

ACTUALISATIE

MER Lelystad Airport

Herstel invoergegevens, verwerken actuele inzichten en voorschriften,
effecten aansluitroutes

Bijlage 8 Invoersets geluid

1. Versie Lden-tool

De volgende versie van de Lden tool is gebruikt ten behoeve van de berekeningen:

- Lden rapporteren : 3.3.0.0
- Rapportagemodule : 3.11
- Berekeningsmodule : 3.0 build 20161104

2. Studiegebied en instellingen Lden-tool

Voor het onderzoek naar de geluideffecten is het studiegebied zodanig gekozen dat de 40 dB(A) L_{den} en de 30 dB(A) L_{night} contouren volledig binnen het studiegebied vallen. Per situatie en variant die in de actualisatie van het MER is onderzocht, is het studiegebied hier zo nodig op aangepast.

Het studiegebied voor de basisscenario's bij 25.000 en 45.000 bewegingen groot luchtverkeer is gelijk aan het studiegebied uit het MER 2014. Dit gebied omvat de hierboven genoemde contouren.

| Aspect | X-coördinaat [m] | Y-coördinaat [m] |
|-------------------|------------------|------------------|
| Linker onderhoek | 150.000 | 475.000 |
| Linker bovenhoek | 150.000 | 519.000 |
| Rechter onderhoek | 203.000 | 475.000 |
| Rechter bovenhoek | 203.000 | 519.000 |

Voor de in de gevoeligheidsanalyse onderzochte situaties en de situatie bij 10.000 bewegingen is het studiegebied uitgebreid naar de volgende omvang:

| Aspect | X-coördinaat [m] | Y-coördinaat [m] |
|-------------------|------------------|------------------|
| Linker onderhoek | 150.000 | 440.000 |
| Linker bovenhoek | 150.000 | 519.000 |
| Rechter onderhoek | 210.000 | 440.000 |
| Rechter bovenhoek | 210.000 | 519.000 |

De maaswijdte voor het rekengebied is standaard ingesteld op 100 x 100 meter. Daar waar het aantal rekenpunten het maximum van 500.000 punten dat mogelijk is binnen de Lden tool overschrijdt, is de maaswijdte aangepast naar respectievelijk 250 meter of 500 meter.

Binnen het studiegebied zijn L_{den} contouren vanaf 40 dB(A) L_{den} tot en met 70 dB(A) L_{den} bepaald en zijn L_{night} contouren vanaf 30 dB(A) L_{night} tot 70 dB(A) L_{night} in stappen van 1 dB(A) bepaald.

3. Ligging van de start- en landingsbaan

De ligging van de start- en landingsbaan voor de actualisatie van het MER is gelijk aan de situatie voor het MER 2014. Onderstaande tabel geeft de baankopcoördinaten en de eventuele toegepaste verschuivingen van de start- of landingsdrempels alsmede verschuivingen van start- of landingseinde.

| Baankop | X-coördi- naat [m] | Y-coördi- naat [m] | Verschuiving | | | | Richting (°) |
|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------|------------------------|-----------------|
| | | | Start- drempel [m] | Starteinde [m] | Landings- drempel [m] | Landings- einde [m] | |
| 05 | 162.638 | 495.234 | 0 | 300 | 300 | 300 | 048 |
| 23 | 164.627 | 497.059 | 0 | 300 | 300 | 300 | 228 |

Het resulterende beginpunt voor starts en eindpunt voor naderingen zijn in de route shapefile die als invoer geldt voor de ligging van de routes in de Lden tool. Hierin zijn de verschuivingen uit bovenstaande tabel verwerkt.

4. Baangebruik en meteotoeslag

Het weer (vooral de windrichting) heeft invloed op het baangebruik en daarmee op verdeling van het geluid over de omgeving. De verdeling van het geluid is dus ook van jaar tot jaar verschillend ten gevolge van het weer. In de geluidberekeningen wordt uitgegaan van het baangebruik dat over meerdere jaren gezien als 'gemiddeld' kan worden bestempeld. Het gemiddelde baangebruik is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- De baangebruiksprognose is gebaseerd op meteorologische data voor de periode 2003 t/m 2012 voor de locatie Lelystad.
- Baanrichting 05 is preferent boven baanrichting 23.
- De maximale staartwind bedraagt 3 knopen, waarbij windstoten tot 5 knopen buiten beschouwing zijn gelaten.
- Baan 05 heeft momenteel geen ILS en landingen zullen derhalve non-precisie approaches zijn. Dit betekent voor de vereiste zicht condities dat het horizontaal zicht meer moet zijn dan 1.500 meter en de wolkenbasis hoger moet zijn dan 300 voet (100 meter). Het is echter wel de verwachting dat baan 05 ook een ILS krijgt in de voorgenomen situatie.
- Baan 23 heeft wel een ILS (met kwalificatie cat. II). De minimale gebruikscriteria zijn een horizontaal zicht van meer dan 350 meter en een wolkenbasis van meer dan 100 voet (30 meter).

Op basis van de dienstregelingen voor de marktscenario's met 25.000 en met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer is op basis van deze uitgangspunten het baangebruik bepaald per uur van de dag voor de 10 'meteojaren' en gemiddeld naar één jaar. Overall resulteert dit in een gebruik van baanrichting 05 in circa 40% van de tijd en gebruik van baanrichting 23 in circa 60% van de tijd. Dat baanrichting 23 vaker gebruikt wordt, is het gevolg van overwegend zuidwestenwind. In de nachtperiode (het gebruik van Lelystad Airport in de nacht heeft voornamelijk betrekking op de periode tussen 06.00 en 07.00 uur) wijkt het gebruik hier van af, doordat het weer in de nachtperiode in het algemeen 'rustiger' is, waardoor vaker baan 05 gebruikt kan worden. Onderstaande tabel geeft per etmaalperiode en voor starts en landingen afzonderlijk het gemiddelde baangebruik.

| Type verkeer | Etmaalperiode | Baan 05 | Baan 23 |
|--------------------------|--|---------|---------|
| IFR verkeer – starts | Dagperiode (07.00 uur tot 19.00 uur) | 38% | 62% |
| | Avondperiode (19.00 uur tot 23.00 uur) | 38% | 62% |
| | Nachtperiode (23.00 uur tot 07.00 uur) | 52% | 48% |
| IFR verkeer - naderingen | Dagperiode (07.00 uur tot 19.00 uur) | 37% | 63% |
| | Avondperiode (19.00 uur tot 23.00 uur) | 38% | 62% |
| | Nachtperiode (23.00 uur tot 07.00 uur) | 0% | 0% |

Voor het overige verkeer is een vast baangebruik verondersteld, gelijk per type verkeer en etmaalperiode, zie onderstaande tabel.

