

### Inleiding

Voor u ligt het jaaroverzicht van het cluster Polderbaan. Deze rapportage beslaat de gebruikperiode van 1 november 2018 t/m 31 oktober 2019. BAS geeft per cluster informatie over de gemelde hinder in relatie tot de (mogelijke) oorzaken hiervan.

Daarnaast komt achtergrondinformatie aan bod. Naast deze clustergerichte jaaroverzichten wordt een integrale jaarrapportage door Bas uitgebracht, waarin een totaalbeeld wordt geschetst. Op 22 oktober 2019 werd BAS op een beveiligingsrisico gewezen via een zogenoemde "responsible disclosure melding". Dat is een manier waarop iemand een kwetsbaarheid in IT-systemen kan melden. BAS heeft direct het registratiesysteem voor vragen en meldingen, waarin persoonlijke gegevens zijn opgeslagen, offline gehaald. Het indienen van vragen en meldingen bleef mogelijk via email of telefoon. Het offline halen van de website heeft beperkt invloed op de totalen van deze jaaroverzichten.

### Bijzonderheden



- Kaagbaan buiten gebruik van 25 februari t/m 4 maart door het verplaatsen van een rijbaanstation naar de andere zijde van de Kaagbaan. Het rijbaanstation regelt de bebording en verlichting op de rijbanen;
- Zwanenburgbaan buiten gebruik van 10 maart t/m 22 april door groot onderhoud aan deze baan en omliggende rijbanen;
- Kaagbaan beperkt inzetbaar van 20 april t/m 16 mei na invoering nieuwe werkwijze luchtverkeersleiders door ingebruikname Electronic Flight Strips (EFS);
- Kaagbaan beperkt inzetbaar van 3 mei t/m 7 juli door rijbaanonderhoud A-8;
- Buitenveldertbaan buiten gebruik van 14 t/m 21 juli door regulier onderhoud;
- Kaagbaan buiten gebruik van 1 t/m 15 september vanwege onderhoud;
- Polderbaan buiten gebruik genomen van 23 september t/m 29 september door regulier onderhoud;
- Aalsmeerbaan buiten gebruik genomen van 29 september t/m 13 oktober door onderhoud;
- Kaagbaan beperkt inzetbaar van 27 oktober t/m 14 december door rijbaanonderhoud A-8;
- Vaker zuidelijk baangebruik door vaker wind uit zuidelijke en zuidwestelijke richtingen;
- Het totale aantal vliegbewegingen van/naar Schiphol bleef nagenoeg gelijk (-0,01%) in vergelijking met gebruiksjaar 2018.

Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

|                      | Cluster Polderbaan |              | toe- /afname |               |
|----------------------|--------------------|--------------|--------------|---------------|
|                      | 2019               | 2018         | %            |               |
| <b>melders</b>       | <b>2.085</b>       | <b>2.175</b> | <b>-4%</b>   | <b>afname</b> |
| periodemeldingen     | 26.083             | 21.606       | 21%          | toename       |
| specifieke meldingen | 59.179             | 56.212       | 5%           | toename       |
| algemene meldingen   | 451                | 268          | 68%          | toename       |
| vragen               | 1.131              | 1.119        | 1%           | toename       |

### Veelgestelde vragen

De veelgestelde vragen uit plaatsen als Heiloo, Castricum en Uitgeest zijn:

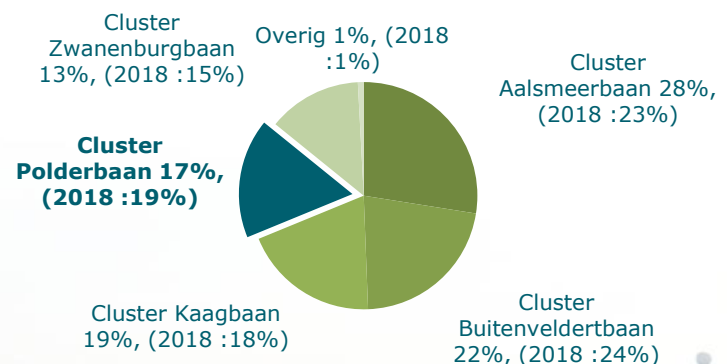
Wat is de minimum toegestane hoogte van het landende vliegverkeer boven onze woonomgeving? Is er meer spreiding van het vliegverkeer mogelijk?

