging bevat de aanpassingen in het baangebruik zoals overeengekomen in de vergadering van de Commissie Geluidhinder Schiphol van 3 februari jongstleden.

Tevens zijn de door de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagde aanpassingen opgenomen en zijn enkele onvolkomenheden van het in december 1994 uitgegeven Gebruiksplan Schiphol 1995 gecorrigeerd.

Om gedurende het buiten gebruik zijn van de Zwanenburgbaan de nachtelijke geluidbelasting in Amstelveen en Amsterdam-Buitenveldert te beperken, heeft de Luchtverkeersbeveiliging, in overleg met de RLD/Luchtvaartinspectie en de Luchthaven Schiphol, voorgesteld om tijdelijk het gebruik van de Buitenveldertbaan in westelijke richting, inclusief de tijdelijke en speciale geluidgunstige vertrekroutes, een hoge preferentie te geven. Dit voorstel is met de Commissie Geluidhinder Schiphol besproken en als maatregel geaccordeerd. Deze maatregel maakt deel uit van de wijziging Gebruiksplan Schiphol 1995.

In het vertrouwen u met de toezending van de wijziging op het Gebruiksplan Schiphol 1995 van dienst te zijn,

verblijven wij,

hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

**5.1.2.e**

**5.1.2.e**

**5.1.2.e**

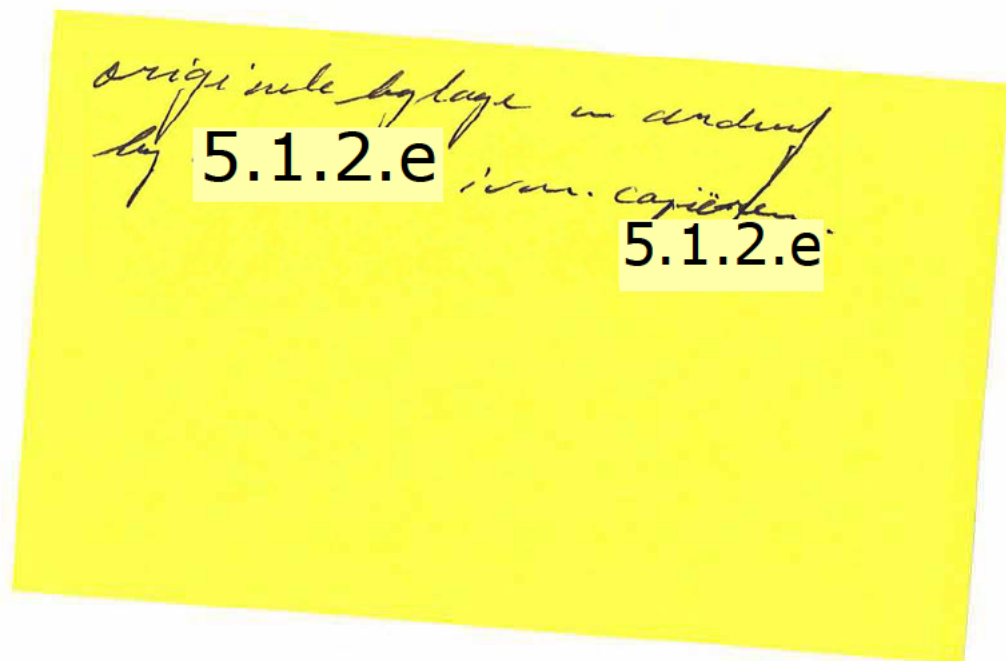
| Luchtvaartinspectie         |                |
|-----------------------------|----------------|
| Class.nr. <b>B 240.1</b>    |                |
| Ter behandeling aan:        | Opbergen       |
| Datum - <b>6 MAART 1995</b> |                |
| <b>5.1.2.e</b>              | <b>5.1.2.e</b> |
| <b>5.1.2.e</b>              | <b>5.1.2.e</b> |
| <b>5.1.2.e</b>              | <b>5.1.2.e</b> |





## GEBRUIKSPLAN SCHIPHOL 1995

Aanvullingen, wijzigingen en correcties



AIR/O&P/AOP  
N.V. Luchthaven Schiphol  
02-maart-1995



## Inhoud

|   | pagina. |
|---|---------|
| 1. Inleiding                                    | 2       |
| 2. Aanvullingen Gebruiksplan Schiphol 1995      | 3       |
| 2.1 Perioden met dubbel baan gebruik            | 3       |
| 2.2 Vliegtuigtypen                              | 3       |
| 2.3 Werkzaamheden baan 01L-19R (Zwanenburgbaan) | 4       |
| 3. Wijzigingen Gebruiksplan Schiphol 1995       | 6       |
| 3.1 Preferentievolgorde                         | 6       |
| 3.2 Baangebruik                                 | 7       |
| 3.3 Vliegroutes                                 | 7       |
| 3.4 Geluidbelasting                             | 8       |
| 4. Correcties Gebruiksplan Schiphol 1995        | 9       |

## **1. Inleiding**

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat worden middels dit document enkele aanvullingen op het Gebruiksplan Schiphol 1995 gegeven. Deze aanvullingen betreffen voornamelijke nadere verduidelijkingen van het Gebruiksplan.

Naar aanleiding van de vergadering van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS) d.d. 3 februari 1995 is de preferentie-volgorde voor het nachtelijk baangebruik alsmede de daarbij te gebruiken uitvlieg-procedures gedurende het buitengebruik zijn van de Zwanenburgbaan (half mei tot eind juli) gewijzigd. Deze wijziging heeft invloed op het baangebruik en de daarbij behorende geluidbelasting. Wijziging van het Gebruiksplan Schiphol is hierdoor noodzakelijk.

Tevens worden enkele onvolkomenheden van Het Gebruiksplan Schiphol 1995 gecorrigeerd. Deze correcties hebben geen invloed op de inhoud van het Gebruiksplan.

Dit document behoort bij het in december 1994 uitgegeven Gebruiksplan Schiphol 1995. Per aanvulling/wijziging/correctie wordt verwezen naar het desbetreffende hoofdstuk van dat gebruiksplan. De gebruikte nummering van de tabellen en bijlagen komen overeen met de versie van december 1994.

## 2. Aanvullingen Gebruiksplan Schiphol 1995

In dit hoofdstuk zijn aanvullingen opgenomen ter verduidelijking van de tekst in het Gebruiksplan Schiphol 1995. Deze aanvullingen hebben geen effect op het geprognoseerde baangebruik en de daarbij behorende geluidbelasting.

### 2.1 Perioden met dubbel baangebruik

Het verkeersaanbod gedurende de piekperioden is van een zodanige 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.

Binnen deze blokken van 2 uur wordt gedurende 1,5 uur een tweede landingsbaan of een tweede startbaan gebruikt.

### 2.2 Vliegtuigtypen

Naar verwachting zal net als voorgaande jaren het aandeel volgens Hoofdstuk 2 geluidgecertificeerde vliegtuigen ook in 1995 afnemen. Dit wordt vooral ingegeven door het feit dat een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen die nu nog met Hoofdstuk-2 vliegtuigen opereren op korte termijn Hoofdstuk-3 geluidgecertificeerde vliegtuigen zullen inzetten.

