

Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

20 FEB. 1998

Opbergen
5.1.2.e

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

24	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	26/2	5.1.2.e	26/2

Doorkiesnummer

5.1.2.e

Nummer

25513

Bijlage

1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.

19 februari 1998

Telefaxnummer

5.1.2.e

Behandeld door

5.1.2.e

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan januari 1998

Geachte heer 5.1.2.e

Hierbij zenden wij u, ter informatie, de maandrapportage gebruiksplan 1998 over de maand januari 1998.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
Airline & Handling Services
5.1.2.e

98.101546



LI-Archief exemplaar

Amsterdam Airport Schiphol

Bedrijfseenheid Airline Handling Services
Airside Services
Capacity Management

g8.101546

Maandrapportage Gebruiksplan

januari 1998

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 _{eq})	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13

1. Inleiding

In het Gebruiksplan geeft Amsterdam Airport Schiphol een prognose van het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer dat binnen de geluidszones is te accommoderen. Voor 1998 bedraagt dit aantal maximaal 360.000 vliegtuigbewegingen. Daarmee kan een marginale groei van 1,9% ten opzichte van dit jaar worden gerealiseerd, een drastische vermindering van de groeicijfers die Schiphol de afgelopen paar jaar liet zien. Schiphol zal dan ook bij lange na niet kunnen voldoen aan de marktvraag voor 1998 die ca. 400.000 bewegingen bedraagt. Voor de nachtperiode (23.00-06.00 uur) is zelfs sprake van een forse afname van het verkeer. Binnen de nachtzone zijn maximaal 11.500 vliegtuigbewegingen in 1998 te accommoderen, hetgeen een afname van 16,7% ten opzichte van 1997 zal betekenen.

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

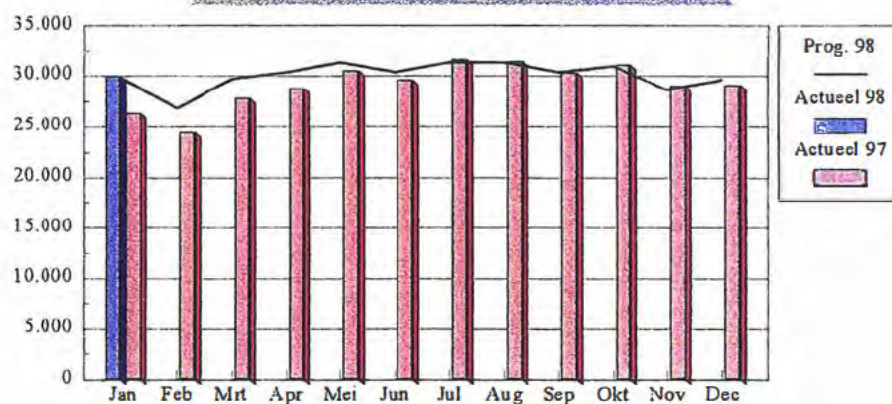
2.1.1 Jaarverwachting

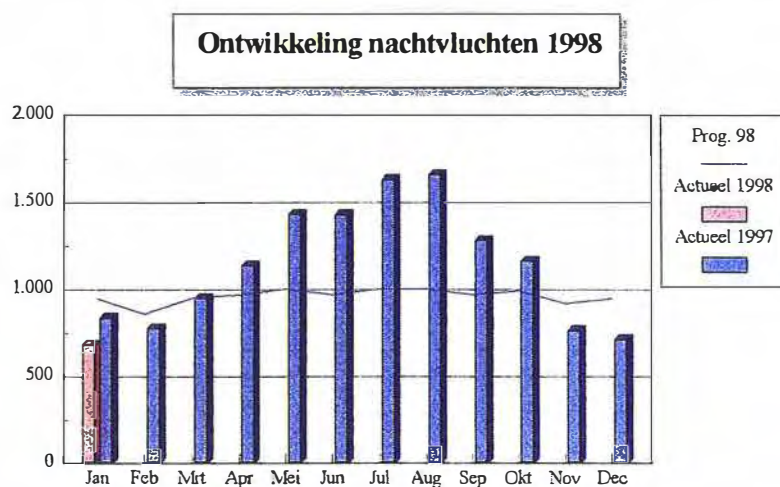
	januari Prognose	januari Actueel	% tov.	T/m januari prognose	T/m januari Actueel	% tov.	Jaar- verwachting
Totaal	29,600	29,933	1.1%	29,600	29,933	1.1%	360,000
Nacht	946	680	-28.1%	946	680	-28.1%	11,500

Voor de maand januari was een verkeersvolume geprognostiseerd van 29.600; in de praktijk hebben 29.933 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van januari 1997 is het verkeersvolume met 13.8% toegenomen. De groei ten opzichte van vorig jaar wordt met name gerealiseerd in het lijnverkeer. Het aantal gerealiseerde bewegingen ligt 1.1% boven het geprognostiseerde aantal volgens het Gebruiksplan.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 946; in de praktijk vonden 680 bewegingen plaats, hetgeen een afname is van 28.1% t.o.v. de prognose. Ten opzichte van januari 1997 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 18.7% afgenomen.

Ontwikkeling verkeersvolume 1998





2.1.2 Verdeling over de dag

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand januari en het jaartotaal. De actuele verkeersverdeling over de dag wijkt voor zowel de piek-, off-piek- als nachtperiode sterk af van de prognose in het gebruiksplan. Hierbij valt met name het verschil op tussen realisatie en prognose bij het off piek verkeer. Voor zowel de Ke-nacht als de Laeq nacht zijn de verschillen niet zo groot en in beide gevallen ligt de realisatie onder de prognose.

Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Totaal bew.	Piek	Off-piek	Ke-nacht
Januari	29.600	25.993	2.212	1.395
* starten	14.800	13.826	487	487
		93%	3%	3%
* landen	14.800	12.167	1.725	908
		82%	12%	6%
Cumulatief	29.600	25.993	2.212	1.395
* starten	14.800	13.826	487	487
		93%	3%	3%
* landen	14.800	12.167	1.725	908
		82%	12%	6%
Werkelijk				
Maand	Totaal bew.	Piek	Off-piek	Ke-nacht
Januari	29.933	24.392	4.297	1.244
* starten	14.970	12.391	2.250	329
		83%	15%	2%
* landen	14.963	12.001	2.047	915
		80%	14%	6%
Cumulatief	29.933	24.392	4.297	1.244
* starten	14.970	12.391	2.250	329
		83%	15%	2%
* landen	14.963	12.001	2.047	915
		80%	14%	6%

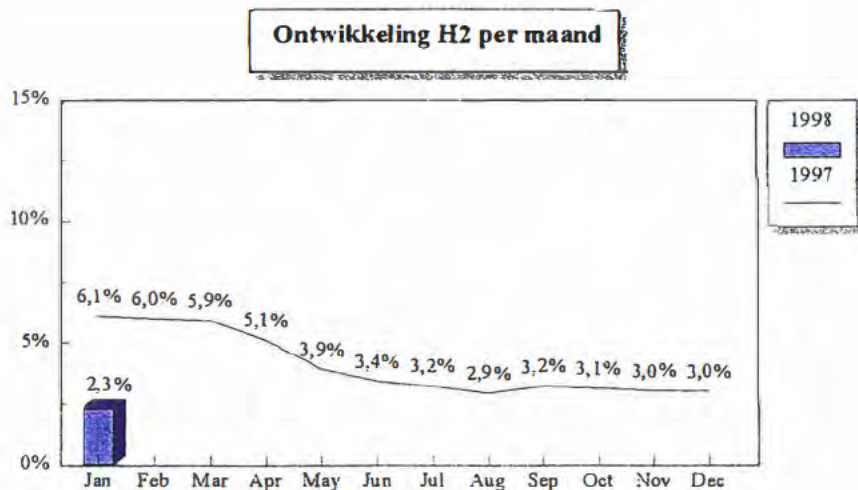
2.2 Vliegtuigtypen

Tabel 4: Verdeling vliegtuig grootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	januari	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	8%	8%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	15%	15%
3/2	B737-200; DC9	4%	1%	1%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	22%	22%
4/2	B727-100/200. DC9-50	~ 0%	1%	1%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	35%	35%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	0%	0%
5/3	Airbus A310; B757	7%	6%	6%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	1%	1%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	13%	11%	11%

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

In januari was het aandeel H2 vliegtuigen 2.3%; in januari 1997 was dit 6.4%.
Het ontmoedigingsbeleid t.a.v. Hoofdstuk 2 vliegtuigen zal ook in 1998 gecontinueerd worden, hetgeen zal resulteren in een aandeel Hoofdstuk 2 vliegtuigen van ca. 2,5%.



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. Het beleid is er op gericht deze tendens voort te zetten. Voor 1998 wordt derhalve een verdere afname in het aantal starts en landingen van de kleine luchtvaart voorzien. 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 1998 wordt geen toename voorzien ten opzichte van 1997. In onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van dit verkeerssegment per maand weergegeven.

