



Amsterdam Airport Schiphol

Luchtvaartinspectie			
Dossier: 240.1		Opbergen 5.1.2.e	
0 9 FEB. 1996			
DLi	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
13/2		14/2	✓

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
 Directie Luchtvaartinspectie
 T.a.v. Dhr. 5.1.2.e
 Postbus 575
 2130 AN HOOFFDORP

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.
5.1.2.e	25200		Schiphol d.d.
Telefaxnummer	Behandeld door		7 februari 1996
5.1.2.e	Mw. 5.1.2.e 5.1.2.e		

Betreft: Rapportage gebruiksplan 4e 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 vierde kwartaal 1995.

De verzending heeft door omstandigheden enige vertraging opgelopen, waarvoor onze excuses.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
 5.1.2.e



Schiphol

The logo graphic for Schiphol, consisting of a series of vertical bars of increasing height from left to right, forming a stylized 'S' shape.

Rapportage Gebruiksplan

4^e kwartaal 1995

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	2
2 Verkeersprognose	2
2.1 Verkeersvolume	2
2.2 Vliegtuigtypen	5
3 Baanbeschikbaarheid	6
4 Baangebruik	6
5 Afstandsklassen	8
6 Lesvluchten	8
7 Proefdraaien	8
8 Conclusie	8

1. Inleiding

Ook voor 1995 is door Amsterdam Airport 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 geprognostiseerde 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 weersituatie kan sterk afwijken van het statistische bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% bedragen. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepalen sterk het uiteindelijk baangebruik.

2. Verkeersprognose

2.1 Verkeersvolume

In het gebruiksplan is voor het jaar 1995 een verkeersvolume voorspeld van 284.000. Voor het vierde kwartaal was een totaal van 70.200 vliegtuigbewegingen voorspeld. In de praktijk hebben in het vierde kwartaal 72.726 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden; hetgeen een afwijking van + 3.6 % betekent ten opzichte van het geprognostiseerde verkeersvolume.

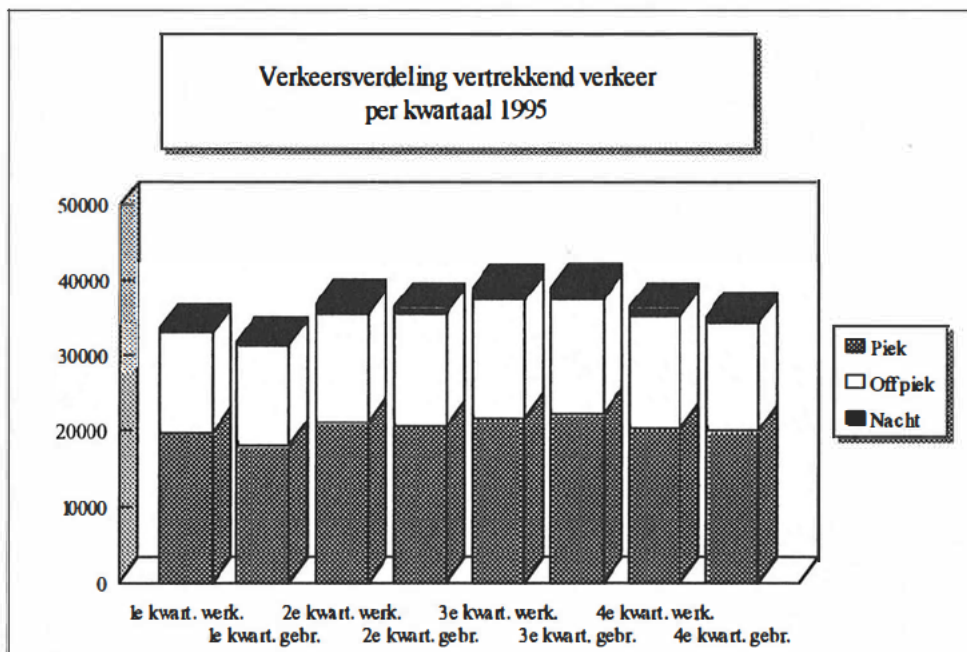
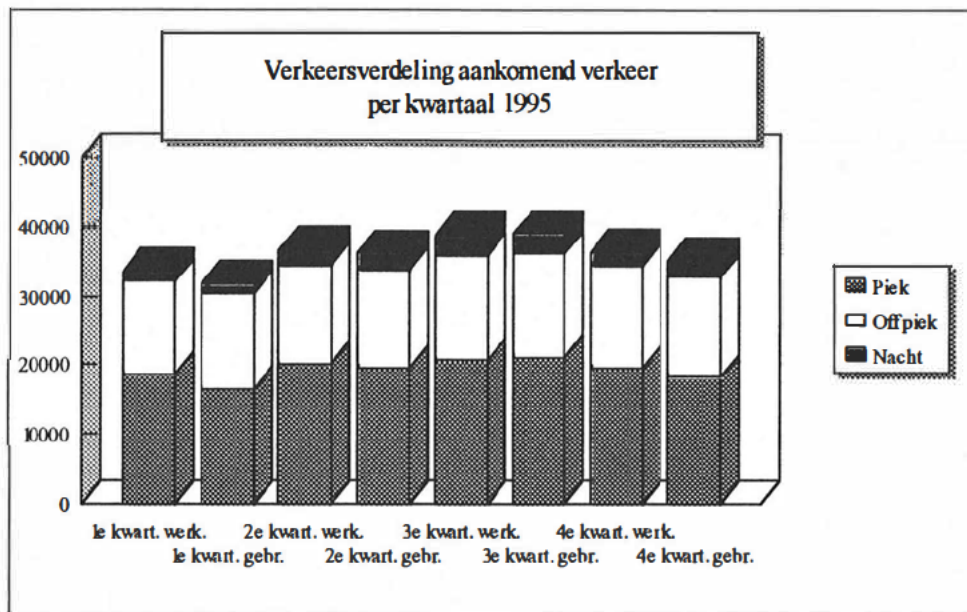
Voor de nachtperiode (23.00 - 06.00) is in het gebruiksplan voor 1995 een verkeersvolume voorspeld van 11.700 met in het vierde kwartaal een totaal van 3.000 vliegtuigbewegingen. In werkelijkheid hebben er in het vierde kwartaal 2.850 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden gedurende de nachtperiode. Ten opzichte van het gebruiksplan is dit een afwijking van - 5%.

Verkeersontwikkeling handelsverkeer 4^e kwartaal 1995

	Totaal aantal	Gedurende de nacht	Cumulatief totaal 1995	Cumulatief nachtperiode
Gebruiksplan	70.200	3.000	284.000	11.700
Werkelijk	72.726	2.850	290.692	12.169

Gebruiksplan					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Pick	Off pick	Nacht
jan - mrt	22%	63400	34500	27400	1500
* starten		31700	18050	13350	300
			57%	42%	1%
* landen		31700	16450	14050	1200
			52%	44%	4%
apr - jun	26%	72500	40250	29200	3050
* starten		36350	20650	14900	800
			57%	41%	2%
* landen		36150	19600	14300	2250
			54%	40%	6%
jul - sep	27%	77900	43200	30550	4150
* starten		39000	22200	15400	1400
			57%	39%	4%
* landen		38900	21000	15150	2750
			54%	39%	7%
okt - dec	25%	70200	38250	28950	3000
* starten		35150	20050	14300	800
			57%	41%	2%
* landen		35050	18200	14650	2200
			52%	42%	6%
Totaal	100%	284000	156200	116100	11700
* starten		142200	80950	57950	3300
			57%	41%	2%
* landen		141800	75250	58150	8400
			53%	41%	6%
Werkelijk					
Maanden	% bew.	Tot.bew.	Pick	Off pick	Nacht
jan - mrt		67020	38416	26724	1880
* starten		33507	19827	13122	558
			59%	39%	2%
* landen		33513	18589	13602	1322
			55%	41%	4%
apr - jun		73306	41331	28739	3236
* starten		36656	21132	14470	1054
			58%	39%	3%
* landen		36650	20199	14269	2182
			55%	39%	6%
jul - sep		77640	42243	31194	4203
* starten		38820	21651	15751	1418
			56%	41%	4%
* landen		38820	20592	15443	2785
			53%	40%	7%
okt - dec		72726	39868	30008	2850
* starten		36354	20388	15029	937
			56%	41%	3%
* landen		36372	19480	14979	1913
			54%	41%	5%
Totaal		290692	161858	116665	12169
* starten		145337	82998	58372	3967
			57%	40%	3%
* landen		145355	78860	58293	8202
			54%	40%	6%

Uit de tabel blijkt dat in het vierde kwartaal het aantal landingen in de piekperiode 2% lager is dan verwacht werd. Het totaal aantal landingen ligt 3.7% boven de afgegeven prognose (+ 1.322 bewegingen). Het aantal starts in de piekperiode ligt 1% beneden de prognose. Het aandeel in het totaal aantal starts ligt 3.4% boven de prognose (+ 1.204 bewegingen).