Omdat de afgelopen jaren het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen groter is geweest dan vooraf werd geprognoseerd, zal de luchthaven Schiphol maatregelen nemen om het aandeel Hoofdstuk-2 vliegtuigen op Schiphol sneller te doen afnemen.

Hierbij wordt gedacht aan maatregelen als:

- Verhoging van luchthaven tarieven voor H-2 vliegtuigen;
- Geen toestemming voor nieuwe vluchten op Schiphol met narrow body Hoofdstuk-2 vliegtuigen;
- Versnelde vervanging van Hoofdstuk-2 vliegtuigen van maatschappijen die Schiphol als thuisbasis hebben;
- Geen ontheffingen van het Europese Hoofdstuk-2 uitfaseringsbeleid;
- Operationele beperkingen voor 'narrow-body' Hoofdstuk-2 vliegtuigen 's nachts.

Over deze maatregelen wordt thans overleg gevoerd met luchtvaartmaatschappijen en met vertegenwoordigers van de Rijksluchtvaartdienst. In de loop van 1995 zal er inzicht ontstaan over de haalbaarheid en de effectiviteit van bovenstaande maatregelen.

### 2.3 Werkzaamheden baan 01L-19R (Zwanenburgbaan)

Gedurende de periode van half mei tot eind juli is de Zwanenburgbaan niet beschikbaar wegens uitvoering van werkzaamheden. Dit houdt in dat in deze periode het gebruik van de andere banen (met name de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan) en minder gangbare naderings- en vertrekroutes sterk zal toenemen.

Om de nadelige effecten (zowel operationele effecten als effecten richting omgeving) te beperken zijn maatregelen opgesteld voor een aangepast gebruik van het banenstelsel. (zie paragraaf 3.6 en 4.1.2 Gebruiksplan Schiphol 1995)

In overleg met de Commissie Geluidhinder Schiphol zijn voorts aanvullende procedures vastgesteld om de nachtelijke geluidhinder tijdens deze periode zo veel mogelijk te beperken. Deze aanvullende procedures zijn verwerkt in de navolgende wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1995. (zie hoofdstuk 3 van onderliggend document).

Na herhaald uitstel gedurende drie jaar is groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan uit veiligheidsoverwegingen in 1995 onvermijdelijk geworden. Dit vergt ingrijpende werkzaamheden aan deze baan en derhalve een langdurige buitengebruikstelling. Deze periode van buitengebruikstelling wordt tevens benut om de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden aanvliegbaar te maken. Het aan de Zuidzijde gebruiken van deze baan is inbegrepen in de op handen zijnde vaststelling van de geluidzone Schiphol voor de periode 1995-2003 (interim zone). Omdat elke buitengebruikstelling van de Zwanenburgbaan onvermijdelijk leidt tot een verhoogd gebruik van meer geluidhinderlijke banen, en dus tot meer geluidoverlast in Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert en Aalsmeer, is besloten om groot onderhoudswerkzaamheden en de aanpassingswerkzaamheden voor het zuidelijk gebruik te combineren in een buitengebruikstellingsperiode in 1995. Dit zou normaliter resulteren in een niet-beschikbaarheid van deze baan gedurende  $\pm 6$  maanden. Door middel van het toepassen van een snellere en duurdere werkmethode is de periode waarin de Zwanenburgbaan buiten gebruik is verkort tot ongeveer 2,5 maand.

Deze methode houdt in dat 16 uur per dag, 5 dagen per week gewerkt wordt aan de Zwanenbrugbaan. De weekenden zijn bedoeld voor activiteiten die anders een belemmering zijn voor de voortgang van de werkzaamheden. Hierbij moet gedacht worden aan productievoorbereiding en inmeten. Tevens kunnen de weekenden gebruikt worden om, door ongunstige weersomstandigheden veroorzaakte vertragingen op te vangen opdat de einddatum niet in gevaar komt.

De werkzaamheden worden in de zomermaanden uitgevoerd om de kans op extra vertraging van het werk, veroorzaakt door ongunstige weersomstandigheden zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast heeft het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomerperiode ook als operationeel voordeel dat door de gunstiger weersomstandigheden het risico van terugval op slechts één beschikbare landingsbaan of startbaan aanzienlijk kleiner is.



Het uitvoeren van de werkzaamheden gedurende de zomermaanden kan voor de omgeving nadelig zijn. Het aanbod van vliegtuigen is in de zomermaanden groter dan in de wintermaanden. Daarentegen kan door het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomer de tijd dat extra hinder wordt ondervonden aanzienlijk verkort worden (van 5 maanden naar 2,5 maand).

Ook worden de werkzaamheden goeddeels reeds vóór de zomerperiode uitgevoerd (half mei-eind juli) opdat niet de gehele drukste periode (juli, augustus en september) de Zwanenburgbaan buiten gebruik is.

### 3. Wijziging Gebruiksplan Schiphol 1995

Om in de situatie dat de Zwanenburgbaan buiten gebruik is de extra nachtelijke geluidbelasting in Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert zo veel mogelijk te beperken is na overleg met de LVB en met instemming van de Commissie Geluidhinder Schiphol de preferentie volgorde voor de nachtperiode gewijzigd. Als eerste preferentie zal startbaan 27 (Buitenveldertbaan in westelijke richting) gebruikt worden. Hierbij zal dan gebruik gemaakt worden van speciale vertrekroutes die het overvliegen van Hoofddorp, Vijfhuizen en Haarlem moeten voorkomen.

Het gebruik van startbaan 27 als eerste preferentie beperkt zich tot de periode waarin de Zwanenburgbaan buiten gebruik is. Na deze periode is startbaan 01L (Zwanenburgbaan in noordelijke richting) weer de eerste preferentie.

#### 3.1 Preferentievolverorde

Hoofdstuk 4, paragraaf 4.1.2, Tabel 7, Gebruiksplan Schiphol 1995.

Tabel 7. Baangebruikspreferenties, Zwanenburgbaan (01L-19R) buiten gebruik.

| Nachtperiode |     |       |               |
|--------------|-----|-------|---------------|
| Pref.        | LND | STR   | Vereist zicht |
| 1            | 06  | 27 1) | --            |
| 2            | 06  | 06 1) | --            |
| 3            | 06  | 09    | --            |
| 4            | 27  | 24    | --            |
| 5            | 24  | 24    | --            |

Opmerking 1: Met gebruik van tijdelijke speciale vertrekroutes voor de nachtperiode.

### 3.2 Baangebruik

Hoofdstuk 4, paragraaf 4.5, Tabel 10, Gebruiksplan Schiphol 1995.

