

The logo for 'wsp' is rendered in a bold, lowercase, sans-serif font. The letters are a vibrant orange-red color. The background of the entire page is a photograph of a sunset or sunrise sky, with a gradient from deep blue at the top to bright orange and yellow at the bottom, with scattered white clouds. A large, thin white circle is partially visible, overlapping the top right of the page.The logo for 'to70' features the text 'to70' in a white, lowercase, sans-serif font. The '7' is significantly larger and more stylized than the other characters. A thin white circle is drawn around the 'to' portion of the text. The background is the same sunset sky as the rest of the page.

Aviation Consultants

22.272.05 • december 2024

Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport

Deelrapport: onderzochte situaties



Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport

Deelrapport: onderzochte situaties

Rapport

Maastricht Aachen Airport

To70

Oranjevuitensingel 6
2511 VE Den Haag, Nederland
tel. +31 (0)70 3922 322
Email: info@to70.nl

Door:

Kjeld Vinkx (To70)
Jerry Knuyt (To70)
Nathalie Geebelen (WSP)
Natascha Pirovano (WSP)

Den Haag, december 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	De mer-beoordeling	4
1.2	Doel voorliggend document.....	5
1.3	Leeswijzer.....	5
2	Overzicht verkeersscenario's	6
2.1	Voorgenomen gebruik.....	6
2.2	Huidig gebruik en referentiesituatie.....	6
3	Samenstelling van het vliegverkeer	11
3.1	Aantal vliegtuigbewegingen en vlootsamenstelling	11
3.2	Baan en baangebruik.....	12
3.3	Grondpaden en vliegpaden	16
3.4	Openingstijden.....	19
3.5	Taxiverkeer.....	19
4	Grondgebonden activiteiten.....	22
4.1	Afhandeling vliegverkeer	23
4.2	Proefdraaien	24
4.3	Verwarmingsinstallaties gebouwen	24
4.4	Oefeningen brandweer.....	24
5	Landverkeersaantrekende werking.....	25
	Referenties.....	26
A	Bijstelling toekomstig vliegsценario voor de periode 2025 – 2029.....	27
B	Verkeersscenario per situatie	30
B 1	Voorgenomen gebruik.....	30
B 2	Huidig gebruik.....	36
B 3	Referentiesituatie.....	58

1 Inleiding

De mer-beoordeling geeft een beschrijving van de milieugevolgen van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De milieugevolgen zijn gebaseerd op scenario's voor het vliegverkeer voor het voorgenomen gebruik en voor de situaties waar de gevolgen voor het milieu tegen worden afgezet (huidig gebruik en vergund gebruik met autonome ontwikkeling).

Dit deelrapport beschrijft (de totstandkoming van) de scenario's voor het vliegverkeer en de relatie met de grondgebonden activiteiten en de landverkeersaantrekkende werking. De meeste grondgebonden activiteiten hebben een rechtstreekse relatie met de luchtgebonden activiteiten of vlootsamenstelling in de te beschouwen situaties (huidig gebruik, vergund gebruik met autonome ontwikkeling, huidig en voorgenomen gebruik), zoals bijvoorbeeld de inzet van platformmaterieel tijdens de grondafhandeling. Dit geldt ook voor de landverkeersaantrekkende werking. Andere activiteiten zijn niet direct gerelateerd aan of worden beschouwd als onafhankelijk van de vlootsamenstelling en het voorgenomen gebruik, zoals bijvoorbeeld de proefdraaiactiviteiten (buiten de LTO-cyclus).

1.1 De mer-beoordeling

In de mer-beoordelingsrapportage worden de effecten van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Maastricht Aachen Airport op het milieu beschreven. Op basis van de mer-beoordelingsrapportage stelt het bevoegd gezag vast of het voorgenomen gebruik al dan niet belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben en of een milieueffectrapportage (MER) al dan niet toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming over het voorgenomen gebruik.

Het voorgenomen gebruik betreft de volgende luchtgebonden activiteiten:

- 8.127 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (passagiers en cargo) voor het transport van ca. 171.424 ton vracht per jaar en 470.239 passagiers per jaar;
- 8.327 vliegtuigbewegingen general aviation en klein verkeer.

Onderdeel van het voorgenomen gebruik is dat vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de volledige lengte van de 2.750 meter lange startbaan. In de vigerende Omzettingsregeling luchthaven Maastricht uit 2014 is dit beperkt tot 2.500 meter. Daarnaast zijn in het voorgenomen gebruik geen starts en landingen meer vóór 7:00 uur 's ochtends toegestaan, waar dit in de huidige situatie wel is toegestaan.

De aanvraag voor een luchthavenbesluit (LHB) beoogt dit gebruik mogelijk te maken. Het LHB zal in de plaats komen van de huidige omzettingsregeling die geldt vanaf 1 januari 2014.

Bij het in kaart brengen van de effecten van het voorgenomen gebruik, gaat het om de effecten afgezet ten opzichte van het vergund gebruik met autonome ontwikkeling. Het vergund gebruik met autonome ontwikkeling is de situatie die op kan treden wanneer het besluit niet genomen wordt en de huidige omzettingsregeling van kracht blijft. Dit betreft in het kader van de mer-beoordeling tevens de te hanteren referentiesituatie, hierna de referentiesituatie genoemd. Daarnaast is ter informatie ook het huidig gebruik (gebruiksjaar 2022) in beeld gebracht.

1.2 Doel voorliggend document

Dit deelrapport geeft een beschrijving van (de totstandkoming van) de scenario's voor het vliegverkeer die ten grondslag liggen aan de effectbepaling in deze mer-beoordeling.

De scenario's geven een beschrijving van het vliegverkeer in het voorgenomen gebruik, het huidige gebruik (gebruiksjaar 2022) en de referentiesituatie. De meeste grondgebonden activiteiten, alsook de landverkeersaantrekkende werking, zijn direct gerelateerd aan het vliegverkeer. Voorliggend deelrapport geeft hiervan een nadere beschrijving. Indien relevant worden deze grondgebonden activiteiten in de mer-beoordeling mee beschouwd bij de beoordeling van potentiële milieueffecten.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de onderzochte situaties in de mer-beoordeling. Hoofdstuk 3 beschrijft de samenstelling van het vliegverkeer, waaronder het aantal vliegtuigbewegingen, de vlootsamenstelling en het baangebruik. Hoofdstuk 4 gaat in op de grondgebonden activiteiten en de relatie tot het vliegverkeer in de verschillende situaties. Hoofdstuk 5 beschrijft tenslotte de landverkeersaantrekkende werking per scenario.

2 Overzicht verkeersscenario's

Paragraaf 2.1 beschrijft het vliegverkeer voor het voorgenomen gebruik. Bij het in kaart brengen van de milieugevolgen van het voorgenomen gebruik, gaat het voor de mer-beoordeling om de effecten ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die op kan gaan treden wanneer het besluit niet genomen wordt en de huidige omzettingsregeling van kracht blijft. Daarnaast is ter informatie ook het huidige gebruik (gebruiksjaar 2022) in beeld gebracht. Paragraaf 2.2 beschrijft het huidige gebruik en de referentiesituatie.

2.1 Voorgenomen gebruik

Het voorgenomen gebruik geeft invulling aan de eerste fase (2025 t/m 2029) van het in 2021 door drs. Pieter van Geel uitgebrachte advies over de toekomst van Maastricht Aachen Airport.

Het voorgenomen gebruik gaat uit van:

- Invulling geven aan het businessplan van 2022 voor het transport van 171.424 ton gevlogen vracht per jaar (plus 12.000 ton truck-truck) en 470.239 passagiers per jaar;
- Geen toename van de hinder ten opzichte van de situatie in 2019 (hinderdoelstelling);
- Gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter voor starts;
- Geen starts en landingen meer vóór 7:00 uur 's ochtends.

Aan het businessplan van 2022 ligt een toekomstig vliegscenario ten grondslag. In het businessplan 2022 is vastgesteld dat dit vliegscenario voldoet aan de hinderdoelstelling (geen toename van de hinder ten opzichte van de situatie in 2019). Sindsdien zijn actuelere gegevens over de geluidemissies van vliegtuigen beschikbaar gekomen. In het kader van de mer-beoordeling is de toets aan de hinderdoelstelling opnieuw uitgevoerd op basis van deze actuele gegevens. Om aan de hinderdoelstelling te blijven voldoen, bleek hieruit een bijstelling van het toekomstig vliegscenario voor de periode 2025 tot en met 2029 noodzakelijk. Deze toets en bijstelling van het toekomstig vliegscenario is beschreven in bijlage A.

2.2 Huidig gebruik en referentiesituatie

De mer-beoordeling vergelijkt de effecten van het voorgenomen gebruik met de referentiesituatie. Ter informatie is ook het huidige gebruik (gebruiksjaar 2022) in beeld gebracht.

Het verkeersbeeld in deze twee situaties verschilt. Dit is hieronder toegelicht.

Voor de referentiesituatie en het huidige gebruik geldt verder:

- De beschikbare baanlengte voor starts en landingen is 2.500 meter;
- Het nieuwe platform D wordt gebruikt voor de afhandeling van een deel van de vrachtvliegtuigen (gelijk aan het voorgenomen gebruik);
- De situatie dient te voldoen aan de grenswaarden voor de geluidbelasting, welke zijn opgenomen in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, geldend per 1 januari 2014. Voor de berekening van de geluidbelasting geldt daarbij de vastgestelde rekenmethodiek (ref. 1) en de daarbij geldende invoergegevens. Voor de invoergegevens betreft dit de gegevens waarmee de Omzettingsregeling is vastgesteld (ref. 2) aangevuld met de gegevens in ref. 3.

Verkeersbeeld in referentiesituatie

Voor de referentiesituatie wordt voor de aantallen bewegingen door groot vliegverkeer uitgegaan van het verkeersscenario dat ten grondslag ligt aan de beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011 (verder BOB 2011).

De verkeerssituatie van het BOB 2011 gaat uit van:

- Aantal passagiersvluchten: 13.459
- Aantal vrachtluchten: 3.908
 - waarvan wide body: 2.538
 - waarvan narrow body: 1.370
- Aantal bewegingen General Aviation (groot): 1.680
- Aantal bewegingen General Aviation (klein): 10.949
- Bkl-verkeer (klein verkeer): 20.000 bewegingen

Het vliegscenario voor de referentiesituatie is vervolgens als volgt samengesteld:

- Het BOB 2011 geeft de aantallen vliegtuigbewegingen per geluidscategorie. Voor het groot verkeer betreft dit 19.048 bewegingen; voor het klein verkeer betreft het 30.949 bewegingen.
- Het aantal bewegingen voor groot verkeer uit het voorgenomen gebruik is per categorie vliegtuigen geschaald naar de aantallen bewegingen uit het BOB 2011 volgens Tabel 2-1. Per geluidscategorie is daarmee het aantal bewegingen gelijk aan het aantal bewegingen in het BOB 2011, en is het verkeer qua samenstelling en verkeersafhandeling gelijk aan het voorgenomen gebruik.
- Net als voor het voorgenomen gebruik gaat de referentiesituatie ervan uit dat er geen starts en landingen meer zijn vóór 7:00 uur 's ochtends.
- Voor klein verkeer zijn de aantallen bewegingen uit het BOB 2011 (20.000 bewegingen Bkl-verkeer plus 10.949 bewegingen door General Aviation) significant hoger dan zowel het huidig gebruik (6.118 bewegingen) als het verwacht gebruik (5.753 bewegingen). Voor de referentiesituatie is daarom uitgegaan van hetzelfde aantal bewegingen voor klein verkeer (en helikopters) als in het voorgenomen gebruik. De samenstelling van het klein verkeer is gebaseerd op het huidig gebruik.

Vliegtuigtypes	Aantal in BOB 2011	
	Geluidscategorie	Aantal bewegingen
Airbus A310	081	857
ATR72	071	2312
Boeing 737 MAX8	469	8581
Boeing 737-700		
Boeing 738-800		
Airbus A330-200	039	1681
Airbus A350		
Boeing 747-400		
Boeing 777-200LR		
Airbus A321	077	359
Cessna 525	070	1687

Vliegtuigtypes	Aantal in BOB 2011	
	Geluidscategorie	Aantal bewegingen
Cessna 525A		
Cessna 550		
Cessna 560		
Cessna 56X		
Cessna 680		
Embraer ERJ-135/140		
Falcon 2000		
Cessna 510	-	0
Embraer EMB-505 Phenom 300	072	3503
DHC-8-400 Dash 8	-	0
Bombardier Global Express	074	68
Totaal		19048

Tabel 2-1: Samenstelling vliegschema groot verkeer referentiesituatie.

De referentiesituatie moet voldoen aan de grenswaarden zoals die in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht geldend per 1 januari 2014 zijn vastgelegd. Artikel 6 van de omzettingsregeling geeft deze grenswaarden. Dit betreft grenswaarden voor de jaargeluidbelasting in handhavingspunten in de nabije omgeving van de luchthaven. Tabel 2-2 geeft deze grenswaarden. Ook opgenomen in Tabel 2-2 is de geluidbelasting in de handhavingspunten voor de referentiesituatie. In alle handhavingspunten voldoet de geluidbelasting voor de referentiesituatie aan de grenswaarde.

Handhavingspunt	RD-coördinaten	Grenswaarde Lden [dB(A)]	Geluidbelasting in referentiesituatie Lden [dB(A)]	Verschil Lden [dB(A)]
HH 03 (Baankop 03)	181042; 323334	66,39	65,89	-0,50
HH 21 (Baankop 21)	182621; 325828	67,60	67,40	-0,20
HH1: Meerssen	180600; 321800	56,93	55,24	-1,69
HH2: Rothem	179900; 321200	56,89	55,71	-1,18
HH3: Bunde	179900; 322500	55,88	53,66	-2,22
HH4: Beek	183400; 327600	55,15	51,21	-3,94
HH5: Beek	184100; 327700	55,42	53,36	-2,06
HH6: Ulestraten	182000; 323900	55,95	53,84	-2,11

Tabel met opmaak

Tabel 2-2: Geluidbelasting in handhavingspunten voor referentiesituatie.

Andere referentiesituatie voor de Wnb-vergunning

Voor de Wnb vergunning, zie ref. 3, geldt het vergunde gebruik als referentiesituatie. Hierbij is uitgegaan van het scenario onderliggend aan de beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011 (verder BOB 2011). Dit scenario gaat uit van (onder andere) 49.995 bewegingen groot en klein verkeer en een baangebruik van 80% in richting 21 en 20% in richting baan 03. Voor een mer-beoordeling dienen de milieueffecten echter afgezet te worden ten opzichte van de situatie die (met inbegrip van autonome ontwikkelingen) op kan

treden als de huidige omzettingsregeling van kracht blijft. Voor die situatie is uitgegaan van hetzelfde aantal bewegingen groot verkeer als in de BOB 2011, maar is uitgegaan van hetzelfde aantal bewegingen door klein verkeer als in het voorgenomen gebruik (en daarmee aanzienlijk lager dan in het BOB 2011) en van het huidig en verwachte baangebruik van 70% in richting 21 en 30% in richting 03.

Verkeersbeeld in huidig gebruik

Voor het huidig gebruik is in de mer-beoordeling aangesloten bij het geregistreerde vliegverkeer in het gebruiksjaar 2022. Dit gebruiksjaar begint op 1 november 2021 en eindigt op 31 oktober 2022 en is het meest recente representatieve gebruiksjaar. In 2023 was de luchthaven bijna twee maanden dicht voor de renovatie van de start- en landingsbaan. Omdat de meeste effecten in de mer-beoordelingsrapportage gebaseerd zijn op het vliegverkeer op jaarbasis, is het jaar 2023 door de impact van het baanonderhoud onvoldoende representatief om de beoordeling van de milieueffecten van het voorgenomen gebruik tegen af te zetten. De mer-beoordelingsrapportage is opgesteld lopende het gebruiksjaar 2024, waardoor ook het gebruiksjaar 2024 nog niet als referentie kon worden gebruikt. De jaren voorafgaand aan het gebruiksjaar 2022 zijn ofwel niet representatief doordat deze zijn beïnvloed door de COVID-19-pandemie ofwel doordat deze geen accuraat verkeersbeeld meer geven voor de hedendaagse situatie. Wel geldt het jaar 2019 als uitgangspunt om te vast te stellen dat het voorgenomen gebruik voldoet aan de kaders die in het traject van Geel zijn opgesteld, zie Bijlage A.

