

Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

17 JULI 1997

Opbergen

5.1.2.e

17/7

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst  
t.a.v. 5.1.2.e  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

Qi				
5.1.2.e				

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

26302

Bijlage

1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

15 juli 1997

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Bijlagen bij maandrapportage gebruiksplan juni 1997.

Geachte heer 5.1.2.e

Per abuis zijn in de eerder aan u gezonden maandrapportage gebruiksplan juni 1997 bijlage 1 en 2 (26 Laeq en 35 Ke) niet ingevoegd. Hierbij ontvangt u deze bijlagen alsnog, met het verzoek deze bij de maandrapportage te voegen.

Onze excuses voor het ongemak.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
Airside/Authority & Services  
5.1.2.e



Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE  
BSD nr. 240-1  
Datum

17 JULI 1997

Onbergen  
5.1.2.e 17/7

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst  
t.a.v. 5.1.2.e  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

Di				
5.1.2.e				

Doorkiesnummer  
5.1.2.e

Nummer  
26302

Bijlage  
1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.  
15 juli 1997

Telefaxnummer  
5.1.2.e

Behandeld door  
5.1.2.e

Betreft: maandrapportage gebruiksplan juni 1997.

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1997 over de maand juni 1997.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
Airside/Authority & Services  
5.1.2.e

97.005599



Amsterdam Airport Schiphol

Bedrijfsseenheid Airside  
Authority & Services  
Landing & Take-off Services

Maandrapportage Gebruiksplan

Juli 1997

.....  
LUCHTVAARTINSPECTIE  
BSD nr. 240.1  
Datum

19 AUG. 1997

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e		
5.1.2.e	10/8	4/9	4/9	

Ochtersan  
5.1.2.e

4/9



**Inhoudsopgave**

1.	Inleiding	3
2.	Capaciteit	4
2.1	Vliegtuigbewegingen	4
2.2	Vliegtuigtypen	7
2.3	Ontwikkeling kleine luchtvaart	8
2.4	Ontwikkeling helikopterverkeer	8
3.	Baanbeschikbaarheid	9
4.	Baangebruik	10
4.1	Baangebruik gedurende het etmaal	10
4.2	Nachtbaangebruik	11
5.	Geluidbelasting	12
5.1	Geluidbelasting gehele etmaal (35 Ke)	12
5.2	Nachtelijke geluidbelasting (26LA <sub>eq</sub> )	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13

**1. Inleiding**

Bijlage 1 van de rapportage bevat de contourberekening van de 35 Ke contour. De berekening is gebaseerd op 7 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 5 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997.

Bijlage 2 van de rapportage bevat de contourberekening van de 26LA<sub>eq</sub> contour. De berekening is gebaseerd op 7 maanden actuele noiseload gegevens en 5 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997.

Voor een uitgebreide toelichting op de contouren verwijzen wij u naar het artikel 6.2 van de thema's.

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.

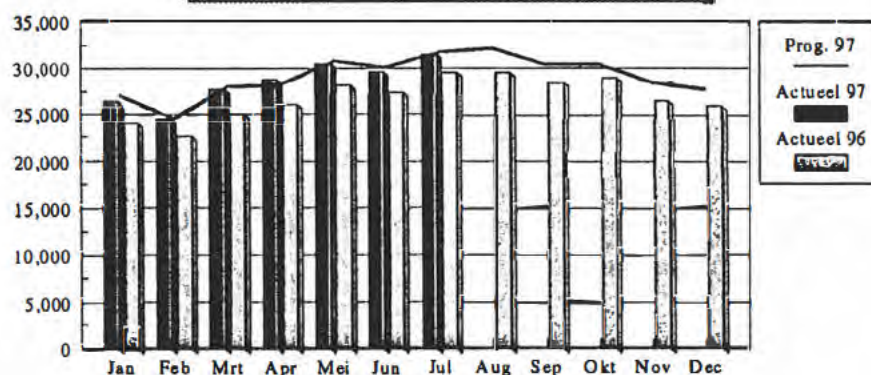


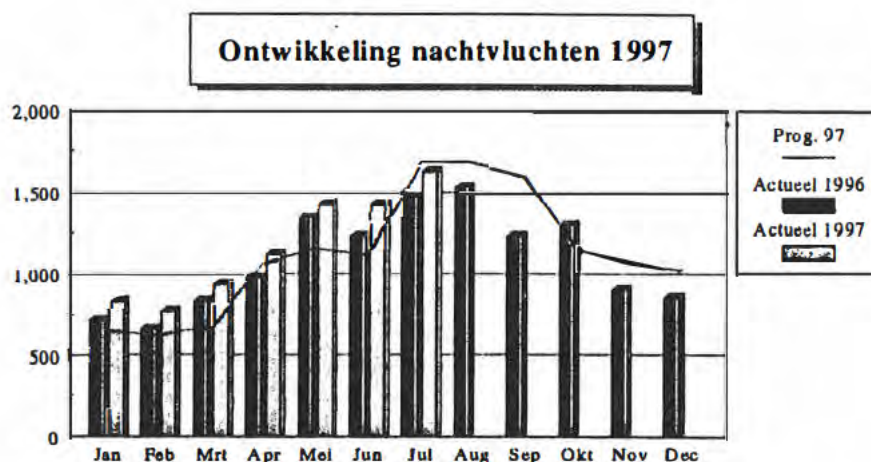
**2. Capaciteit****2.1 Vliegtuigbewegingen****2.1.1 Jaarverwachting**

	juli Prognose	juli Actueel	% tov.	T/m juli prognose	T/m juli Actueel	% tov.	Jaar- verwachting
Totaal	31,800	31,523	-0.9%	200,400	198,792	-0.8%	349,500
Nacht	1,675	1,624	3.0%	6,970	8,160	17%	14,500

Voor de maand juli was een verkeersvolume geprognostiseerd van 31.800; in de praktijk hebben 31.523 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van juli 1996 is het verkeersvolume met 6.9% toegenomen. De groei wordt met name gerealiseerd in het lijnverkeer en dan met name het passagiers- lijnverkeer. Hierbij staat Air UK aan de leiding met een groei van 46,4%(973 bewegingen), gevolgd door K.L.M. met +617 bewegingen(+6,8%) en Eurowings met +234 bewegingen(+20,1%). Martinair, Transavia en Air Holland nemen gezamenlijk 19,6% van de totale groei voor hun rekening.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 1.675; in de praktijk vonden 1.624 bewegingen plaats. Dit betekent dat voor het eerst dit jaar het aantal nachtvluchten onder het geprognostiseerde aantal uitkomt, en wel met 3,0%. Ten opzichte van juli 1996 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 10,6% toegenomen. Deze groei wordt voornamelijk gerealiseerd in het passagiers-charterverkeer

**Ontwikkeling verkeersvolume 1997**



### 2.1.2 Verdeling over de dag

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand juli. Voor alle periodes geldt een lichte afwijking voor wat betreft het aandeel in het aantal bewegingen. Het aantal starts gedurende de nachtperiode ligt 4% boven de prognose; het aantal landingen gedurende de nacht ligt 7% onder de prognose. Het verschil m.b.t. nachtvluchten ten aanzien van het Gebruiksplan zal in de overige maanden van dit jaar afnemen, doordat A.A.S. een aantal maatregelen heeft afgekondigd ter beperking van het nachtverkeer.

In verband met vertragingen vindt er zowel bij aankomende- als bij vertrekkende vluchten een verschuiving plaats van piek naar off-piek.

Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
juli	31.800	17.810	12.315	1.675
* starten		9.060	6.240	600
		57%	39%	4%
* landen		8.750	6.075	1.075
		55%	38%	7%
Cumulatief	200.400	111.045	82.385	6.970
* starten		57.120	41.260	1.820
		57%	41%	2%
* landen		53.925	41.125	5.150
		54%	41%	5%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
juli	31.523	16.892	13.007	1.624
* starten		8.688	6.465	625
		55%	41%	4%
* landen		8.204	6.542	999
		52%	42%	6%
Cumulatief	198.792	109.691	80.941	8.160
* starten		57.167	39.363	2.881
		58%	40%	3%
* landen		52.524	41.578	5.279
		53%	42%	5%



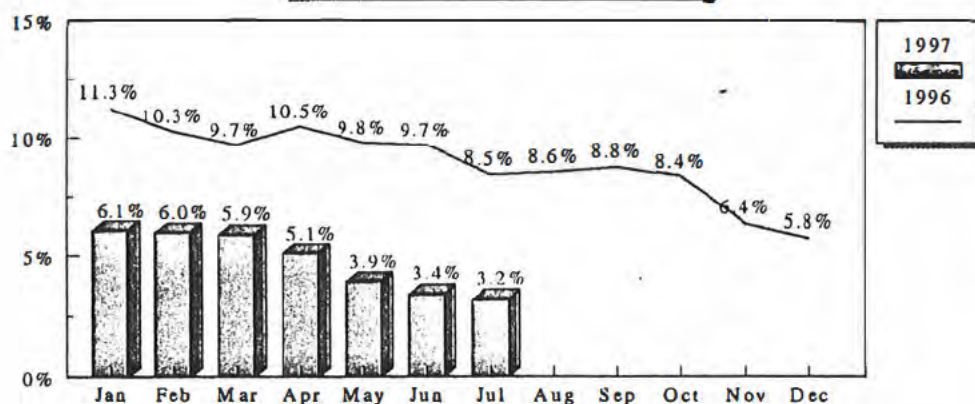
2.2 Vliegtuigtypen

Tabel 4: Verdeling vliegtuig grootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	juli	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	9%	10%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	13%	14%
3/2	B737-200; DC9	4%	1%	1%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	21%	20%
4/2	B727-100/200, DC9-50	~ 0%	2%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	33%	33%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	0%	0%
5/3	Airbus A310; B757	7%	8%	7%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	1%	1%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	13%	12%	12%

Voor 1997 is een verdere afname van het aandeel H2 vliegtuigen voorspeld: van 9% (in 1996) naar 5.7% in 1997. In juli was het aandeel H2 vliegtuigen 3.2%; in juli 1996 was dit 9.7%. Het aandeel H2 vliegtuigen (zowel startend als landend verkeer) in de nacht was deze maand 0.8%; in juli 1996 was dit 2.8%. De geprognostiseerde norm van 5.7% conform het Gebruiksplan zal ruimschoots gehaald worden en een voorlopige schatting voor het gehele jaar komt uit op ca. 4% H2 vliegtuigen.

