

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. A. Jorritsma-Lebbink
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Nummer 1201	Bijlage 1	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d. 15 april 1998
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door 5.1.2.e			

Betreft: Aanvullend Gebruiksplan 1998.

Geachte mevrouw Jorritsma,

In uw brief van 6 maart jl. heeft u aangegeven dat het door ons ingediende Aanvullend Gebruiksplan 1998 voor 400.000 vliegtuigbewegingen door u niet vastgesteld kan worden. Wel geeft u aan dat het kabinet het voornemen heeft om tot 2003 op Schiphol jaarlijks een beperkte groei van het vliegverkeer mogelijk te maken. Voor 1998 geeft u aan dat dit maximaal 380.000 vliegbewegingen zou kunnen bedragen. U heeft ons in overweging gegeven om hiertoe een Aanvullend Gebruiksplan in te dienen. Dit Aanvullend Gebruiksplan bieden wij u hierbij aan.

Dit Aanvullend Gebruiksplan laat zien dat het mogelijk is om 380.000 vliegtuigbewegingen ruimschoots binnen de in de PKB aangegeven norm van 15.100 geluidbelaste woningen te accommoderen. Het totaal aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke contour bedraagt 11.790. Dit is inclusief een meteomarge van ca. 20%, zodat het aantal werkelijk geluidbelaste woningen aanmerkelijk lager zal zijn. Het aantal woningen hiervan dat buiten de wettelijk vastgelegde 35 Ke zone ligt, bedraagt 24. Een aparte analyse in het Aanvullend Gebruiksplan geeft de verschillen met het vigerende Gebruiksplan weer.

In uw eerder genoemde brief van 6 maart jl. geeft u aan dat een beperkte groei van het vliegverkeer samen kan gaan met een gelijktijdige verlaging van het aantal geluidbelaste woningen in de 35 Ke contour. Het hierbij aangeboden Aanvullend Gebruiksplan toont daarmee aan dat het mogelijk is om 380.000 bewegingen te accommoderen met daarbij slechts maximaal ca. 75% van het aantal van 15.100 woningen met meer dan 35 Ke te belasten. Wij zijn op dit moment, samen met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen en de LVB, in overleg met uw ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst over een uitvoeringsmemorandum dat partijen bindt aan de doelstelling om een beperkte groei samen te laten gaan met een zo laag mogelijke geluidbelasting.

Reeds eerder is geconstateerd dat verdere groei boven de 360.000 bewegingen, die in het vigerende Gebruiksplan zijn opgenomen, leidt tot overschrijding van de wettelijk vastgelegde zone. De mate van de overschrijdingen in dit Aanvullend Gebruiksplan bevestigt de eerdere aanname dat dit slechts zeer beperkt is.

Het feit dat het aantal geluidbelaste woningen aanzienlijk minder is dan de norm van 15.100, illustreert dat niet het totaal aantal woningen het probleem vormt maar de feitelijke vorm van de zone. Het kabinet heeft aangegeven dat het bereid is om ten behoeve van het accommoderen van verdere groei een nieuwe, qua vorm aangepaste, 35 Ke-zone vast te stellen. Om tot een aanpassing van de zone te komen is het noodzakelijk dat de Aanwijzing Schiphol gewijzigd wordt.

De noodzakelijke doorlooptijd, in combinatie met de daarbij behorende (inspraak) procedures, zullen er voor zorgen dat de wijziging van de Aanwijzing naar verwachting niet voor het eind van dit jaar zal zijn afgerond. Wij zijn voornemens om hiertoe zo spoedig mogelijk een aanvraag bij u neer te leggen.

Wij stellen voor om, vooruitlopend op de vaststelling van een gewijzigde Aanwijzing, de beperkte overschrijdingen die in de loop van het jaar zullen plaatsvinden, zoals gepresenteerd in het bijgaande Aanvullend Gebruiksplan, formeel toe te staan. Wij zullen het baangebruik zo aansturen dat wij binnen de contour van dit Aanvullend Gebruiksplan blijven. De contour zal naar verwachting in werkelijkheid aanzienlijk minder geluidbelaste woningen bevatten omdat de 'handhavingscontour' met ca. 11.800 woningen een meteomarge van ca. 20% bevat

Wij verzoeken u hierbij vriendelijk dit Aanvullend Gebruiksplan zo spoedig mogelijk vast te stellen.

Hogachtend,

5.1.2.e

5.1.2.e

~~Ir. Drs. H.N.J. Smits~~
President & CEO

5.1.2.e

5.1.2.e

Amsterdam Airport Schiphol

Bijlage bij
Retour Li-archief

Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998

380.000 Vliegtuigbewegingen

Versie: 15 April 1998



Amsterdam Airport Schiphol

Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998

----- 380.000 bewegingen -----

Amsterdam Airport Schiphol
15 april 1998

Bijlagen

- A** Ke-geluidsbelastingscontouren voor het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op basis van 380.000 bewegingen; 20, 30, 35, 40 en 65 Ke, inclusief tabel woningtellingen
- B** Vergelijking 35 Ke-contour van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op basis van 380.000 bewegingen met de 35 Ke-geluidszone Schiphol 1998-2003
- C** 35 Ke-contour Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998; netwerkpunten
- D** 20 en 26 dB(A) LAeq-contouren van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op basis van 11.800 bewegingen, inclusief tabel woningtellingen
- E** Vergelijking 26 dB(A) LAeq-contour van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op basis van 11.800 bewegingen met de 26 dB(A) LAeq-geluidszone Schiphol 1998-2003
- F** 26 dB(A) LAeq-contour Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998; netwerkpunten
- G** Overzicht netwerkpunten 35 Ke- en 26 dB(A) LAeq-geluidszones Schiphol 1998-2003
- H** Gebruikte afkortingen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Per brief van 6 maart 1998 aan AAS heeft het ministerie van Verkeer & Waterstaat het kabinetsvoornemen bevestigd om tot het jaar 2003 jaarlijks een beperkte groei van het vliegverkeer mogelijk te maken onder gelijktijdige verlaging van het aantal geluidsbelaste woningen onder de norm van 15.100 woningen. In deze brief is sprake van een gespreide groei van jaarlijks 20.000 bewegingen over een periode van vijf jaar, en wordt Schiphol in overweging gegeven een Aanvullend Gebruiksplan in te dienen dat uitgaat van maximaal 380.000 vliegbewegingen.

Dit document, het Aanvullende Gebruiksplan 1998 op basis van 380.000 vliegbewegingen, omschrijft alle voor de geluidsberekening toegepaste invoergegevens. Het in voorgaande genoemde aantal bewegingen van 380.000 betreft het aandeel handelsverkeer. Voor de bepaling van de verwachte geluidsbelasting zijn daar helikopter-, les- en overige general aviation bewegingen aan toegevoegd (het geheel wordt hierna aangeduid als "380.000 vliegtuigbewegingen").

De maanden januari en februari, die ten tijde van het opstellen van dit gebruiksplan reeds waren gepasseerd, zijn gebaseerd op actuele gegevens (aantallen en baangebruik); voor maart tot en met december is gebruik gemaakt van gegevens gebaseerd op de Capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen 1998 en een schatting op basis van de beste inzichten voor de rest van het jaar. Aan het baangebruik voor de periode maart t/m december is, zowel voor de Ke als voor de LA_{eq}, een meteomarge van circa 20 % toegevoegd. In paragraaf 1.2 zal hierover nadere toelichting worden gegeven.

1.2 Recente ontwikkelingen

Toepassing TOMS maatregelen

Voor de berekening van de geluidsbelasting zijn de TOMS maatregelen toegepast die met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1998, in de Staatscourant van 3 april jl. zijn gepubliceerd. Deze maatregelen zijn identiek aan de TOMS maatregelen zoals toegepast in het vastgestelde Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen.

Handhaving 1998

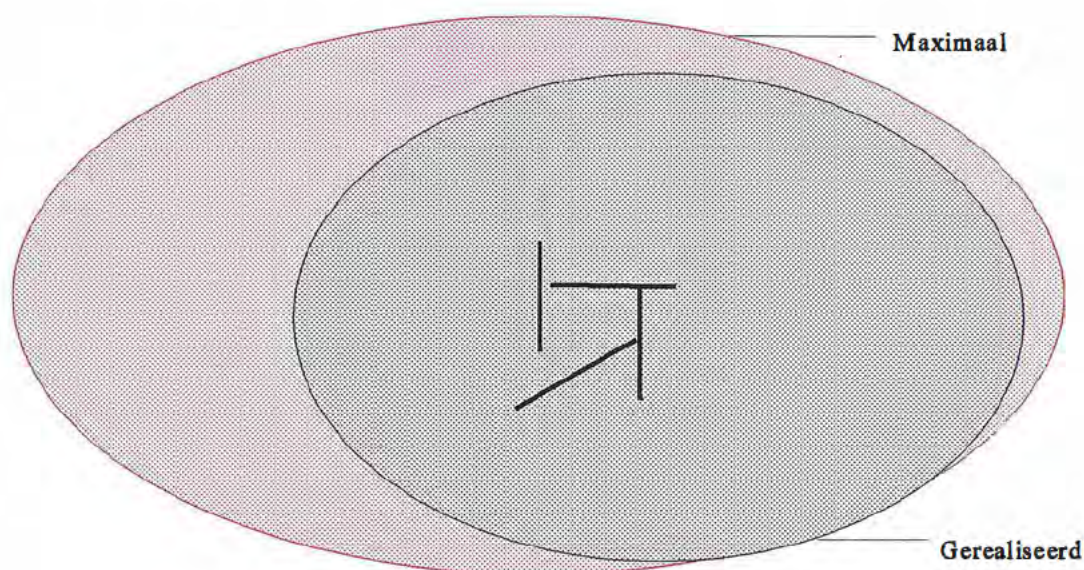
Begin maart heeft het kabinet aangegeven dat ten behoeve van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in de periode tot 2003, een partieel nieuwe qua vorm geoptimaliseerde 35 Ke-zone moet worden vastgesteld. Deze wijziging zal de volledige in de Luchtvaartwet aangegeven procedure moeten doorlopen. Blijkens de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 16 februari 1998, is het Kabinet, gelet op de termijn (volgens het Kabinet tenminste 10 maanden), waarbinnen een wijzigingsbesluit van het Aanwijzingsbesluit tot stand kan komen, van mening dat in 1998 en 1999 een interimoplossing gehanteerd moet worden, in die zin dat er in beperkte mate geanticipeerd kan en moet worden op de voorgenomen wijziging van het Aanwijzingsbesluit.

Meteomarge

De voorspelde geluidsbelasting wordt in belangrijke mate bepaald door het verwachte baangebruik. Als gevolg van onzekerheden in de weersomstandigheden, is de prognose van het baangebruik ook onzeker. Deze onzekerheden kunnen door middel van een meteomarge in de voorspelling van de geluidsbelasting worden verwerkt. Ook in de vigerende geluidszones is een meteomarge verwerkt, die zodanig is gekozen dat de overschrijdskans als gevolg van verschillen tussen actuele en voorspelde weersomstandigheden eens per vijf jaar bedraagt. In de geluidsbelasting zoals gepresenteerd in dit Aanvullend Gebruiksplan, zowel in de vorm van contouren als in de vorm van waarden in netwerkpunten, is de meteomarge verwerkt middels een toeslag op het nominale baangebruik, conform de bij de berekening van de geluidszones toegepaste methodiek. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

Door de presentatie van de geluidsbelasting inclusief meteomarge krijgt deze een met een zone vergelijkbaar karakter; aangegeven wordt welke waarde de geluidsbelasting naar verwachting per individueel punt *maximaal* zou kunnen bereiken. Derhalve wordt verwacht dat de aan het eind van het jaar gerealiseerde geluidsbelasting de hier gepresenteerde contouren en waarden in netwerkpunten nergens zal overschrijden. Tevens zal op een groot aantal plaatsen de maximaal verwachte geluidsbelasting niet worden bereikt. Vooraf is echter niet aan te geven waar de maximaal verwachte waarde zal worden bereikt en waar dit juist niet het geval zal zijn. In figuur 1 is dit schematisch geïllustreerd. Hierin vertegenwoordigt de rode contour de vooraf berekende maximaal verwachte geluidsbelasting. Deze rode contour komt dus overeen met de geluidsbelasting inclusief meteomarge zoals gepresenteerd in dit Aanvullend Gebruiksplan. De blauwe contour stelt de aan het eind van het jaar gerealiseerde geluidsbelasting voor. Vooraf kan echter alleen worden aangegeven dat de blauwe contour naar verwachting de rode contour niet zal overschrijden; waar deze precies binnen de rode contour zal liggen is vooraf niet bekend.

Figuur 1: Schematische voorstelling van vooraf berekende maximaal verwachte geluidsbelasting en aan het eind van het jaar gerealiseerde geluidsbelasting



Voor de in dit Aanvullend Gebruiksplan gepresenteerde woningtellingen betekent het in rekening brengen van de meteomarge dat de tellingen de *maximale* aantallen woningen aangeven die naar verwachting aan de bewuste geluidsbelasting zullen worden blootgesteld. Het feitelijk aantal belaste woningen zal aanzienlijk lager zijn en wordt bepaald door de uiteindelijk gerealiseerde geluidcontour.

Opgemerkt wordt dat in voorafgaande Gebruiksplannen steeds de verwachte geluidsbelasting *exclusief* meteomarge werd gepresenteerd. Een vergelijking tussen de resultaten uit dit Aanvullend Gebruiksplan en voorgaande Gebruiksplannen is daardoor niet direct mogelijk.

1.3 Resultaten

De geprognostiseerde 35 Ke contour, inclusief meteomarge, vertoont een beperkt aantal mogelijke lokale overschrijdingen van de vigerende zone, welke met name samenhangen met het gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan. In 26 van de 235 de bij de handhaving gebruikte netwerkpunten overschrijdt de maximaal verwachte geluidsbelasting in Ke (met inbegrip van meteomarge) de maximaal toegestane waarde. Dit betekent, dat verwacht wordt, dat de aan het eind van het jaar *gerealiseerde* geluidsbelasting op een *kleiner* aantal netwerkpunten de maximaal toegestane waarde zal overschrijden. Vooraf is echter niet aan te geven op welke van de 26 netwerkpunten een overschrijding zal optreden. Derhalve zal mogelijk tegen het einde van dit jaar de feitelijke geluidsbelasting op een beperkt aantal netwerkpunten de volgens de huidige zone maximaal toegestane waarde overschrijden. Het aantal woningen binnen de geprognostiseerde 35 Ke contour blijft met maximaal 11.790 echter ruimschoots onder de milieugrens van 15.100 woningen. Van deze 11.790 woningen liggen er slechts 24 buiten de huidige 35 Ke zone.

De geprognostiseerde 26 dB(A) LAeq contour ligt inclusief meteomarge geheel binnen de vigerende nachtzone. Het aantal woningen binnen deze contour bedraagt 4299.

In de navolgende paragrafen zijn de uitgangspunten en de invoergegevens zoals deze zijn toegepast in de geluidsberekeningen nader toegelicht.

Omdat dit Aanvullende Gebruiksplan alle wijzigingen ten opzichte van het vigerend Gebruiksplan beschrijft, is dit Aanvullende Gebruiksplan voor 380.000 bewegingen uitvoeriger dan het in december uitgegeven Aanvullende Gebruiksplan o.b.v. 400.000 bewegingen. Uiteraard zal waar mogelijk worden verwezen naar het vigerend Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen.