De wettelijk minimale toegestane hoogte van het naderende vliegverkeer is 2000 voet (ruim 600 meter) boven deze plaatsen.

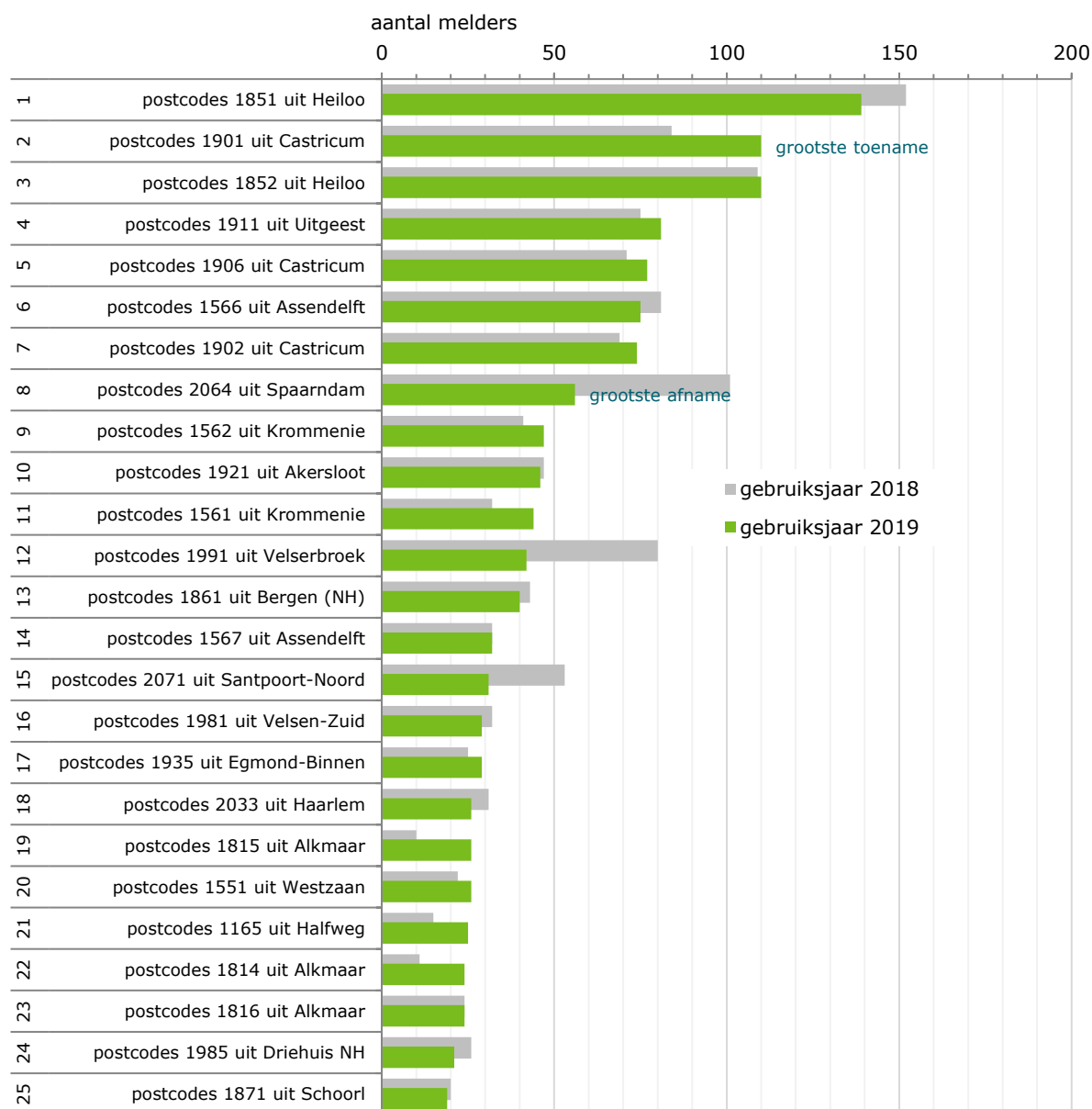
Overdag gelden geen vaste naderingsroutes. Het verkeer met bestemming Schiphol wordt na binnenkomst in het Nederlandse luchtruim door de luchtverkeersleiding naar de landingsbaan geleid. Door het geven van koers, snelheid en hoogte-instructies aan de vliegers houden de verkeersleiders het binnenkomende en uitgaande verkeer op veilige afstand van elkaar.