Op 11 januari 2023 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de handavingsrapportage Maastricht Aachen Airport van gebruiksjaar 2022 uitgebracht (ref. 5). Hierin rapporteert de ILT of MAA en de partijen die daar vluchten uitvoeren zich aan geluidsnormen en regels houden. De gegevens over het gerealiseerde gebruik van de luchthaven in 2022 die door MAA zijn aangeleverd voor deze handavingsrapportage zijn ook gebruikt voor de effectberekeningen voor het huidig gebruik in deze mer-beoordeling.

Uit de door ILT opgestelde handavingsrapportage blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handavingspunten in gebruiksjaar 2022 niet zijn overschreden:

Handhavingspunt	RD-coördinaten	Grenswaarde	Geluidbelasting in 2022	Verschil
		Lden [dB(A)]	Lden [dB(A)]	Lden [dB(A)]
HH 03 (Baankop 03)	181042; 323334	66,39	65,76	-0,63
HH 21 (Baankop 21)	182621; 325828	67,60	67,05	-0,55
HH1: Meerssen	180600; 321800	56,93	54,19	-2,74
HH2: Rothem	179900; 321200	56,89	54,46	-2,43
HH3: Bunde	179900; 322500	55,88	52,04	-3,84
HH4: Beek	183400; 327600	55,15	49,62	-5,53
HH5: Beek	184100; 327700	55,42	51,93	-3,49
HH6: Ulestraten	182000; 323900	55,95	53,27	-2,68

Tabel 2-3: Geluidbelasting in handavingspunten in gebruiksjaar 2022 (huidig gebruik).

In 2022 was de jaargeluidbelasting in het meest kritische handavingspunt (HH 21) 0,55 dB lager dan de grenswaarde. De referentiesituatie gaat uit van significant meer passagiersvluchten dan in de huidige

situatie (13.459 ten opzichte van 1.932). Toch voldoet de referentiesituatie aan de grenswaarden in de handhavingspunten. Dit komt vooral doordat het aantal vrachtluchten in de referentiesituatie lager is dan in het huidige gebruik (2.538 ten opzichte van 2.963) en juist deze vluchten de grootste bijdrage hebben aan de geluidbelasting in de handhavingspunten.

3 Samenstelling van het vliegverkeer

3.1 Aantal vliegtuigbewegingen en vlootsamenstelling

Tabel 3-1 geeft het aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis per situatie.

Verkeerscategorie	Huidig gebruik	Referentiesituatie	Voorgenomen gebruik
Groot verkeer			
Vrachtvluchten wide body	2.963	2.538	4.790
Vrachtvluchten narrow body	504	1.370	373
Passagiersvluchten	1.932	13.459	2.964
Overig groot	2.107	1.680	1.975
Klein verkeer	6.118	5.753	5.753
Helikopterbewegingen	531	599	599
Totaal	14.155	25.399	16.454

Tabel 3-1: Aantal vliegbewegingen op jaarbasis per situatie.

Op Maastricht Aachen Airport vinden bewegingen plaats met groot verkeer, klein verkeer en helikopters. Het groot verkeer betreft bewegingen met vliegtuigen met een startgewicht van 5.700 kg of meer. Naast reguliere vracht- en passagiersvluchten betreft het ook bijvoorbeeld vluchten van vliegtuigen die op Maastricht Aachen Airport onderhouden worden, vluchten met business jets of vluchten die uitwijken vanaf andere luchthavens.

In het huidig gebruik (gebruiksjaar 2022) zijn er in totaal 14.155 bewegingen uitgevoerd. De meeste van de bewegingen door groot verkeer zijn uitgevoerd door de vrachtvliegtuigen Boeing 777-200LR (B77L), Boeing 747-400, Airbus A330-200, Boeing 777-300ER en Airbus A310, en passagiersvliegtuigen B737-800, ATR-72 en Airbus A320. Bijlage B geeft een volledig overzicht van de verschillende vliegtuigtypen en de aantallen bewegingen per vliegtuigtype.

Het voorgenomen gebruik gaat uit van het toekomstig vliegscenario zoals beschreven in bijlage A.

De vlootsamenstelling houdt rekening met de verwachte modernisering van de vloot. Zo maken de B747-200 en de Boeing 757-200 geen onderdeel meer uit van de verwachte vloot op MAA en is de Airbus A350 opgenomen als nieuw vrachttoestel in de vloot op MAA. De Boeing 777-200LR (vracht) en de Boeing 737-800 (passagiers) zijn de meest voorkomende toestellen groot verkeer in het voorgenomen gebruik.

Voor de referentiesituatie zijn de aantallen bewegingen voor groot verkeer gelijkgesteld aan de aantallen bewegingen in de situatie waar de beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011 (verder BOB 2011) op is gebaseerd (vergunde situatie). Hiertoe is het toekomstig vliegscenario overeenkomstig het voorgenomen gebruik in aantallen bewegingen geschaald naar de aantallen van de BOB 2011. De samenstelling van het vliegscenario van de BOB 2011 is daarmee geactualiseerd op basis van de huidige inzichten en houdt op die manier rekening met autonome ontwikkelingen.

Dit leidt tot de volgende aantallen bewegingen per vliegtuigtype groot verkeer voor de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik.

Verkeerscategorie vliegtuigtype	Referentiesituatie	Voorgenomen gebruik
Airbus A310	857	436
Airbus A321	359	63
Airbus A330-200	288	747
Airbus A350 (vracht)	313	812
ATR72	2.312	373
Boeing 737 MAX8	1.263	436
Boeing 737-700	635	219
Boeing 738-800	6.684	2.309
Boeing 747-400	167	433
Boeing 777-200LR	912	2.362
Cessna 510	0	296
Cessna 525	259	192
Cessna 525A	169	126
Cessna 550	91	68
Cessna 560	107	79
Cessna 56X	312	232
Cessna 680	430	319
DHC-8-400 Dash 8	0	118
Embraer ERJ-135/140	163	121
Embraer EMB-505 Phenom 300	3.503	159
Falcon 2000	156	116
Bombardier Global Express	68	86
Totaal	19.048	10.102

Tabel 3-2: Aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis per vliegtuigtype groot verkeer in situaties referentiesituatie en voorgenomen gebruik.

Tabel 3-3 geeft per situatie het (verwachte) gemiddelde aantal bewegingen per dag in het zomerseizoen (april t/m oktober) en het winterseizoen (november t/m maart); Tabel 3-4 geeft per situatie het gemiddeld aantal bewegingen op een doordeweekse dag en een weekenddag. Voor het huidig gebruik zijn de aantallen bewegingen gebaseerd op de situatie in 2022. Voor de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik is aangenomen dat per verkeerscategorie de verdeling van het verkeer over de seizoenen en de weekdays niet significant wijzigt ten opzichte van 2022.

Verkeerscategorie	Huidig gebruik		Referentiesituatie		Voorgenomen gebruik	
	Winter	Zomer	Winter	Zomer	Winter	Zomer
Groot verkeer - vracht	10,7	8,6	12,1	9,7	16,0	12,8
Groot verkeer - passagiers	1,7	7,8	11,8	54,6	2,6	12,0
Overig groot verkeer	4,1	7,0	3,2	5,6	3,8	6,5
Klein verkeer	13,5	19,0	12,7	17,9	12,7	17,9
Helikopterbewegingen	0,7	2,0	0,8	2,3	0,8	2,3
Totaal	30,7	44,5	40,6	90,0	35,9	51,6

Tabel 3-3: Gemiddeld aantal vliegbewegingen per dag in het zomer- en winterseizoen per situatie.

Tabel 3-3 laat zien dat er op Maastricht Aachen Airport in de zomerperiode meer passagiersvluchten, overig groot verkeer, klein verkeer en helikoptervluchten zijn dan in de winterperiode. Alleen het aantal vrachtluchten is in de winterperiode hoger dan in de zomerperiode. Ten opzichte van het huidig gebruik wordt verwacht dat het aantal bewegingen in de zomer en winter in vergelijkbare mate toeneemt. Ten opzichte van de referentiesituatie is met het voorgenomen gebruik het verwacht aantal vrachtluchten in de winter en zomer hoger, maar is het aantal passagiersvluchten lager. Daardoor zal ten opzichte van de referentiesituatie het verkeer meer evenredig over het jaar verdeeld zijn.

Verkeerscategorie	Huidig gebruik		Referentiesituatie		Voorgenomen gebruik	
	Weekdag	Weekend	Weekdag	Weekend	Weekdag	Weekend
Groot verkeer - vracht	9,7	9,1	10,9	10,3	14,4	13,5
Groot verkeer - passagiers	5,6	4,4	39,3	30,7	8,7	6,8
Overig groot verkeer	5,9	5,4	4,7	4,3	5,5	5,1
Klein verkeer	18,9	11,5	17,8	10,8	17,8	10,8
Helikopterbewegingen	1,4	1,6	1,6	1,8	1,6	1,8
Totaal	41,5	32,0	74,2	57,9	47,9	38,0

Tabel 3-4: Gemiddeld aantal vliegbewegingen per dag op week- en weekenddagen per situatie.

Op weekenddagen wordt op Maastricht Aachen Airport minder gevlogen dan op doordeweekse dagen. Dit betreft vooral minder klein verkeer, maar ook het gemiddeld aantal passagiers- en vrachtluchten per dag is in het weekend lager dan doordeweeks. Ten opzichte van het huidig gebruik wordt verwacht dat het aantal bewegingen op doordeweekse dagen en weekenddagen in vergelijkbare mate toeneemt. Ten opzichte van de referentiesituatie is met het voorgenomen gebruik het verwacht aantal vrachtluchten doordeweeks en in het weekend hoger, maar is het aantal passagiersvluchten lager.

3.2 Baan en baangebruik

De start-/landingsbaan van de luchthaven Maastricht is een verharde baan, heeft een totale lengte van 2.750 meter en ligt in de geografische richting 033° (baanrichting 03) - 213° (baanrichting 21), zie Kaart 1. De geografische locaties van de baaneinden, zie Tabel 3-5 zijn gebaseerd op de Aeronautical Information Publication (AIP) en zijn gelijk voor alle onderzochte situaties.

Baaneinde	X	Y
03	181096	323418
21	182567	325744

Tabel 3-5: Rijksdriehoekskoördinaten baaneinden.

Kaart 1: Start-/landingsbaan van Maastricht Aachen Airport.



Het landingspunt (de baandrempe) ligt aan beide zijden op 250 meter vanaf het baaneinde, waardoor de effectieve lengte van de baan 2.500 meter is voor naderingen. Ook voor starts is de lengte van de baan in het huidige gebruik begrensd op 2.500 meter. Het startpunt voor starts vanaf baan 03 ligt op 165 meter van het begin van de baan. Voor starts van baan 21 ligt het startpunt aan het begin van de baan. Het klein verkeer start in het voorgenomen gebruik niet vanaf het begin van de baan, maar vanuit andere toeritten naar de baan. Deze 'intersectiestarts' starten op 1.448 meter van het begin van de baan voor baan 03 en op 539 meter van het begin van de baan voor baan 21. In het huidige gebruik en in de referentiesituatie start het klein verkeer en helikopter verkeer ofwel op bovengenoemde intersectie startpunten ofwel op het einde van de baan.

Voor het voorgenomen gebruik is een aanpassing in het gebruik van de baan voor starts voorzien, waarbij de volledige startlengte van 2.750 meter beschikbaar komt. Het startend verkeer in beide richtingen start daarbij vanaf het begin van de baan. Het landingspunt voor beide baanrichtingen blijft op 250 meter van het baaneinde liggen, waardoor de effectieve landingsbaanlengte 2.500 meter blijft.

De start-/landingsbaan van Maastricht wordt als gevolg van de overheersende windrichting voornamelijk gebruikt in zuidzuidwestelijke richting (starten en landen in richting 21). In 2022 was 71% van het aantal bewegingen door groot verkeer gestart of geland in baanrichting 21.

Voor de mer-beoordeling is het baangebruik voor alle beschouwde situaties gelijk. Hierbij is uitgegaan van een gemiddeld baangebruik van 70% in richting 21 en 30% in richting 03, wat representatief wordt geacht voor het baangebruik op Maastricht Aachen Airport.

Om rekening te houden met de variaties in baangebruik als gevolg van het weer, is in de effectanalyses voor geluid en externe veiligheid rekening gehouden met een meteotoeslag van totaal 20%. Net als voor de omzettingsregeling, bedraagt de meteotoeslag 7% op het verkeer in zuidelijke richting (baanrichting 21) en 13% in noordelijke richting (baanrichting 03). Deze meteotoeslag komt bovenop het gehanteerde gemiddelde baangebruik.

Tabel 3-6 geeft het resulterende baangebruik voor de nominale (gemiddelde) situatie en de situatie inclusief de meteotoeslag.

Richting	Nominale situatie	Inclusief meteotoeslag
03	30%	43%
21	70%	77%
Totaal	100%	120%

Tabel 3-6: Baangebruik, van toepassing voor alle situaties.

3.3 Grondpaden en vliegpaden

De grondpaden en vliegprofielen voor het in kaart brengen van de milieueffecten zijn voor het groot verkeer en helikopters gebaseerd op radartracks van gerealiseerde vluchten in 2019 respectievelijk 2022 (zie verder). De methode waarop deze radartracks zijn gekoppeld voor het groot verkeer en helikopters

verschilt op detailpunten en is beschreven in respectievelijk paragrafen 3.3.1 en 3.3.2. Voor het klein verkeer zijn modelroutes gehanteerd, vastgesteld op basis van radartracks.