1.4 Verschillen met Gebruiksplannen 1998 voor 360.000 en 400.000 bewegingen

Zoals uiteengezet in paragraaf 1.2 verschilt dit Aanvullende Gebruiksplan van de eerder opgestelde Gebruiksplannen 1998 onder meer doordat de geluidsbelasting nu inclusief meteomarge wordt gepresenteerd. De genoemde 26 mogelijke overschrijdingen van de maximaal toegestane geluidsbelasting volgens de huidige 35 Ke-zone kunnen dan ook niet direct vergeleken worden met de verwachte overschrijdingen zoals gepresenteerd in het Aanvullende Gebruiksplan 1998 voor 400.000 bewegingen.

Om toch enige vergelijking tussen de verschillende Gebruiksplannen mogelijk te maken, is een schatting gemaakt van het aantal overschrijdingen bij 380.000 bewegingen *exclusief* meteomarge. Dit aantal is in tabel 1 vergeleken met de aantallen verwachte overschrijdingen uit de voorgaande Gebruiksplannen 1998.

Tabel 1: *Verwachte aantallen overschrijdingen van de huidige 35 Ke-zone voor de Gebruiksplannen 1998 voor 360.000, 400.000 en 380.000 bewegingen*

Aantal vliegtuigbewegingen	360.000 (Gebruiksplan 6 nov. 1997)	400.000 (Aanvullend Gebruiksplan 12 jan. 1998)	380.000
Verwachte aantal overschrijdingen huidige 35 Ke-zone (exclusief meteomarge)	0	6	ca. 10*

* Toelichting:

Bij vergelijking van de verschillende Gebruiksplannen moet worden bedacht dat het Aanvullende Gebruiksplan voor 400.000 bewegingen is gebaseerd op dezelfde invoergegevens als het Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen, waarop door middel van opschaling alleen een verhoging van het aantal bewegingen is aangebracht. Voor het onderhavige Aanvullende Gebruiksplan voor 380.000 bewegingen is echter gebruik gemaakt van een geheel geactualiseerde verkeersprognose, welke is gebaseerd op de meest recente informatie die ten tijde van het opstellen van het plan beschikbaar was. Hoewel er geen sprake is van fundamenteel gewijzigde inzichten in de te verwachten verkeersontwikkeling, heeft de aanpassing van de verkeersprognose wel invloed op de berekende geluidsbelasting. De geactualiseerde verkeersprognose verschilt op de volgende hoofdpunten van voorgaande prognoses:

- De verdeling van starts en landingen over het etmaal is in geringe mate gewijzigd, waarbij volgens de laatste prognose relatief minder bewegingen in de piekperioden en meer bewegingen buiten de piek en in de nacht (23:00 tot 07:00 uur) worden uitgevoerd.
- De nieuwste prognose geeft een lichte verschuiving naar zwaardere vliegtuigcategorieën en hogere afstandsklassen te zien.
- De afname van het aandeel Hoofdstuk 2 vliegtuigen blijkt enigszins minder snel te verlopen dan bij het Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen werd aangenomen, zodat de laatste prognose relatief iets meer Hoofdstuk 2 vliegtuigen omvat.
- In de laatste prognose is voor een relatief wat kleiner deel van de totale vloot met TOMS-maatregelen gerekend.

2 Verkeersprognose

2.1 Vliegtuigbewegingen

Zoals reeds aangegeven is dit Aanvullende Gebruiksplan gebaseerd op een totaal aantal bewegingen van 380.000 voor het handelsverkeer. Voor de bepaling van de verwachte geluidsbelasting zijn daar helikopter-, les- en overige general aviation bewegingen aan toegevoegd (zie paragraaf 2.5).

2.1.1 Jaarverwachting

Zonder beperkende maatregelen zou het verkeer op Schiphol naar verwachting groeien tot ca. 400.000 starts en landingen (+13%) in 1998. In aanvulling op het in november 1997 uitgegeven Gebruiksplan voor 1998 op basis van 360.000 bewegingen is in januari 1998 een Aanvullend Gebruiksplan voor 400.000 bewegingen door AAS ingediend. De uitgangspunten voor het Aanvullende Gebruiksplan van januari 1998 waren identiek aan die van het vigerend Gebruiksplan, alleen de aantallen bewegingen waren met 40.000 verhoogd.

Bij het onderhavige Aanvullende Gebruiksplan is gebruik gemaakt van *de meest recente gegevens* m.b.t. de verkeersprognoses voor het berekenen van de geluidsbelasting rond de luchthaven. In tegenstelling tot de Gebruiksplannen voor 360.000 en 400.000 bewegingen is daarnaast, voor de periode maart tot en met december, de meteomarge aan het baangebruik toegevoegd (zie paragraaf 1.2).

Tabel 2. Verkeersontwikkeling

Jaar	Tot. aantal bewegingen	verschilt t.o.v. jaar daarvoor (%)	Gederende nacht 23:00 - 06:00 uur	verschilt t.o.v. jaar daarvoor (%)
1993	259.673	8,1%	9.484	-8,1%
1994	274.064	5,5%	10.642	12,0%
1995	290.689	6,1%	12.171	14,4%
1996	321.779	10,7%	13.027	7,0%
1997	349.476	8,6%	13.757	5,6%
1998	380.000	8,7%	11.800	-16,4%

2.1.2 Verdeling over de seizoenen

De jaarverwachting is gebaseerd op de seizoensindeling uit figuur 2. Om de berekeningen zo reëel mogelijk te maken, is daarbij voor zover mogelijk gebruik gemaakt van actuele gegevens.

Figuur 2. Seizoensindeling 1998



Voor de maanden januari en februari is gerekend met het daadwerkelijk aantal uitgevoerde vliegbewegingen, waarbij de typeverdeling en de verdeling over de bestemmingen conform het

winterschema 97/98 is gehanteerd; voor 1 t/m 28 maart 1998 (laatste deel van het winterseizoen 97/98) is het winterschema 97/98 gebruikt minus 6% ten opzichte van hetzelfde winterschema. Dit percentage is de gemiddelde uitval in de maanden januari en februari. Als basis voor het zomerseizoen 1998 is gebruik gemaakt van de uitgifte van slots op basis van de Capaciteitsdeclaratie behorende bij 380.000 bewegingen (zie tabel 3). Het winterschema 98/99 is ten tijde van het uitbrengen van dit Aanvullende Gebruiksplan nog niet bekend. Daarom is voor het winterseizoen 98/99 tot het einde van 1998 aangenomen dat in het gehele jaar 1998 380.000 bewegingen worden uitgevoerd. De verkeersverdeling in het winterseizoen 98/99 is gebaseerd op de vlootsamenstelling en karakteristieken van het winterschema 97/98 voor dezelfde periode in 1997.

Tabel 3: Capaciteitsdeclaratie zomer¹⁾

Zomerseizoen 1998	Totaal	Piekbewegingen 2) in de piekperiode	Off-piek bewegingen in de piekperiode	Off-piek	Nacht 23:00 - 06:00
Starts	115.000	91.400	15.800	5.600	2.200
Landingen	115.000	74.500	19.900	14.800	5.800
Totaal	230.000	165.900	35.700	20.400	8.000

1) Deze declaratie is op 19 februari onder voorbehoud door de luchthaven uitgegeven en op 10 maart bevestigd.

2) Onder piekbewegingen wordt verstaan:

- voor de landingspiek, het aantal landingen in de piek, waarbij de piek is gedefinieerd als de situatie waarbij twee landingsbanen en één startbaan in gebruik zijn. De gelijktijdige starts zijn off-piek bewegingen in de piekperiode
- Voor de startpiek, het aantal starts in de piek, waarbij de piek is gedefinieerd als de situatie waarbij twee startbanen en één landingsbaan in gebruik zijn. De gelijktijdige landingen zijn off-piek bewegingen in de piekperiode.

Op het moment van het indienen van dit Aanvullende Gebruiksplan zijn alle beschikbare slots voor het zomerseizoen (230.000) uitgegeven. Ten tijde van het opstellen van de prognoses waren 213.000 slots uitgegeven en heeft de slotcoördinator voor de overige 17.000 slots een inschatting gemaakt.

2.1.3 Verdeling over de maanden en etmaalperioden

2.1.3.1 Verdeling over de maanden

Voorgaande paragraaf is de basis voor de verdeling van het verkeer over de maanden (zie tabel 4). Het totaal aantal vliegbewegingen voor de maanden januari en februari is uit het Historisch Vluchtinformatie Systeem beschikbaar; voor de overige maanden zijn schattingen per maand gemaakt op basis van de in paragraaf 2.1.2 beschreven prognoses.

Tabel 4. Verkeersprognose Aanvullend Gebruiksplan 1998

Maand	Tot. bew.	%bew.	Plek	Off gink	Ke-saekt	LA eq-nacht
Januari	29904	7.9%	23004	5763	1137	681
starten	14947		11856	2755	336	235
landen	14957		79.3%	18.4%	2.2%	1.6%
			11148	3008	801	446
			74.5%	20.1%	5.4%	3.0%
Februari	27904	7.3%	21466	5376	1062	652
starten	13947		11063	2570	314	223
landen	13957		79.3%	18.4%	2.3%	1.6%
			10403	2806	748	429
			74.5%	20.1%	5.4%	3.1%
Maart	30250	8.0%	23261	5787	1202	762
starten	15101		11990	2757	354	266
landen	15149		79.4%	18.3%	2.3%	1.8%
			11271	3030	848	496
			74.4%	20.0%	5.6%	3.3%
April	32854	8.6%	25258	5671	1925	1143
starten	16425		13290	2617	518	314
landen	16429		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			11968	3054	1407	829
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
Mei	33949	8.9%	26100	5860	1989	1181
starten	16972		13733	2704	535	325
landen	16977		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			12367	3156	1454	856
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
Juni	32854	8.6%	25258	5671	1925	1143
starten	16425		13290	2617	518	314
landen	16429		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			11968	3054	1407	829
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
Juli	33949	8.9%	26100	5860	1989	1181
starten	16972		13733	2704	535	325
landen	16977		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			12367	3156	1454	856
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
Augustus	33949	8.9%	26100	5860	1989	1181
starten	16972		13733	2704	535	325
landen	16977		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			12367	3156	1454	856
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
September	32854	8.6%	25258	5671	1925	1143
starten	16425		13290	2617	518	314
landen	16429		80.9%	15.9%	3.2%	1.9%
			11968	3054	1407	829
			72.8%	18.6%	8.6%	5.0%
Oktober	33116	8.7%	25252	6024	1840	1112
starten	16553		13271	2779	503	317
landen	16563		80.2%	16.8%	3.0%	1.9%
			11981	3245	1337	795
			72.3%	19.6%	8.1%	4.8%
November	28694	7.6%	21021	6492	1181	797
starten	14333		10980	2994	359	272
landen	14361		76.6%	20.9%	2.5%	1.9%
			10041	3498	822	525
			69.9%	24.4%	5.7%	3.7%
December	29651	7.8%	21722	6709	1220	824
starten	14811		11346	3094	371	282
landen	14840		76.6%	20.9%	2.5%	1.9%
			10376	3615	849	542
			69.9%	24.4%	5.7%	3.7%
Totaal	379928	100%	289800	70744	19384	11800
	189883		151575	32912	5396	3512
	190045		79.8%	17.3%	2.8%	1.8%
			138225	37832	13988	8288
			72.7%	19.9%	7.4%	4.4%

N.B. De bovenstaande tabel toont de verdeling van het verkeer over piekperiode, off-piekperiode en Ke-nacht (23:00 - 07:00 uur), overeenkomstig de indeling zoals wordt gebruikt t.b.v. de berekening van de 35 Ke-contour. Daarnaast bevat de tabel het aantal vliegbewegingen gedurende de nachtperiode voor de LAeq (23:00 06:00). Volgens deze indeling bestaat het verkeer in de piekperiode uit alle starts en landingen die tijdens een start- of landingspiek plaatsvinden.

2.1.3.2 Verdeling over de etmaalperioden

De verdeling over de etmaalperioden is verschillend per seizoen. De etmaalverdeling van januari, februari en het restant van het winterseizoen 97/98 is gebaseerd op het winterschema 97/98; de etmaalverdeling voor het zomerseizoen 98 is gebaseerd op de slotuitgifte (zie opmerking onder tabel 3) en de etmaalverdeling voor het laatste deel van het jaar is afgeleid van de etmaalverdeling van de corresponderende periode uit het winterschema 97/98.

Piek- en off-piekperioden

De verdeling over de dag is voor een belangrijk deel gebaseerd op een vervoersnet, waarbij goede en frequente aansluitingen worden geboden op andere vluchten. Deze aansluitingen concentreren zich in 1998 tussen 08:00 uur en 20:30 uur in een aantal vertrekblokken, die worden afgewisseld door aankomstblokken. In onderstaande tabel zijn de piekperioden per seizoen gegeven, de off-piekperioden zijn de resterende tijdsperioden tussen 06:00 en 23:00 LT.

Tabel 5. Tijden piekperioden (o.b.v. theoretische kwartierverdeling)

	Winter 97/98 aankomst	Winter 97/98 vertrek	zomer 98 aankomst	zomer 98 Vertrek	Winter 98/99 Aankomst	Winter 98/99 Vertrek
1	08:00 - 09:30	08:00 - 08:15	08:00 - 09:45	08:00 - 08:15	08:00 - 09:30	08:00 - 08:15
2	11:45 - 13:15	09:30 - 10:45	12:00 - 13:30	09:30 - 10:45	12:00 - 13:15	09:30 - 10:45
3	14:30 - 15:15	11:00 - 11:15	17:15 - 18:45	11:00 - 11:15	14:45 - 15:15	11:00 - 11:15
4	17:15 - 18:45	13:00 - 14:15		13:00 - 14:30	17:15 - 17:30	13:15 - 14:15
5		16:00 - 16:30		16:00 - 16:45	17:45 - 18:45	16:00 - 16:30
6		17:00 - 17:15		17:00 - 17:15		17:00 - 17:15
7		19:00 - 20:15		19:00 - 20:30		19:00 - 20:15

De weergegeven tijden zijn lokale tijden.

Tijdens de piekperioden zullen continu drie banen tegelijkertijd in gebruik zijn. In een landingspiek: twee landingsbanen en één startbaan en in een startpiek: twee startbanen en één landingsbaan. Het kan voorkomen dat gedurende de dagperiode om verkeerstechnische redenen bij overgangen van start- naar landingspieken, of andersom, tijdelijk 2 start- en 2 landingsbanen tegelijkertijd gebruik zijn.

Door operationele verstoringen, zoals bijvoorbeeld mist en harde wind, kunnen vertragingen van het vliegverkeer optreden waardoor in de praktijk de piekperioden verschuiven.

Nachtperiode

Voor de berekening van de geluidsbelasting gedurende de nacht in LAeq dB(A) wordt uitgegaan van de nachtperiode van 23:00 tot 06:00 LT. Voor de berekening van de geluidsbelasting gedurende het etmaal in Ke, wordt voor het "nachtregime" de nachtperiode verlengd tot 07:00 LT.

2.2 Vliegtuigtypen

1998 zal op Schiphol een verdere afname laten zien van het aandeel van lawaaiige vliegtuigen, die volgens de geluidseisen van ICAO Annex 16 Hoofdstuk-2 zijn gecertificeerd. In de maanden januari en februari 1998 bedroeg het aandeel hoofdstuk 2 verkeer 3,6%. Uitgegaan is van een daling in 1998 tot ca. 2,9%, gemiddeld over 1998. Het ontmoedigingsbeleid van Amsterdam Airport Schiphol levert daar, ook in 1998, een belangrijke bijdrage aan. Wel wordt opgemerkt dat uit de meest recente gegevens, die zijn toegepast voor het onderhavige Gebruiksplan, een iets kleinere daling voor het aandeel Hoofdstuk-2 verkeer blijkt dan in vergelijking tot de voorgaande Gebruiksplannen voor 1998.

