

Inleiding

Dit is de tweede kwartaalrapportage voor het gebruiksjaar 2021 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Deze rapportage beslaat de periode van 1 februari t/m 30 april 2021 en bevat gegevens uit het cluster Kaagbaan. In deze rapportage wordt gekeken naar het verloop van het aantal melders en meldingen binnen dit cluster en wordt antwoord gegeven op een veelgestelde vraag.

Bijzonderheden



- Groot onderhoud aan de Polderbaan van 25 januari t/m 15 mei 2021.
- Werkzaamheden aan het taxibanenstelsel aan de zuidkant van de Zwanenburgbaan van 22 november 2020 t/m medio mei 2021:

hierdoor was de Zwanenburgbaan in deze periode op momenten beperkt inzetbaar



- Minder vaak wind uit zuidwestelijke tot westelijke richting, vaker uit noordelijke richtingen.
- Als gevolg van de COVID-pandemie was sprake van ruim 43% minder handelsverkeer van/naar Schiphol dan in het tweede kwartaal 2020.
- Van zondag 7 februari tot en met zaterdag 13 februari was sprake van uitzonderlijke winterse weersomstandigheden (temperatuur ook overdag onder 0 graden).

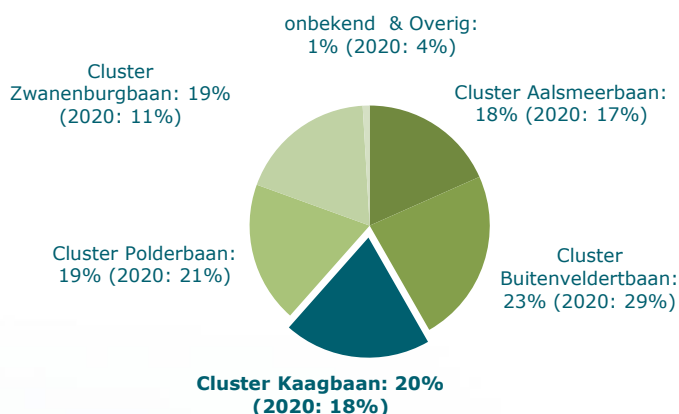
Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

	Cluster Kaagbaan		toe- /afname	
	2021	2020	%	
melders	424	374	13%	toename
periodemeldingen	2.847	1.135	151%	toename
specifieke meldingen	7.278	1.378	428%	toename
algemene meldingen	84	8	950%	toename
vragen	77	2	3750%	toename

