

Invoergegevens

Gebruiksplan Schiphol 1995

AIR/O&P/AOP

N.V. Luchthaven Schiphol

13 november 1994

Inhoud

1	Aannamen	2
2	Baangebruik	3
3	Bewegingen	5
4	Verdeling over SID's	6

1 Aannamen

Periode jan-apr

Alle banen zijn beschikbaar. De zuidelijke rijbaan is buiten gebruik. Hierdoor zullen langere taxi tijden optreden, maar er is geen kwantificeerbare invloed op het baangebruik.

Periode mei-jul

De Zwanenburgbaan wordt gedurende deze periode geschikt gemaakt om vanuit en naar het zuiden gebruikt te worden. Dit betekent dat de baan gedurende deze periode niet gebruikt kan worden.

Periode aug-t/m Aanwijzing vierbanenstelsel Schiphol

De Zwanenburgbaan mag niet vanuit en naar het zuiden worden gebruikt, zolang de procedure voor de Aanwijzing S4S2 niet gereed is. Deze wordt niet eerder verwacht dan december 1995. In de periode direct na het weer beschikbaar komen van de Zwanenburgbaan zal deze dus nog niet in en vanuit zuidelijke richting gebruikt mogen worden; d.w.z. niet meer dan nu reeds het geval is onder extreme (weers-) condities.

Tot 1 november 1995 is de zuidelijke rijbaan niet beschikbaar.

Periode Aanwijzing vierbanenstelsel Schiphol - december

Zodra de procedure voor de Aanwijzing S4S2 is afgerond, kan de Zwanenburgbaan worden gebruikt vanuit en naar het zuiden. Baan 01L is dan voorzien van een CAT-I ILS. De Aalsmeerbaan is 's nachts gesloten (tenzij de Zwanenburgbaan in onderhoud is).

Verkeersverdeling over SID's en afstandsklassen

zie hoofdstuk 4

- Drie perioden: piek, off-piek en nacht
- In tabellen:
 - Horizontaal de SID's
 - Verticaal de afstandsklassen (0..3)

Per vliegtuigcategorie is de som van alle vertrekken gelijk aan 100%.

Idem voor aankomst (=100%)

2 Baangebruik

	Periode <i>jan-mrt</i> ; Aantal bewegingen 63400					Periode <i>apr-jun</i> ; Aantal bewegingen 72500				
	Ke				La _{eq}	Ke				La _{eq}
	Piek	Off-P	Nacht	Tot	Nacht	Piek	Off-P	Nacht	Tot	Nacht
STARTEN										
24	30.5	7.3	0.8	39	45.7	28.3	4.9	1.2	34	26.3
01L	20.9	9.1	0.8	31	42.9	10.8	4.4	1.1	16	23.3
09	10.3	2.9	0.0	13	3.2	16.5	8.3	0.0	25	1.3
19L	8.3	1.8	0.1	10	7.1	10.2	0.4	0.1	11	2.6
27	4.7	0.7	0.0	5	0.7	6.5	0.3	0.0	6	0.4
04/06	0.7	0.2	0.0	1	0.1	2.7	0.1	2.1	5	46.0
22	0.3	0.1	0.0	1	0.3	0.8	0.0	0.0	1	0.0
01R	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0.9	0.1	0.0	1	0.1
Totaal	76	22	2	100	100.0	77	18	5	100	100
<i>gem NSF</i>	1.26	2.82	9.27	-	-	1.31	3.30	9.04		
LANDEN										
06	18.0	12.1	2.3	33	44.3	25.6	12.4	5.5	43	69.8
19R	24.2	7.7	2.4	34	45.4	7.8	1.7	1.0	10	12.5
27	14.2	2.3	0.4	17	7.2	24.4	3.5	1.3	29	16.2
01R	7.0	0.6	0.1	8	2.1	9.6	0.3	0.0	10	0.8
22/24	6.4	0.6	0.0	7	0.8	5.2	0.4	0.0	6	0.6
09	0.9	0.1	0.0	1	0.2	0.7	0.0	0.0	1	0.1
01L	0.1	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
04	0.1	0.0	0.0	0	0.0	0.3	0.0	0.0	0	0.0
Totaal	71	24	5	100	100.0	74	18	8	100	100
<i>gem NSF</i>	1.13	3.50	9.16	-	-	1.21	3.88	9.52		