Tabel 5 en 6: ontwikkeling kleine luchtvaart en helikopterverkeer

	jan. 1998	jan.. 1997	%	t/m jan 1998	t/m jan 1997	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	448	467	- 4.1	448	467	- 4.1	nvt
Helikopters	224	217	+ 3.2	224	217	+ 3.2	nvt

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	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
04 - 22		dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
06 - 24	Kaagbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
09 - 27	Buitenveldertbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud

Vanwege dagelijks onderhoud kunnen de banen gedurende de maand enkele uren buiten gebruik zijn; onder dagelijks onderhoud valt o.a.:

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

4. Baangebruik

4.1 Baangebruik gedurende het etmaal

Tabel 10: Verondersteld baangebruik voor 1998

	Gebruiksplan				Werkelijk			
	januari		cumulatief		januari		cumulatief	
	%	vlgbw	%	vlgbw	%	vlgbw	%	vlgbw
Starten								
24	32,9%	4.872	32,9%	4.872	41,6%	6.225	41,6%	6.225
01L	23,3%	3.441	23,3%	3.441	22,6%	3.385	22,6%	3.385
09	18,3%	2.710	18,3%	2.710	15,8%	2.363	15,8%	2.363
19L	17,5%	2.588	17,5%	2.588	19,6%	2.936	19,6%	2.936
27	5,8%	853	5,8%	853	0,2%	27	0,2%	27
04/06	0,8%	122	0,8%	122	0,0%	3	0,0%	3
22	0,2%	30	0,2%	30	0,0%	4	0,0%	4
01R	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
19R	1,2%	183	1,2%	183	0,2%	27	0,2%	27
<i>sub totaal</i>	100,0%	14.799	100,0%	14.799	100,0%	14.970	100,0%	14.970
Landen								
06	25,2%	3.723	25,2%	3.723	24,0%	3.591	24,0%	3.591
19R	41,9%	6.204	41,9%	6.204	42,0%	6.291	42,0%	6.291
27	18,4%	2.724	18,4%	2.724	19,2%	2.878	19,2%	2.878
01R	10,6%	1.574	10,6%	1.574	9,4%	1.400	9,4%	1.400
22/24	1,2%	182	1,2%	182	4,1%	618	4,1%	618
09	0,8%	121	0,8%	121	0,0%	0	0,0%	0
01L	1,6%	242	1,6%	242	1,2%	184	1,2%	184
19L	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
04	0,2%	30	0,2%	30	0,0%	1	0,0%	1
<i>sub totaal</i>	100,0%	14.800	100,0%	14.800	100,0%	14.963	100,0%	14.963
Totaal		29.599		29.599		29.933		29.933

4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1998

	Gebruiksplan				Werkelijk			
	januari		cumulatief		januari		cumulatief	
	%	vtgbw	%	vtgbw	%	vtgbw	%	vtgbw
Starten								
24	46,6%	159	46,6%	159	55,7%	131	55,7%	131
01L	45,2%	154	45,2%	154	40,9%	96	40,9%	96
09	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
27	0,9%	3	0,9%	3	1,3%	3	1,3%	3
0406	3,2%	11	3,2%	11	0,0%	0	0,0%	0
22	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
19R	4,1%	14	4,1%	14	2,1%	5	2,1%	5
<i>sub totaal</i>	100,0%	341	100,0%	341	100,0%	235	100,0%	235
Landen								
06	81,5%	278	81,5%	278	31,7%	141	31,7%	141
19R	78,9%	269	78,9%	269	41,8%	186	41,8%	186
27	11,1%	38	11,1%	38	17,5%	78	17,5%	78
01R	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
22/24	1,5%	5	1,5%	5	3,6%	16	3,6%	16
09	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
01L	4,7%	16	4,7%	16	5,4%	24	5,4%	24
19L	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
04	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0
<i>sub totaal</i>	177,7%	606	177,7%	606	100,0%	445	100,0%	445
Totaal		947		947		680		680

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 1 maand actuele noiseload-gegevens uit Fanomos en 11 maanden prognose zoals gebruikt voor het Gebruiksplan 1998.

Op grond van de resultaten t/m 31 januari blijkt een "dreigende overschrijding" op punt 182 van de Ke-geluidszone, op basis van de Gebruiksplan-planning. De verwachting is dat een "voorstel tot wijziging van het Gebruiksplan" gemaakt zal gaan worden.

5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26dB(A))

Bijlage 2 van de rapportage bevat de LAeq-geluidberekening en de 26dB(A) contour. De berekening is gebaseerd op 1 maand actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 11 maanden prognose zoals gebruikt voor het Gebruiksplan 1998.

Op grond van de resultaten t/m 31 januari blijkt dat er geen "kritieke gebieden" en geen "dreigende overschrijdingen" in de LAeq optreden.