Het is op dit moment niet mogelijk om het vliegverkeer meer te spreiden.

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied



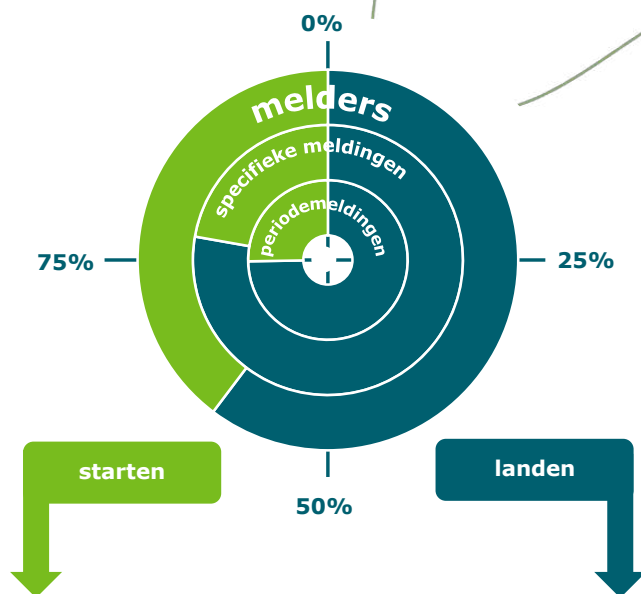
**Toelichting op figuur 2**

De grootste toename van het aantal melders is in Castricum, vanwege meer landend vliegverkeer op de Polderbaan(18R) door vaker wind uit zuidelijke tot zuidwestelijke richtingen.

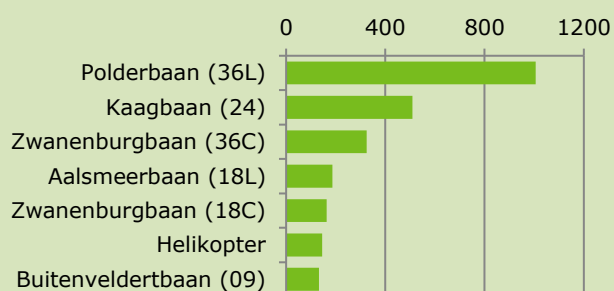
Het aantal melders uit Spaarndam is het meest afgenomen door het minder inzetten van de Zwanenburgbaan(36C) voor startend vliegverkeer als gevolg van minder wind uit noordelijke tot noordoostelijke richtingen. Daarnaast is in 2018 tijdens de buitengebruikstelling van de Polderbaan (door groot onderhoud en verzakking van rijbaan Victor) de Zwanenburgbaan(36C) vaker ingezet, ook in noordwestelijke richtingen. Hierdoor steeg in 2018 het aantal melders in plaatsen als Spaarndam, Velsersbroek en Santpoort-Noord, omdat meer startend vliegverkeer over deze plaatsen vloog. Deze plaatsen laten in 2019 juist een afname zien.