Tabel 10. Verwachting baangebruik voor het jaar 1995

|          | Periode in 1995  |                   |                  |                  |                 |
|----------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|
|          | Jan-Mrt<br>% bew | Apr- Jun<br>% bew | Jul-Sep<br>% bew | Okt-Dec<br>% bew | Totaal<br>% bew |
| Starten  |                  |                   |                  |                  |                 |
| 24       | 39 12400         | 34 12400          | 35 13650         | 39 13700         | 37 52150        |
| 01L      | 31 9800          | 16 5800           | 36 14000         | 31 10900         | 29 40500        |
| 19L      | 10 3200          | 11 4000           | 8 3100           | 10 3500          | 10 13800        |
| 09       | 13 4100          | 25 9000           | 14 5400          | 13 4550          | 16 23050        |
| 27       | 5 1600           | 8 2900            | 5 2000           | 5 1750           | 6 8250          |
| 04/06    | 1 300            | 4 1150            | 2 800            | 1 350            | 2 2600          |
| 22       | 1 300            | 1 300             | 0 0              | 0 0              | 0 600           |
| 19R      | 0 0              | 0 0               | 0 0              | 1 350            | 0 350           |
| 01R      | 0 0              | 1 300             | 0 0              | 0 0              | 0 300           |
| sub.tot. | 100 31700        | 100 36250         | 100 38950        | 100 35100        | 100 142000      |
| Landen   |                  |                   |                  |                  |                 |
| 06       | 33 10450         | 43 15600          | 40 15600         | 33 11500         | 38 53150        |
| 19R      | 34 10800         | 11 4000           | 23 9000          | 34 11950         | 25 35750        |
| 27       | 17 5400          | 29 10500          | 22 8600          | 17 5950          | 21 30450        |
| 01R      | 8 2550           | 10 3650           | 9 3500           | 8 2800           | 9 12500         |
| 22/24    | 7 2200           | 6 2200            | 5 1950           | 7 2450           | 6 8800          |
| 09       | 1 300            | 1 300             | 1 300            | 1 300            | 1 1200          |
| 01L      | 0 0              | 0 0               | 0 0              | 0 150            | 0 150           |
| 04       | 0 0              | 0 0               | 0 0              | 0 0              | 0 0             |
| sub.tot. | 100 31700        | 100 36250         | 100 38950        | 100 35100        | 100 142000      |
| Totaal   | 63400            | 72500             | 77900            | 70200            | 284000          |

### 3.3 Vliegroutes

Voor het gebruik van startbaan 27 en startbaan 06 zijn voor de nachtperiode tijdelijke en speciale vertrekroutes ontworpen die het overvliegen van woongebieden zoveel mogelijk moeten voorkomen.

#### Tijdelijke speciale vertrek route startbaan 27.

Voor starts vanaf baan 27 moet een route gevlogen worden die direct naar het noorden afbuigt en voert over relatief dun bevolkt gebied. Hierbij worden de woongebieden Hoofddorp, Zwanenburg en Spaarndam zoveel mogelijk vermeden. In bijlage 1 is deze route schematisch weergegeven.

#### Tijdelijke speciale vertekroutes startbaan 06.

Starts vanaf de Kaagbaan in noordoostelijke richting volgen routes die direct afbuigen in noordwestelijke richting of in zuidoostelijke richting. In bijlage 2 zijn deze routes schematisch weergegeven.

### 3.4 Geluidbelasting

De wijziging van de nachtelijke preferentie volgorde is alleen geldig voor de situatie waarbij de Zwanenburgbaan buiten gebruik is. Dit is voor een periode van ongeveer 2,5 maand.

Door het wijzigen van de prefentie volgorde wordt de 35 Ke-geluidbelastingscontour nabij Amstelveen/Buitenveldert kleiner. Aan de Westzijde van de Buitenveldertbaan wordt de contour echter groter. Door de ligging van de tijdelijke vertekroutes vanaf deze baan wordt ook de contour nabij Vijfhuizen breder.

Het totaal aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidbelastingscontour neemt af van 18610 in de in december 1994 uitgegeven versie van het Gebruiksplan Schiphol 1995 tot een totaal van 16986. In bijlage D zijn de 'nieuwe' geprognoseerde 20 en 35 Ke-geluidbelastingscontouren weergegeven.

In bijlage E is een vergelijking gegeven met de 35 Ke interim-geluidzone.

Ook de effecten op de  $LA_{eq}$  nachtcontour zijn bepaald. In bijlage F zijn de 20 dB(A) en de 26 dB(A)  $LA_{eq}$  geluidbelastingscontouren weergegeven.


De contour is bij Amstelveen en Amsterdam-Buitenveldert kleiner geworden. Aan de westzijde van de Buitenveldertbaan is de contour groter geworden. Door het gebruik van startbaan 27 en de tijdelijke speciale uitvliegroute zal de mogelijke hinder beperkt blijven tot het noordelijke deel van Hoofddorp en de woonkern Vijfhuizen.

Deze mogelijke hinder zal beperkt blijven tot de periode van 2,5 maand. Nadat de Zwanenburgbaan weer in gebruik genomen is, zal startbaan 27 weer één van de laagste gebruikspreferenties krijgen.

Voor de volledigheid is in bijlage G de 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -nachtcontour voor het Gebruiksplan Schiphol 1995 vergeleken met de 26 dB(A)  $LA_{eq}$  interim geluidzone Schiphol 1996-2003.




#### 4. Correctie Gebruiksplan Schiphol 1995

Correcties ten opzichte van het Gebruiksplan Schiphol 1995, zoals uitgegeven in december 1994, zijn aangegeven met 

##### Hoofdstuk 2, paragraaf 2.1.1, Tabel 1



Tabel 1. Verkeersontwikkleing handelsverkeer.

| jaar | totaal aantal bew.<br>00:00-24:00 uur | Gedurende nacht<br>23:00-06:00 uur | Gedurende nacht<br>00:00-06:00 uur  |
|------|---------------------------------------|------------------------------------|---|
| 1991 | 206269                                | 8967                               |  6559 |
| 1992 | 238812                                | 10319                              | 8088  |
| 1993 | 259675                                | 9484                               | 7822  |
| 1994 | 273300                                | 11000                              | 9100  |
| 1995 | 284000                                | 11650                              | 9400  |

##### Hoofdstuk 4, paragraaf 4.1.4, Tabel 9

Vanaf het moment dat het zuidelijk gebruik van de Zwanenburg baan is toegestaan, zal de Aalsmeerbaan gedurende de nachtperiode gesloten worden. Dit houdt in dat Aalsmeerbaan (01R-19L) voor de nacht niet meer in de preferentie volgorde zal voorkomen.

Tabel 9. Baangebruikspreferenties bij gebruik alle banen, inclusief zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan.

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

**Bijlage D; Ke-geluidbelastingcontouren voor Gebruiksplan  
Schiphol 1995; 20, 35, 40 en 65 KE**

Berekend door het Nationaal lucht- en Ruimtevaartlaboratorium  
(NLR)