Ontwikkeling H2 per maand



### 2.3 Ontwikkeling kleine luchtvaart

Door het gevoerde ontmoedigingsbeleid is de laatste jaren het aantal bewegingen met vliegtuigen behorende tot de kleine luchtvaart en daarmee de hierdoor veroorzaakte geluidsbelasting op Schiphol aanzienlijk afgenomen. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

### 2.4 Ontwikkeling helikopterverkeer

De laatste jaren is het aantal bewegingen met helikopters afgenomen, hetgeen veroorzaakt wordt door een intensiever gebruik van de luchthaven van Den Helder door KLM/ERA helikopters. Het grootste gedeelte van de helikopter bewegingen wordt uitgevoerd door de Rijkspolitie, Dienst Luchtvaart. Er wordt dan gevlogen met lichte helikopters op onregelmatige tijden. Voor 1997 wordt geen verdere daling verwacht. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

Tabel 5 en 6: ontwikkeling kleine luchtvaart en helikopterverkeer

	juli 1997	juli. 1996	%	t/m juli 1997	t/m juli 1996	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	743	789	- 5.8	4.016	6.059	- 33.7	7.500
Helikopters	328	293	+ 11.9	1.991	1.481	+ 34.4	3.000

**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	dagelijks onderhoud	
01R - 19L	Aalsmeerbaan	dagelijks onderhoud	
04 - 22		dagelijks onderhoud	
06 - 24	Kaagbaan		
09 - 27	Buitenveldertbaan	30 juni t/m 4 juli dagelijks 23.00-07.45 u.s. i.v.m. P.O./jaaronderhoud ILS 2,3 en 4 juli enkele uren overdag u.s. i.v.m. ILS meetvluchten	30 juni t/m 4 juli dagelijks 23.00-07.45 u.s. i.v.m. P.O./jaaronderhoud ILS 2,3 en 4 juli enkele uren overdag u.s. i.v.m. ILS meetvluchten

Dagelijks onderhoud bestaat uit incidenteel 1 à 2 uren buitengebruik in verband met:

- lampen wassen;
- maai werkzaamheden;
- ILS maand-onderhoud;
- replace verlichting;
- storingsopheffing

## 4. Baangebruik

## 4.1 Baangebruik gedurende het etmaal

Tabel 10: Verondersteld baangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
juli					juli			
cumulatief					cumulatief			
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
<b>Starten</b>								
24	30	4.850	17	17.406	44	6.864	23	23.236
01L	37	5.867	26	25.920	33	5.154	28	28.118
09	15	2.401	22	21.890	10	1.621	18	18.144
19L	12	1.844	23	22.771	13	2.111	24	23.951
27	4	652	6	6.094	0	4	2	1.561
04/06	1	159	1	1.262	0	15	0	147
22	0	32	1	1.247	0	9	0	142
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	97	4	3.614	0	0	4	4.113
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>15.902</i>	<i>100</i>	<i>100.204</i>	<i>100</i>	<i>15.778</i>	<i>100</i>	<i>99.413</i>
<b>Landen</b>								
06	37	5.899	17	17.268	31	4.868	15	14.471
19R	28	4.373	37	37.274	37	5.891	38	37.975
27	19	3.085	22	21.997	22	3.404	26	25.911
01R	12	1.908	16	15.533	7	1.166	14	13.748
22	1	80	3	2.646	2	254	2	2.109
24	1	206	1	760	1	139	1	587
09	0	64	1	1.489	0	0	0	19
01L	2	254	3	2.914	0	21	5	4.549
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
04	0	32	0	323	0	2	0	10
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>15.901</i>	<i>100</i>	<i>100.204</i>	<i>100</i>	<i>15.745</i>	<i>100</i>	<i>99.380</i>
<b>Totaal</b>		<b>31.803</b>		<b>200.408</b>		<b>31.523</b>		<b>198.793</b>

## 4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
	juli		cumulatief		juli		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
<b>Starten</b>								
24	29	173	20	361	30	185	27	777
01L	64	385	42	769	70	439	49	1.416
09	0	0	0	2	0	0	0	3
19L	0	0	0	0	0	0	0	0
27	0	1	1	17	0	0	1	30
04/06	3	20	2	35	0	1	0	4
22	0	0	0	2	0	0	0	0
01R	0	0	0	0	0	0	0	0
19R	4	21	35	635	0	0	23	656
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>600</i>	<i>100</i>	<i>1.821</i>	<i>100</i>	<i>625</i>	<i>100</i>	<i>2.886</i>
<b>Landen</b>								
06	66	706	32	1.641	76	755	32	1.677
19R	30	321	56	2.904	24	244	48	2.539
27	3	27	3	144	0	0	4	186
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
22/24	0	2	0	15	0	0	0	13
09	0	0	0	5	0	0	0	0
01L	2	18	9	441	0	0	17	879
04	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>1.074</i>	<i>100</i>	<i>5.150</i>	<i>100</i>	<i>999</i>	<i>100</i>	<i>5.295</i>
<b>Totaal</b>		<b>1.674</b>		<b>6.971</b>		<b>1.624</b>		<b>8.181</b>



Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluids-preferentieel 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<sub>e</sub>)**

Bijlage 1 van de rapportage bevat de contourberekening van de 35 K<sub>E</sub> contour. De berekening is gebaseerd op 7 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 5 maanden prognose zoals gebruikt voor het Gebruiksplan 1997.

### **5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26L<sub>Aeq</sub>)**

Bijlage 2 van de rapportage bevat de contourberekening van de 26L<sub>Aeq</sub> contour. De berekening is gebaseerd op 7 maanden actuele noiseload gegevens en 5 maanden prognose zoals gebruikt voor het Gebruiksplan 1997.

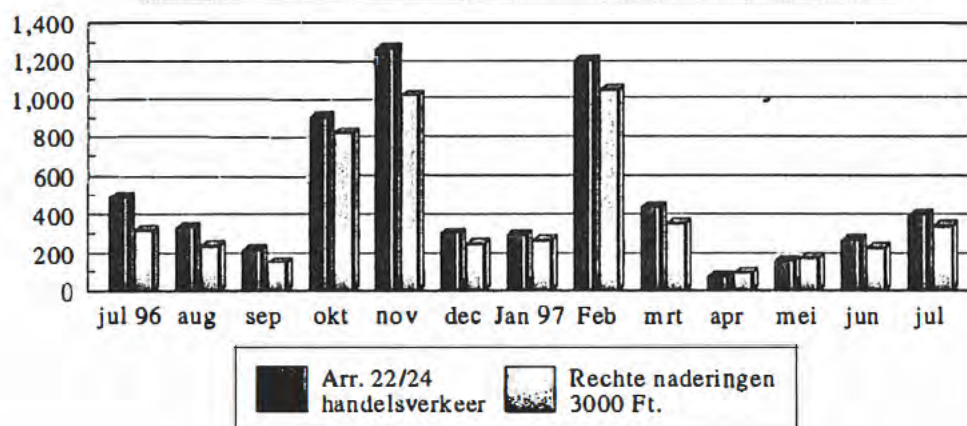
## 6. Thema's

6.1 Landen 22 / 24

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in juli 1997 met 12.1% afgenomen ten opzichte van juli 1996. In juli 1996 is er 447 keer geland op baan 22/24; in juli 1997 was dit aantal 393. Het aantal rechte naderingen is ten opzichte van juli 1996 met 7,0% toegenomen. Met de LVB zijn afspraken gemaakt met betrekking tot een quoteringsmaatregel inzake het gebruik van de rechte naderingen op baan 22 en 24 over Amsterdam. Het quotum voor de maand juli was gesteld op 100 naderingen en is dus met 235 naderingen overschreden.

	juli 1997	juli 1996	% tov.	T/m juli 1997	T/m juli 1996	% tov
Handelsverkeer	393	447	-12.1%	2,542	1,705	49%
Rechte naderingen	335	313	7.0%	2,375	1,744	36%
% tov totaal aantal landingen	2.1%	2.1%		2.4%	1.9%	

**Totaal aantal landingen 22/24 handelsverkeer  
versus aantal rechte naderingen op 3000 ft. over  
het centrum van Amsterdam**



6.2 Voorstel tot wijziging gebruiksplan

Bij zowel de 35 ke als de 26LA<sub>eq</sub> contour zijn overschrijdingen te constateren. Naar aanleiding van deze overschrijdingen is op 15 juli jl. aan de Minister van Verkeer en Waterstaat het reeds eerder aangekondigde gewijzigde Gebruiksplan 1997 aangeboden. In dit gewijzigde gebruiksplan worden onder meer de volgende maatregelen voorgesteld om overschrijding van de wettelijke geluidzones te voorkomen:

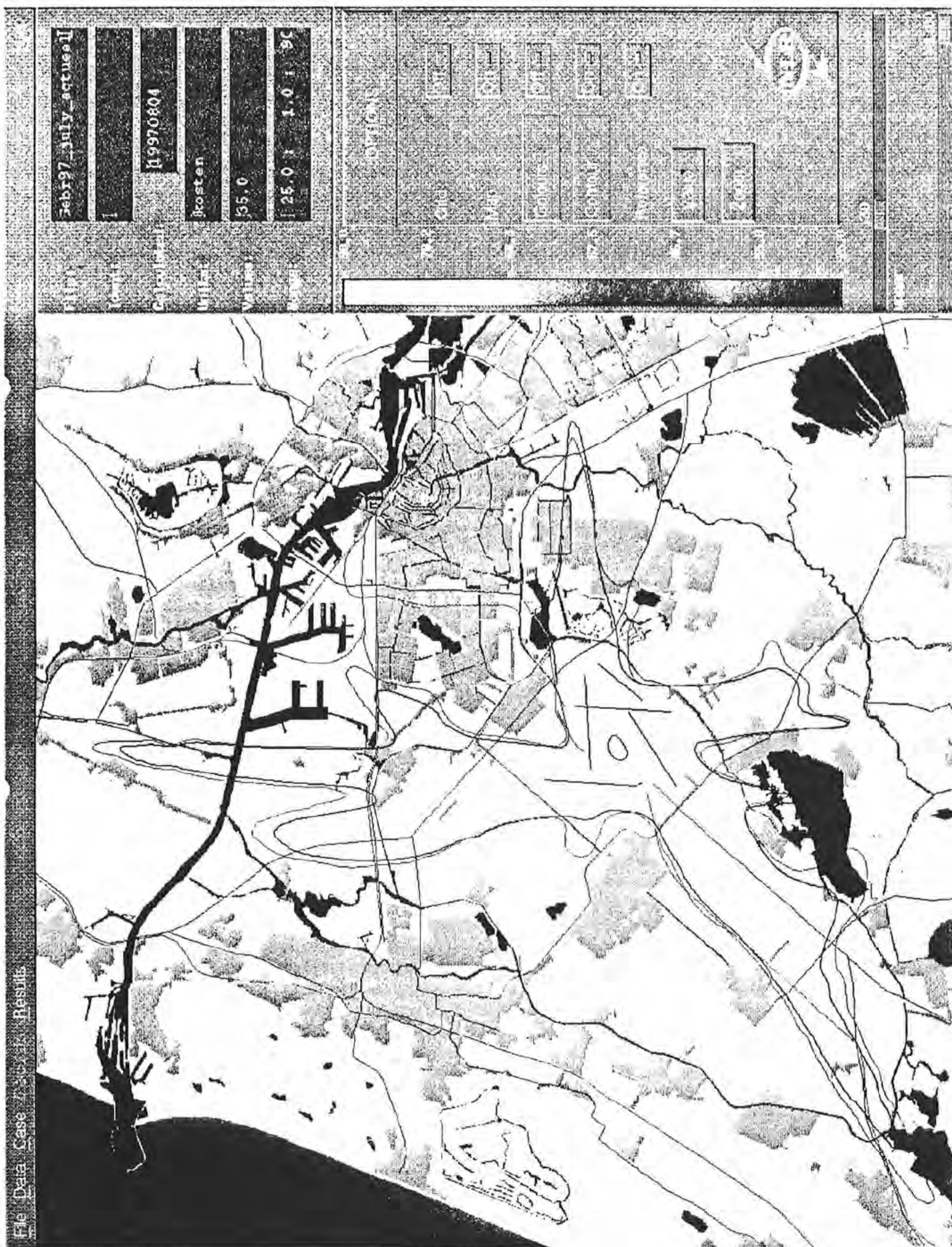
- Startverbod tussen 23:00 en 06:00 voor de vliegtuigcategorieën 6/2 (DC-10, Yak-42, Antonov 22 en Tupolev 154) en 6/3a (B747-100, -200, -300 en -SP).
- Startverbod tussen 23:00 en 06:00 voor vluchten waarvan de schema-starttijd buiten deze periode valt.
- Landingsverbod tussen 23:00 en 06:00 voor vluchten waarvan de schema-landingstijd buiten deze periode valt.
- Geen toestemming voor nieuwe geregelde en ongeregelde operaties tussen 23:00 en 06:00.
- Toekenning van de status van "fully coordinated airport".
- Wijziging van het preferentieel baangebruik, met onder meer sluiting van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, een sterk verminderd gebruik van de Buitenveldertbaan voor landingen, verplaatsing van de SID ANDIK van de Buitenveldertbaan naar de Zwanenburgbaan (SPIJKERBOOR) en het tussen 23:00 en 06:00 buiten gebruik stellen van de SID's LEKKO, ARNEM en LOPIK van de Kaagbaan.