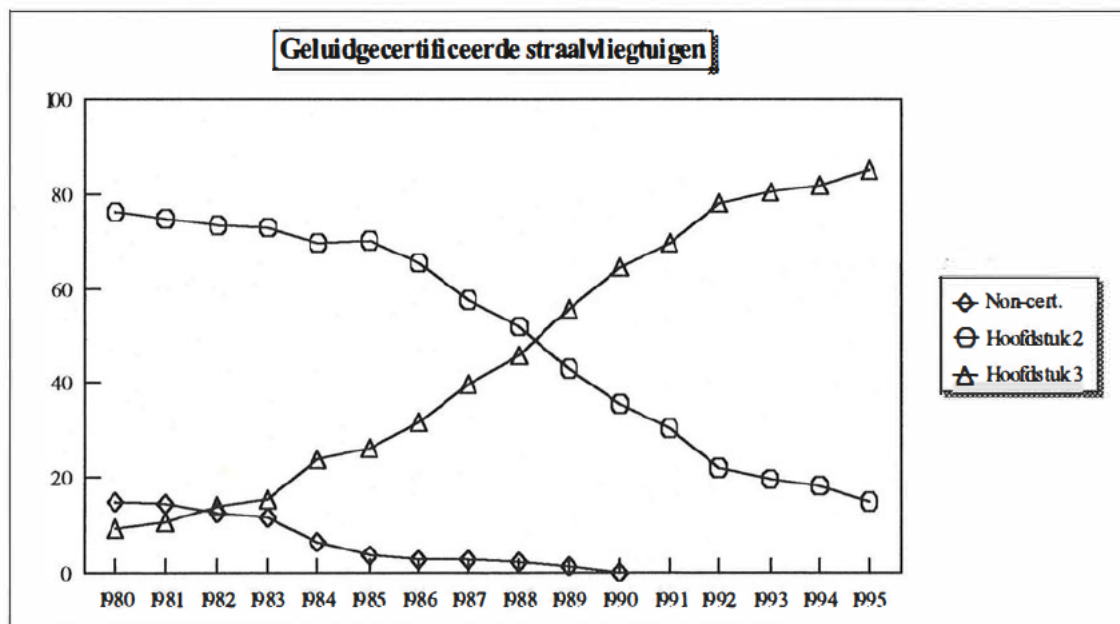


2.2 Vliegtuigtypen

Naar verwachting zal, evenals voorgaande jaren, het aandeel vliegtuigen dat volgens de geluid classificatie van ICAO hoofdstuk 3 gecertificeerd is, 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 grafiek is de ontwikkeling van de geluidgecertificeerde vliegtuigen gedurende de afgelopen jaren aangegeven. Internationaal is afgesproken dat in het jaar 2002 vliegtuigen die volgens de ICAO geluid-classificatie hoofdstuk 2 gecertificeerd zijn, niet meer in de E.G. lidstaten mogen opereren. Het uiteindelijke aandeel H2-vliegtuigen is conform de in het gebruiksplan afgegeven prognose. Voor 1996 is een verdere afname naar 9% geprognostiseerd.

	Gebr. plan	Kwart. 1	Kwart. 2	Kwart. 3	Kwart. 4	Cumulatief 1995
Hfdst. 2	15%	18%	15%	14%	12%	15%
Hfdst. 3	85%	82%	85%	86%	88%	85%



Cat.	Voorbeeld vliegtuig	Gebruiksplan	Kwartaal IV 1995	Cumulatief geheel 1995
1	Cessna, Saab 340	13%	12%	13%
2	Bae-ATP, Fokker 50	10%	13%	11%
3/2	Boeing 737-200, DC 9	10%	7%	9%
3/3	Bae-146, Fokker 100	12%	12%	12%
4/2	Boeing 727-100/200, DC9-50	2%	2%	2%
4/3	Airbus A320, Boeing 737-300/400	31%	31%	31%
5/2	DC8, Hercules	1%	1%	1%
5/3	Airbus A310, Boeing 757	9%	8%	8%
6/2	Boeing 747-100, DC 10, Tristar 100/200	2%	2%	2%
6/3	Boeing 747-200/300/400, Airbus	10%	12%	12%

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.

Baan	Naam	Gepland	Buitendienst werkelijk
01L - 19R	Zwanenburgbaan	n.v.t.	enkele keren kortstondig ivm armaturen
01R - 19L	Aalsmeerbaan	n.v.t.	
04 - 22		n.v.t.	
06 - 24	Kaagbaan	n.v.t.	
09 - 27	Buitenveldertbaan	n.v.t.	

Aan de ILS van alle landingsbanen is 3-maandelijks onderhoud gepleegd. Dus zijn alle banen enkele keren kortstondig buiten gebruik geweest.

4. Baangebruik

Het gebruik van start- en landingsbanen en de verdeling van het vliegverkeer over de 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.

	Gebruiksplan									
	jan - mrt		apr - jun		jul - sep		okt - dec		Totaal	
	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew	%	Bew
Starten										
24	39%	12,400	35%	12,400	35%	13,650	39%	13,700	37%	52,150
01L	31%	9,800	16%	5,800	36%	14,000	31%	10,900	29%	40,500
19L	10%	3,200	11%	4,000	8%	3,100	10%	3,500	10%	13,800
09	13%	4,100	25%	9,000	14%	5,400	13%	4,550	16%	23,050
27	5%	1,600	8%	2,900	5%	2,000	5%	1,750	6%	8,250
04/06	1%	300	3%	1,150	2%	800	1%	350	2%	2,600
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
Subtot	100%	31,700	100%	35,850	100%	38,950	100%	35,100	100%	141,600
Landen										
06	33%	10,450	43%	15,600	40%	15,600	33%	11,500	37%	53,150
19R	34%	10,800	11%	4,000	23%	9,000	34%	11,950	25%	35,750
27	17%	5,400	29%	10,500	22%	8,600	17%	5,950	21%	30,450
01R	8%	2,550	10%	3,650	9%	3,500	8%	2,800	9%	12,500
22/24	7%	2,200	6%	2,200	5%	1,950	7%	2,450	6%	8,800
09	1%	300	1%	300	1%	300	1%	300	1%	1,200
01L	0%	0	0%	0	0%	0	0%	150	0%	150
04	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Subtot	100%	31,700	100%	36,250	100%	38,950	100%	35,100	100%	142,000
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	%	Bew
Starten										
24	61%	20,337	39%	14,361	36%	13,805	39%	14,074	43%	62,577
01L	18%	5,995	30%	10,928	35%	13,567	28%	10,107	28%	40,597
19L	14%	4,621	6%	2,262	6%	2,298	14%	4,914	10%	14,095
09	5%	1,673	17%	6,406	19%	7,482	19%	7,080	16%	22,641
27	2%	594	5%	1,826	2%	926	0%	39	2%	3,385
04/06	1%	229	2%	849	2%	734	0%	122	1%	1,934
22	0%	53	0%	12	0%	7	0%	18	0%	90
19R	0%	3	0%	5	0%	0	0%	0	0%	8
01R	0%	2	0%	7	0%	1	0%	0	0%	10
Subtot	100%	33,507	100%	36,656	100%	38,820	100%	36,354	100%	145,337
Landen										
06	14%	4,661	41%	15,014	44%	16,965	34%	12,254	34%	48,894
19R	43%	14,280	11%	3,992	13%	5,140	43%	15,557	27%	38,969
27	31%	10,466	33%	11,931	29%	11,368	13%	4,835	27%	38,600
01R	6%	2,064	13%	4,917	12%	4,654	8%	2,913	10%	14,548
22/24	6%	2,017	2%	643	2%	623	2%	806	3%	4,089
09	0%	1	0%	88	0%	68	0%	6	0%	163
01L	0%	23	0%	51	0%	0	0%	0	0%	74
04	0%	1	0%	14	0%	2	0%	1	0%	18
19L	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
Subtot	100%	33,513	100%	36,650	100%	38,820	100%	36,372	100%	145,355
Totaal	67,020		73,306		77,640		72,726		290,692	

5. Afstandsklassen

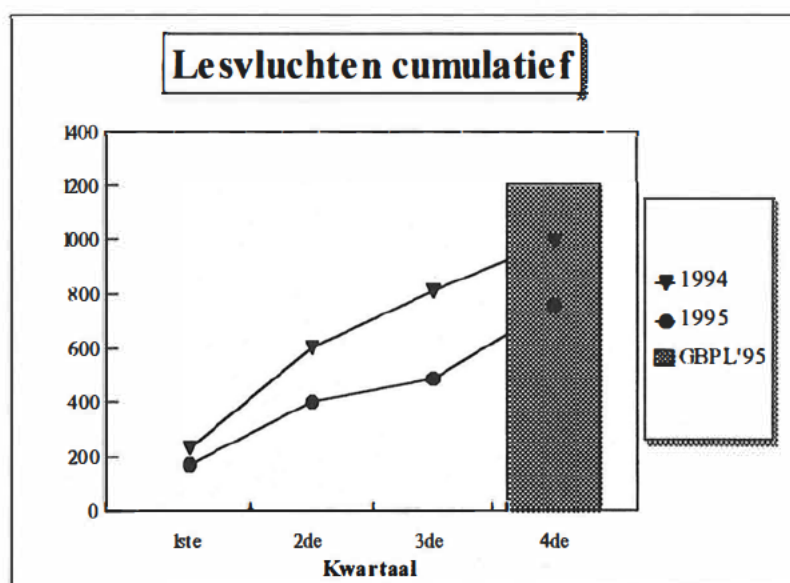
Het startgewicht van een vliegtuig is van grote invloed op het geluidniveau van dat vliegtuig. Dit startgewicht wordt mede bepaald door de af te leggen afstand.