Het ontmoedigingsbeleid van Amsterdam Airport Schiphol heeft eraan bijgedragen, dat een aantal luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigen stiller hebben gemaakt. Een voorbeeld daarvan zijn de DC-9's van SAS. Deze oudere vliegtuigen zijn voorzien van een hush kit, waarmee ze aan de Hoofdstuk-3 eisen voldoen. In afwachting van een besluit van de Rijksluchtvaartdienst of de SAS DC-9's in categorie 4/3 of 5/3 ingedeeld worden zijn deze vliegtuigen voor dit Aanvullende Gebruiksplan in categorie 5/3 ingedeeld; de meest ongunstige van de twee categorieën.

Een ander voorbeeld van het stiller maken van bestaande vliegtuigen, is het aanbrengen van een gemodificeerd acoustic panel op de motoren van de B737-300/400 door de KLM. Door deze modificatie vermindert het motorlawaai. Dit effect is in de berekening van de geluidsbelasting in dit Aanvullende Gebruiksplan verwerkt door voor deze vliegtuigen gereduceerde geluidsgegevens binnen categorie 4/3 (conform hetgeen gepubliceerd in de Staatscourant van 3 april jl.) te hanteren. Het aandeel van de KLM B737-300/400 in vliegtuigcategorie 4/3 is als volgt:

periode	aandeel KLM (Ke)	aandeel KLM (LA_{eq})
1 januari t/m 28 maart	55%	11%
29 maart t/m 24 oktober	44%	3%
25 oktober t/m 31 december	55%	10%

In tabel 6 is de verdeling van het verkeer over de vliegtuigcategorieën weergegeven.

Tabel 6. Verdeling verkeer over vliegtuigcategorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	gehele dag	Nacht 23:00 - 06:00	nacht starts	nacht landingen
1	Jetstream 31	5,7%	1,9%	3,1%	1,5%
2	F27	15,4%	1,9%	5,7%	0,3%
3/2	Boeing 737-200QN	0,6%	0,0%		
3/3	X200	23,1%	17,6%	16,7%	18,0%
4/2	DC9 - 30	0,7%	0,0%		
4/3	Boeing 737-300	34,1%	30,8%	16,2%	36,9%
5/2	Boeing 727	0,2%	0,0%		
5/3	Airbus A310-203	8,4%	17,7%	22,8%	15,5%
6/2	DC 10 - 30	1,4%	0,0%		
6/3A	B747-100F/200/300/SP	3,5%	12,5%	7,0%	14,9%
6/3B	Boeing 747-400	3,9%	9,3%	18,0%	5,5%
6/3C	MD 11	3,1%	8,3%	10,6%	7,3%

2.3 Vliegroutes

Voor de berekening van de geluidsbelasting voor dit Aanvullende Gebruiksplan is gebruik gemaakt van dezelfde SID's als in het vigerend Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen. Zie bijlage C van dat Gebruiksplan voor een weergave van de voor de luchthaven Schiphol vastgestelde SID's.

In de volgende tabel is de in dit Aanvullende Gebruiksplan gehanteerde verdeling van het verkeer over vertrekrichtingen aangegeven. Hierbij zijn tevens de namen genoemd van de hierbij behorende vertrekroutes.

Tabel 7. Verkeersverdeling over vertrekrichtingen

Vertrekrichting	Route (SID)	Gehele dag	LAeq nacht 23:00 - 06:00
Noord - West	BERGI/TEXEL	12,2%	6,1%
Noord-Oost	ANDIK/SPYKERBOOR	15,2%	4,5%
Oost	ARNHEM/PAMPUS	24,9%	42,3%
Zuid-Oost	LOPIK	19,7%	38,4%
Zuid/Zuid-West	LEKKO/WOODY	9,1%	1,8%
Zuid-West/West	REFSO/VALKO	18,9%	7,0%

2.4 Afstandsklassen

Het startgewicht van het vliegtuig is afhankelijk van de belading, inclusief de hoeveelheid brandstof die moet worden meegenomen voor het te vliegen traject. Daarom wordt bij het berekenen van de geluidsbelasting voor alle vliegtuigtypen uitgegaan van een verdeling over vier verschillende afstandsklassen (beladingsklassen). In de volgende tabel wordt de verdeling over de afstandsklassen gegeven op basis van de prognose voor 1998.

Tabel 8. Verwachte verdeling van vluchten over afstandsklassen

Klasse	Afstands bereik	Gehele dag	LAeq nacht 23:00 - 06:00	Voorbeeld bestemming
0	0 - 750 km	51,5%	11,2%	Londen, Parijs
1	750 - 1500 km	21,2%	11,7%	Milaan, Wenen
2	1500 - 3000 km	11,4%	39,2%	Madrid, Athene
3	meer dan 3000 km	16,0%	37,9%	Buiten Europa

2.5 General Aviation

Voor het helikopter- en lesverkeer zijn dezelfde aantallen bewegingen in de berekeningen opgenomen als bij het Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen. Derhalve wordt voor nadere gegevens omtrent deze bewegingen verwezen naar het vigerend Gebruiksplan.

In 1997 zijn ca. 10.000 bewegingen uitgevoerd door overige general aviationverkeer dat meetelt in de geluidsbelasting voor de grote luchtvaart. Derhalve is in dit Aanvullende Gebruiksplan aan

de bewegingen van het handelsverkeer 2,5% toegevoegd voor de bewegingen door overig general aviationverkeer.

3 *Vliegprocedures*

Sinds 1 januari 1998 wordt door de KLM met al zijn vliegtuigen de IATA-startprocedure uitgevoerd. Daarmee heeft de KLM zijn startprocedure aangepast aan de 'common practice' van de andere maatschappijen op Schiphol. Omdat de IATA-startprocedure vanaf 1 januari door alle vliegtuigen wordt uitgevoerd, is dit in de berekening van de geluidsbelasting van dit Aanvullende Gebruiksplan verwerkt.

Tijdens de nadering van de B737-300/400 wordt standaard 30° flaps gehanteerd. In de appendices bij het officiële berekeningsvoorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen, wordt deze procedure omschreven als reduced flaps. In de berekening van de geluidsbelasting in dit Aanvullende Gebruiksplan is daarom voor alle naderingen van de B737-300/400 hiermee gerekend.

Eveneens sinds 1 januari 1998 heeft de KLM zijn naderingsprocedure voor de B747 aangepast, zodat met een kleinere flapstand tijdens de eindnadering wordt gevlogen dan in voorgaande jaren. In de berekening van de geluidsbelasting in dit Aanvullende Gebruiksplan is dit verwerkt door voor de volgende percentages van categorie 6/3a en 6/3b de reduced flaps procedure toe te passen:

<i>periode</i>	<i>6/3a (Ke)</i>	<i>6/3b (Ke)</i>	<i>6/3a (LA_{eq})</i>	<i>6/3b (LA_{eq})</i>
1 januari t/m 28 maart	49%	67%	9%	79%
29 maart t/m 24 oktober	47%	51%	0%	43%
25 oktober t/m 31 december	50%	66%	25%	51%

De genoemde percentages vormen het aandeel van de KLM-vluchten in deze categorieën.

Voor categorie 5/3 (voorbeeldtype is A310) is conform de zoneberekening, 40% van de naderingen met de reduced flaps procedure berekend.

De modellering van de IATA-startprocedure en de reduced flaps procedure in de berekening van de geluidsbelasting is uitgevoerd conform de modellering als gepubliceerd in de Staatscourant van 3 april jl.

4 *Baanbeschikbaarheid*

Voor de baanbeschikbaarheid zijn in dit Aanvullende Gebruiksplan dezelfde getallen gehanteerd als in het vigerend Gebruiksplan. Voor deze gegevens wordt daarom verwezen naar hoofdstuk 3 van het vigerend Gebruiksplan.

5 Baangebruik

5.1 Het geluidspreferentiële baangebruikssysteem

Voor dit Aanvullende Gebruiksplan zijn dezelfde preferentievorgordes gehanteerd als voor het vigerend Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen. Dit betekent, dat er geen speciaal avondregime wordt gehanteerd, maar dat vanaf ca. 20:30 uur tot 23:00 uur de preferentievorgorde voor de off-piek geldt. Voor de betreffende tabellen en de begeleidende toelichting wordt verwezen naar paragraaf 4.1 t/m 4.4 van het Gebruiksplan voor 360.000 bewegingen.

5.2 Baangebruikpercentages Ke (etmaal)

Het baangebruik is gebaseerd op actuele gegevens voor de maanden januari en februari en een voorspelling voor de maanden maart t/m december. Deze voorspelling is opgesteld met behulp van het baantoe wijzingsmodel van de LVB (Luchtverkeersbeveiliging). De conform dit model bepaalde meteomarge is op het verwachte baangebruik in rekening gebracht, hetgeen resulteert in een baangebruik dat gemiddeld ca. 20 % boven het nominale baangebruik ligt. Omdat voor januari en februari met actueel baangebruik wordt gerekend, is voor deze maanden geen meteomarge toegepast. Het aldus bepaalde baangebruik per maand is weergegeven in tabel 9.

Tabel 9. Verondersteld baangebruik voor het jaar 1998

	Periode 1998											
	Januari %	Februari %	Maart %	April %	Mai %	Juni %	Juli %	Augustus %	September %	Oktober %	November %	December %
Starten												
04	41,6	64,9	40,7	33,8	33,8	33,8	33,8	33,8	40,3	41,8	41,8	39,0
01L	22,6	10,0	29,1	39,4	39,4	39,4	39,4	39,4	28,4	28,8	28,8	32,5
09	15,8	2,3	22,8	23,4	23,4	23,4	23,4	23,4	22,9	22,3	22,3	21,0
19L	19,6	22,7	18,3	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2	19,2	17,8	17,8	17,6
27	0,2	0,1	7,2	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	7,6	7,3	7,3	5,2
04	0,0	0,0	0,5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,5	0,5	0,5	0,7
06	0,0	0,0	0,7	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,9	0,7	0,7	0,9
22	0,0	0,0	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,4	0,4	0,4
01R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
19R	0,2	0,0	1,8	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,9	1,7	1,7	1,2
sub tot	100,0	100,0	121,8	121,9	121,9	121,9	121,9	121,9	122,3	121,3	121,3	118,5
Landen												
06	24,0	7,1	32,6	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	33,4	33,6	33,6	36,7
19R	42,1	54,2	48,9	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0	49,4	46,6	46,6	42,7
27	19,2	33,3	21,4	19,9	19,9	19,9	19,9	19,9	20,6	19,9	19,9	21,0
01R	9,4	2,6	12,6	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9	11,6	11,4	11,4	12,0
22	3,5	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	6,2	6,2	1,5
24	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,9	0,9	0,2
09	0,0	0,0	1,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	1,7	1,7	1,7	0,9
01L	1,2	0,4	2,6	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,6	2,4	2,4	2,1
04	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
sub tot	100,0	100,0	120,1	119,9	119,9	119,9	119,9	119,9	121,0	123,1	123,1	117,4

Opgemerkt wordt, dat het aantal vliegtuigen dat een rechte nadering op baan 22/24 uitvoert op jaarbasis beperkt wordt gehouden. Zie voor een nadere uitleg hoofdstuk 7.

5.3 Baangebruikpercentages LA_{eq} (nacht)

De baangebruikpercentages voor de nachtperiode (23:00 - 06:00 uur), waarvoor de LA_{eq} nachtnormering geldt, zijn weergegeven in tabel 10. Evenals voor het baangebruik t.b.v. de Ke-berekening, is uitgegaan van actueel baangebruik zonder meteomarge voor januari en februari en verwacht baangebruik inclusief meteomarge voor de overige maanden. Hierbij is het nominaal baangebruik in de nachtperiode van zeven uren genormeerd naar 100 procent.

Tabel 10. Verondersteld baangebruik gedurende de nachtperiode (23:00 - 06:00)

	Periode in 1998											
	Januari	Februari	Mart	April	Mai	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Starten												
24	55,7	82,8	52,2	33,4	33,4	33,4	33,4	33,4	36,9	53,8	53,8	43,0
01L	40,9	162	52,9	72,3	72,3	72,3	72,3	72,3	68,6	51,2	51,2	61,5
09	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
19L	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
27	1,3	0,5	1,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7	1,7	1,7	0,8
04	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
06	0,0	0,0	5,1	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,1	5,1	4,4
22	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
01R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
19R	2,1	0,0	5,9	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,3	6,0	6,0	4,9
subtot	100,0	100,0	117,7	116,4	116,4	116,4	116,4	116,4	116,5	117,8	117,8	114,6
Landen												
06	31,6	12,4	53,3	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	71,0	52,0	52,0	64,2
19R	41,9	70,8	50,5	34,7	34,7	34,7	34,7	34,7	36,9	51,5	51,5	40,2
27	17,5	9,6	9,0	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	4,4	9,3	9,3	5,8
01R	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22	0,0	0,2	0,8	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	0,5
24	3,6	0,5	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,0	1,0	0,4
09	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
01L	5,4	6,5	4,2	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,2	4,3	4,3	3,6
04	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
subtot	100,0	100,0	118,7	115,7	115,7	115,7	115,7	115,7	116,1	118,9	118,9	114,7

5.4 Nachtstraffactoren per baan

In de berekeningen van de geluidsbelasting in Kosten-eenheden wordt rekening gehouden met het tijdstip waarop een vlucht wordt uitgevoerd. Zo zal een start of een landing 's nachts meer hinder veroorzaken dan overdag. In de berekeningsmethodiek telt een nachtvlucht dan ook tien keer zo zwaar mee als een dagvlucht. Deze weging wordt weergegeven door een nachtstraffactor. Deze NSF is tussen 08:00 en 18:00 uur gelijk aan 1 en tussen 23:00 en 06:00 gelijk aan 10. In de overige uren loopt deze factor op dan wel af tussen 1 en 10. Afhankelijk van de verdeling van het verkeer over de dag en het hieraan gekoppelde baangebruik, kan per baan de gemiddelde nachtstraffactor bepaald worden. Een baan die 's nachts weinig tot niet gebruikt wordt heeft een lage nachtstraffactor.

De gemiddelde nachtstraffactoren zijn zowel voor starten als landen weergegeven in tabel 11.

Tabel 11 is opgesplitst in 5 perioden. De perioden verschillen van elkaar door verschillen in de etmaalverdeling en/of de gehanteerde meteoperiode voor de berekening van het baangebruik. De meteoperiode voor de winter loopt daarbij van oktober t/m maart. De zomerperiode voor de berekening van het baangebruik omvat de rest van het jaar.

Tabel 11. Gemiddelde nachtstraffactoren per baan

	jan-feb	1 t/m 28 mrt	29 mrt t/m 30 sep	1 t/m 24 okt	25 okt t/m 31 dec	Totaal
Starten						
24	2,1	2,1	2,1	2,2	2,1	2,1
01L	2,2	2,4	2,5	2,5	2,4	2,4
09	1,7	1,6	1,7	1,7	1,6	1,7
19L	1,8	1,5	1,6	1,7	1,6	1,7
27	4,6	1,6	1,7	1,7	1,6	1,7
04	-	1,5	1,6	1,6	1,5	1,6
06	4,0	4,1	3,1	3,5	4,1	3,3
22	2,4	1,5	1,6	1,6	1,5	1,7
19R	2,6	2,4	3,1	2,5	2,5	2,8
Landen						
06	2,7	3,0	3,2	3,1	2,9	3,0
19R	2,5	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3
27	1,8	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7
01R	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
22	1,6	-	-	-	1,3	1,5
24	3,4	-	-	-	1,3	2,4
09	-	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3
01L	3,7	1,8	2,0	2,5	1,9	2,2
04	1,0	1,3	1,4	1,4	1,3	1,3

6 Maximale geluidsbelasting rondom Schiphol

De in de bijlagen A t/m F gepresenteerde maximale geluidsbelasting, zowel in contouren als in geluidsbelastingswaarden in netwerkpunten, is berekend inclusief de meteomarge zoals toegelicht in hoofdstuk 5. De locatie van de netwerkpunten is weergegeven in bijlage G.

