

Inleiding

Dit is de eerste kwartaalrapportage van het gebruiksjaar 2018 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas). Deze rapportage beslaat de periode van 1 november 2017 t/m 31 januari 2018 en bevat de gegevens betreffende het cluster Polderbaan. In deze rapportage komen naast de gebruikelijke onderwerpen verklaringen voor de toename van melders, meldingen en vragen aan bod.

Bijzonderheden



- Overwegend wind uit westelijke tot zuidwestelijke richtingen, minder uit oostelijke richtingen.
- Op 18 januari zeer zware storm (windkracht 11) uit zuidwestelijke tot westelijke richtingen.



- Sneeuwval 10-12 december: sneeuw- en gladheidsbestrijding op Schiphol. Hierdoor aangepast baangebruik.



- Een aantal nachten in november en december was de Kaagbaan of Polderbaan niet beschikbaar in verband met werkzaamheden. Hierdoor aangepast baangebruik.

Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

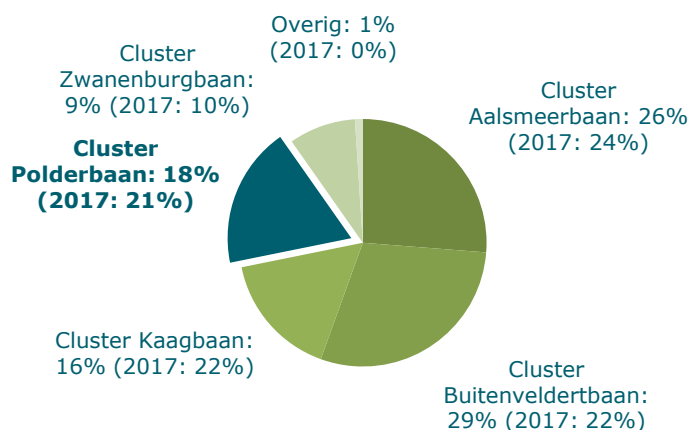
| | Cluster Polderbaan | | toe- /afname | |
|-----------------------------|--------------------|------------|--------------|----------------|
| | 2018 | 2017 | % | |
| melders | 467 | 315 | 48% | toename |
| periodemeldingen | 3529 | 2116 | 67% | toename |
| specifieke meldingen | 7549 | 5413 | 39% | toename |
| algemene meldingen | 24 | 29 | -17% | afname |
| vragen | 134 | 141 | -5% | afname |

