

Inleiding

Dit is de eerste kwartaalrapportage voor het gebruiksjaar 2022 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Deze rapportage beslaat de periode van 1 november 2021 t/m 31 januari 2022 en bevat gegevens uit het **cluster Aalsmeerbaan** (zie figuur 6). In deze rapportage wordt gekeken naar het verloop van het aantal melders binnen dit cluster. Daarnaast is bij veel gestelde vragen achtergrondinformatie te vinden over de introductie van satellietnavigatie in de toekomst.

Bijzonderheden



- In november 2021 vonden grondmetingen en meetvluchten op de Kaagbaan plaats om het nieuwe Instrument Landing System (ILS) van de Kaagbaan veilig in gebruik te kunnen nemen.
- Op 23 november 2021 was de Polderbaan niet beschikbaar voor vliegverkeer vanwege uitgebreide tests aan de verlichting. Hierbij werden de regelaars en de baanverlichting beter afgesteld.



- Het totaal aantal vliegtuigbewegingen van/naar Schiphol nam met circa 86% toe in vergelijking met hetzelfde kwartaal vorig gebruiksjaar door minder COVID-reisbeperkingen en maatregelen.
- De Aalsmeerbaan (18L) werd voor circa 231% meer ingezet voor startend vliegverkeer. De Aalsmeerbaan (36R) werd voor circa 199% meer ingezet voor landend vliegverkeer. Omwonenden binnen dit cluster kunnen ook van andere start- en landingsbanen overlast ervaren.

Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

	Cluster Aalsmeerbaan		toe- /afname	
	2022	2021	%	
Melders	729	426	71%	toename
specifieke meldingen	24785	9397	164%	toename
periodemeldingen	4932	1754	181%	toename
algemene meldingen	1056	95	1012%	toename
vragen	201	219	-8%	afname

Toelichting type meldingen

- *Periodemeldingen: gaan over een bepaalde tijdsperiode waarin hinder is ervaren.*
- *Specifieke meldingen: gaan over een specifieke vliegbeweging van/naar Schiphol waarover hinder is ervaren.*
- *Overige meldingen gaan bijvoorbeeld over het milieubeleid met betrekking tot Schiphol.*

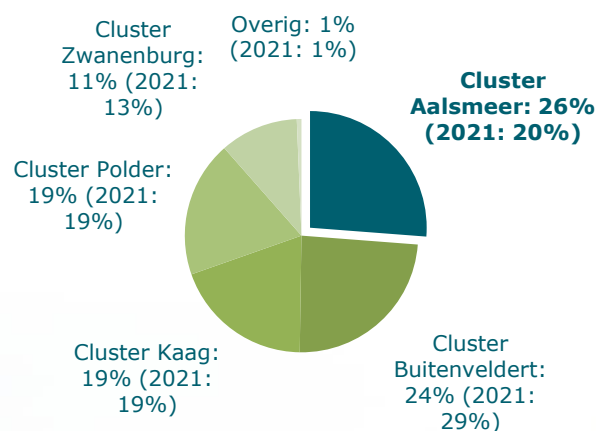
Veel gestelde vraag

“Waarom merken omwonenden voornamelijk weinig effect van satellietnavigatie?”

Bij satellietnavigatie gebruikt de piloot van een vliegtuig voorgeprogrammeerde punten in de navigatiecomputer. Dit levert een aantal voordelen op. Zo kunnen vliegtuigen, wanneer het instrument landingssysteem van een baan niet beschikbaar is, bijvoorbeeld tijdens onderhoud, met satellietnavigatie en bij voldoende zicht blijven landen op de landingsbanen die de minste geluidshinder opleveren. Daarmee wordt geluidshinder verminderd voor bewoners onder de routes naar de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan. Op een aantal banen waar nog geen instrumentnadering mogelijk was, komen ook precisienaderingen met behulp van satellietnavigatie beschikbaar.