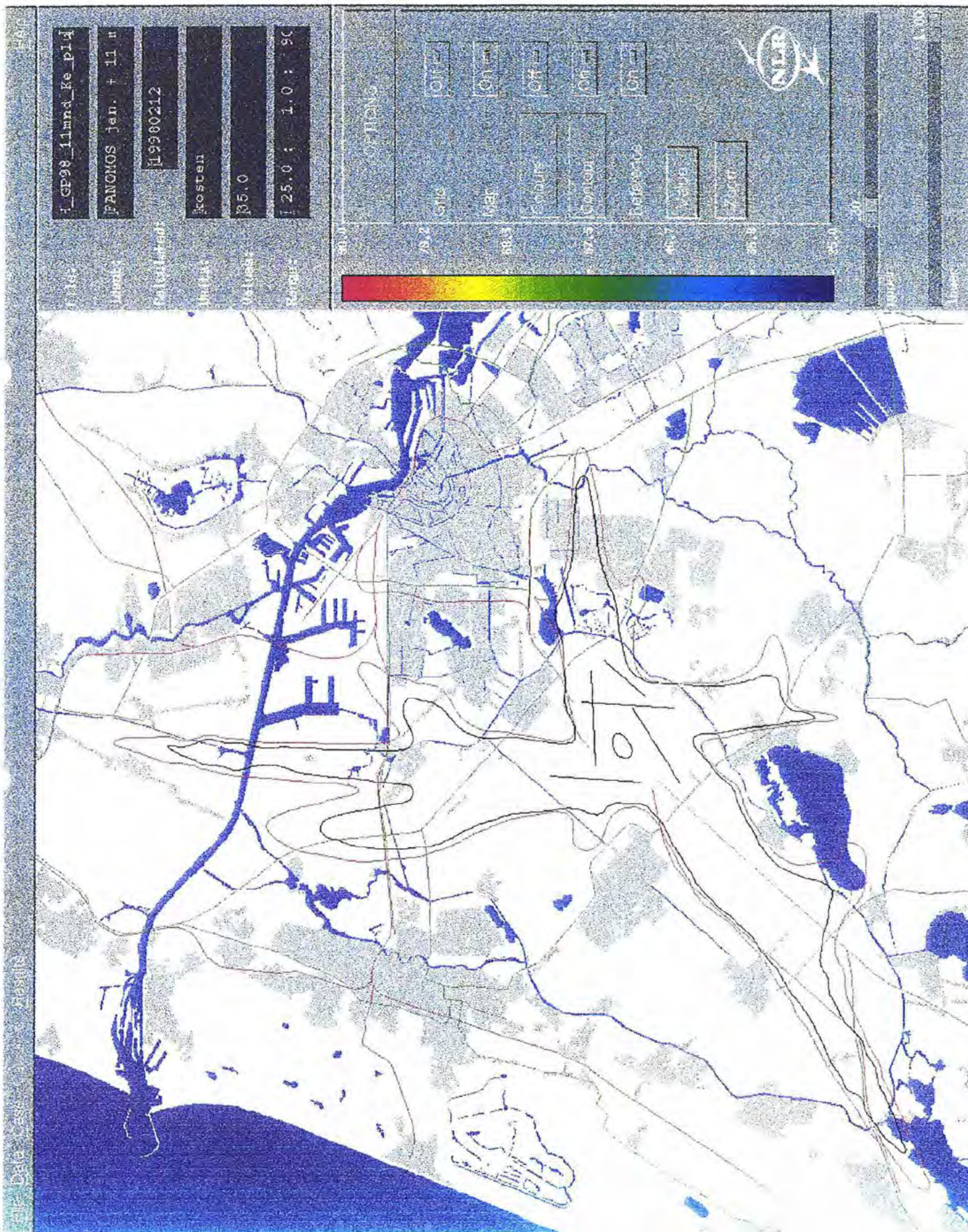
6. Thema's6.1 Landen 22 / 24

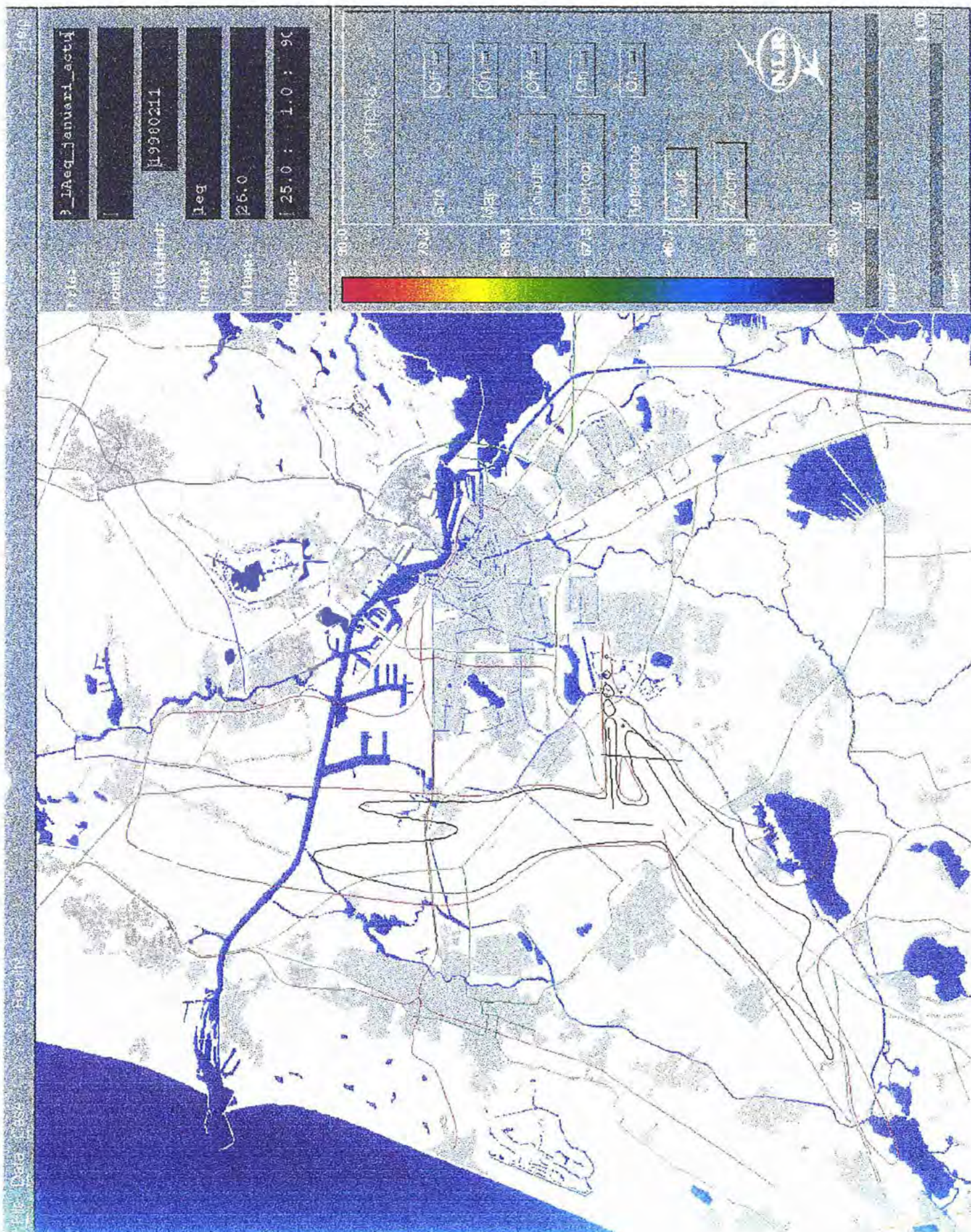
Zoals bekend, mogen er in 1998 ca. 1800 rechte naderingen over Amsterdam op baan 22/24 worden uitgevoerd. Dit is vastgelegd in de overeenkomst tussen AAS, LVB en Amsterdam en dit aantal vertegenwoordigt ca. 1% van het aantal landingen op Schiphol voor 1998.

Om te voorkomen dat deze gebruiksmogelijkheid maandelijks moet worden aangepast, is een voorstel gedaan ter vervanging van de huidige quoteringsmaatregel. Voor dit jaar gaat het voorstel uit van 900 rechte naderingen tot 1 juli 1998. Indien op een bepaald moment het toegestane aantal van 900 naderingen verbruikt is, zal de baan tot nader order gesloten worden voor rechte naderingen. Op een nog nader te bepalen moment zal aanspraak gedaan kunnen worden op de overige 900 rechte naderingen.

Uitzonderingen worden slechts gemaakt voor vliegtuigen welke zich in een noodtoestand bevinden en voor die dagen dat rechte naderingen slechts de enige mogelijkheid zijn om op Schiphol te landen, met andere woorden als Schiphol gesloten zou worden vanwege een verbod tot gebruik van 22/24 en andere banen niet gebruikt kunnen worden (bijv. om redenen van dwarswind) zal Schiphol alsnog de gebruiksmogelijkheid openstellen.

Het aantal rechte naderingen in de maand januari is 557, hetgeen inhoudt dat er in één maand bijna 62% van de eerste 900 rechte naderingen verbruikt is. Tot 1 juli zijn er nog 343 rechte naderingen te verbruiken.





Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.7

Datum

14 JAN. 1998

			Opbergen
			5.1.2.e
5.1.2.e			5.1.2.e
5.1.2.e			16/1

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

Doorkiesnummer
5.1.2.e

Nummer
25146

Bijlage
1

Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
13 januari 1998

Telefaxnummer
5.1.2.e

Behandeld door
5.1.2.e

Betreft: Maandrapportage gebruiksplan december 1997.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

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

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

5.1.2.e

98.100339



Bijlage bij
Retour LI-archief

98 10033g

Amsterdam Airport Schiphol

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

Maandrapportage Gebruiksplan

December 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 _{eq})	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13

1. Inleiding

Het gebruiksplan voor 1998 is inmiddels goedgekeurd door de minister van Verkeer en Waterstaat. In dit gebruiksplan wordt uitgegaan van 360.00 vliegtuigbewegingen(+ 3,0% t.o.v. 1997). Het aantal nachtvluchten is gesteld op 11.500(-16,4%)

De, in september ingevoerde maatregelen ten aanzien van nachtvluchten, zullen ook in 1998 gehanteerd worden.

Het aantal H2 vliegtuigen zal in 1998 verder moeten afnemen tot 2,5%.

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

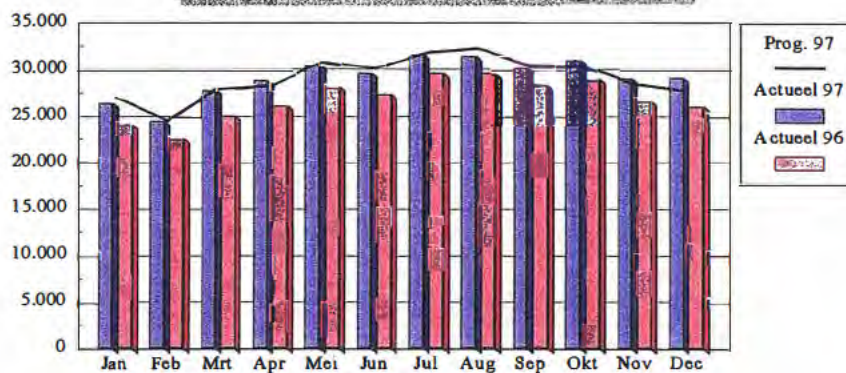
2.1.1 Jaarverwachting

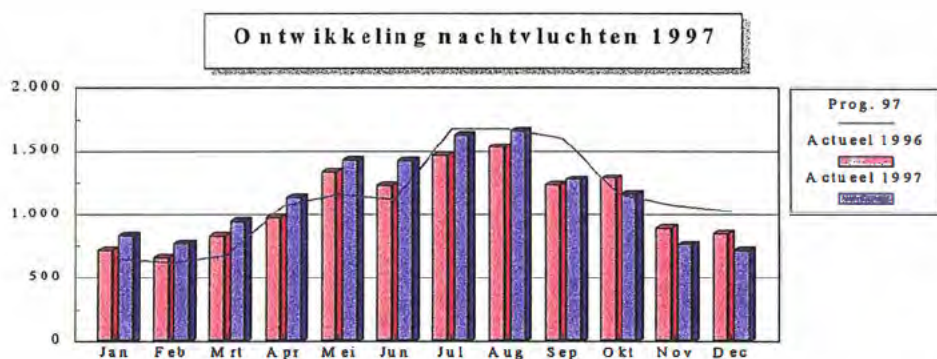
	december Prognose	december Actueel	% tov.	T/m december prognose	T/m december Actueel	% tov.
Totaal	27.700	29.056	4,9%	349.500	349.527	0,0%
Nacht	1.025	714	-30,3%	13.500	13.760	2%

Voor de maand december was een verkeersvolume geprognostiseerd van 27.700; in de praktijk hebben 29.056 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van december 1996 is het verkeersvolume met 11,9% toegenomen. De groei wordt met name gerealiseerd in het lijnverkeer en dan met name het passagiers- lijnverkeer. Het totaal aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen dit jaar is praktisch conform het geprognostiseerde aantal uit het gebruiksplan. In vergelijking met vorig jaar is het het totaal aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen in 1997 toegenomen met 8,6%.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 1.025; in de praktijk vonden 714 bewegingen plaats, hetgeen een afname is van 30,3% t.o.v. de prognose. Ten opzichte van december 1996 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 16,3% afgenomen. Het totaal aantal gerealiseerde nachtvluchten dit jaar ligt 1,9% boven het geprognostiseerde jaartotaal. Ten aanzien van vorig jaar is het aantal nachtvluchten in 1997 met 5,6% 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 december en het jaartotaal. De verkeersverdeling over het gehele jaar is voor zowel de piek-, off-piek- als nachtperiode vrijwel conform de prognose uit het gebruiksplan. Het verkeer in de piekperiode ligt 1% lager dan geprognostiseerd, terwijl in de off-piek het percentage 1% hoger is ten opzichte van het gebruiksplan. Het percentage in de nachtperiode is conform het gebruiksplan.

Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
december	27.700	15.235	11.440	1.025
* starten		7.895	5.715	240
		57%	41%	2%
* landen		7.340	5.725	785
		53%	41%	6%
Cumulatief	349.500	193.680	142.010	13.500
* starten		99.620	71.010	3.810
		57%	41%	2%
* landen		94.060	71.000	9.690
		54%	41	6%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
december	29.056	14.943	13.399	714
* starten		7.771	6.513	242
		53%	45%	2%
* landen		7.172	6.886	472
		49%	47%	3%
Cumulatief	349.527	189.433	146.331	13.763
* starten		98.460	71.447	4.874
		56%	41%	3%
* landen		90.973	74.884	8.889
		52%	43%	5%

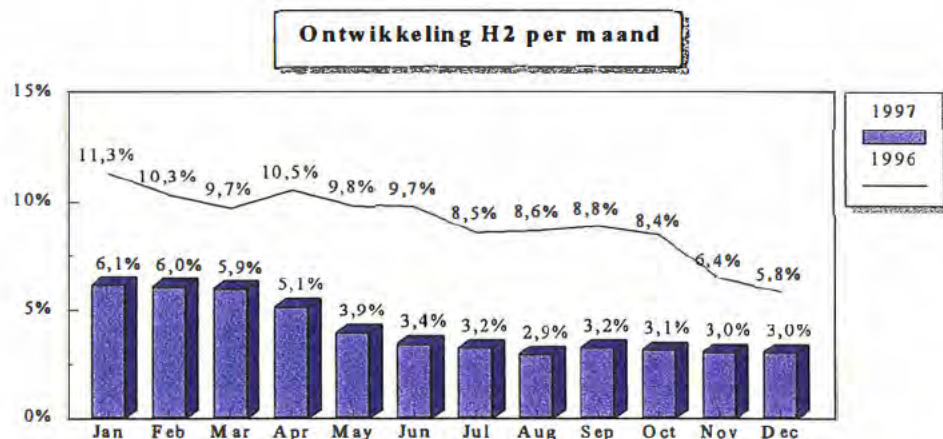
2.2 Vliegtuigtypen

Tabel 4: Verdeling vliegtuiggrootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	december	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	6%	9%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	15%	14%
3/2	B737-200; DC9	4%	2%	1%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	24%	20%
4/2	B727-100/200. DC9-50	~0%	1%	2%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	30%	33%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	1%	0%
5/3	Airbus A310; B757	7%	8%	7%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	2%	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.

In december was het aandeel H2 vliegtuigen 3.0%; in december 1996 was dit 6.3%. Het aantal H2 vliegtuigen waartegen het beleid van A.A.S. gericht was is nagenoeg uit de nacht verdwenen(0,3%). In december 1996 was dit nog 8.8%. De geprognostiseerde norm van 5,7% conform het Gebruiksplan is ruimschoots gehaald. Het aandeel H2 vliegtuigen in 1997 is uitgekomen op 4%, in 1996 was dit 9%.



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

	dec. 1997	dec. 1996	%	t/m dec 1997	t/m dec 1996	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	447	381	- 17.3	7.925	8.676	- 8.7	nvt
Helikopters	217	235	- 7.7	3.242	2.822	+ 14.9	nvt

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	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
04 - 22		dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
06 - 24	Kaagbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
09 - 27	Buitenveldertbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud

Vanwege dagelijks onderhoud kunnen de banen gedurende de maand enkele uren buiten gebruik zijn; onder dagelijks onderhoud valt o.a.:

- 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			
	december		cumulatief		december		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	35	4.834	24	42.048	35	5.090	28	49.111
01L	26	3.587	28	48.672	24	3.418	28	48.638
09	18	2.451	20	34.270	20	2.870	20	34.196
19L	14	2.008	19	32.673	21	3.089	21	36.461
27	5	748	6	9.713	0	1	1	1744
04/06	1	83	1	1.834	0	55	0	340
22	0	28	1	1.395	0	3	0	175
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	111	2	4.149	0	0	2	4.115
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>13.850</i>	<i>100</i>	<i>174.754</i>	<i>100</i>	<i>14.526</i>	<i>100</i>	<i>174.781</i>
Landen								
06	27	3.781	23	40.688	30	4308	22	38.699
19R	37	5.180	36	62.058	44	6.368	40	69.036
27	17	2.410	20	35.595	16	2.372	21	36.399
01R	12	1.648	14	24.436	9	1.276	12	21.642
22	2	222	2	3.495	1	104	2	3.358
24	1	207	1	1.815	0	70	1	949
09	1	125	1	2.004	0	31	0	61
01L	2	249	2	4.194	0	0	3	4.582
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
04	0	28	0	471	0	1	0	19
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>13.850</i>	<i>100</i>	<i>174.756</i>	<i>100</i>	<i>14.530</i>	<i>100</i>	<i>174.746</i>
Totaal		27.700		349.510		29.056		349.527

4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1997

	Gebruiksplan				Werkelijk			
	december		cumulatief		december		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	46	112	28	1.080	49	119	34	1.647
01L	45	109	50	1.893	50	122	52	2.529
09	0	0	0	2	0	0	0	3
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
27	1	2	1	24	0	0	1	30
04/06	3	8	3	101	0	1	0	5
22	0	0	0	2	0	0	0	1
01R	0	0	0	0	0	0	0	0
19R	4	10	19	709	0	0	13	657
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>241</i>	<i>100</i>	<i>3.811</i>	<i>100</i>	<i>242</i>	<i>100</i>	<i>4.873</i>
Landen								
06	46	362	43	4.144	49	231	42	3.736
19R	44	349	48	4.615	44	208	44	3.928
27	6	49	4	350	6	30	4	322
01R	0	0	0	0	0	0	0	5
22/24	1	5	0	34	1	3	0	18
09	0	0	0	5	0	0	0	0
01L	3	20	6	539	0	0	10	878
04	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>785</i>	<i>100</i>	<i>9.687</i>	<i>100</i>	<i>472</i>	<i>100</i>	<i>8.887</i>
Totaal		1.026		13.498		714		13.760

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 12 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos. 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 zoals dit inmiddels door de Tweede Kamer is goedgekeurd.

5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26dB(A))

Bijlage 2 van de rapportage bevat de LAeq-geluidberekening en de 26dB(A) contour. De berekening is gebaseerd op 12 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos. Handhaving van de 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

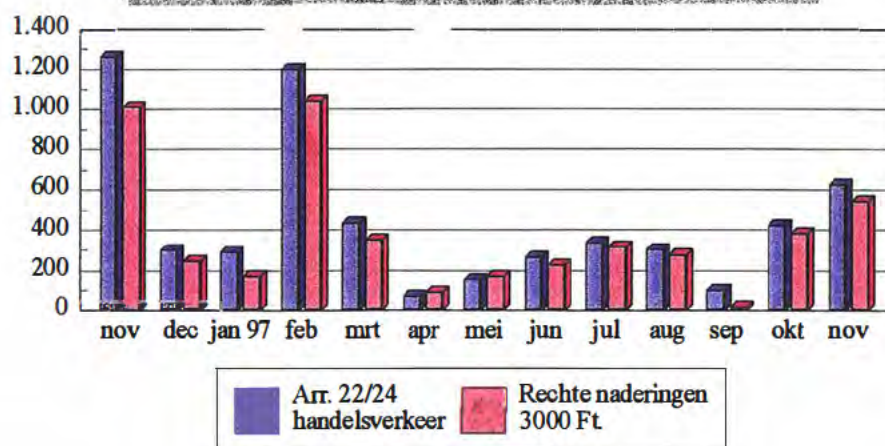
6.1 Landen 22 / 24

Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in december 1997 met 41,6% afgenomen ten opzichte van december 1996. In december 1996 is er 298 keer geland op baan 22/24; in december 1997 was dit aantal 174. Het aantal rechte naderingen is ten opzichte van december 1996 met 55,3% afgenomen. Halverwege dit jaar zijn met de LVB 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 december was gesteld op 259 naderingen en er hebben aktueel met 109 rechte naderingen plaatsgevonden. Het totaal aantal landingen in 1997 op baan 22/24 is ten opzichte van vorig jaar afgenomen met 17%.