Veelgestelde vragen

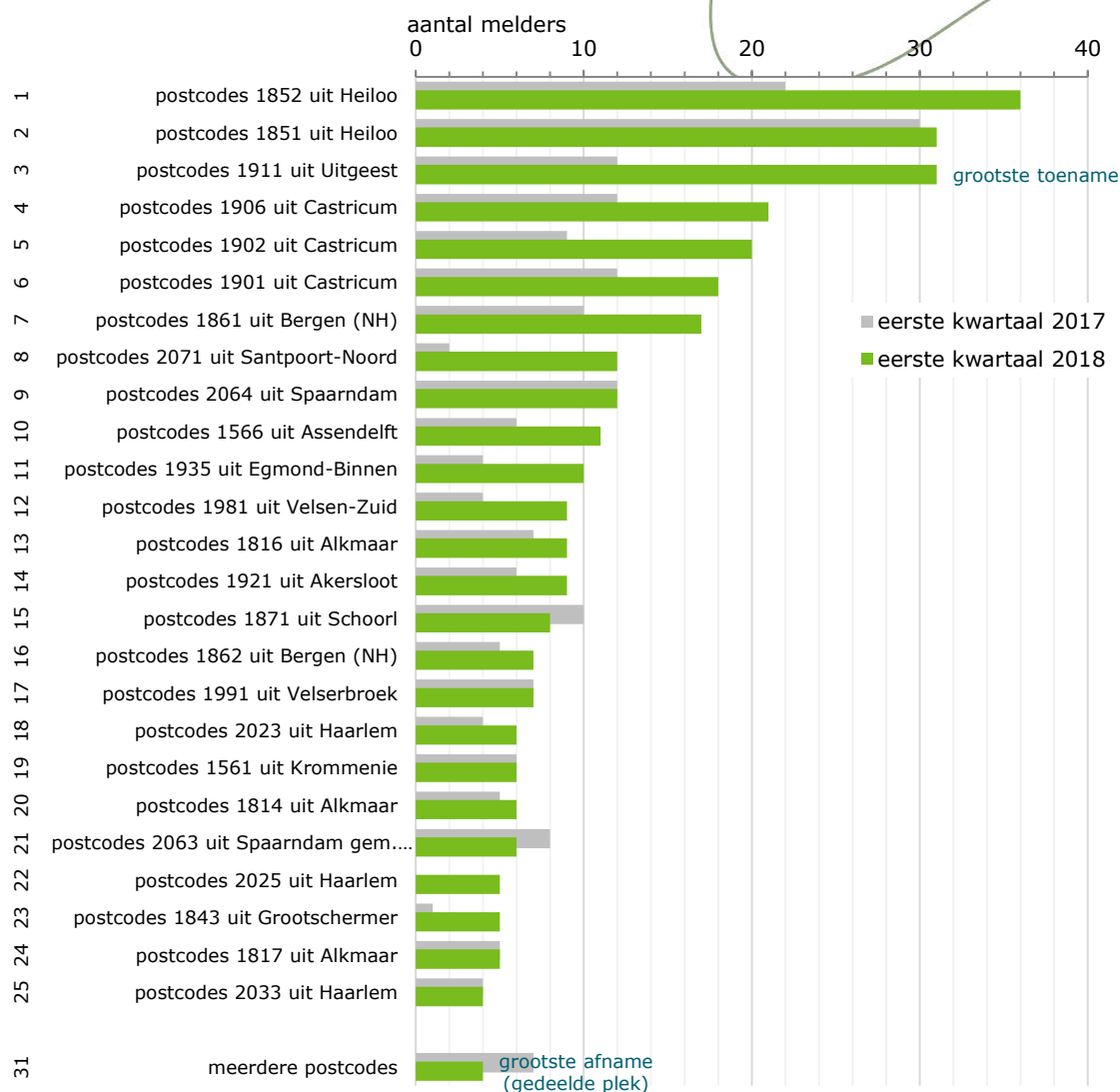
De meest gestelde vraag binnen dit cluster is: "waarom vliegt het landende vliegverkeer boven Noord-Holland niet op grotere hoogte richting de Polderbaan(18R)? Dat zou minder geluidshinder veroorzaken.

Om veiligheidsredenen en door de geografische ligging van de Polderbaan ten opzichte van de Zwanenburgbaan, is de standaard procedure het vliegverkeer vanuit het westen op 2000 voet (ruim 600 meter) hoogte te laten naderen richting de Polderbaan en het vliegverkeer vanuit het oosten op 3000 voet (ruim 900 meter) hoogte richting de Zwanenburgbaan. Dit gebeurt om de verticale separatie tussen het naderende vliegverkeer zeker te stellen. Hierdoor is een veilige luchtvaartoperatie gewaarborgd.

Bovendien kruist het startende vliegverkeer vanaf de Kaagbaan(24) dat de 'Spijkerboor'-route vliegt het landende vliegverkeer in de eindnadering richting de Polderbaan(18R). Dit geldt ook voor de 'Betus'-vertrekroute vanaf de Zwanenburgbaan(18C). Deze hoogte separatie tussen het vertrekkende en naderende vliegverkeer is voor de veiligheid noodzakelijk.

