

### Inleiding

Dit is de eerste kwartaalrapportage van het gebruiksjaar 2016 van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas). Deze rapportage beslaat de periode van 1 november 2015 t/m 31 januari 2016 en bevat alle gegevens betreffende het cluster Zwanenburgbaan. In deze rapportage wordt naast de gebruikelijke onderwerpen een toelichting gegeven op de afname van het aantal melders en meldingen aan bod

### Bijzonderheden



- Veel wind uit zuiden tot zuidwesten, vrijwel geen wind uit noorden en oosten.

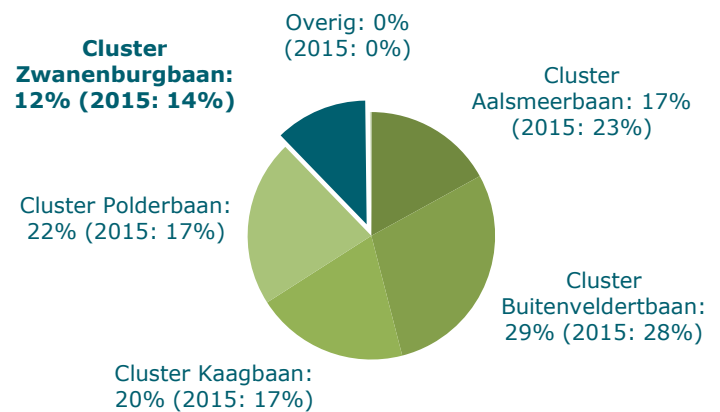
Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

	Cluster Zwanenburgbaan		toe- /afname	
	2016	2015	%	
<b>melders</b>	<b>195</b>	<b>226</b>	<b>-14%</b>	<b>afname</b>
periodemeldingen	543	593	-8%	afname
specifieke meldingen	221	516	-57%	afname
algemene meldingen	5	5	0%	-
vragen	27	26	4%	toename