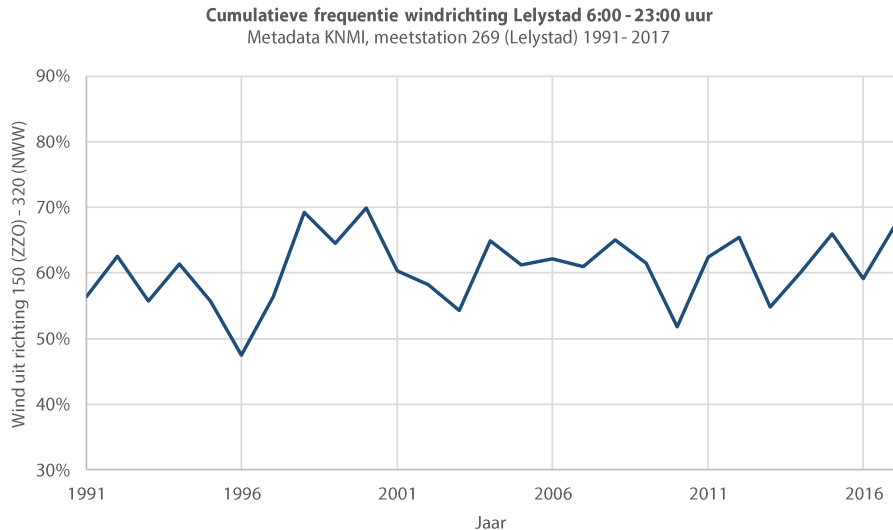
| Type verkeer | Etmaalperiode | Baan 05 | Baan 23 |
|----------------|--|---------|---------|
| Overig verkeer | Dagperiode (07.00 uur tot 19.00 uur) | 40% | 60% |
| | Avondperiode (19.00 uur tot 23.00 uur) | 40% | 60% |
| | Nachtperiode (23.00 uur tot 07.00 uur) | 40% | 60% |

Om in bepaalde mate rekening te houden met de onzekerheid in het verwachte baangebruik als gevolg van de jaarlijkse variatie in het weer, is in de geluidbelastingberekeningen een meteotoeslag toegepast. De hoogte van deze toeslag is in de Regeling burgerluchthavens vastgesteld op 20%.

“Als compensatie voor de onzekerheid in het verwachte baangebruik als gevolg van de jaarlijkse variatie in het weer dient in een geluidbelastingberekening (ten behoeve van de vaststelling van een grenswaarde op te nemen in een luchthavenbesluit of luchthavenregeling) een meteotoeslag te worden toegepast. De hoogte van deze toeslag is op basis van onderzoek uitgevoerd in het jaar 2002 vastgesteld op 20% [Ref 5.]. De verdeling van de 20% meteotoeslag over de start-/landingsbaan (of -banen) van de luchthaven dient gemotiveerd te worden. In een handavingsberekening wordt geen meteotoeslag toegepast.”

Het aantal vliegtuigbewegingen in de geluidberekening is als gevolg van de meteotoeslag 20% hoger dan in de verkeersverdeling.

De meteotoeslag is toegepast door het gebruik per baanrichting met 10 procentpunt op te hogen. De onderstaande figuur illustreert dat deze toeslag overeen komt met de variaties die in praktijk optreden. De figuur geeft daartoe de cumulatieve frequentie van de windrichting op Lelystad, gebaseerd op meteogegevens voor de periode 1991 – 2017.



5. Routes

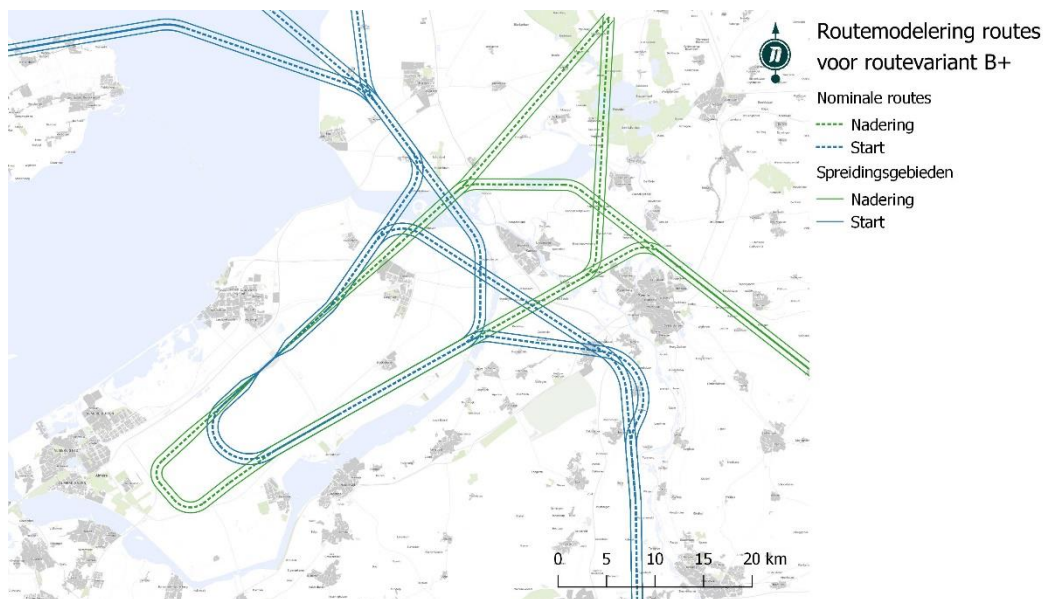
De ligging van de vliegroutes voor het IFR verkeer en het helikopter zijn niet gewijzigd ten opzichte van het MER 2014. Wel zijn de routes gewijzigd voor het VFR verkeer. Het hoofdrapport geeft in paragraaf 3.4.3 de gewijzigde routes voor het VFR verkeer.

Voor de geluidberekeningen wordt voor het IFR luchtverkeer gebruik gemaakt van spreidingsgebieden voor het modelleren van de spreiding van het verkeer op de routes.

De spreidingsgebieden zijn gebaseerd op de navigatiespecificaties (P-RNAV1) en de daarbij in de praktijk waargenomen spreidingen rondom de nominale vliegroute. Net als in het MER 2014 is een spreiding van 0,3 nautische mijl (560 meter) gehanteerd.