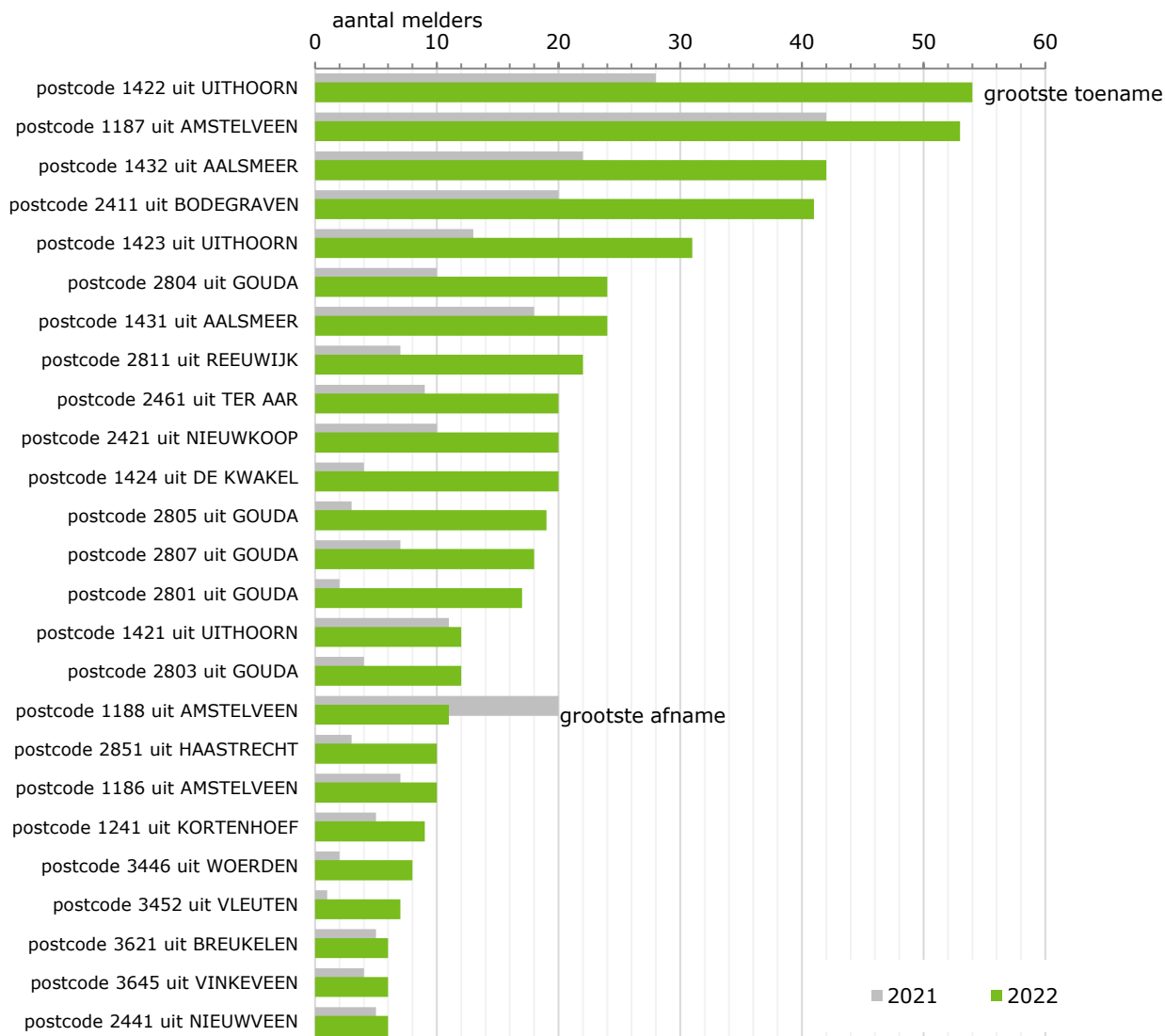
Doordat LVNL bij het ontwerpen van nieuwe vliegroutes niet meer afhankelijk is van navigatiebakens op de grond, wordt het mogelijk efficiëntere vliegroutes te ontwikkelen. Vliegtuigen kunnen bij nieuw te ontwerpen routes exacter gaan vliegen naar luchthavens in Nederland, waar mogelijk om woonkernen heen. Daarbij wordt de daling van vliegtuigen meer gelijkmatig en met minder motorvermogen, wat leidt tot minder geluidshinder.

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



De omschakeling maakt het straks ook mogelijk om de veranderingen door te voeren die voortkomen uit de herindeling van het Nederlandse luchtruim die de komende jaren vorm krijgt. Ook wordt met satellietnavigatie invulling gegeven aan de plannen van de Europese Commissie om alle luchtruimen binnen Europa beter op elkaar te laten aansluiten. Hiermee kunnen de routes tussen landen flink worden verkort.

Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied



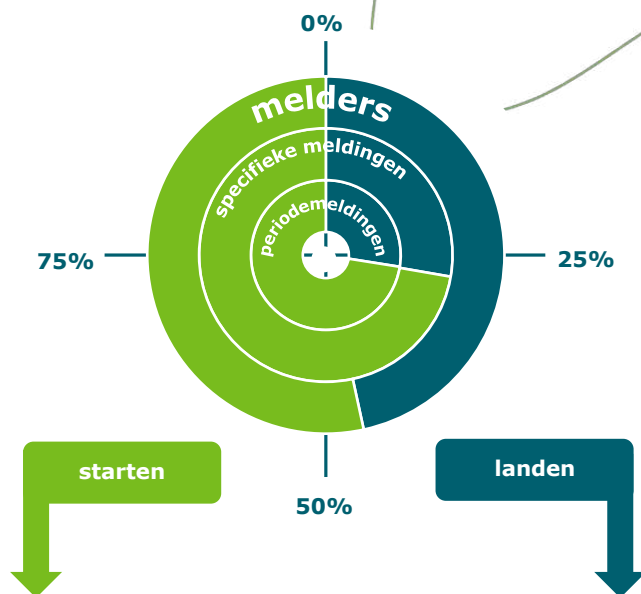
Toelichting op figuur 2

De grootste toename van het aantal melders ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig jaar is te zien in postcodegebied 1422 (Uithoorn). Door vaker wind uit zuidwestelijke richtingen, vaker verminderde zichtcondities en meer verkeersaanbod nam het gebruik van de Aalsmeerbaan als startbaan (18L) toe van 3.044 naar 10.084 starts. Met name over de oostelijk standaard vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L) dienden de meeste melders uit postcodegebied 1422 (Uithoorn) meldingen in.

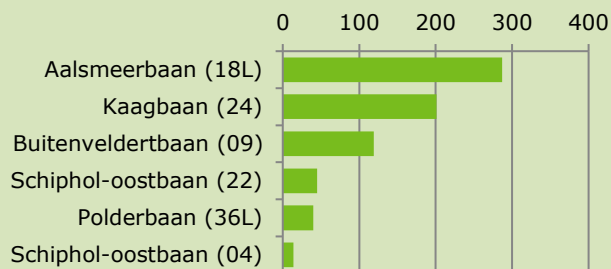
De grootste afname van het aantal melders was in postcodegebied 1188 (Amstelveen). Voor deze daling heeft BAS geen duidelijke verklaring.



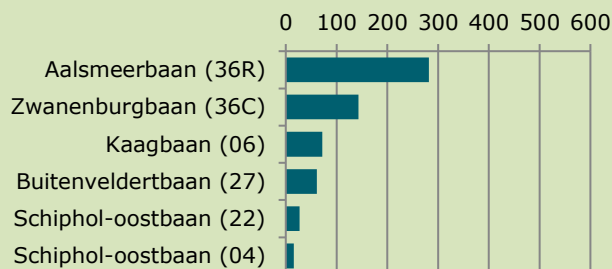
Figuur 3. Aantal melders per start- en landingsbaan



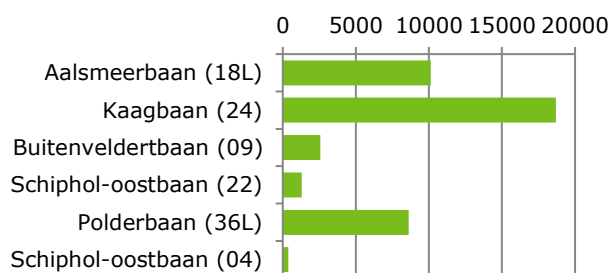
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



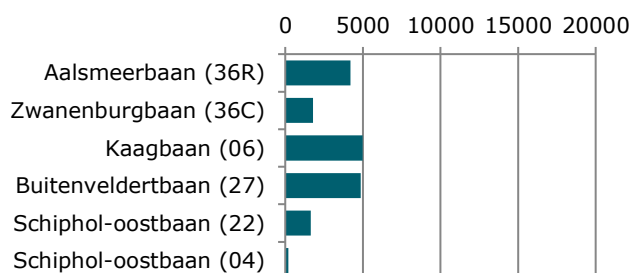
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