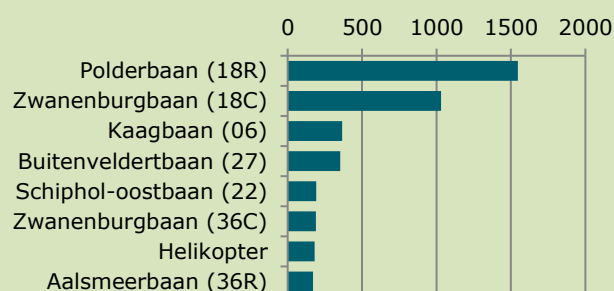
Figuur 3. Verdeling en oorzaak meldingen



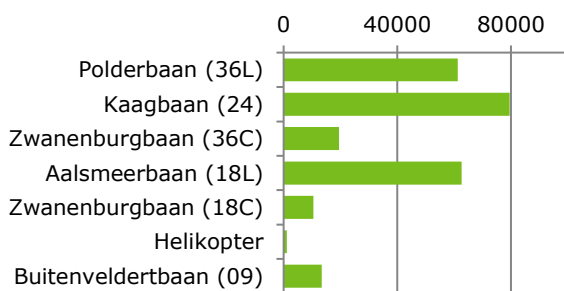
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



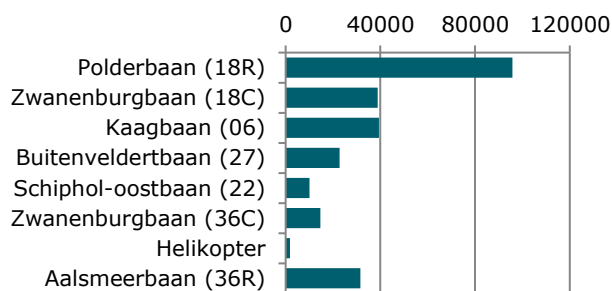
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