Voor starts is, vanaf het take-off punt verondersteld dat de spreiding met 15 graden divergeert ten opzichte van de middellijn van de baan, tot de spreiding van 0,3 nautische mijl wordt bereikt. Voor landingen is verondersteld dat het spreidingsgebied (0,3 nautische mijl) convergeert met 15 graden ten opzichte van de middellijn van de baan, en deze valt samen in het landingspunt op de baan. De modellering voor naderingen wijkt daarmee af van de spreiding die in het MER 2014 is verondersteld waarbij de spreiding vast (0,3 nautische mijl) is tijdens de eindnadering. Daarmee sluit de verwachte spreiding nu beter aan op de spreiding die voor andere luchthavens zichtbaar is. Onderstaande figuur geeft de gebruikte spreidingsgebieden weer.

Voor het VFR en het helikopter verkeer is geen spreiding rondom de routes toegepast. De routes voor het VFR en helikopter verkeer stoppen ter hoogte van Harderwijk en iets ten noorden van de Ketelbrug. Het studiegebied voor de MER en dus het gebied waarbinnen de geluidbelasting berekend wordt, is echter groter. De reden om de routes niet verder te modelleren is dat in de praktijk het verkeer zich vanaf die punten (of al eerder) zal verspreiden naar allerlei min of meer willekeurige richtingen. De geluidbelasting zal dan verspreid worden over de omgeving en niet meer zichtbaar worden in een 40 dB(A) L_{den} contour.



De volgende toekenning van verkeer aan routes is gehanteerd:

| Baan | Sector | Type vlucht | |
|------|-----------------------|-------------|----------|
| | | Starts | Nadering |
| 05 | 1 (Noord) | BERGI2E | NETOM |
| | 2 (Oost/zuidoost) | KUDAD1E | BAMEX |
| | 3 (Zuid) | KUDAD1E | BAMEX |
| | 4/5 (Zuid-/noordwest) | BERGI2E | NETOM |
| 23 | 1 (Noord) | BERGI2F | NETOM |
| | 2 (Oost/zuidoost) | KUDAD1F | BAMEX |
| | 3 (Zuid) | KUDAD1F | BAMEX |
| | 4/5 (Zuid-/noordwest) | BERGI2F | NETOM |

Verkeer van en naar sectoren 1, 4 en 5 is gemodelleerd op basis van de BERGI route voor vertrekkend verkeer en de NETOM route voor naderend verkeer. Het verkeer is niet nader uitgesplitst naar afzonderlijke routes, aangezien het splitsingspunt tussen de betreffende routes (ruim) buiten de 40 dB(A) L_{den} en 30 dB(A) L_{night} contouren ligt. Hetzelfde geldt voor verkeer van en naar sectoren 2 en 3 dat is gemodelleerd op basis van de KUDAD vertrekroute en de BAMEX naderingsroute.

6. Geluid en prestatiegegevens

De gehanteerde geluid- en prestatiegegevens vormen een wettelijk onderdeel van het rekenvoorschrift (invoertabellen) en worden ook wel aangeduid als 'Appendices'. De informatie is opgenomen in **Error! Reference source not found.**

7. Totstandkoming verkeersgegevens

De verkeersgegevens (baangebruik, vliegtuigtypes, tijdstippen en herkomst en bestemming van een vlucht) zijn ongewijzigd ten opzichte van het MER 2014.

De verkeersgegevens van het groot luchtverkeer zijn door Schiphol Group aangeleverd. Deze gegevens zijn gebaseerd op een basisverkeersscenario in de vorm van een dienstregeling, waarbij aan elke vlucht een tijdstip en luchthaven van herkomst (voor landingen) of bestemming (voor starts) is gekoppeld. Voor elke luchthaven van bestemming is de afstand tot Lelystad bepaald en daaruit volgt de afstandsklasse. Het baangebruik is bepaald op basis van het tijdstip van de vlucht en historische meteogegevens voor windrichting en -snelheid.

De verkeersgegevens van het klein- en helikopterverkeer en het MRO en zakenverkeer zijn door Lelystad Airport aangeleverd. Deze gegevens zijn afgeleid van het huidige gebruik van de luchthaven. Voor het klein- en helikopterverkeer is voor de geluidberekeningen gebruik gemaakt van geluidcategorieën 001 t/m 008 en 010 t/m 016. Voor het MRO en zakenverkeer, zoals vluchten met turboprops (Fokker 50 en Dash 8) en business jets, is in het MER 2014 is een bewuste keuze gemaakt om de geluidberekeningen voor de gehele categorie te baseren op de gegevens van een Bombardier Dash 8-300. In de contraexpertise is de vraag gesteld of deze categorie uitsplitsing behoeft, waarbij de business jets afzonderlijke zouden worden doorgerekend. In de actualisatie is hier niet voor gekozen, om de reden dat het gebruik van business jets een wijziging van de invoerset zou betekenen waarbij bovendien de geluidbelasting in handhavingpunten zou toenemen en daarmee de gebruikruimte vergroot zou worden.

8. Verkeersgegevens – klein verkeer

Onderstaande tabel geeft het aantal vliegtuigbewegingen van het klein verkeer per vliegtuigtype (op basis van ICAO code). De aantallen bewegingen zijn exclusief 20% meteotoeslag.

| Vliegtuigtype [ICAO code] | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|------------------------------|---|---|---|
| A210 | | | 13 |
| AA1 | | | 2153 |
| AA5 | | | 1794 |
| AAT3 | | | 0 |
| AC11 | | | 3046 |
| AC80 | | | 66 |
| AC95 | | | 1077 |
| C150 | 20320 | 20320 | 5467 |
| C152 | 1920 | 1920 | 720 |
| C172 | 19600 | 19600 | 5556 |
| C182 | 10560 | 10560 | 914 |
| C310 | 2240 | 2240 | 774 |
| DV20 | 1920 | 1920 | 707 |
| EV97 | | | 677 |

| Vliegtuigtype [ICAO code] | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|------------------------------|---|---|---|
| G115 | 9120 | 9120 | 2743 |
| P28A | 14320 | 14320 | 4293 |
| Totaal | 80000 | 80000 | 30000 |

9. Verkeersgegevens – helikopterverkeer

Onderstaande tabel geeft het aantal vliegtuigbewegingen van het helikopterverkeer per helikoptertype (op basis van ICAO code). De aantallen bewegingen zijn exclusief 20% meteotoeslag.

| Vliegtuigtype [ICAO code] | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|------------------------------|---|---|---|
| A109 | | | 350 |
| A119 | | | 336 |
| AS65 | 150 | 150 | 75 |
| B105 | 7060 | 7060 | 3194 |
| DRAG | | | 237 |
| EC35 | 2300 | 2300 | 1800 |
| R22 | 12340 | 12340 | 5933 |
| S61 | 60 | 60 | 30 |
| S76 | 90 | 90 | 45 |
| Totaal | 22000 | 22000 | 12000 |