De verdeling over de afstandsklassen in het 4^e kwartaal van 1995 is als volgt:

Klasse	Afstandsbereik	Gebruiksplan 1995	Kwartaal IV 1995	Cumulatief geheel 1995
0	0 - 750 km	49%	49%	48%
1	750 - 1.500 km	21%	21%	21%
2	1.500 - 3.000 km	16%	14%	16%
3	> 3.000 km	14%	16%	15%

6. Lesvluchten

In het vierde kwartaal van 1995 was het aantal door home-carriers uitgevoerde lesvluchten 268. Totaal zijn er in het gehele jaar 1995 758 lesvluchten uitgevoerd. Ten opzichte van 1994 is het totaal aantal lesvluchten met 23.6% afgenomen. Reden voor deze scherpe afname is het stijgend gebruik van flight simulators en de verplaatsing van lessen naar andere vliegvelden.



7. Proefdraaien

In het gebruiksplan 1995 is een totaal van 600 proefdraaisessies geprognostiseerd, waarvan 85% op de afgeschermdde proefdraaiplaats en 15% op niet afgeschermdde locaties op het luchthaventerrein.

In het vierde kwartaal hebben 186 proefdraaisessies plaatsgevonden; 184 (99%) van deze sessies vonden plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats. Totaal hebben er in 1995 731 proefdraaisessies plaatsgevonden; dat is 22% meer dan in het gebruiksplan was geprognostiseerd. Ten opzichte van 1994 betekent dit een toename van 3.5%. Van het totaal aantal proefdraaisessies vond 97% plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats. De rest (=3%) vond plaats op diverse locaties in het veld.

8. Conclusie

Het verkeersvolume in het vierde kwartaal vertoont ten opzichte van de prognose voor dit kwartaal een afwijking van + 3.6%. Het totaal aantal bewegingen voor 1995 vertoont ten opzichte van de prognose een afwijking van 2.3%. Het aantal nachtvluchten in het vierde kwartaal ligt 5% (150 bewegingen) onder de prognose. Voor geheel 1995 is het aantal nachtvluchten uitgekomen op 12.169. Dit is 4.0% (469 bewegingen) boven de prognose.

De verdeling over de dag wijkt in het vierde kwartaal met name voor wat betreft het landend verkeer af van het gebruiksplan. Het aantal bewegingen in de piek ligt 2% hoger dan verwacht; het aantal bewegingen buiten de piek ligt 1% onder de prognose. De verdeling over de gehele dag voor heel 1995 geeft een zelfde beeld.

Het gerealiseerde baangebruik wijkt af van het geprognostiseerde baangebruik. Dit geldt zowel voor het vierde kwartaal als voor het gehele jaar. Voor het vierde kwartaal zijn de sterkste afwijkingen voor het landen op 19R (+3.607 bewegingen), het starten van 09 (+2.530 bewegingen) en het starten van baan 19L (+1.414 bewegingen).

Voor het gehele jaar vallen de volgende afwijking op: starten van 24 (+10.427 bewegingen), landen op 19R (+3.219 bewegingen) en landen op baan 27 (+8.150 bewegingen).

Het totaal aantal lesvluchten voor geheel 1995 is 758. Ten opzichte van de prognose betekent dit een afwijking van -37%. Ten opzichte van 1994 is dit een afname van 24%.

Het uiteindelijke aantal proefdraaisessies is 731. Ten opzichte van de prognose een afwijking van +22%. Ten opzichte van 1994 een toename van 3.5%. Van het totaal aantal sessies vond 97% plaats op de afgeschermdde proefdraaiplaats. De rest (=3%) vond plaats op diverse locaties in het veld.

20/5

5.1.2.e

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartinspectie

5.1.2.e

Postbus 575
2131 AN Hoofddorp

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Ow schrijven d.d.	Schiphol d.d.
5.1.2.e	25800	1		15 mei 1996
Telefaxnummer	Behandeld door			
5.1.2.e	5.1.2.e			

Betreft: Rapportage Gebruiksplan april 1996

Geachte heer 5.1.2.e

Bijgaand treft u, ter informatie, onze rapportage aan inzake het Gebruiksplan 1996 van Amsterdam Airport Schiphol over april 1996.

Vertrouwende u hiermee van dienst te zijn geweest,

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
5.1.2.e

96.004033



LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 13200.1

Datum

22 MEI 1996

Opbergen

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
20/5	24/05	24/05

Amsterdam Airport Schiphol



Maandrapportage Gebruiksplan

April 1996

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Afwijkingen t.o.v. prognoses	4
2.1	Verkeersvolume	4
2.2	Baangebruik	5
2.3	Ontwikkeling Hoofdstuk 2	6
3.	Geluidbelasting	7
3.1	Geluidbelasting gehele etmaal (35 Ke)	7
3.2	Nachtelijke geluidbelasting (26LA _{eq})	7
4.	Thema's	8
4.1	Landingen 22 straight in	8
4.2	Ontwikkeling H2	8

Bijlagen 1. 1 x 35Ke zone versus de contour van januari t/m april

1. Inleiding

In de maandrapportage van januari werd gemeld dat de, in de ontwerp aanwijziging opgenomen geluidszones (= 35 Ke zone en 26 La_{eq}) nog niet in het S.R.M. opgenomen waren. Voor wat betreft de 35 Ke zone is dit inmiddels wel gebeurd; voor wat betreft de 26 La_{eq} zijn we afhankelijk van de levering van gegevens van de RLD. De betreffende gegevens zijn nog niet voorhanden; er is inmiddels door AIR/A&S/LTS bij de RLD op aangedrongen de betreffende gegevens zo snel mogelijk op te leveren.

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22 is in de eerste vier maanden van 1996 met 17.2% toegenomen ten opzichte van de eerste vier maanden van 1995 terwijl het aantal bewegingen met 7.8% is toegenomen. In het eerste thema van deze maand wordt iets uitgebreider ingegaan op dit onderwerp.

Met ingang van 1 april 1996 heeft A.A.S. een startverbod voor H2 vliegtuigen ingesteld gedurende de nachtperiode van 23.00 06.00. In het tweede thema wordt, wellicht enigszins voorbarig, ingegaan op het effect van deze maatregel.

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 bedoeling van deze rapportage is om aan te geven waar eventueel afwijkingen zijn ontstaan ten opzichte van de afgegeven prognoses. Ook wordt gepoogd om daar waar mogelijk, een verklaring te geven voor deze afwijkingen.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weersfluctuaties kan meer dan 20% bedragen. Ook onderhoud aan start en landingsbanen bepaalt sterk het uiteindelijke baangebruik.