Figuur 1. Verdeling melders per cluster

Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied

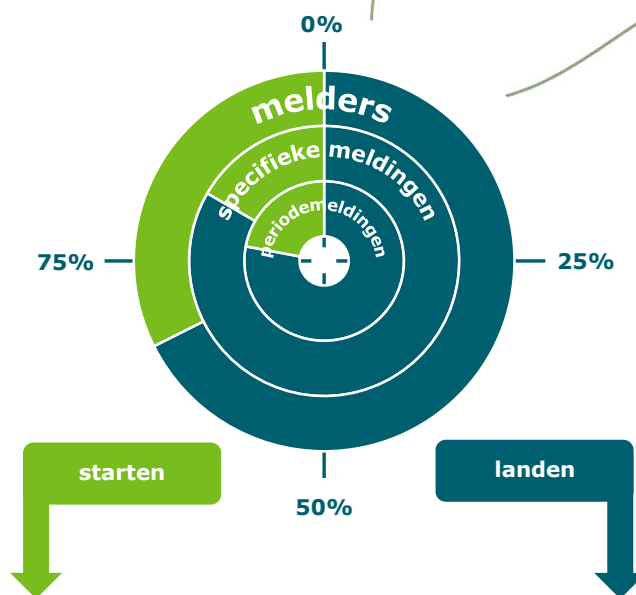


Toelichting op figuur 2

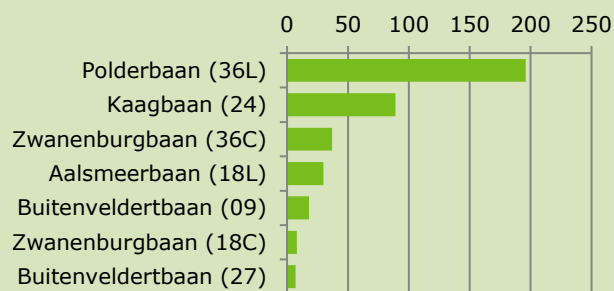
In een groot aantal postcodegebieden is een toename van melders te zien. Door meer wind uit zuidelijke tot westelijke richtingen is de Polderbaan vaker ingezet voor landend vliegverkeer. Ook was er sprake van een toename van het totale vliegverkeer (+3,3%) waardoor het vliegverkeer noordelijker oplijnde.



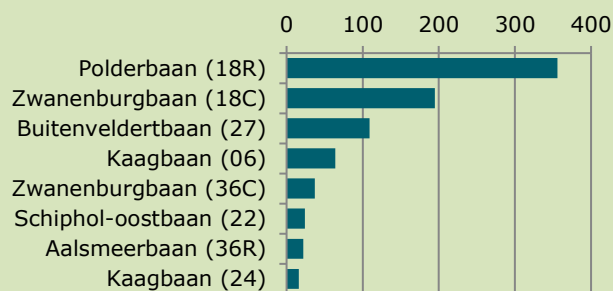
Figuur 3. Verdeling en oorzaak meldingen



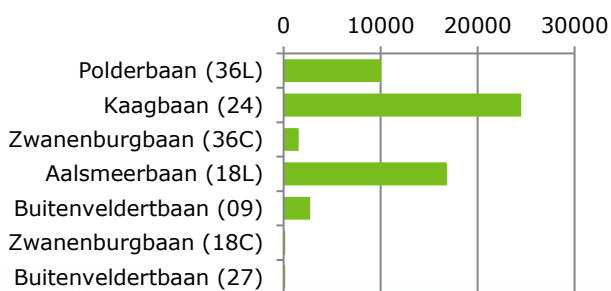
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



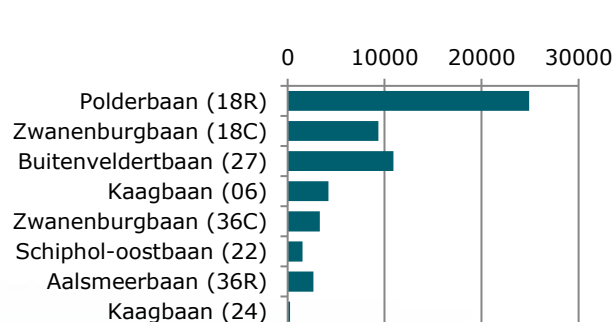
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