6.1 Geluidsbelasting gehele etmaal (Ke)

Bijlage A toont de geprognoseerde 20, 30, 35, 40 en 65 Ke-geluidsbelastingcontouren voor het jaar 1998 bij 380.000 vliegbewegingen. In deze bijlage is eveneens een tabel opgenomen waarin de aantallen geluidbelaste woningen zijn aangegeven. Binnen de geprognoseerde 35 Ke-contour bevinden zich maximaal 11.790 woningen, ca. 3300 onder de milieugrens van 15.100 woningen. Van deze 11.790 woningen zijn er slechts 24 gelegen buiten de huidige 35 Ke zone. Opgemerkt wordt dat de hier gepresenteerde woningtellingen niet vergelijkbaar zijn met de tellingen uit het vigerend Gebruiksplan, omdat laatstgenoemde woningtellingen gebaseerd zijn op de verwachte geluidsbelasting exclusief meteomarge.

In bijlage B wordt de geprognoseerde 35 Ke-geluidscontour voor 1998 op basis van 380.000 vliegtuigbewegingen vergeleken met de in Aanwijzing voor de luchthaven Schiphol opgenomen 35 Ke geluidszone voor het vierbanenstelsel. Er treedt een klein aantal lokale overschrijdingen van de zone op welke samenhangen met het gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan. Deze overschrijdingen bevinden zich alle buiten dichte woonbebouwing.

De maximaal verwachte geluidsbelasting in de netwerkpunten is in bijlage C vergeleken met de maximaal toegestane geluidsbelasting conform de huidige 35 Ke zone. Op 26 netwerkpunten is sprake van een mogelijke overschrijding. In tabel 12 is een overzicht gegeven van de geluidsbelasting in de bewuste 26 netwerkpunten, waarbij weer wordt aangetekend dat de maximaal verwachte geluidsbelasting en resulterende overschrijdingen inclusief meteomarge zijn bepaald. De netwerkpunten met mogelijke overschrijdingen bevinden zich ten zuiden van de Kaagbaan (netwerkpunten 110 en 121), ten zuiden en oosten van de Aalsmeerbaan (netwerkpunten 164, 168, 169, 170, 174, 180 t/m 186 en 194) en ten noorden van de Buitenveldertbaan (netwerkpunten 173, 179, 190, 196, 200, 207, 209, 212, 213, 216). Ook aan de noordkant, maar aan de punt van de landingstong, is in punt 233 een mogelijke overschrijding geconstateerd.

Het aantal mogelijke overschrijdingen kan, omdat in de contour voor 380.000 vliegbewegingen wel een meteomarge is verwerkt niet worden vergeleken met het aantal verwachte overschrijdingen in de Gebruiksplannen voor 360.000 en 400.000 vliegbewegingen. De reden voor het toepassen van een meteomarge op het baangebruik is reeds in paragraaf 1.2 toegelicht. Aanvullend wordt opgemerkt dat in werkelijkheid niet op alle in tabel 12 aangegeven punten een overschrijding van de geluidszone zal optreden.

Tabel 12: Netwerkpunten met mogelijke overschrijding van de maximaal toegestane geluidsbelasting

Index	x-coor.	y-coor.	Aanw. S4S2 ref. waarde	AGP98 maximaal verwachte waarde (incl. meteo marge)	Overschrijding
110	110500	475500	31.1736	32.6889	1.5153
121	111500	477000	33.8866	34.6708	0.7842
164	113000	472000	34.3060	34.4140	0.1080
168	113500	473500	32.6174	34.8267	2.2093
169	113500	473000	29.5682	31.2473	1.6791
170	113500	472500	28.3622	30.1728	1.8106
173	114000	482500	28.6126	29.3426	0.7300
174	114000	474000	34.0739	36.2313	2.1574
179	114500	482500	29.8839	32.2400	2.3561
180	114500	479000	31.6194	32.0799	0.4605
181	114500	478500	30.9436	32.4452	1.5016
182	114500	478000	30.4983	32.5419	2.0436
183	114500	477500	31.7754	32.1764	0.4010
184	114500	477000	32.0084	32.1496	0.1412
185	114500	476500	33.0977	33.3308	0.2331
186	114500	474000	34.3910	35.9791	1.5881
190	115000	482500	32.3394	33.8187	1.4793
194	115000	474000	33.9642	34.0688	0.1046
196	115500	482500	34.3856	35.1930	0.8074
200	116000	483000	26.8720	27.1108	0.2388
207	117000	483500	29.9852	30.3203	0.3351
209	117500	484000	29.9560	31.1650	1.2090
212	118000	483500	30.6663	31.2899	0.6236
213	118000	482500	34.4130	35.1293	0.7163
216	118500	482500	32.3286	32.6920	0.3634
233	122500	482000	33.9231	34.0676	0.1445

6.2 *Nachtelijke geluidsbelasting (LA_{eq})*

Bijlage D toont de geprognoseerde 20 en 26 dB(A) LA_{eq} -nachtcontouren voor 1998 bij 380.000 bewegingen op jaarbasis. In deze bijlage is tevens een tabel met aantallen geluidbelaste woningen opgenomen. Binnen de geprognoseerde 26 dB(A) LA_{eq} -nachtcontour bevinden zich 4299 woningen, met inbegrip van meteomarge.

In bijlage E wordt de geprognoseerde 26 dB(A) LA_{eq} -contour vergeleken met de vastgestelde 26 dB(A) LA_{eq} nachtzone voor het vierbanenstelsel. Er treden geen overschrijdingen van de zone op.

Bijlage F geeft de vergelijking tussen geprognoseerde en maximaal toegestane geluidsbelasting in LA_{eq} dB(A) in de netwerkpunten. In geen van de netwerkpunten treedt een overschrijding op.

7 *Werkafspraken tussen Amsterdam Airport Schiphol, de Gemeente Amsterdam en de Luchtverkeersbeveiliging*

De gemeente Amsterdam, de N.V. Luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersbeveiliging zijn met betrekking tot het gebruik van baan 22/24 een aantal afspraken overeengekomen met betrekking tot de aanvliegeroute over Amsterdam-Binnenstad. De voor dit Aanvullende Gebruiksplan van belang zijnde afspraken luiden als volgt:

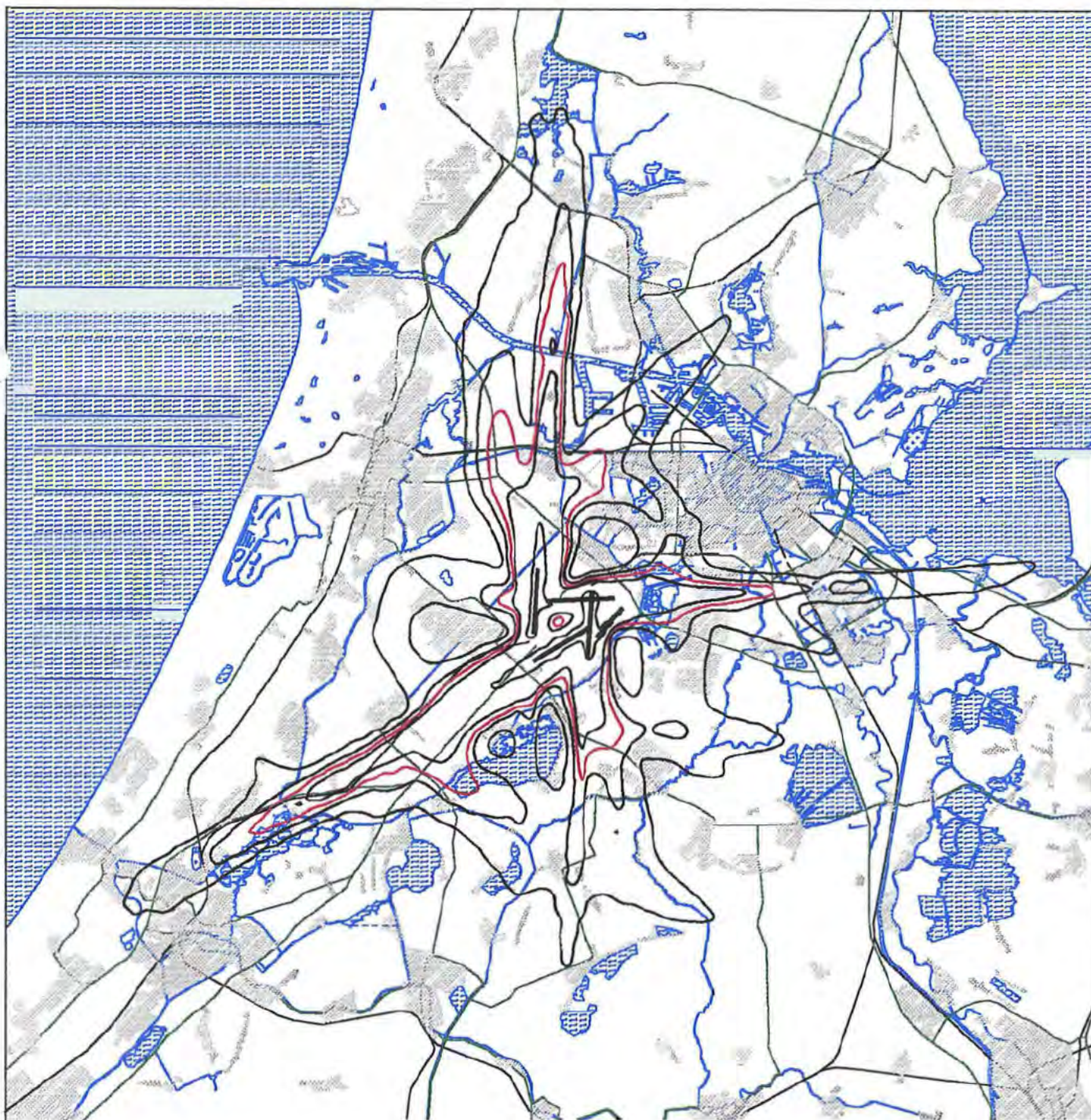
- Het basisprincipe is het streven om het gebruik van de naderingsroute naar baan 22/24 over de binnenstad van Amsterdam te beperken tot het historisch baangebruik van voor 1994 (ca. 1%).
- Een jaarlijks gebruikpercentage van 2% is het absolute maximum: een grens die onder geen enkele omstandigheid overschreden kan worden.
- Zonder nadere afspraken zal het gebruik van baan 22/24 beperkt blijven tot dagvluchten tussen 07:00 - 21:00 uur.

8 *Communicatie Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998*

De luchthaven Schiphol heeft de intentie om meer informatie met betrekking tot het gebruik van de luchthaven middels Internet aan te bieden. Hiertoe behoort ook het Aanvullende Gebruiksplan.

Naast de verzending volgens de standaardverzendlijst zal daarom medio 1998 een samenvatting van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op Internet beschikbaar zijn, nadat het plan is vastgesteld door de overheid. Het internetadres van Schiphol is: <http://www.schiphol.nl>.

*Bijlage A; Ke-geluidsbelastingscontouren voor het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol
1998 op basis van 380.000 bewegingen;
20, 30, 35, 40 en 65 Ke, inclusief tabel woningtellingen*



Schiphol : Aanvullend Gebruiksplan 1998 Schiphol

Eenheid : 20, 30, 35, 40 en 65 Ka

Berek.nr. : 98.04.14.10.00.00

Opmerking : Contour berekend op MLR computer

Invoer samengesteld door AAS

Incl. 2.5% extra vliegbew. tbv General Aviation



Datum	14-04-1998
Luchthaven	Schiphol
Project	Aanvullend gebruiksplan 1998
Transfer-file	t2agpk_2.nlr <--- > t2agpk_2.ads
Berekeningsnummer	980414100000
Contoursoort	KE
Scenario	Invoer AAS
Banenstelsel	S4S2 (incl. 2.5% xtra verk.bew. GA)
Woningbestand	Woningbestand 1990
Nieuwbouwlocaties	Bron: Provincie N-Holland en gemeenten
Gem.woningbezetting	2003
Contour berekening	NLR

WONINGEN, cumulatief
Bestaand

Gemeente	20 KE	25 KE	30 KE	35 KE	40 KE	45 KE	50 KE	55 KE	60 KE	65 KE
Opp. in km2	449	314	194	119	73	49	33	23	15	
Aalsmeer	5203	3518	2255	1449	841	433	136	0	0	0
Alkemade	188	165	117	25	0	0	0	0	0	0
Amstelveen	24581	18040	6927	3109	1757	705	0	0	0	0
Amsterdam rest.	6918	2229	74	25	0	0	0	0	0	0
Ad Zuid Oost	14506	11347	4927	0	0	0	0	0	0	0
Ad Buitenveld	7978	5581	4444	1866	186	5	0	0	0	0
Ad Osdorp	11363	7976	3678	192	3	0	0	0	0	0
Ad Geuz/Sloter	12346	8084	4204	1	0	0	0	0	0	0
Ad Sloterv/OVv	12751	10266	2375	0	0	0	0	0	0	0
Diemen	286	49	0	0	0	0	0	0	0	0
Haarlemmerliede	1834	1451	1014	628	287	91	0	0	0	0
Haarlemmerm.rst	2659	2239	1992	1726	1050	546	357	209	58	30
Hm Badhoevedrp	98	43	10	0	0	0	0	0	0	0
Hm Hoofddorp	4223	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Hm Nw Vennep	992	596	330	0	0	0	0	0	0	0
Hm Rijsenhout	1161	586	170	5	1	0	0	0	0	0
Hm Zwanenburg	3163	3163	3163	2683	2075	1551	589	6	0	0
Jacobswoude ...	1365	717	112	0	0	0	0	0	0	0
Lisse	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muiden	1200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nieuwveen	2112	1630	236	0	0	0	0	0	0	0
Oostzaan	950	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oegstgeest	7325	2860	0	0	0	0	0	0	0	0
Ouder Amstel ..	750	78	2	0	0	0	0	0	0	0
Ronde Venen ...	317	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Sassenheim.....	2879	591	23	0	0	0	0	0	0	0
Uithoorn	6048	3641	802	28	0	0	0	0	0	0
Velsen	33	15	0	0	0	0	0	0	0	0
Warmond	1745	1745	720	0	0	0	0	0	0	0
Zaanstad	8461	4875	249	53	1	0	0	0	0	0
Zd Assendelft	3114	2640	1170	0	0	0	0	0	0	0
Overig	1264	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	148090	94232	38994	11790	6201	3331	1082	215	58	30