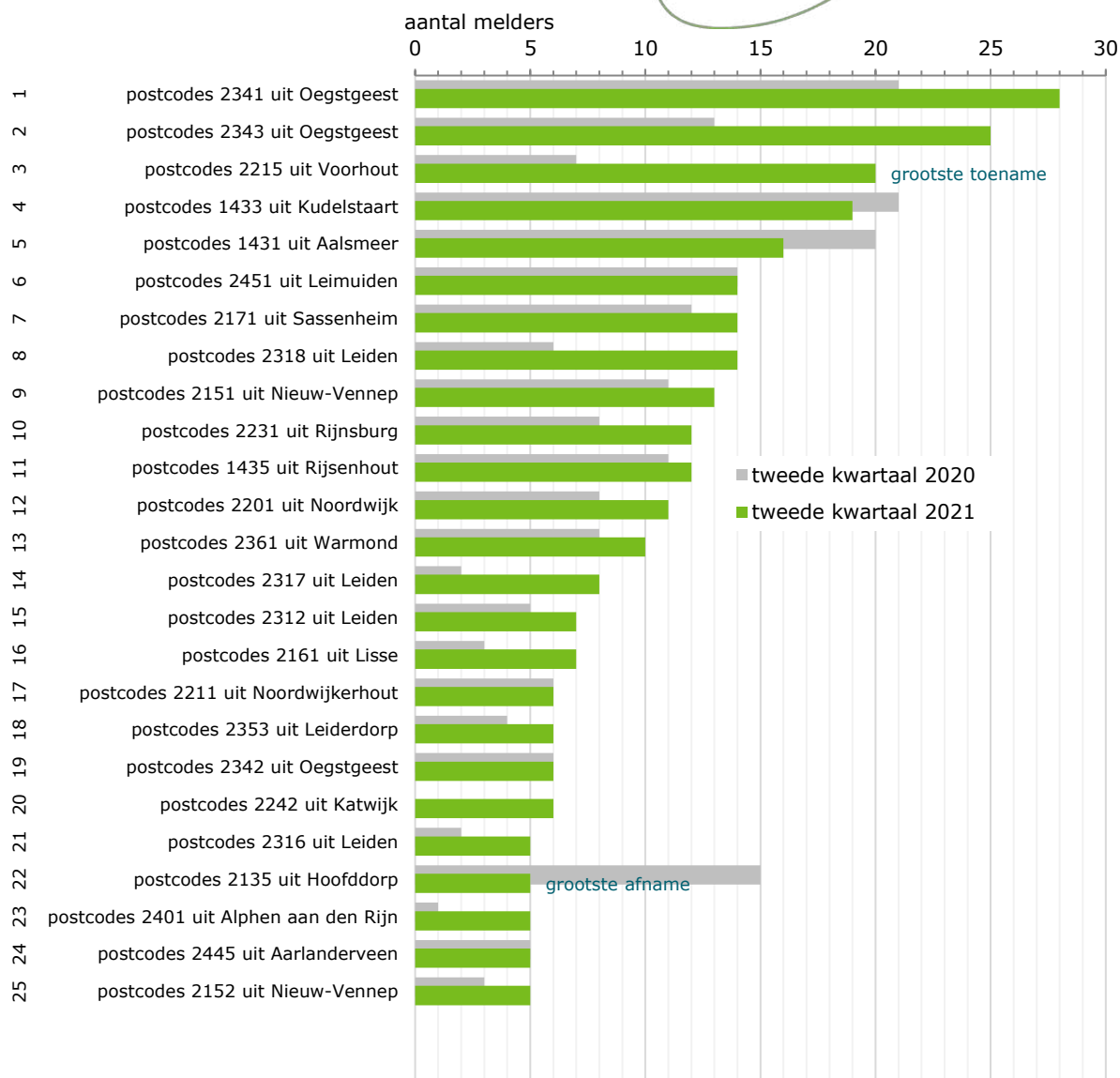
Veelgestelde vragen

Een veelgestelde vraag is: "waarom vliegt het landende vliegverkeer richting de Kaagbaan (06) boven de Bollenstreek soms op andere plekken?" Het naderende vliegverkeer naar één landingsbaan kan uit drie verschillende richtingen komen. De luchtverkeersleiders zorgen ervoor dat naderende vliegtuigen achter elkaar in een zogenaamd 'treintje' vliegen. Op die manier kunnen ze precies op de goede locatie en op veilige afstand van elkaar het landingssignaal oppakken en landen. Dit wordt 'oplijnen' genoemd. Door het afgenomen vliegverkeer als gevolg van corona hoeven verkeersleiders niet zulke lange 'treintjes' te maken. Vliegtuigen vanuit richtingen die niet in het verlengde van de landingsbaan liggen, draaien in de richting van de landingsbaan en lijnen minder ver weg van Schiphol op voor de eindnadering. Dat betekent dat er ook vliegtuigen op andere plaatsen vliegen dan gebruikelijk. Dit heeft zowel positieve als negatieve gevolgen. Er is minder uitstoot en minder geluidsoverlast in de gebieden waar vliegtuigen in de normale omstandigheden vliegen. Maar in andere gebieden ervaren omwonenden juist meer overlast, juist doordat een deel van de vliegbewegingen op andere plekken dan normaal plaatsvindt

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied



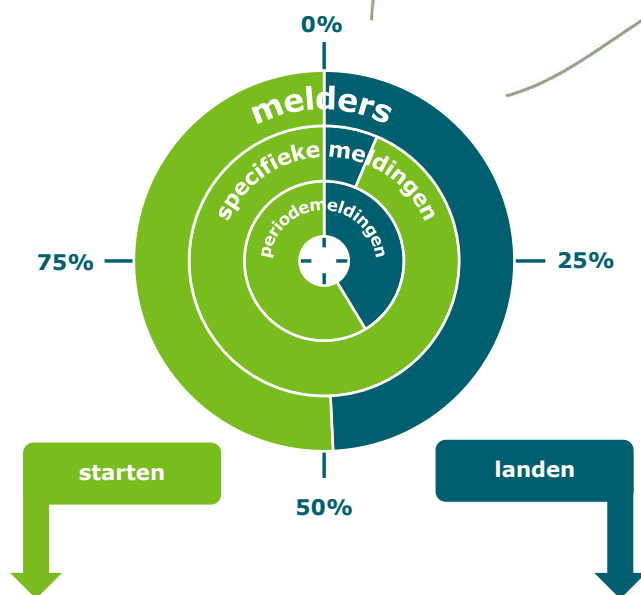
Toelichting op figuur 2

De Kaagbaan (06) werd voor 93% meer ingezet voor landend vliegverkeer ten opzichte van het tweede kwartaal 2020 als gevolg van vaker wind uit noordelijke richtingen. Het aantal starts vanaf de Kaagbaan(24) nam met circa 60% af door minder vaak wind uit zuidwestelijke tot westelijke richtingen. Preferente banen, zoals de Kaagbaan, worden verhoudingsgewijs het meest ingezet in vergelijking met niet preferente start- en landingsbanen. Voor meer informatie over preferent baangebruik raadpleeg de volgende link: <https://bezoekbas.nl/vraag-antwoord/noordelijk-baangebruik/>