	Periode <i>jul-sep</i> ; Aantal bewegingen 77900					Periode <i>okt-dec</i> ; Aantal bewegingen 70200				
	Ke				La _{eq}	Ke				La _{eq}
	Piek	Off-P	Nacht	Tot	Nacht	Piek	Off-P	Nacht	Tot	Nacht
STARTEN										
24	28.7	4.5	1.4	35	28.5	30.4	7.3	0.8	39	45.7
01L	23.7	9.7	2.4	36	51.3	21.0	9.1	0.8	31	42.9
09	10.7	3.1	0.1	14	2.6	10.3	2.9	0.0	13	3.2
19L	7.3	0.9	0.3	9	5.7	8.2	1.8	0.1	10	4.7
27	4.5	0.2	0.0	5	0.3	4.7	0.7	0.0	5	0.7
04/06	1.2	0.0	0.5	2	11.5	0.7	0.2	0.0	1	0.1
22	0.3	0.0	0.0	0	0.1	0.3	0.1	0.0	0	0.3
01R	0.2	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0	0.0
19R	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0.2	0.0	0.0	1	2.4
Totaal	77	18	5	100	100.0	76	22	2	100	100.0
<i>gem NSF</i>	<i>1.31</i>	<i>3.30</i>	<i>9.04</i>	-	-	<i>1.26</i>	<i>2.82</i>	<i>9.27</i>	-	-
LANDEN										
06	23.0	12.2	5.1	40	64.1	17.6	12.1	2.3	33	44.3
19R	17.2	3.8	2.1	23	27.5	24.2	7.7	2.4	34	45.4
27	19.2	1.5	0.5	22	6.5	14.1	2.3	0.4	17	7.2
01R	8.9	0.5	0.1	9	1.5	7.2	0.6	0.1	8	1.4
22/24	4.4	0.3	0.0	5	0.4	6.4	0.6	0.0	7	0.8
09	0.6	0.0	0.0	1	0.0	0.9	0.1	0.0	1	0.2
01L	0.1	0.0	0.0	0	0.0	0.4	0.0	0.0	0	0.7
04	0.1	0.0	0.0	0	0.0	0.1	0.0	0.0	0	0.0
Totaal	74	18	8	100	100.0	71	24	5	100	100.0
<i>gem NSF</i>	<i>1.21</i>	<i>3.88</i>	<i>9.52</i>	-	-	<i>1.13</i>	<i>3.50</i>	<i>9.16</i>		

3 Bewegingen

Totaal aantal bewegingen per jaar: **284000** (prognose NVLS)

Vlootsamenstelling 1995

Cat	PIEK		OFF - PIEK		NACHT		TOTAAL	
	Arr.	Dep	Arr.	Dep	Arr.	Dep	Arr.	Dep
1	13.8	13.8	11.7	9.1	4.8	7.1	12.9	12.9
2	10.8	10.1	7.4	8.5	0.5	0.7	9.6	9.6
3/2	10.5	9.5	9.4	14.3	8.5	6.8	10.2	10.2
3/3	12.9	12.0	10.2	12.9	1.7	2.4	11.9	11.9
4/2	1.7	1.6	1.1	1.1	1.2	4.1	1.6	1.6
4/3	33.0	31.0	24.4	34.2	24.6	16.9	31.2	31.2
5/2	0.9	0.7	1.4	2.1	3.7	8.0	1.0	1.0
5/3	6.7	8.8	13.7	7.7	24.5	20.3	8.9	8.9
6/2A	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1
6/2C	1.7	2.0	2.7	1.4	6.4	9.1	2.1	2.1
6/3A	3.9	5.3	9.0	3.0	11.1	12.9	5.1	5.1
6/3B	2.0	2.8	6.7	4.8	10.7	8.6	3.3	3.3
6/3C	2.0	2.3	2.2	0.9	2.2	2.9	2.1	2.1
tot	100	100	100	100	100	100	100	100

4 Verdeling over SID's

		P I E K					
		S I D					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
1	DEP		13	32	12	25	12
			1			5	
	ARR		12	31	13	33	11
2	DEP	16	16	21	14	4	4
			10		7	8	
	ARR	17	25	21	19	11	7
3/2	DEP		3	35	12		7
		4	14		5	4	6
			5		4		
					1		
	ARR	15	23	24	23	4	11
3/3	DEP	24	3	19	13		7
		5	6		4	3	14
					2		
	ARR	30	8	19	18	6	19
4/2	DEP		5	19	7		10
		1	6		2		4
			9		18	4	13
					2		
	ARR	3	20	22	26	4	25
4/3	DEP		7	15	11		6
			11		5	7	11
			7		9	1	10
	ARR		24	16	26	9	25