WONINGEN, cumulatief
Best. buiten S4S2

Gemeente	20 KE	25 KE	30 KE	35 KE	40 KE	45 KE	50 KE	55 KE	60 KE	65 KE
Aalsmeer	435	13	2	7	2	0	0	0	0	0
Amstelveen	0	0	5	0	0	48	0	0	0	0
Amsterdam rest.	400	26	0	0	0	0	0	0	0	0
Ad Zuid Oost	0	485	3847	0	0	0	0	0	0	0
Ad Buitenveld	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
Ad Osdorp	249	761	2199	2	0	0	0	0	0	0
Ad Geuz/Sloter	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
Ad Sloterv/OVv	93	1316	2375	0	0	0	0	0	0	0
Haarlemmerliede	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
Haarlemmerm.rst	0	0	8	4	12	4	5	16	0	0
Hm Badhoevedrp	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Hm Zwanenburg	0	0	0	0	0	0	242	0	0	0
Nieuwveen	0	75	236	0	0	0	0	0	0	0
Oegstgeest	0	1595	0	0	0	0	0	0	0	0
Ronde Venen ...	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Uithoorn	3	864	718	11	0	0	0	0	0	0
Warmond	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0
Zaanstad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Overig	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	1457	5235	9521	24	15	64	247	16	0	0

WONINGEN, cumulatief
In bouw/best.plan

Gemeente	20 KE	25 KE	30 KE	35 KE	40 KE	45 KE	50 KE	55 KE	60 KE	65 KE
Amstelveen	2986	1186	0	0	0	0	0	0	0	0
Ad Osdorp	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ad Geuz/Sloter	2000	2000	2000	1400	0	0	0	0	0	0
Ad Sloterv/OVv	975	150	0	0	0	0	0	0	0	0
Uithoorn	630	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zaanstad	380	380	380	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	7271	3716	2380	1400	0	0	0	0	0	0

WONINGEN, cumulatief
In streekplan

Gemeente	20 KE	25 KE	30 KE	35 KE	40 KE	45 KE	50 KE	55 KE	60 KE	65 KE
Aalsmeer	2000	1550	0	0	0	0	0	0	0	0
Oegstgeest	1000	900	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	3000	2450	0	0	0	0	0	0	0	0

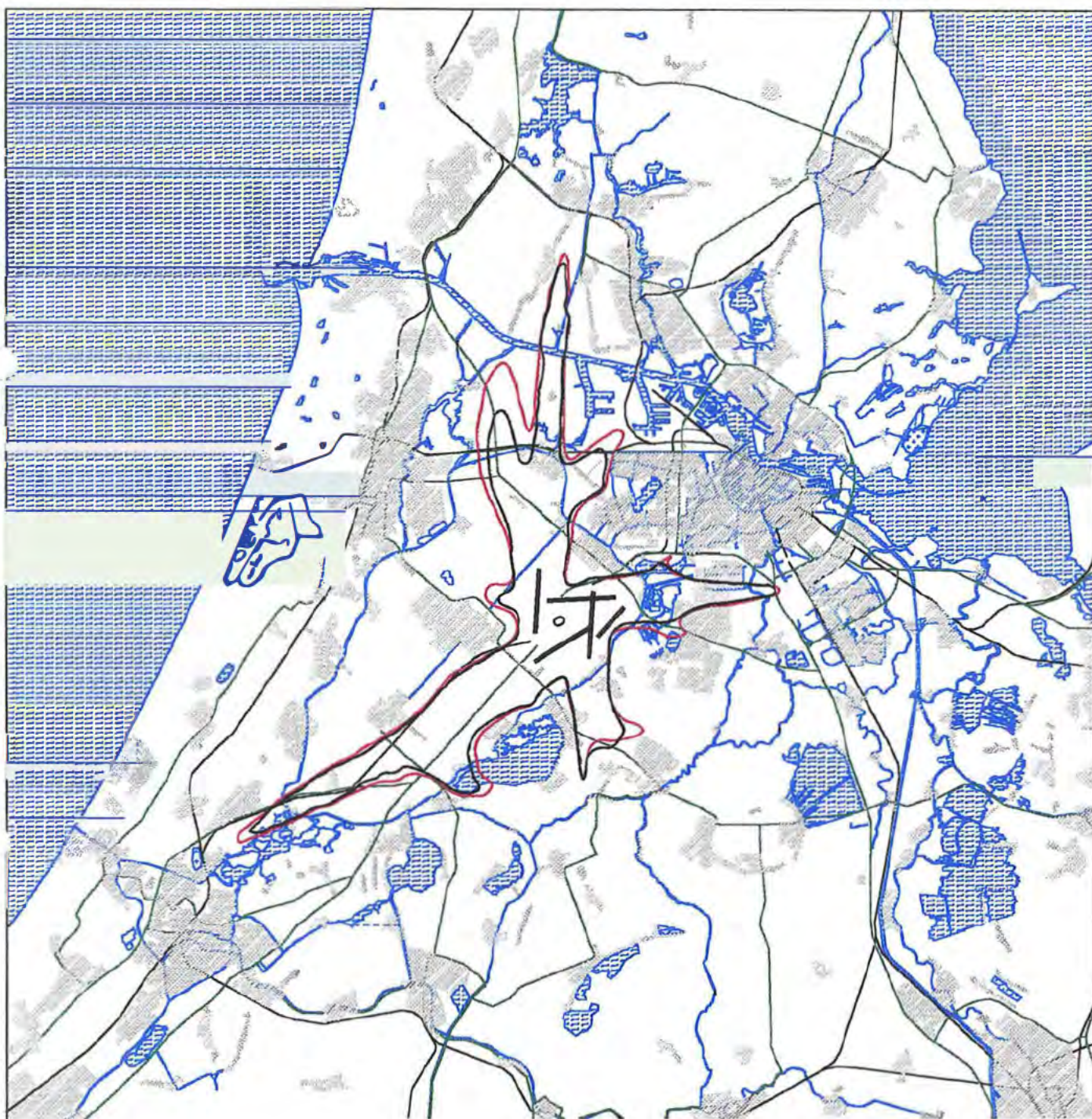
WONINGEN, cumulatief
Zachte capaciteit

Gemeente	20 KE	25 KE	30 KE	35 KE	40 KE	45 KE	50 KE	55 KE	60 KE	65 KE
Ad Geuz/Sloter	1000	1000	1000	850	0	0	0	0	0	0
Haarlemmer.rst	18600	600	0	0	0	0	0	0	0	0
Uithoorn	2000	2000	1500	0	0	0	0	0	0	0
Zaanstad	1665	1365	500	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	23265	4965	3000	850	0	0	0	0	0	0

VOORZIENINGEN

KE	Ziekhuisn. # bedden	Scholen # leerl	Bej/servfl # bedden	Verpl/Verz # bedden	Psych.inr. # bedden	Onzelf.woe # wooneh
20	5 2836	226 64572	36 5199	16 3215	1 581	42 4349
25	3 1513	154 36128	24 4089	11 2652	0 0	30 4070
30	0 0	55 12101	14 2523	6 1242	0 0	22 3323
35	0 0	20 3686	5 671	3 474	0 0	18 3224
40	0 0	10 2378	3 336	0 0	0 0	17 3204
45	0 0	6 1064	2 204	0 0	0 0	0 0
50	0 0	2 287	0 0	0 0	0 0	0 0

***Bijlage B; Vergelijking 35 Ke-contour van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998
op basis van 380.000 bewegingen met de 35 Ke-geluidszone Schiphol 1998-2003***



Schiphol : Aanvullend Gebruiksplan 1998 Schiphol

Eenheid : 35 Km

Berek.nr. : 98.04.14.10.00.00 (swart)

Opmerking : Contour berekend op MLR computer

Invoer samengesteld door AAS

Incl. 2.5% extra vliegbew. tbv General Aviation

AANW 8482 318600 bew.

96.08.27.08.02.25 (rood)

schaal
0 2 4 6 8 10 km



Bijlage C; 35 Ke-contour Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998; netwerkpunten

KE		AANW S4S2		AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
1	95500	469500	32.6292	31.1609	-1.4683
2	96000	470000	32.0352	30.7063	-1.3289
3	96000	469000	34.9958	33.7689	-1.2269
4	96500	470500	31.0462	29.6062	-1.4400
5	96500	469000	32.2088	31.7233	-0.4855
6	97000	470500	33.9622	33.1262	-0.8360
7	97000	469000	30.4053	29.1936	-1.2117
8	97500	471000	34.0630	32.9749	-1.0881
9	97500	469500	32.7384	31.9715	-0.7669
10	98000	471500	32.7206	30.8372	-1.8834
11	98000	469500	29.5275	28.8446	-0.6829
12	98500	472000	30.4613	28.2976	-2.1637
13	98500	470000	34.0107	32.7069	-1.3038
14	99000	472000	33.6069	32.0370	-1.5699
15	99000	470000	30.8162	29.7185	-1.0977
16	99500	472500	29.9589	27.7913	-2.1676
17	99500	470500	33.8027	32.6134	-1.1893
18	100000	473000	26.3167	23.2840	-3.0327
19	100000	470500	30.9932	29.3857	-1.6075
20	100500	473000	31.6623	29.2311	-2.4312
21	100500	470500	28.5120	25.4015	-3.1105
22	101000	473500	28.4381	26.3800	-2.0581
23	101000	471000	31.6077	30.0013	-1.6064
24	101500	473500	31.8810	29.1836	-2.6974
25	101500	471000	30.2597	26.7468	-3.5129
26	102000	474000	30.1663	26.9350	-3.2313
27	102000	471500	33.6825	31.2200	-2.4625
28	102500	474000	34.1379	30.0732	-4.0647
29	102500	471500	31.7567	28.8694	-2.8873
30	103000	474500	30.0873	27.6147	-2.4726
31	103000	472000	34.9863	32.7203	-2.2660
32	103500	475000	27.9014	24.9506	-2.9508
33	103500	472000	34.7377	32.1829	-2.5548
34	104000	475000	32.8758	30.1069	-2.7689
35	104000	472000	33.8925	31.5343	-2.3582
36	104500	475500	32.0000	29.3469	-2.6531
37	104500	472000	31.8858	29.8901	-1.9957
38	105000	476000	31.4218	28.4444	-2.9774
39	105000	472000	32.4922	29.9564	-2.5358
40	105500	476500	33.2868	31.3705	-1.9163
41	105500	472000	33.7880	32.5228	-1.2652
42	106000	477000	34.9637	32.1974	-2.7663
43	106000	471500	33.1898	32.0967	-1.0931
44	106500	477500	34.6391	30.7481	-3.8910
45	106500	471000	31.9237	31.0043	-0.9194
46	107000	478000	30.7379	27.1163	-3.6216
47	107000	471000	32.7850	32.5009	-0.2841
48	107500	491000	30.6991	24.4581	-6.2410
49	107500	490500	31.3848	24.5025	-6.8823
50	107500	490000	32.0875	24.8614	-7.2261
51	107500	489500	32.7921	24.2465	-8.5456
52	107500	489000	32.5800	24.3631	-8.2169
53	107500	488500	31.8263	25.1482	-6.6781

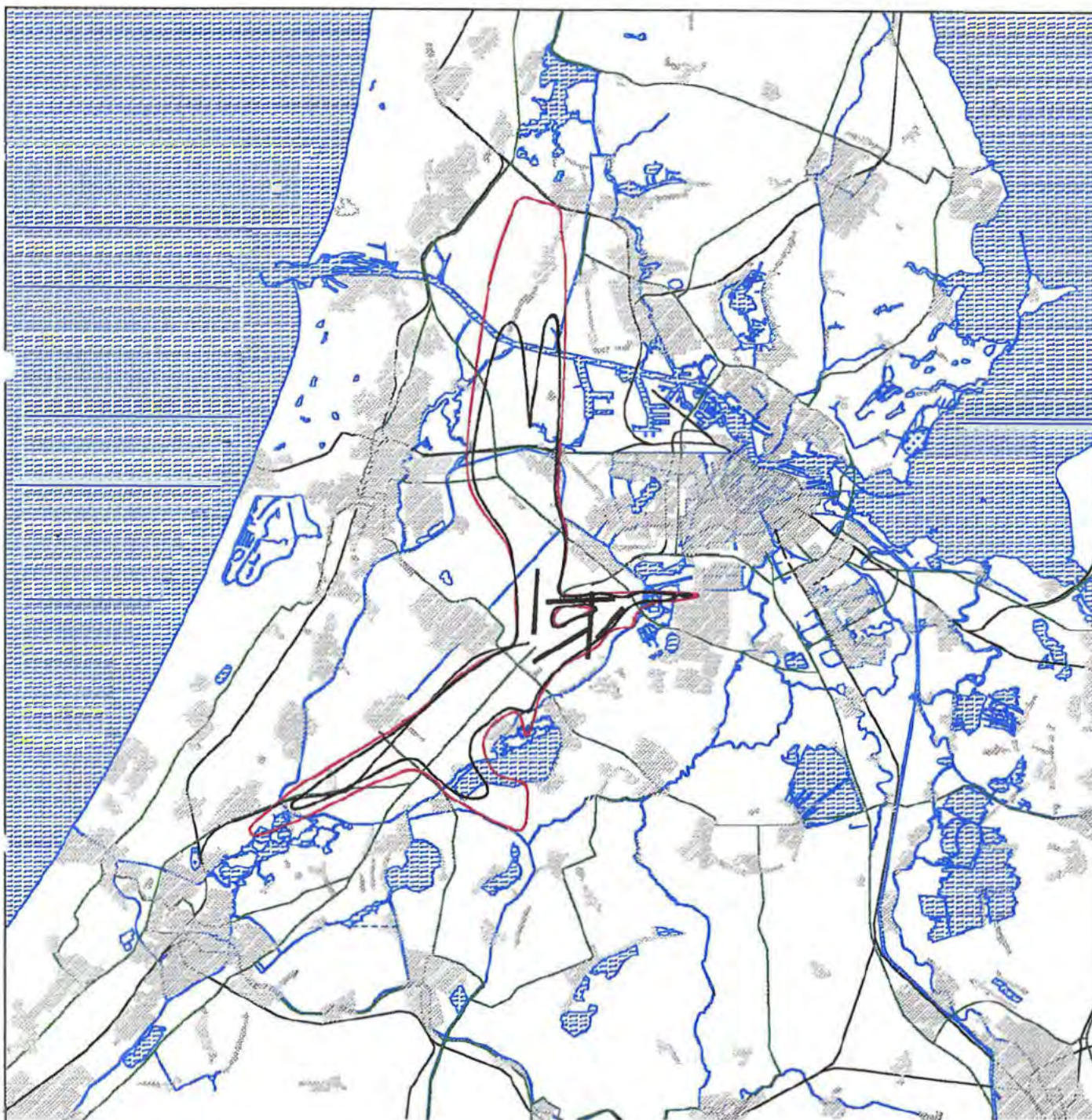
KE		AANW S4S2		AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
54	107500	488000	31.8448	25.6251	-6.2197
55	107500	487500	31.0802	24.9619	-6.1183
56	107500	478500	26.4405	21.9945	-4.4460
57	107500	471000	33.7151	33.2039	-0.5112
58	108000	492500	33.4844	28.2435	-5.2409
59	108000	492000	34.1213	29.6605	-4.4608
60	108000	491500	34.7198	30.4027	-4.3171
61	108000	487000	33.9447	29.4582	-4.4865
62	108000	486500	32.0974	27.5476	-4.5498
63	108000	481500	33.8416	29.7255	-4.1161
64	108000	481000	31.9781	28.9415	-3.0366
65	108000	478500	30.2181	26.0915	-4.1266
66	108000	474000	31.4726	25.9096	-5.5630
67	108000	473500	31.2816	25.4281	-5.8535
68	108000	473000	33.2863	28.0680	-5.2183
69	108000	472500	34.3491	32.2650	-2.0841
70	108000	471000	34.0220	33.2382	-0.7838
71	108500	493000	34.3588	30.1891	-4.1697
72	108500	486000	34.6924	29.7235	-4.9689
73	108500	485500	31.7365	26.0365	-5.7000
74	108500	485000	28.3108	20.4639	-7.8469
75	108500	482000	34.9185	29.9685	-4.9500
76	108500	480500	26.8287	23.5575	-3.2712
77	108500	479000	25.8581	21.0880	-4.7701
78	108500	474500	28.1256	23.6135	-4.5121
79	108500	472000	34.8434	32.9494	-1.8940
80	108500	471500	34.6090	33.6030	-1.0060
81	109000	493500	34.1817	30.2593	-3.9224
82	109000	484500	31.0924	25.0509	-6.0415
83	109000	484000	28.5178	21.6955	-6.8223
84	109000	483500	26.4200	19.1552	-7.2648
85	109000	482000	34.8639	30.1041	-4.7598
86	109000	480500	30.2012	26.2069	-3.9943
87	109000	479000	30.4092	26.7732	-3.6360
88	109000	475000	30.2949	26.5667	-3.7282
89	109500	493000	34.4867	30.6431	-3.8436
90	109500	492500	34.9863	31.0648	-3.9215
91	109500	483000	34.6123	34.5340	-0.0783
92	109500	482500	34.1412	32.0793	-2.0619
93	109500	480500	34.8370	30.1178	-4.7192
94	109500	480000	30.5696	24.7994	-5.7702
95	109500	479500	30.8265	24.0306	-6.7959
96	109500	475500	33.2476	31.8121	-1.4355
97	110000	492000	33.2142	28.9474	-4.2668
98	110000	491500	33.5737	29.2549	-4.3188
99	110000	491000	34.7454	29.5697	-5.1757
100	110000	475500	31.1003	29.0120	-2.0883
101	110500	494500	29.7094	26.7573	-2.9521
102	110500	494000	31.0072	27.5005	-3.5067
103	110500	493500	31.8039	27.7989	-4.0050
104	110500	493000	32.2982	28.2470	-4.0512
105	110500	492500	32.6198	28.5640	-4.0558
106	110500	492000	32.9896	28.7534	-4.2362