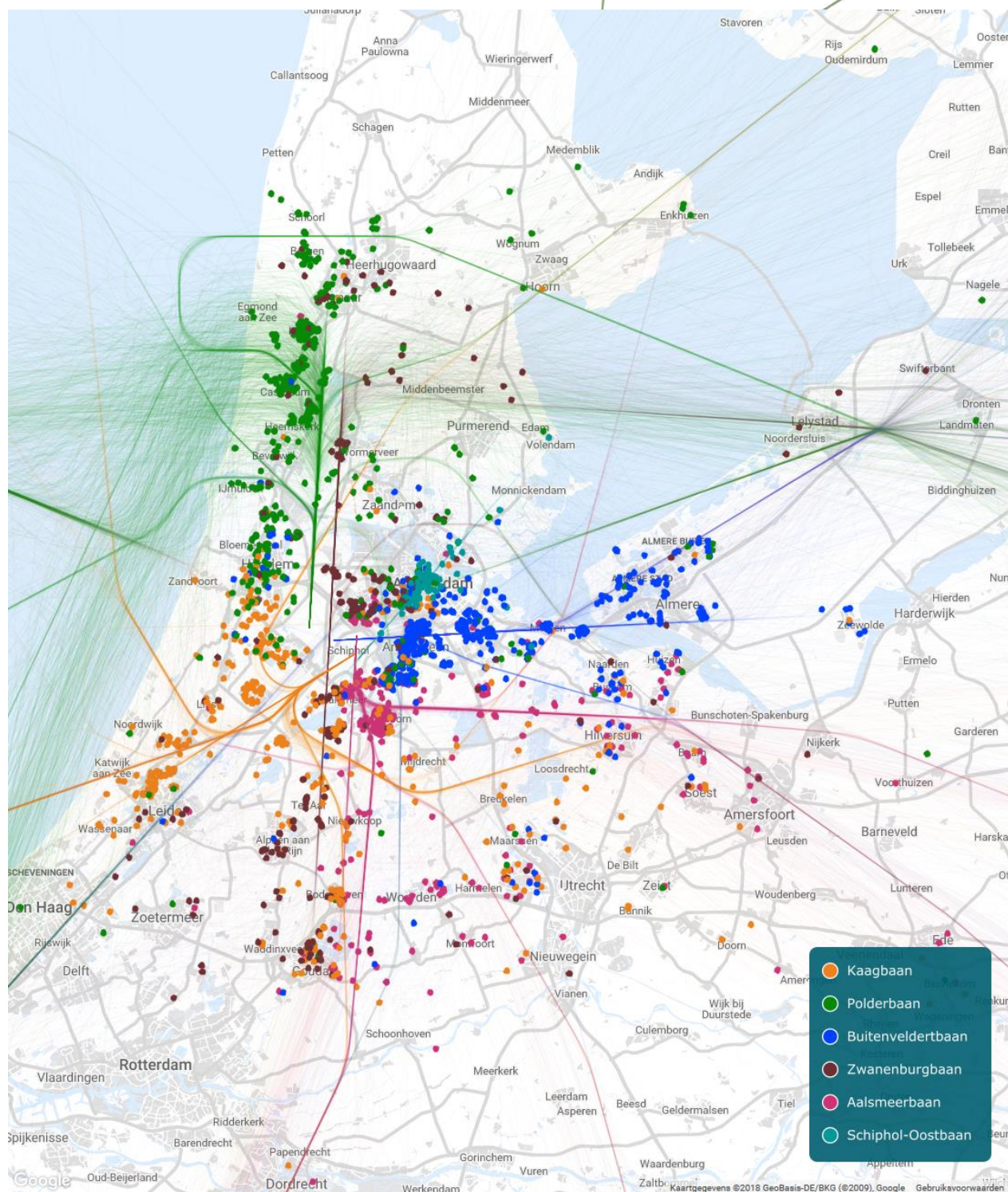
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



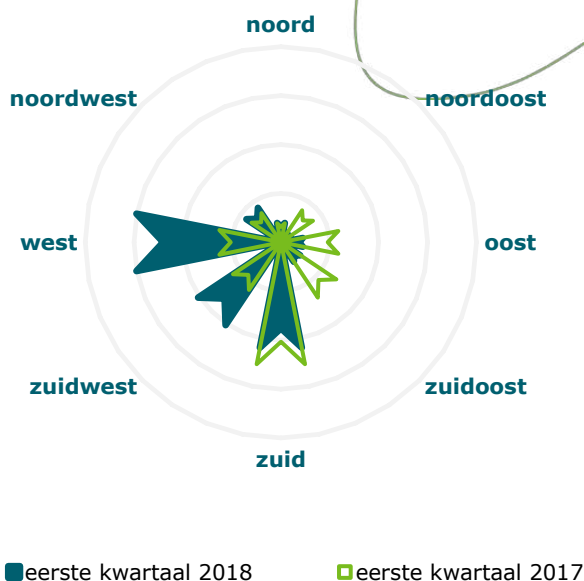
[Klik hier om alle baangebruikcijfers in te zien.](#)