3.3.1 Groot verkeer

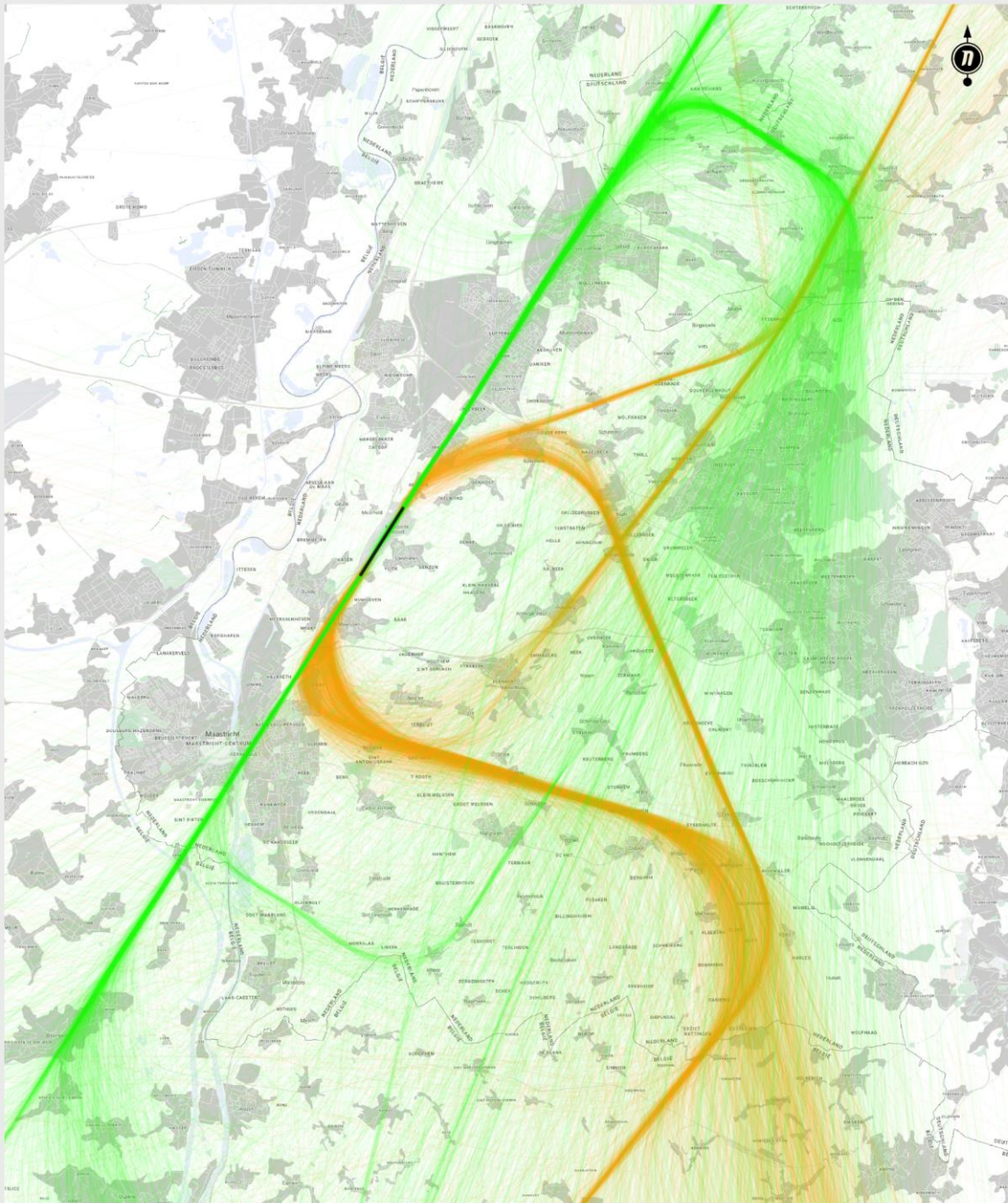
De gehanteerde methode voor groot verkeer is als volgt:

- Voor het huidige gebruik zijn de werkelijke vliegpaden uit 2022 gehanteerd.
- Voor de referentiesituatie en voor het voorgenomen gebruik zijn de vliegpaden voor groot verkeer gebaseerd op radardata van 2019. De vliegroutes zijn sindsdien niet gewijzigd. Aan de individuele bewegingen in de vliegscenario's is een representatief vliegpad gekoppeld. Voor de selectie van een representatief vliegpad is een 'waterval'-methode toegepast: per vlucht is een radartrack uit 2019 geselecteerd op basis van zoveel mogelijk overeenkomstige kenmerken, op basis van achtereenvolgens:
 1. Vluchttype, runway, route, vliegtuigtype (proxy), afstandsklasse, etmaalperiode
 2. Vluchttype, runway, route, vliegtuigtype (proxy), afstandsklasse
 3. Vluchttype, runway, route, vliegtuigtype (proxy)
 4. Vluchttype, runway, route, vliegtuiggroep (narrowbody of widebody), afstandsklasse
 5. Vluchttype, runway, route, vliegtuiggroep
 6. Vluchttype, runway, vliegtuigtype (proxy), afstandsklasse, etmaalperiode
 7. Vluchttype, runway, vliegtuigtype (proxy), afstandsklasse
 8. Vluchttype, runway, vliegtuigtype (proxy)
 9. Vluchttype, runway, vliegtuiggroep

Als geen radartrack gekoppeld kon worden, is een modelroute gehanteerd. De modelroutes zijn afgeleid op basis van radardata.

Kaart 2 geeft een beeld van de historische vliegpaden voor naderend en vertrekkend verkeer voor groot verkeer.

Kaart 2: Visualisatie historische vliegpaden naderend en vertrekkend grootverkeer.



Kaartgegevens © 2024 Google Maps

- Groot Verkeer Radartracks
- Vertrek Radartracks
- Aankomst Radartracks

3.3.2 Helikopters

De gehanteerde methode voor helikopters is als volgt:

- Voor het huidige gebruik, de referentiesituatie en voor het voorgenomen gebruik zijn de vliegpaden voor helikopters gebaseerd op radardata van 2021 t/m 2023. Aan de individuele bewegingen in de vliegscenario's is een representatief vliegpad gekoppeld. Voor de selectie van een representatief vliegpad is een 'waterval'-methode toegepast: per vlucht is een radartrack uit de periode 2021 t/m 2023 geselecteerd op basis van zoveel mogelijk overeenkomstige kenmerken, op basis van achtereenvolgens:
 1. Vluchtype, runway, vliegtuigtype, tijdafwijking van maximaal 1 minuut
 2. Vluchtype, runway, vliegtuigtype, tijdafwijking van maximaal 5 minuten
 3. Vluchtype, runway, vliegtuigtype, tijdafwijking van maximaal 30 minuten
 4. Vluchtype, runway, vliegtuigtype, tijdafwijking van maximaal 6 uur
 5. Vluchtype, runway, vliegtuigtype
 6. Vluchtype, runway, helikopterregistratie
 7. Vluchtype, runway, tijdafwijking van maximaal 30 minuten
 8. Vluchtype, runway

In zowel het huidige gebruik, de referentiesituatie als het voorgenomen gebruik is uitgegaan van het midden van de baan als start en landingspunt voor helikopters. Voor het helikopterverkeer zijn geen modelroutes gehanteerd.

3.4 Openingstijden

In het huidige gebruik gelden de volgende openingstijden:

- Circuitvluchten
maandag-vrijdag (niet op feestdagen), van 09:00 tot 19:00 uur, met een extensie tot 23:00 uur.
- Overig verkeer
maandag t/m zondag, van 06:00 tot 23:00 uur, met een extensie tot 0:00 uur.

Voor het huidige gebruik is uitgegaan van het gerealiseerde verkeer in 2022, met de hiervoor aangegeven openingstijden. In 2022 zijn er in totaal 58 bewegingen door groot verkeer uitgevoerd voor 07:00 uur en 11 bewegingen na 23:00 uur, zowel starts als landingen. Dit betreft in totaal 0,49% op het totaal aantal bewegingen in het huidige gebruik.

In de toekomst wijzigen de openingstijden waardoor nachtvluchten verder worden beperkt. Voor zowel de referentiesituatie als de toekomstige situatie is uitgegaan van openingstijden voor groot verkeer van 7:00 tot 23:00 uur, met een extensie tot 0:00 uur. Voor de effectberekeningen zijn er geen bewegingen verondersteld buiten de vaste openingstijden.

3.5 Taxiverkeer

Het verschil tussen de scenario's komt ook tot uiting in de emissies van de taxifase (taxi en platform emissies van het vliegverkeer).

Alle onderzochte situaties in de mer-beoordeling gaan uit van het gebruik van het nieuwe platform D voor de afhandeling van een deel van de vrachtvliegtuigen:

Type vliegtuigen	Huidig gebruik, referentiesituatie en voorgenomen gebruik
Passagiersvliegtuigen	100% platform A
Vrachtvliegtuigen	60% platform B 40% platform D
General Aviation (klein)	90% platform A-zuid 10% platform C
General Aviation (groot)	70% platform A-zuid 30% platform C

Tabel 3-7: Grondafhandeling per situatie.

Figuur 3-3 geeft de verschillende platformlocaties weer.



Figuur 3-3: Platformlocaties

Voor de grondafhandeling van het taxiverkeer zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Platform A is gesplitst in A1/A2 (noord) en A3/A4 (zuid). De vliegtuigen worden 50/50 verdeeld over noord en zuid.
- A-zuid is een aparte stand ten zuiden van A4, deze wordt gebruikt door GA-groot en GA-klein.
- De volgende taxiroutes zijn verondersteld:

Start baan 03



Start baan 21



Landing baan 03



Landing baan 21



Voor de onderzochte situaties wordt het taxigeluid onderzocht voor een gemiddelde dag. Details over het bepalen van het aantal taxiënde vliegtuigen zijn opgenomen in het deelrapport geluid (zie ref. 4).

4 Grondgebonden activiteiten

Voor het in kaart brengen van de potentiële effecten van een aantal van de milieuaspecten, waaronder stikstofdepositie, zijn naast het taxiverkeer ook andere grondgebonden activiteiten beschouwd. Details over deze grondgebonden activiteiten zijn opgenomen in ref. 6. Het betreft:

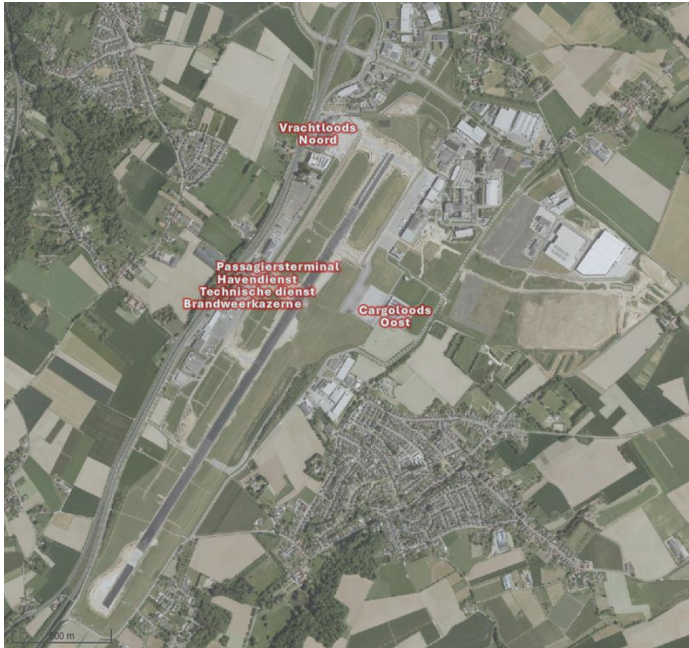
- de grondgebonden activiteiten die samenhangen met de LTO-cyclus, waaronder:
 - het laden, lossen en opslaan van vracht, de behandeling van bagage, het aankomen, vertrekken en in- en uitstappen van passagiers;
 - diverse services aan vliegtuigen tussen het landen en opstijgen;
 - diverse services voor het beheer en onderhoud van de luchthaven, en;
- het proefdraaien van vliegtuig- en helikoptermotoren buiten de LTO-cyclus.

De meeste grondgebonden activiteiten hebben een directe relatie met de luchtgebonden activiteiten of vlootsamenstelling in de te beschouwen situaties (het huidige gebruik, de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik), zoals bijv. de inzet van platformmaterieel of het gebruik van Ground Power Units (GPU's). Andere activiteiten zijn niet direct gerelateerd aan of worden beschouwd als onafhankelijk van de vlootsamenstelling, zoals bijvoorbeeld de proefdraaiactiviteiten (buiten de LTO-cyclus).

De locaties waar de grondgebonden activiteiten plaatsvinden, zijn weergegeven in Figuur 4-1 en beschreven in paragraaf 4.1 tot en met 4.4. Figuur 4-2 visualiseert de positie van de diverse gebouwen binnen het luchthaventerrein.



Figuur 4-1: Overzichtsfiguur luchthaventerrein met locaties platformen (oranje), parkeerterreinen (blauw), proefdraaiplaats (geel) en bestaand oefenterrein brandweer (rood).



Figuur 4-2: Overzichtsfiguur luchthaventerrein met locaties diverse gebouwen.

4.1 Afhandeling vliegverkeer

Alle passagiersvliegtuigen vertrekken van / komen aan op platform A. General Aviation wordt verdeeld over de platformen A-zuid en C. De vrachtafhandeling vindt plaats op de platformen bij de cargoloodsen van MAA, zie ook Figuur 4-2.

Ten behoeve van de afhandeling van het luchtverkeer wordt zowel bij aankomst als bij vertrek materieel ingezet op het platform. Het gaat hierbij onder andere om tankauto's, vliegtuigtrekkers (pushback trucks), highloaders, speedloaders, trekker met dollies of bagagekarren, trappen, transportbanden, de-icing, voorkomend linemaintenance en dergelijke. De afhandeling van een vrachtvliegtuig vraagt om een relevant grotere inzet van platformmaterieel dan de afhandeling van een passagiersvliegtuig. Daarnaast dient het laadruim van de vliegtuigen geconditioneerd te worden tijdens het laden en lossen van goederen en divers on-board apparatuur moet van elektriciteit worden voorzien. Ook bij het boarden van passagiers is dat het geval. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van enerzijds on-board Auxiliary Power Unit (verder APU) en daarnaast dieselaangedreven Ground Power Units (GPU's) en in het huidige gebruik ook reeds deels elektrische GPU's. De verhouding in gebruik van APU versus (e)GPU is afhankelijk van het type vliegtuig. Ook de tijdsduur waarmee APU's en GPU's worden ingezet, is afhankelijk van het type vliegtuig.

4.2 Proefdraaien

Om op MAA vliegtuigen te kunnen onderhouden, moet proefdraaien met straalmotoren mogelijk zijn. Daarom zijn in een apart traject een aanpassing van de huidige milieuvergunning en een vergunning Wet Natuurbescherming aangevraagd en zal een geluidszone worden vastgelegd.

De proefdraaiplaats ligt aan de westzijde van het luchthaventerrein aan de Vliegveldweg, zie figuur 4-1. Daarnaast wordt voor het proefdraaien gebruik gemaakt van een uitwijklocatie op het C-platform, op het noordelijk deel van het luchthaventerrein. Beide proefdraailocaties worden gebruikt door onderhoudsbedrijven die op of nabij de luchthaven zijn gevestigd. Dit proefdraaien (buiten de LTO-cyclus) staat los van de hoeveelheid en vlootsamenstelling van het vliegverkeer en zal dus - sec als gevolg van het voorgenomen gebruik – niet veranderen.

4.3 Verwarmingsinstallaties gebouwen

De gebouwen van de luchthaven worden verwarmd met aardgas. Het betreffen enerzijds de algemene gebouwen bij MAA (te weten: passagiersterminal en kantoren, technische dienst, havendienst, brandweerkazerne) en anderzijds de cargoloodsen. Voor de locaties van deze gebouwen binnen het luchthaventerrein wordt verwezen naar Figuur 4-2. Het jaarlijkse aardgasverbruik van de gebouwen ten behoeve van verwarming staat los van de hoeveelheid en vlootsamenstelling van het vliegverkeer en zal dus - sec als gevolg van het voorgenomen gebruik – niet veranderen.

4.4 Oefeningen brandweer

Binnen het terrein van MAA is een oefenterrein aanwezig voor de bedrijfsbrandweer, dat wekelijks wordt gebruikt. De huidige locatie van dit oefenterrein is weergegeven in Figuur 4-1. In het voorgenomen gebruik zal het oefenterrein verplaatst zijn naar een nieuwe locatie, direct ten zuiden van de proefdraaiplaats, zie Figuur 4-1. Voor het vergund gebruik met autonome ontwikkeling is ook uitgegaan van de nieuwe locatie, alleen voor het onderzoek stikstofdepositie is voor de referentiesituatie Wnb uitgegaan van de huidige locatie.

Het brandweermaterieel rijdt voor iedere oefensessie van de stalplaats naar het oefenterrein en weer terug via de dienstweg Zuid. De stalplaats is gesitueerd bij de brandweerkazerne, zie Figuur 4-2. Apart van de omschreven wijziging in locatie zijn de brandweeroefeningen identiek tussen de onderzochte situaties.