KE				AANW S4S2	AGP98	
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE	
107	110500	491500	33.3125	28.9757	-4.3368	
108	110500	491000	33.5339	29.1771	-4.3568	
109	110500	490500	33.8688	29.4736	-4.3952	
110	110500	475500	31.1736	32.6889	1.5153	value has INCREASED
111	111000	497000	29.7239	27.9056	-1.8183	
112	111000	496500	30.9841	29.8725	-1.1116	
113	111000	496000	31.1771	29.6360	-1.5411	
114	111000	495500	33.4533	32.1494	-1.3039	
115	111000	495000	34.6303	33.6057	-1.0246	
116	111000	476500	33.2584	32.7622	-0.4962	
117	111000	476000	28.1989	25.9828	-2.2161	
118	111500	498500	31.9552	31.1583	-0.7969	
119	111500	498000	33.0100	32.6247	-0.3853	
120	111500	497500	33.9067	33.2310	-0.6757	
121	111500	477000	33.8866	34.6708	0.7842	value has INCREASED
122	112000	499000	33.9729	33.5078	-0.4651	
123	112000	477000	32.7016	31.3885	-1.3131	
124	112000	476500	30.1203	28.9780	-1.1423	
125	112000	476000	28.4873	26.3847	-2.1026	
126	112500	498500	32.7521	31.7515	-1.0006	
127	112500	498000	32.9181	31.9167	-1.0014	
128	112500	497500	32.7053	31.4973	-1.2080	
129	112500	497000	32.6744	31.4548	-1.2196	
130	112500	496500	32.4833	31.2635	-1.2198	
131	112500	496000	29.5286	29.1016	-0.4270	
132	112500	495500	32.8885	32.7654	-0.1231	
133	112500	495000	32.4191	31.7102	-0.7089	
134	112500	494500	31.3967	30.0305	-1.3662	
135	112500	494000	29.2715	28.6586	-0.6129	
136	112500	493500	25.7342	24.4248	-1.3094	
137	112500	493000	25.6563	24.3573	-1.2990	
138	112500	492500	25.4899	24.2647	-1.2252	
139	112500	492000	25.3681	24.2483	-1.1198	
140	112500	491500	25.5918	24.2687	-1.3231	
141	112500	491000	25.4077	24.5185	-0.8892	
142	112500	490500	25.5340	24.4589	-1.0751	
143	112500	490000	25.5955	24.6992	-0.8963	
144	112500	489500	25.6732	23.3756	-2.2976	
145	112500	489000	30.6003	26.8105	-3.7898	
146	112500	488500	33.0934	30.6232	-2.4702	
147	112500	484000	33.0303	32.0243	-1.0060	
148	112500	483500	31.1243	29.1182	-2.0061	
149	112500	483000	27.0935	22.3633	-4.7302	
150	112500	482500	26.1089	19.8784	-6.2305	
151	112500	482000	34.1227	34.1188	-0.0039	
152	112500	475500	34.0051	32.6061	-1.3990	
153	112500	475000	31.8424	29.7985	-2.0439	
154	112500	474500	30.4045	26.8599	-3.5446	
155	112500	474000	27.3638	24.4131	-2.9507	
156	112500	473500	25.6472	23.5237	-2.1235	
157	112500	473000	25.6685	23.7179	-1.9506	
158	112500	472500	26.6648	26.0609	-0.6039	
159	113000	489000	32.4043	30.3197	-2.0846	

KE				AANW S4S2	AGP98	
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE	
160	113000	485500	31.3191	27.0877	-4.2314	
161	113000	485000	25.4260	21.0881	-4.3379	
162	113000	484500	24.3231	19.5571	-4.7660	
163	113000	482500	23.2100	15.6499	-7.5601	
164	113000	472000	34.3060	34.4140	0.1080	value has INCREASED
165	113500	489500	31.9126	30.1673	-1.7453	
166	113500	486000	31.7094	29.5280	-2.1814	
167	113500	482500	27.7827	27.2526	-0.5301	
168	113500	473500	32.6174	34.8267	2.2093	value has INCREASED
169	113500	473000	29.5682	31.2473	1.6791	value has INCREASED
170	113500	472500	28.3622	30.1728	1.8106	value has INCREASED
171	114000	489500	34.3324	32.4585	-1.8739	
172	114000	486500	33.9119	33.1338	-0.7781	
173	114000	482500	28.6126	29.3426	0.7300	value has INCREASED
174	114000	474000	34.0739	36.2313	2.1574	value has INCREASED
175	114500	490000	33.4955	31.2956	-2.1999	
176	114500	488000	34.6605	33.7708	-0.8897	
177	114500	487500	33.9384	33.3331	-0.6053	
178	114500	487000	33.9087	33.2412	-0.6675	
179	114500	482500	29.8839	32.2400	2.3561	value has INCREASED
180	114500	479000	31.6194	32.0799	0.4605	value has INCREASED
181	114500	478500	30.9436	32.4452	1.5016	value has INCREASED
182	114500	478000	30.4983	32.5419	2.0436	value has INCREASED
183	114500	477500	31.7754	32.1764	0.4010	value has INCREASED
184	114500	477000	32.0084	32.1496	0.1412	value has INCREASED
185	114500	476500	33.0977	33.3308	0.2331	value has INCREASED
186	114500	474000	34.3910	35.9791	1.5881	value has INCREASED
187	115000	490000	34.5923	32.1906	-2.4017	
188	115000	489000	34.4320	32.5401	-1.8919	
189	115000	488500	32.6289	31.2486	-1.3803	
190	115000	482500	32.3394	33.8187	1.4793	value has INCREASED
191	115000	479500	28.7090	23.6468	-5.0622	
192	115000	476000	30.0479	28.4542	-1.5937	
193	115000	475500	33.1152	32.1706	-0.9446	
194	115000	474000	33.9642	34.0688	0.1046	value has INCREASED
195	115500	489500	33.4382	31.2232	-2.2150	
196	115500	482500	34.3856	35.1930	0.8074	value has INCREASED
197	115500	479500	27.2393	23.3813	-3.8580	
198	115500	475500	29.9499	27.5786	-2.3713	
199	115500	474000	33.0681	31.0362	-2.0319	
200	116000	483000	26.8720	27.1108	0.2388	value has INCREASED
201	116000	479500	28.4422	23.9542	-4.4880	
202	116000	475000	33.7920	30.0048	-3.7872	
203	116000	474000	32.4785	28.4107	-4.0678	
204	116500	483000	30.9199	30.6385	-0.2814	
205	116500	479500	31.9409	27.8916	-4.0493	
206	116500	474500	34.2975	29.7405	-4.5570	
207	117000	483500	29.9852	30.3203	0.3351	value has INCREASED
208	117000	479000	28.8836	28.5931	-0.2905	
209	117500	484000	29.9560	31.1650	1.2090	value has INCREASED
210	117500	483000	34.2049	34.0296	-0.1753	
211	117500	479000	30.7700	30.2408	-0.5292	
212	118000	483500	30.6663	31.2899	0.6236	value has INCREASED

KE			AANW S4S2	AGP98	
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
213	118000	482500	34.4130	35.1293	0.7163 value has INCREASED
214	118000	480000	34.6443	33.1897	-1.4546
215	118000	479000	31.6768	30.3747	-1.3021
216	118500	482500	32.3286	32.6920	0.3634 value has INCREASED
217	118500	480500	33.7468	33.3814	-0.3654
218	118500	479500	33.9140	30.0864	-3.8276
219	119000	482500	30.0859	30.0522	-0.0337
220	119000	480500	31.3290	30.5453	-0.7837
221	119500	482500	28.8191	27.8110	-1.0081
222	119500	480500	29.2330	27.4065	-1.8265
223	120000	482500	27.5854	26.3224	-1.2630
224	120000	480500	29.1135	26.9403	-2.1732
225	120500	482500	25.9792	24.1366	-1.8426
226	120500	480500	29.6873	27.6225	-2.0648
227	121000	482500	24.6790	22.7125	-1.9665
228	121000	481000	34.2522	32.5542	-1.6980
229	121500	482500	24.4608	21.8706	-2.5902
230	121500	481000	33.1545	31.1798	-1.9747
231	122000	482000	34.5331	34.0995	-0.4336
232	122000	481000	31.8371	29.7076	-2.1295
233	122500	482000	33.9231	34.0676	0.1445 value has INCREASED
234	122500	481000	29.8632	27.6388	-2.2244
235	123000	481500	34.3870	33.1725	-1.2145

Bijlage D; 20 en 26 dB(A) LA_{eq} -contouren van het Aanvullende Gebruiksplan Schiphol 1998 op basis van 11.800 bewegingen, inclusief tabel woningtellingen



Schiphol : Aanvullend Gebruiksplan 1998 Schiphol

AANW 8482 13500 bew.

Enheid : 26 dB(A)

Berek.nr. : 98.04.03.14.26.08 (zwart)

96.08.30.16.02.16 (rood)

Opmerking : Contour berekend op NLR computer

Invoer samengesteld door AAS



**Bijlage F; 26 dB(A) LA_{eq} -contour Aanvullend Gebruiksplan Schiphol 1998;
netwerkpunten**

Laeq		AANW S4S2		AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
1	96000	469500	25.7183	24.3566	-1.3617
2	96250	469750	25.7498	24.2261	-1.5237
3	96250	469250	25.9082	24.4769	-1.4313
4	96500	470000	25.7439	24.1178	-1.6261
5	96500	469250	25.9042	24.3725	-1.5317
6	96750	470250	25.6694	23.9449	-1.7245
7	96750	469250	25.8101	24.2016	-1.6085
8	97000	470500	25.5649	23.7225	-1.8424
9	97000	469250	25.5819	23.9205	-1.6614
10	97250	470750	25.4638	23.4760	-1.9878
11	97250	469250	25.2203	23.5304	-1.6899
12	97500	471000	25.3434	23.2271	-2.1163
13	97500	469500	25.8177	24.0809	-1.7368
14	97750	471250	25.2654	22.9949	-2.2705
15	97750	469500	25.3303	23.6154	-1.7149
16	98000	471250	25.8725	23.6828	-2.1897
17	98000	469750	25.9598	24.1819	-1.7779
18	98250	471500	25.7362	23.4239	-2.3123
19	98250	469750	25.5163	23.6756	-1.8407
20	98500	471750	25.5751	23.1371	-2.4380
21	98500	469750	24.9649	23.0904	-1.8745
22	98750	472000	25.2776	22.7733	-2.5043
23	98750	470000	25.6317	23.7066	-1.9251
24	99000	472000	25.8314	23.4337	-2.3977
25	99000	470000	25.0479	23.0849	-1.9630
26	99250	472250	25.4078	23.0003	-2.4075
27	99250	470250	25.7333	23.7150	-2.0183
28	99500	472500	24.8999	22.5064	-2.3935
29	99500	470250	25.1291	23.0706	-2.0585
30	99750	472500	25.5161	23.2211	-2.2950
31	99750	470500	25.8062	23.6949	-2.1113
32	100000	472750	24.9873	22.7120	-2.2753
33	100000	470500	25.1784	23.0199	-2.1585
34	100250	472750	25.6955	23.4900	-2.2055
35	100250	470750	25.8327	23.6446	-2.1881
36	100500	473000	25.1397	22.9493	-2.1904
37	100500	470750	25.1872	22.9500	-2.2372
38	100750	473000	25.9360	23.8038	-2.1322
39	100750	471000	25.8390	23.5859	-2.2531
40	101000	473250	25.3725	23.2453	-2.1272
41	101000	471000	25.1905	22.8868	-2.3037
42	101250	473500	24.7558	22.6559	-2.0999
43	101250	471250	25.7733	23.4812	-2.2921
44	101500	473500	25.6033	23.5671	-2.0362
45	101500	471250	25.1500	22.7985	-2.3515
46	101750	473750	24.9477	22.9331	-2.0146
47	101750	471500	25.7611	23.4211	-2.3400
48	102000	473750	25.8770	23.9151	-1.9619
49	102000	471500	25.2043	22.7972	-2.4071
50	102250	474000	25.2170	23.2875	-1.9295
51	102250	471750	25.7831	23.4086	-2.3745
52	102500	474250	24.5463	22.6466	-1.8997
53	102500	471750	25.3203	22.8727	-2.4476

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
54	102750	474250	25.5732	23.7312	-1.8420
55	102750	472000	25.8819	23.4785	-2.4034
56	103000	474500	24.9195	23.1120	-1.8075
57	103000	472000	25.4441	23.0120	-2.4321
58	103250	474750	24.2732	22.5279	-1.7453
59	103250	472250	25.9596	23.6034	-2.3562
60	103500	474750	25.4042	23.7199	-1.6843
61	103500	472250	25.6681	23.2602	-2.4079
62	103750	475000	24.7991	23.1952	-1.6039
63	103750	472250	25.3993	22.9971	-2.4022
64	104000	475250	24.2198	22.7552	-1.4646
65	104000	472500	25.9279	23.7116	-2.2163
66	104250	475250	25.4896	24.0657	-1.4239
67	104250	472500	25.6414	23.6026	-2.0388
68	104500	475500	24.9967	23.7283	-1.2684
69	104500	472500	25.4973	23.6831	-1.8142
70	104750	475750	24.5706	23.4797	-1.0909
71	104750	472500	25.5388	24.0080	-1.5308
72	105000	475750	25.9950	24.9377	-1.0573
73	105000	472500	25.7663	24.5560	-1.2103
74	105250	476000	25.6635	24.7902	-0.8733
75	105250	472250	25.4349	24.5562	-0.8787
76	105500	476250	25.4414	24.6715	-0.7699
77	105500	472000	25.3753	24.6568	-0.7185
78	105750	476500	25.2762	24.5465	-0.7297
79	105750	471750	25.4220	24.6850	-0.7370
80	106000	476750	25.1176	24.4021	-0.7155
81	106000	471500	25.4424	24.5778	-0.8646
82	106250	477000	24.9653	24.1925	-0.7728
83	106250	471250	25.3941	24.4394	-0.9547
84	106500	477250	24.7469	23.8598	-0.8871
85	106500	471000	25.3180	24.2344	-1.0836
86	106750	477500	24.4691	23.4289	-1.0402
87	106750	471000	25.8382	24.6749	-1.1633
88	107000	488250	24.4847	22.4030	-2.0817
89	107000	477500	25.8679	24.6681	-1.1998
90	107000	470750	25.5540	24.2372	-1.3168
91	107250	491000	24.9401	22.6025	-2.3376
92	107250	490750	25.0749	22.7471	-2.3278
93	107250	490500	25.2058	22.8917	-2.3141
94	107250	490250	25.3338	23.0314	-2.3024
95	107250	490000	25.4637	23.1684	-2.2953
96	107250	489750	25.5955	23.3132	-2.2823
97	107250	489500	25.7231	23.4567	-2.2664
98	107250	489250	25.8337	23.5930	-2.2407
99	107250	489000	25.9187	23.7103	-2.2084
100	107250	488750	25.9767	23.8046	-2.1721
101	107250	488500	25.9920	23.8687	-2.1233
102	107250	488000	25.9673	23.8529	-2.1144
103	107250	487750	25.8312	23.7408	-2.0904
104	107250	487500	25.5907	23.5430	-2.0477
105	107250	487250	25.2259	23.2493	-1.9766
106	107250	487000	24.7920	22.8673	-1.9247