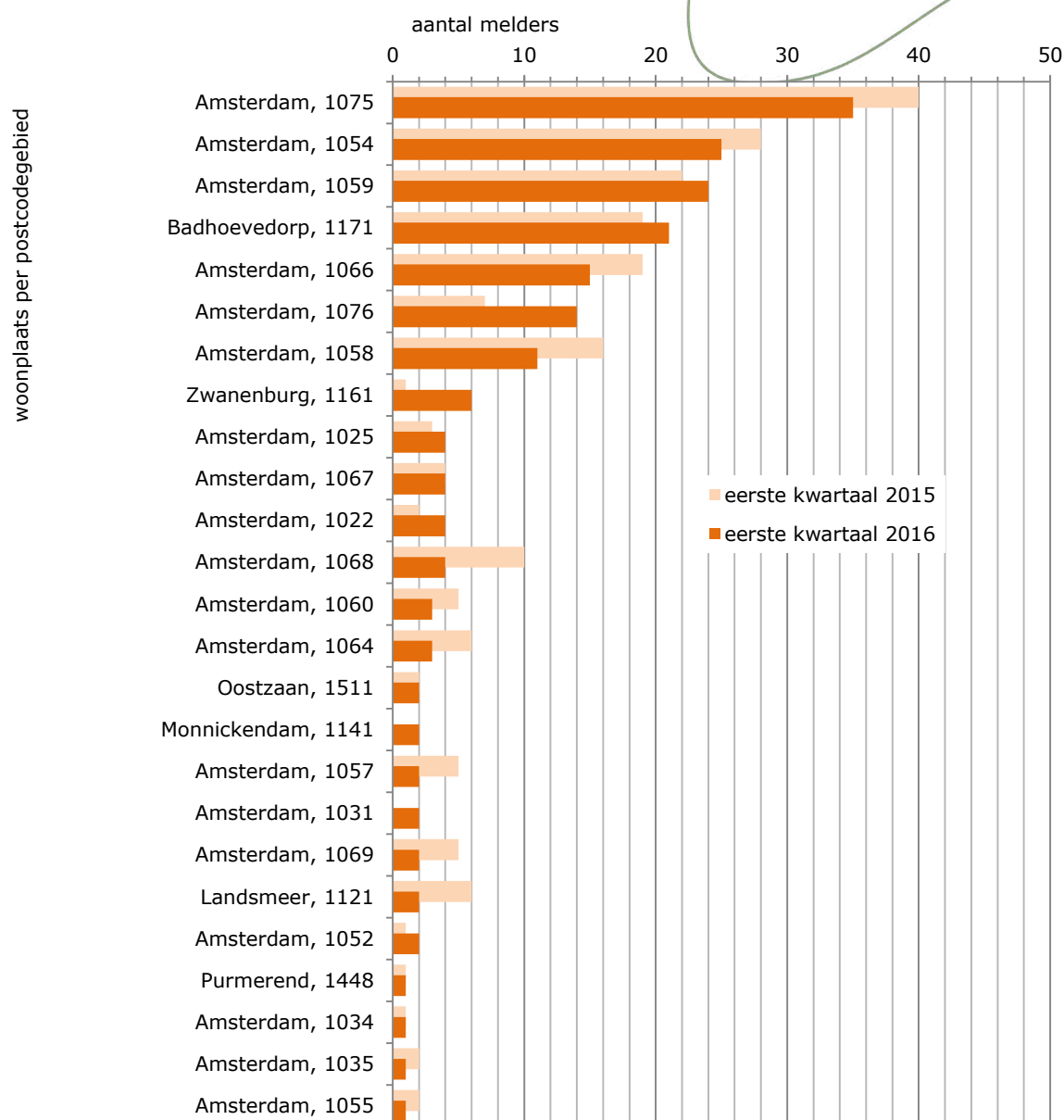
### Veelgestelde vragen

De meest gestelde vraag binnen dit cluster ging over de regels omtrent het inzetten van vier start- en landingsbanen op Schiphol tijdens de overgang tussen een startpiek en een landingspiek. Na intensief overleg tussen de verschillende partijen is afgesproken dat het maximale aantal vliegbewegingen voor het gebruik van een vierde baan wordt verhoogd van 60 naar 80, dit is afgesproken binnen het Aldersakkoord. Mogelijk gevolg hiervan kan zijn dat de rustperiodes tussen de pieken bij de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan korter worden. Als compensatie is afgesproken dat Schiphol tot 2020 mag groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar in plaats van de eerder afgesproken 510.000 vliegtuigbewegingen.