5 Landverkeersaantrekkende werking

Het grootste gedeelte van de landverkeersaantrekkende werking heeft een directe relatie met de luchtgebonden activiteiten. De luchtgebonden activiteiten zijn in hoofdzaak bedoeld voor het vervoer van passagiers of vracht. Deze vracht moet aan landzijde verder worden afgehandeld dan wel voorbereid. Passagiers worden naar de luchthaven gebracht of komen er zelfstandig naartoe. Hetzelfde geldt voor het personeel van de luchthaven. Naast het aantal verkeersbewegingen is ook de bestemming van het verkeer (de diverse parkeerplaatsen en platforms) relevant voor met name de berekeningen van de stikstofemissie en de stikstofdepositie.

Details over de landverkeersaantrekkende werking zijn opgenomen in ref. 6.

Referenties

1. Lden rekenvoorschrift Bijlage 1 Regeling burgerluchthavens op basis van Artikel 8.1 Wet luchtvaart.
2. Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in Lden voor de overige burgerluchthavens bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart - versie 13.1, NLR-CR-96650 L.
3. Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in Lden voor de overige burgerluchthavens bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart - versie 13.4, NLR-CR-96650 L.
4. To70 en WSP (2024), Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport, Deelrapport geluid.
5. Inspectie Leefomgeving en Transport (11 januari 2023), Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2022:
<https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2023/01/09/handhavingsrapportage-maastricht-aachen-airport-gebruiksjaar-2022>.
6. Wnb-vergunning Maastricht Aachen Airport, Onderzoek stikstofdepositie, Aanvullende informatie juli 2024, d.d. 5 juli 2024, door WSP, referentie SLM008488.RAP006, versie 2.

A Bijstelling toekomstig vliegscenario voor de periode 2025 – 2029

In het kader van het in januari 2021 door drs. Pieter van Geel uitgebrachte advies over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA) en de besluitvorming door PS zijn scenario's opgesteld voor de ontwikkeling van het vliegverkeer op MAA. Hieruit is een scenario gekomen dat aansloot op de volgende uitgangspunten:

- Invulling geven aan het businessplan voor 2025;
- Geen toename van het aantal ernstig geluidgehinderden ten opzichte van de situatie zoals die was in 2019;
- Gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter voor starts;
- Geen starts en landingen meer vóór 7:00 uur 's ochtends.

De bepaling van het aantal ernstig geluidgehinderden is uitgevoerd met het nationaal rekenmodel (NRM) voor vliegtuiggeluid en de toen beschikbare geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen. Bepaald is het aantal ernstig geluidgehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, op basis van een blootstelling-respons relatie (relatie tussen geluidbelasting en hinder) voor Schiphol uit 2002 en een woningbestand voor 2018.

Het rekenmodel en de geluid- en prestatiegegevens zijn door de overheid vastgesteld en vastgelegd in ref. 1. De geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen worden periodiek geactualiseerd voor nieuwe gegevens. In aanloop naar het door drs. Pieter van Geel uitgebrachte advies o.b.v. de berekeningen van MAA is, vooruitlopend op een nieuwe update van de destijds beschikbare geluid- en prestatiegegevens, al gewerkt met de toen beschikbare gegevens (appendices versie 13.3+), welke nog niet officieel waren vastgesteld. Op basis van deze inzichten is destijds geconcludeerd dat met het opgestelde vliegscenario het businessplan MAA 2025-2029 te realiseren zou zijn binnen de bovengenoemde kaders.

In oktober 2022 zijn nieuwe geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen vastgesteld en vastgelegd als bijlage bij de rekenvoorschriften (appendices versie 13.4, ref. 3). Ten opzichte van de gebruikte gegevens in de berekeningen voor het drs. Pieter van Geel uitgebrachte advies, betreft dit onder meer de volgende actualisaties:

- toevoeging van gegevens voor vliegtuigtype B77L;
- actualisatie van gegevens voor de vliegtuigtypes A320, A321 en B738.

MAA wil de reductiedoelstelling van het aantal ernstig geluidgehinderden blijven realiseren, uitgaande van de rekenmethodiek (NRM) en uitgangspunten die door Van Geel zijn gehanteerd, doch ook rekening houdend met de nieuwere geluidgegevens van de vliegtuigen die zijn vastgesteld in appendices versie 13.4. Om die reden zijn de aantallen ernstig geluidgehinderden voor de referentiesituatie 2019 en voor het toekomstscenario voor 2025 opnieuw bepaald met de methode zoals gehanteerd in het van Geel traject (binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, op basis van NRM, de blootstelling-respons relatie (relatie tussen geluidbelasting en hinder) voor Schiphol uit 2002 en een woningbestand voor 2018).

Tabel A-1 geeft de resultaten van deze herberekening.

Scenario	Aantal ernstig geluidgehinderden 48 dB(A) Lden	
	NRM, Appendices versie 13.3+	NRM, Appendices versie 13.4
Situatie 2019	5.600	5.600
Toekomstscenario 2025	5.600	6.100

Tabel A-1: Herberekening aantal ernstig geluidgehinderden.

Met de nieuwe inzichten in de geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen voor het nationaal rekenmodel (appendices versie 13.4) voldoet het toekomstscenario voor 2025 uit het businessplan van MAA niet aan de reductiedoelstelling van het aantal ernstig geluidgehinderden zoals omschreven in bovengenoemde uitgangspunten. MAA heeft daarom haar aandeelhouders voorgesteld om in de merbeoordeling een aangepast toekomstscenario voor 2025 te onderzoeken en op basis van dat vliegscenario dan ook het luchthavenbesluit aan te vragen. Voor de aanpassing van het toekomstscenario zijn opties onderzocht om aan de hinderdoelstelling te voldoen. Op basis van de onderzochte opties is gekozen voor een aangepast toekomstscenario waarbij een deel (22,5%) van de vrachtluchten die oorspronkelijk werden uitgevoerd met de Boeing 747 en Boeing 777, worden uitgevoerd met een Airbus A350 (Zie Tabel A-2). De Airbus A350 is op basis van EASA geluidcertificatiegegevens van de A350-1041 gemiddeld circa 5 dB stiller tijdens de start en 2 dB stiller tijdens de landing dan vluchten met de Boeing 747 en Boeing 777. Het totaal aantal vrachtluchten blijft gelijk. De totale vrachtcapaciteit neemt iets toe als gevolg van de inzet van de A350, welke een grotere capaciteit heeft dan gemiddeld de Boeing 747 / Boeing 777.

Verkeerscategorie	Oorspronkelijk	Bijgesteld
	toekomstscenario 2025	toekomstscenario 2025
Groot verkeer		
• Vrachtluchten wide body	4.790	4.790
▪ Boeing 747 / Boeing 777	3.610	2.800
▪ Airbus A350		810
▪ Overige vrachtluchten	1.180	1.180
• Vrachtluchten narrow body	373	373
• Passagiersvluchten	2.964	2.964
• Overig groot	1.975	1.975
Klein verkeer	5.753	5.753
Helikopterbewegingen	599	599
Totaal	16.454	16.454

Tabel A-2: Aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor het oorspronkelijk en bijgesteld toekomstscenario MAA voor 2025.

Met de bijstelling van het toekomstscenario 2025 door uit te gaan van de inzet van de Airbus A350 is het aantal ernstig geluidgehinderden binnen de 48 dB(A) Lden contour op basis van NRM en appendices 13.4 gelijk aan de situatie in 2019 (5.600). Dit bijgestelde toekomstscenario 2025 voldoet daarmee aan alle bovengenoemde uitgangspunten.

Om dit bijgesteld toekomstscenario te kunnen realiseren dient MAA maatregelen te treffen om de inzet van de Airbus A350 voor cargotransport door haar klanten sneller te laten plaatsvinden dan de verwachte marktontwikkeling. MAA ziet hiertoe mogelijkheden. Mocht, ondanks deze mogelijkheden, het MAA toch niet lukken om de omschakeling van Boeing 747 / Boeing 777 naar de Airbus A350 te versnellen, dan zal MAA andere maatregelen inzetten om aan de grenswaarden voor geluid in het nieuwe luchthavenbesluit te voldoen, bijvoorbeeld door:

- minder vluchten in de avondperiode, óf
- minder vluchten.

B Verkeersscenario per situatie

De tabellen in deze paragraaf geven de aantallen bewegingen (zonder meteotoeslag) per vliegtuigtype in de verschillende situaties, uitgesplitst naar vluchtsoort, baan en periode van de dag. De aantallen zijn voor de weergave in de tabellen afgerond op hele aantallen bewegingen. Dit geeft afrondingsverschillen als op basis hiervan de totale aantallen bewegingen worden bepaald.

B 1 Voorgenomen gebruik

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van klein en groot verkeer in het voorgenomen gebruik.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A310	A310-304	a	21	D	153
A310	A310-304	a	03	D	65
A310	A310-304	d	21	D	153
A310	A310-304	d	03	D	65
A321	A321-232	a	21	D	23
A321	A321-232	a	03	D	5
A321	A321-232	a	03	E	2
A321	A321-232	d	21	D	23
A321	A321-232	d	21	E	5
A321	A321-232	d	03	D	2
A321	A321-232	d	03	E	3
A332	A330-343	a	21	D	153
A332	A330-343	a	21	E	109
A332	A330-343	a	03	D	65
A332	A330-343	a	03	E	47
A332	A330-343	d	21	E	261
A332	A330-343	d	03	E	112
A35K	A350-941	a	21	D	44
A35K	A350-941	a	03	D	107
A35K	A350-941	a	03	E	15
A35K	A350-941	a	21	D	206
A35K	A350-941	a	21	E	34
A35K	A350-941	d	21	E	44
A35K	A350-941	d	03	D	78
A35K	A350-941	d	03	E	44
A35K	A350-941	d	21	D	181
A35K	A350-941	d	21	E	59
AT72	ATR72	a	21	D	130
AT72	ATR72	a	03	D	56
AT72	ATR72	d	21	D	130
AT72	ATR72	d	03	D	56
B38M	7378MAX	a	21	D	114
B38M	7378MAX	a	21	E	39



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
B38M	7378MAX	a	03	D	49
B38M	7378MAX	a	03	E	17
B38M	7378MAX	d	21	D	147
B38M	7378MAX	d	21	E	6
B38M	7378MAX	d	03	D	63
B38M	7378MAX	d	03	E	3
B737	737700	a	21	D	77
B737	737700	a	03	D	33
B737	737700	d	21	D	77
B737	737700	d	03	D	33
B738	737800	a	21	D	446
B738	737800	a	21	E	362
B738	737800	a	03	D	191
B738	737800	a	03	E	155
B738	737800	d	21	D	619
B738	737800	d	21	E	189
B738	737800	d	03	D	265
B738	737800	d	03	E	81
B744	747400	a	21	D	152
B744	747400	a	03	D	65
B744	747400	d	21	E	152
B744	747400	d	03	E	65
B77L	7773ER	a	03	D	304
B77L	7773ER	a	03	E	51
B77L	7773ER	a	21	D	709
B77L	7773ER	a	21	E	118
B77L	7773ER	d	03	D	268
B77L	7773ER	d	03	E	87
B77L	7773ER	d	21	D	624
B77L	7773ER	d	21	E	202
C172	CNA172	a	03I	D	819
C172	CNA172	a	03I	E	98
C172	CNA172	a	21I	D	1824
C172	CNA172	a	21I	E	142
C172	CNA172	a	21I	N	6
C172	CNA172	d	03I	D	782
C172	CNA172	d	03I	E	42
C172	CNA172	d	03I	N	4
C172	CNA172	d	21I	D	1926
C172	CNA172	d	21I	E	88
C172	CNA172	d	21I	N	22
C25A	CNA525C	a	21	D	38

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C25A	CNA525C	a	21	E	5
C25A	CNA525C	a	03	D	13
C25A	CNA525C	a	03	E	7
C25A	CNA525C	d	21	D	43
C25A	CNA525C	d	21	E	3
C25A	CNA525C	d	21	N	2
C25A	CNA525C	d	03	D	13
C25A	CNA525C	d	03	E	2
C510	CNA510	a	21	D	96
C510	CNA510	a	21	E	5
C510	CNA510	a	03	D	36
C510	CNA510	a	03	E	10
C510	CNA510	d	21	D	111
C510	CNA510	d	21	E	8
C510	CNA510	d	21	N	2
C510	CNA510	d	03	D	25
C510	CNA510	d	03	N	3
C525	CNA525C	a	21	D	65
C525	CNA525C	a	21	E	7
C525	CNA525C	a	03	D	18
C525	CNA525C	a	03	E	7
C525	CNA525C	d	21	D	66
C525	CNA525C	d	21	E	8
C525	CNA525C	d	03	D	22
C550	CNA560U	a	21	D	20
C550	CNA560U	a	21	E	5
C550	CNA560U	a	03	D	8
C550	CNA560U	d	21	D	18
C550	CNA560U	d	21	E	5
C550	CNA560U	d	03	D	8
C550	CNA560U	d	03	E	3
C560	CNA560U	a	21	D	30
C560	CNA560U	a	21	E	3
C560	CNA560U	a	21	N	2
C560	CNA560U	a	03	D	5
C560	CNA560U	d	21	D	23
C560	CNA560U	d	21	E	8
C560	CNA560U	d	03	D	7
C560	CNA560U	d	03	E	2
C56X	CNA560XL	a	21	D	71
C56X	CNA560XL	a	21	E	2
C56X	CNA560XL	a	03	D	40

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C56X	CNA560XL	a	03	E	3
C56X	CNA560XL	d	21	D	63
C56X	CNA560XL	d	21	E	12
C56X	CNA560XL	d	03	D	38
C56X	CNA560XL	d	03	E	3
C680	CNA680	a	21	D	99
C680	CNA680	a	21	E	13
C680	CNA680	a	03	D	31
C680	CNA680	a	03	E	15
C680	CNA680	d	21	D	127
C680	CNA680	d	21	E	7
C680	CNA680	d	03	D	25
C680	CNA680	d	03	E	2
DH8D	DHC830	a	21	D	51
DH8D	DHC830	a	21	N	2
DH8D	DHC830	a	03	D	3
DH8D	DHC830	d	21	D	50
DH8D	DHC830	d	21	E	2
DH8D	DHC830	d	03	D	10
E135	EMB145	a	21	D	38
E135	EMB145	a	21	E	7
E135	EMB145	a	03	D	8
E135	EMB145	a	03	E	8
E135	EMB145	d	21	D	43
E135	EMB145	d	21	E	5
E135	EMB145	d	21	N	2
E135	EMB145	d	03	D	7
E135	EMB145	d	03	E	3
E55P	CNA560XL	a	21	D	56
E55P	CNA560XL	a	21	E	5
E55P	CNA560XL	a	03	D	17
E55P	CNA560XL	a	03	E	2
E55P	CNA560XL	d	21	D	53
E55P	CNA560XL	d	21	E	3
E55P	CNA560XL	d	03	D	18
E55P	CNA560XL	d	03	E	3
E55P	CNA560XL	d	03	N	2
F2TH	CL601	a	21	D	45
F2TH	CL601	a	21	E	2
F2TH	CL601	a	03	D	12
F2TH	CL601	d	21	D	43
F2TH	CL601	d	21	E	5

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
F2TH	CL601	d	03	D	8
F2TH	CL601	d	03	E	2
GLEX	F10065	a	21	D	33
GLEX	F10065	a	21	E	2
GLEX	F10065	a	03	D	8
GLEX	F10065	d	21	D	28
GLEX	F10065	d	21	E	5
GLEX	F10065	d	03	D	10
Totaal					15854