		P I E K					
		S I D					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
5/2	DEP			20		1	8
		1	1		3	1	1
			11		9		
		15			25	4	
	ARR	4	10	5	74	1	6
5/3	DEP		3	11	1		9
					1	8	2
					8	1	16
		20			18		2
	ARR	13	4	19	24	8	32
6/2A	DEP			2			3
							1
			1		1		
		84			8		
	ARR	82	1	3	11		3
6/2C	DEP			1	6		1
					5		
					5	1	8
		42			8	5	18
	ARR	30	1		32	1	36
6/3A	DEP			1	5		2
					1	1	
			1		1		1
		55	2		23	1	7
	ARR	55	10	1	22	1	11
6/3B	DEP			3	3		1
							4
			1				
		45	36		5		1
	ARR	30	31	10	11		18

		PIEK					
		SID					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
6/3C	DEP		5		14		1
					7		1
		29	12		24	4	3
	ARR	26	5		64		5
Totaal	DEP	4	7	18	10	4	7
		1	6		3	5	6
			3		5	1	6
		8	1		4		1
	ARR	12	18	18	23	10	19

		OFF-PIEK					
		SID					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
1	DEP		19	24	31	1	13
						12	
	ARR		22	29	26	8	15
2	DEP	15	1	27	17	7	30
			3				
	ARR	5	9	32	38	9	7
3/2	DEP		14	37	11		10
			26			1	
			1				
	ARR		37	38	4	1	20
3/3	DEP	5	2	29	10		8
		8			2	28	7
						1	
	ARR	4	10	33	12	3	38
4/2	DEP	1	2	29	2		15
		3			2		4
			1		26	3	12
	ARR	1	4	17	31	4	43
4/3	DEP		9	21	7		11
			4		7	6	9
			2		11	1	12
	ARR		20	22	23	6	29

		OFF - PIEK					
		SID					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
5/2	DEP			52			2
					4		
			6		3		1
		3			26	3	
	ARR	3	11	40	40	1	5
5/3	DEP			32	2		1
						1	2
					24	6	21
		2	3		6		
	ARR	34	1	3	38	12	12
6/2A	DEP			25			25
					25		
			25				
	ARR	86	5		9		
6/2C	DEP			5	4		1
					8		
					12	3	28
		12			26		1
	ARR	66	1	1	8	4	20
6/3A	DEP				14	1	7
					2		3
		26	27		20		
	ARR	54	10		29	1	6
6/3B	DEP			12			
			4				
		1	48		35		
	ARR	43	16		39	1	1

		OFF - PIEK					
		SID					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
6/3C	DEP		1		14		8
		1					
					16		
		21	2		36	1	
	ARR	44	4		32	5	15
Totaal	DEP	2	7	25	10	1	11
		1	4		3	6	4
			1		8	1	7
		2	3		4		
	ARR	16	14	19	26	5	20

		N A C H T					
		S I D					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
1	DEP			85			12
						2	
	ARR		1	99			
2	DEP	9	14	43	19		
			5			5	
					5		
	ARR	12	18	37	15	12	6
3/2	DEP	4	4	10	4		4
			7		7		
		3	7		2		48
	ARR		17	20	15		48
3/3	DEP	2		39			5
						3	5
							44
	ARR		8	29	8		55
4/2	DEP	1	7	5	1	3	
			7		35	2	37
					2		
	ARR		6	5	47	10	32
4/3	DEP		1	1	3		3
					1	7	1
		1			57		24
	ARR		4	1	46	4	45

		N A C H T					
		S I D					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
5/2	DEP			11			4
					2		
			13		6		
		5			36	21	2
	ARR	9	6	34	44	2	5
5/3	DEP			4			1
					1		
					45		31
		1	2		15		
	ARR	3		1	57	2	37
6/2A	DEP			14		14	
			14		29		
					29		
	ARR	17			66	17	
6/2C	DEP						1
					12	2	31
		9			13		32
	ARR	7	2	1	32	2	56
6/3A	DEP				3	1	
					4		2
		33	1		55		
	ARR	13	12		69	1	5
6/3B	DEP			1			
		1	2		10		86
	ARR		2		86	12	