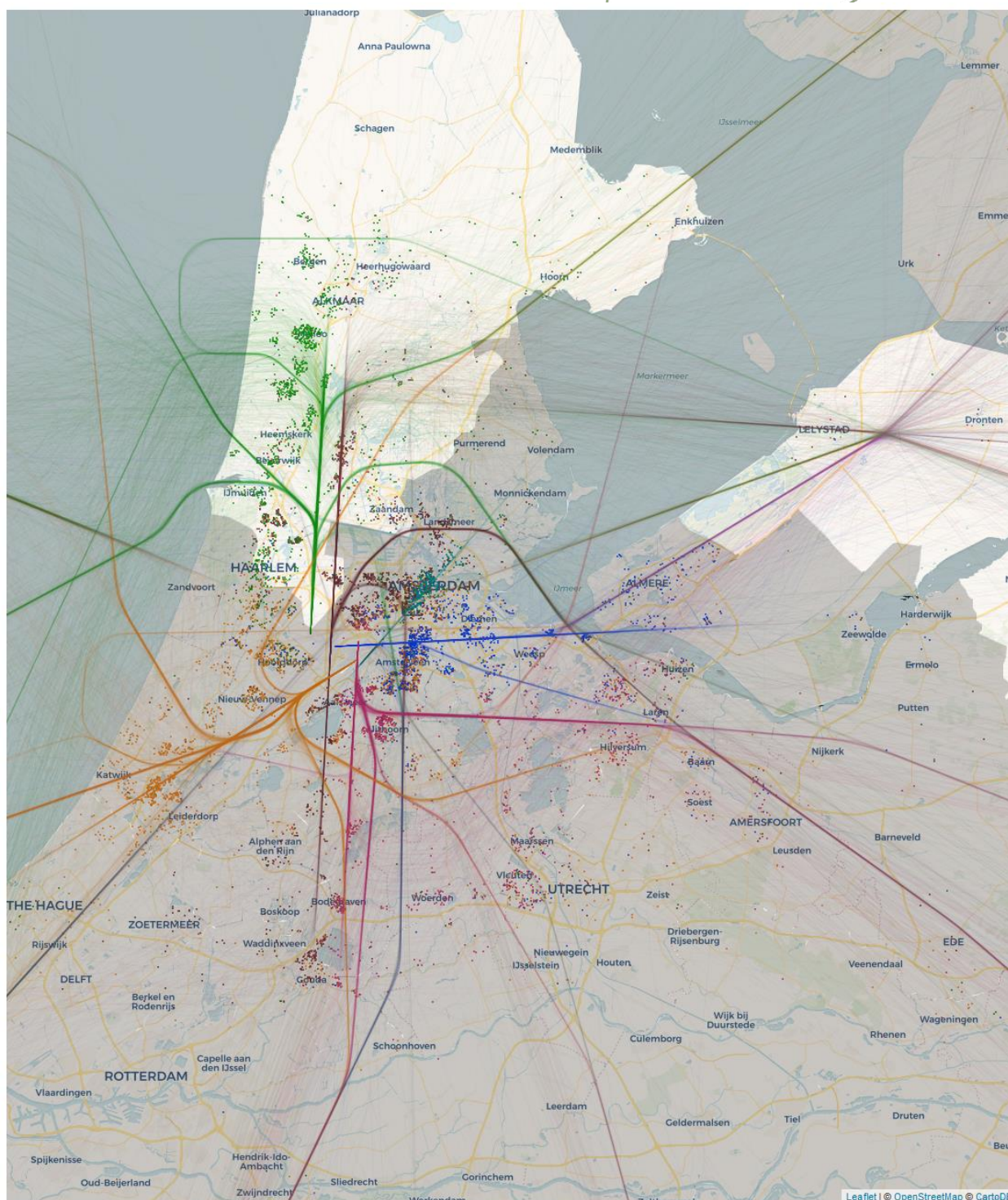
Het totale aantal vliegbewegingen van/naar Schiphol bleef nagenoeg gelijk (-0,01%) in vergelijking met gebruiksjaar 2018.