Ten aanzien van een aantal overschrijdingen van de wettelijke geluidzones welke van technische aard zijn, is aan de Minister in overweging gegeven een gewijzigd handhavingsregime toe te passen, aangezien AAS niet over mogelijkheden beschikt om dergelijke overschrijdingen te voorkomen. Een deel van de voorgestelde wijzigingen m.b.t. het preferentieel baangebruik is door de LVB reeds per 18 juli jl. ingevoerd; voorgesteld wordt om alle overige voorgestelde maatregelen per 1 augustus 1997 in te voeren.

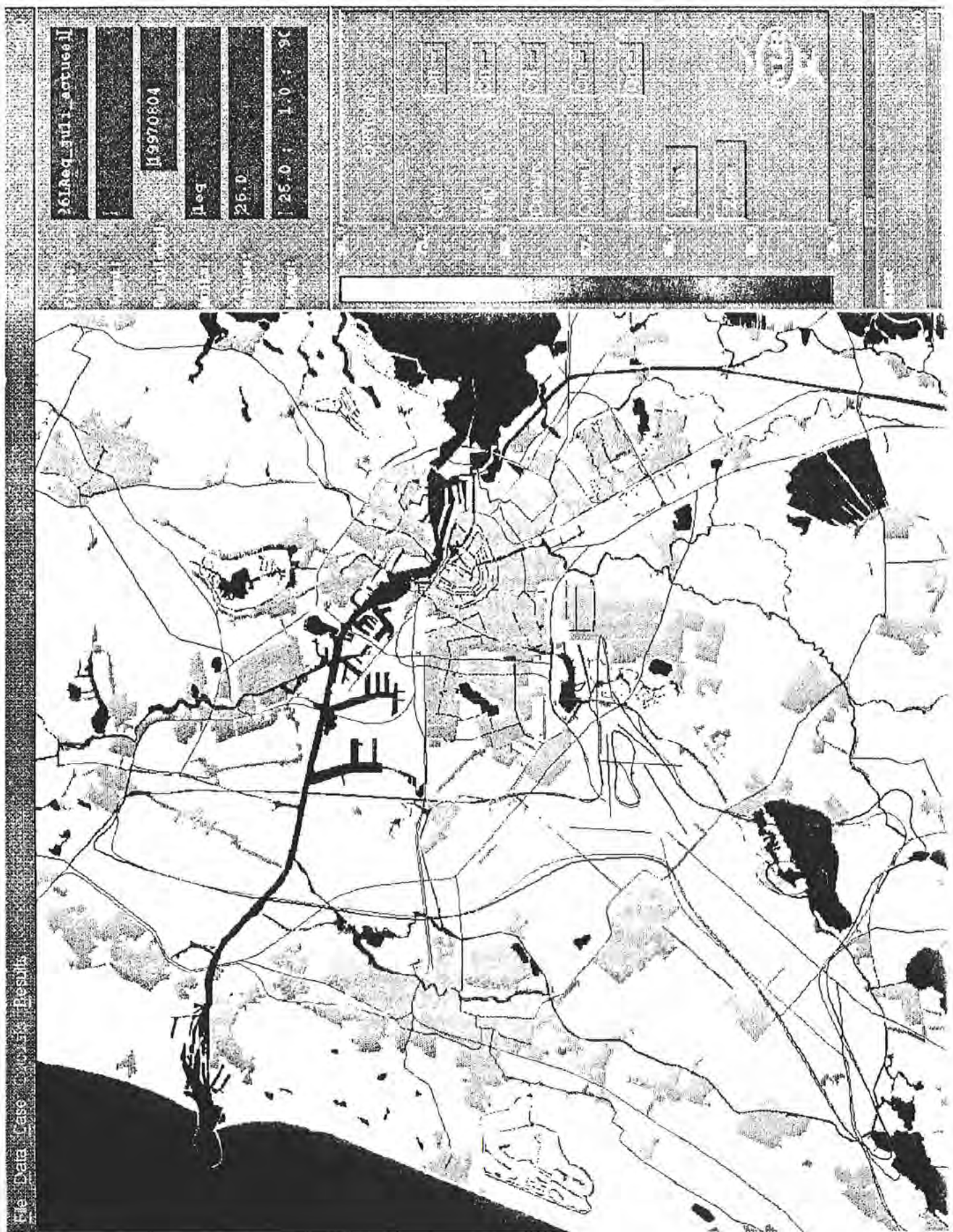
Het in het voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan uiteen gezette pakket van maatregelen heeft ingrijpende gevolgen voor de betrokken marktpartijen, de luchthavenoperaties en de omgeving, welke in detail in het genoemde document worden beschreven. Op 23 juli jl. vond een op initiatief van de RLD georganiseerde hoorzitting plaats, waarop alle betrokkenen in de gelegenheid werden gesteld om commentaar te geven op de door AAS voorgestelde maatregelen. De RLD zal, mede op grond van hetgeen tijdens de hoorzitting naar voren is gebracht, advies aan de Minister uitbrengen. Bij de aanbidding van het voorstel tot wijziging aan de Minister heeft AAS verzocht het voorstel en de daarin beschreven maatregelen voor 1 augustus 1997 goed te keuren. Op het moment van dit schrijven is nog niet bekend of de gevraagde goedkeuring daadwerkelijk zal worden verleend.



# Bijlage 1











Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE  
 BSD nr. 240.1  
 Datum

11 SEP. 1997

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst  
 t.a.v. 5.1.2.e  
 Postbus 575  
 2130 AN Hoofddorp

			Ophangen
			5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e		5.1.2.e
12/g	16/g		16/g

Doorkiesnummer  
 5.1.2.e

Nummer  
 26583

Bijlage  
 1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.  
 9 augustus 1997

Telefaxnummer  
 5.1.2.e

Behandeld door  
 5.1.2.e

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan augustus 1997.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1997 over de maand augustus 1997.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
 Airside/Authority & Services  
 5.1.2.e



Amsterdam Airport Schiphol

**Bedrijfseenheid Airside  
Authority & Services  
Landing & Take-off Services**

**Maandrapportage Gebruiksplan**

**Augustus 1997**

**Inhoudsopgave**

1.	Inleiding	3
2.	Capaciteit	4
2.1	Vliegtuigbewegingen	4
2.2	Vliegtuigtypen	7
2.3	Ontwikkeling kleine luchtvaart	8
2.4	Ontwikkeling helikopterverkeer	8
3.	Baanbeschikbaarheid	9
4.	Baangebruik	10
4.1	Baangebruik gedurende het etmaal	10
4.2	Nachtbaangebruik	11
5.	Geluidbelasting	12
5.1	Geluidbelasting gehele etmaal (35 Ke)	12
5.2	Nachtelijke geluidbelasting (26L <sub>Aeq</sub> )	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13

## 1. Inleiding

Inmiddels worden de voorbereidingen getroffen voor het aanbieden van een tweede versie van een 'voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan Schiphol 1997'. Op 11 september zal dit voorstel worden aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het voorstel heeft tot doel de operatie binnen de 35 Ke zone veilig te stellen voor 1997, zij het dat het voorstel een aantal bijzonder ingrijpende maatregelen bevat voor de luchtvaartmarkt. Het is thans niet te voorspellen welke gevolgen de indiening van het voorstel zal hebben.

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. Capaciteit

### 2.1 Vliegtuigbewegingen

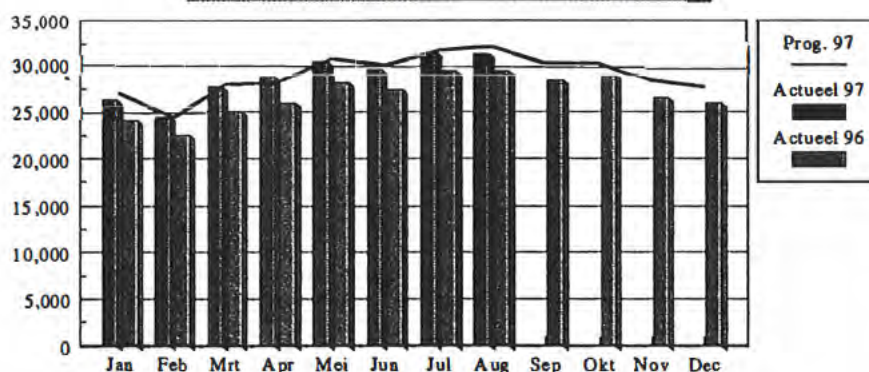
#### 2.1.1 Jaarverwachting

	augustus Prognose	augustus Actueel	% lov.	T/m augustus prognose	T/m augustus Actueel	% lov.	Jaar- verwachting
Totaal	32,200	31,347	2.6%	232,600	230,141	1.1%	349,500
Nacht	1,675	1,648	1.6%	8,645	9,832	14%	14,500

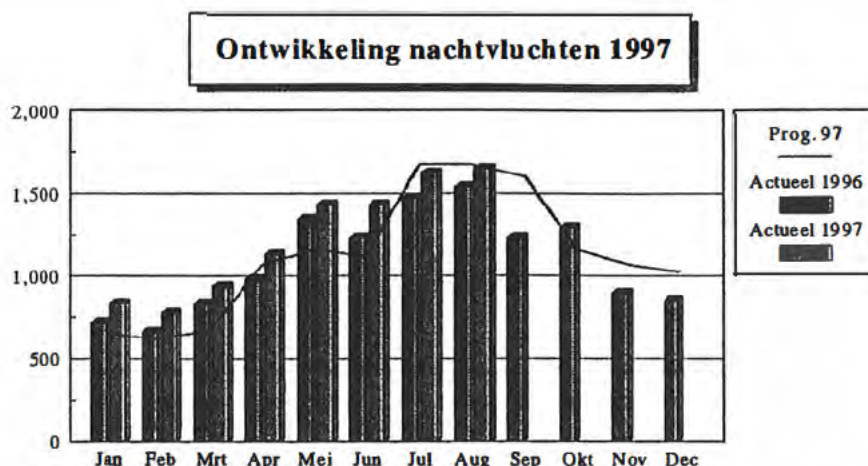
Voor de maand augustus was een verkeersvolume geprognostiseerd van 32.200; in de praktijk hebben 31.347 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van augustus 1996 is het verkeersvolume met 6.3% toegenomen. De groei wordt met name gerealiseerd in het lijnverkeer en dan met name het passagierslijnverkeer. Hierbij staat Air UK aan de leiding met een groei van ruim 40% (+861 bewegingen), gevolgd door K.L.M. met +521 bewegingen (+5.9%) en Eurowings met +227 bewegingen (+19.6%). Martinair, Transavia en Air Holland nemen gezamenlijk 19,6% van de totale groei voor hun rekening.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 1.675; in de praktijk vonden 1.648 bewegingen plaats. Ten opzichte van de prognose betekent dit een afwijking van -2%. Ten opzichte van augustus 1996 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 7.3% toegenomen.