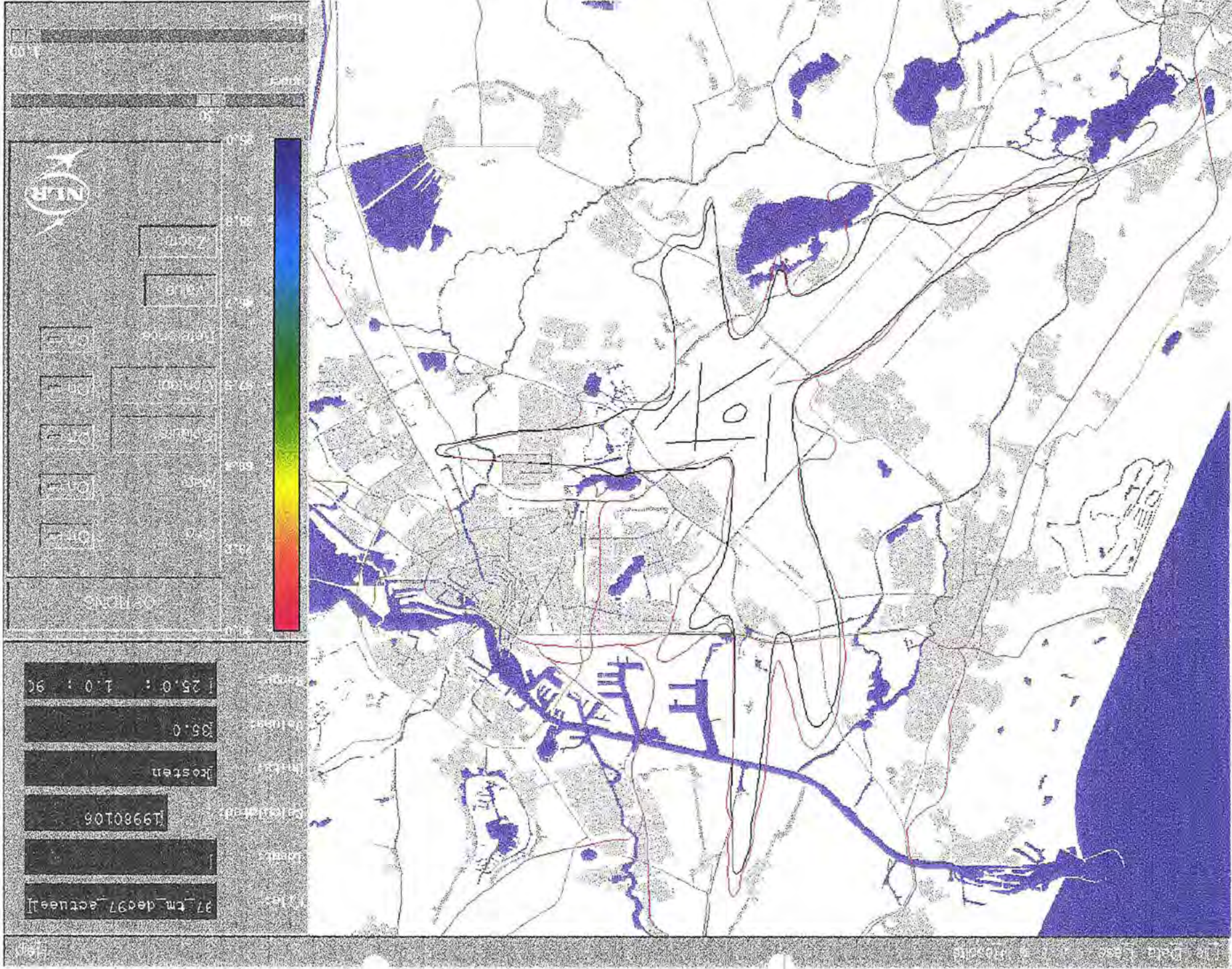
Er hebben dit jaar totaal 3697 rechte naderingen over Amsterdam plaatsgevonden, dit is 2% van het totaal aantal landingen in 1997.

	december 1997	december 1996	% tov.	T/m december 1997	T/m december 1996	% tov
Handelsverkeer	174	298	-41,6%	4.305	5.214	-17%
R e c h t e naderingen	109	244	-55,3%	3.697	4.193	-12%
% tov totaal aantal landingen	0,8%	1,9%		0,2%	2,4%	

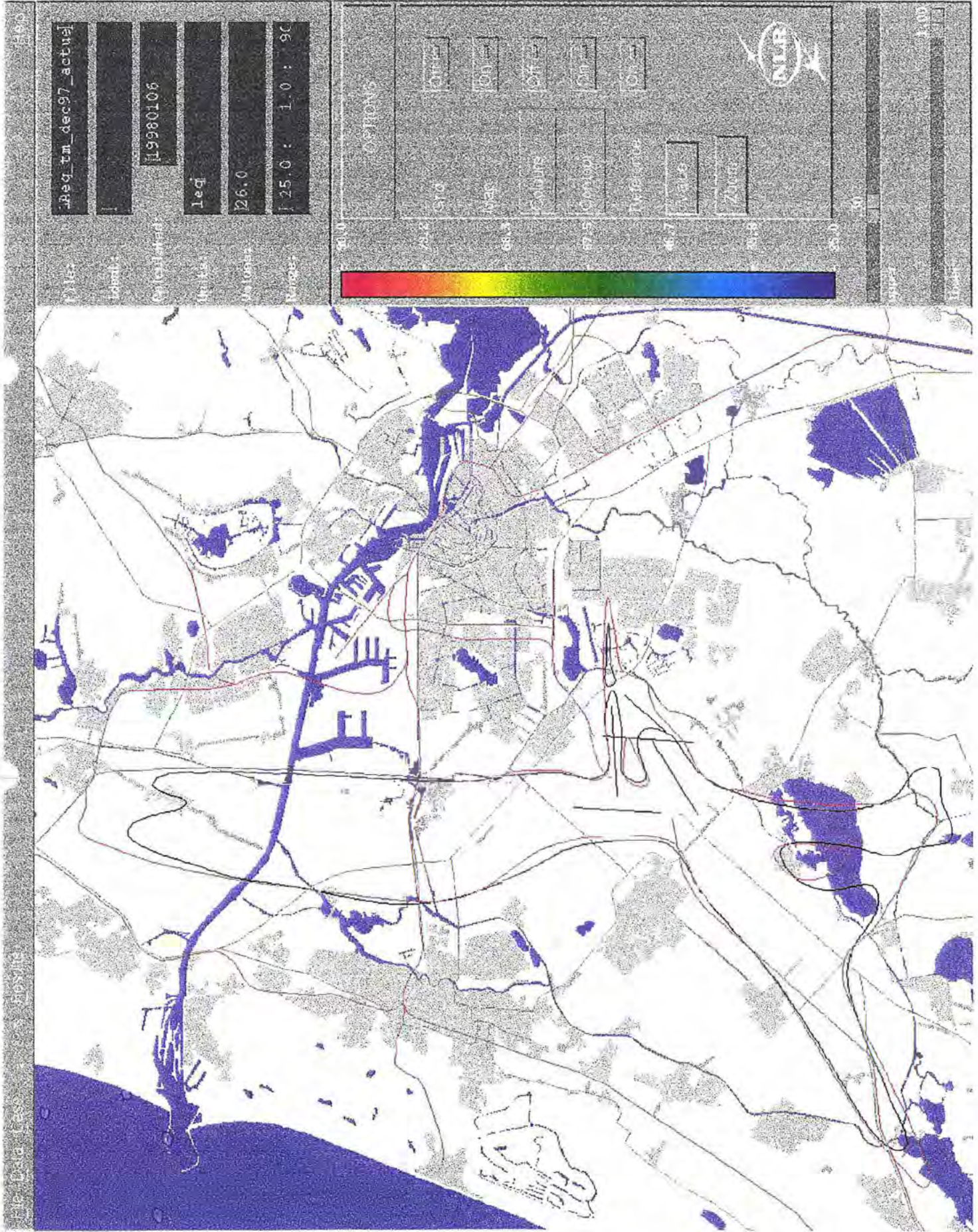
**Totaal aantal landingen 22/24 handelsverkeer
versus aantal rechte naderingen op 3000 ft. over
het centrum van Amsterdam**



Bijlage 1



Bijlage 2



Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

13 JAN. 1998

Opbergen
5.1.2.e

5.1.2.e	5.1.2.e		5.1.2.e
	5.1.2.e		14/1

Mw. A. Jorritsma-Lebbink
Minister van Verkeer en Waterstaat
Plesmanweg 1-6
Den Haag

Doorkiesnummer
5.1.2.eNummer
157

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
12 januari 1998Telefa nummer
5.1.2.e

Behandeld door

Betreft: Gebruiksplan 1998

Geachte mevrouw Jorritsma,

In uw brief van 18 december 1997 heeft u het Gebruiksplan 1998 vastgesteld op basis van 360.000 vliegtuigbewegingen. Tijdens de IATA Scheduling Conference in november 1997 is gebleken dat de markt vraag voor zomer 1998 beduidend hoger ligt. Op jaarbasis zou dat ca. 420.000 vliegtuigbewegingen betekenen. Door vaststelling van het Gebruiksplan worden dus al in de komend. zomerperiode de luchtvaartmaatschappijen ernstig gedupeerd. Met name voor de 'home carriers' betekent dit dat zij een lager aantal vluchten tijdens het zomerseizoen kunnen uitvoeren dan in het zomerseizoen 1997. In de zomerperiode 1998 is dus geen sprake van groei, maar een daling van het aantal vliegtuigbewegingen. Er is geen ruimte voor nieuwe operaties.

Medio december 1997 is de tussenrapportage van de Commissie In 't Veld verschenen met aanbevelingen voor aanpassing van de handhavingssystematiek. U heeft in uw brief aangegeven positief te staan tegenover een belangrijk deel van deze aanbevelingen. Voor zover uitvoering van deze aanbevelingen leidt tot de mogelijkheid om meer verkeer binnen de geluidszones af te handelen heeft u zich bereid verklaard een eventueel verzoek voor aanvulling op het Gebruiksplan positief te beoordelen.