2. Afwijkingen t.o.v. prognose

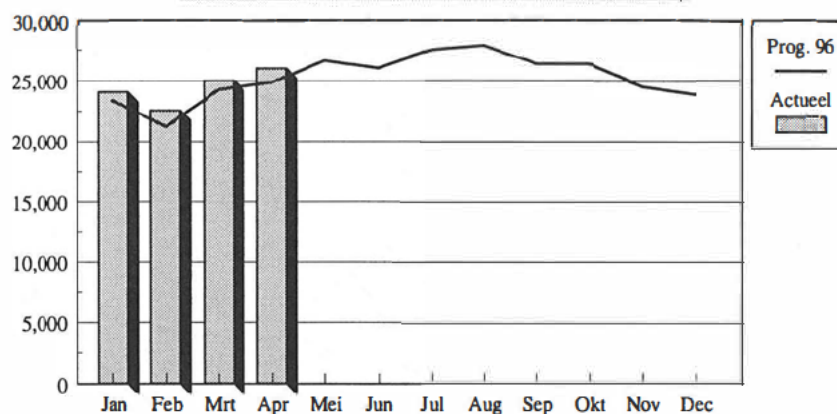
2.1 Verkeersvolume

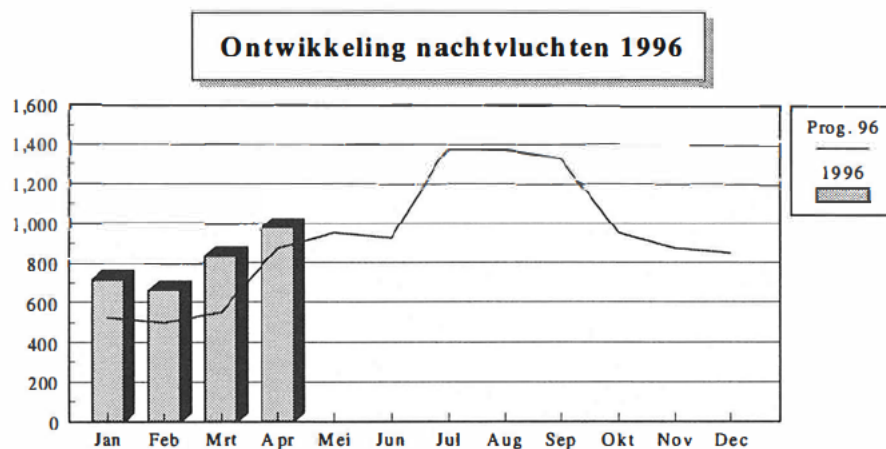
	april prognose	april actueel	%	T/m apr. prognose	T/m apr. actueel	%	jaar- verwachting
Totaal	24.850	26.011	+ 5.0	93.651	97.600	+ 4.0	310.000
Nacht	875	976	+ 12.0	2.450	3.184	+ 30.0	14.400

Voor de maand april was een verkeersvolume geprognostiseerd van 24.850; in de praktijk hebben 26.011 bewegingen plaatsgevonden hetgeen een afwijking van + 5.0% betekent ten opzichte van de prognose.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 875; in de praktijk vonden 976 bewegingen plaats, dit betekent een afwijking van +12.0% ten opzichte van het gebruiksplan.

Ontwikkeling verkeersvolume 1996





2.2 Baangebruik (in procenten)

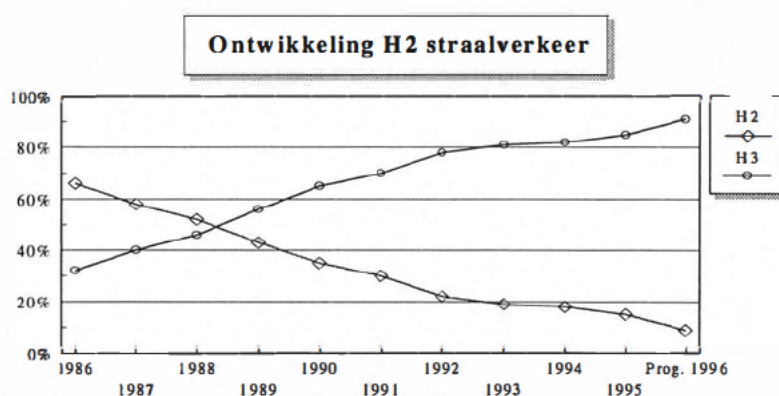
	april prognose	april actueel	T/m apr. prognose	T/m apr. actueel	Prognose GB-plan	Jaar- verwachting
starten 24	31	38	34	25	33	30
starten 01L	38	34	30	37	33	35
starten 09	14	17	16	25	15	18
starten 19L	11	11	13	13	12	12
landen 06	39	36	32	44	34	37
landen 19R	26	35	32	31	30	30
landen 27	20	17	19	11	19	16
landen 01R	9	9	9	12	9	10

Het baangebruik is gedurende de maand april afgeweken van de prognose; met name voor wat betreft het landen op baan 19R (+ 9%) en het starten van baan 24 (+7%). Ook cumulatief t/m april gedraagt het baangebruik zich niet conform de prognoses. Meteorologische omstandigheden zijn hier zeker debet aan.

2.3 Ontwikkeling hoofdstuk 2

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose Gebruiksplan	april actueel	cumulatief t/m april
1	Cessna; Saab 340	11%	13%	13%
2	Bae-ATP, Fokker 50	13%	13%	13%
3/2	B737-200; DC9	6%	6%	6%
3/3	Bae 146; Fokker 100	9%	15%	14%
4/2	B727-100/200. DC9-50	< 1%	2%	1%
4/3	Airbus A320; B737 300/400	41%	30%	31%
5/2	DC8; Hercules; IL76	2%	1%	1%
5/3	Airbus A310; B757	5%	8%	7%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	1%	2%	2%
6/3	B747 200/300/400; Airbus A330/340	12%	11%	12%

Voor 1996 is een verdere afname van het aandeel H2 vliegtuigen voorspeld: van 15% (in 1995) naar 9% in 1996. In april was het aandeel H2 vliegtuigen 10.5%; in april 1995 was dit 16%. Het aandeel H2 vliegtuigen in de nacht was deze maand 2%; in april 1995 was dit 8%. Zie voor wat betreft een verdere analyse het thema 4.2.



3. Geluidbelasting

3.1 Geluidbelasting gehele etmaal (Ke)

De bijlage toont de 35Ke contour gebaseerd op de actuele gegevens van januari t/m april aangevuld met de prognose van de overige 8 maanden (zwart) met als referentie (rood) de 35 Ke zone zoals opgenomen in de ontwerp aanwijzing. Op dit moment zijn de eerste lokale overschreidingen te constateren; met name het gebruik van de Zwanenburgbaan heeft een aantal overschreidingen veroorzaakt; zowel landen 19R als starten 01L.

NB: Zoals reeds in de maandrapportage over januari is vermeld, is het S.R.M. een vereenvoudigde versie van het model van het N.L.R. De consequentie hiervan is dat een aantal mogelijkheden die het N.L.R.-model biedt, in het S.R.M. niet aanwezig zijn. Een voorbeeld hiervan is te zien aan de uitstulping van de contour ter hoogte van baan 22. In het S.R.M. zijn in deze contour alle vliegtuigtypen verwerkt, dus ook de zwaardere types (B747's, DC10 etc.) die normaliter niet landen op baan 22, maar straight-in of via een geknikte nadering landen op baan 24. Op dit moment wordt door het N.L.R. gewerkt aan een aanpassing zodat in de volgende rapportage dit "bultje" er niet meer zal zijn.

3.2 Nachtelijke geluidbelasting ($26L_{A_{eq}}$)

In deze rapportage is de $26 L_{A_{eq}}$ geluidcontour nog niet opgenomen aangezien de daartoe benodigde gegevens nog niet in het rekenmodel aanwezig zijn. De RLD, waar de betreffende gegevens vandaan moeten komen, heeft hierin echter nog geen actie genomen. Door A.A.S. is hier inmiddels wel op aangedrongen.

4. Thema's

4.1 Landingen 22

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22 is in de eerste 4 maanden van 1996 met 17.2% toegenomen ten opzichte van de eerste 4 maanden van 1995; slechts een deel hiervan is over het centrum van Amsterdam gekomen. Voor april 1996 geldt dat 0.6% van het aantal landingen op baan 22 (zoals geregistreerd in Fanomos) straight in over Amsterdam gekomen is. Vanaf 29 mei 1995 (ILS op baan 22) geldt dat gemiddeld 1.56% van het aantal landingen op 22 centraal over Amsterdam gaat. Met de gemeente Amsterdam is afgesproken dat maximaal 2% op jaarbasis van de landingen op 22 straight in mogen landen.

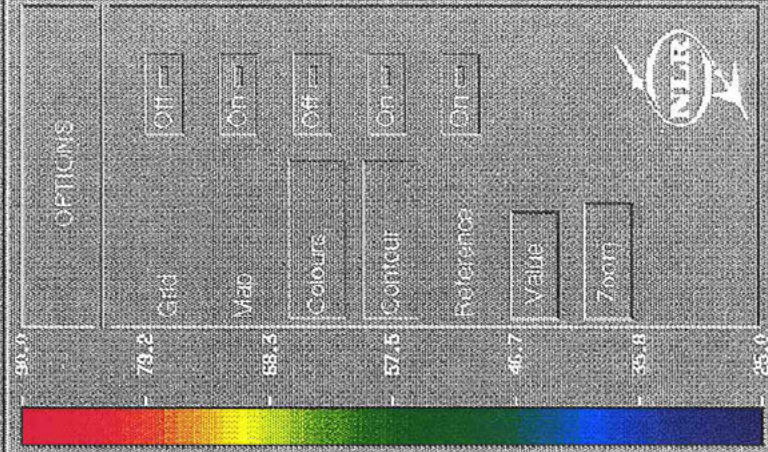
4.2 Ontwikkeling Hoofdstuk 2

Zowel het aandeel H2 vliegtuigen in het totale verkeer alsook het aantal H2 vliegtuigen neemt deze maand enigszins toe ten opzichte van de voorgaande maanden. Het aandeel H2 in de nachtvluchten neemt is deze maand verder afgenomen van 6% in maart naar 2% in april. Het aandeel van startend H2 verkeer in de nacht is afgenomen van 2% in april 1995 naar 0.4% in april 1996.