10. Verkeersgegevens – IFR groot verkeer

Onderstaande tabel geeft het aantal vliegtuigbewegingen van het IFR groot verkeer per vliegtuigtype (op basis van ICAO code). De aantallen bewegingen zijn exclusief 20% meteotoeslag.

| Vliegtuigtype [ICAO code] | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|------------------------------|---|---|---|
| A319 | 1623 | 4058 | 10635 |
| A320 | 1229 | 3072 | 7287 |
| B733 | | | 590 |
| B734 | 962 | 2405 | 1770 |
| B737 | 2884 | 7209 | 3677 |
| B738 | 3032 | 7581 | 21042 |
| DH8D | 270 | 674 | |
| Totaal | 10000 | 25000 | 45000 |

11. Verkeersgegevens – IFR zakenverkeer en MRO

Onderstaande tabel geeft het aantal vliegtuigbewegingen van het IFR zakenverkeer en MRO per vliegtuigtype (op basis van ICAO code). De aantallen bewegingen zijn exclusief 20% meteotoeslag.

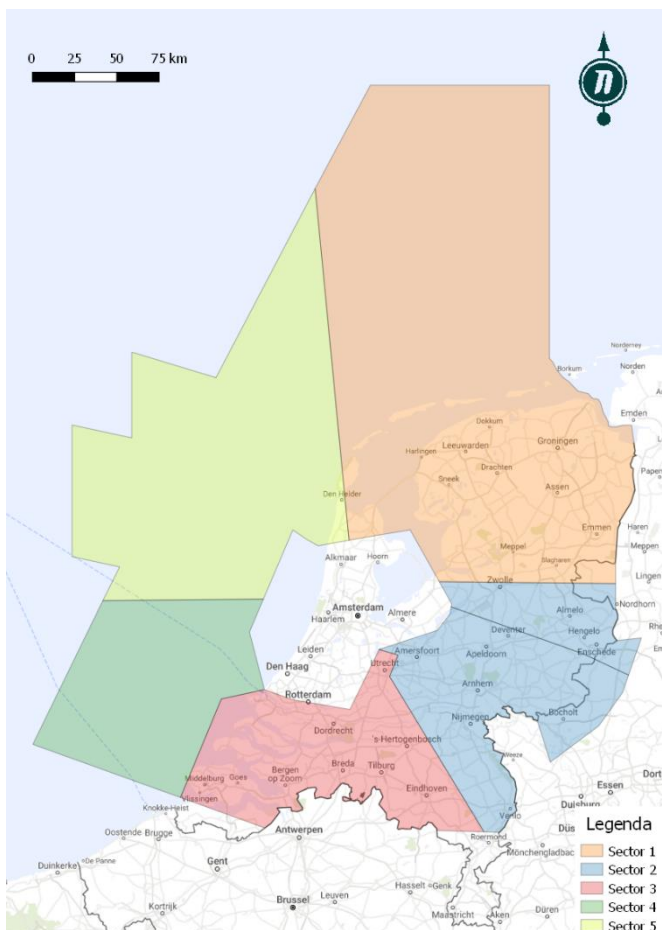
| Vliegtuigtype [ICAO code] | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|------------------------------|---|---|---|
| DH8C | 1600 | 4000 | 4500 |
| Totaal | 1600 | 4000 | 4500 |

12. Verdeling IFR groot verkeer over sectoren

Onderstaande tabel geeft de verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over sectoren. De aantallen bewegingen zijn exclusief 20% meteotoeslag.

| Sector | 10.000 bewegingen groot luchtverkeer | 25.000 bewegingen groot luchtverkeer | 45.000 bewegingen groot luchtverkeer |
|-----------------------|---|---|---|
| 1 (Noord) | 3% | 3% | 4% |
| 2 (Oost/zuidoost) | 34% | 34% | 43% |
| 3 (Zuid) | 58% | 58% | 37% |
| 4/5 (Zuid-/noordwest) | 5% | 5% | 16% |

De indeling van het luchtruim naar sectoren is weergegeven in onderstaande figuur.



13. Uitgebreide verkeergegevens – klein verkeer (10.000 en 25.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen van het klein verkeer zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 10.000 en met 25.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. De aantallen bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| Naderingen | 05 | C150 | 1400 | 1104 | | 96 | | | | 1200 |
| | | C152 | 1400 | 331 | | 29 | | | | 360 |
| | | C172 | 1400 | 1380 | | 120 | | | | 1500 |
| | | C182 | 1400 | 221 | | 19 | | | | 240 |
| | | C310 | | 110 | | 10 | | | | 120 |
| | | DV20 | 1400 | 331 | | 29 | | | | 360 |
| | | G115 | 1400 | 773 | | 67 | | | | 840 |
| | | P28A | 1400 | 1270 | | 110 | | | | 1380 |
| | 23 | C150 | 1401 | 1546 | | 134 | | | | 1680 |
| | | C152 | 1401 | 464 | | 40 | | | | 504 |
| | | C172 | 1401 | 1932 | | 168 | | | | 2100 |
| | | C182 | 1401 | 309 | | 27 | | | | 336 |
| | | C310 | | 155 | | 13 | | | | 168 |
| | | DV20 | 1401 | 464 | | 40 | | | | 504 |
| | | G115 | 1401 | 1082 | | 94 | | | | 1176 |
| | | P28A | 1401 | 1777 | | 155 | | | | 1932 |
| Starts | 05 | C150 | 0000 | 1104 | | 96 | | | | 1200 |
| | | C152 | 0000 | 331 | | 29 | | | | 360 |
| | | C172 | 0000 | 1380 | | 120 | | | | 1500 |
| | | C182 | 0000 | 221 | | 19 | | | | 240 |
| | | C310 | | 110 | | 10 | | | | 120 |
| | | DV20 | 0000 | 331 | | 29 | | | | 360 |
| | | G115 | 0000 | 773 | | 67 | | | | 840 |
| | | P28A | 0000 | 1270 | | 110 | | | | 1380 |
| | 23 | C150 | 0001 | 1546 | | 134 | | | | 1680 |
| | | C152 | 0001 | 464 | | 40 | | | | 504 |
| | | C172 | 0001 | 1932 | | 168 | | | | 2100 |
| | | C182 | 0001 | 309 | | 27 | | | | 336 |
| | | C310 | | 155 | | 13 | | | | 168 |
| | | DV20 | 0001 | 464 | | 40 | | | | 504 |
| | | G115 | 0001 | 1082 | | 94 | | | | 1176 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| | | P28A | 0001 | 1777 | | 155 | | | | 1932 |
| Circuit | 05 | C150 | 3200 | 6652 | | 1108 | | | | 7760 |
| | | C152 | 3200 | 221 | | 19 | | | | 240 |
| | | C172 | 3200 | 5850 | | 950 | | | | 6800 |
| | | C182 | 3200 | 4091 | | 709 | | | | 4800 |
| | | C310 | | 754 | | 126 | | | | 880 |
| | | DV20 | 3200 | 221 | | 19 | | | | 240 |
| | | G115 | 3200 | 2487 | | 393 | | | | 2880 |
| | | P28A | 3200 | 3804 | | 596 | | | | 4400 |
| | 23 | C150 | 3200 | 9313 | | 1551 | | | | 10864 |
| | | C152 | 3200 | 309 | | 27 | | | | 336 |
| | | C172 | 3200 | 8190 | | 1330 | | | | 9520 |
| | | C182 | 3200 | 5728 | | 992 | | | | 6720 |
| | | C310 | | 1055 | | 177 | | | | 1232 |
| | | DV20 | 3200 | 309 | | 27 | | | | 336 |
| | | G115 | 3200 | 3482 | | 550 | | | | 4032 |
| | | P28A | 3200 | 5326 | | 834 | | | | 6160 |
| Totaal | | | | 84288 | 0 | 11712 | 0 | 0 | 0 | 96000 |