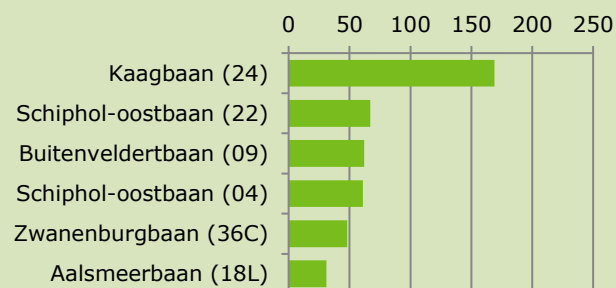
De grootste toename van het aantal melders is in postcodegebied 2215 (Voorhout) door het vaker inzetten van de Kaagbaan(06) voor landend vliegverkeer. Ook in onder meer Oegstgeest, Warmond en Leiden steeg hierdoor het aantal melders. In postcodegebied 2135 (Hoofddorp) was sprake van de grootste daling van het aantal meldingen vanwege substantieel minder startend vliegverkeer op de 'Spijkerboorroute' vanaf de Kaagbaan(24) en de 'Betusroute' vanaf de Zwanenburgbaan(18C). Beide vertrekroutes lopen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep in. Het minder vaak inzetten van de Zwanenburgbaan heeft onder meer te maken met de werkzaamheden aan het taxibanenstelsel ten zuiden van de Zwanenburgbaan en een lager verkeersaanbod van/naar Schiphol, waardoor niet-preferente start- en landingsbanen minder worden ingezet.



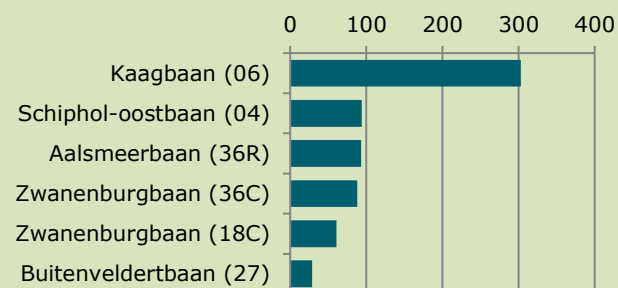
Figuur 3. Aantal melders per start- en landingsbaan



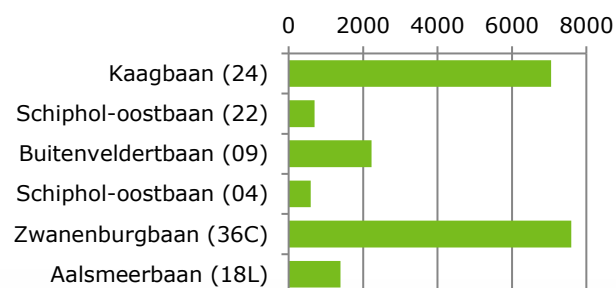
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



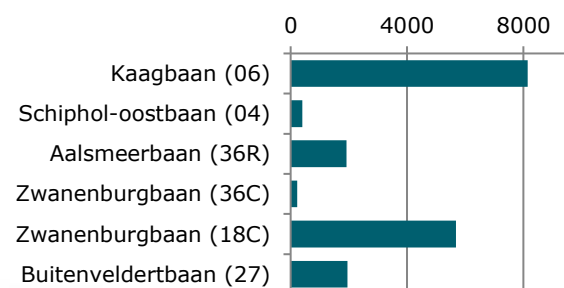
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



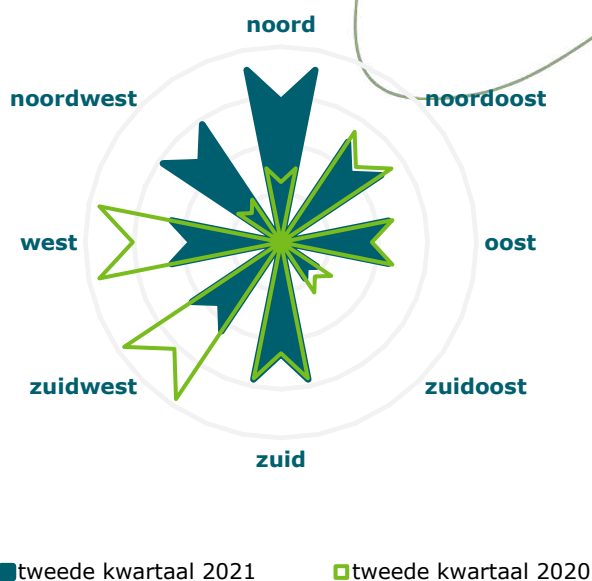
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