In aansluiting op een aanbeveling van de Commissie In 't Veld en onze aankondiging in het Gebruiksplan 1998 kunnen wij melden dat wij eind januari met een voorstel komen voor een pakket van tariefmaatregelen (differentiatie dag/nacht en binnen Hoofdstuk 3).

Naar aanleiding van de tussenrapportage hebben wij ook opnieuw berekeningen uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van een naar ons inzicht reële verkeersomvang van bijna 400.000 vliegtuigbewegingen. Dit is lager dan de markt vraag. In het Gebruiksplan 1998 opgenomen specifieke maatregelen, zoals een afgevlakte piek en het niet toestaan van een vijfde piekblok na 21.00 uur zijn gehandhaafd. Uit de hierop gebaseerde berekeningen blijkt dat op een zestal punten de maximale geluidsbelasting wordt overschreden met 0,1 tot 0,7 Ke (tabel 1). Ter informatie geven wij tevens een overzicht van dertien controlepunten waar de door ons wenselijk geachte planningsmarge van 15% niet wordt gehaald en dus een verhoogde kans op een zone-overschrijding bestaat (tabel 2).

Belangrijk hierbij is dat binnen de gebieden waar de zes overschrijdingen zich voordoen zich geen woningen bevinden. Het aantal woningen binnen de 35 Ke contour bedraagt nu ca. 9.300. Dit is weliswaar 800 woningen meer dan in de huidige Gebruiksplancontour, maar 5.800 woningen minder



dan het vastgestelde maximaal aantal woningen (15.100). Het aantal woningen binnen de 20 Ke contour bedraagt ca. 132.700. Dat is 12.000 woningen meer dan in de Gebruiksplancontour, maar nog steeds een ruime afname met 14,4% ten opzichte van het aantal woningen binnen de 20 Ke contour in 1997 (ca. 155.000).

We hebben niet de mogelijkheid geboden het aantal vliegtuigbewegingen tussen 23.00-06.00 uur te verhogen ten opzichte van het Gebruiksplan 1998. Wij hechten eraan om een selectief gebruik van de nachtperiode te bevorderen. De nachtmaatregelen van het afgelopen jaar zijn dan ook gecontinueerd. In de nacht is sprake van een afname met 16,7% van het aantal bewegingen ten opzichte van 1997. De geluidswinst in de nacht is hiermee voor de omwonenden in 1998 gehandhaafd.

Gezien de strekking van de rapportage van de commissie In 't Veld, waarin gepleit wordt voor "de overgang van een betonnen bunker naar een dynamisch bestel" verzoeken wij u het handhavingscriterium te verruimen. Primair zal gestuurd worden op de geluidscontour zoals die hier is gepresenteerd. Dat betekent dat de aanvulling op de capaciteitsdeclaratie die voor de zomerperiode 1998 aan de luchtvaartmaatschappijen zal worden meegegeven, zal worden gebaseerd op maximaal 400.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

In de bijgevoegde Aanvulling op het Gebruiksplan treft u de benodigde informatie over de berekeningen aan.

Op de overige vragen en opmerkingen in uw brief van 18 december zullen wij op korte termijn nog reageren

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
5.1.2.e

Ir. ~~dfs~~ H.N.J. Smits
President-directeur
5.1.2.e

cc. CGS
KLM, Martinair, Transavia, Air Holland
SAOC / BARIN
Slot coördinator - 5.1.2.e



Bedrijfseenheid Airside
Authority & Services
Landing & Take-off Services

.....
LUCHTVAARTINSPECTIE
BSD nr. 240.1
Datum

12 DEC. 1997

			Opbergen 5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e		
	15/12		

Maandrapportage Gebruiksplan
November 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 _{eq})	12
6.	Thema's	13
6.1	Landen 22 / 24	13

1. Inleiding

Op 6 november a.s. zal het gebruiksplan voor 1998 aangeboden worden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De uitgangspunten voor dit gebruiksplan zijn:

- * 360.000 vliegtuigbewegingen (marktvraag: 400.000);
- * 11.500 nachtvluchten (- 16.7% t.o.v. 1997);
- * De, in september ingevoerde, maatregelen voor de nacht worden ook volgend jaar gehanteerd;
- * Verdere afname van het aantal H2 vliegtuigen.

Op 3 december zal het gebruiksplan 1998 in het CGS-overleg ter discussie staan. Het CGS zal naar aanleiding hiervan een standpunt bepalen en vervolgens advies uitbrengen aan de minister.

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

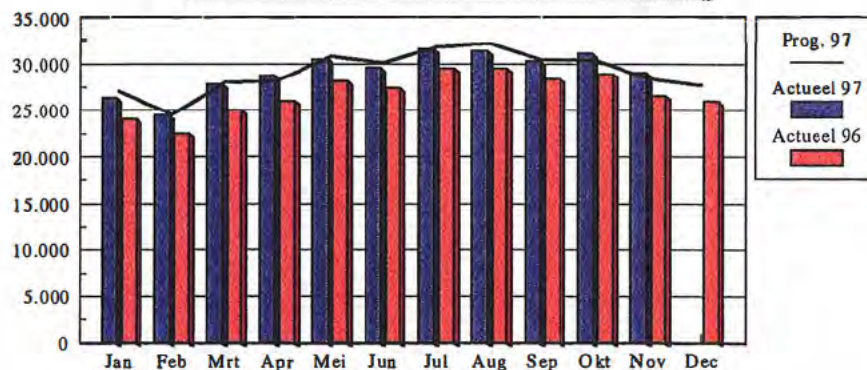
2.1.1 Jaarverwachting

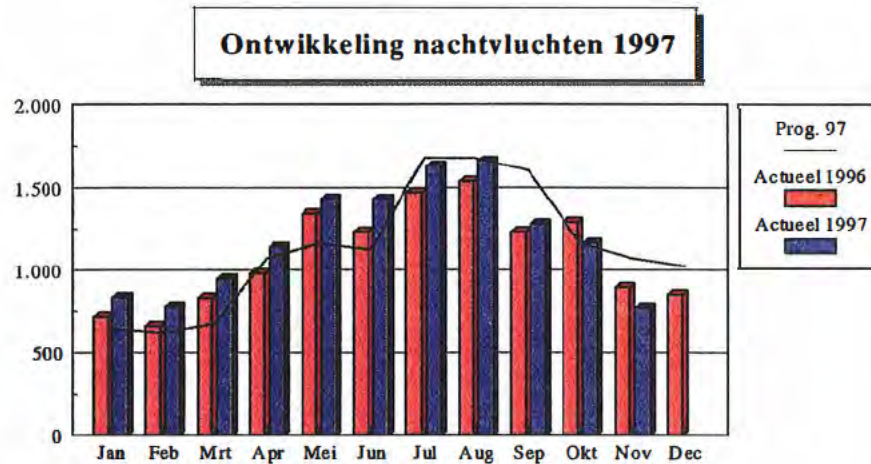
	november Prognose	november Actueel	% tov.	T/m november prognose	T/m november Actueel	% tov.	Jaar- verwachting
Totaal	28.400	28.993	2,1%	321.810	320.471	-0,4%	349.000
Nacht	1.070	765	-28,5%	12.475	13.049	5%	13.800

Voor de maand november was een verkeersvolume geprognostiseerd van 28.400; in de praktijk hebben 28.993 bewegingen plaatsgevonden. Ten opzichte van november 1996 is het verkeersvolume met 9.2% 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 46%(+1.074 bewegingen), gevolgd door K.L.M. met +749 bewegingen en Eurowings met +479 bewegingen (+37%). Verder is de gerealiseerde groei verdeeld over diverse maatschappijen.

Voor de nachtperiode was een verkeersvolume geprognostiseerd van 1.070; in de praktijk vonden 765 bewegingen plaats, hetgeen een afname is van 28,5% t.o.v. de prognose. Ten opzichte van november 1996 is het verkeersvolume in de nachtperiode met 14.6% afgenomen. Deze afname is met name te zien in het vrachtverkeer (-48%) en is een direct gevolg van het aangescherpte nachtbeleid.

Ontwikkeling verkeersvolume 1997





2.1.2 Verdeling over de dag

In de volgende tabel wordt de verkeersverdeling over de dag aangegeven voor de maand oktober. Het verkeer in de piekperiodes is vrijwel conform de prognose. Het verkeer in de offpiek ligt echter ruim boven de prognose, zowel voor startend als landend verkeer geldt een afwijking van +8% ten opzichte van de verwachting in het gebruiksplan. Het vermoeden bestaat dat de verslechtering van de punctualiteit voor een deel debet is aan de verschuiving van het verkeer van de piek periodes naar de off piek periodes. Tot op heden zijn er bij A.A.S. geen "tools" voor handen om de punctualiteit te monitoren.