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

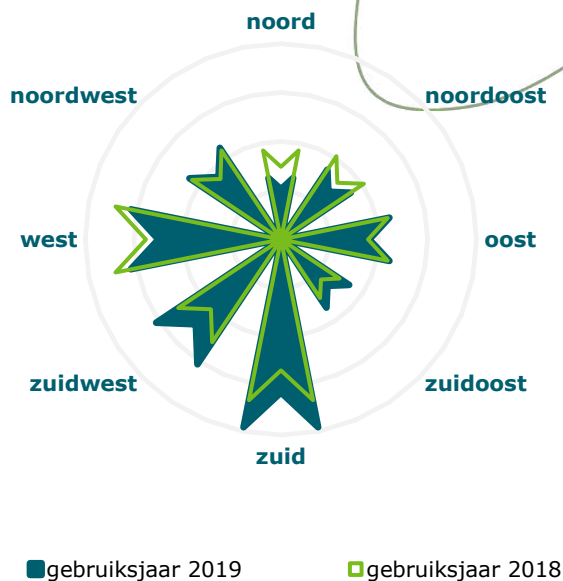




Figuur 6. Hoofdoorzaak meldingen per baan, cluster Polderbaan

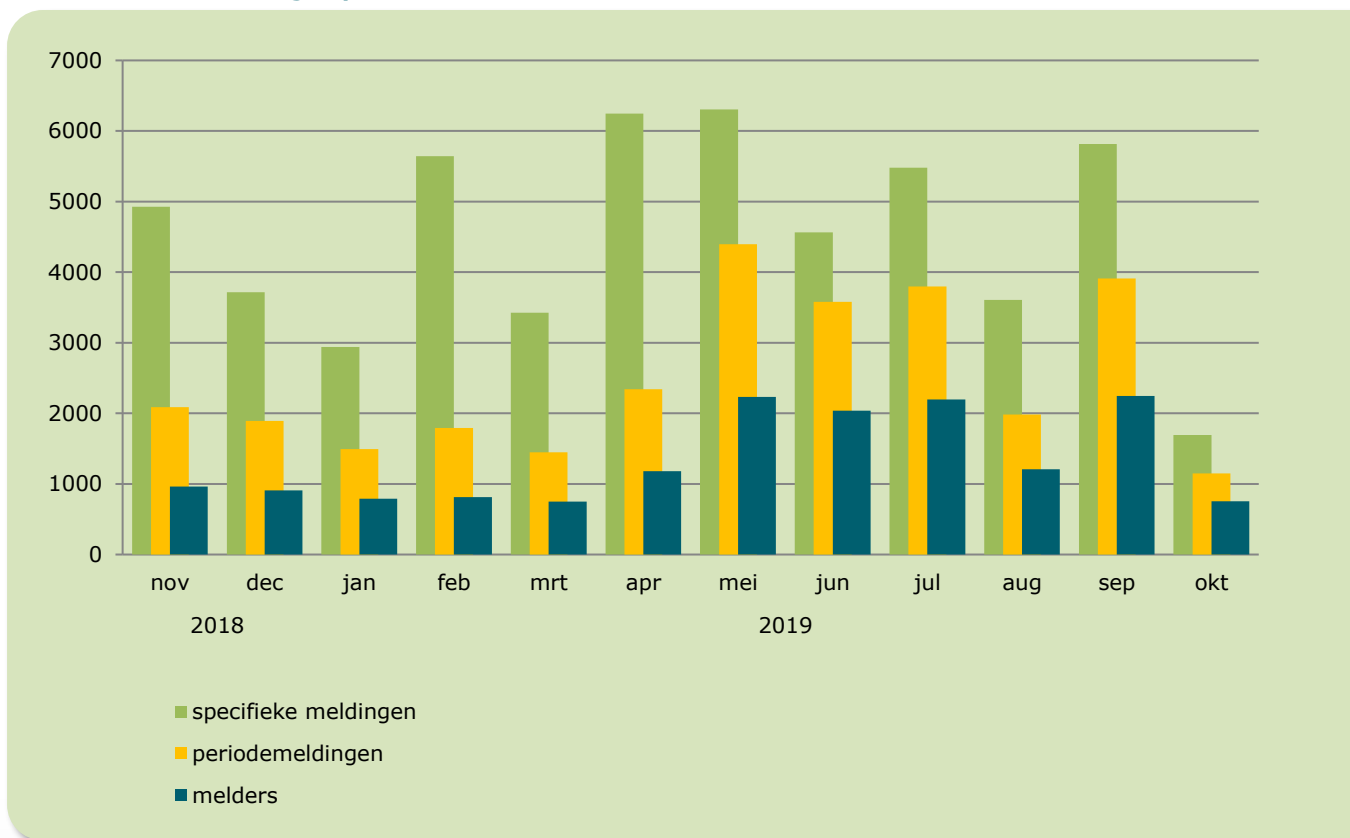


Figuur 7. Verdeling windrichting



Vaker zuidelijk baangebruik door vaker wind uit zuidelijke en zuidwestelijke richtingen.

Figuur 8. Aantal melders en meldingen per maand



### Samengevat

De grootste toename van het aantal melders is in Castricum, vanwege meer landend vliegverkeer op de Polderbaan(18R) door vaker wind uit zuidelijke tot zuidwestelijke richtingen.

Het aantal melders uit onder meer Spaarndam, Velsersbroek en Santpoort-Noord daalde door minder wind uit noordelijke tot noordoostelijke richtingen, waardoor de Zwanenburgbaan(36C) minder is ingezet, ook in noordwestelijk richting. Daarnaast was de Polderbaan in 2019 vaker beschikbaar voor vliegverkeer in vergelijking met 2018.