Ontwikkeling verkeersvolume 1997







### 2.1.2 Verdeling over de dag

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand augustus. Voor alle periodes geldt een lichte afwijking voor wat betreft het aandeel in het aantal bewegingen. Het aantal starts gedurende de nachtperiode ligt 4% boven de prognose; het aantal landingen gedurende de nacht ligt 5% onder de prognose. De door de minister afgekondigde maatregelen zullen er waarschijnlijk voor zorgen dat het actuele aantal nachtvluchten dichterbij het geprognostiseerde aantal zal komen te liggen. De verschuiving van verkeer van de piek naar de off-piek wordt hoogst waarschijnlijk veroorzaakt door de steeds verder afnemende punctualiteit in de piek periodes.

Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
augustus	32.200	18.035	12.490	1.675
* starten		9.180	6.320	600
		57%	39%	4%
* landen		8.855	6.170	1.075
		55%	38%	7%
Cumulatief	232.600	129.080	94.875	8.645
* starten		66.300	47.580	2.420
		57%	41%	2%
* landen		62.780	47.295	6.225
		54%	41%	5%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
augustus	31.347	16.777	12.922	1.648
* starten		8.641	6.404	626
		55%	41%	4%
* landen		8.136	6.518	1.022
		52%	42%	7%
Cumulatief	230.141	126.466	93.843	9.832
* starten		65.814	45.760	3.513
		57	40%	3%
* landen		60.652	48.083	6.319
		53%	42%	5%

2.2 Vliegtuigtypen

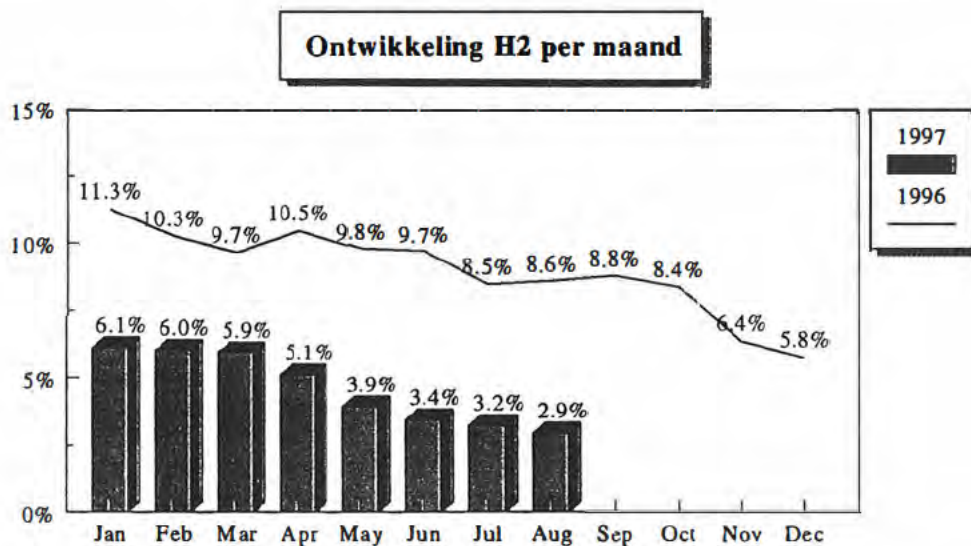
Tabel 4: Verdeling vliegtuiggrootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	aug	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	9%	10%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	13%	14%
3/2	B737-200; DC9	4%	1%	1%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	21%	20%
4/2	B727-100/200. DC9-50	~ 0%	2%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	33%	33%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	0%	0%
5/3	Airbus A310; B757	7%	8%	7%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	1%	1%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	13%	12%	12%

NB: De percentages in deze tabel zijn de percentages ten opzichte van het handelsverkeer.

Voor 1997 is een verdere afname van het aandeel H2 vliegtuigen voorspeld: van 9% (in 1996) naar 5.7% in 1997. In augustus was het aandeel H2 vliegtuigen 2.9%; in augustus 1996 was dit 8.6%. Het aantal H2 vliegtuigen waartegen het beleid van A.A.S. gericht was is nagenoeg uit de nacht verdwenen (0.6%); in augustus 1996 was dit nog 2.5%. De geprognostiseerde norm van 5,7% conform het Gebruiksplan zal ruimschoots gehaald worden en een voorlopige schatting voor het gehele jaar komt uit op ca. 4% H2 vliegtuigen. De percentages in onderstaande grafiek zijn percentages ten opzichte van het straalverkeer.





### 2.3 Ontwikkeling kleine luchtvaart

Door het gevoerde ontmoedigingsbeleid is de laatste jaren het aantal bewegingen met vliegtuigen behorende tot de kleine luchtvaart en daarmee de hierdoor veroorzaakte geluidsbelasting op Schiphol aanzienlijk afgenomen. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

### 2.4 Ontwikkeling helikopterverkeer

De laatste jaren is het aantal bewegingen met helikopters afgenomen, hetgeen veroorzaakt wordt door een intensiever gebruik van de luchthaven van Den Helder door KLM/ERA helikopters. Het grootste gedeelte van de helikopter bewegingen wordt uitgevoerd door de Rijkspolitie, Dienst Luchtvaart. Er wordt dan gevlogen met lichte helikopters op onregelmatige tijden. Voor 1997 wordt geen verdere daling verwacht. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

Tabel 5 en 6: ontwikkeling kleine luchtvaart en helikopterverkeer

	aug. 1997	aug. 1996	%	t/m aug 1997	t/m aug 1996	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	745	841	- 17.6	5.677	6.144	- 17.6	7.500
Helikopters	298	342	- 12.9	2.283	1.823	+ 25.2	3.000

### 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	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
01R - 19L	Aalsmeerbaan	week 35 toerit 19L u/s starten 19L vanaf exit 4	week 35 toerit 19L u/s starten 19L vanaf exit 4 dagelijks onderhoud
04 - 22		dagelijks onderhoud	
06 - 24	Kaagbaan	dagelijks onderhoud	
09 - 27	Buitenveldertbaan	dagelijks onderhoud	

Dagelijks onderhoud bestaat uit incidenteel 1 à 2 uren buitengebruik in verband met:

- lampen wassen;
- maai werkzaamheden;
- ILS maand-onderhoud;
- remplace verlichting;
- storingsopheffing



## 4. Baangebruik

## 4.1 Baangebruik gedurende het etmaal

Tabel 10: Verondersteld baangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
augustus		cumulatief			augustus		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
<b>Starten</b>								
24	31	4.911	19	22.317	28	4.350	24	27.590
01L	37	5.941	27	31.861	37	5.723	29	33.838
09	15	2.431	21	24.321	25	3.892	19	22.038
19L	12	1.868	21	24.639	11	1.687	22	25.642
27	4	660	6	6.754	0	4	1	1.564
04/06	1	161	1	1.423	0	11	0	157
22	0	32	1	1.279	0	4	0	143
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	97	3	3.711	0	0	4	4.114
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>15.902</i>	<i>100</i>	<i>116.304</i>	<i>100</i>	<i>15.671</i>	<i>100</i>	<i>115.087</i>
<b>Landen</b>								
06	37	5.973	20	23.241	41	6.493	18	20.973
19R	28	4.428	36	41.702	34	5.359	38	43.330
27	19	3.123	22	25.120	8	1.306	24	27.217
01R	12	1.932	15	17.465	14	2.174	14	15.919
22	1	81	2	2.727	1	234	2	2.341
24	1	209	1	969	0	68	1	655
09	0	64	1	1.553	0	4	0	23
01L	2	258	3	3.172	0	35	4	4.582
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
04	0	32	0	355	0	3	0	13
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>16.100</i>	<i>100</i>	<i>116.304</i>	<i>100</i>	<i>15.676</i>	<i>100</i>	<i>115.054</i>
<b>Totaal</b>		<b>32.201</b>		<b>232.609</b>		<b>31.347</b>		<b>230.141</b>

4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
	augustus		cumulatief		augustus		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
<b>Starten</b>								
24	29	173	22	534	30	186	27	963
01L	64	385	48	1.154	70	440	53	1.855
09	0	0	0	2	0	0	0	3
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
27	0	1	1	18	0	0	1	30
04/06	3	20	2	55	0	0	0	4
22	0	0	0	2	0	0	0	0
01R	0	0	0	0	0	0	0	0
19R	4	21	27	656	0	0	19	657
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>600</i>	<i>100</i>	<i>2.421</i>	<i>100</i>	<i>626</i>	<i>100</i>	<i>3.513</i>
<b>Landen</b>								
06	66	706	38	2.347	71	728	38	2.411
19R	30	321	52	3.225	28	282	45	2.818
27	3	27	3	171	1	8	3	194
01R	0	0	0	0	0	4	0	5
22/24	0	2	0	17	0	0	0	13
09	0	0	0	5	0	0	0	0
01L	2	18	7	459	0	0	14	878
04	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>1.074</i>	<i>100</i>	<i>6.224</i>	<i>100</i>	<i>1.022</i>	<i>100</i>	<i>6.319</i>
<b>Totaal</b>		<b>1.674</b>		<b>8.645</b>		<b>1.648</b>		<b>9.832</b>

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluids-preferentieel 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 (Ke)

Bijlage 1 van de rapportage bevat de contourberekening van de 35 Ke contour. De berekening is gebaseerd op 8 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 4 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997. T.a.v. de overschrijdingen bij de Buitenveldertbaan, de dreigende overschrijding bij de Aalsmeerbaan en het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan zijn al maatregelen getroffen c.q. worden maatregelen genomen in het voorstel tot wijziging van het gebruiksplan schiphol 1997. dit voorstel zal op 11 september a.s. worden aangeboden aan de minister.

### 5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26LA<sub>eq</sub>)

Bijlage 2 van de rapportage bevat de contourberekening van de 26LA<sub>eq</sub> contour. De berekening is gebaseerd op 8 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 4 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997. Handhaving van de 26 LA<sub>eq</sub> zone vindt inmiddels niet meer plaats, er is sprake van een gedoog situatie tot 1 januari 1998. Wel worden de maatregelen, welke door de minister zijn afgekondigd, gehandhaafd echter niet het effect daarvan.



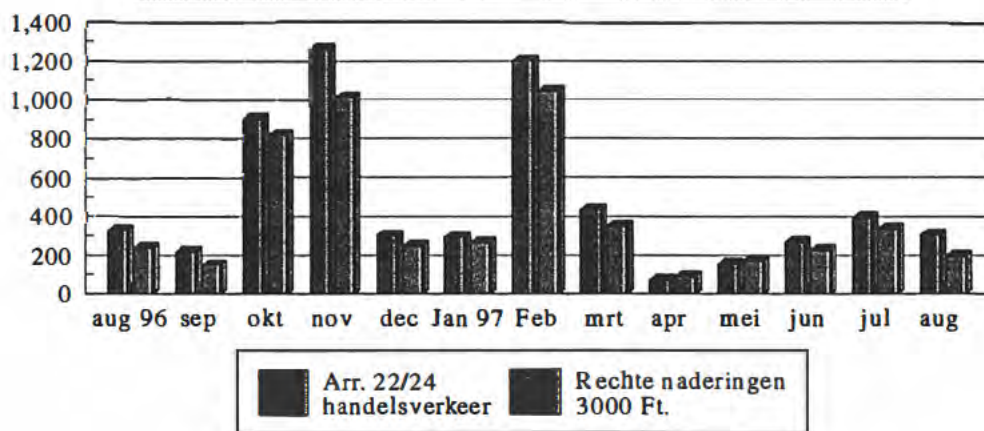
## 6. Thema's

## 6.1 Landen 22 / 24

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in augustus 1997 met 7.9% afgenomen ten opzichte van augustus 1996. In augustus 1996 is er 328 keer geland op baan 22/24; in augustus 1997 was dit aantal 302. Het aantal rechte naderingen is ten opzichte van augustus 1996 met 16.3% afgenomen. Met de LVB zijn afspraken gemaakt met betrekking tot een quoteringsmaatregel inzake het gebruik van de rechte naderingen op baan 22 en 24 over Amsterdam. Het quotum voor de maand augustus was gesteld op 60 naderingen en met 274 rechte naderingen is tevens het quotum voor de maand september gebruikt en meer dan dat. De LVB is inmiddels op de hoogte gesteld van het feit dat baan 22 met ingang van 1 september voor rechte naderingen gesloten is.