Tabel 3: Capaciteitsprognose handelsverkeer

Gebruiksplan				
Maand	Tot.bew	Piek	Off piek	Nacht
november	28.400	15.620	11.710	1.070
* starten		8.095	5.830	275
		57%	41%	2%
* landen		7.525	5.880	795
		53%	41%	6%
Cumulatief	321.800	178.445	130.570	12.475
* starten		91.725	65.295	3.570
		57%	41%	2%
* landen		86.720	65.275	8.905
		54%	41	6%
Werkelijk				
Maand	Tot. bew.	Piek	Off piek	Nacht
november	28.993	14.753	13.475	765
* starten		7.598	6.656	246
		52%	46%	2%
* landen		7.155	6.819	519
		49%	47%	4%
Cumulatief	320.471	174.490	132.932	13.049
* starten		90.689	64.934	4.632
		57%	41%	3%
* landen		83.801	67.998	8.417
		52%	42%	5%

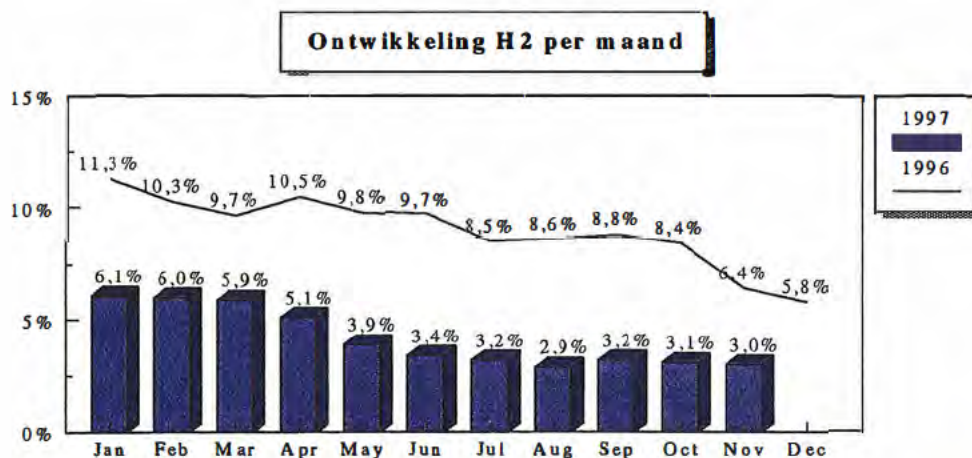
2.2 Vliegtuigtypen

Tabel 4: Verdeling vliegtuiggrootte categorieën

Cat.	Voorbeeld vliegtuigtype	Prognose	november	cumulatief
1	Cessna; Saab 340	13%	7%	9%
2	Bae-ATP, Fokker 50	12%	15%	14%
3/2	B737-200; DC9	4%	2%	3%
3/3	Bae-146; Fokker 100	12%	24%	21%
4/2	B727-100/200. DC9-50	~ 0%	1%	1%
4/3	Airbus A320; B737-300/400	37%	30%	29%
5/2	DC8; Hercules; IL76	1%	1%	1%
5/3	Airbus A310; B757	7%	8%	8%
6/2	B747-100; DC10; Tristar 100/200	< 1%	2%	2%
6/3	B747-200/300/400; Airbus A330/340	13%	11%	11%

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 november was het aandeel H2 vliegtuigen 3,0%; in november 1996 was dit 6,8%. Het aantal H2 vliegtuigen waartegen het beleid van A.A.S. gericht was is nagenoeg uit de nacht verdwenen (0,6%); in november 1996 was dit nog 9,1%. 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.



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

	nov. 1997	nov. 1996	%	t/m nov 1997	t/m nov 1996	%	jaar- verwachting
Kleine luchtvaart	456	533	- 14.4	7.481	8.295	- 9.8	7.800
Helikopters	207	235	- 11.9	3.025	2.640	+ 14.6	3.200

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	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
04 - 22		dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
06 - 24	Kaagbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud
09 - 27	Buitenveldertbaan	dagelijks onderhoud	dagelijks onderhoud

Vanwege dagelijks onderhoud kunnen de banen gedurende de maand enkele uren buiten gebruik zijn; onder dagelijks onderhoud valt o.a.:

- 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			
	november		cumulatief		november		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	35	4.956	23	37214	35	5.027	27	44.021
01L	26	3.678	28	45.085	10	1.408	28	45.220
09	18	2.513	20	31.819	30	4.335	20	31.326
19L	15	2.059	19	30.665	26	3.721	21	33.372
27	5	767	6	8.965	0	0	1	1743
04/06	1	85	1	1.751	0	5	0	285
22	0	28	1	1.367	0	3	0	172
01R	0	0	0	0	0	0	0	1
19R	1	114	3	4.038	0	1	3	4.115
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>14.200</i>	<i>100</i>	<i>160.904</i>	<i>100</i>	<i>14.500</i>	<i>100</i>	<i>160.255</i>
Landen								
06	27	3.877	23	36.907	21	3036	21	34.391
19R	37	5.311	35	56.878	63	9.129	39	62.668
27	17	2.471	21	33.185	8	1.127	21	34.027
01R	12	1.690	14	22.788	4	575	13	20.366
22	2	227	2	3.273	4	571	2	3.254
24	2	213	1	1.608	0	49	1	879
09	1	128	1	1.879	0	5	0	30
01L	2	256	2	3.945	0	0	3	4.582
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
04	0	28	0	443	0	1	0	18
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>14.200</i>	<i>100</i>	<i>160.906</i>	<i>100</i>	<i>14.493</i>	<i>100</i>	<i>160.216</i>
Totaal		28.401		321.810		28.993		320.471

4.2 Baangebruik gedurende de nacht

Tabel 11: Verondersteld nachtbaangebruik voor 1997

	Gebruiksplan				Werkelijk			
	november		cumulatief		november		cumulatief	
	%	bew.	%	bew.	%	bew.	%	bew.
Starten								
24	47	128	25	840	73	179	33	1.529
01L	45	125	50	1.659	27	66	52	2.407
09	0	0	0	2	0	0	0	3
19L	0	0	0	0	0	0	0	1
27	1	2	1	21	0	0	1	30
04/06	3	9	3	84	0	0	0	4
22	0	0	0	2	0	1	0	1
01R	0	0	0	0	0	0	0	0
19R	4	11	21	688	0	0	14	657
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>275</i>	<i>100</i>	<i>3.296</i>	<i>100</i>	<i>246</i>	<i>100</i>	<i>4.632</i>
Landen								
06	46	366	42	3.416	27	138	42	3.506
19R	44	353	48	3.913	73	381	44	3.721
27	6	50	3	251	0	0	3	292
01R	0	0	0	0	0	0	0	5
22/24	1	5	0	24	0	0	0	15
09	0	0	0	5	0	0	0	0
01L	3	21	6	498	0	0	10	878
04	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>sub.tot</i>	<i>100</i>	<i>795</i>	<i>100</i>	<i>8.107</i>	<i>100</i>	<i>519</i>	<i>100</i>	<i>8.417</i>
Totaal		1.070		11.403		765		13.049

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 uiteindelijke 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 11 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 1 maand 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 zoals dit inmiddels door de Tweede Kamer is goedgekeurd.

5.2 Nachtelijke geluidbelasting (26dB(A))

Bijlage 2 van de rapportage bevat de LAeq-geluidberekening en de 26dB(A) contour. De berekening is gebaseerd op 11 maanden actuele noiseload gegevens uit Fanomos en 1 maand prognose zoals gebruikt voor het gebruiksplan 1997. Handhaving van de 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.