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van helikopterverkeer in het voorgenomen gebruik.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A109	EC135	A	21	D	0
A109	EC135	A	21	E	1
A109	EC135	D	21	D	2
A139	B412	A	03	D	3
A139	B412	A	21	D	16
A139	B412	C	21	D	15
A139	B412	C	21	E	2
A139	B412	D	03	D	3
A139	B412	D	21	D	14
A139	B412	D	21	E	2
AS50	AS350	A	03	D	11
AS50	AS350	A	03	E	1
AS50	AS350	A	21	D	37
AS50	AS350	A	21	E	2
AS50	AS350	D	03	D	15
AS50	AS350	D	21	D	37
AS55	B412	A	03	D	8
AS55	B412	A	21	D	11
AS55	B412	A	21	E	1
AS55	B412	D	03	D	5
AS55	B412	D	21	D	11
AS55	B412	D	21	E	1
B06	R66	A	03	D	1
B06	R66	A	21	D	3
B06	R66	D	03	D	1
B06	R66	D	21	D	3
B105	B412	A	21	D	1
B105	B412	D	21	D	1
EC20	EC120	A	03	D	9

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
EC20	EC120	A	03	E	1
EC20	EC120	A	21	D	31
EC20	EC120	A	21	E	1
EC20	EC120	D	03	D	9
EC20	EC120	D	21	D	32
EC30	EC120	A	21	E	1
EC30	EC120	D	21	D	1
EC35	EC135	A	03	D	3
EC35	EC135	A	21	D	11
EC35	EC135	A	21	E	1
EC35	EC135	D	03	D	3
EC35	EC135	D	03	E	1
EC35	EC135	D	21	D	10
EC35	EC135	D	21	E	1
H269	S300	A	21	D	1
H269	S300	D	21	D	2
R44	R44	A	03	D	31
R44	R44	A	03	E	2
R44	R44	A	21	D	91
R44	R44	A	21	E	2
R44	R44	C	03	D	4
R44	R44	C	21	D	15
R44	R44	D	03	D	26
R44	R44	D	21	D	97
R44	R44	D	21	E	1
Totaal					599

B 2 Huidig gebruik

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van klein en groot verkeer in het huidig gebruik.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A20N	A320-270N	a	03	D	1
A20N	A320-270N	a	03	E	1
A20N	A320-270N	a	21	D	1
A20N	A320-270N	d	03	D	1
A20N	A320-270N	d	21	D	2
A210	CNA172	a	21I	D	1
A210	CNA172	d	21I	D	1
A21N	A321-270N	a	03	D	2
A21N	A321-270N	a	21	D	9
A21N	A321-270N	d	03	D	1
A21N	A321-270N	d	21	D	8
A21N	A321-270N	d	21	E	2
A306	A300-622R	a	21	D	4
A306	A300-622R	d	21	D	4
A30B	A300B4-203	a	03	D	2
A30B	A300B4-203	a	21	D	6
A30B	A300B4-203	d	03	E	2
A30B	A300B4-203	d	21	D	1
A30B	A300B4-203	d	21	E	5
A310	A310-304	a	03	D	28
A310	A310-304	a	03	E	1
A310	A310-304	a	21	D	82
A310	A310-304	a	21	E	5
A310	A310-304	d	03	D	23
A310	A310-304	d	03	E	1
A310	A310-304	d	21	D	82
A310	A310-304	d	21	E	7
A310	A310-304	d	21	N	1
A318	A319-131	a	03	D	6
A318	A319-131	a	03	N	2
A318	A319-131	a	21	D	13
A318	A319-131	a	21	N	4
A318	A319-131	d	03	D	6
A318	A319-131	d	21	D	19
A319	A319-131	a	03	D	2
A319	A319-131	a	21	D	16
A319	A319-131	a	21	E	1
A319	A319-131	d	03	D	1
A319	A319-131	d	21	D	15



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A319	A319-131	d	21	E	3
A320	A320-232	a	03	D	34
A320	A320-232	a	03	E	24
A320	A320-232	a	21	D	86
A320	A320-232	a	21	E	29
A320	A320-232	d	03	D	30
A320	A320-232	d	03	E	24
A320	A320-232	d	21	D	84
A320	A320-232	d	21	E	35
A321	A321-232	a	03	D	1
A321	A321-232	a	21	D	14
A321	A321-232	a	21	E	1
A321	A321-232	d	03	D	3
A321	A321-232	d	21	D	12
A321	A321-232	d	21	E	2
A332	A330-343	a	03	D	42
A332	A330-343	a	03	E	5
A332	A330-343	a	21	D	109
A332	A330-343	a	21	E	8
A332	A330-343	d	03	D	28
A332	A330-343	d	03	E	5
A332	A330-343	d	21	D	109
A332	A330-343	d	21	E	20
A332	A330-343	d	21	N	1
A333	A330-343	a	03	E	1
A333	A330-343	a	21	D	4
A333	A330-343	a	21	E	2
A333	A330-343	d	21	D	3
A333	A330-343	d	21	E	3
A333	A330-343	d	21	N	1
A343	A340-211	a	21	D	1
A343	A340-211	a	21	E	2
A343	A340-211	d	21	D	3
ASTR	IA1125	a	21	D	2
ASTR	IA1125	d	21	D	1
ASTR	IA1125	d	21	E	1
AT43	DHC8	a	21	D	1
AT43	DHC8	d	21	D	1
AT72	ATR72	a	03	D	57
AT72	ATR72	a	03	E	2
AT72	ATR72	a	21	D	196
AT72	ATR72	a	21	E	2



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
AT72	ATR72	d	03	E	41
AT72	ATR72	d	21	D	5
AT72	ATR72	d	21	E	207
AT72	ATR72	d	21	N	1
B190	1900D	a	03	D	1
B190	1900D	d	03	E	1
B38M	7378MAX	a	03	D	1
B38M	7378MAX	a	03	E	5
B38M	7378MAX	a	21	D	11
B38M	7378MAX	a	21	E	6
B38M	7378MAX	d	03	D	1
B38M	7378MAX	d	03	E	5
B38M	7378MAX	d	21	D	6
B38M	7378MAX	d	21	E	11
B733	7373B2	a	03	D	1
B733	7373B2	a	21	E	1
B733	7373B2	d	03	D	1
B733	7373B2	d	21	E	1
B734	737400	a	21	D	3
B734	737400	a	21	E	2
B734	737400	d	03	D	1
B734	737400	d	21	D	3
B734	737400	d	21	E	1
B735	737500	a	03	D	2
B735	737500	a	03	E	2
B735	737500	a	21	D	4
B735	737500	a	21	E	1
B735	737500	d	03	D	3
B735	737500	d	03	N	1
B735	737500	d	21	D	5
B737	737700	a	21	D	2
B737	737700	a	21	E	1
B737	737700	d	21	D	2
B737	737700	d	21	E	1
B738	737800	a	03	D	184
B738	737800	a	03	E	76
B738	737800	a	03	N	6
B738	737800	a	21	D	315
B738	737800	a	21	E	111
B738	737800	a	21	N	5
B738	737800	d	03	D	182
B738	737800	d	03	E	58



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
B738	737800	d	03	N	12
B738	737800	d	21	D	322
B738	737800	d	21	E	106
B738	737800	d	21	N	15
B742	74720B	a	03	D	35
B742	74720B	a	03	E	3
B742	74720B	a	21	D	56
B742	74720B	a	21	E	5
B742	74720B	d	03	D	8
B742	74720B	d	03	E	25
B742	74720B	d	21	D	20
B742	74720B	d	21	E	44
B744	747400	a	03	D	51
B744	747400	a	03	E	16
B744	747400	a	21	D	124
B744	747400	a	21	E	30
B744	747400	d	03	D	36
B744	747400	d	03	E	20
B744	747400	d	21	D	121
B744	747400	d	21	E	43
B748	7478	a	03	E	1
B748	7478	a	21	D	2
B748	7478	d	21	D	2
B748	7478	d	21	E	1
B752	757RR	a	03	D	3
B752	757RR	a	03	E	1
B752	757RR	a	21	D	38
B752	757RR	a	21	E	3
B752	757RR	d	03	D	2
B752	757RR	d	21	D	34
B752	757RR	d	21	E	9
B77L	7773ER	a	03	D	171
B77L	7773ER	a	03	E	32
B77L	7773ER	a	21	D	447
B77L	7773ER	a	21	E	65
B77L	7773ER	d	03	D	100
B77L	7773ER	d	03	E	37
B77L	7773ER	d	21	D	412
B77L	7773ER	d	21	E	160
B77L	7773ER	d	21	N	3
B77W	7773ER	a	03	D	24
B77W	7773ER	a	21	D	100



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
B77W	7773ER	d	03	D	18
B77W	7773ER	d	21	D	104
B77W	7773ER	d	21	E	2
B788	7878R	a	03	D	1
B788	7878R	a	21	D	2
B788	7878R	d	03	D	1
B788	7878R	d	21	D	1
B788	7878R	d	21	E	1
B789	787-9	a	03	D	11
B789	787-9	a	03	E	1
B789	787-9	a	21	D	12
B789	787-9	a	21	E	2
B789	787-9	d	03	D	6
B789	787-9	d	03	E	1
B789	787-9	d	21	D	17
B789	787-9	d	21	E	2
BCS1	737500	a	03	D	3
BCS1	737500	a	21	D	8
BCS1	737500	d	03	D	4
BCS1	737500	d	21	D	7
BCS3	737700	a	21	D	2
BE20	1900D	a	03	D	2
BE20	1900D	a	03	E	2
BE20	1900D	a	21	D	19
BE20	1900D	a	21	E	5
BE20	1900D	d	03	D	2
BE20	1900D	d	03	E	1
BE20	1900D	d	21	D	25
BE20	1900D	d	21	E	1
BE33	CNA182	a	03I	D	6
BE33	CNA182	a	21I	D	9
BE33	CNA182	a	21I	E	1
BE33	CNA182	d	03I	D	6
BE33	CNA182	d	21I	D	10
BE36	CNA182	a	03I	D	15
BE36	CNA182	a	21I	D	19
BE36	CNA182	d	03I	D	16
BE36	CNA182	d	21I	D	16
BE40	MU3001	a	03	D	3
BE40	MU3001	a	21	D	4
BE40	MU3001	d	03	D	3
BE40	MU3001	d	21	D	4



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
BE76	PA30	a	21I	D	2
BE76	PA30	d	21I	D	2
BE9L	DHC6	a	03I	D	1
BE9L	DHC6	a	21I	D	3
BE9L	DHC6	d	03I	D	1
BE9L	DHC6	d	21I	D	3
BL8	CNA172	a	03I	D	1
BL8	CNA172	d	03I	D	1
C150	CNA182	a	03I	D	1
C150	CNA182	a	03I	E	1
C150	CNA182	d	03I	D	1
C150	CNA182	d	21I	D	1
C152	CNA172	a	03I	D	1
C152	CNA172	a	03I	E	2
C152	CNA172	a	21I	D	9
C152	CNA172	d	03I	D	3
C152	CNA172	d	03I	E	2
C152	CNA172	d	21I	D	10
C172	CNA172	a	03I	D	190
C172	CNA172	a	03I	E	10
C172	CNA172	a	21I	D	306
C172	CNA172	a	21I	E	26
C172	CNA172	d	03I	D	193
C172	CNA172	d	03I	E	3
C172	CNA172	d	21I	D	314
C172	CNA172	d	21I	E	19
C177	CNA172	a	03I	D	2
C177	CNA172	d	03I	D	2
C182	CNA182	a	03I	D	6
C182	CNA182	a	03I	E	2
C182	CNA182	a	21I	D	22
C182	CNA182	a	21I	E	1
C182	CNA182	d	03I	D	5
C182	CNA182	d	03I	E	1
C182	CNA182	d	21I	D	24
C182	CNA182	d	21I	E	1
C206	CNA182	a	21I	E	1
C206	CNA182	d	21I	D	1
C208	CNA208	a	21I	D	2
C208	CNA208	d	21I	D	2
C210	CNA182	a	21I	D	1
C210	CNA182	d	03I	D	1

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C25A	CNA525C	a	03	D	12
C25A	CNA525C	a	03	E	4
C25A	CNA525C	a	21	D	39
C25A	CNA525C	a	21	E	2
C25A	CNA525C	a	21	N	1
C25A	CNA525C	d	03	D	11
C25A	CNA525C	d	03	E	3
C25A	CNA525C	d	03	N	1
C25A	CNA525C	d	21	D	39
C25A	CNA525C	d	21	E	3
C25A	CNA525C	d	21	N	1
C25B	CNA525C	a	03	D	10
C25B	CNA525C	a	03	E	5
C25B	CNA525C	a	21	D	16
C25B	CNA525C	a	21	E	2
C25B	CNA525C	d	03	D	10
C25B	CNA525C	d	03	E	4
C25B	CNA525C	d	21	D	18
C25B	CNA525C	d	21	E	1
C25C	CNA525C	a	03	D	5
C25C	CNA525C	a	21	D	9
C25C	CNA525C	a	21	E	1
C25C	CNA525C	d	03	D	5
C25C	CNA525C	d	21	D	10
C295	HS748A	a	03	D	1
C295	HS748A	d	03	D	1
C303	CNA172	a	03I	D	1
C303	CNA172	d	21I	D	1
C337	BEC58P	a	03I	D	2
C337	BEC58P	a	21I	D	2
C337	BEC58P	d	03I	D	4
C425	CNA441	a	03I	D	2
C425	CNA441	a	21I	D	2
C425	CNA441	a	21I	E	1
C425	CNA441	d	03I	D	1
C425	CNA441	d	21I	D	3
C425	CNA441	d	21I	E	1
C441	CNA441	a	03I	D	1
C441	CNA441	d	21I	D	1
C501	CNA55B	a	03	D	2
C501	CNA55B	a	21	D	4
C501	CNA55B	d	03	D	1

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C501	CNA55B	d	21	D	5
C510	CNA510	a	03	D	19
C510	CNA510	a	03	E	3
C510	CNA510	a	21	D	31
C510	CNA510	a	21	E	1
C510	CNA510	d	03	D	23
C510	CNA510	d	03	E	3
C510	CNA510	d	21	D	26
C510	CNA510	d	21	N	1
C525	CNA525C	a	03	D	18
C525	CNA525C	a	03	E	8
C525	CNA525C	a	21	D	48
C525	CNA525C	a	21	E	12
C525	CNA525C	d	03	D	23
C525	CNA525C	d	03	E	3
C525	CNA525C	d	21	D	53
C525	CNA525C	d	21	E	5
C525	CNA525C	d	21	N	1
C550	CNA560U	a	03	D	13
C550	CNA560U	a	03	E	1
C550	CNA560U	a	21	D	7
C550	CNA560U	a	21	E	1
C550	CNA560U	d	03	D	11
C550	CNA560U	d	03	E	1
C550	CNA560U	d	21	D	9
C550	CNA560U	d	21	E	1
C560	CNA560U	a	03	D	3
C560	CNA560U	a	03	E	1
C560	CNA560U	a	21	D	5
C560	CNA560U	a	21	E	2
C560	CNA560U	d	03	D	4
C560	CNA560U	d	21	D	5
C560	CNA560U	d	21	E	1
C560	CNA560U	d	21	N	1
C56X	CNA560XL	a	03	D	32
C56X	CNA560XL	a	03	E	3
C56X	CNA560XL	a	21	D	53
C56X	CNA560XL	a	21	E	3
C56X	CNA560XL	a	21	N	1
C56X	CNA560XL	d	03	D	26
C56X	CNA560XL	d	03	E	4
C56X	CNA560XL	d	21	D	55