14. Uitgebreide verkeergegevens – klein verkeer (45.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen van het klein verkeer zoals deze zijn gehanteerd in het scenario met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. De aantallen bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | C150 | 1400 | 414 | | 36 | | | | 450 |
| | | C152 | 1400 | 124 | | 11 | | | | 135 |
| | | C172 | 1400 | 518 | | 45 | | | | 563 |
| | | C182 | 1400 | 83 | | 7 | | | | 90 |
| | | C310 | | 41 | | 4 | | | | 45 |
| | | DV20 | 1400 | 124 | | 11 | | | | 135 |
| | | G115 | 1400 | 290 | | 25 | | | | 315 |
| | | P28A | 1400 | 476 | | 41 | | | | 518 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| | 23 | A210 | 1401 | | | 8 | | | | 8 |
| | | AC80 | 1401 | 29 | | | | | | 29 |
| | | C150 | 1401 | 580 | | 50 | | | | 630 |
| | | C152 | 1401 | 174 | | 15 | | | | 189 |
| | | C172 | 1401 | 725 | | 63 | | | | 788 |
| | | C182 | 1401 | 116 | | 10 | | | | 126 |
| | | C310 | | 29 | | 5 | | | | 34 |
| | | DV20 | 1401 | 174 | | 8 | | | | 181 |
| | | G115 | 1401 | 406 | | 35 | | | | 441 |
| | | P28A | 1401 | 667 | | 58 | | | | 725 |
| Starts | 05 | AC80 | 0000 | 21 | | | | | | 21 |
| | | C150 | 0000 | 414 | | 36 | | | | 450 |
| | | C152 | 0000 | 124 | | 11 | | | | 135 |
| | | C172 | 0000 | 518 | | 45 | | | | 563 |
| | | C182 | 0000 | 83 | | 7 | | | | 90 |
| | | C310 | | 21 | | 4 | | | | 24 |
| | | DV20 | 0000 | 124 | | 11 | | | | 135 |
| | | G115 | 0000 | 290 | | 25 | | | | 315 |
| | | P28A | 0000 | 476 | | 41 | | | | 518 |
| | 23 | AC80 | 0001 | 29 | | | | | | 29 |
| | | C150 | 0001 | 580 | | 50 | | | | 630 |
| | | C152 | 0001 | 174 | | 15 | | | | 189 |
| | | C172 | 0001 | 725 | | 63 | | | | 788 |
| | | C182 | 0001 | 116 | | 10 | | | | 126 |
| | | C310 | | 29 | | 5 | | | | 34 |
| | | DV20 | 0001 | 174 | | 15 | | | | 189 |
| | | G115 | 0001 | 406 | | 35 | | | | 441 |
| | | P28A | 0001 | 667 | | 58 | | | | 725 |
| Circuit | 05 | A210 | 3200 | | | 7 | | | | 7 |
| | | AA1 | 3200 | 2219 | | 365 | | | | 2584 |
| | | AA5 | 3200 | 1849 | | 305 | | | | 2153 |
| | | AAT3 | 3200 | | | 0 | | | | 0 |
| | | AC11 | 3200 | 1479 | | 244 | | | | 1723 |
| | | AC95 | 3200 | 1109 | | 183 | | | | 1292 |
| | | C150 | 3200 | 276 | | 50 | | | | 326 |
| | | C152 | 3200 | 83 | | 7 | | | | 90 |
| | | C172 | 3200 | 345 | | 52 | | | | 397 |
| | | C182 | 3200 | 55 | | 22 | | | | 77 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|----------|-------------|----------|----------|----------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| | | C310 | | 283 | | 47 | | | | 330 |
| | | DV20 | 3200 | 83 | | | | | | 83 |
| | | EV97 | 3200 | 690 | | 122 | | | | 812 |
| | | G115 | 3200 | 243 | | 26 | | | | 268 |
| | | P28A | 3200 | 317 | | 41 | | | | 358 |
| | 23 | A210 | 3200 | | | 1 | | | | 1 |
| | | AC11 | 3200 | 1933 | | | | | | 1933 |
| | | C150 | 3200 | 3492 | | 582 | | | | 4074 |
| | | C152 | 3200 | 116 | | 10 | | | | 126 |
| | | C172 | 3200 | 3071 | | 499 | | | | 3570 |
| | | C182 | 3200 | 215 | | 372 | | | | 587 |
| | | C310 | | 396 | | 66 | | | | 462 |
| | | DV20 | 3200 | 116 | | 9 | | | | 125 |
| | | G115 | 3200 | 1306 | | 206 | | | | 1512 |
| | | P28A | 3200 | 1997 | | 313 | | | | 2310 |
| Totaal | | | | 31608 | 0 | 4392 | 0 | 0 | 0 | 36000 |