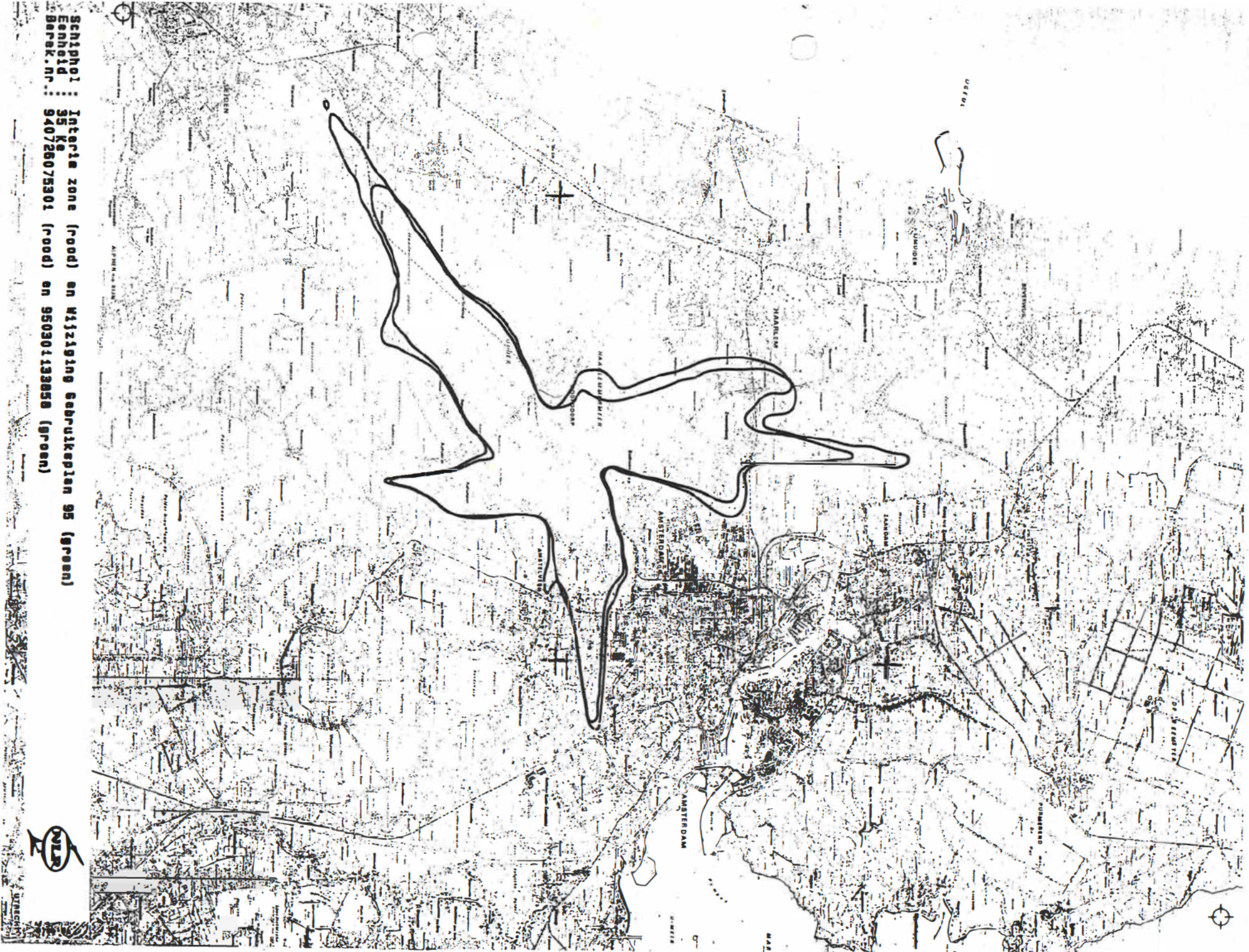


Tabel 17. Woningtellingen binnen 20 en 35 Ke-geluidbelastingcontour voor Gebruiksplan Schiphol 1995.  
Berekend door Advanced Decision Systems, ADECS bv.

| Gemeente             | Aantal wonin en binnen |       |
|----------------------|------------------------|-------|
|                      | 20 Ke                  | 35 Ke |
| Aalsmeer             | 7872                   | 1998  |
| Abcoude              | 675                    | 0     |
| Alkemade             | 338                    | 0     |
| Amstelveen           | 30483                  | 4665  |
| Amsterdam rest       | 43771                  | 4     |
| Zuid-Oost            | 24215                  | 0     |
| Buitenveldert        | 10004                  | 3496  |
| Osdorp               | 15981                  | 171   |
| Geuzeveld/Sloterdijk | 16601                  | 0     |
| Slotervaart          | 8077                   | 0     |
| Diemen               | 1868                   | 0     |
| Haarlem              | 11027                  | 0     |
| Haarlemmerliede      | 1906                   | 889   |
| Haarlemmerm. rest    | 5073                   | 1825  |
| Badhoevedorp         | 3223                   | 28    |
| Hoofddorp            | 16654                  | 35    |
| Nieuw Vennep         | 5432                   | 723   |
| Rijsenhout           | 1174                   | 202   |
| Zwanenburg           | 3163                   | 2941  |
| Heemstede            | 150                    | 0     |
| Jacobsvoude          | 1377                   | 0     |
| Lisse                | 5243                   | 0     |
| Muiden               | 1050                   | 0     |
| Nieuwveen            | 1630                   | 0     |
| Ouder-Amstel         | 2284                   | 0     |
| Ronde Venen          | 481                    | 0     |
| Sassenheim           | 5184                   | 0     |
| Uithoorn             | 9296                   | 9     |
| Velsen               | 1075                   | 0     |
| Voorhout             | 2614                   | 0     |
| Weesp                | 2482                   | 0     |
| Zaanstad             | 5702                   | 0     |
| Assendelft           | 2657                   | 0     |
| Overig               | 2165                   | 0     |
| Totaal               | 250927                 | 16986 |



**Bijlage E;      Vergelijking 35 Ke-contour Gebruiksplan Schiphol  
1995 met de 35 Ke interim-geluidzone Schiphol  
1996-2003**



Bijlage F; 20 en 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -contouren Gebruiksplan  
Schiphol 1995





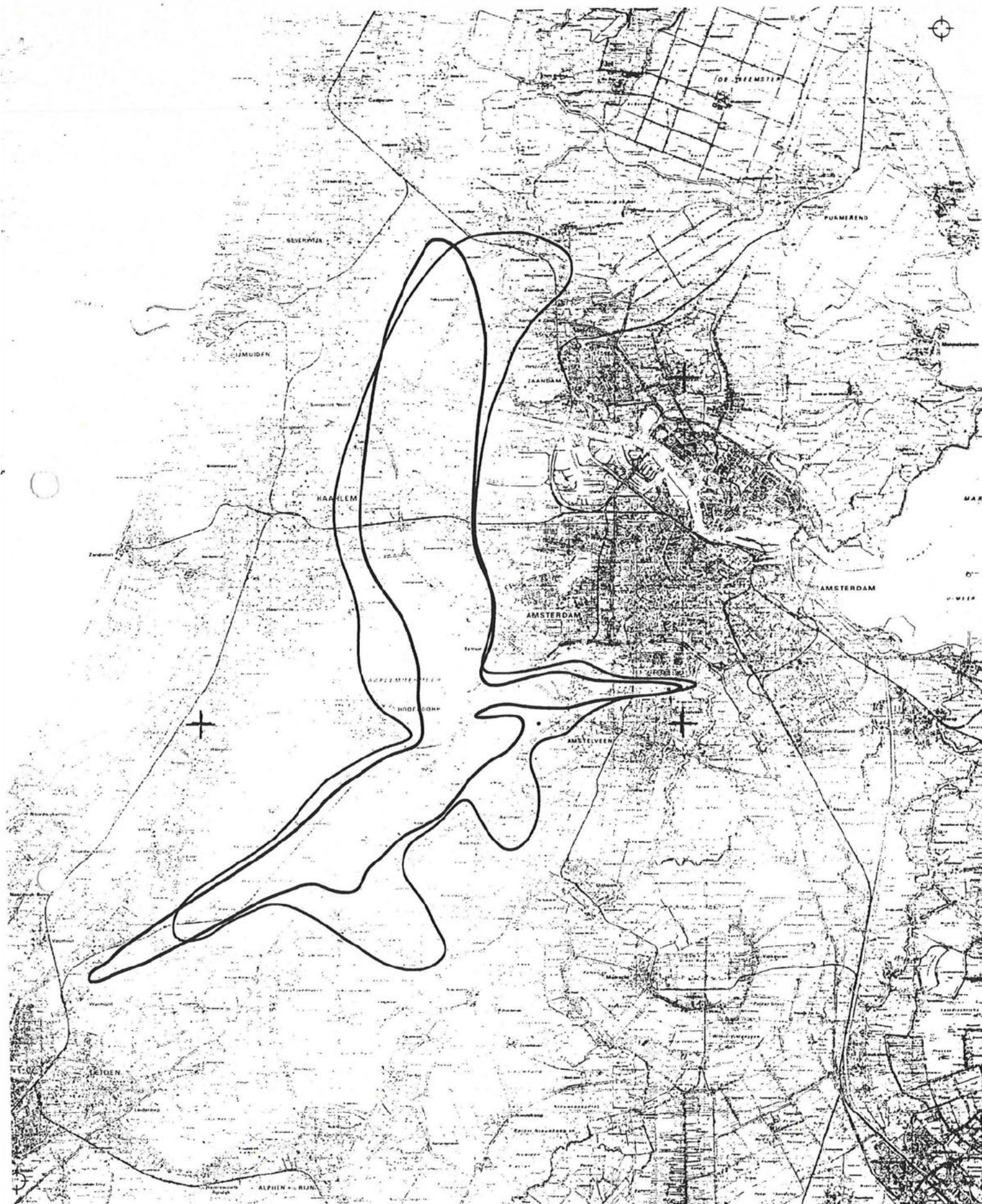
Schiphol : Wijziging Gebruiksplan 95  
Eenheid : 20 en 26 Laag  
Berek.nr.: 950301095910