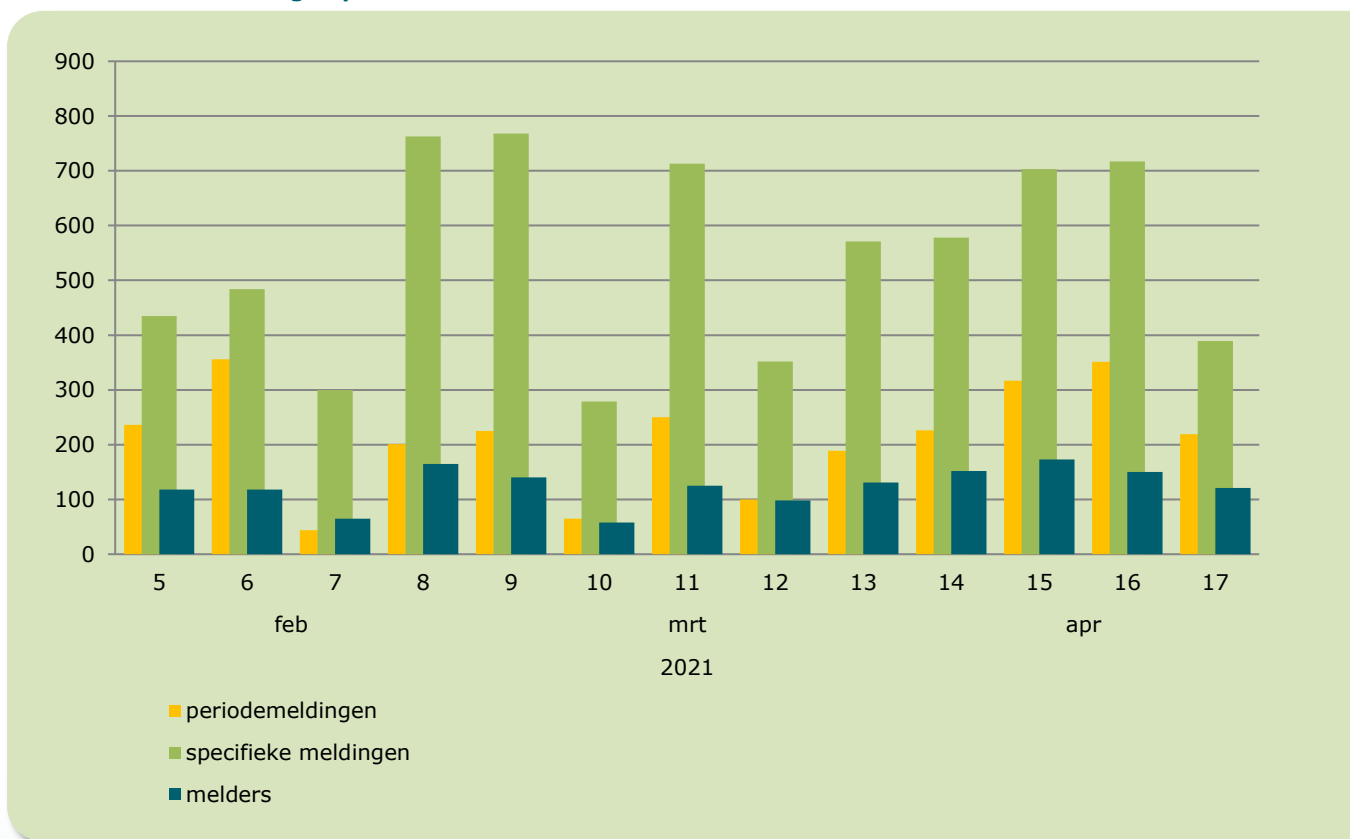
Figuur 6. Melders per start- of landingsbaan



Figuur 7. Verdeling windrichting



Figuur 8. Aantal melders en meldingen per week



Samengevat

Het aantal melders en meldingen binnen het cluster Kaagbaan nam toe, vermoedelijk als gevolg van het meer inzetten van de Kaagbaan(06) voor landend vliegverkeer door meer wind uit noordelijke richtingen. Dit landende vliegverkeer steeg van 4.151 landingen (Q2 gebruiksjaar 2020) naar 8.005 landingen (Q2 gebruiksjaar 2021), een toename van 93%. De grootste toename van het aantal melders is in postcodegebied 2215 (Voorhout) door het meer inzetten van de Kaagbaan(06) voor landend vliegverkeer. In postcodegebied 2135 (Hoofddorp) was sprake van de grootste daling van het aantal meldingen vanwege minder startend vliegverkeer op de 'Spijkerboorroute' vanaf de Kaagbaan(24) en de 'Betusroute' vanaf de Zwanenburgbaan(18C).