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied

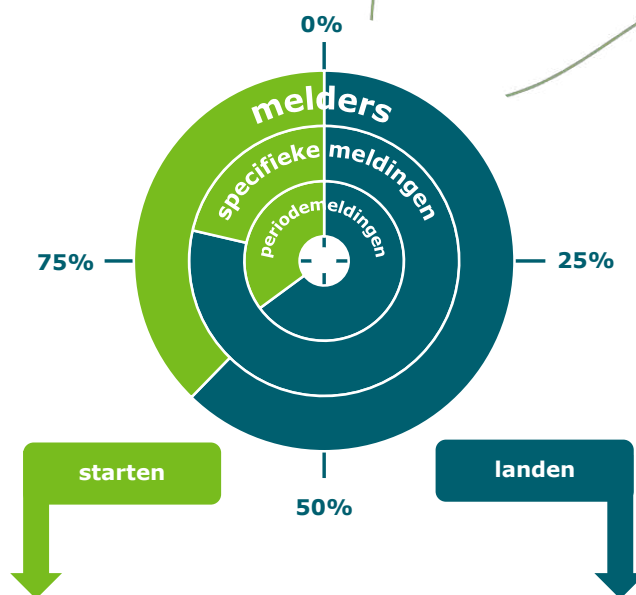


**Toelichting op figuur 2**

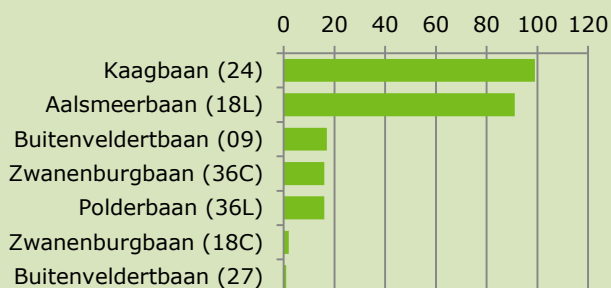
In twaalf postcodegebieden is een afname van het aantal melders waar te nemen. Dit is verklaarbaar door het minder vaak inzetten van de Zwanenburgbaan voor startend vliegverkeer in noordelijke richting als gevolg van minder vaak wind uit noordelijke tot oostelijke richting. Hierdoor hebben inwoners van onder meer Amsterdam beduidend minder overlast ervaren. Van het landende vliegverkeer richting de Zwanenburgbaan (18C) ervaart men minder overlast. Een toename binnen sommige postcodegebieden is voornamelijk toe te schrijven aan meer landend vliegverkeer richting de Schiphol-Oostbaan (22).



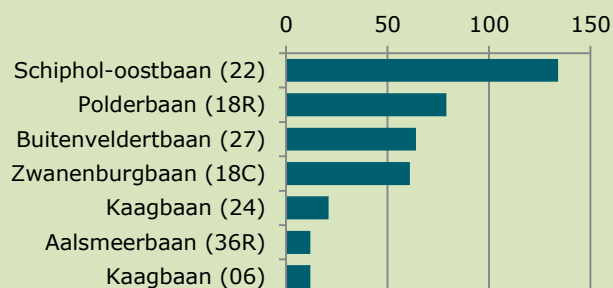
Figuur 3. Verdeling en oorzaak meldingen



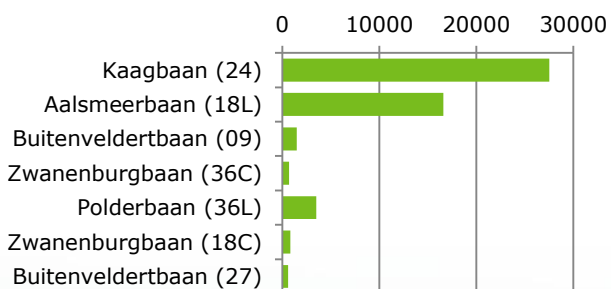
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



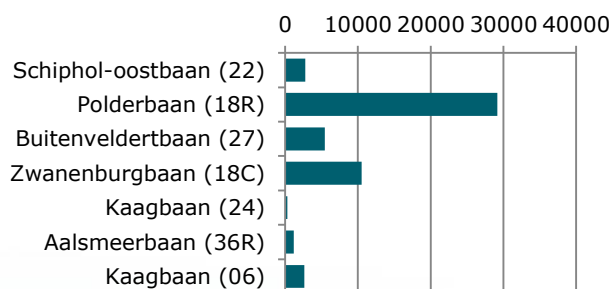
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