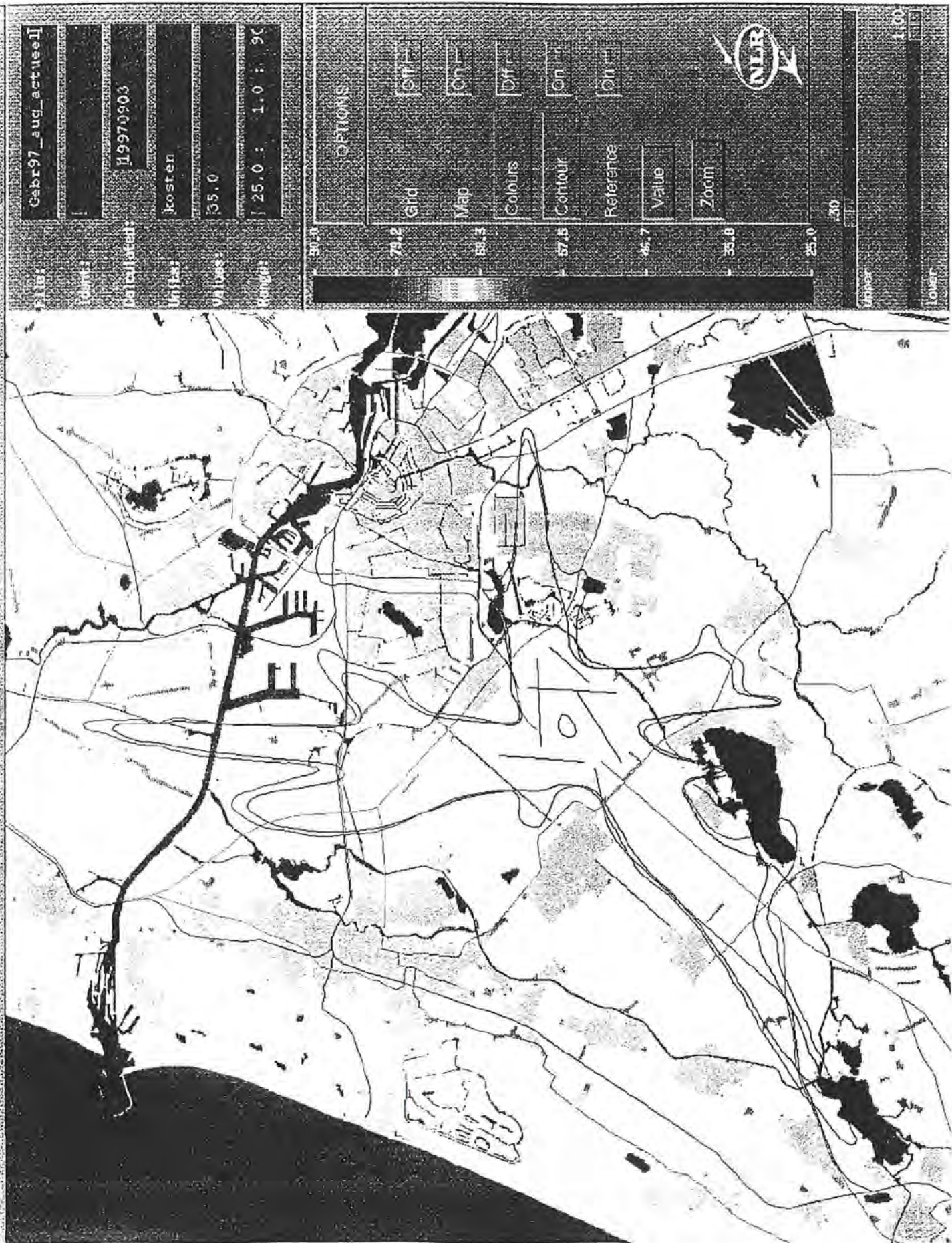
	augustus 1997	augustus 1996	% tov.	T/m augustus 1997	T/m augustus 1996	% tov.
Handelsverkeer	302	328	-7.9%	2,996	2,033	47%
Rechte naderingen	274	233	17.6%	2,649	1,977	34%
% tov totaal aantal landingen	1.7%	1.6%		2.3%	1.9%	

**Totaal aantal landingen 22/24 handelsverkeer  
versus aantal rechte naderingen op 3000 ft. over  
het centrum van Amsterdam**



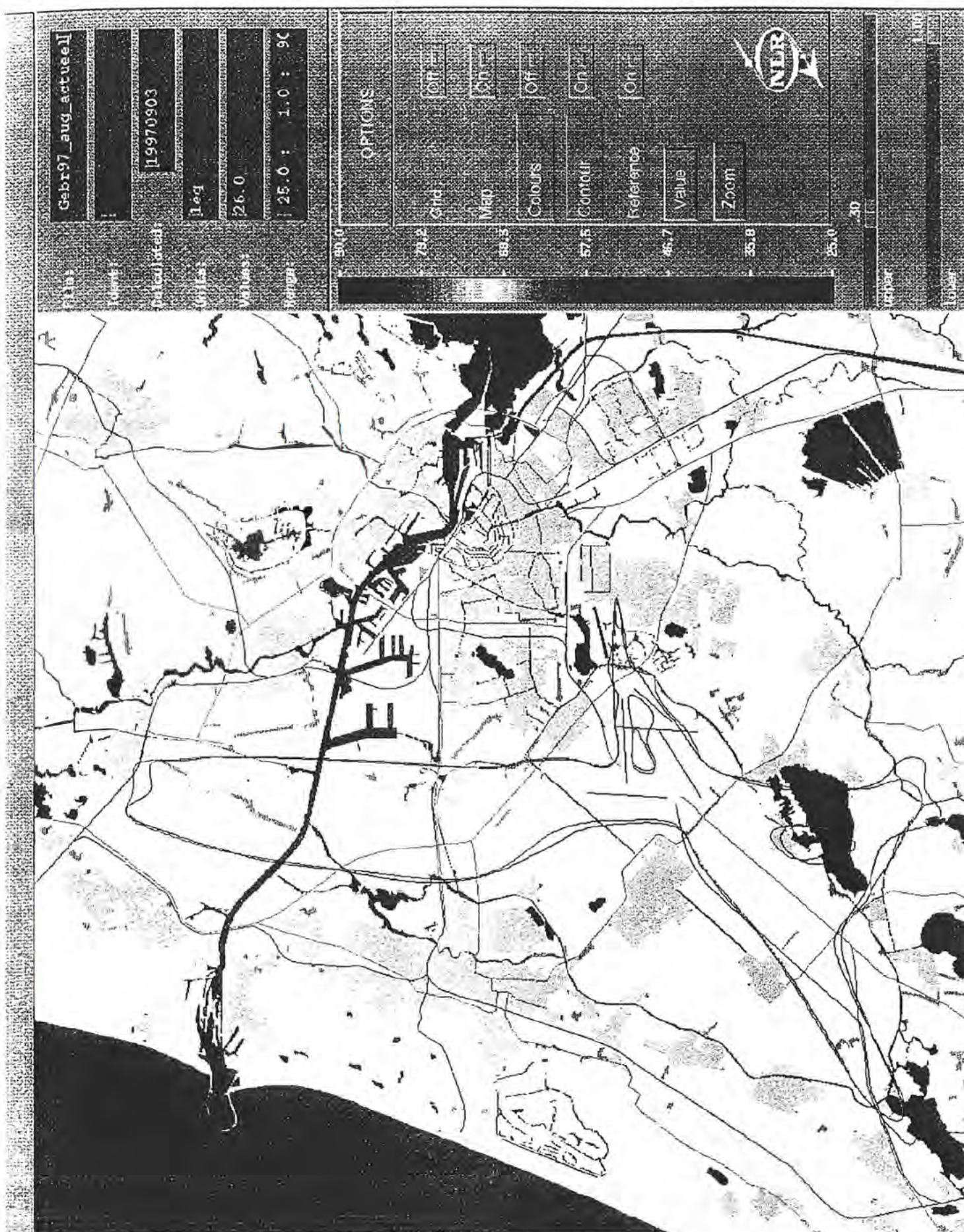


# Bijlage 1





# Bijlage 2





Amsterdam Airport Schiphol

97 8374

LUCHTVAANTINSPECTIE

BSD 240.1

Datum

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst

t.a.v. 5.1.2.e

Postbus 575

2130 AN Hoofddorp

15 OKT 1997

5.1.2.e

16/10

5.1.2.e

5.1.2.e

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

27137

Bijlage

1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

13 oktober 1997

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan september 1997.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1997 over de maand september 1997.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

u ority & Services  
5.1.2.e

97 008374



Amsterdam Airport Schiphol

Bedrijfseenheid Airside  
Authority & Services  
Landing & Take-off Services

Bijlage bij 97.83 74  
Retour LI-archief

Maandrapportage Gebruiksplan

September 1997

**Inhoudsopgave**

1.	Inleiding	3
2.	Capaciteit	4
2.1	Vliegtuigbewegingen	4
2.2	Vliegtuigtypen	7
2.3	Ontwikkeling kleine luchtvaart	8
2.4	Ontwikkeling helikopterverkeer	8
3.	Baanbeschikbaarheid	9
4.	Baangebruik	10
4.1	Baangebruik gedurende het etmaal	10
4.2	Nachtbaangebruik	11
5.	Geluidbelasting	12
5.1	Geluidbelasting gehele etmaal (35 Ke)	12
5.2	Nachtelijke geluidbelasting (26LA <sub>eq</sub> )	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13



**1. Inleiding**

10 september is het tweede voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan Schiphol verschenen. In dit voorstel zijn een aantal maatregelen vermeld met als doel de operatie binnen de 35 Ke geluidzone zeker te stellen. Aangezien het pakket maatregelen zou leiden tot een nagenoeg geheel 1+1 gebruik van de start- en landingsbanen en diengevolge grote gevolgen zou hebben voor de luchtvaartwereld heeft het pakket tot forse discussies geleid. Inmiddels heeft de CGS in haar rol als adviescommissie een advies uitgegeven welke bestaat uit goedkeuring van het voorstel tot wijziging van het gebruiksplan met uitzondering van maatregelenpakket 7 (het sluiten van start- en/of landingsbanen) gelet op de gevolgen daarvan. In de praktijk zal dit betekenen dat er cf. het eerdere besluit van gedogen van overschrijdingen van de LAeq zone, er ook een gedoogsituatie zal ontstaan voor 1997 voor de Ke-zone.

Het definitieve besluit over gedogen van overschrijdingen etc. zal vallen op 3 oktober a.s. Op die dag zal de ministerraad beslissen.