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C56X	CNA560XL	d	21	E	6
C650	CIT3	a	03	D	3
C650	CIT3	a	21	D	4
C650	CIT3	a	21	E	2
C650	CIT3	d	03	D	2
C650	CIT3	d	21	D	5
C650	CIT3	d	21	E	1
C650	CIT3	d	21	N	1
C680	CNA680	a	03	D	15
C680	CNA680	a	21	D	8
C680	CNA680	a	21	E	5
C680	CNA680	d	03	D	12
C680	CNA680	d	03	E	2
C680	CNA680	d	21	D	11
C680	CNA680	d	21	E	3
C68A	CNA680	a	03	D	6
C68A	CNA680	a	03	E	1
C68A	CNA680	a	21	D	17
C68A	CNA680	a	21	E	5
C68A	CNA680	d	03	D	4
C68A	CNA680	d	03	E	2
C68A	CNA680	d	21	D	22
C68A	CNA680	d	21	E	1
C750	CNA750	a	21	D	1
C750	CNA750	d	21	D	1
C82R	CNA172	a	21I	D	1
C82R	CNA172	a	21I	E	1
C82R	CNA172	d	21I	D	1
C82R	CNA172	d	21I	E	1
CH7A	CL601	a	21	D	1
CH7A	CL601	d	21	D	1
CL30	CL601	a	03	D	2
CL30	CL601	a	21	D	5
CL30	CL601	d	03	D	2
CL30	CL601	d	21	D	3
CL30	CL601	d	21	E	2
CL35	CL601	a	03	D	2
CL35	CL601	a	03	E	1
CL35	CL601	a	21	D	14
CL35	CL601	a	21	E	2
CL35	CL601	d	03	D	6
CL35	CL601	d	21	D	13



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
CL60	CL601	a	03	D	5
CL60	CL601	a	03	E	1
CL60	CL601	a	21	D	9
CL60	CL601	d	03	D	5
CL60	CL601	d	21	D	10
CP10	CNA172	a	03I	D	13
CP10	CNA172	a	21I	D	15
CP10	CNA172	d	03I	D	9
CP10	CNA172	d	21I	D	19
CRJ2	CL601	a	03	D	3
CRJ2	CL601	a	03	E	1
CRJ2	CL601	a	21	D	4
CRJ2	CL601	a	21	E	1
CRJ2	CL601	d	03	D	3
CRJ2	CL601	d	03	E	2
CRJ2	CL601	d	21	D	3
CRJ2	CL601	d	21	E	1
CRJ9	CRJ9-ER	a	03	D	1
CRJ9	CRJ9-ER	a	21	D	3
CRJ9	CRJ9-ER	d	03	D	2
CRJ9	CRJ9-ER	d	21	D	3
CRJX	CRJ9-LR	a	03	D	1
CRJX	CRJ9-LR	a	21	D	1
CRJX	CRJ9-LR	a	21	E	1
CRJX	CRJ9-LR	a	21	N	1
CRJX	CRJ9-LR	d	03	D	1
CRJX	CRJ9-LR	d	21	D	3
CRUZ	CNA172	a	21I	D	17
CRUZ	CNA172	d	03I	D	1
CRUZ	CNA172	d	21I	D	15
CRUZ	CNA172	d	21I	E	1
DA40	CNA172	a	03I	D	42
DA40	CNA172	a	21I	D	65
DA40	CNA172	d	03I	D	38
DA40	CNA172	d	21I	D	69
DA42	CNA172	a	03I	D	41
DA42	CNA172	a	21I	D	154
DA42	CNA172	a	21I	E	3
DA42	CNA172	d	03I	D	39
DA42	CNA172	d	03I	E	1
DA42	CNA172	d	21I	D	152
DA42	CNA172	d	21I	E	5



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
DA62	DHC6QP	a	03I	D	2
DA62	DHC6QP	a	21I	D	2
DA62	DHC6QP	d	03I	D	2
DA62	DHC6QP	d	21I	D	2
DC3	BAE300	a	03	D	9
DC3	BAE300	a	21	D	4
DC3	BAE300	d	03	D	10
DC3	BAE300	d	21	D	3
DH8A	DHC8	a	03	D	1
DH8A	DHC8	a	21	D	1
DH8A	DHC8	d	03	D	1
DH8A	DHC8	d	21	D	2
DH8C	DHC830	a	03	D	1
DH8C	DHC830	a	21	D	5
DH8C	DHC830	d	03	D	2
DH8C	DHC830	d	21	D	4
DH8D	DHC830	a	03	D	2
DH8D	DHC830	a	21	D	7
DH8D	DHC830	d	03	D	2
DH8D	DHC830	d	21	D	12
DHC6	DHC830	a	21	D	1
DHC6	DHC830	d	21	D	1
DIMO	CNA172	a	21I	D	2
DIMO	CNA172	d	21I	D	1
DIMO	CNA172	d	21I	E	1
DR10	CL601	a	03	D	4
DR10	CL601	d	03	D	4
DR40	CNA172	a	03I	D	25
DR40	CNA172	a	03I	E	1
DR40	CNA172	a	21I	D	11
DR40	CNA172	a	21I	E	1
DR40	CNA172	d	03I	D	22
DR40	CNA172	d	03I	E	2
DR40	CNA172	d	21I	D	13
DR40	CNA172	d	21I	E	1
DV20	CNA172	a	21I	D	5
DV20	CNA172	d	21I	D	5
E135	EMB145	a	03	D	5
E135	EMB145	a	03	E	3
E135	EMB145	a	21	D	5
E135	EMB145	a	21	E	2
E135	EMB145	d	03	D	5



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
E135	EMB145	d	03	N	1
E135	EMB145	d	21	D	7
E135	EMB145	d	21	E	1
E145	EMB14L	a	03	E	1
E145	EMB14L	a	21	D	3
E145	EMB14L	a	21	E	1
E145	EMB14L	d	03	D	2
E145	EMB14L	d	03	N	1
E145	EMB14L	d	21	D	3
E170	EMB170	a	21	D	1
E170	EMB170	d	21	D	1
E190	EMB190	a	21	D	5
E190	EMB190	d	21	D	7
E195	EMB195	a	21	D	1
E195	EMB195	d	21	D	1
E35L	EMB145	a	03	D	5
E35L	EMB145	a	03	E	2
E35L	EMB145	a	21	D	5
E35L	EMB145	a	21	E	2
E35L	EMB145	d	03	D	5
E35L	EMB145	d	03	E	2
E35L	EMB145	d	21	D	7
E50P	CNA510	a	03	D	3
E50P	CNA510	a	21	D	12
E50P	CNA510	d	03	D	3
E50P	CNA510	d	21	D	11
E50P	CNA510	d	21	E	1
E545	CNA750	a	03	D	1
E545	CNA750	a	21	D	1
E545	CNA750	a	21	E	1
E545	CNA750	d	03	D	1
E545	CNA750	d	21	D	2
E550	CNA750	a	03	D	1
E550	CNA750	a	03	E	1
E550	CNA750	a	21	D	16
E550	CNA750	a	21	E	1
E550	CNA750	d	03	D	2
E550	CNA750	d	21	D	12
E550	CNA750	d	21	E	3
E550	CNA750	d	21	N	1
E55P	CNA560XL	a	03	D	16
E55P	CNA560XL	a	03	E	2



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
E55P	CNA560XL	a	21	D	32
E55P	CNA560XL	a	21	E	6
E55P	CNA560XL	d	03	D	14
E55P	CNA560XL	d	03	E	5
E55P	CNA560XL	d	21	D	30
E55P	CNA560XL	d	21	E	6
E55P	CNA560XL	d	21	N	1
E75L	EMB175	a	21	D	1
E75L	EMB175	d	21	E	1
EA50	ECLIPSE500	a	03	D	4
EA50	ECLIPSE500	a	21	D	7
EA50	ECLIPSE500	d	03	D	3
EA50	ECLIPSE500	d	03	E	1
EA50	ECLIPSE500	d	21	D	7
ECHO	CNA172	a	21I	D	1
ECHO	CNA172	d	21I	D	1
EUPA	CNA172	a	21I	D	6
EUPA	CNA172	d	21I	D	6
EVSS	CNA172	a	03I	D	70
EVSS	CNA172	a	21I	D	148
EVSS	CNA172	d	03I	D	68
EVSS	CNA172	d	21I	D	149
F100	F10065	a	21	D	4
F100	F10065	d	21	D	5
F2TH	CL601	a	03	D	6
F2TH	CL601	a	03	E	4
F2TH	CL601	a	21	D	18
F2TH	CL601	a	21	E	2
F2TH	CL601	d	03	D	8
F2TH	CL601	d	03	E	1
F2TH	CL601	d	21	D	20
F2TH	CL601	d	21	E	1
F406	CNA441	a	21I	D	1
F406	CNA441	d	21I	D	1
F900	EMB14L	a	03	D	2
F900	EMB14L	a	03	E	3
F900	EMB14L	a	21	D	7
F900	EMB14L	a	21	E	3
F900	EMB14L	d	03	D	3
F900	EMB14L	d	03	E	2
F900	EMB14L	d	21	D	6
F900	EMB14L	d	21	E	4



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
FA20	FAL20	a	03	D	1
FA20	FAL20	a	03	E	2
FA20	FAL20	d	03	D	2
FA20	FAL20	d	21	D	1
FA7X	CRJ9-ER	a	03	D	6
FA7X	CRJ9-ER	a	03	E	2
FA7X	CRJ9-ER	a	21	D	16
FA7X	CRJ9-ER	a	21	E	1
FA7X	CRJ9-ER	d	03	D	7
FA7X	CRJ9-ER	d	03	E	2
FA7X	CRJ9-ER	d	21	D	15
FA7X	CRJ9-ER	d	21	E	1
FA8X	GV	a	21	D	1
FA8X	GV	d	21	D	1
G150	IA1125	a	21	D	1
G150	IA1125	d	03	D	1
G280	EMB145	a	03	D	1
G280	EMB145	a	21	E	1
G280	EMB145	d	03	D	1
G280	EMB145	d	21	D	1
GA7	MU3001	a	21	D	1
GA7	MU3001	d	21	D	1
GA8	CNA172	a	03I	D	5
GA8	CNA172	a	21I	D	1
GA8	CNA172	d	03I	D	5
GA8	CNA172	d	21I	D	1
GALX	EMB145	a	03	D	1
GALX	EMB145	a	21	D	5
GALX	EMB145	d	21	D	4
GALX	EMB145	d	21	E	2
GLST	GV	a	03	D	2
GLST	GV	a	03	N	1
GLST	GV	a	21	D	3
GLST	GV	d	03	D	3
GLST	GV	d	21	D	2
GLST	GV	d	21	E	1
GLEX	F10065	a	03	D	4
GLEX	F10065	a	03	E	2
GLEX	F10065	a	21	D	8
GLEX	F10065	a	21	E	1
GLEX	F10065	d	03	D	5
GLEX	F10065	d	21	D	7



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
GLEX	F10065	d	21	E	3
GLF4	GIV	a	03	D	1
GLF4	GIV	d	03	D	1
GLF5	GV	a	03	D	6
GLF5	GV	a	21	D	2
GLF5	GV	a	21	E	1
GLF5	GV	d	03	D	3
GLF5	GV	d	03	E	1
GLF5	GV	d	21	D	4
GLF5	GV	d	21	N	1
GLF6	GV	a	03	D	2
GLF6	GV	a	21	D	4
GLF6	GV	a	21	E	2
GLF6	GV	d	03	D	1
GLF6	GV	d	21	D	6
GLF6	GV	d	21	E	1
H25B	IA1125	a	03	D	22
H25B	IA1125	a	21	D	14
H25B	IA1125	a	21	E	3
H25B	IA1125	d	03	D	23
H25B	IA1125	d	21	D	14
H25B	IA1125	d	21	E	1
HA4T	EMB145	a	03	D	1
HA4T	EMB145	a	21	D	1
HA4T	EMB145	a	21	E	1
HA4T	EMB145	d	03	E	1
HA4T	EMB145	d	21	D	2
HDJT	CNA55B	a	03	D	1
HDJT	CNA55B	a	21	D	5
HDJT	CNA55B	a	21	E	2
HDJT	CNA55B	d	03	D	1
HDJT	CNA55B	d	21	D	7
IL76	A330-743L	a	03	E	1
IL76	A330-743L	d	03	E	1
J328	CNA680	a	21	D	1
J328	CNA680	d	03	E	1
L39	CNA510	a	03	D	6
L39	CNA510	a	21	D	29
L39	CNA510	d	03	D	6
L39	CNA510	d	21	D	30
LJ31	LEAR35	a	03	D	1
LJ31	LEAR35	d	03	D	1



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
LJ35	LEAR35	a	03	D	6
LJ35	LEAR35	a	21	D	5
LJ35	LEAR35	d	03	D	4
LJ35	LEAR35	d	03	E	2
LJ35	LEAR35	d	21	D	3
LJ35	LEAR35	d	21	E	2
LJ40	LEAR35	a	03	D	1
LJ40	LEAR35	a	03	E	1
LJ40	LEAR35	a	21	D	5
LJ40	LEAR35	a	21	E	2
LJ40	LEAR35	d	03	D	3
LJ40	LEAR35	d	21	D	6
LJ40	LEAR35	d	21	E	2
LJ45	LEAR35	a	03	D	1
LJ45	LEAR35	a	21	D	10
LJ45	LEAR35	a	21	E	2
LJ45	LEAR35	d	03	D	2
LJ45	LEAR35	d	21	D	9
LJ45	LEAR35	d	21	E	2
LJ55	LEAR35	a	21	D	1
LJ55	LEAR35	d	21	D	1
LJ60	CNA560XL	a	03	E	1
LJ60	CNA560XL	a	21	D	2
LJ60	CNA560XL	d	03	D	1
LJ60	CNA560XL	d	21	D	2
LJ75	LEAR35	a	21	D	3
LJ75	LEAR35	d	21	D	3
M20P	CNA172	a	03I	D	4
M20P	CNA172	a	21I	D	14
M20P	CNA172	d	03I	D	6
M20P	CNA172	d	21I	D	13
M20T	CNA182	a	03I	D	2
M20T	CNA182	a	03I	E	1
M20T	CNA182	a	21I	D	12
M20T	CNA182	d	03I	D	4
M20T	CNA182	d	21I	D	10
M28	1900D	a	21	D	1
M28	1900D	d	21	D	1
MCR1	CL601	a	21	D	1
MCR1	CL601	d	21	E	1
MCR4	CL601	a	21	D	1
MCR4	CL601	d	21	D	1



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
P180	DHC6QP	a	21I	D	4
P180	DHC6QP	a	21I	E	1
P180	DHC6QP	d	21I	D	4
P180	DHC6QP	d	21I	E	1
P28A	CNA172	a	03I	D	158
P28A	CNA172	a	03I	E	10
P28A	CNA172	a	21I	D	309
P28A	CNA172	a	21I	E	9
P28A	CNA172	d	03I	D	162
P28A	CNA172	d	03I	E	7
P28A	CNA172	d	21I	D	307
P28A	CNA172	d	21I	E	8
P28B	CNA182	a	21I	D	1
P28B	CNA182	d	21I	D	1
P28R	CNA172	a	03I	D	1
P28R	CNA172	a	21I	D	19
P28R	CNA172	d	03I	D	3
P28R	CNA172	d	21I	D	17
P28T	CNA182	a	21I	D	2
P28T	CNA182	d	21I	D	2
P46T	CNA172	a	03I	D	17
P46T	CNA172	a	03I	E	8
P46T	CNA172	a	21I	D	81
P46T	CNA172	a	21I	E	15
P46T	CNA172	d	03I	D	10
P46T	CNA172	d	21I	D	101
P46T	CNA172	d	21I	E	6
P46T	CNA172	d	21I	N	3
P68	PA30	a	03I	D	2
P68	PA30	a	21I	D	3
P68	PA30	d	03I	D	2
P68	PA30	d	21I	D	3
PA12	CL601	a	21	D	1
PA12	CL601	d	21	D	1
PA18	CNA172	a	21I	D	1
PA18	CNA172	d	21I	D	1
PA30	PA30	a	03I	D	7
PA30	PA30	a	21I	D	8
PA30	PA30	d	03I	D	5
PA30	PA30	d	21I	D	10
PA32	CNA172	a	21I	D	1
PA32	CNA172	a	21I	E	1