Ondanks het startverbod voor H2 gedurende de nacht zijn er 3 starts volgens de nieuwe regeling eigenlijk niet hadden mogen starten. In 1 geval is ontheffing verleend; het betrof hier een B727-200ADV.



File: rebr_96-apr_acticeell
Ident: EhamNoise combined
Calculated: 350306
Units: kosten
Values: 35.0
Range: 25.0 : 1.0 : 90



OPTICS

Grid ☐Video ☐Colour ☐Contour ☐Reference ☐Value ☐Zoom ☐

30

under

upper

1.00

Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

17 JULI 1996

Opbergen

D.V.

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
T.a.v. mevrouw 5.1.2.e
Postbus 575
2130 AN HOOFDDORP

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
18/7	5.1.2.e	22/7

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

26109

Bijlage

1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

11 juli 1996

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Rapportage gebruiksplan juni 1996

Geachte mevrouw Beernink,

Bijgaand treft u, ter informatie, onze rapportage aan inzake het Gebruiksplan 1996 van Amsterdam Airport Schiphol over juni 1996.

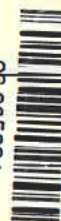
De contourberekeningen van de geluidbelasting zijn door een storing in de verbinding tussen S.R.M. en Fanomos niet beschikbaar.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest,

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
A i

5.1.2.e

96.005824





Amsterdam Airport Schiphol

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
 Directie Luchtvaartinspectie
 t.a.v. de heer 5.1.2.e
 Postbus 575
 2130 AN HOOFFDORP

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Nummer 26504	Bijlage 1	Ow schrijven d.d.	Schiphol d.d. 16 september 1996
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door 5.1.2.e (5.1.2.e			

Betreft: Maandrapportage Gebruiksplan Augustus 1996

Geachte heer,

Hierbij zend ik u de Maandrapportage Gebruiksplan Augustus 1996. Ik hoop dat ik u hiermee voldoende geïnformeerd heb.

Met vriendelijke groet,
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
 Airside 5.1.2.e
 5.1.2.e

96.007430

LUCHTVAARTINSPECTIE
 BSD nr. 2401
 Datum

17 SEP. 1996

Opbergen 5.1.2.e

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e

14/10

Amsterdam Airport Schiphol
 Postbus 7501
 1118 ZG Luchthaven Schiphol
 Telefoon (020) 601 91 11

Telefax (020) 604 14 75
 NV Luchthaven Schiphol
 Handelsreg. 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

Amsterdam Airport Schiphol

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

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Numer 26593	Bijlage 1	Uw schrijvend d.d. Schiphol d.d. 14 oktober 1996
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door 5.1.2.e		

Betreft: Rapportage gebruiksplan september 1996

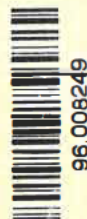
Geachte heer 5.1.2.e

Bijgaand treft u, ter informatie, onze rapportage aan inzake het Gebruiksplan 1996 van Amsterdam Airport Schiphol over september 1996.

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest,

Hoogachtend,
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
 Airside

5.1.2.e



LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. B240.1

Datum

16 OKT. 1996

Opbergen
5.1.2.e

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
DLT	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	18/10	18/10

Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. ~~240.1~~ 240.1

Datum

21 NOV. 1996

Opbergen

5.1.2.e

5.1.2.e

Rijksluchtvaartdienst

T.a.v. de heer 5.1.2.e

Postbus 575

2130 AN HOOFFDORP

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
21/11	22/11	17/12
5.1.2.e		

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

27150.3/is

Bijlage w schrijven d.d.

Schiphol d.d.

19 november 1996

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Gebruiksplan 1997

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij bieden wij u het Gebruiksplan Schiphol 1997 aan.

Het Gebruiksplan geeft aan hoeveel verkeer er volgens de huidige inzichten en onder normale omstandigheden in 1997 verwerkt kan worden binnen de vastgestelde geluidzones. Er is derhalve sprake van een capaciteitsscenario.

De berekende geluidcontouren voor zowel de dag als voor de nacht passen binnen de vastgestelde geluidzones voor het vierbanenstelsel. De zeer geringe overschrijdingen waarvan sprake is zullen in de dagelijkse praktijk in operationele sfeer teniet worden gedaan. De luchthaven garandeert derhalve dat het vliegverkeer volgens de voorschriften binnen de geluidzones zal worden afgehandeld.

Bovendien zullen additionele maatregelen getroffen worden indien gedurende de looptijd van het Gebruiksplan mocht blijken dat er sprake is van een hoger groeipercentage dan is weergegeven in het capaciteitsscenario.

Deze maatregelen betreffen o.a. het nog verder aanscherpen van het Hoofdstuk 2 vliegtuigenbeleid, i.c. het uitbreiden van de 'nacht' maatregelen voor dit segment van 23.00 - 06.00 uur naar de periode 18.00 - 23.00 uur en 06.00 - 08.00 uur. Daarnaast zal een beroep worden gedaan op de zogenaamde 'market access' regeling van de Europese Unie teneinde tijdelijke vliegverkeers-regulerende maatregelen mogelijk te maken. Wij zullen u tijdig in kennis stellen indien laatstgenoemde maatregel gerealiseerd dient te worden.

Tenslotte verzoeken wij u ontheffing van de geluidzones te verlenen op basis van art. 25f Luchtvaartwet vanwege de voorgenomen werkzaamheden aan de Kaagbaan (06-24). De werkzaamheden betreffen de verlenging en ingrijpende renovatie van deze baan. Naar huidig inzicht starten de werkzaamheden op 27 februari 1997 en zullen zij ca. 14 weken in beslag nemen. Tijdens deze periode is de baan gedurende 12 weken geheel buiten gebruik. Zoals is voorgeschreven biedt het Gebruiksplan Schiphol 1997 inzicht in de consequenties van deze buitengebruikstelling van de Kaagbaan ten aanzien van de geluidzones.



Bladnummer
2

Datum
19 november 1996

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht en spreken de verwachting uit dat het Gebruiksplan Schiphol 1997 vóór 1 januari 1997 zal worden vastgesteld.

5.1.2.e

Hoogachtend

5.1.2.e

c.c. Minister van Verkeer en Waterstaat
5.1.2.e DG RLD
5.1.2.e RLD
Commissie Geluidhinder Schiphol

Amsterdam Airport Schiphol

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

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

Bijlage

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

1

26 november 1996

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Addendum Gebruiksplan Schiphol 1997

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u een afschrift van het schrijven welke wij heden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat hebben gezonden.

Wij vertrouwen erop u hiermede van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

5.1.2.e

96.009450

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr.

850 249.

Datum

27 NOV. 1996

Di	5.1.2.e	5.1.2.e	
5.1.2.e	h	2/12	6/12
		5.1.2.e	6/12

Amsterdam Airport Schiphol
 Postbus 7501
 1118 ZG Luchthaven Schiphol
 Telefoon (020) 601 91 11

Telefax (020) 604 14 75
 NV Luchthaven Schiphol
 Handelsreg. Haarlem nr. 29174 nr. 48.67.49.304

ABN-AMRO Bank N.V.
 nr. 54.56.10.478

ING Bank
 nr. 69.76.60.729
 Postbank 637106

Minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Mevr. A. Jorritsma-Lebbink
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Documentnummer

5.1.2.e

Nummer

27397

Bijlage

Uw schrijven d.d.

DGR/LD/VIL 96.008729 26 november 1996

Schiphol d.d.

Telefaxnummer

5.1.2.e

Rehandeld door

5.1.2.e

Betreft: Addendum Gebruiksplan Schiphol 1997.

Geachte mevrouw Jorritsma-Lebbink,

Naar aanleiding van bovenvermeld schrijven doen wij u hierbij het addendum op het Gebruiksplan Schiphol 1997 (Gebruiksplan) toekomen.

In het aan u gepresenteerde Gebruiksplan zijn wij uitgegaan van een verkeersvolume van ca. 333.000 vliegtuigbewegingen (handelsverkeer).

Wanneer wij echter kijken naar de geldende marktontwikkeling verwachten wij een groei welke het bovengenoemde aantal vliegtuigbewegingen aanzienlijk zal overtreffen. In het Gebruiksplan is derhalve sprake van een capaciteitsscenario. Bovendien gaf dit scenario op een 2-tal plaatsen een lokale overschrijding van de 35Ke-zone te zien.