UTRECHT



Bijlage G;      Vergelijking 26 dB(A)  $LA_{eq}$ -contour Gebruiksplan  
Schiphol 1995 met 26 dB(A)  $LA_{eq}$  interim-geludi-  
zone Schiphol 1996-2003



Schiphol : Interie zone (rood) en Wijziging Gebruiksplan 95 (groen)  
Eenheid : 26 Laag  
Berek.nr.: 940727084342 (rood) en 950301095910



UTRECHT



AFSCHRIFT



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

KOPIE BESTEMD VOOR:

DG-RLD  
 DLI  
 ADLI  
 HMZ  
 plv. HMZ  
 de heer 5.1.2.e /VROM  
 5.1.2.e  
 MZ-Archief/95.298

Aan  
 N.V. Luchthaven Schiphol  
 t.a.v. President-Directeur  
 ir. drs. H.N.J. Smits  
 Postbus 7501  
 1118 ZG Luchthaven Schiphol

## Contactpersoon

5.1.2.e

## Datum

24 maart 1995

## Ons kenmerk

RLD/LI/MZ/95.700169

## Onderwerp

Wijziging Gebruiksplan N.V. Luchthaven Schiphol 1995.

## Doorkiesnummer

5.1.2.e

## Bijlage(n)

## Uw kenmerk

--

Geachte heer Smits,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 2 maart 1995 waarin u deed toekomen de Wijziging op het Gebruiksplan 1995 van de N.V. Luchthaven Schiphol ter vaststelling, zoals in artikel 30b van de Luchtvaartwet voorzien, kan ik u als volgt berichten.

De door u ingediende wijziging op het vastgestelde Gebruiksplan 1995 is mede ingegeven door het commentaar in de vergadering van de Commissie Geluidhinder Schiphol van 3 februari j.l.

De wijziging op het Gebruiksplan 1995 werd door mij, conform het gestelde in artikel 28 van de Luchtvaartwet, besproken met mijn ambtgenoot van het Ministerie van VROM.

Naar aanleiding van deze wijziging doe ik u bij deze mijn commentaar hierop toekomen.



### Dubbel baangebruik

Met betrekking tot het dubbel baangebruik merk ik op dat de periode van 1,5 uur in de 2 uur beschouwd moet worden als de maximale tijdsduur in die periode.

### Vliegtuigtypen

In het Milieubeleidsplan van de N.V. Luchthaven Schiphol (1990) werd een set aan maatregelen geopperd die op basis van consistentie met het Gebruiksplan 1995 hieraan toegevoegd dienen te worden. Het betreft hier de volgende maatregelen :

- niet meer toelaten van hoofdstuk 2 vliegtuigen op de meest geluidhinderlijke banen in de situaties dat meer dan 1 baan voor landen dan wel voor starten wordt gebruikt.
- controle op het onnodig gebruik van reverse thrust gedurende de nachtperiode.

### De verwachte geluidsbelasting

In mijn brief met betrekking tot de beoordeling van het Gebruiksplan 1995 heb ik u vragen gesteld over het treffen van maatregelen om zone-overschrijding te voorkomen. Hieraan is door u echter alleen invulling gegeven voorzover het betreft het tijdelijk buiten gebruik zijn van de Zwanenburgbaan.

Gelet echter op het feit dat de zone-overschrijding met name ten aanzien van de LAeq-zone erg groot is en het feit dat in 1996 de zone wel van toepassing is acht ik het zinvol dat de zone-berekening van het Gebruiksplan in twee stappen wordt uitgevoerd te weten:

- op basis van de prognose en ingeval van zone-overschrijding.
- op basis van maatregelen die de zone-overschrijding teniet doen.

Met betrekking tot de gestelde vragen zal ik het op prijsstellen om op korte termijn van u een reactie te mogen ontvangen welk zal worden beschouwd als een aanvulling op de wijziging op het Gebruiksplan 1995.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2.e

A. Jorritsma-Lebbink

AFSCHRIFT





## Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Luchtvaartinspectie

Aan  
Korps Landelijke Politiediensten  
t.a.v. 5.1.2.e  
Postbus 75147  
1117 ZR Schiphol

Contactpersoon  
5.1.2.e

Datum  
4 april 1995  
Ons kenmerk  
LI/MZ/95.700200  
Onderwerp  
Handhavingsvoorschrift Schiphol

Doorkiesnummer  
5.1.2.e

Bijlage(n)  
1  
Uw kenmerk  
--

Geachte heer 5.1.2.e

Ten vervolge op mijn schrijven van vrijdag 31 maart jl. doe ik u conform mijn toezegging toekomen:

- een afschrift van het concept-handhavingsvoorschrift schiphol zoals dit op basis van het gestelde in artikel 30a van de vigerende Luchtvaartwet is opgesteld.
- een afschrift van de voorontwerp-aanwijzing zoals deze thans voorligt ter behandeling in het bestuurlijk overleg d.d. 4 april 1995
- een notitie waarop het handhavingsvoorschrift in hoofdlijnen in is uiteengezet.
- indien mogelijk zal de toelichting op het handhavingsvoorschrift u nog per separate post bereiken .

Zoals reeds aan u werd medegedeeld zullen a.s. vrijdag behalve de heren 5.1.2.e en 5.1.2.e ook aan het gesprek deelnemen de heer 5.1.2.e 5.1.2.e van het Openbaar Ministerie, de heer 5.1.2.e en mevr. 5.1.2.e respectievelijk van het Min. van VROM en V&W.