		N A C H T					
		S I D					
		BER TEX	AND SPY	VAL REF	NYK PAM	LOP	LEK WOO
6/3C	DEP				2		9
					31	2	2
		38			16		
	ARR	1	1		56	15	27
Totaal	DEP		1	10	1	1	2
					1	1	
			2		25	1	19
					16	2	11
	ARR	3	4	8	52	4	29



Amsterdam Airport Schiphol

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

Doorkiesnummer 5.1.2.e	Nummer 25055	Bijlage 1	Uw schrijven d.d. 15 januari 1997	Schiphol d.d. 15 januari 1997
Telefaxnummer 5.1.2.e	Behandeld door 5.1.2.e			

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan december 1996.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1996 over de maand december 1996.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
Aircide

5.1.2.e

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

20 JAN. 1997

Opgesloten

5.1.2.e

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
23/1	23/1 5.1.2.e	27/1

97 000452

Amsterdam Airport Schiphol

5.1.2.e

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

Doorkiesnummer
5.1.2.e

Nummer
25325

Bijlage
2 Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
20 maart 1997

Telefaxnummer
5.1.2.e

Behandeld door
5.1.2.e

97.002502



Betreft: Aanvulling op rapportage gebruiksplan februari 1997.

Geachte heer 5.1.2.e,

Zoals reeds aangegeven in onze brief d.d. 11 maart 1997, kenmerk 25323, doen wij u hierbij alsnog de berekening van de 26 La_{eq} contour toekomen. De berekening is gebaseerd op 2 maanden actuele noiseload en 10 maanden prognose, conform de prognose in het gebruiksplan.

Tevens doen wij u hierbij toekomen een aangepaste versie van pagina 6 van de rapportage over de maand februari 1997. In het bovenste deel van de tabel was bij het cumulatieve aantal bewegingen t/m februari een foutief aantal bewegingen vermeld; in bijgevoegde tabel is deze fout gecorrigeerd.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
Airside/Authority & Services

5.1.2.e

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

= 2 APR. 1997

Opbergen

5.1.2.e

5.1.2.e	5.1.2.e		5.1.2.e
3/4	5.1.2.e		4/4



Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
februari	24.500	13.350	10.530	620
* starten		6.980	5.145	125
		57%	42%	1%
* landen		6.370	5.385	495
		52%	44%	4%
Cumulatief	51.500	28.070	22.160	1.270
* starten		14.680	10.820	250
		57%	42%	1%
* landen		13.390	11.340	1.020
		52%	44%	4%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
februari	24.440	13.374	10.293	773
* starten		7.096	4.875	251
		58%	40%	2%
* landen		6.278	5.418	522
		51%	44%	4%
Cumulatief	50.754	28.128	21.018	1.608
* starten		14.806	10.030	541
		58%	40%	2%
* landen		13.322	10.988	1.067
		53%	43%	4%

Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 2401

Datum

11 APR. 1997

Opbergen

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

15/4

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

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

25701

Bijlage

1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

8 april 1997

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

97.002849

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan maart 1997.

Geachte heer 5.1.2.e

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

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

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

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

Doorkiesnummer
5.1.2.e

Nummer
25865

Bijlage
1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
13 mei 1997

Telefaxnummer
5.1.2.e

Behandeld door
5.1.2.e

Betreft: maandrapportage gebruiksplan april 1997.

Geachte heer 5.1.2.e

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

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

5.1.2.e

97.003832



Amsterdam Airport Schiphol

copie per fax:

- Dri

- Hemo

- De heer 5.1.2.e

Directie inspectie

Postbus 575

2130 AN Hoofddorp

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

12 JUNI 1997

				Opbergen
				5.1.2.e
Di	5.1.2.e	5.1.2.e		Bnh
5.1.2.e	13/16	5.1.2.e	1/6	17/6
				5.1.2.e

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

2030

Bijlage

Uw schrijven d.d.

23 mei 1997

Schiphol d.d.

10 juni 1997

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Antwoord voorbereid i.o.m. 5.1.2.e

5.1.2.e

Betreft: 26 LAeq nachtzone.