Het is onmogelijk om vóór 1 januari 1997 een complete berekening voor de 35Ke- en 26LAeq-zone uit te laten voeren. Derhalve hebben wij een globale berekening uitgevoerd, gebaseerd op de Hindersommen-methode, om de overschrijding waarvan in het huidige Gebruiksplan sprake is te kwantificeren.

De Hindersommen-methode geeft aan dat er maximaal 3900 Hindersommen (Hs) in de 35Ke-zone passen. Indien er sprake zou zijn van bijv. 360.000 vliegtuigbewegingen komt de berekening uit op 4050 Hs.

Dit addendum gaat in op de effecten van met name de aangescherpte Hoofdstuk 2-maatregelen. Berekeningen tonen aan dat de genoemde Hoofdstuk 2-maatregelen (uitbreiding Hoofdstuk 2- vliegtuigen-definitie (wide body), beperkte openstelling tussen 08.00 en 18.00 uur voor Hoofdstuk 2- vliegtuigen, verhoging toeslag havengelden etc.) zullen leiden tot een verlaging van de totale Hs van 395, waardoor de totale Hs van 4050 op 3655 komt en ruimschoots binnen het eerdergenoemde maximum van 3900 Hs blijft. Bij deze berekening zijn wij er van uitgegaan dat deze maatregelen uitsluitend leiden tot substitutie van Hoofdstuk 2- naar Hoofdstuk 3-operaties, danwel van substitutie van Hoofdstuk 2-operaties naar de dag. Dit betekent dat als gevolg van een wijziging van de vlootmix (Hoofdstuk 2- naar Hoofdstuk 3-vliegtuigen) en verlaging van de nachtstraffactor (beperkte openstelling Hoofdstuk 2-vliegtuigen) er 360.000 vliegtuigbewegingen binnen de 35Ke-zone passen.

Hiermee is naar onze mening eveneens aangetoond dat de eerdergenoemde lokale overschrijdingen teniet kunnen worden gedaan.

Bladnummer

2

Datum

26 november 1996

Het is echter aannemelijk dat in de praktijk, als gevolg van het daadwerkelijk toepassen van de maatregelen, de situatie zal ontstaan dat luchtvaartmaatschappijen zullen besluiten hun operatie op Schiphol (gedeeltelijk) te stoppen. Dit mogelijke effect is niet verwerkt in het aantal van 360.000 vliegtuigbewegingen.

Tenslotte wijzen wij er op dat eerdergenoemde maatregelen toegepast zullen worden op de korte termijn. Voor maatregelen op de lange termijn verwijzen wij graag naar de 'Ten geleide' van het Gebruiksplan.

Wij vertrouwen er op dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd en u het Gebruiksplan vóór 1 januari 1997 zult vaststellen.

5.1.2.e

Hoogachtend,

5.1.2.e

cc.

5.1.2.e DG RLD
RLD/LI

Commissie Geluidhinder Schiphol

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartinspectie
t.a.v. 5.1.2.e
Postbus 575
2130 AN HOOFFDORP

LUCHTVAARTINSPECTIE			
BSD nr. 2401			
Datum			
17 DEC. 1996			
Gehangen			
BVI			
DI	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	10/12	19/12	6/1
		5.1.2.e	6/1

Doorkiesnummer
5.1.2.e

Nummer
27528

Bijlage
1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
16 december 1996

Telefaxnummer
5.1.2.e

Behandeld door
5.1.2.e

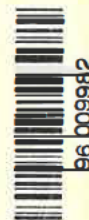
Betreft: Maandrapportage gebruiksplan november 1996.

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u ter informatie, de maandrapportage Gebruiksplan 1996 over de maand november.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPOR 5.1.2.e^{HOL}
5.1.2.e





Maandrapportage Gebruiksplan

November 1996

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Afwijkingen t.o.v. prognoses	4
2.1	Verkeersvolume	4
2.2	Verkeersverdeling	5
2.3	Ontwikkeling Hoofdstuk 2	7
3.	Baanbeschikbaarheid	8
4.	Baangebruik	9
5.	Geluidbelasting	10
5.1	Geluidbelasting gehele etmaal (35 Ke)	10
5.2	Nachtelijke geluidbelasting (26LA _{eq})	10
6.	Thema's	11
6.1	Landen 22 / 24	11

1. Inleiding

Door fluctuaties in de marktontwikkeling zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kunnen afwijkingen ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognostiseerd. De bedoeling van deze rapportage is om aan te geven waar eventueel afwijkingen zijn ontstaan ten opzichte van de afgegeven prognoses. Ook wordt gepoogd om indien mogelijk, een verklaring te geven voor deze afwijkingen.

De verdeling van het vliegverkeer over de start- en landingsbanen is gebaseerd op historische statistische weersgegevens. De actuele weersituatie kan sterk afwijken van het statistisch bepaalde gemiddelde weer. De mate van afwijking ten gevolge van weerfluctuaties kan meer dan 20% bedragen. Ook onderhoud aan start- en landingsbanen bepaalt sterk het uiteindelijke baangebruik.

2. Afwijkingen t.o.v. prognose

2.1 Verkeersvolume

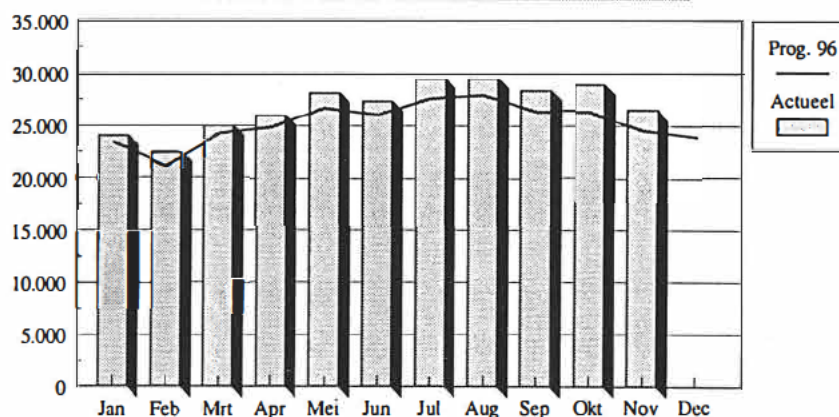
	nov. prognose	nov. actueel	%	t/m nov. prognose	t/m nov. actueel	%	jaar- verwachting
Totaal	24.550	26.554	+8.0	279.501	295.823	+6.0	321.900
Nacht	875	895	+2.0	10.225	12.174	+19.0	13.080

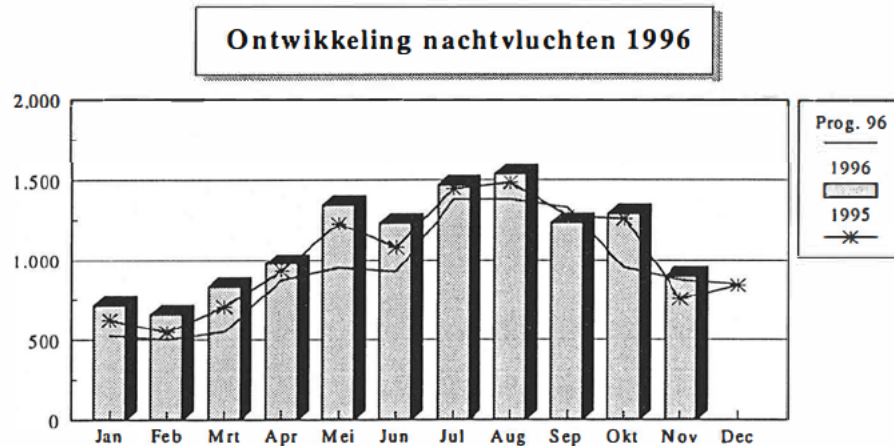
Voor de maand november was een verkeersvolume geprognostiseerd van 24.550; in de praktijk hebben 26.554 bewegingen plaatsgevonden hetgeen een afwijking van + 8% betekent ten opzichte van de prognose.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 875; in de praktijk vonden 895 bewegingen plaats. Dit betekent een afwijking van + 2% ten opzichte van het geprognostiseerde aantal.

De jaarverwachting met betrekking tot het totaal aantal bewegingen is bijgesteld tot 321.900, hetgeen zal resulteren in een afwijking van +6.2% ten opzichte van de prognose. Tevens is ook de jaarverwachting van het aantal nachtvluchten bijgesteld tot 13.080, hetgeen een afwijking zal inhouden van +18.1% ten opzichte van de prognose gebruiksplan 1996.