Door fluctuaties in de marktontwikkeling zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kunnen afwijkingen ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognosticeerd. 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. Capaciteit

## 2.1 Vliegtuigbewegingen

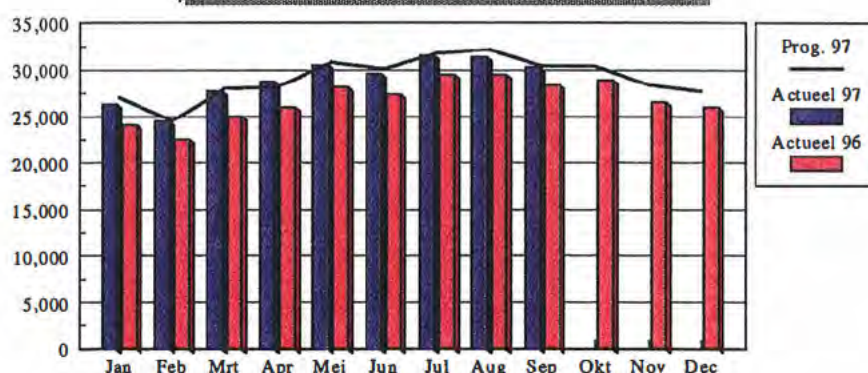
## 2.1.1 Jaarverwachting

	september Prognose	september Actueel	% tov.	T/m september prognose	T/m september Actueel	% tov.	Jaar- verwachting
Totaal	30,400	30,262	-0.5%	262,637	260,403	-0.9%	349,500
Nacht	1,600	1,279	-20.1%	10,245	11,111	8%	14,000

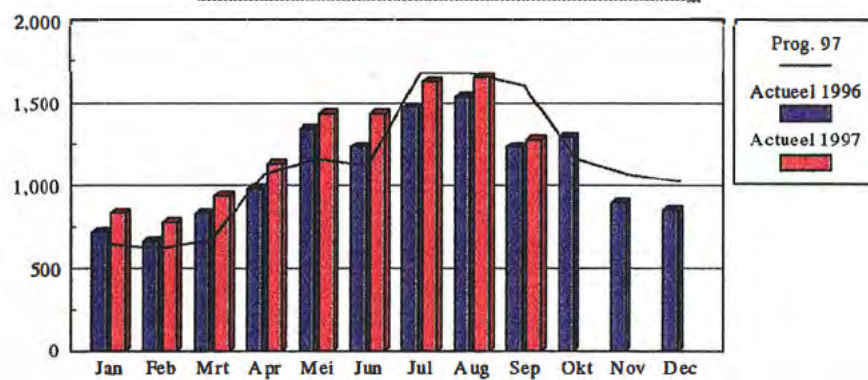
de maand september was een verkeersvolume geprognostiseerd van 30.400; in de praktijk hebben 30.262 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van september 1996 is het verkeersvolume met 6.7% toegenomen. Cumulatief ligt het aantal bewegingen 0.9% onder de gebruiksplanprognose en 8.3% hoger dan cumulatief t/m september 1996. De groei wordt met name gerealiseerd in het lijnverkeer en dan met name het passagiers- lijnverkeer. Hierbij staat Air UK aan de leiding met een groei van ruim 46% (+ 1.011 bewegingen), gevolgd door K.L.M. met +524 bewegingen(+6.2 Martinair, Transavia en Air Holland nemen gezamenlijk ruim 15% van de totale groei voor hun rekening.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 1.600; in de praktijk vonden 1.279 bewegingen plaats. Ten opzichte van de prognose betekent dit een afwijking van -20%. Ten opzichte van september 1996 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 7.3% toegenomen. Cumulatief ligt het aantal nachtvluchten 8% boven de gebruiksplanprognose terwijl t.o.v. 1996 cumulatief een groei van 6% valt te constateren.

Ontwikkeling verkeersvolume 1997



## Ontwikkeling nachtvluchten 1997





2.1.2 Verdeling over de dag

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand september. Voor de beide piekperiodes geldt een afwijking naar beneden en voor beide off piek periodes geldt een afwijking naar boven. De verschuiving van verkeer van de piek naar de off-piek wordt hoogst waarschijnlijk veroorzaakt door de steeds verder afnemende punctualiteit in de piek periodes.

**Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer**

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
september	30.400	17.025	11.775	1.600
* starten		8.665	5.960	575
		57%	39%	4%
* landen		8.360	5.815	1.025
		55%	38%	7%
Cumulatief	263.000	146.105	106.650	10.245
* starten		74.965	53.540	2.995
		57%	41%	2%
* landen		71.140	53.110	7.250
		54%	40%	6%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
september	30.262	16.565	12.418	1.279
* starten		8.573	6.093	467
		57%	40%	3%
* landen		7.992	6.325	812
		53%	42%	5%
Cumulatief	260.403	143.031	106.261	11.111
* starten		74.387	51.853	3.980
		57%	40%	3%
* landen		68.644	54.408	7.131
		53%	42%	5%



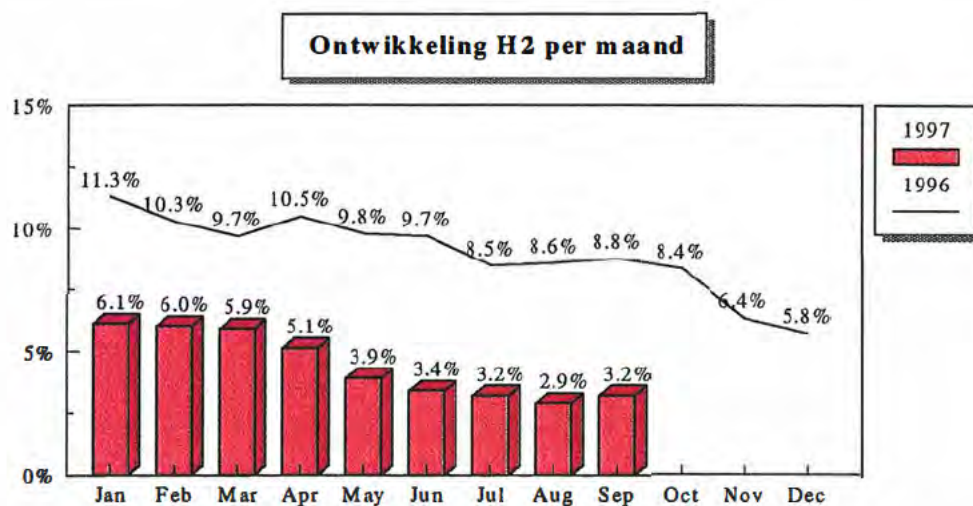
2.2 Vliegtuigtypen

Tabel 4: Verdeling vliegtuiggrootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	sep.	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	10%	10%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	14%	14%
3/2	B737-200; DC9	4%	1%	1%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	21%	20%
4/2	B727-100/200. DC9-50	~ 0%	2%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	33%	33%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	0%	0%
5/3	Airbus A310; B757	7%	7%	7%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	1%	1%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	13%	11%	12%

**NB:** De percentages in deze tabel zijn de percentages ten opzichte van het handelsverkeer.

Voor 1997 is een verdere afname van het aandeel H2 vliegtuigen voorspeld: van 9% (in 1996) naar 5.7% in 1997. In september was het aandeel H2 vliegtuigen 3.2%; in september 1996 was dit 8.8%. Het aandeel H2 vliegtuigen in de nacht is t.o.v. vorige maand weer toegenomen van 0.6% in augustus naar 2.3% in september; in september 1996 was dit 4.4%. De geprognostiseerde norm van 5.7% conform het Gebruiksplan zal ruimschoots gehaald worden en een voorlopige schatting voor het gehele jaar komt uit op ca. 4% H2 vliegtuigen.. De percentages in onderstaande grafiek zijn percentages ten opzichte van het straalverkeer.



### 2.3 Ontwikkeling kleine luchtvaart

Door het gevoerde ontmoedigingsbeleid is de laatste jaren het aantal bewegingen met vliegtuigen behorende tot de kleine luchtvaart en daarmee de hierdoor veroorzaakte geluidsbelasting op Schiphol aanzienlijk afgenomen. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

### 2.4 Ontwikkeling helikopterverkeer

De laatste jaren is het aantal bewegingen met helikopters afgenomen, hetgeen veroorzaakt wordt door een intensiever gebruik van de luchthaven van Den Helder door KLM/ERA helikopters. Het grootste gedeelte van de helikopter bewegingen wordt uitgevoerd door de Rijkspolitie, Dienst Luchtvaart. Er wordt dan gevlogen met lichte helikopters op onregelmatige tijden. Voor 1997 wordt geen verdere daling verwacht. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

Tabel 5 en 6: ontwikkeling kleine luchtvaart en helikopterverkeer

	sep. 1997	sep. 1996	%	t/m sep 1997	t/m sep 1996	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	698	880	- 20.7	6.375	7.024	- 9.2	7.500
Helikopters	310	318	- 2.5	2.593	2.141	+ 21.1	3.000

### 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	dagelijks onderhoud / 2 dagen onderhoud	dagelijks onderhoud / 2 dagen onderhoud
01R - 19L	Aalsmeerbaan	kwartaal onderhoud	kwartaal onderhoud
04 - 22		periodiek onderhoud	periodiek onderhoud
06 - 24	Kaagbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
09 - 27	Buitenveldertbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud

Dagelijks onderhoud bestaat uit incidenteel 1 à 2 uren buitengebruik in verband met:

- lampen wassen;
- maai werkzaamheden;
- ILS maand-onderhoud;
- replace verlichting;
- storingsopheffing.



## 4. Baangebruik

## 4.1 Baangebruik gedurende het etmaal

Tabel 10: Verondersteld baangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
september			cumulatief		september		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	31	4.636	20	26.953	37	5.657	26	33.247
01L	37	5.609	28	37.470	33	4.980	30	38.818
09	15	2.295	20	26.616	15	2.293	19	24.331
19L	12	1.763	20	26.402	14	2.091	21	27.733
27	4	623	6	7.377	1	104	1	1.668
04/06	1	152	1	1.575	0	7	0	164
22	0	30	1	1.309	0	1	0	144
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	91	3	3.802	0	0	3	4.114
sub.tot	100	15.199	100	131.504	100	15.133	100	130.220
Landen								
06	37	5.639	22	28.880	34	5.209	20	26.182
19R	28	4.180	35	45.882	30	4.608	37	47.938
27	19	2.949	21	28.069	20	3.019	23	30.236
01R	12	1.824	15	19.289	15	2.194	14	18.113
22	1	76	2	2.803	0	0	2	2.341
24	1	198	1	1.167	1	96	1	751
09	0	61	1	1.614	0	1	0	24
01L	2	243	3	3.415	0	0	4	4.582
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
04	0	30	0	385	0	2	0	15
sub.tot	100	15.200	100	131.504	100	15.129	100	130.183
Totaal	30.399		263.008		30.262		260.403	



## 4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1997

Gebruiksplan					Werkelijk			
	september		cumulatief		september		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
<b>Starten</b>								
24	29	166	23	700	43	199	29	1.162
01L	64	369	51	1.523	57	268	53	2.123
09	0	0	0	2	0	0	0	3
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
27	0	1	1	19	0	0	1	30
04/06	3	19	2	74	0	0	0	4
22	0	0	0	2	0	0	0	0
01R	0	0	0	0	0	0	0	0
19R	4	20	23	676	0	0	17	657
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>575</i>	<i>100</i>	<i>2.996</i>	<i>100</i>	<i>467</i>	<i>100</i>	<i>3.980</i>
<b>Landen</b>								
06	66	673	42	3.020	61	492	41	2.903
19R	30	306	49	3.531	33	269	43	3.087
27	2	26	3	197	6	49	3	243
01R	0	0	0	0	0	0	0	5
22/24	0	2	0	19	0	2	0	15
09	0	0	0	5	0	0	0	0
01L	2	17	7	476	0	0	12	878
04	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>1.024</i>	<i>100</i>	<i>7.248</i>	<i>100</i>	<i>812</i>	<i>100</i>	<i>7.131</i>
<b>Totaal</b>		<b>1.599</b>		<b>10.244</b>		<b>1.279</b>		<b>11.111</b>

Het gebruik van start- en landingsbanen wordt met name bepaald door het geluids-preferentieel 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 (Ke)**

Bijlage 1 van de rapportage bevat de contourberekening van de 35 Ke contour. De berekening is gebaseerd op 9 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 3 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997. T.a.v. de overschrijdingen bij de Buitenveldertbaan, de dreigende overschrijding bij de Aalsmeerbaan en het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan zijn al maatregelen getroffen c.q. worden maatregelen genomen in het voorstel tot wijziging van het gebruiksplan schiphol 1997. Dit voorstel is op 10 september jl. aangeboden aan de minister. Over dit voorstel wordt op 3 oktober door de ministerraad een besluit genomen.