5.1.2.e  
Met vriendelijke groet 5.1.2.e

5.1.2.e  
5.1.2.e

5.1.2.e

# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst  
Directie Luchtvaartinspectie

5.1.2.e

Postbus 5/5  
2130 AN HOOFFDORP

|                |          |                           |               |
|----------------|----------|---------------------------|---------------|
| Doorkiesnummer | Nummer   | Bijlage Uw schrijven d.d. | Schiphol d.d. |
| 5.1.2.e        | 26188/jn | 1                         | 2 juni 1995   |
| Behandeld door |          |                           |               |
| Mw. 5.1.2.e    |          |                           |               |

Betreft: Rapportage gebruiksplan 1<sup>e</sup> kwartaal 1995

Geachte heer 5.1.2.e ,

Bijgaand treft u, ter informatie aan, onze rapportage inzake het Gebruiksplan 1995 van Amsterdam Airport Schiphol over het 1<sup>e</sup> kwartaal 1995.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
5.1.2.e

5.1.2.e

|                                  |         |      |          |
|----------------------------------|---------|------|----------|
| <b>Luchtvaartinspectie</b>       |         |      |          |
| Class.nr. B <del>249</del> 240.1 |         |      |          |
| Ter behandeling van:             |         |      | Opbergen |
| Datum - 8 JUNI 1995              |         |      | 5.1.2.e  |
| 5.1.2.e 5.1.2.e                  |         |      |          |
| 5.1.2.e                          | 5.1.2.e | 13/6 | 20/6     |
|                                  |         | 14/6 | 20/6     |

## **Rapportage Gebruiksplan**

**1e kwartaal 1995**

## 1. Inleiding

Ook voor 1995 is door de Luchthaven Schiphol een gebruikplan opgesteld; in het gebruikplan wordt, aan de hand van de te verwachten verkeersomvang en de geplande werkzaamheden aan start- en landingsbanen, rijbanen en voorzieningen, het gebruik van de luchthaven in het voorliggende jaar aangegeven.

Het gebruikplan is gebaseerd op prognose gegevens. Door fluctuaties in de marktontwikkeling, zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kan een afwijking ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognostiseerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weer situatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% gedragen.

Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

## 2. Verkeersprognose

### 2.1 Verkeersvolume

In het gebruikplan is voor het jaar 1995 een verkeersvolume voorspeld van 284.000. Voor het eerste kwartaal was een totaal van 63.400 vliegtuigbewegingen voorspeld.

In de praktijk hebben in het vierde kwartaal 67.022 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden; hetgeen een afwijking van +5.7% betekent ten opzichte van het geprognostiseerde verkeersvolume.

Voor de nachtperiode (23.00 - 06.00) is in het gebruikplan voor 1995 een verkeersvolume voorspeld van 1.650 met in het eerste kwartaal een totaal van 1.500 vliegtuigbewegingen. In werkelijkheid hebben er in het eerste kwartaal 1.880 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden in de nachtperiode. Ten opzichte van het gebruikplan is dit een afwijking van +25%.

#### Verkeersontwikkeling handelsverkeer 1<sup>e</sup> kwartaal 1995

|              | Totaal aantal bewegingen | Gedurende de nacht (23.00 - 06.00) | Cumulatief totaal 1995 | Cumulatief nachtperiode |
|--------------|--------------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Gebruiksplan | 63.400                   | 1.500                              | 63.400                 | 1.500                   |
| Werkelijk    | 67.022                   | 1.880                              | 67.022                 | 1.880                   |

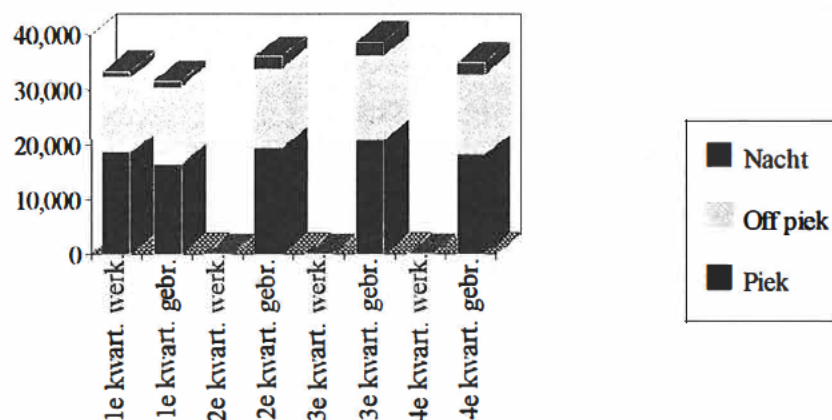


## Verkeersverdeling per kwartaal over 1995

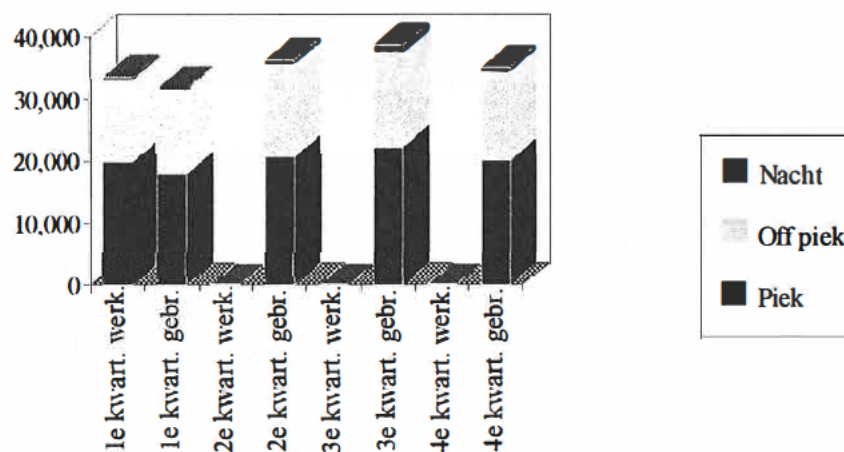
| Gebruiksplan |  |       |          |         |             |        |
|--------------|--|-------|----------|---------|-------------|--------|
| Maanden      |  | %bew  | tot. bew | piek    | buiten piek | nacht  |
| jan - mrt    |  | 22.3  | 63.400   | 34.500  | 27.400      | 1.500  |
| * starten    |  |       |          | 18.050  | 13.350      | 300    |
|              |  |       |          | 57%     | 42%         | 1%     |
| * landen     |  |       |          | 16.450  | 14.050      | 1.200  |
|              |  |       |          | 52%     | 44%         | 4%     |
| apr - jun    |  | 25.5  | 72.500   | 40.250  | 29.200      | 3.050  |
| * starten    |  |       |          | 20.650  | 14.900      | 800    |
|              |  |       |          | 57%     | 41%         | 2%     |
| * landen     |  |       |          | 19.600  | 14.300      | 2.250  |
|              |  |       |          | 54%     | 40%         | 6%     |
| jul - sep    |  | 27.4  | 77.900   | 43.200  | 30.550      | 4.150  |
| * starten    |  |       |          | 22.200  | 15.400      | 1.400  |
|              |  |       |          | 57%     | 39%         | 4%     |
| * landen     |  |       |          | 21.000  | 15.150      | 2.750  |
|              |  |       |          | 54%     | 39%         | 7%     |
| okt - dec    |  | 24.7  | 70.200   | 38.250  | 28.950      | 3.000  |
| * starten    |  |       |          | 20.050  | 14.300      | 800    |
|              |  |       |          | 57%     | 41%         | 2%     |
| * landen     |  |       |          | 18.200  | 14.650      | 2.200  |
|              |  |       |          | 52%     | 42%         | 6%     |
| Totaal       |  | 100.0 | 284.000  | 156.200 | 116.100     | 11.700 |
| * starten    |  |       |          | 80.950  | 57.950      | 3.300  |
|              |  |       |          | 57%     | 41%         | 2%     |
| * landen     |  |       |          | 75.250  | 58.150      | 8.400  |
|              |  |       |          | 53%     | 41%         | 6%     |
| Werkelijk    |  |       |          |         |             |        |
| Maanden      |  | %bew  | tot. bew | piek    | buiten piek | nacht  |
| jan - mrt    |  |       | 67.022   | 38.418  | 26.724      | 1.880  |
| * starten    |  |       |          | 19.828  | 13.122      | 558    |
|              |  |       |          | 59%     | 39%         | 2%     |
| * landen     |  |       |          | 18.590  | 13.602      | 1.322  |
|              |  |       |          | 55%     | 41%         | 4%     |
| apr - jun    |  |       |          |         |             |        |
| * starten    |  |       |          |         |             |        |
| * landen     |  |       |          |         |             |        |
| jul - sep    |  |       |          |         |             |        |
| * starten    |  |       |          |         |             |        |
| * landen     |  |       |          |         |             |        |
| okt - dec    |  |       |          |         |             |        |
| * starten    |  |       |          |         |             |        |
| * landen     |  |       |          |         |             |        |
| Totaal       |  |       | 67.022   | 38.418  | 26.724      | 1.880  |
| * starten    |  |       |          | 19.828  | 13.122      | 558    |
|              |  |       |          | 59%     | 39%         | 2%     |
| * landen     |  |       |          | 18.590  | 13.602      | 1.322  |
|              |  |       |          | 55%     | 41%         | 4%     |