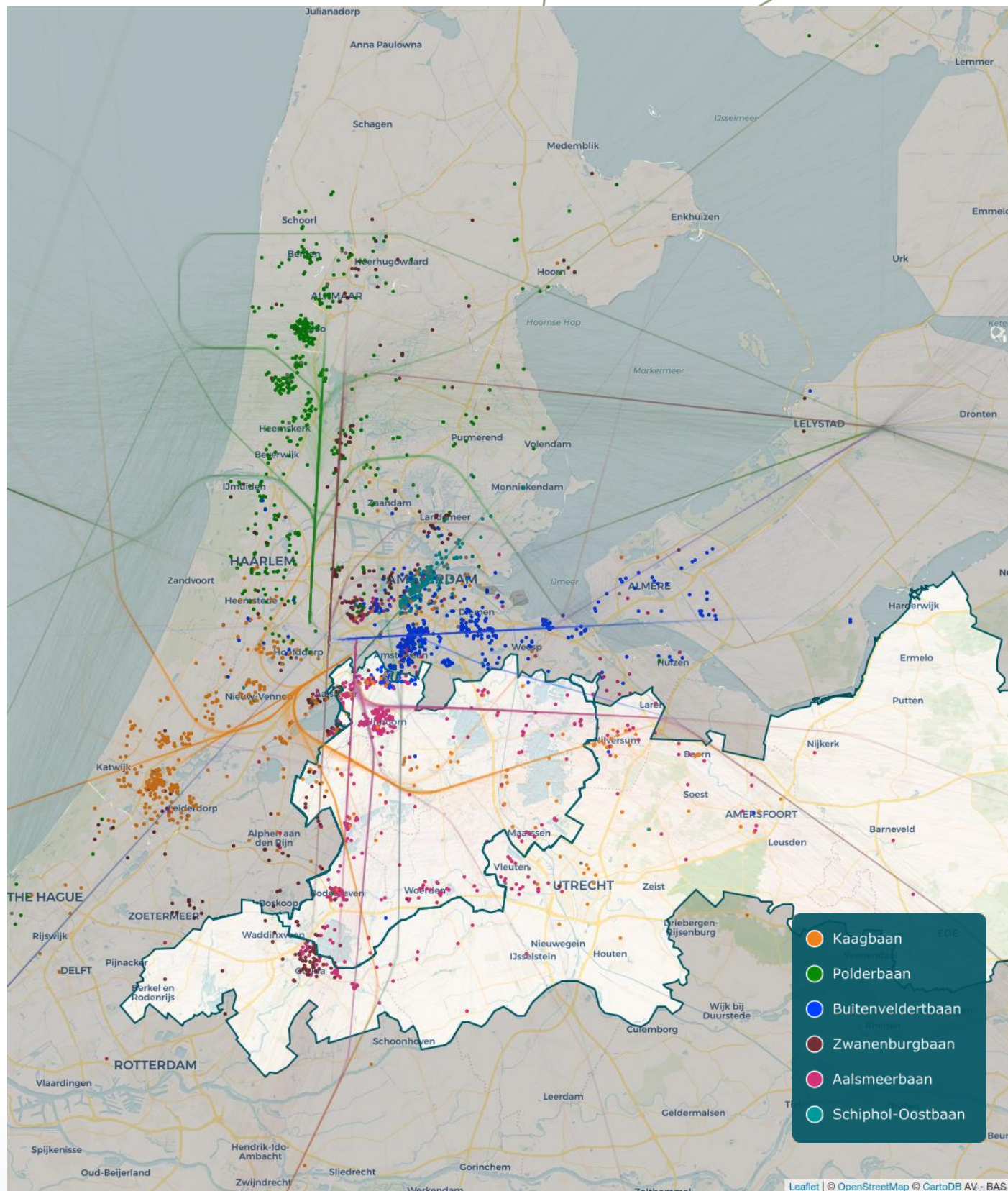
Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



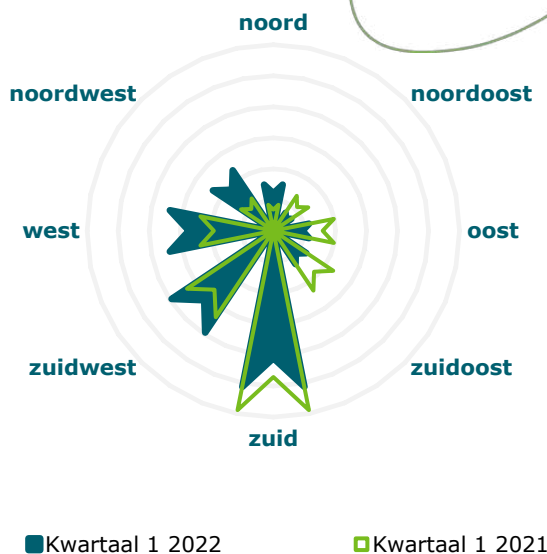
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



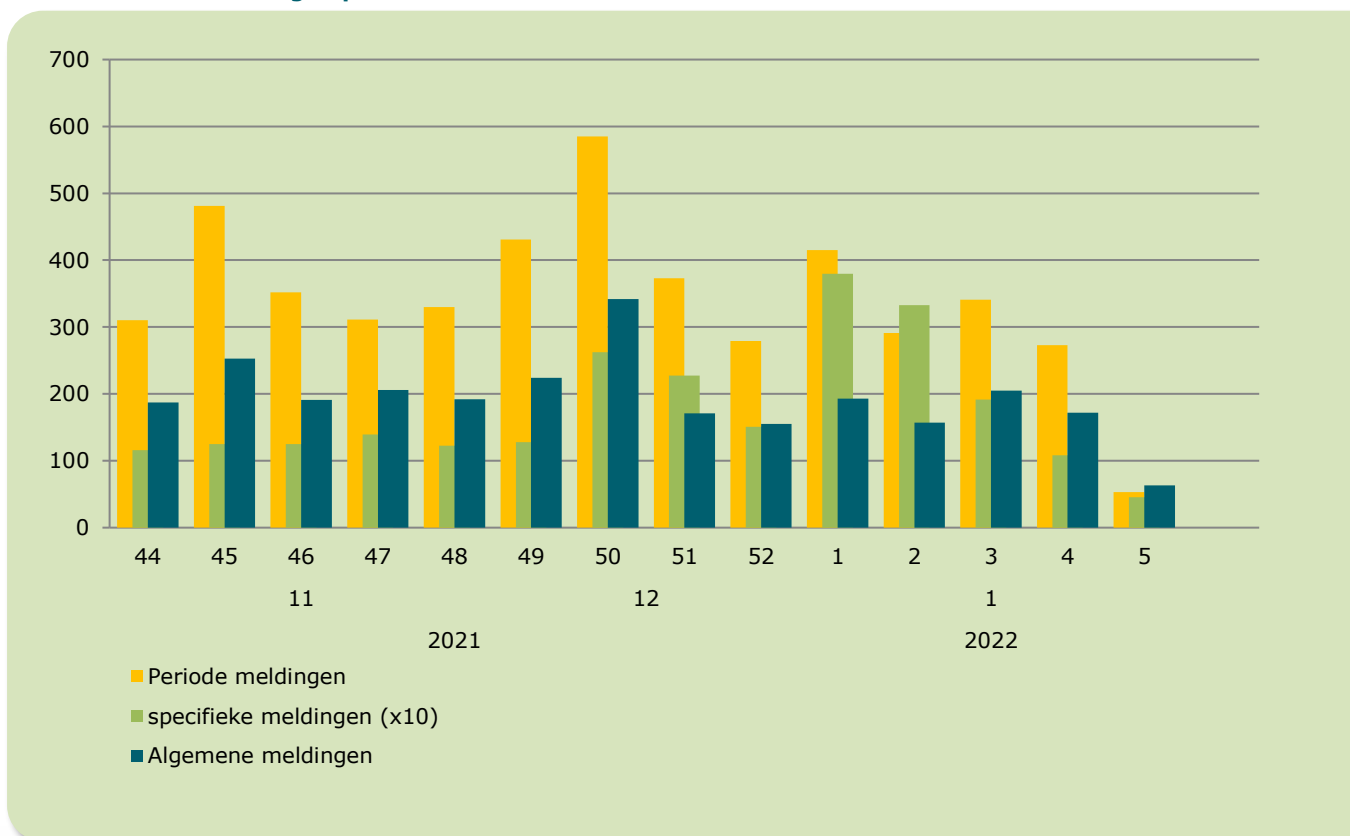
Figuur 6. Melders per start- of landingsbaan



Figuur 7. Verdeling windrichting



Figuur 8. Aantal melders en meldingen per week



Samengevat

Er was sprake van circa 86% meer vliegverkeer van/naar Schiphol ten opzichte van het eerste kwartaal 2021 door minder COVID reisbeperkingen. Het aantal melders binnen dit cluster nam met 71% toe ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig gebruiksjaar. De Aalsmeerbaan (18L-36R) werd veel vaker ingezet voor zowel startend als landend vliegverkeer vanwege vaker wind uit zuidwestelijke richtingen, vaker verminderde zichtcondities en meer verkeersaanbod. De grootste toename van het aantal melders was in postcodegebied 1422 (Uithoorn) door het vaker inzetten van de Aalsmeerbaan (18L) voor startend vliegverkeer. De grootste afname van het aantal melders was in postcodegebied 1188 (Amstelveen).