15. Uitgebreide verkeergegevens – helikopter verkeer (10.000 en 25.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal helikopterbewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 10.000 en met 25.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. De aantallen bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Helikoptertype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|-------------------------------|-----------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| Naderingen | 05 | AS65 | 1700 | 35 | | 3 | | | | 38 |
| | 23 | AS65 | 1700 | 48 | | 4 | | | | 53 |
| | 05 | B105 | 1700 | 138 | | 12 | | | | 150 |
| | 23 | B105 | 1700 | 193 | | 17 | | | | 210 |
| | 05 | EC35 | 1700 | 419 | | 131 | | 25 | | 575 |
| | 23 | EC35 | 1700 | 587 | | 183 | | 35 | | 805 |
| | 05 | R22 | 1700 | 414 | | 36 | | | | 450 |
| | 23 | R22 | 1700 | 580 | | 50 | | | | 630 |
| | 05 | S61 | 1700 | 14 | | 1 | | | | 15 |
| | 23 | S61 | 1700 | 19 | | 2 | | | | 21 |

| Type vlucht | Baan | Helikoptertype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|----------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| | 05 | S76 | 1700 | 21 | | 2 | | | | 23 |
| | 23 | S76 | 1700 | 29 | | 3 | | | | 32 |
| Starts | 05 | AS65 | 0000 | 35 | | 3 | | | | 38 |
| | 23 | AS65 | 0000 | 48 | | 4 | | | | 53 |
| | 05 | B105 | 0000 | 138 | | 12 | | | | 150 |
| | 23 | B105 | 0000 | 193 | | 17 | | | | 210 |
| | 05 | EC35 | 0000 | 419 | | 131 | | 25 | | 575 |
| | 23 | EC35 | 0000 | 587 | | 183 | | 35 | | 805 |
| | 05 | R22 | 0001 | 414 | | 36 | | | | 450 |
| | 23 | R22 | 0001 | 580 | | 50 | | | | 630 |
| | 05 | S61 | 0003 | 14 | | 1 | | | | 15 |
| | 23 | S61 | 0003 | 19 | | 2 | | | | 21 |
| | 05 | S76 | 0004 | 21 | | 2 | | | | 23 |
| | 23 | S76 | 0004 | 29 | | 3 | | | | 32 |
| Circuit | 05 | B105 | 3400 | 3069 | | 162 | | | | 3230 |
| | 23 | B105 | 3400 | 4296 | | 226 | | | | 4522 |
| | 05 | R22 | 3400 | 5007 | | 264 | | | | 5270 |
| | 23 | R22 | 3400 | 7009 | | 369 | | | | 7378 |
| Totaal | | | | 24372 | 0 | 1908 | 0 | 120 | 0 | 26400 |

16. Uitgebreide verkeergegevens – helikopter verkeer (45.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal helikopterbewegingen zoals deze zijn gehanteerd in het scenario met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. De aantallen bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | AS65 | 1700 | 17 | | 2 | | | | 19 |
| | | B105 | 1700 | 69 | | 6 | | | | 75 |
| | | EC35 | 1700 | 385 | | 128 | | 25 | | 538 |
| | | R22 | 1700 | 207 | | 18 | | | | 225 |
| | | S61 | 1700 | 7 | | 1 | | | | 8 |
| | | S76 | 1700 | 10 | | 1 | | | | 11 |
| | 23 | AS65 | 1700 | 24 | | 2 | | | | 26 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| | | B105 | 1700 | 97 | | 8 | | | | 105 |
| | | EC35 | 1700 | 538 | | 179 | | 35 | | 753 |
| | | R22 | 1700 | 290 | | 25 | | | | 315 |
| | | S61 | 1700 | 10 | | 1 | | | | 11 |
| | | S76 | 1700 | 14 | | 1 | | | | 16 |
| Starts | 05 | A109 | 0000 | 175 | | | | | | 175 |
| | | A119 | 0000 | 35 | | | | | | 35 |
| | | AS65 | 0000 | 17 | | 2 | | | | 19 |
| | | B105 | 0000 | 35 | | 6 | | | | 41 |
| | | EC35 | 0000 | 210 | | 128 | | 25 | | 363 |
| | | R22 | 0001 | 207 | | 18 | | | | 225 |
| | | S61 | 0003 | 7 | | 1 | | | | 8 |
| | | S76 | 0004 | 10 | | 1 | | | | 11 |
| | 23 | A109 | 0000 | 245 | | | | | | 245 |
| | | AS65 | 0000 | 24 | | 2 | | | | 26 |
| | | B105 | 0000 | 97 | | 8 | | | | 105 |
| | | EC35 | 0000 | 293 | | 179 | | 35 | | 508 |
| | | R22 | 0001 | 290 | | 25 | | | | 315 |
| | | S61 | 0003 | 10 | | 1 | | | | 11 |
| | | S76 | 0004 | 14 | | 1 | | | 16 | |
| Circuit | 05 | A119 | 3400 | 153 | | | | | | 153 |
| | | B105 | 3400 | 1381 | | 81 | | | | 1462 |
| | | DRAG | 3400 | | | 119 | | | | 119 |
| | | R22 | 3400 | 2503 | | 13 | | | | 2516 |
| | 23 | A119 | 3400 | 215 | | | | | | 215 |
| | | B105 | 3400 | 1933 | | 113 | | | | 2046 |
| | | DRAG | 3400 | | | 166 | | | | 166 |
| | | R22 | 3400 | 3505 | | 18 | | | | 3523 |
| Totaal | | | | 13026 | | 1254 | | 120 | 14400 | |