### **5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26LA<sub>eq</sub>)**

Bijlage 2 van de rapportage bevat de contourberekening van de 26LA<sub>eq</sub> contour. De berekening is gebaseerd op 9 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 3 maanden prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997. Handhaving van de 26 Laeq zone vindt inmiddels niet meer plaats, er is sprake van een gedoog situatie tot 1 januari 1998. Wel worden de maatregelen, welke door de minister zijn afgekondigd, gehandhaafd, echter niet het effect daarvan.

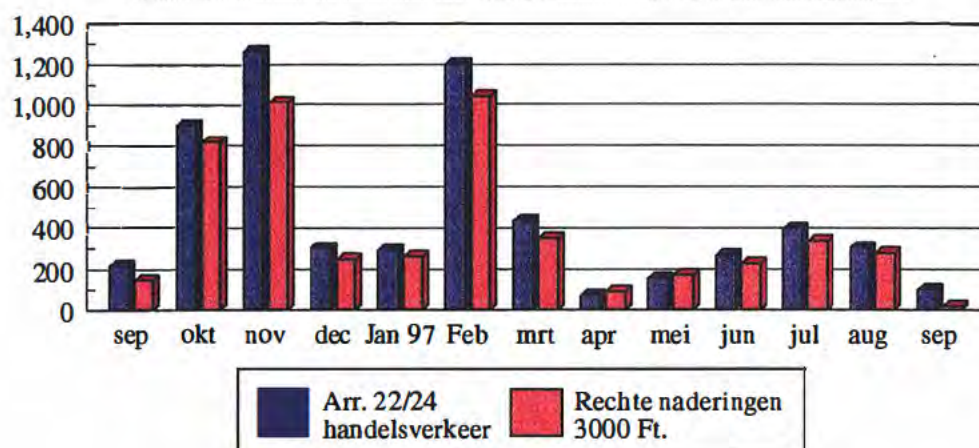
## 6. Thema's

## 6.1 Landen 22 / 24

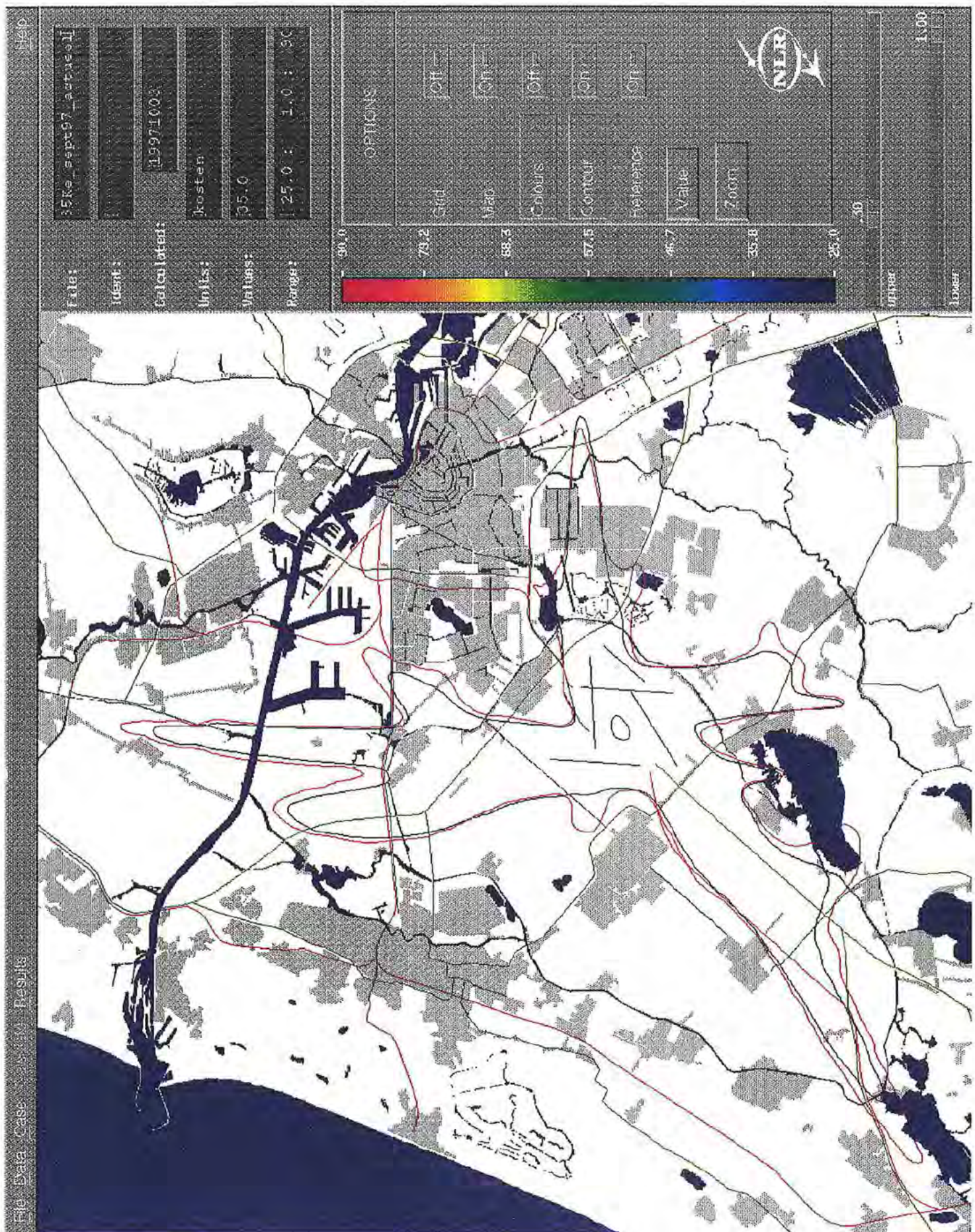
Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in september 1997 met 55% afgenomen ten opzichte van september 1996. In september 1996 is er 214 keer geland op baan 22/24; in september 1997 was dit aantal 96. Het aantal rechte naderingen is ten opzichte van september 1996 met 89% afgenomen. Met de LVB zijn afspraken gemaakt met betrekking tot een quoteringsmaatregel inzake het gebruik van de rechte naderingen op baan 22 en 24 over Amsterdam. Gedurende de maand september is baan 22 gesloten geweest voor rechte naderingen. Voor de maand oktober geldt een quotum van 300 rechte naderingen.

	september 1997	september 1996	% tov.	T/m september 1997	T/m september 1996	% tov.
Handelsverkeer	96	214	-55.1%	3,092	2,273	36%
Rechte naderingen	16	146	-89.0%	2,665	2,123	26%
% tov totaal aantal landingen	0.1%	1.0%		23%	2.0%	

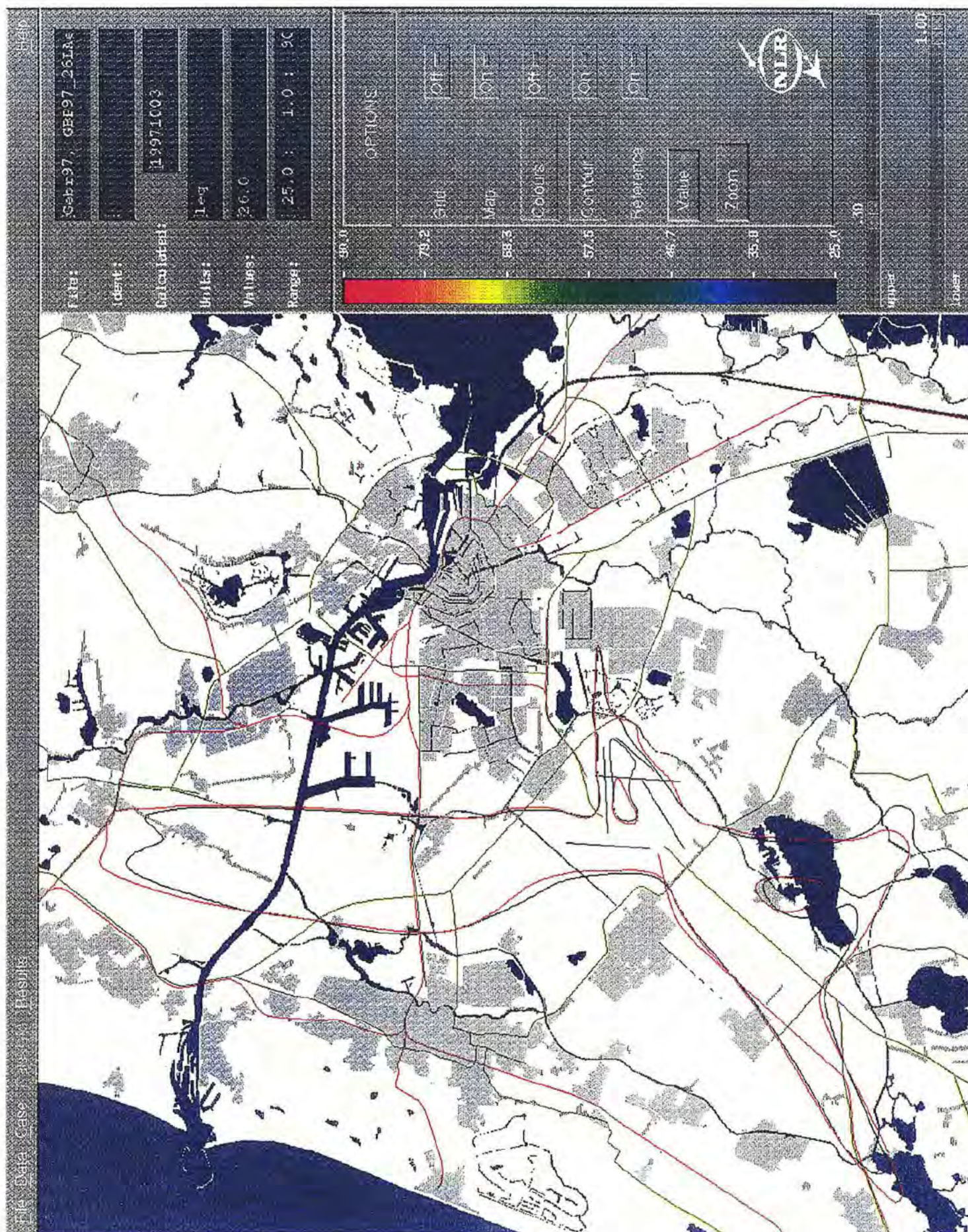
**Totaal aantal landingen 22/24 handelsverkeer  
versus aantal rechte naderingen op 3000 ft. over  
het centrum van Amsterdam**















Amsterdam Airport Schiphol

.....