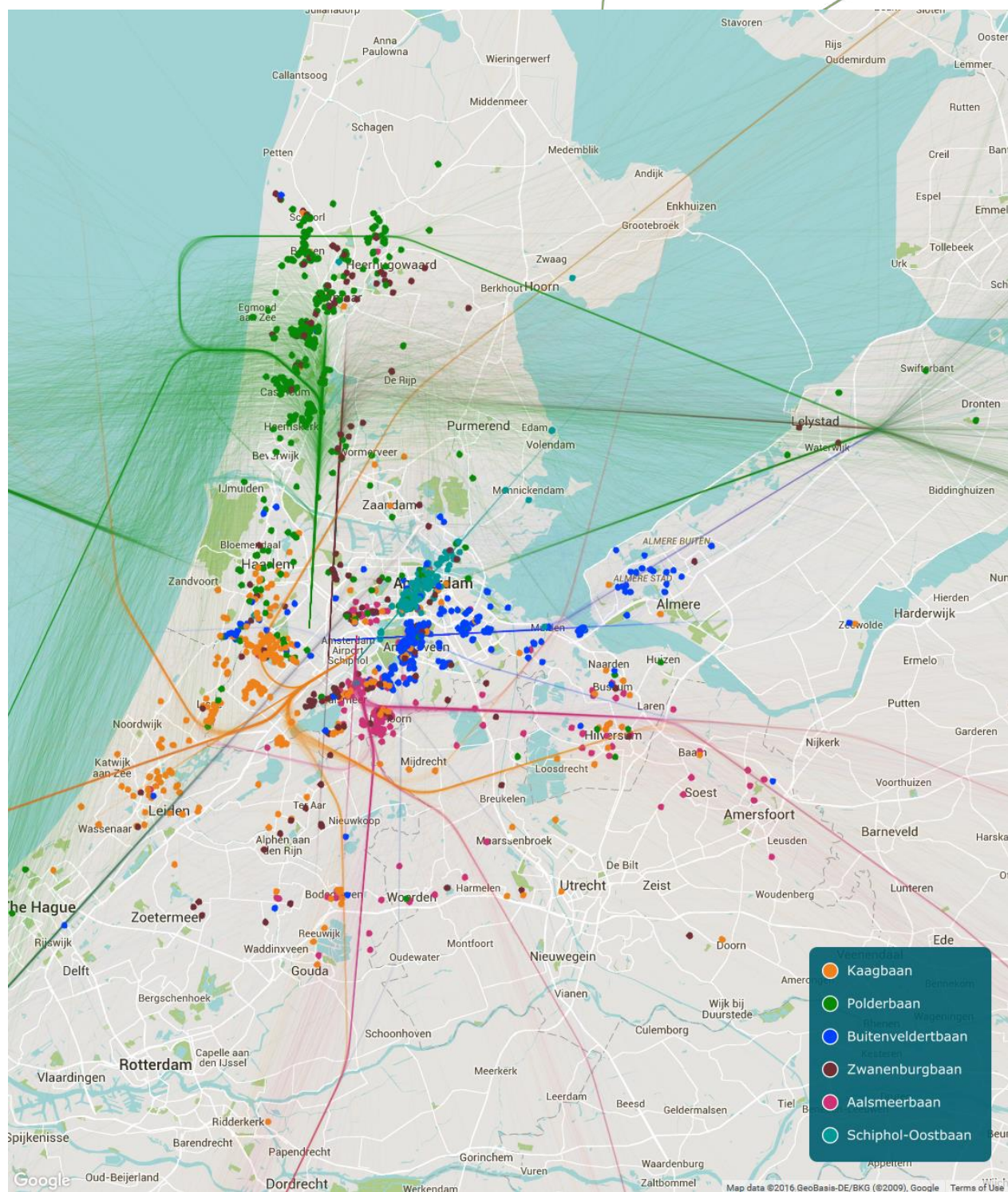
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



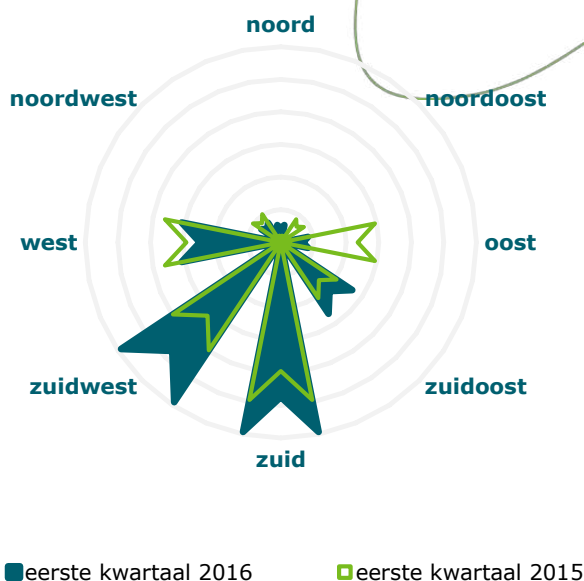
[Klik hier om alle baangebruikcijfers in te zien.](#)