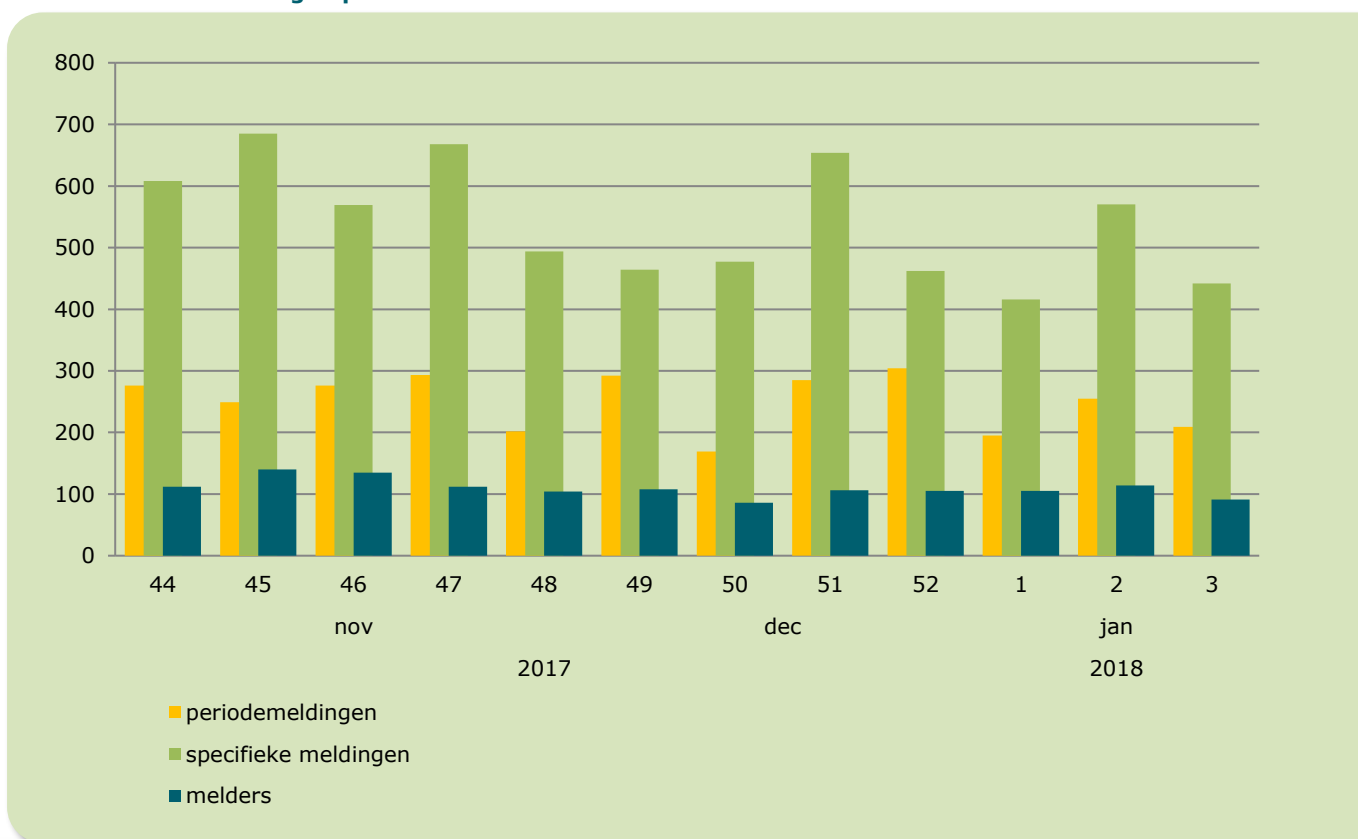
Figuur 6. Hoofdoorzaak meldingen per baan



Figuur 7. Verdeling windrichting



Figuur 8. Aantal melders en meldingen per week



Samengevat

Ook in dit cluster is een toename van het aantal melders. De Polderbaan is vaker ingezet voor landend vliegverkeer overdag en in de nacht door meer wind uit zuidelijke tot westelijke richtingen. Door een toename van het vliegverkeer is sprake van een hoger verkeersaanbod waardoor steeds noordelijker wordt opgelijnd. In de nacht ondervinden omwonenden ook hinder van naderend vliegverkeer, dat doorgaans de vaste nachtnaderingsroute richting de Polderbaan(18R) volgt.