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
107	107250	477750	25.4074	24.1509	-1.2565
108	107250	470750	25.8554	24.5268	-1.3286
109	107500	493000	25.0210	22.5908	-2.4302
110	107500	492750	25.1474	22.7218	-2.4256
111	107500	492500	25.2767	22.8477	-2.4290
112	107500	492250	25.4165	23.0031	-2.4134
113	107500	492000	25.5696	23.1772	-2.3924
114	107500	491750	25.6902	23.3255	-2.3647
115	107500	491500	25.8191	23.4707	-2.3484
116	107500	491250	25.9724	23.6275	-2.3449
117	107500	486750	25.8580	23.9733	-1.8847
118	107500	486500	25.2126	23.3458	-1.8668
119	107500	478000	24.7146	23.5158	-1.1988
120	107500	470500	25.5990	24.1197	-1.4793
121	107750	494750	25.1635	22.6468	-2.5167
122	107750	494500	25.2859	22.7755	-2.5104
123	107750	494250	25.4075	22.9032	-2.5043
124	107750	494000	25.5329	23.0329	-2.5000
125	107750	493750	25.6575	23.1722	-2.4853
126	107750	493500	25.7913	23.3224	-2.4689
127	107750	493250	25.9308	23.4751	-2.4557
128	107750	486250	25.9873	24.1471	-1.8402
129	107750	486000	25.0609	23.2813	-1.7796
130	107750	478000	25.9946	24.7965	-1.1981
131	107750	470500	25.9582	24.3234	-1.6348
132	108000	496250	25.2546	22.7461	-2.5085
133	108000	496000	25.3788	22.8758	-2.5030
134	108000	495750	25.5619	23.0157	-2.5462
135	108000	495500	25.6914	23.1427	-2.5487
136	108000	495250	25.8151	23.2650	-2.5501
137	108000	495000	25.9372	23.3950	-2.5422
138	108000	485750	25.6306	23.8390	-1.7916
139	108000	485500	24.5661	22.8205	-1.7456
140	108000	478250	24.9917	24.0443	-0.9474
141	108000	470250	25.7876	23.8689	-1.9187
142	108250	497500	25.4157	22.8603	-2.5554
143	108250	497250	25.5533	22.9941	-2.5592
144	108250	497000	25.6832	23.1285	-2.5547
145	108250	496750	25.7891	23.2587	-2.5304
146	108250	496500	25.9182	23.3868	-2.5314
147	108250	485250	24.9153	23.1701	-1.7452
148	108250	478500	23.8725	23.1584	-0.7141
149	108250	474500	25.9138	23.9718	-1.9420
150	108250	474250	25.4600	23.4044	-2.0556
151	108250	474000	25.2851	23.1132	-2.1719
152	108250	473750	25.3452	23.0881	-2.2571
153	108250	473500	25.5824	23.2925	-2.2899
154	108250	473250	25.9487	23.6919	-2.2568
155	108250	470000	25.6362	23.4661	-2.1701
156	108500	498500	25.5035	22.9775	-2.5260
157	108500	498250	25.6564	23.1162	-2.5402
158	108500	498000	25.8104	23.2584	-2.5520
159	108500	497750	25.9519	23.3959	-2.5560

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
160	108500	485000	25.2435	23.4660	-1.7775
161	108500	478500	25.0055	24.4702	-0.5353
162	108500	474750	25.6276	23.8747	-1.7529
163	108500	473000	25.6832	23.7237	-1.9595
164	108500	470000	25.8585	23.6097	-2.2488
165	108750	499250	25.6539	23.1561	-2.4978
166	108750	499000	25.7808	23.2676	-2.5132
167	108750	498750	25.9141	23.3954	-2.5187
168	108750	484750	25.5905	23.8130	-1.7775
169	108750	484500	24.3307	22.6784	-1.6523
170	108750	478750	23.7843	23.3951	-0.3892
171	108750	475000	25.6729	24.0582	-1.6147
172	108750	472750	25.6364	23.9751	-1.6613
173	108750	469750	25.6837	23.2926	-2.3911
174	109000	500000	25.7009	23.2511	-2.4498
175	109000	499750	25.8360	23.3748	-2.4612
176	109000	499500	25.9797	23.5045	-2.4752
177	109000	484250	24.7946	23.2923	-1.5023
178	109000	478750	24.9670	24.7094	-0.2576
179	109000	475000	24.7356	23.1941	-1.5415
180	109000	472500	25.7746	24.3507	-1.4239
181	109000	469750	25.7754	23.4694	-2.3060
182	109250	500750	25.7380	23.3111	-2.4269
183	109250	500500	25.8411	23.4170	-2.4241
184	109250	500250	25.9472	23.5248	-2.4224
185	109250	484000	25.5688	24.3469	-1.2219
186	109250	483750	24.5665	23.5293	-1.0372
187	109250	483500	23.6992	22.7720	-0.9272
188	109250	479000	23.9225	23.5522	-0.3703
189	109250	475250	25.1131	23.6673	-1.4458
190	109250	472250	25.9386	24.7063	-1.2323
191	109250	469750	25.8789	23.7481	-2.1308
192	109500	501250	25.8085	23.4131	-2.3954
193	109500	501000	25.9175	23.5191	-2.3984
194	109500	483250	25.4197	24.7655	-0.6542
195	109500	483000	24.8108	24.1883	-0.6225
196	109500	482750	24.2337	23.6153	-0.6184
197	109500	482500	23.6961	23.0455	-0.6506
198	109500	482250	23.2903	22.5191	-0.7712
199	109500	481250	24.7776	22.5521	-2.2255
200	109500	481000	24.1465	22.0390	-2.1075
201	109500	479000	25.4011	25.0145	-0.3866
202	109500	475500	25.7476	24.3994	-1.3482
203	109500	472250	25.7762	24.5865	-1.1897
204	109500	469500	25.7733	23.5653	-2.2080
205	109750	501500	25.9054	23.5461	-2.3593
206	109750	482000	25.7893	25.2653	-0.5240
207	109750	481750	25.6295	24.8066	-0.8229
208	109750	481500	25.9127	24.6209	-1.2918
209	109750	480750	25.3672	23.9127	-1.4545
210	109750	480500	25.0113	23.7460	-1.2653
211	109750	480250	24.9556	23.7945	-1.1611
212	109750	480000	25.0135	23.9152	-1.0983

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
213	109750	479750	25.0978	24.0440	-1.0538
214	109750	479500	25.2399	24.2890	-0.9509
215	109750	479250	25.7872	25.0586	-0.7286
216	109750	475500	25.5123	24.0796	-1.4327
217	109750	472250	25.7957	24.6219	-1.1738
218	109750	469500	25.9770	24.0808	-1.8962
219	110000	501750	25.9367	23.6147	-2.3220
220	110000	475250	25.4459	23.7284	-1.7175
221	110000	475000	25.0387	23.3194	-1.7193
222	110000	474750	24.9695	23.0766	-1.8929
223	110000	474500	24.9219	23.0117	-1.9102
224	110000	472250	25.9930	24.8358	-1.1572
225	110000	469250	25.7675	23.8790	-1.8885
226	110250	501750	25.9782	23.7123	-2.2659
227	110250	474250	25.8981	24.4448	-1.4533
228	110250	472250	25.9474	24.8004	-1.1470
229	110250	469750	25.9090	24.6307	-1.2783
230	110250	469500	25.7804	24.3303	-1.4501
231	110500	501750	25.9655	23.7710	-2.1945
232	110500	474250	25.4649	23.9040	-1.5609
233	110500	472000	25.3137	24.3019	-1.0118
234	110500	471750	25.4624	24.4731	-0.9893
235	110500	471500	25.5140	24.5995	-0.9145
236	110500	471250	25.4618	24.5985	-0.8633
237	110500	471000	25.4712	24.6048	-0.8664
238	110500	470750	25.6773	24.8036	-0.8737
239	110500	470500	25.7270	24.8858	-0.8412
240	110500	470250	25.6846	24.7982	-0.8864
241	110500	470000	25.6029	24.6577	-0.9452
242	110750	501500	25.9768	23.8928	-2.0840
243	110750	475500	25.6177	23.7698	-1.8479
244	110750	475250	25.0475	23.1615	-1.8860
245	110750	475000	24.5384	22.7530	-1.7854
246	110750	474750	24.3231	22.4139	-1.9092
247	110750	474500	24.1610	22.2079	-1.9531
248	111000	501250	26.0000	24.0624	-1.9376
249	111000	476250	25.6297	23.9022	-1.7275
250	111000	476000	24.7764	22.9232	-1.8532
251	111000	475750	24.1149	22.1990	-1.9159
252	111250	501250	25.9968	24.2110	-1.7858
253	111250	476750	25.5858	24.2089	-1.3769
254	111250	476500	24.4365	22.8449	-1.5916
255	111500	501500	25.9427	24.2642	-1.6785
256	111500	477000	24.6749	23.5882	-1.0867
257	111750	501500	25.9233	24.3564	-1.5669
258	111750	480750	25.9752	24.6620	-1.3132
259	111750	480500	25.0723	23.8950	-1.1773
260	111750	480250	25.0586	24.0012	-1.0574
261	111750	480000	25.7434	24.8337	-0.9097
262	111750	477500	25.7204	25.2052	-0.5152
263	111750	477250	23.9429	23.0479	-0.8950
264	112000	501250	25.8936	24.4379	-1.4557
265	112000	501000	25.9492	24.5347	-1.4145

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
266	112000	500750	25.9529	24.5892	-1.3637
267	112000	500500	25.9918	24.6420	-1.3498
268	112000	489500	25.9694	24.5108	-1.4586
269	112000	489250	25.6545	24.3730	-1.2815
270	112000	489000	25.4795	24.1498	-1.3297
271	112000	488750	25.2977	23.9305	-1.3672
272	112000	488500	25.0833	23.7536	-1.3297
273	112000	488250	24.8981	23.5168	-1.3813
274	112000	488000	24.6933	23.3164	-1.3769
275	112000	487750	24.4640	23.1178	-1.3462
276	112000	487500	24.3083	22.9131	-1.3952
277	112000	487250	24.2065	22.8181	-1.3884
278	112000	487000	24.1783	22.7611	-1.4172
279	112000	486750	24.2952	22.8150	-1.4802
280	112000	486500	24.6153	23.0790	-1.5363
281	112000	486250	25.0996	23.4966	-1.6030
282	112000	486000	25.7523	24.0877	-1.6646
283	112000	482250	25.8521	25.5020	-0.3501
284	112000	482000	24.9466	24.5091	-0.4375
285	112000	481750	24.5707	23.8475	-0.7232
286	112000	480750	24.1403	22.7351	-1.4052
287	112000	480000	25.6002	24.7971	-0.8031
288	112000	477750	25.4915	24.9611	-0.5304
289	112250	500250	25.7063	24.3335	-1.3728
290	112250	500000	25.6572	24.2655	-1.3917
291	112250	499750	25.6299	24.1874	-1.4425
292	112250	499500	25.6626	24.1415	-1.5211
293	112250	499250	25.7378	24.1891	-1.5487
294	112250	499000	25.8138	24.2530	-1.5608
295	112250	498750	25.8681	24.3112	-1.5569
296	112250	498500	25.9185	24.3673	-1.5512
297	112250	498250	25.9534	24.3893	-1.5641
298	112250	498000	25.9745	24.4116	-1.5629
299	112250	495250	25.9860	24.4834	-1.5026
300	112250	495000	25.9854	24.4851	-1.5003
301	112250	494750	25.9513	24.4522	-1.4991
302	112250	494500	25.8911	24.4108	-1.4803
303	112250	494250	25.8774	24.3990	-1.4784
304	112250	494000	25.8235	24.3411	-1.4824
305	112250	493750	25.7526	24.2846	-1.4680
306	112250	493500	25.7167	24.2474	-1.4693
307	112250	493250	25.6401	24.1602	-1.4799
308	112250	493000	25.5545	24.0864	-1.4681
309	112250	492750	25.4899	24.0169	-1.4730
310	112250	492500	25.3809	23.8998	-1.4811
311	112250	492250	25.2776	23.8129	-1.4647
312	112250	492000	25.1948	23.6978	-1.4970
313	112250	491750	25.0773	23.5540	-1.5233
314	112250	491500	24.9554	23.4633	-1.4921
315	112250	491250	24.8254	23.3197	-1.5057
316	112250	491000	24.6887	23.1532	-1.5355
317	112250	490750	24.5220	23.0174	-1.5046
318	112250	490500	24.3525	22.8445	-1.5080

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
319	112250	490250	24.1775	22.6378	-1.5397
320	112250	490000	23.9700	22.4563	-1.5137
321	112250	489750	23.7546	22.2491	-1.5055
322	112250	485750	24.0508	22.4559	-1.5949
323	112250	485500	24.7621	23.2432	-1.5189
324	112250	485250	25.4398	24.0157	-1.4241
325	112250	483250	25.8045	25.2883	-0.5162
326	112250	483000	25.1839	24.6703	-0.5136
327	112250	482750	24.4542	23.9309	-0.5233
328	112250	482500	23.6338	23.0924	-0.5414
329	112250	481750	22.4779	21.4312	-1.0467
330	112250	480750	23.2840	21.8877	-1.3963
331	112250	480250	24.1403	23.2817	-0.8586
332	112250	478000	25.7100	24.9607	-0.7493
333	112500	497750	25.1444	23.5691	-1.5753
334	112500	497500	25.1220	23.5398	-1.5822
335	112500	497250	25.0965	23.5127	-1.5838
336	112500	497000	25.0556	23.4879	-1.5677
337	112500	496750	25.0103	23.4475	-1.5628
338	112500	496500	24.9928	23.4151	-1.5777
339	112500	496250	24.9512	23.3768	-1.5744
340	112500	496000	24.8882	23.3213	-1.5669
341	112500	495750	24.8405	23.2798	-1.5607
342	112500	495500	24.7837	23.2271	-1.5566
343	112500	485000	23.4207	22.1432	-1.2775
344	112500	484750	23.7523	22.6108	-1.1415
345	112500	484500	23.9476	22.9507	-0.9969
346	112500	484250	24.0077	23.1458	-0.8619
347	112500	484000	23.9335	23.1772	-0.7563
348	112500	483750	23.7171	23.0261	-0.6910
349	112500	483500	23.3652	22.6998	-0.6654
350	112500	481500	25.5329	23.7506	-1.7823
351	112500	480750	22.6592	21.2821	-1.3771
352	112500	480250	25.5848	24.8001	-0.7847
353	112500	478000	24.1834	22.4884	-1.6950
354	112750	481500	25.4135	23.5970	-1.8165
355	112750	480750	22.6940	21.4256	-1.2684
356	112750	480500	24.1248	23.1823	-0.9425
357	112750	478250	25.5247	23.1205	-2.4042
358	113000	481750	19.6649	18.0214	-1.6435
359	113000	480750	23.3121	22.1208	-1.1913
360	113000	480500	25.4997	24.5413	-0.9584
361	113000	478250	24.8232	21.1254	-3.6978
362	113250	481750	19.5961	17.9100	-1.6861
363	113250	480750	24.1209	22.9384	-1.1825
364	113250	478500	25.5656	22.1880	-3.3776
365	113500	481750	19.8230	18.0993	-1.7237
366	113500	480750	25.2088	23.8739	-1.3349
367	113500	478500	23.1860	20.2513	-2.9347
368	113750	481750	20.2451	18.4951	-1.7500
369	113750	478750	23.6445	21.0702	-2.5743
370	114000	481750	20.8665	19.0263	-1.8402
371	114000	479000	24.0793	21.5257	-2.5536