17. Uitgebreide verkeergegevens – IFR groot verkeer (10.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR groot verkeer bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 10.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | A319 | 5000 | | 349 | | | | | 349 |
| | | A319 | 5001 | | | 65 | | | | 65 |
| | 23 | A319 | 5002 | | 464 | | | | | 464 |
| | | A319 | 5003 | | | 97 | | | | 97 |
| | 05 | A320 | 5000 | | 279 | | | | | 279 |
| | | A320 | 5002 | | 458 | | | | | 458 |
| | 05 | B734 | 5000 | | 193 | | 51 | | | 244 |
| | | B734 | 5002 | | 258 | | 76 | | | 334 |
| | 05 | B737 | 5000 | | 379 | | 285 | | | 664 |
| | | B737 | 5002 | | 628 | | 435 | | | 1063 |
| | 05 | B738 | 5000 | | 405 | | 222 | | | 627 |
| | | B738 | 5001 | | | 65 | | | | 65 |
| | 23 | B738 | 5002 | | 691 | | 337 | | | 1028 |
| | | B738 | 5003 | | | 98 | | | | 98 |
| | 05 | DH8D | 5001 | 61 | | | | | | 61 |
| | | DH8D | 5003 | 101 | | | | | | 101 |
| Starts | 05 | A319 | 6020 | | 205 | | 65 | | | 270 |
| | | A319 | 6021 | | 65 | | | | | 65 |
| | | A319 | 6041 | | | 65 | | | | 65 |
| | 23 | A319 | 6070 | | 282 | | 97 | | | 379 |
| | | A319 | 6071 | | 97 | | | | | 97 |
| | A319 | | 6091 | | | 98 | | | | 98 |
| | 05 | A320 | 6021 | | 58 | | 65 | | | 123 |
| | | A320 | 6022 | | 155 | | | | | 155 |
| | 23 | A320 | 6071 | | 103 | | 97 | | | 201 |
| | | A320 | 6072 | | 258 | | | | | 258 |
| | 05 | B734 | 6022 | | 192 | | 51 | | | 242 |
| | | B734 | 6072 | | 259 | | 76 | | | 335 |
| | 05 | B737 | 6020 | | | | | | 79 | 79 |
| | | B737 | 6021 | | 232 | | | | 79 | 311 |
| | | B737 | 6022 | | 281 | | | | 79 | 360 |
| | 23 | B737 | 6070 | | | | | | 67 | 67 |
| | | B737 | 6071 | | 345 | | | | 67 | 412 |
| | | B737 | 6072 | | 438 | | | | 67 | 505 |
| | 05 | B738 | 6021 | | 54 | | | | | 54 |
| | | B738 | 6022 | | 376 | | 50 | | 226 | 652 |
| | | B738 | 6040 | | | 65 | | | | 65 |
| | 23 | B738 | 6071 | | 90 | | | | | 90 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|-------------|------------|-------------|----------|------------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| | | B738 | 6072 | | 596 | | 76 | | 193 | 864 |
| | | B738 | 6090 | | | 98 | | | | 98 |
| | 05 | DH8D | 6040 | 61 | | | | | | 61 |
| | 23 | DH8D | 6090 | 101 | | | | | | 101 |
| Totaal | | | | 324 | 8191 | 648 | 1981 | 0 | 856 | 12000 |

18. Uitgebreide verkeergegevens – IFR groot verkeer (25.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR groot verkeer bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 25.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|------------------------------|-----------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | Sector | |
| | | | | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | 1/4/5 | 2/3 | |
| Naderingen | 05 | A319 | 5004 | | 872 | | | | | 872 |
| | | A319 | 5005 | | | 163 | | | | 163 |
| | 23 | A319 | 5006 | | 1159 | | | | | 1159 |
| | | A319 | 5007 | | | 243 | | | | 243 |
| | 05 | A320 | 5004 | | 698 | | | | | 698 |
| | 23 | A320 | 5006 | | 1146 | | | | | 1146 |
| | 05 | B734 | 5004 | | 482 | | 126 | | | 609 |
| | 23 | B734 | 5006 | | 646 | | 189 | | | 834 |
| | 05 | B737 | 5004 | | 947 | | 713 | | | 1660 |
| | 23 | B737 | 5006 | | 1569 | | 1088 | | | 2658 |
| | 05 | B738 | 5004 | | 1013 | | 554 | | | 1567 |
| | | B738 | 5005 | | | 161 | | | | 161 |
| | 23 | B738 | 5006 | | 1727 | | 842 | | | 2569 |
| | | B738 | 5007 | | | 244 | | | | 244 |
| | 05 | DH8D | 5005 | 152 | | | | | | 152 |
| | 23 | DH8D | 5007 | 252 | | | | | | 252 |
| Starts | 05 | A319 | 6120 | | 513 | | 162 | | | 675 |
| | | A319 | 6121 | | 162 | 161 | | | | 324 |
| | 23 | A319 | 6420 | | 704 | | 243 | | | 948 |
| | | A319 | 6421 | | 243 | 244 | | | | 487 |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| 05 | A320 | 6121 | | 146 | | 162 | | | 308 | |
| | | 6122 | | 388 | | | | | 388 | |
| 23 | A320 | 6421 | | 258 | | 243 | | | 502 | |
| | | 6422 | | 646 | | | | | 646 | |
| 05 | B734 | 6122 | | 479 | | 126 | | | 606 | |
| 23 | B734 | 6422 | | 649 | | 189 | | | 838 | |
| 05 | B737 | 6120 | | | | | | 197 | 197 | |
| | | 6121 | | 580 | | | | 197 | 777 | |
| | | 6122 | | 704 | | | | 197 | 901 | |
| 23 | B737 | 6420 | | | | | | 167 | 167 | |
| | | 6421 | | 861 | | | | 167 | 1029 | |
| | | 6422 | | 1096 | | | | 167 | 1263 | |
| 05 | B738 | 6120 | | | 161 | | | | 161 | |
| | | 6121 | | 135 | | | | | 135 | |
| | | 6122 | | 939 | | 126 | | 566 | 1631 | |
| 23 | B738 | 6420 | | | 244 | | | | 244 | |
| | | 6421 | | 224 | | | | | 224 | |
| | | 6422 | | 1490 | | 189 | | 481 | 2160 | |
| 05 | DH8D | 6120 | 152 | | | | | | 152 | |
| 23 | DH8D | 6420 | 252 | | | | | | 252 | |
| Totaal | | | | 809 | 20477 | 1621 | 4953 | 0 | 2140 | 30000 |