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
PA32	CNA172	d	21I	D	2
PA34	PA30	a	03I	D	64
PA34	PA30	a	03I	E	6
PA34	PA30	a	21I	D	209
PA34	PA30	d	03I	D	63
PA34	PA30	d	03I	E	6
PA34	PA30	d	21I	D	210
PA44	PA30	a	03I	D	52
PA44	PA30	a	03I	E	1
PA44	PA30	a	21I	D	104
PA44	PA30	a	21I	E	5
PA44	PA30	d	03I	D	52
PA44	PA30	d	03I	E	1
PA44	PA30	d	21I	D	103
PA44	PA30	d	21I	E	5
PA46	CNA182	a	03I	D	8
PA46	CNA182	a	03I	E	1
PA46	CNA182	a	21I	D	12
PA46	CNA182	a	21I	E	3
PA46	CNA182	d	03I	D	12
PA46	CNA182	d	21I	D	12
PA46	CNA182	d	21I	E	1
PAY2	PA42	a	21I	D	1
PAY2	PA42	d	21I	D	1
PAY3	PA42	a	03I	D	2
PAY3	PA42	d	03I	D	1
PAY3	PA42	d	21I	D	1
PC12	DHC6QP	a	03I	D	68
PC12	DHC6QP	a	03I	E	8
PC12	DHC6QP	a	21I	D	182
PC12	DHC6QP	a	21I	E	14
PC12	DHC6QP	d	03I	D	66
PC12	DHC6QP	d	03I	E	1
PC12	DHC6QP	d	03I	N	1
PC12	DHC6QP	d	21I	D	203
PELI	CNA172	a	21I	D	2
PELI	CNA172	d	21I	D	2
PNR3	CL601	a	21	D	1
PNR3	CL601	d	21	D	1
PNR4	CL601	a	03	D	9
PNR4	CL601	a	21	D	5
PNR4	CL601	d	03	D	7



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
PNR4	CL601	d	21	D	7
PRM1	CNA55B	a	03	D	4
PRM1	CNA55B	a	03	E	1
PRM1	CNA55B	a	21	D	4
PRM1	CNA55B	d	03	D	5
PRM1	CNA55B	d	21	D	3
PRM1	CNA55B	d	21	E	1
PULS	CL601	d	03	D	1
RJ85	BAE146	a	21	D	1
RJ85	BAE146	d	21	E	1
RV12	CNA172	a	21I	D	1
RV12	CNA172	d	21I	D	1
RV6	CL601	a	21	D	1
RV6	CL601	d	03	D	1
RV9	CNA172	a	21I	D	9
RV9	CNA172	a	21I	E	1
RV9	CNA172	d	21I	D	9
RV9	CNA172	d	21I	E	1
S22T	CNA172	a	03I	D	18
S22T	CNA172	a	03I	E	2
S22T	CNA172	a	21I	D	32
S22T	CNA172	a	21I	E	1
S22T	CNA172	d	03I	D	20
S22T	CNA172	d	21I	D	33
SB91	CL601	a	21	D	2
SB91	CL601	d	21	D	2
SLG2	CNA172	a	03I	D	1
SLG2	CNA172	d	03I	D	1
SLG4	CL601	a	21	D	1
SLG4	CL601	d	21	D	1
SR20	CNA172	a	21I	D	5
SR20	CNA172	d	21I	D	5
SR22	CNA172	a	03I	D	13
SR22	CNA172	a	21I	D	32
SR22	CNA172	a	21I	E	3
SR22	CNA172	d	03I	D	11
SR22	CNA172	d	03I	E	1
SR22	CNA172	d	21I	D	35
SR22	CNA172	d	21I	E	1
SW4	DO228	a	03	D	1
SW4	DO228	a	21	D	6
SW4	DO228	d	03	D	1



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
SW4	DO228	d	21	D	6
T206	CNA182	a	03I	D	5
T206	CNA182	a	21I	D	1
T206	CNA182	d	03I	D	5
T206	CNA182	d	21I	D	1
TAMP	CNA172	a	03I	D	1
TAMP	CNA172	a	21I	D	3
TAMP	CNA172	d	03I	D	1
TAMP	CNA172	d	21I	D	3
TB20	CNA182	a	03I	D	6
TB20	CNA182	a	03I	E	3
TB20	CNA182	a	21I	D	12
TB20	CNA182	d	03I	D	6
TB20	CNA182	d	03I	E	2
TB20	CNA182	d	21I	D	12
TB20	CNA182	d	21I	E	1
TBM7	CNA172	a	03I	D	1
TBM7	CNA172	d	03I	D	1
TBM8	CNA172	a	21I	D	12
TBM8	CNA172	d	21I	D	12
TBM9	CNA172	a	03I	D	6
TBM9	CNA172	a	21I	D	7
TBM9	CNA172	d	03I	D	5
TBM9	CNA172	d	03I	E	1
TBM9	CNA172	d	21I	D	6
TBM9	CNA172	d	21I	E	1
TL20	CNA172	a	21I	D	1
TL20	CNA172	d	21I	D	1
TL30	CNA172	a	21I	D	5
TL30	CNA172	d	21I	D	4
TL30	CNA172	d	21I	E	1
TOBA	CNA172	a	03I	D	14
TOBA	CNA172	a	21I	D	37
TOBA	CNA172	d	03I	D	13
TOBA	CNA172	d	21I	D	38
TWEN	CNA172	a	03I	D	1
TWEN	CNA172	a	21I	D	1
TWEN	CNA172	d	03I	D	1
TWEN	CNA172	d	21I	E	1
WT9	CNA172	a	03I	D	2
WT9	CNA172	a	21I	D	5
WT9	CNA172	d	03I	D	1

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
WT9	CNA172	d	211	D	7
Totaal					13624

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van helikopterverkeer in het huidige gebruik.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A109	EC35	A	03	D	1
A109	EC35	A	21	D	2
A109	EC35	D	03	D	1
A109	EC35	D	21	D	2
A119	EC35	A	03	D	1
A119	EC35	D	03	D	1
A119	EC35	D	21	D	1
A139	B412	A	21	D	1
A139	B412	D	21	D	2
A169	EC35	D	21	D	1
AS3B	B412	A	03	D	1
AS3B	B412	D	03	D	1
AS50	AS50	A	03	D	19
AS50	AS50	A	03	E	2
AS50	AS50	A	21	D	48
AS50	AS50	A	21	E	6
AS50	AS50	C	03	D	18
AS50	AS50	C	21	D	36
AS50	AS50	D	03	D	20
AS50	AS50	D	03	E	1
AS50	AS50	D	21	D	53
AS50	AS50	D	21	E	2
AS55	B412	A	03	D	5
AS55	B412	A	03	E	1
AS55	B412	A	21	D	4
AS55	B412	A	21	E	1
AS55	B412	C	21	D	4
AS55	B412	D	03	D	2
AS55	B412	D	21	D	7
AS55	B412	D	21	E	2
B06	B06	A	03	D	2
B06	B06	A	21	D	1
B06	B06	D	03	D	2
B47G	R44	A	03	D	1
B47G	R44	A	21	D	1
B47G	R44	D	21	D	2

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
EC20	EC20	A	03	D	11
EC20	EC20	A	03	E	4
EC20	EC20	A	21	D	17
EC20	EC20	A	21	E	2
EC20	EC20	C	03	D	8
EC20	EC20	C	21	D	2
EC20	EC20	D	03	D	14
EC20	EC20	D	03	E	4
EC20	EC20	D	21	D	17
EC30	EC20	A	03	D	5
EC30	EC20	D	03	D	4
EC30	EC20	D	21	D	1
EC35	EC35	A	03	D	6
EC35	EC35	A	21	D	11
EC35	EC35	A	21	E	1
EC35	EC35	C	03	D	2
EC35	EC35	D	03	D	5
EC35	EC35	D	03	E	1
EC35	EC35	D	21	D	11
EC35	EC35	D	21	E	1
EC45	EC35	A	21	D	1
EC45	EC35	D	21	D	1
EXPL	EC35	A	21	D	1
EXPL	EC35	C	21	D	4
EXPL	EC35	D	21	D	1
R22	R22	A	21	D	3
R22	R22	D	03	D	1
R22	R22	D	21	D	2
R44	R44	A	03	D	21
R44	R44	A	03	E	4
R44	R44	A	21	D	38
R44	R44	C	03	D	2
R44	R44	C	21	D	4
R44	R44	D	03	D	18
R44	R44	D	03	E	3
R44	R44	D	21	D	39
R44	R44	D	21	E	1
R66	B06	A	03	E	1
R66	B06	D	03	D	1
UH1	EC35	A	21	D	1
UH1	EC35	D	21	D	1
Totaal					531

B 3 Referentiesituatie

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van klein en groot verkeer in de referentiesituatie.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A210	CNA172	a	21I	D	1
A210	CNA172	d	21I	D	1
A310	A310-304	a	21	D	300
A310	A310-304	a	03	D	129
A310	A310-304	d	21	D	300
A310	A310-304	d	03	D	129
A321	A321-232	a	21	D	132
A321	A321-232	a	03	D	28
A321	A321-232	a	03	E	9
A321	A321-232	d	21	D	132
A321	A321-232	d	21	E	28
A321	A321-232	d	03	D	9
A321	A321-232	d	03	E	19
A332	A330-343	a	21	D	59
A332	A330-343	a	21	E	42
A332	A330-343	a	03	D	25
A332	A330-343	a	03	E	18
A332	A330-343	d	21	E	101
A332	A330-343	d	03	E	43
A35K	A350-941	a	21	D	17
A35K	A350-941	a	03	D	41
A35K	A350-941	a	03	E	6
A35K	A350-941	a	21	D	79
A35K	A350-941	a	21	E	13
A35K	A350-941	d	21	E	17
A35K	A350-941	d	03	D	30
A35K	A350-941	d	03	E	17
A35K	A350-941	d	21	D	70
A35K	A350-941	d	21	E	23
AT72	ATR72	a	21	D	809
AT72	ATR72	a	03	D	347
AT72	ATR72	d	21	D	809
AT72	ATR72	d	03	D	347
B38M	7378MAX	a	21	D	330
B38M	7378MAX	a	21	E	112
B38M	7378MAX	a	03	D	142
B38M	7378MAX	a	03	E	48
B38M	7378MAX	d	21	D	425
B38M	7378MAX	d	21	E	17

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
B38M	7378MAX	d	03	D	182
B38M	7378MAX	d	03	E	7
B737	737700	a	21	D	222
B737	737700	a	03	D	95
B737	737700	d	21	D	222
B737	737700	d	03	D	95
B738	737800	a	21	D	1290
B738	737800	a	21	E	1049
B738	737800	a	03	D	553
B738	737800	a	03	E	450
B738	737800	d	21	D	1791
B738	737800	d	21	E	548
B738	737800	d	03	D	768
B738	737800	d	03	E	235
B744	747400	a	21	D	59
B744	747400	a	03	D	25
B744	747400	d	21	E	59
B744	747400	d	03	E	25
B77L	7773ER	a	03	D	117
B77L	7773ER	a	03	E	20
B77L	7773ER	a	21	D	274
B77L	7773ER	a	21	E	46
B77L	7773ER	d	03	D	103
B77L	7773ER	d	03	E	34
B77L	7773ER	d	21	D	241
B77L	7773ER	d	21	E	78
BE33	CNA182	a	03I	D	6
BE33	CNA182	a	21I	D	9
BE33	CNA182	a	21I	E	1
BE33	CNA182	d	03I	D	6
BE33	CNA182	d	21I	D	9
BE36	CNA182	a	03I	D	14
BE36	CNA182	a	21I	D	18
BE36	CNA182	d	03I	D	15
BE36	CNA182	d	21I	D	15
BE76	PA30	a	21I	D	2
BE76	PA30	d	21I	D	2
BE9L	DHC6	a	03I	D	1
BE9L	DHC6	a	21I	D	3
BE9L	DHC6	d	03I	D	1
BE9L	DHC6	d	21I	D	3
BL8	CNA172	a	03I	D	1



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
BL8	CNA172	d	03I	D	1
C150	CNA182	a	03I	D	1
C150	CNA182	a	03I	E	1
C150	CNA182	d	03I	D	1
C150	CNA182	d	21I	D	1
C152	CNA172	a	03I	D	1
C152	CNA172	a	03I	E	2
C152	CNA172	a	21I	D	9
C152	CNA172	d	03I	D	3
C152	CNA172	d	03I	E	2
C152	CNA172	d	21I	D	9
C172	CNA172	a	03I	D	179
C172	CNA172	a	03I	E	10
C172	CNA172	a	21I	D	287
C172	CNA172	a	21I	E	25
C172	CNA172	d	03I	D	181
C172	CNA172	d	03I	E	3
C172	CNA172	d	21I	D	295
C172	CNA172	d	21I	E	18
C177	CNA172	a	03I	D	2
C177	CNA172	d	03I	D	2
C182	CNA182	a	03I	D	6
C182	CNA182	a	03I	E	2
C182	CNA182	a	21I	D	21
C182	CNA182	a	21I	E	1
C182	CNA182	d	03I	D	5
C182	CNA182	d	03I	E	1
C182	CNA182	d	21I	D	23
C182	CNA182	d	21I	E	1
C206	CNA182	a	21I	E	1
C206	CNA182	d	21I	D	1
C208	CNA208	a	21I	D	2
C208	CNA208	d	21I	D	2
C210	CNA182	a	21I	D	1
C210	CNA182	d	03I	D	1
C25A	CNA525C	a	21	D	51
C25A	CNA525C	a	21	E	7
C25A	CNA525C	a	03	D	18
C25A	CNA525C	a	03	E	9
C25A	CNA525C	d	21	D	58
C25A	CNA525C	d	21	E	4
C25A	CNA525C	d	21	N	2

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C25A	CNA525C	d	03	D	18
C25A	CNA525C	d	03	E	2
C303	CNA172	a	03I	D	1
C303	CNA172	d	21I	D	1
C337	BEC58P	a	03I	D	2
C337	BEC58P	a	21I	D	2
C337	BEC58P	d	03I	D	4
C425	CNA441	a	03I	D	2
C425	CNA441	a	21I	D	2
C425	CNA441	a	21I	E	1
C425	CNA441	d	03I	D	1
C425	CNA441	d	21I	D	3
C425	CNA441	d	21I	E	1
C441	CNA441	a	03I	D	1
C441	CNA441	d	21I	D	1
C510	CNA510	a	21	D	0
C510	CNA510	a	21	E	0
C510	CNA510	a	03	D	0
C510	CNA510	a	03	E	0
C510	CNA510	d	21	D	0
C510	CNA510	d	21	E	0
C510	CNA510	d	21	N	0
C510	CNA510	d	03	D	0
C510	CNA510	d	03	N	0
C525	CNA525C	a	21	D	87
C525	CNA525C	a	21	E	9
C525	CNA525C	a	03	D	25
C525	CNA525C	a	03	E	9
C525	CNA525C	d	21	D	89
C525	CNA525C	d	21	E	11
C525	CNA525C	d	03	D	29
C550	CNA560U	a	21	D	27
C550	CNA560U	a	21	E	7
C550	CNA560U	a	03	D	11
C550	CNA560U	d	21	D	25
C550	CNA560U	d	21	E	7
C550	CNA560U	d	03	D	11
C550	CNA560U	d	03	E	4
C560	CNA560U	a	21	D	40
C560	CNA560U	a	21	E	4
C560	CNA560U	a	21	N	2
C560	CNA560U	a	03	D	7