Laeq			AANW S4S2	AGP98	DIFFERENCE WITH REFERENCE VALUE
INDEX	X-COOR.	Y-COOR.	REF VALUE	ACT VALUE	
372	114250	481750	21.4340	19.4685	-1.9655
373	114250	479250	23.5204	21.6863	-1.8341
374	114500	481750	22.0689	19.8477	-2.2212
375	114500	479500	24.1646	22.0897	-2.0749
376	114750	481750	22.6220	20.3909	-2.2311
377	114750	479750	25.1906	22.9154	-2.2752
378	115000	481750	22.7313	20.2021	-2.5292
379	115000	479750	24.7866	22.3122	-2.4744
380	115250	481750	23.2643	20.5232	-2.7411
381	115250	479750	24.3028	21.7365	-2.5663
382	115500	481750	24.3161	22.1092	-2.2069
383	115500	480000	25.7880	22.6105	-3.1775
384	115750	481750	23.9035	21.6648	-2.2387
385	115750	480250	25.8020	22.6562	-3.1458
386	115750	479750	24.8716	21.6896	-3.1820
387	116000	481750	24.2081	22.7396	-1.4685
388	116000	480750	25.8389	22.8160	-3.0229
389	116000	480500	25.4279	22.4887	-2.9392
390	116000	480000	24.9488	21.7557	-3.1931
391	116250	481750	25.0392	24.1025	-0.9367
392	116250	480750	24.8092	22.0722	-2.7370
393	116500	481750	24.1515	22.0061	-2.1454
394	116500	481000	24.6305	22.6078	-2.0227
395	116750	481750	24.6952	22.5426	-2.1526
396	116750	481000	24.1066	22.2969	-1.8097
397	117000	481750	24.8745	23.7166	-1.1579
398	117000	481000	23.9981	22.8747	-1.1234
399	117250	481750	23.6659	22.2467	-1.4192
400	117250	481000	22.7957	21.3887	-1.4070
401	117500	481750	24.5226	23.1050	-1.4176
402	117500	481000	22.4592	21.3005	-1.1587
403	117750	481750	24.4187	23.7101	-0.7086
404	117750	481000	22.1672	21.4249	-0.7423
405	118000	481750	23.7639	22.5975	-1.1664
406	118000	481250	24.9329	23.8210	-1.1119
407	118250	481750	24.2607	23.3979	-0.8628
408	118250	481250	25.1054	24.4779	-0.6275
409	118500	481750	24.1037	23.5226	-0.5811
410	118500	481250	24.6581	24.3456	-0.3125
411	118750	481750	24.0125	22.8643	-1.1482
412	118750	481250	23.8615	22.8489	-1.0126
413	119000	481750	23.8099	23.2577	-0.5522
414	119000	481250	23.5474	23.1809	-0.3665
415	119250	481500	25.8374	24.9641	-0.8733



Bijlage G; Overzicht netwerkpunten 35 Ke- en 26 dB(A) LAeq-geluidszones 1998-2003



Schiphol : Aanvullend Gebouwkapslan 1998 Schiphol
Zeeheld : 20 en 26 dB(A)
Bereik.nr. : 98.04.03.14.26.08
Opmerking : Contour berekend op NLR computer
Invoer samengesteld door AAS

Datum	09 04 1998
Luchthaven	Schiphol
Project	Aanvullend gebruiksplan 1998
Transfer file	t2agp981.nlr < > t2agp981.ads
Berekeningsnummer	98.04.03.14.26.08
Contoursoort	LAeq
Scenario	Invoer AAS
Banenstelsel	S4S2
Woningbestand	Woningbestand 1990
Gem.woningbezetting	2003
Contour berekening	NLR

WONINGEN, cumulatief
Bestaand

Gemeente	Leq 20	Leq 25	Leq 26	Leq 30	Leq 35
Opp. in km2	358	118	91	37	16
Aalsmeer	1801	9	0	0	0
Akersloot	300	0	0	0	0
Alkemade	188	25	0	0	0
Amstelveen	2107	49	0	0	0
Amsterdam rest.	5	0	0	0	0
Ad Zuid Oost	51	0	0	0	0
Ad Buitenveld	1019	0	0	0	0
Ad Osdorp	14	0	0	0	0
Ad Geuz/Sloter	2	0	0	0	0
Beverwijk	20	0	0	0	0
Haarlem	24	0	0	0	0
Haarlemmerliede	1889	634	415	37	0
Haarlemmerm.rst	2098	1445	1039	413	150
Hm Badhoevedrp	63	0	0	0	0
Hm Hoofddorp	35	0	0	0	0
Hm Nw Vennep	1238	83	2	0	0
Hm Rijzenhout	1174	20	4	0	0
Hm Zwanenburg	3163	2855	2750	1138	0
Heemskerk	11	0	0	0	0
Jacobswoude ...	1360	24	0	0	0
Nieuwveen	1724	0	0	0	0
Oegstgeest	7325	0	0	0	0
Ronde Venen ...	317	0	0	0	0
Sassenheim	1688	0	0	0	0
Uitgeest	3432	0	0	0	0
Uithoorn	110	8	0	0	0
Velsen	43	5	0	0	0
Warmond	1745	0	0	0	0
Zaanstad	7169	64	28	0	0
Zd Assendelft	3114	1616	61	0	0
Overig	4055	0	0	0	0
Totaal	47284	6837	4299	1588	150

WONINGEN, cumulatief
In bouw/best.plan

Gemeente	Leq 20	Leq 25	Leq 26	Leq 30	Leq 35
Uitgeest	450	0	0	0	0
Zaanstad	380	200	0	0	0
Totaal	830	200	0	0	0

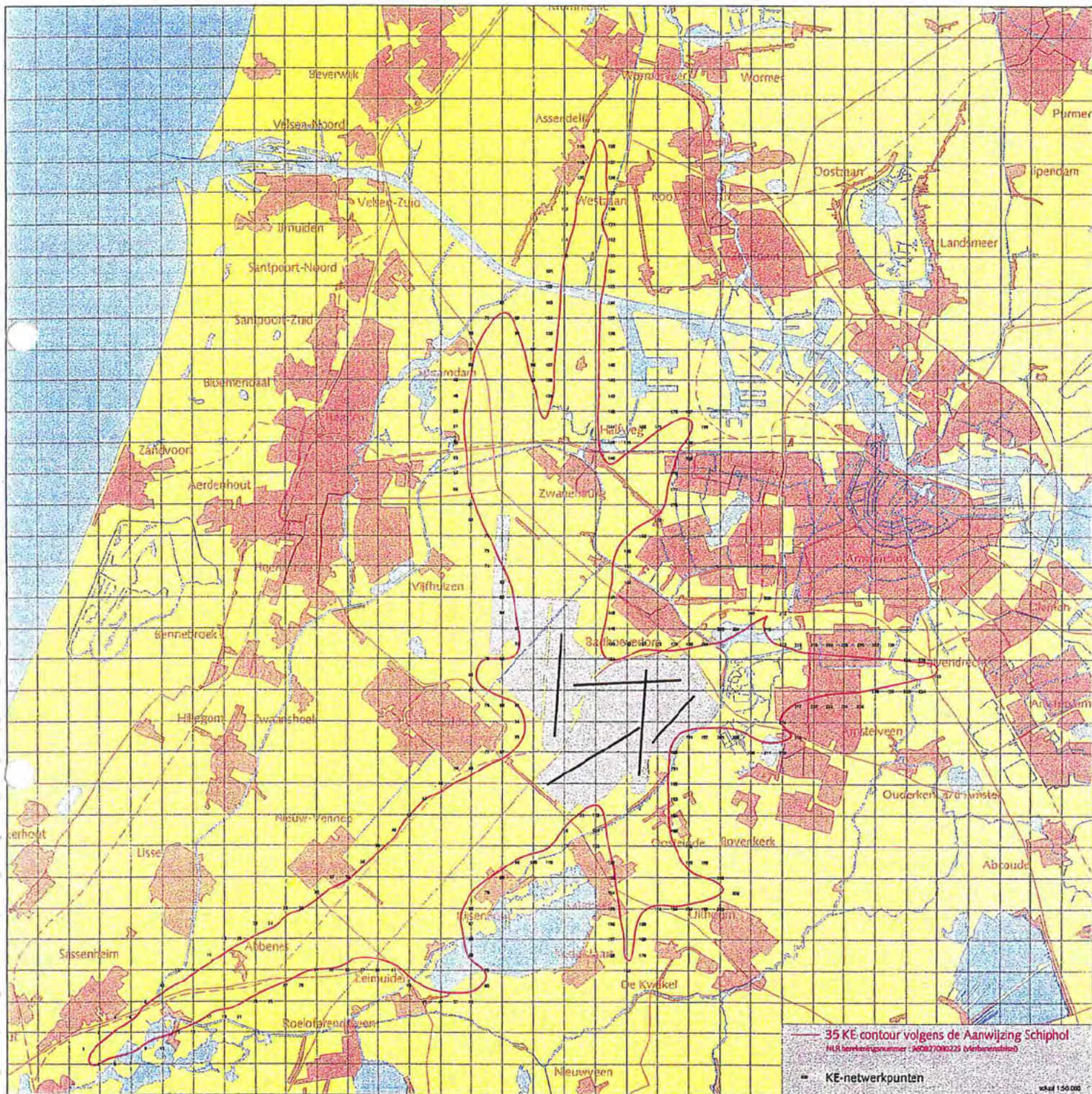
WONINGEN, cumulatief
In streekplan

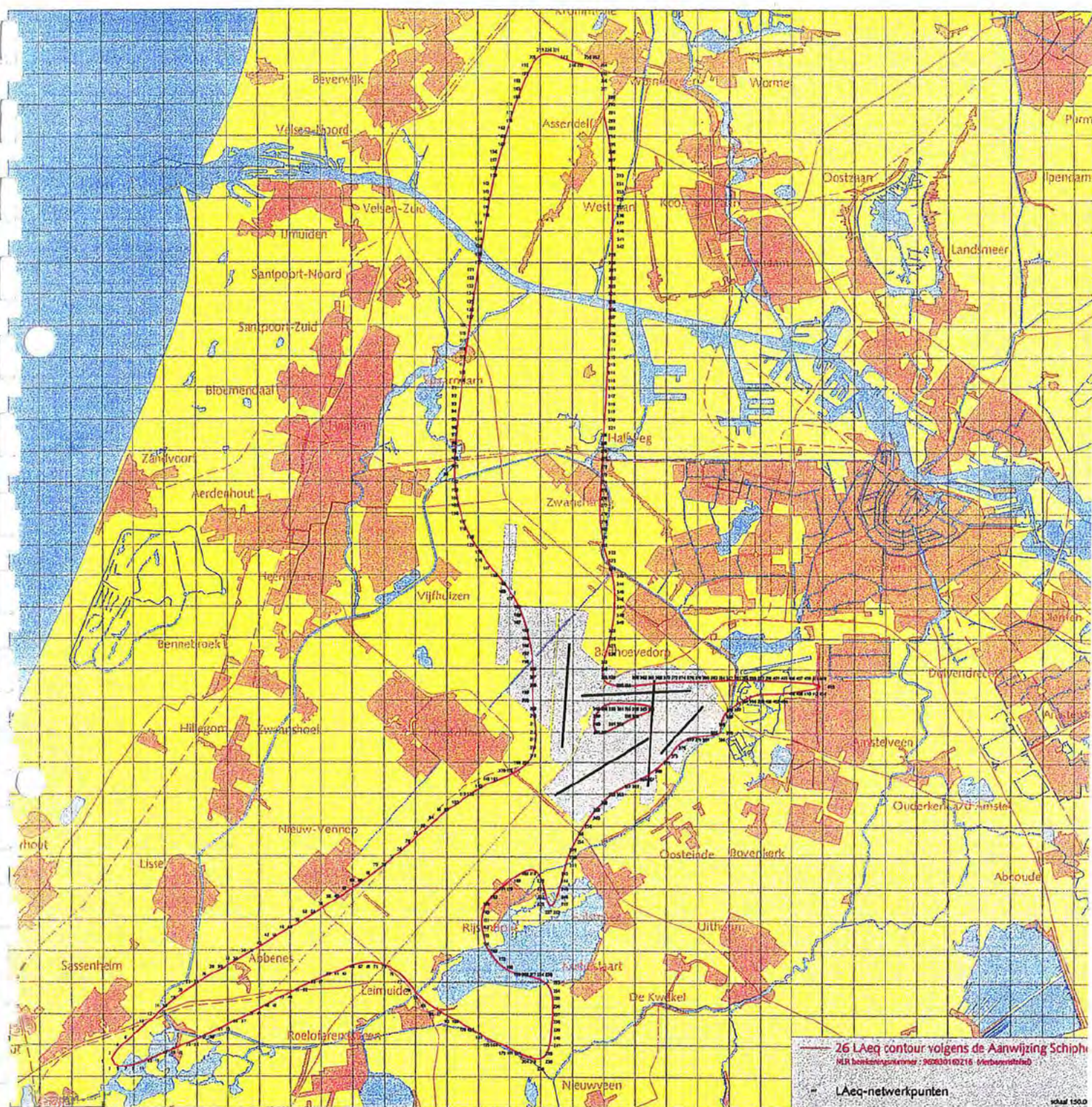
Gemeente	Leq 20	Leq 25	Leq 26	Leq 30	Leq 35
Aalsmeer	2000	350	0	0	0
Beverwijk	600	0	0	0	0
Oegstgeest	1000	0	0	0	0
Totaal	3600	350	0	0	0

WONINGEN, cumulatief
Zachte capaciteit

Gemeente	Leq 20	Leq 25	Leq 26	Leq 30	Leq 35
Beverwijk	2700	0	0	0	0
Zaanstad	1665	0	0	0	0
Totaal	4365	0	0	0	0

***Bijlage E; Vergelijking 26 dB(A) LA_{eq} -contour van het Aanvullende Gebruiksplan
Schiphol 1998 op basis van 11.800 bewegingen met de 26 dB(A) LA_{eq} -
geluidszone Schiphol 1998-2003***





Bijlage H; Gebruikte afkortingen

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