Geachte heer 5.1.2.e

In uw brief van 23 mei 1997 (kenmerk LI/BGB/97.770091) wordt Amsterdam Airport Schiphol verzocht om een wijziging van het Gebruiksplan 1997 voor te stellen. In de genoemde brief wordt gemeld dat bij de maandelijkse toetsing van de actuele geluidbelasting aan de in het Gebruiksplan 1997 geprognoseerde geluidbelasting is geconstateerd dat op een aantal netwerkpunten voor de 26 LAeq contour sprake is van dreigende overschrijding van de maximaal toegestane geluidbelasting. Tevens is op vier netwerkpunten een feitelijke overschrijding van de maximaal toegestane geluidbelasting opgetreden.

Door ons is vastgesteld dat de feitelijke en dreigende overschrijdingen van de maximaal toegestane geluidbelasting niet zijn veroorzaakt door overschrijding van de in het Gebruiksplan 1997 geprognoseerde jaarlijkse aantallen vliegtuigbewegingen per start- en landingsbaan.

De overschrijdingen op de netwerkpunten 177, 185 en 186 hebben betrekking op het in noordelijke richting vertrekkend verkeer dat is gestart van de Zwanenburgbaan. Dit verkeer maakt 's nachts gebruik van een speciale SID (Standard Instrument Departure), waarbij na de start achtereenvolgens een linker- en een rechterbocht worden gemaakt. Hierdoor wordt bereikt dat om Zwanenburg heen wordt gevlogen. Gebleken is echter dat de bij deze SID behorende grondpaden zoals deze volgens de Aanwijzing dienen te worden gemodelleerd voor de geluidbelastingsberekeningen ten behoeve van het gebruiksplan afwijken van de met FANOMOS geregistreerde actuele grondpaden. De uit FANOMOS afkomstige grondpaden worden gebruikt bij de handavingsberekeningen. De locatie van de bewuste netwerkpunten is zodanig dat de berekende geluidbelasting ter plaatse sterk wordt beïnvloed door de precieze ligging van de grondpaden. Zelfs kleine verschillen tussen gemodelleerde en actuele grondpaden kunnen daardoor al snel leiden tot overschrijdingen van de maximaal toegestane geluidbelasting. Deze lokale overschrijdingen kunnen worden teruggedrongen door de speciale SID 's nachts niet meer toe te passen. Een dergelijke maatregel raden wij echter sterk af, gelet op het doel van de speciale SID. Uit de registraties van FANOMOS blijkt dat de speciale SID zeer effectief is in het ontwijken van Zwanenburg. De hiermee samenhangende lokale overschrijdingen van de maximaal toegestane geluidbelasting treden op in nauwelijks geluidgevoelige locaties. Naar aanleiding van de geconstateerde verschillen tussen gemodelleerde en actuele grondpaden stellen wij hierbij een nadere evaluatie van de speciale SID voor. Daarbij zou met name aandacht moeten worden besteed aan de uitvoerbaarheid van de procedure voor de verschillende luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigtypen.

97.004646



! | Ten aanzien van de geconstateerde overschrijding van de maximaal toegestane geluidbelasting in netwerkpunt 354 merken wij op dat het een binnen het luchtvaartterrein gelegen locatie betreft. Aangezien aan dergelijke overschrijdingen geen directe consequenties verbonden zijn voor milieu of ruimtelijke ordening, willen wij u in overweging geven om voor op het luchthaventerrein gelegen locaties een gewijzigd handhavingsregime toe te passen.

! | Gezien de feitelijke en dreigende overschrijdingen van de maximaal toegestane geluidbelasting achten wij het noodzakelijk een herziening van het Gebruiksplan 1997 op te stellen, waarin een pakket maatregelen zal worden opgenomen dat met name is gericht op de 26 LAeq zone. U kunt deze herziening half juli tegemoet zien. Hierop vooruitlopend kan nu reeds worden opgemerkt dat het mogelijk is gebleken de Kaagbaan eerder dan gepland weer in gebruik te nemen, hetgeen een belangrijke bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de dreigende overschrijdingen als gevolg van het gebruik van de Zwanenburgbaan. Daarnaast zullen wij ons interne monitoring systeem verder aanscherpen. Het is daartoe echter noodzakelijk dat wij direct kunnen beschikken over de uit FANOMOS afkomstige gegevens.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
5.1.2.e

5.1.2.e