19. Uitgebreide verkeergegevens – IFR groot verkeer (45.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR groot verkeer bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | A319 | 5004 | | 1197 | | 285 | | | 1482 |
| | | A319 | 5005 | 863 | | 285 | | | | 1148 |
| 23 | A319 | 5006 | | 1642 | | 424 | | | 2066 | |
| | | 5007 | 1262 | | 424 | | | | 1686 | |
| 05 | A320 | 5004 | | 1026 | | 282 | | | 1308 | |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| | | A320 | 5005 | 471 | | | | | | 471 |
| | 23 | A320 | 5006 | | 1571 | | 426 | | | 1997 |
| | | A320 | 5007 | 594 | | | | | | 594 |
| | 05 | B733 | 5005 | 140 | | | | | | 140 |
| | 23 | B733 | 5007 | 214 | | | | | | 214 |
| | 05 | B734 | 5004 | | 275 | | 141 | | | 416 |
| | 23 | B734 | 5006 | | 433 | | 213 | | | 645 |
| | 05 | B737 | 5004 | | 715 | | 125 | | | 840 |
| | 23 | B737 | 5006 | | 1170 | | 190 | | | 1361 |
| | 05 | B738 | 5004 | | 3728 | | 626 | | | 4354 |
| | | B738 | 5005 | 121 | | 267 | | | | 388 |
| | 23 | B738 | 5006 | | 6245 | | 948 | | | 7193 |
| | | B738 | 5007 | 271 | | 402 | | | | 673 |
| Starts | 05 | A319 | 6120 | 597 | 601 | 283 | 283 | | | 1764 |
| | | A319 | 6121 | 259 | 444 | | | | | 702 |
| | | A319 | 6122 | | 142 | | | | | 142 |
| | 23 | A319 | 6420 | 822 | 818 | 426 | 426 | | | 2492 |
| | | A319 | 6421 | 448 | 621 | | | | | 1068 |
| | | A319 | 6422 | | 212 | | | | | 212 |
| | 05 | A320 | 6120 | 477 | | | | | | 477 |
| | | A320 | 6121 | | 593 | | 141 | | | 734 |
| | | A320 | 6122 | | 339 | | 252 | | | 592 |
| | 23 | A320 | 6420 | 589 | | | | | | 589 |
| | | A320 | 6421 | | 826 | | 213 | | | 1039 |
| | | A320 | 6422 | | 564 | | 378 | | | 942 |
| | 05 | B733 | 6120 | | | | 142 | | | 142 |
| | 23 | B733 | 6420 | | | | 212 | | | 212 |
| | 05 | B734 | 6122 | | 268 | | 141 | | | 410 |
| | 23 | B734 | 6422 | | 439 | | 213 | | | 652 |
| | 05 | B737 | 6121 | | 389 | | | | 345 | 734 |
| | | B737 | 6122 | | 245 | | | | | 245 |
| | 23 | B737 | 6421 | | 556 | | | | 292 | 849 |
| | | B737 | 6422 | | 384 | | | | | 384 |
| | 05 | B738 | 6120 | 140 | | | | | | 140 |
| | | B738 | 6121 | | 227 | 283 | 126 | | 172 | 808 |
| | | B738 | 6122 | | 3318 | | 235 | | 668 | 4221 |
| 23 | B738 | 6420 | 214 | | | | | | 214 | |
| | B738 | 6421 | | 401 | 426 | 189 | | 146 | 1161 | |

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| | | B738 | 6422 | | 5175 | | 355 | | 566 | 6097 |
| Totaal | | | | 7484 | 34565 | 3149 | 6612 | 0 | 2190 | 54000 |

20. Uitgebreide verkeergegevens – IFR zakenverkeer en MRO (10.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR zakenverkeer en MRO bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 10.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|-------------|--------------|------------|--------------|------------|-------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | DH8C | 5004 | | 235 | | 96 | | | 330 |
| | | DH8C | 5005 | 22 | | 10 | | | | 32 |
| | 23 | DH8C | 5006 | | 372 | | 146 | | | 518 |
| | | DH8C | 5007 | 28 | | 15 | | | | 43 |
| Starts | 05 | DH8C | 6120 | 9 | 249 | 20 | 36 | | 71 | 385 |
| | 23 | DH8C | 6420 | 16 | 380 | 30 | 53 | | 61 | 540 |
| Circuit | 05 | DH8C | 2400 | 30 | | | | | | 30 |
| | 23 | DH8C | 2400 | 42 | | | | | | 42 |
| Totaal | | | | 147 | 1236 | 75 | 330 | 0 | 132 | 1920 |

21. Uitgebreide verkeergegevens – IFR zakenverkeer en MRO (25.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR zakenverkeer en MRO bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 25.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|-------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | DH8C | 5004 | | 587 | | 240 | | | 826 |
| | | DH8C | 5005 | 55 | | 25 | | | | 80 |
| | 23 | DH8C | 5006 | | 930 | | 364 | | | 1294 |

| | | | | | | | | | | |
|---------------|----|------|------|------------|-------------|------------|------------|--|------------|-------------|
| | | DH8C | 5007 | 71 | | 38 | | | 108 | |
| Starts | 05 | DH8C | 6120 | 23 | 623 | 50 | 89 | | 178 | 963 |
| | 23 | DH8C | 6420 | 39 | 950 | 75 | 133 | | 151 | 1349 |
| Circuit | 05 | DH8C | 2400 | 75 | | | | | | 75 |
| | 23 | DH8C | 2400 | 105 | | | | | | 105 |
| Totaal | | | | 367 | 3091 | 187 | 825 | | 330 | 4800 |

22. Uitgebreide verkeergegevens – IFR zakenverkeer en MRO (25.000 bewegingen)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal IFR zakenverkeer en MRO bewegingen zoals deze zijn gehanteerd in de scenario's met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer. De bewegingen zijn geclusterd naar sector 1, 4 en 5 verkeer en sector 2 en 3 verkeer. Een nadere uitsplitsing naar individuele sectoren is niet vereist voor de bepaling van de onderzochte geluidcontouren. Aantal bewegingen zijn effectieve aantallen inclusief 20% meteotoeslag.

| Type vlucht | Baan | Vliegtuigtype [ICAO code] | Procedure | Aantal bewegingen | | | | | | Totaal |
|---------------|------|---------------------------|-----------|-------------------|-------------|--------------|------------|--------------|------------|-------------|
| | | | | Dag | | Avond | | Nacht | | |
| | | | | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | Sector 1/4/5 | Sector 2/3 | |
| Naderingen | 05 | DH8C | 5004 | | 665 | | 141 | | | 806 |
| | | DH8C | 5005 | 150 | | 53 | | | | 203 |
| | 23 | DH8C | 5006 | | 1075 | | 213 | | | 1288 |
| | | DH8C | 5007 | 230 | | 80 | | | | 310 |
| Starts | 05 | DH8C | 6120 | 142 | 635 | 68 | 114 | | 115 | 1074 |
| | 23 | DH8C | 6420 | 200 | 966 | 103 | 171 | | 97 | 1538 |
| Circuit | 05 | DH8C | 2400 | 75 | | | | | | 75 |
| | 23 | DH8C | 2400 | 105 | | | | | | 105 |
| Totaal | | | | 903 | 3341 | 304 | 639 | | 212 | 5400 |

23. Ligging handhavingspunten

Het Luchthavenbesluit Lelystad bevat grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. De handhavingspunten vormen locaties waar de geluidbelasting van het vliegverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit vastgestelde grenswaarden. Aan de twee uiteinden van de baan ligt op 100 meter van het einde van de baan een handhavingspunt, op 100 meter vanaf de (verharde) baanop.

Onderstaande tabel geeft de x- en y-coördinaten van de handhavingspunten.

| Handhavingspunt | X-coördinaat (m) | Y-coördinaat (m) |
|-----------------|------------------|------------------|
| HH 05 | 162.565 | 495.166 |
| HH 23 | 164.701 | 497.127 |