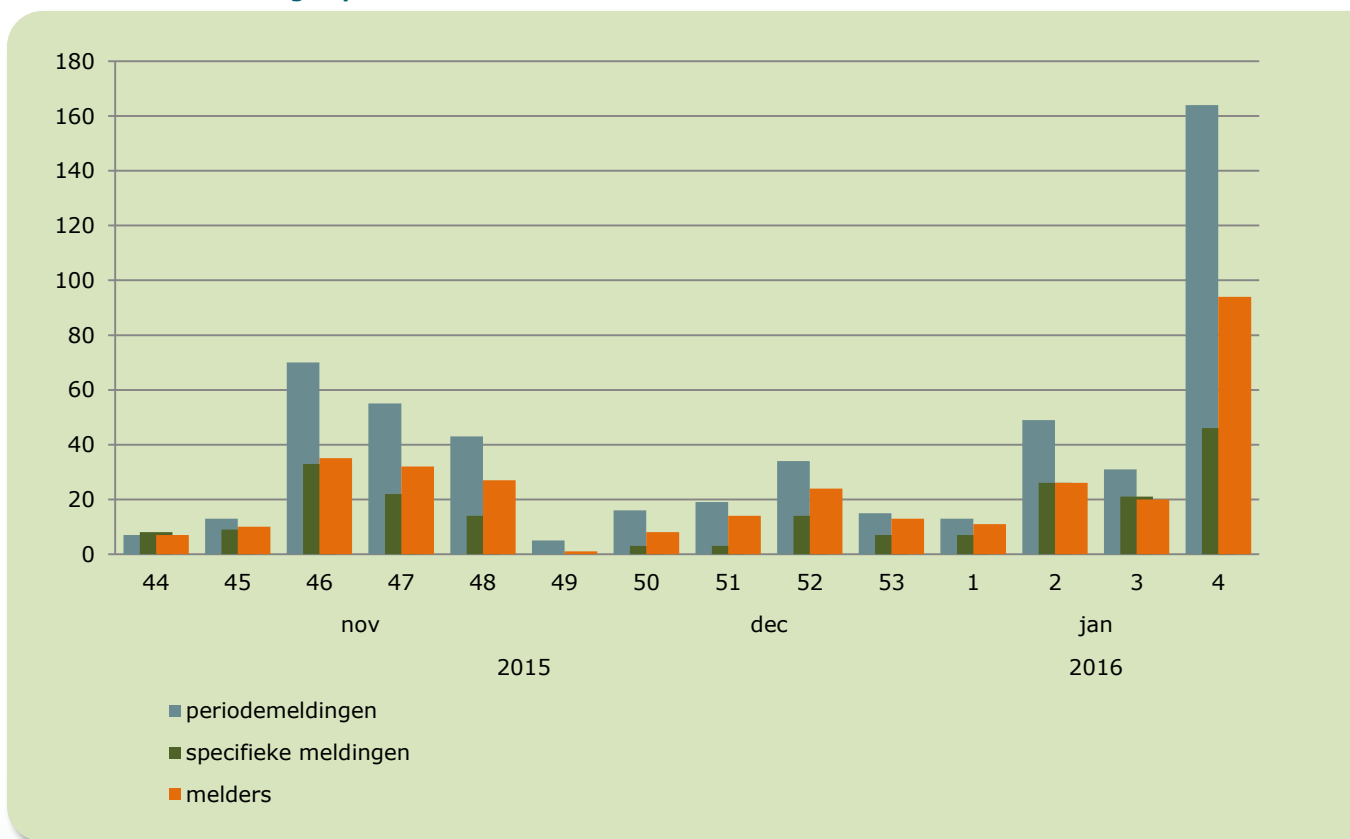
Figuur 6. Hoofdoorzaak meldingen per baan



Figuur 7. Verdeling windrichting



Figuur 8. Aantal melders en meldingen per week



**Samengevat**

Door vaak wind uit zuidelijke tot zuidwestelijke richting (figuur 7), is de Zwanenburgbaan (18C) veel ingezet voor landend vliegverkeer. Vanwege het meer inzetten van de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting, is een afname van melders/meldingen (tabel 1) uit veel postcodegebieden in Amsterdam (figuur 2) te zien. Echter, het landen op de Schiphol-Oostbaan (figuur 4b&5b) richting het zuidwesten geeft veel melders uit Amsterdam (figuur 2). Een piek van het aantal melders in week 4 (figuur 8) is te verklaren door het veelvuldig inzetten van de Schiphol-Oostbaan (22). Het starten vanaf de Kaagbaan(24) levert veel melders op binnen dit cluster (figuur 4a&5a en figuur 6).