Uit de tabel blijkt dat in het eerste kwartaal het aantal starts in de piekperiode 9.8% hoger is dan was verwacht; het aandeel in het totaal aantal starts is ligt ook boven de prognose en wel met 2%. Het aantal landingen in piekperiode ligt 13.0% boven de prognose. Ook het aandeel in het totaal aantal landingen wijkt af van de afgegeven prognose namelijk 55% in plaats van de geprognostiseerde 52%.

**Verkeersverdeling aankomend verkeer per kwartaal 1995**



**Verkeersverdeling vertrekkend verkeer per kwartaal 1995**



## 2.2 Vliegtuigtypen

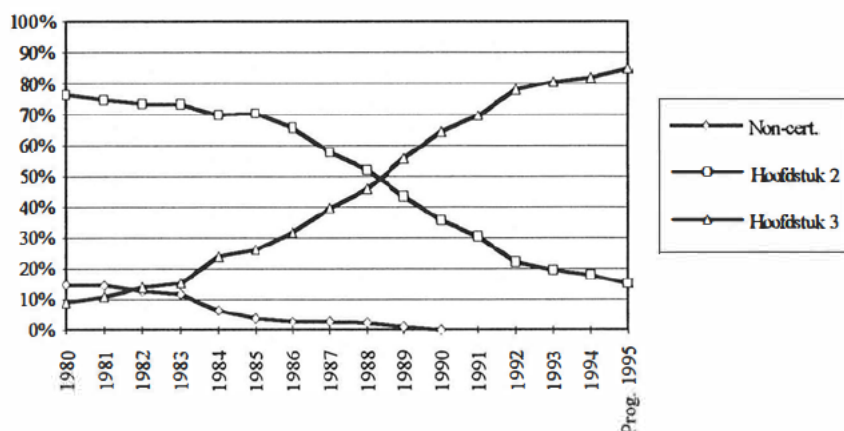
Naar verwachting zal, evenals voorgaande jaren, het aandeel vliegtuigen dat volgens de geluid classificatie van ICAO hoofdstuk 3 is gecertificeerd, verder toenemen. Het aandeel zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen zal afnemen, hetgeen een positieve invloed heeft op de geluidsbelasting van de omgeving van de luchthaven.

In de figuur is aangegeven de ontwikkeling van de geluidgecertificeerde vliegtuigen gedurende de afgelopen jaren.

Internationaal is afgesproken dat in het jaar 2002 vliegtuigen die volgens de ICAO geluid classificatie van Hoofdstuk 2 zijn gecertificeerd, niet meer in de E.G. lidstaten mogen opereren.

|          | Gebr. plan | Kwart. 1 | Kwart. 2 | Kwart. 3 | Kwart. 4 | Cumulatief geheel 1995 |
|----------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------------|
| Hfdst. 2 | 15%        | 18%      |          |          |          | 18%                    |
| Hfdst. 3 | 85%        | 82%      |          |          |          | 82%                    |

Geluidgecertificeerde straalvliegtuigen



| Cat. | Voorbeeld vliegtuig                     | Gebruiksplan | Kwartaal 1 1995 | Cumulatief geheel 1995 |
|------|---|--------------|-----------------|------------------------|
| 1    | Cessna, Saab 340                        | 13%          | 14%             | 14%                    |
| 2    | BAe-ATP, Fokker 50                      | 10%          | 11%             | 11%                    |
| 3/2  | Boeing 737-200, DC 9                    | 10%          | 11%             | 11%                    |
| 3/3  | Bae-146, Fokker 100                     | 12%          | 11%             | 11%                    |
| 4/2  | Boeing 727-100/200, DC9-50              | 2%           | 2%              | 2%                     |
| 4/3  | Airbus A320, Boeing 737-300/400         | 31%          | 30%             | 30%                    |
| 5/2  | DC8, Hercules                           | 1%           | 1%              | 1%                     |
| 5/3  | Airbus A310, Boeing 757                 | 9%           | 7%              | 7%                     |
| 6/2  | Boeing 747-100, DC10, Tristar 100/200   | 2%           | 2%              | 2%                     |
| 6/3  | Boeing 747-200/300/400, Airbus A330/340 | 10%          | 11%             | 11%                    |



### 3. Baanbeschikbaarheid

Het totale baangebruik van de luchthaven wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van start- en landingsbanen. Indien een hoog preferente baan (b.v. de Kaagbaan) niet beschikbaar is vanwege onderhoud, dan moet het verkeer afgehandeld worden op een baan die een lagere preferentie heeft. In het gebruiksplan zijn de perioden aangegeven waarin de banen niet beschikbaar zijn wegens onderhoud en/of werkzaamheden.