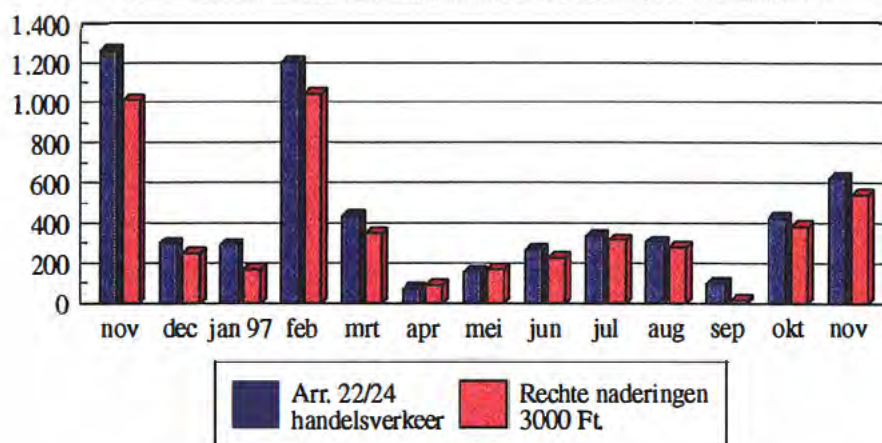
6. Thema's

6.1 Landen 22 / 24

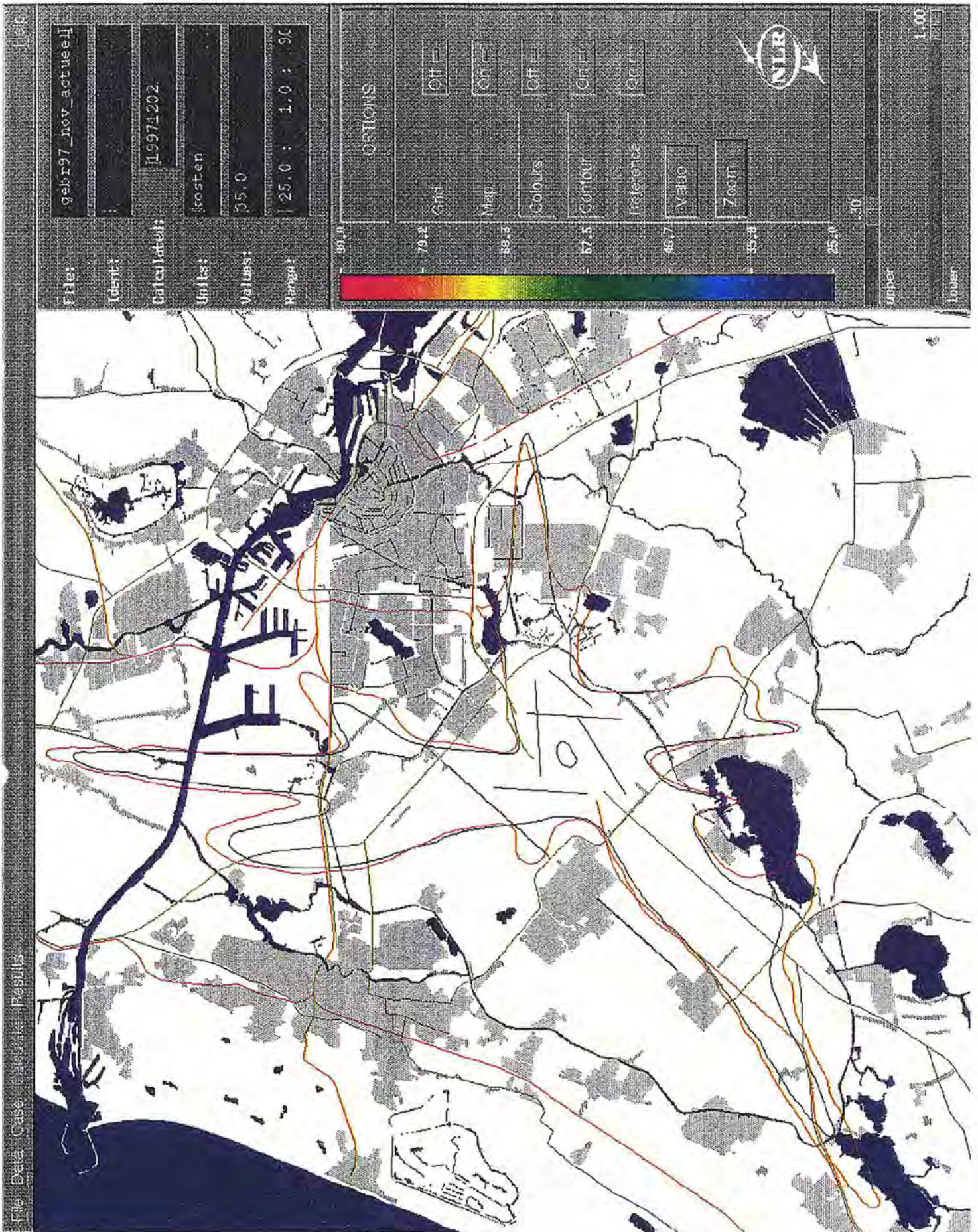
Het aantal landingen in het handelsverkeer op baan 22/24 is in november 1997 met 51 % afgenomen ten opzichte van november 1996. In november 1996 is er 1.257 keer geland op baan 22/24; in november 1997 was dit aantal 620. Het aantal rechte naderingen is ten opzichte van november 1996 met 46% afgenomen. 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 november was gesteld op 400 naderingen en met 541 rechte naderingen is dit aantal ruimschoots overschreden. Van januari t/m juli hebben er 2.375 rechte naderingen plaatsgevonden. Dit aantal, verhoogd met het gequoteerde aantal voor de maanden augustus t/m december is bepaald op 3.500 rechte naderingen voor het gehele jaar. Het aantal rechte naderingen t/m november is thans gestegen tot 3.588, hetgeen inhoudt dat er voor de maand december geen rechte naderingen beschikbaar zijn.

	november 1997	november 1996	% tov.	T/m november 1997	T/m november 1996	% tov.
Handelsverkeer	620	1.257	50,7%	4.133	4.916	16%
Rechte naderingen	541	1.010	46,4%	3.588	3.949	9%
% tov totaal aantal landingen	3,7%	7,6%		2,2%	2,7%	

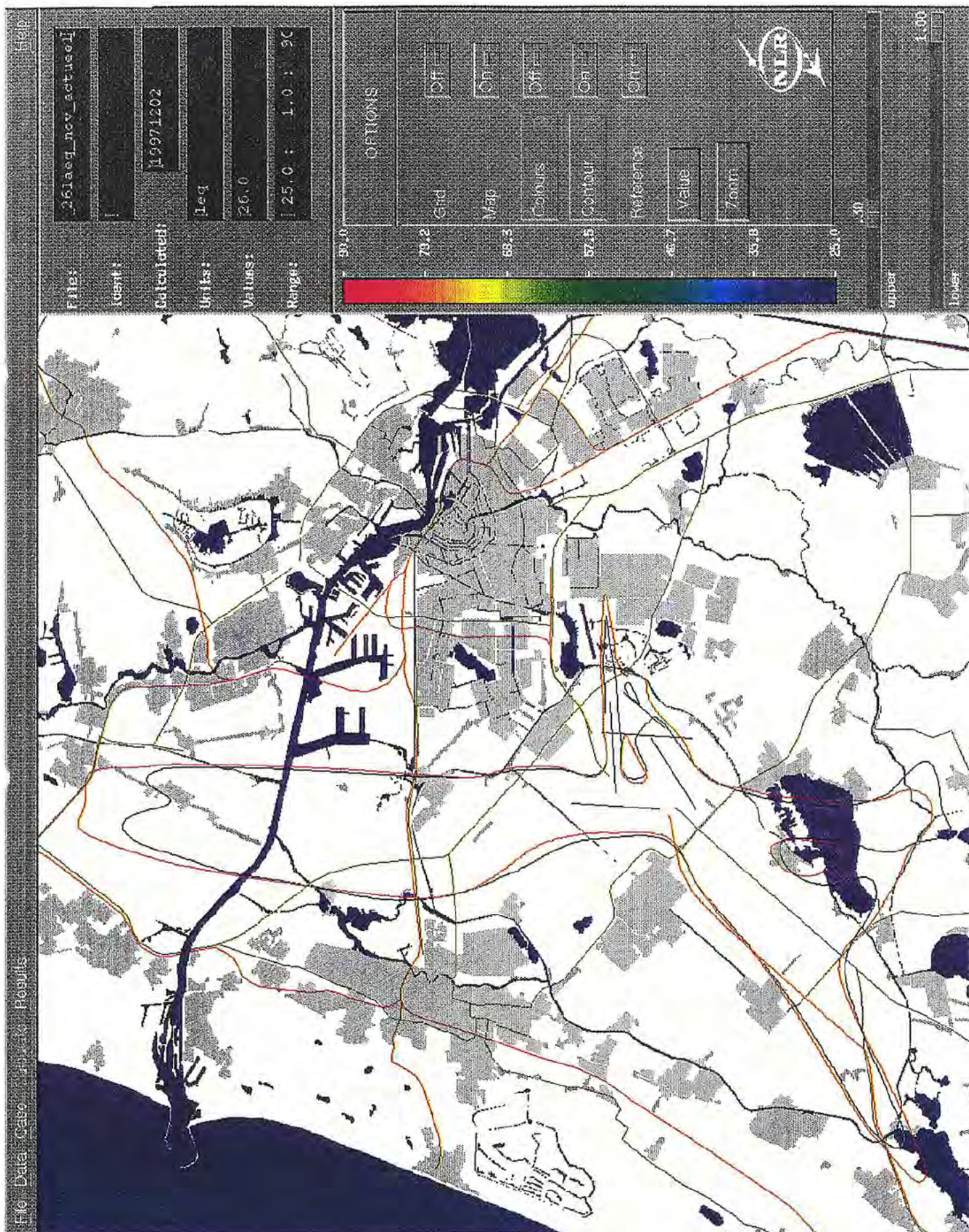
**Totaal aantal landingen 22/24 handelsverkeer
versus aantal rechte naderingen op 3000 ft. over
het centrum van Amsterdam**



Bijlage 1



Bijlage 2



Amsterdam Airport Schiphol

LUCHTVAARTINSPECTIE

BSD nr. 240.1

Datum

19 MAART 1997

			Opbergen
			5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e		2/3
20/3	5.1.2.e		5.1.2.e
	21/3		

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

Doorkiesnummer
5.1.2.eNummer
25323Bijlage
1 Uw schrijven d.d.Schiphol d.d.
11 maart 1997Telefaxnummer
5.1.2.eBehandeld door
5.1.2.e

97.002182



Betreft: Maandrapportage gebruiksplan februari 1997.

Geachte mevrouw 5.1.2.e

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

De berekening van de 26 La_{eq} contour ontbreekt bij deze rapportage. Als gevolg van een misverstand is bij het berekenen van de 12 maandbestanden gerekend met een verkeerde La_{eq} referentietijd; er zal een nieuwe berekening opgestart worden en zodra deze berekening gereed is zal het resultaat u alsnog toegezonden worden.

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

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