Ontwikkeling verkeersvolume 1996





2.2 Verkeersverdeling

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand november. Voor bijna alle periodes (piek, off piek en nacht) geldt een lichte afwijking voor wat betreft het aandeel in het aantal bewegingen. Wanneer het aantal gerealiseerde bewegingen wordt vergeleken met het geprognostiseerde aantal, dan zijn de afwijkingen veel groter. Het aantal starts in de piekperiode ligt 12.1% boven de prognose; voor wat betreft het aantal landingen ligt dit percentage op 6.6%. Het aantal starts in de off piek periode is licht 1.6% boven het geprognostiseerde aantal terwijl voor het aantal landingen een afwijking van + 12.2% geldt. Het aantal starts gedurende de nachtperiode ligt 31.6% boven de prognose; het aantal landingen gedurende de nacht ligt 7.8% onder de prognose.

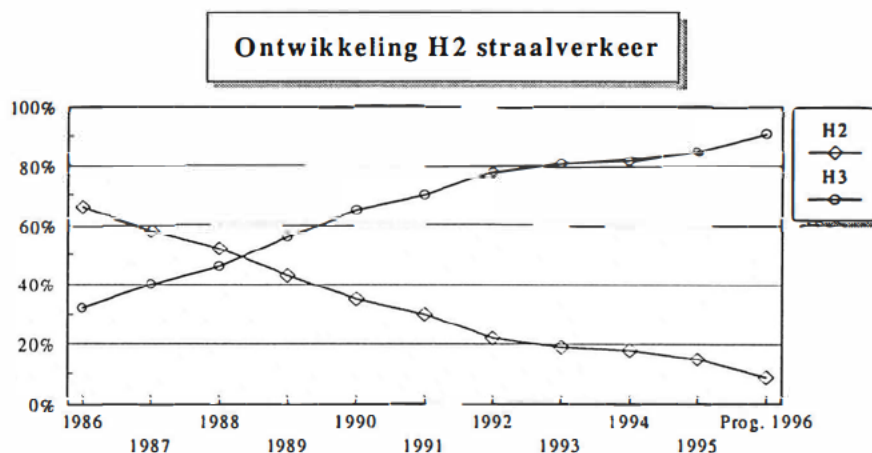
Tabel 3: Verkeersprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
november	24.550	13.500	10.175	875
* starten	12.275	7.000	5.050	225
* landen	12.275	6.500	5.125	650
Cumulatief	279.050	154.700	114.125	10.225
* starten	139.550	79.500	57.100	2.950
* landen	139.500	75.200	57.025	7.275
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
november	26.552	14.777	10.880	895
* starten	13.273	7.845	5.132	296
* landen	13.279	6.932	5.748	599
Cumulatief	295.821	164.604	119.043	12.174
* starten	147.908	85.112	58.882	3.914
* landen	147.913	79.492	60.161	8.260

2.3 Ontwikkeling hoofdstuk 2

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose Gebruiksplan	nov. actueel	cumulatief t/m nov.
1	Cessna; Saab 340	11%	11%	12%
2	Bae-ATP, Fokker 50	13%	13%	13%
3/2	B737-200; DC9	6%	3%	5%
3/3	Bae-146; Fokker 100	9%	20%	16%
4/2	B727-100/200. DC9 50	< 1%	2%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	41%	29%	30%
5/2	DC8; Hercules; IL76	2%	1%	1%
5/3	Airbus A310; B757	5%	7%	8%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	1%	2%	2%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	12%	12%	12%

Voor 1996 is een verdere afname van het aandeel H2 vliegtuigen voorspeld: van 15% (in 1995) naar 9% in 1996. In november was het aandeel H2 vliegtuigen 6.4%; in november 1995 was dit 12.1%. Het aandeel H2 vliegtuigen(zowel startend als landend verkeer) in de nacht was deze maand 3,0%; in november 1995 was dit 3,9%.



3.0 Baanbeschikbaarheid

Het totale baangebruik van de luchthaven wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van start- en landingsbanen. Indien een hoog preferente baan (bijv. 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.

Baan	Naam	Gepland	Werkelijk
01L 19R	Zwanenburgbaan	Geen	Geen
01R - 19L	Aalsmeerbaan	Geen	Geen
04 - 22		Geen	Geen
06 - 24	Kaagbaan	Geen	Geen
09 - 27	Buitenveldertbaan	Geen	Geen

Er is in de maand november geen sprake geweest van geplande werkzaamheden, danwel niet geplande werkzaamheden. Wel zijn banen af en toe 1 à 2 uren buitengebruik geweest in verband met:

- lampen wassen;
- maai werkzaamheden;
- ILS-onderhoud;
- etc.

4. Baangebruik

Gebruiksplan					Werkelijk				
november			cumulatief		november			cumulatief	
	%	bew.	%	bew.		%	bew.	%	bew.
Starten									
24	34	4.223	33	45.660	45	5.908	35	51.822	
01L	27	3.314	33	46.595	28	3.668	35	52.059	
09	17	2.074	15	20.853	11	1.414	17	24.428	
19L	14	1.682	12	17.129	15	2.018	13	18.582	
27	6	737	5	7.290	2	249	0	654	
04/06	1	86	1	1.137	0	9	0	311	
22	0	49	0	393	0	2	0	29	
01R	0	0	0	0	0	0	0	1	
19R	1	110	0	475	0	5	0	9	
sub.tot	100	12.275	100	139.532	100	13.273	100	147.895	
Landen									
06	28	3.412	34	47.888	22	2.963	36	52.745	
19R	35	4.272	30	42.097	40	5.261	33	49.330	
27	18	2.197	19	26.019	22	2.930	19	28.198	
01R	9	1.105	9	13.011	6	840	8	12.168	
22/24	8	982	6	8.447	9	1.259	3	4.919	
09	1	123	1	1.081	0	0	0	146	
01L	1	172	1	1.126	0	24	0	392	
04	0	12	0	187	0	2	0	16	
sub.tot	100	12.275	100	139.856	100	13.279	100	147.914	
Totaal	24.550		279.388		26.552		295.809		

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 baan-gebruik.

5. Geluidbelasting

5.1 Geluidbelasting gehele etmaal (K_e)

De bijlage toont de 35 K_e contour gebaseerd op 11 maanden actuele gegevens aangevuld met 1 maand prognose (zwart) afgezet tegen de 35 K_e (S4S2) zone (rood).

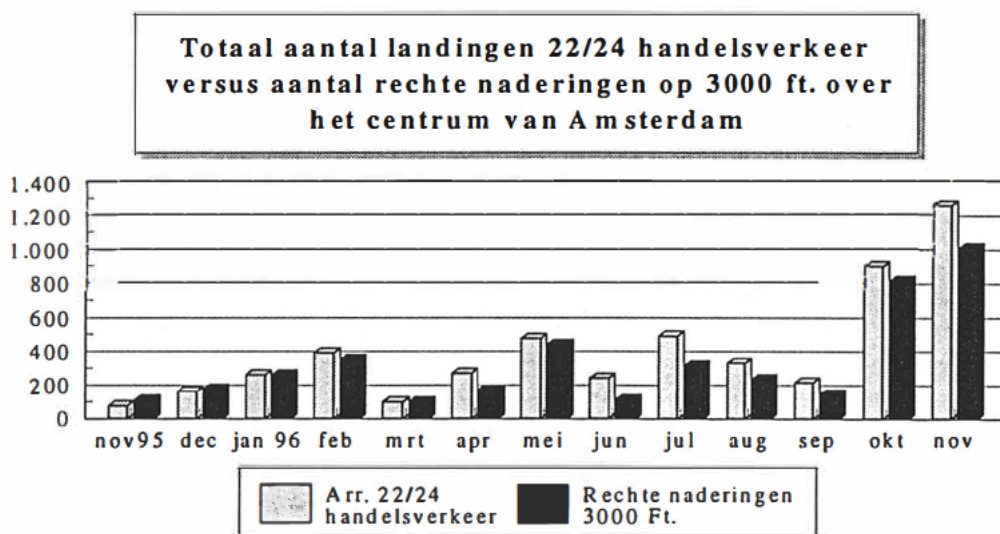
5.2 Nachtelijke geluidbelasting ($26LA_{eq}$)