#### Buitendienst stelling gedurende het 1<sup>e</sup> kwartaal 1995

| Baan      | Naam              | Buitendienst<br>gepland | Buitendienst<br>werkelijk |
|-----------|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| 01L - 19R | Zwanenburgbaan    | n.v.t.                  | n.v.t.                    |
| 01R - 19L | Aalsmeerbaan      | n.v.t.                  | n.v.t.                    |
| 04 - 22   |                   | n.v.t.                  | n.v.t.                    |
| 06 - 24   | Kaagbaan          | n.v.t.                  | n.v.t.                    |
| 09 - 27   | Buitenveldertbaan | n.v.t.                  | n.v.t.                    |

### 4. Baangebruik

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluidspreferentieel baangebruikssysteem en de heersende windomstandigheden. Deze windomstandigheden bepalen welke beschikbare baancombinatie gebruikt moet worden. Indien bij een baancombinatie de dwars- en/of rugwindcriteria overschreden worden, dan wordt de eerstvolgende baancombinatie uit het preferentieel baangebruikssysteem gehanteerd.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen wordt gebaseerd op historische statistische weersgegevens. Hierbij tellen eveneens als randvoorwaarden het preferentieel baangebruikssysteem en de windcriteria.

De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

| Gebruiksplan |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
|--------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|--------|
|              | jan - mrt |        | apr - jun |        | jul - sep |        | okt - dec |        | Totaal |
|              | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %      |
| Starten      |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
| 24           | 39        | 12.400 | 35        | 12.400 | 35        | 13.650 | 39        | 13.700 | 37     |
| 01L          | 31        | 9.800  | 16        | 5.800  | 36        | 14.000 | 31        | 10.900 | 29     |
| 19L          | 10        | 3.200  | 11        | 4.000  | 8         | 3.100  | 10        | 3.500  | 10     |
| 09           | 13        | 4.100  | 25        | 9.000  | 14        | 5.400  | 13        | 4.550  | 16     |
| 27           | 5         | 1.600  | 8         | 2.900  | 5         | 2.000  | 5         | 1.750  | 6      |
| 04/06        | 1         | 300    | 3         | 1.150  | 2         | 800    | 1         | 350    | 2      |
| 22           | 1         | 300    | 1         | 300    | 0         | 0      | 0         | 0      | 0      |
| 19R          | 0         | 0      | 0         | 0      | 0         | 0      | 1         | 350    | 0      |
| 2201R        | 0         | 0      | 1         | 300    | 0         | 0      | 0         | 0      | 0      |
| Sub. tot     | 100       | 31.700 | 100       | 35.850 | 100       | 38.950 | 100       | 35.100 | 100    |
| Landen       |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
| 06           | 33        | 10.450 | 43        | 15.600 | 40        | 15.600 | 33        | 11.500 | 37     |
| 19R          | 34        | 10.800 | 11        | 4.000  | 23        | 9.000  | 34        | 11.950 | 25     |
| 27           | 17        | 5.400  | 29        | 10.500 | 22        | 8.600  | 17        | 5.950  | 21     |
| 01R          | 8         | 2.550  | 10        | 3.650  | 9         | 3.500  | 8         | 2.800  | 9      |
| 22/24        | 7         | 2.200  | 6         | 2.200  | 5         | 1.950  | 7         | 2.450  | 6      |
| 09           | 1         | 300    | 1         | 300    | 1         | 300    | 1         | 300    | 1      |
| 01L          | 0         | 0      | 0         | 0      | 0         | 0      | 0         | 150    | 0      |
| 04           | 0         | 0      | 0         | 0      | 0         | 0      | 0         | 0      | 0      |
| Sub. tot     | 100       | 31.700 | 100       | 36.250 | 100       | 38.950 | 100       | 35.100 | 100    |
| Totaal       | 63.400    | 72.100 | 77.900    | 70.200 | 283.600   |        |           |        |        |
| Werkelijk    |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
|              | jan - mrt |        | apr - jun |        | jul - sep |        | okt - dec |        | Totaal |
|              | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %         | bew    | %      |
| Starten      |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
| 24           | 61        | 20.340 |           |        |           |        |           |        | 61     |
| 01L          | 18        | 5.995  |           |        |           |        |           |        | 18     |
| 19L          | 14        | 4.620  |           |        |           |        |           |        | 14     |
| 09           | 5         | 1.672  |           |        |           |        |           |        | 5      |
| 27           | 2         | 594    |           |        |           |        |           |        | 2      |
| 04/06        | 1         | 228    |           |        |           |        |           |        | 1      |
| 22           | 0         | 54     |           |        |           |        |           |        | 0      |
| 19R          | 0         | 3      |           |        |           |        |           |        | 0      |
| 01R          | 0         | 2      |           |        |           |        |           |        | 0      |
| Sub. tot     | 100       | 33.508 |           |        |           |        |           |        | 100    |
| Landen       |           |        |           |        |           |        |           |        |        |
| 06           | 14        | 4.659  |           |        |           |        |           |        | 14     |
| 19R          | 43        | 14.282 |           |        |           |        |           |        | 43     |
| 27           | 31        | 10.466 |           |        |           |        |           |        | 31     |
| 01R          | 6         | 2.064  |           |        |           |        |           |        | 6      |
| 22/24        | 6         | 2.017  |           |        |           |        |           |        | 6      |
| 09           | 0         | 1      |           |        |           |        |           |        | 0      |
| 01L          | 0         | 23     |           |        |           |        |           |        | 0      |
| 04           | 0         | 2      |           |        |           |        |           |        | 0      |
| 19L          | 0         | 0      |           |        |           |        |           |        | 0      |
| Sub. tot     | 100       | 33.514 |           |        |           |        |           |        | 100    |
| Totaal       | 67.022    |        |           |        |           |        |           |        | 67.022 |

## 5. Afstandsklassen

Het startgewicht van een vliegtuig is van grote invloed op het geluidsniveau van dat vliegtuig.

Dit startgewicht wordt mede bepaald door de af te leggen afstand.

De verdeling over de afstandsklassen in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 1995 is als volgt:

### Verdeling afstandsklassen

| Klasse | Afstandsbereik | Gebruiksplan<br>1995 | Kwartaal 1<br>1995 | Cumulatief<br>geheel 1995 |
|--------|----------------|----------------------|--------------------|---------------------------|
| 0      | 0 - 750 km     | 49%                  | 51%                | 51%                       |
| 1      | 750 - 1500 km  | 21%                  | 22%                | 22%                       |
| 2      | 1500 - 3000 km | 16%                  | 13%                | 13%                       |
| 3      | > 3000 km      | 14%                  | 14%                | 14%                       |

## 6. Lesvluchten

In het eerste kwartaal van 1995 was het aantal door home-carriers uitgevoerde lesvluchten 174.

Voor geheel 1995 zijn 1200 lesvluchten geprognoseerd.

## 7. Proefdraaien

In het gebruiksplan is het totaal aantal proefdraaisessies voor 1995 geschat op 600 waarvan 85% op de afgeschermdde proefdraaiplaats en 15% op niet afgeschermdde locaties op het luchthaven-terrein.

In het eerste kwartaal hebben 186 proefdraaisessie plaatsgevonden; 181 (98%) sessies vonden plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats.

## 8. Conclusie

Het verkeersvolume is ca. 6% hoger dan verwacht; in de nacht is dat zelfs 25% hoger. De verdeling van het verkeer over de dag wijkt iets af van het gebruiksplan. In werkelijkheid is er meer verkeer afgehandeld in de piek dan verwacht werd.

Het baangebruik in het eerste kwartaal is minder gunstig geweest dan op basis van gemiddelden verwacht werd. Er is meer gestart van baan 24 en minder van baan 01L; terwijl het landend verkeer meer gebruik gemaakt heeft van baan 19R in plaats van baan 06.