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
C560	CNA560U	d	21	D	31
C560	CNA560U	d	21	E	11
C560	CNA560U	d	03	D	9
C560	CNA560U	d	03	E	2
C56X	CNA560XL	a	21	D	96
C56X	CNA560XL	a	21	E	2
C56X	CNA560XL	a	03	D	53
C56X	CNA560XL	a	03	E	4
C56X	CNA560XL	d	21	D	85
C56X	CNA560XL	d	21	E	16
C56X	CNA560XL	d	03	D	51
C56X	CNA560XL	d	03	E	4
C680	CNA680	a	21	D	134
C680	CNA680	a	21	E	18
C680	CNA680	a	03	D	42
C680	CNA680	a	03	E	20
C680	CNA680	d	21	D	172
C680	CNA680	d	21	E	9
C680	CNA680	d	03	D	33
C680	CNA680	d	03	E	2
C82R	CNA172	a	21I	D	1
C82R	CNA172	a	21I	E	1
C82R	CNA172	d	21I	D	1
C82R	CNA172	d	21I	E	1
CH7A	CL601	a	21	D	1
CH7A	CL601	d	21	D	1
CP10	CNA172	a	03I	D	12
CP10	CNA172	a	21I	D	14
CP10	CNA172	d	03I	D	9
CP10	CNA172	d	21I	D	18
CRUZ	CNA172	a	21I	D	16
CRUZ	CNA172	d	03I	D	1
CRUZ	CNA172	d	21I	D	14
CRUZ	CNA172	d	21I	E	1
DA40	CNA172	a	03I	D	40
DA40	CNA172	a	21I	D	61
DA40	CNA172	d	03I	D	36
DA40	CNA172	d	21I	D	65
DA42	CNA172	a	03I	D	39
DA42	CNA172	a	21I	D	145
DA42	CNA172	a	21I	E	3
DA42	CNA172	d	03I	D	37



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
DA42	CNA172	d	03I	E	1
DA42	CNA172	d	21I	D	143
DA42	CNA172	d	21I	E	5
DA62	DHC6QP	a	03I	D	2
DA62	DHC6QP	a	21I	D	2
DA62	DHC6QP	d	03I	D	2
DA62	DHC6QP	d	21I	D	2
DH8D	DHC830	a	21	D	0
DH8D	DHC830	a	21	N	0
DH8D	DHC830	a	03	D	0
DH8D	DHC830	d	21	D	0
DH8D	DHC830	d	21	E	0
DH8D	DHC830	d	03	D	0
DHC6	DHC830	a	21	D	1
DHC6	DHC830	d	21	D	1
DIMO	CNA172	a	21I	D	2
DIMO	CNA172	d	21I	D	1
DIMO	CNA172	d	21I	E	1
DR10	CL601	a	03	D	5
DR10	CL601	d	03	D	5
DR40	CNA172	a	03I	D	24
DR40	CNA172	a	03I	E	1
DR40	CNA172	a	21I	D	10
DR40	CNA172	a	21I	E	1
DR40	CNA172	d	03I	D	21
DR40	CNA172	d	03I	E	2
DR40	CNA172	d	21I	D	12
DR40	CNA172	d	21I	E	1
DV20	CNA172	a	21I	D	5
DV20	CNA172	d	21I	D	5
E135	EMB145	a	21	D	51
E135	EMB145	a	21	E	9
E135	EMB145	a	03	D	11
E135	EMB145	a	03	E	11
E135	EMB145	d	21	D	58
E135	EMB145	d	21	E	7
E135	EMB145	d	21	N	2
E135	EMB145	d	03	D	9
E135	EMB145	d	03	E	4
E55P	CNA560XL	a	21	D	1241
E55P	CNA560XL	a	21	E	109
E55P	CNA560XL	a	03	D	365

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
E55P	CNA560XL	a	03	E	36
E55P	CNA560XL	d	21	D	1168
E55P	CNA560XL	d	21	E	73
E55P	CNA560XL	d	03	D	401
E55P	CNA560XL	d	03	E	73
E55P	CNA560XL	d	03	N	36
ECHO	CNA172	a	21I	D	1
ECHO	CNA172	d	21I	D	1
EUPA	CNA172	a	21I	D	6
EUPA	CNA172	d	21I	D	6
EVSS	CNA172	a	03I	D	66
EVSS	CNA172	a	21I	D	139
EVSS	CNA172	d	03I	D	64
EVSS	CNA172	d	21I	D	140
F2TH	CL601	a	21	D	60
F2TH	CL601	a	21	E	2
F2TH	CL601	a	03	D	16
F2TH	CL601	d	21	D	58
F2TH	CL601	d	21	E	7
F2TH	CL601	d	03	D	11
F2TH	CL601	d	03	E	2
F406	CNA441	a	21I	D	1
F406	CNA441	d	21I	D	1
GA7	MU3001	a	21	D	1
GA7	MU3001	d	21	D	1
GA8	CNA172	a	03I	D	5
GA8	CNA172	a	21I	D	1
GA8	CNA172	d	03I	D	5
GA8	CNA172	d	21I	D	1
GLEX	F10065	a	21	D	26
GLEX	F10065	a	21	E	1
GLEX	F10065	a	03	D	6
GLEX	F10065	d	21	D	22
GLEX	F10065	d	21	E	4
GLEX	F10065	d	03	D	8
L39	CNA510	a	03	D	7
L39	CNA510	a	21	D	34
L39	CNA510	d	03	D	7
L39	CNA510	d	21	D	33
M20P	CNA172	a	03I	D	4
M20P	CNA172	a	21I	D	13
M20P	CNA172	d	03I	D	6



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
M20P	CNA172	d	21I	D	12
M20T	CNA182	a	03I	D	2
M20T	CNA182	a	03I	E	1
M20T	CNA182	a	21I	D	11
M20T	CNA182	d	03I	D	4
M20T	CNA182	d	21I	D	9
MCR1	CL601	a	21	D	1
MCR1	CL601	d	21	E	1
MCR4	CL601	a	21	D	1
MCR4	CL601	d	21	D	1
P180	DHC6QP	a	21I	D	4
P180	DHC6QP	a	21I	E	1
P180	DHC6QP	d	21I	D	4
P180	DHC6QP	d	21I	E	1
P28A	CNA172	a	03I	D	148
P28A	CNA172	a	03I	E	10
P28A	CNA172	a	21I	D	290
P28A	CNA172	a	21I	E	9
P28A	CNA172	d	03I	D	153
P28A	CNA172	d	03I	E	7
P28A	CNA172	d	21I	D	288
P28A	CNA172	d	21I	E	8
P28B	CNA182	a	21I	D	1
P28B	CNA182	d	21I	D	1
P28R	CNA172	a	03I	D	1
P28R	CNA172	a	21I	D	18
P28R	CNA172	d	03I	D	3
P28R	CNA172	d	21I	D	16
P28T	CNA182	a	21I	D	2
P28T	CNA182	d	21I	D	2
P46T	CNA172	a	03I	D	16
P46T	CNA172	a	03I	E	8
P46T	CNA172	a	21I	D	76
P46T	CNA172	a	21I	E	14
P46T	CNA172	d	03I	D	9
P46T	CNA172	d	21I	D	95
P46T	CNA172	d	21I	E	6
P46T	CNA172	d	21I	N	3
P68	PA30	a	03I	D	2
P68	PA30	a	21I	D	3
P68	PA30	d	03I	D	2
P68	PA30	d	21I	D	3



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
PA12	CL601	a	21	D	1
PA12	CL601	d	21	D	1
PA18	CNA172	a	21I	D	1
PA18	CNA172	d	21I	D	1
PA30	PA30	a	03I	D	7
PA30	PA30	a	21I	D	8
PA30	PA30	d	03I	D	5
PA30	PA30	d	21I	D	9
PA32	CNA172	a	21I	D	1
PA32	CNA172	a	21I	E	1
PA32	CNA172	d	21I	D	2
PA34	PA30	a	03I	D	60
PA34	PA30	a	03I	E	6
PA34	PA30	a	21I	D	197
PA34	PA30	d	03I	D	59
PA34	PA30	d	03I	E	6
PA34	PA30	d	21I	D	197
PA44	PA30	a	03I	D	49
PA44	PA30	a	03I	E	1
PA44	PA30	a	21I	D	98
PA44	PA30	a	21I	E	5
PA44	PA30	d	03I	D	49
PA44	PA30	d	03I	E	1
PA44	PA30	d	21I	D	97
PA44	PA30	d	21I	E	5
PA46	CNA182	a	03I	D	8
PA46	CNA182	a	03I	E	1
PA46	CNA182	a	21I	D	11
PA46	CNA182	a	21I	E	3
PA46	CNA182	d	03I	D	11
PA46	CNA182	d	21I	D	11
PA46	CNA182	d	21I	E	1
PAY2	PA42	a	21I	D	1
PAY2	PA42	d	21I	D	1
PAY3	PA42	a	03I	D	2
PAY3	PA42	d	03I	D	1
PAY3	PA42	d	21I	D	1
PC12	DHC6QP	a	03I	D	64
PC12	DHC6QP	a	03I	E	8
PC12	DHC6QP	a	21I	D	171
PC12	DHC6QP	a	21I	E	13
PC12	DHC6QP	d	03I	D	62



ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
PC12	DHC6QP	d	03I	E	1
PC12	DHC6QP	d	03I	N	1
PC12	DHC6QP	d	21I	D	191
PELI	CNA172	a	21I	D	2
PELI	CNA172	d	21I	D	2
PNR3	CL601	a	21	D	1
PNR3	CL601	d	21	D	1
PNR4	CL601	a	03	D	11
PNR4	CL601	a	21	D	6
PNR4	CL601	d	03	D	8
PNR4	CL601	d	21	D	8
PULS	CL601	d	03	D	1
RV12	CNA172	a	21I	D	1
RV12	CNA172	d	21I	D	1
RV6	CL601	a	21	D	1
RV6	CL601	d	03	D	1
RV9	CNA172	a	21I	D	9
RV9	CNA172	a	21I	E	1
RV9	CNA172	d	21I	D	9
RV9	CNA172	d	21I	E	1
S22T	CNA172	a	03I	D	17
S22T	CNA172	a	03I	E	2
S22T	CNA172	a	21I	D	30
S22T	CNA172	a	21I	E	1
S22T	CNA172	d	03I	D	19
S22T	CNA172	d	21I	D	31
SB91	CL601	a	21	D	2
SB91	CL601	d	21	D	2
SLG2	CNA172	a	03I	D	1
SLG2	CNA172	d	03I	D	1
SLG4	CL601	a	21	D	1
SLG4	CL601	d	21	D	1
SR20	CNA172	a	21I	D	5
SR20	CNA172	d	21I	D	5
SR22	CNA172	a	03I	D	12
SR22	CNA172	a	21I	D	30
SR22	CNA172	a	21I	E	3
SR22	CNA172	d	03I	D	10
SR22	CNA172	d	03I	E	1
SR22	CNA172	d	21I	D	33
SR22	CNA172	d	21I	E	1
T206	CNA182	a	03I	D	5

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
T206	CNA182	a	21I	D	1
T206	CNA182	d	03I	D	5
T206	CNA182	d	21I	D	1
TAMP	CNA172	a	03I	D	1
TAMP	CNA172	a	21I	D	3
TAMP	CNA172	d	03I	D	1
TAMP	CNA172	d	21I	D	3
TB20	CNA182	a	03I	D	6
TB20	CNA182	a	03I	E	3
TB20	CNA182	a	21I	D	11
TB20	CNA182	d	03I	D	6
TB20	CNA182	d	03I	E	2
TB20	CNA182	d	21I	D	11
TB20	CNA182	d	21I	E	1
TBM7	CNA172	a	03I	D	1
TBM7	CNA172	d	03I	D	1
TBM8	CNA172	a	21I	D	11
TBM8	CNA172	d	21I	D	11
TBM9	CNA172	a	03I	D	6
TBM9	CNA172	a	21I	D	7
TBM9	CNA172	d	03I	D	5
TBM9	CNA172	d	03I	E	1
TBM9	CNA172	d	21I	D	6
TBM9	CNA172	d	21I	E	1
TL20	CNA172	a	21I	D	1
TL20	CNA172	d	21I	D	1
TL30	CNA172	a	21I	D	5
TL30	CNA172	d	21I	D	4
TL30	CNA172	d	21I	E	1
TOBA	CNA172	a	03I	D	13
TOBA	CNA172	a	21I	D	35
TOBA	CNA172	d	03I	D	12
TOBA	CNA172	d	21I	D	36
TWEN	CNA172	a	03I	D	1
TWEN	CNA172	a	21I	D	1
TWEN	CNA172	d	03I	D	1
TWEN	CNA172	d	21I	E	1
WT9	CNA172	a	03I	D	2
WT9	CNA172	a	21I	D	5
WT9	CNA172	d	03I	D	1
WT9	CNA172	d	21I	D	7
Totaal					24800

Onderstaande tabel geeft de verkeersgegevens van helikopterverkeer in de referentiesituatie.

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
A109	EC35	A	03	D	1
A109	EC35	A	21	D	2
A109	EC35	D	03	D	1
A109	EC35	D	21	D	2
A119	EC35	A	03	D	1
A119	EC35	D	03	D	1
A119	EC35	D	21	D	1
A139	B412	A	21	D	1
A139	B412	D	21	D	2
A169	EC35	D	21	D	1
AS3B	B412	A	03	D	1
AS3B	B412	D	03	D	1
AS50	AS50	A	03	D	22
AS50	AS50	A	03	E	2
AS50	AS50	A	21	D	54
AS50	AS50	A	21	E	7
AS50	AS50	C	03	D	20
AS50	AS50	C	21	D	41
AS50	AS50	D	03	D	23
AS50	AS50	D	03	E	1
AS50	AS50	D	21	D	60
AS50	AS50	D	21	E	2
AS55	B412	A	03	D	6
AS55	B412	A	03	E	1
AS55	B412	A	21	D	5
AS55	B412	A	21	E	1
AS55	B412	C	21	D	5
AS55	B412	D	03	D	2
AS55	B412	D	21	D	8
AS55	B412	D	21	E	2
B06	B06	A	03	D	2
B06	B06	A	21	D	1
B06	B06	D	03	D	2
B47G	R44	A	03	D	1
B47G	R44	A	21	D	1
B47G	R44	D	21	D	2
EC20	EC20	A	03	D	12
EC20	EC20	A	03	E	5
EC20	EC20	A	21	D	19
EC20	EC20	A	21	E	2
EC20	EC20	C	03	D	9

ICAO	Proxy	Vluchtsoort	Baan	Lden-periode	Bewegingen
EC20	EC20	C	21	D	2
EC20	EC20	D	03	D	16
EC20	EC20	D	03	E	5
EC20	EC20	D	21	D	19
EC30	EC20	A	03	D	6
EC30	EC20	D	03	D	5
EC30	EC20	D	21	D	1
EC35	EC35	A	03	D	7
EC35	EC35	A	21	D	12
EC35	EC35	A	21	E	1
EC35	EC35	C	03	D	2
EC35	EC35	D	03	D	6
EC35	EC35	D	03	E	1
EC35	EC35	D	21	D	12
EC35	EC35	D	21	E	1
EC45	EC35	A	21	D	1
EC45	EC35	D	21	D	1
EXPL	EC35	A	21	D	1
EXPL	EC35	C	21	D	5
EXPL	EC35	D	21	D	1
R22	R22	A	21	D	3
R22	R22	D	03	D	1
R22	R22	D	21	D	2
R44	R44	A	03	D	24
R44	R44	A	03	E	5
R44	R44	A	21	D	43
R44	R44	C	03	D	2
R44	R44	C	21	D	5
R44	R44	D	03	D	20
R44	R44	D	03	E	3
R44	R44	D	21	D	44
R44	R44	D	21	E	1
R66	B06	A	03	E	1
R66	B06	D	03	D	1
UH1	EC35	A	21	D	1
UH1	EC35	D	21	D	1
Totaal					599