**LUCHTVAARTINSPECTIE**

BSD nr. 240.1

Datum

**18 NOV. 1997**

Opbergen

5.1.2.e

10/11

Directoraat Generaal / Rijksluchtvaartdienst  
t.a.v. 5.1.2.e  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

5.1.2.e			
5.1.2.e			

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

27136

Bijlage

2

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

14 november 1997

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan oktober 1997.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1997 over de maand oktober 1997.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

5.1.2.e & Services



97.009344





Amsterdam Airport Schiphol

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

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Nummer 27145	Bijlage 1	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d. 11 november 1996
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door 5.1.2.e			

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan oktober 1996.

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u ter informatie, de maandrapportage Gebruiksplan 1996 over de maand oktober. Tevens is als bijlage toegevoegd een overzicht met daarop de zonecheck op de handhavingspunten voor zowel de 35 Ke als de 26 La<sub>eq</sub> contour.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL  
 Airside

5.1.2.e

\*\*\*\*\*  
 LUCHTVAARTINSPECTIE  
 BSD nr. 249  
 Datum

15 NOV 1996

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e



96.009105



**Maandrapportage Gebruiksplan**

**Oktober 1996**

**Maandrapportage Gebruiksplan**

**Oktober 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 <sub>eq</sub> )	10
6.	Thema's	11
6.1	Landen 22 / 24	11

## 1. Inleiding

Voor het eerst is bij de maandrapportage een  $26 LA_{eq}$  berekening gevoegd. Zowel bij de Kaagbaan als de Zwanenburgbaan is sprake van een overschrijding. Dit wordt veroorzaakt door de aanzienlijke afwijking van het aantal gerealiseerde nachtvluchten ten opzichte van het geprognoseerde aantal (+ 21%).

Door fluctuaties in de marktontwikkeling zoals onvoorziene groei, internationale ontwikkelingen en fusies tussen luchtvaartmaatschappijen, kunnen afwijkingen ontstaan ten opzichte van hetgeen vooraf werd geprognoseerd. 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

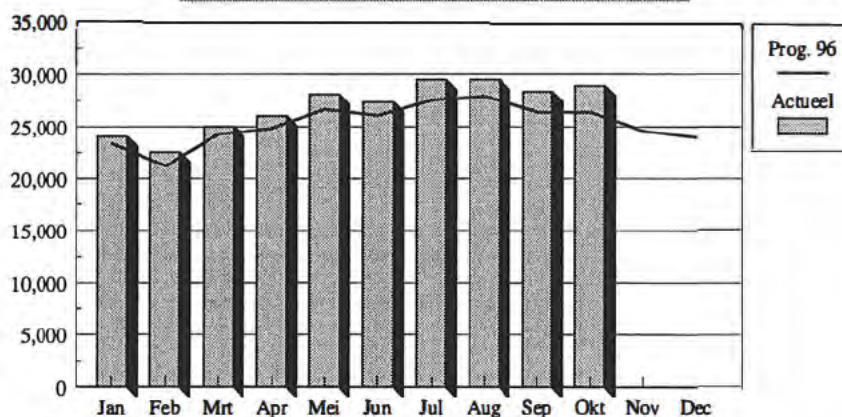
### 2.1 Verkeersvolume

	okt. prognose	okt. actueel	%	T/m okt. prognose	T/m okt. actueel	%	jaar- verwachting
Totaal	26.350	28.901	+ 10.0	254.501	269.259	+ 6.0	322.500
Nacht	950	1.289	+ 36.0	9.350	11.272	+ 21.0	13.800

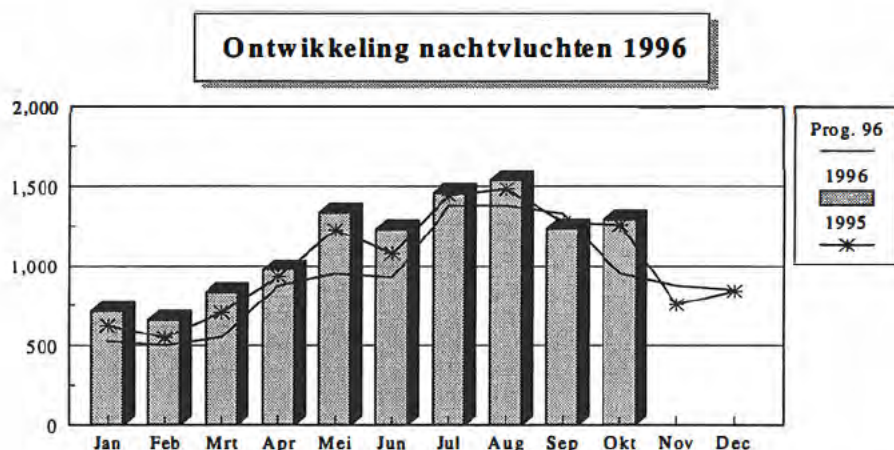
Voor de maand oktober was een verkeersvolume geprognostiseerd van 26.350; in de praktijk hebben 28.901 bewegingen plaatsgevonden hetgeen een afwijking van + 10% betekent ten opzichte van de prognose.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 950; in de praktijk vonden 1.289 bewegingen plaats. Dit betekent een afwijking van + 36% ten opzichte van het geprognostiseerde aantal.

Ontwikkeling verkeersvolume 1996







## 2.2 Verkeersverdeling

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand oktober. 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 11.6% boven de prognose; voor wat betreft het aantal landingen ligt dit percentage op 9.7%. Het aantal starts in de off piek periode is ligt 4.1% boven het geprognostiseerde aantal terwijl voor het aantal landingen een afwijking van + 8.0% geldt. Het aantal starts gedurende de nachtperiode ligt 72% boven de prognose; het aantal landingen gedurende de nacht ligt 22.7% boven de prognose. Zoals bekend, geldt per 1 november 1996 naast een startverbod, ook een landingsverbod voor H2 toestellen met een omloopverhouding < 2.

Tabel 3: Verkeersprognose handelsverkeer

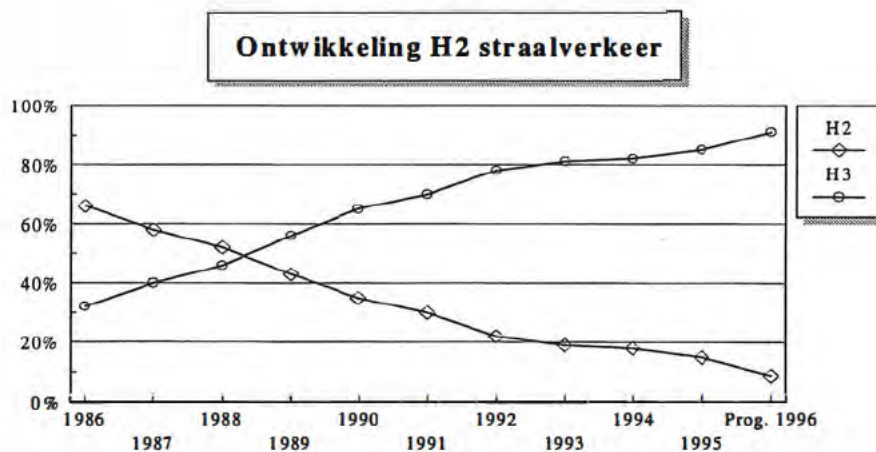
Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
oktober	26.350	14.500	10.900	950
* starten	13.175	7.500	5.425	250
		57%	41%	2%
* landen	13.175	7.000	5.475	700
		53%	42%	5%
Cumulatief	254.500	141.200	103.950	9.350
* starten	127.275	72.500	52.050	2.725
		57%	41%	2%
* landen	127.225	68.700	51.900	6.625
		54%	41%	5%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
oktober	28.901	16.050	11.562	1.289
* starten	14.452	8.371	5.651	430
		58%	39%	3%
* landen	14.449	7.679	5.911	859
		53 %	41%	6%
Cumulatief	269.259	149.838	108.158	11.263
* starten	134.622	77.272	53.741	3.609
		57%	40%	3%
* landen	134.637	72.566	54.417	7.654
		54%	40%	6%



2.3 Ontwikkeling hoofdstuk 2

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose Gebruiksplan	okt. actueel	cumulatief t/m okt.
1	Cessna; Saab 340	11%	11%	12%
2	Bae-ATP, Fokker 50	13%	13%	12%
3/2	B737-200; DC9	6%	5%	5%
3/3	Bae-146; Fokker 100	9%	17%	16%
4/2	B727-100/200. DC9-50	< 1%	1%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	41%	30%	30%
5/2	DC8; Hercules; IL76	2%	1%	1%
5/3	Airbus A310; B757	5%	8%	8%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	1%	3%	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 oktober was het aandeel H2 vliegtuigen 8.4%; in oktober 1995 was dit 12.7%. Het aandeel H2 vliegtuigen(zowel startend als landend verkeer) in de nacht was deze maand 2.5%; in oktober 1995 was dit 2.7%.





### 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 oktober geen sprake geweest van geplande werkzaamheden danwel niet geplande langdurige 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			
oktober			Cumulatief		oktober		Cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	34	4.532	33	41.437	52	7.493	34	45.914
01L	27	3.557	34	43.281	17	2.478	36	48.391
09	17	2.227	15	18.779	11	1.587	17	23.014
19L	14	1.805	12	15.447	20	2.822	12	16.564
27	6	791	5	6.553	0	54	0	405
04/06	1	92	1	1.051	0	14	0	302
22	0	53	0	344	0	3	0	27
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	119	0	365	0	1	0	4
sub.tot	100	13.176	100	127.257	100	14.452	100	134.622
Landen								
06	28	3.663	35	44.476	14	2.068	37	49.782
19R	35	4.585	30	37.825	54	7.847	33	44.069
27	18	2.358	19	23.822	22	3.173	19	25.268
01R	9	1.186	9	11.906	3	462	8	11.328
22/24	8	1.054	6	7.465	6	899	3	3.660
09	1	132	1	958	0	0	0	146
01L	1	184	1	954	0	0	0	368
04	0	13	0	175	0	0	0	14
sub.tot	100	13.175	100	127.581	100	14.449	100	134.635
Totaal	26.351		254.838		28.901		269.257	

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 (Ke)**

De bijlage toont de 35 Ke contour gebaseerd op 10 maanden actuele gegevens aangevuld met 2 maanden prognose (zwart) afgezet tegen de 35 Ke (S4S2) zone (rood). Er zijn een aantal lokale overschrijdingen te constateren welke met name veroorzaakt worden door het gebruik van de Zwanenburgbaan in beide richtingen en het gebruik van de Buitenveldertbaan vanuit oostelijke richting (landen 27). Ook het feit dat het gerealiseerde aantal bewegingen ca. + 6% afwijkt ten opzichte van het geprognoseerde aantal zal leiden tot overschrijdingen.

### **5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26LA<sub>eq</sub>)**

De 26 LA<sub>eq</sub> -contour is gebaseerd op 10 maanden actuele gegevens aangevuld met 2 maanden prognose (zwart) afgezet tegen de 26 LA<sub>eq</sub>-zone (rood). Vanwege de aanzienlijke afwijking van het gerealiseerde aantal bewegingen ten opzichte van het geprognoseerde aantal (+ 21%) waren overschrijdingen wel te verwachten. Het feit dat deze zich alleen voordoen bij de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan is een bewijs dat het nachtelijk verkeer voornamelijk conform de preferentie afgehandeld wordt.



## 6. Thema's

### 6.1 Landen 22 / 24

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in de periode jan-okt 1996 met 5% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 1995. In de maand oktober 1996 is er 899 keer geland op baan 22/24; in oktober 1995 was dit aantal 568. Het grote verschil (58%) wordt met name veroorzaakt door de extreme weersomstandigheden in de afgelopen periode. 91% van het aantal naderingen op baan 22/24 is onder 3000 ft. over het centrum van Amsterdam gekomen; het gaat hier om in totaal 816 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.