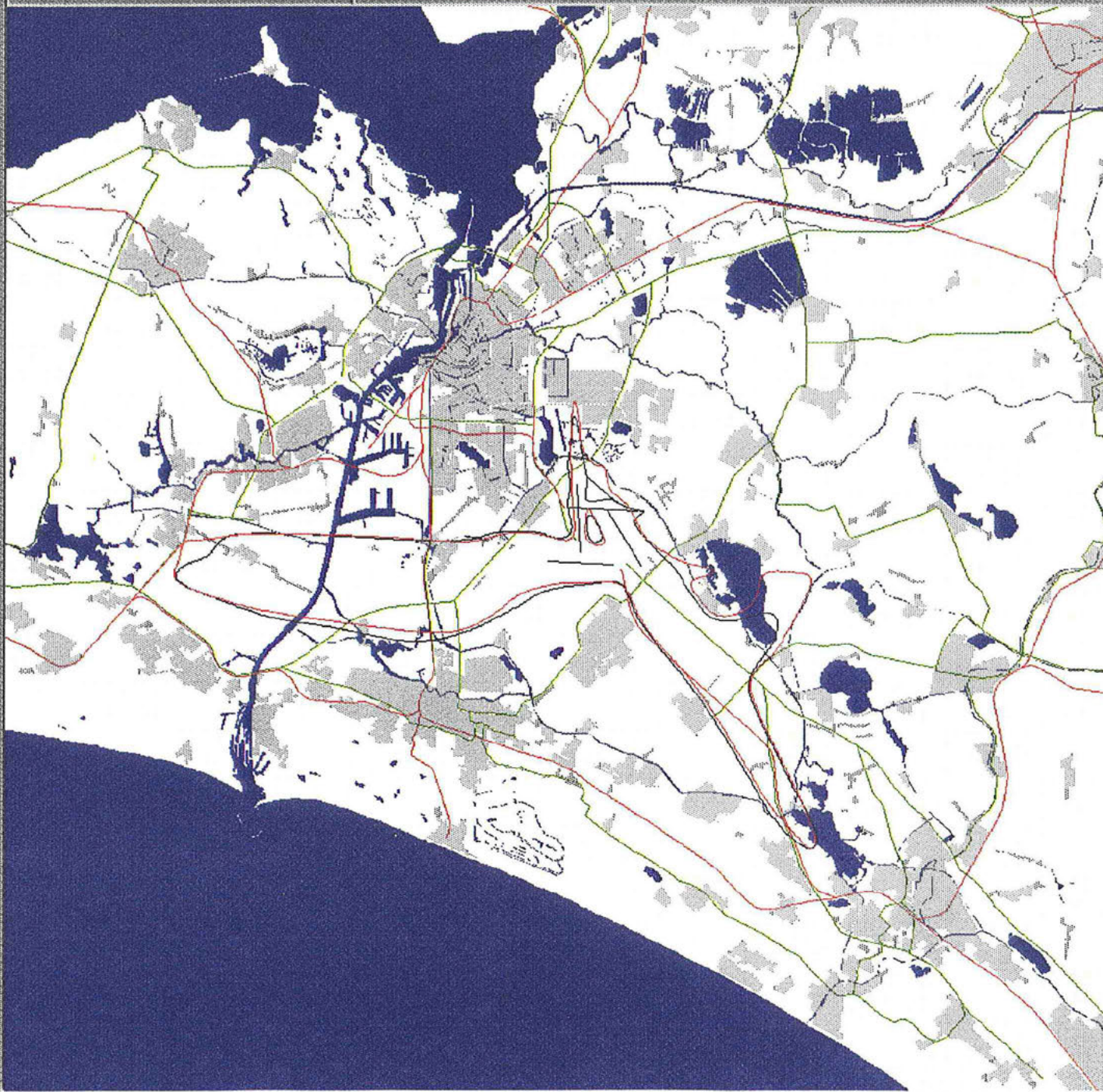
De 26 LA_{eq} -contour is gebaseerd op 11 maanden actuele gegevens aangevuld met 1 maand prognose (zwart) afgezet tegen de 26 LA_{eq} -zone (rood).

6. Thema's

6.1 Landen 22 / 24

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in de periode jan-nov 1996 met 25% toegenomen ten opzichte van dezelfde periode in 1995. In de maand november 1996 is er 1.258 keer geland op baan 22/24; in november 1995 was dit aantal 76. Het grote verschil wordt met name veroorzaakt door de extreme weersomstandigheden in de afgelopen periode. 80% van het aantal naderingen op baan 22/24 is onder 3000 ft. over het centrum van Amsterdam gekomen; het gaat hier om in totaal 1.010 rechte naderingen. In onderstaande grafiek wordt een vergelijking gemaakt tussen het totaal aantal landingen in het handelsverkeer en het aantal rechte naderingen over het centrum van Amsterdam.





File: gbr96, gbrplanno96

Ident: [REDACTED]

Calculated: 19961204

Units: Leg

Values: 26.0

Range: 25.0 : 1.0 : 90

30.0 79.2 58.3 57.5 45.7 35.8 25.0

OPTIONS

Grid ☐ Off

Map ☒ On

Colours ☐ Off

Contour ☒ On

Reference ☒ On

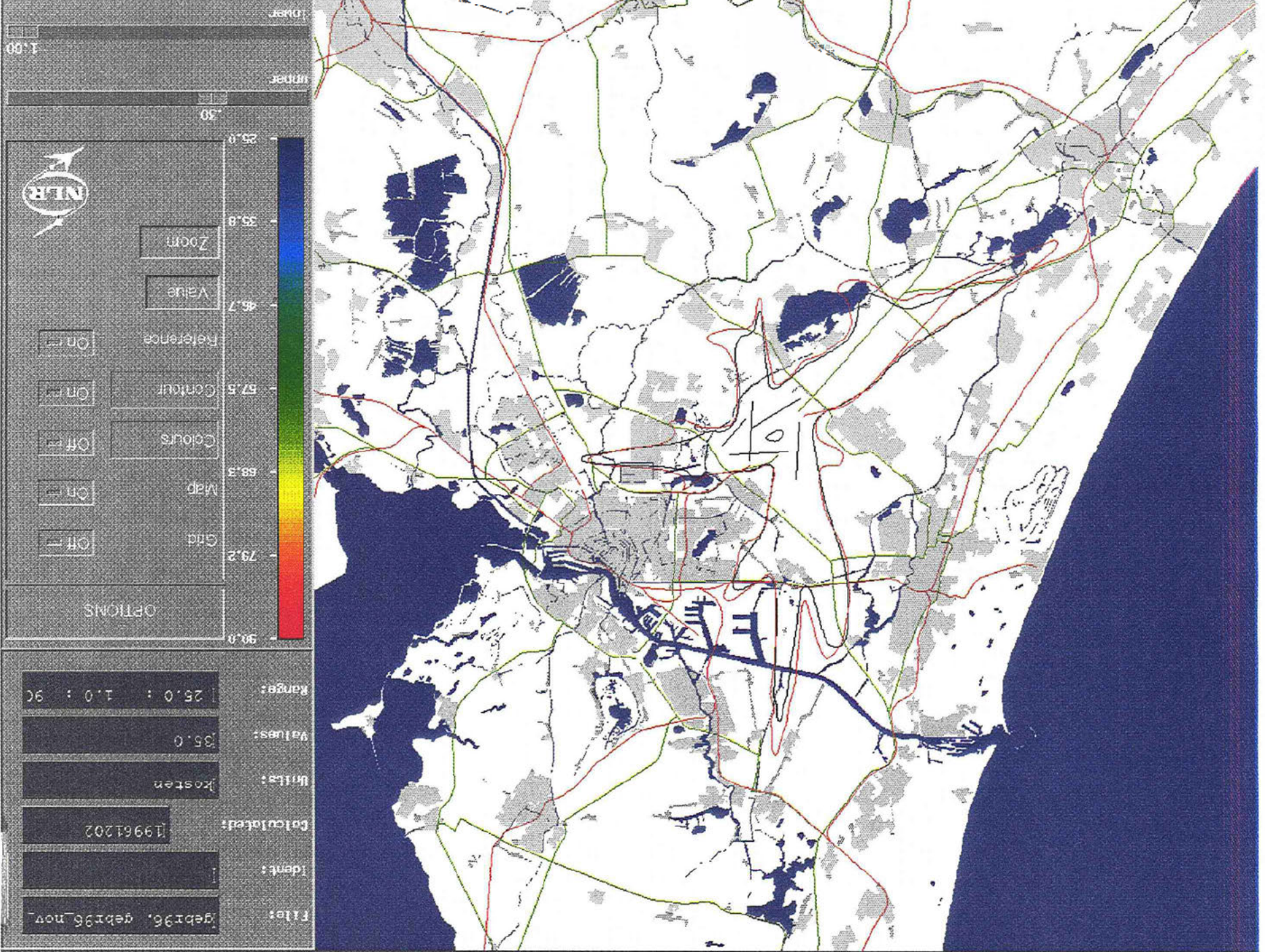
Value ☐

Zoom ☐

NLR

upper 1.00

lower



Options

Grid: ☐ Off

Map: ☐ On

Colours: ☐ Off

Contour: ☐ On

Reference: ☐ On

Value:

Zoom:

NIR

Upper: 1.00

Lower: 30.0

File:

Ident:

Calculated:

Units:

Values:

Range: