

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 Zwanenburgbaan** (zie figuur 6). In deze rapportage wordt gekeken naar het verloop van het aantal melders en meldingen binnen dit cluster. Bovendien is bij veelgestelde vragen achtergrondinformatie te vinden over uitgebreide tests met de verlichting van de Polderbaan.

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 Zwanenburgbaan (36C) werd voor circa 235% meer ingezet voor startend vliegverkeer. Daarnaast werd de Zwanenburgbaan (18C) voor circa 383% meer voor landend vliegverkeer ingezet. Omwonenden binnen dit cluster kunnen ook van andere start- en landingsbanen overlast ervaren.

Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

| | Cluster Zwanenburgbaan | | toe- /afname | |
|----------------------|------------------------|------------|--------------|----------------|
| | 2021 | 2020 | % | |
| melders | 302 | 286 | 6% | toename |
| periodemeldingen | 4621 | 2444 | 89% | toename |
| specifieke meldingen | 1495 | 824 | 81% | toename |
| algemene meldingen | 137 | 103 | 33% | toename |
| vragen | 42 | 46 | -9% | 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.*

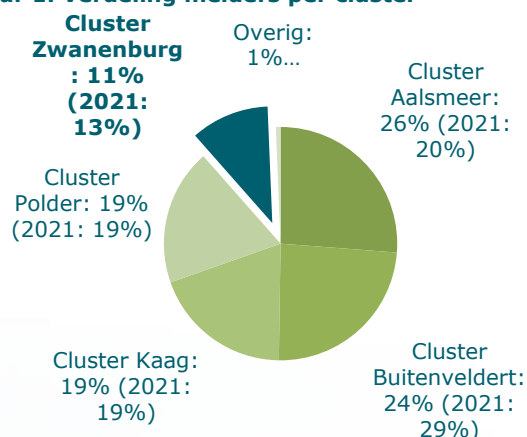
Veel gestelde vraag

“Waarom werden verschillende uitgebreide tests met de verlichting van de Polderbaan uitgevoerd?”

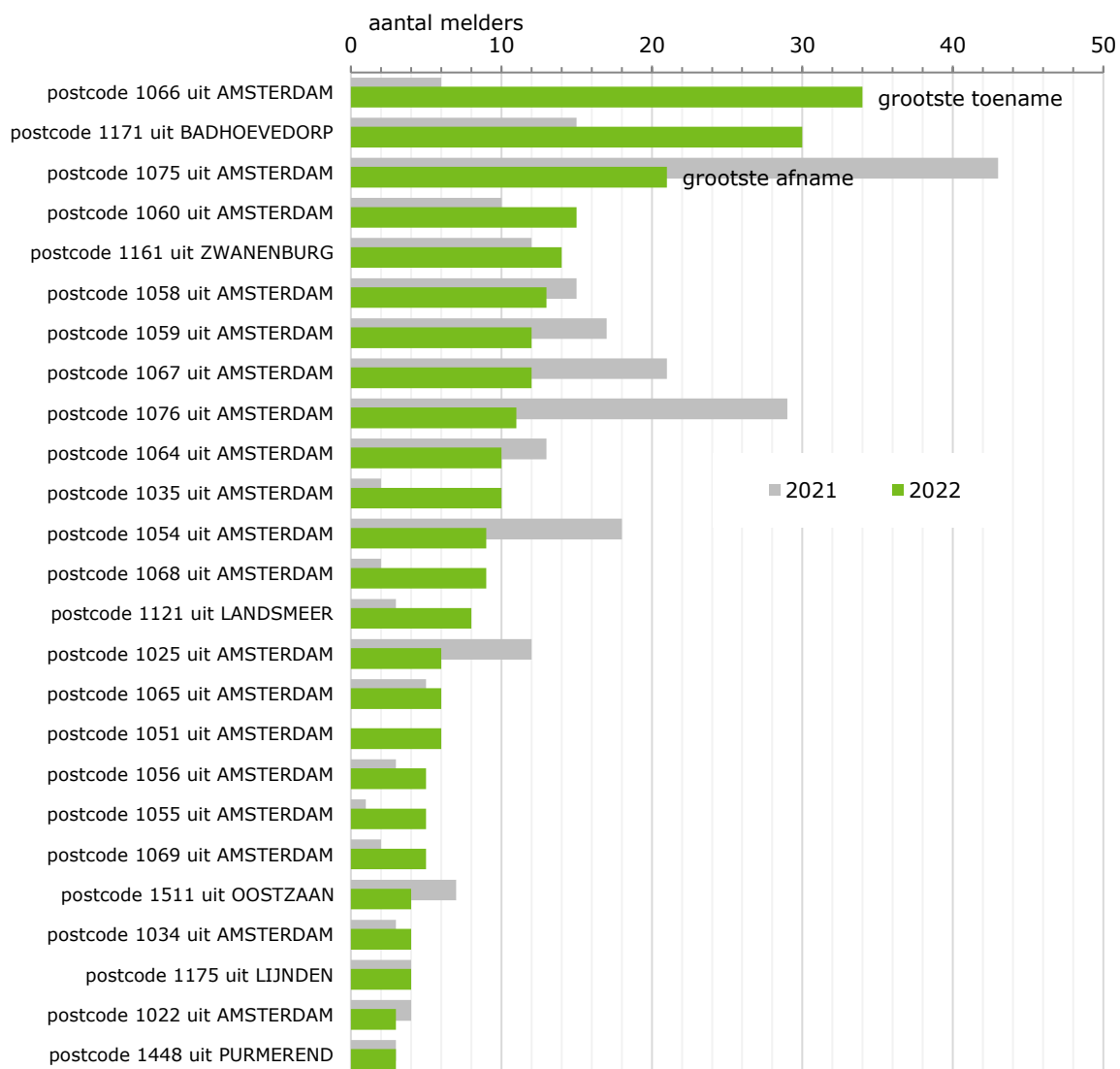
Schiphol voerde deze tests uit om de regelaars en baanverlichting van de Polderbaan beter op elkaar af te stellen en zodoende ongepland uitval in de toekomst te voorkomen. Na afloop van het groot onderhoud aan de Polderbaan, waarbij ook de baanverlichting en regeling daarvan is vervangen, in het voorjaar van 2021 bleek dat de baanverlichting nog verdere afstelling nodig had. De regelaars en de verlichting zelf zijn van verschillende leveranciers, waardoor dit proces meer tijd in beslag nam dan verwacht. Om beide systemen goed in te regelen waren meerdere tests nodig. Deze vonden plaats bij de regelaars en verlichting op de Polderbaan, waardoor de Polderbaan tijdelijk niet beschikbaar was voor het vliegverkeer.

De effecten van het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan op de keuze voor alternatieve baancombinaties staan in onderstaande link beschreven: [23 november Polderbaan niet beschikbaar voor vliegverkeer - BAS \(bezoekbas.nl\)](#)

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



Figuur 2. Top 25 aantal melders per viercijferig postcodegebied



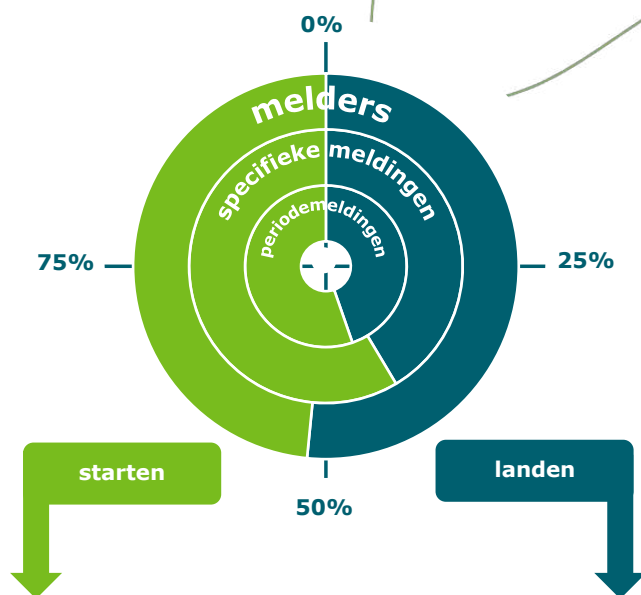
Toelichting op figuur 2

De grootste toename van het aantal melders is in postcodegebied 1066 (Amsterdam) naar verwachting door het vaker inzetten van de Zwanenburgbaan (36C) en Polderbaan (36L) voor startend vliegverkeer als gevolg van een toename van het totale vliegverkeer van/naar Schiphol en vaker wind uit noordelijke tot noordwestelijke richtingen.

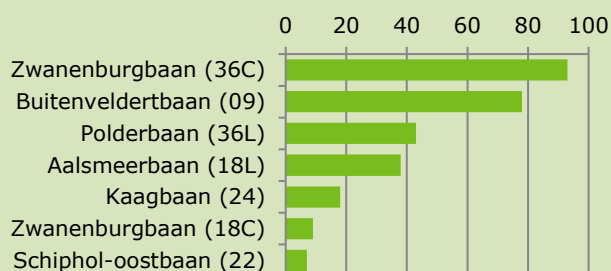
Ondanks het feit dat het totale vliegverkeer van/naar Schiphol substantieel toenam, nam het landende vliegverkeer op de Schiphol-Oostbaan (22) beperkt toe. In postcodegebied 1075 (Amsterdam) en andere postcodegebieden in Amsterdam onder de eindnadering richting de Schiphol-Oostbaan (22) laten afnames van het aantal melders zien.



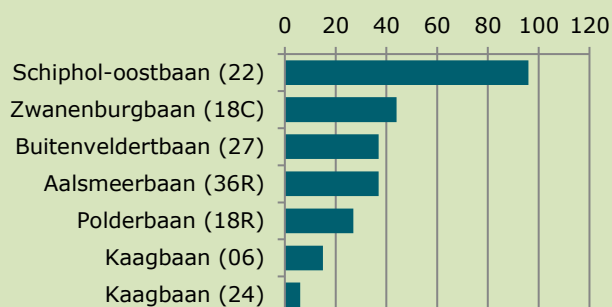
Figuur 3. Aantal melders per start- en landingsbaan



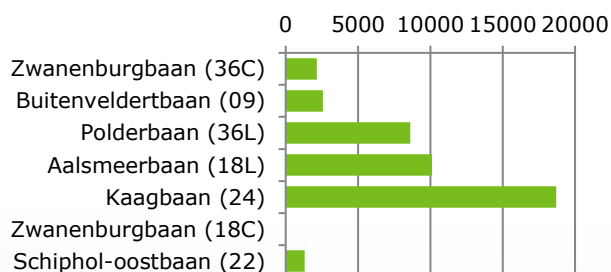
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



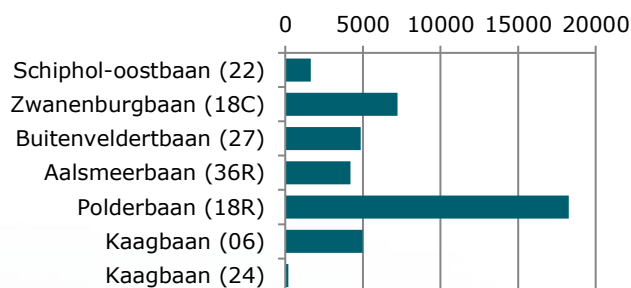
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



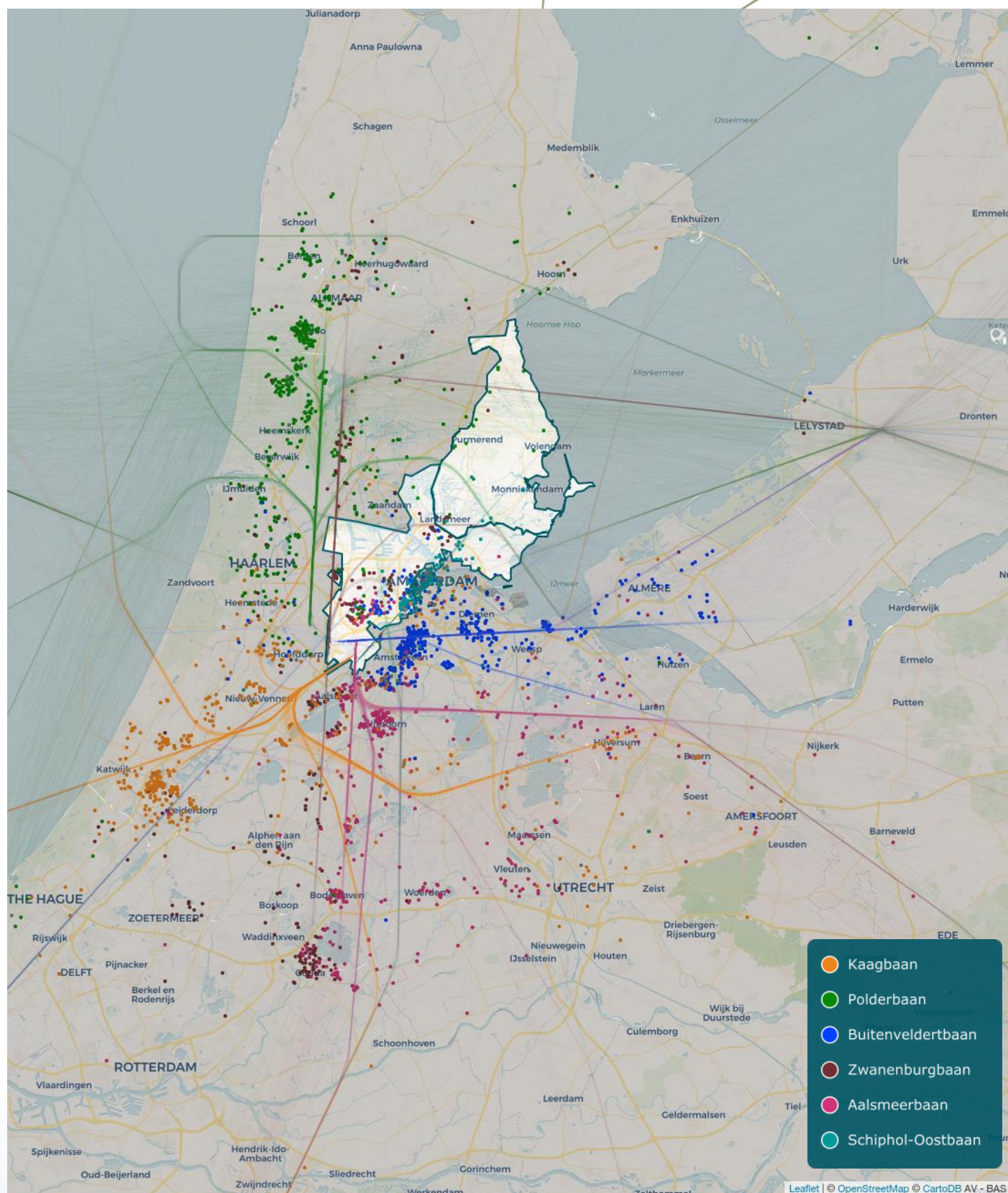
Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



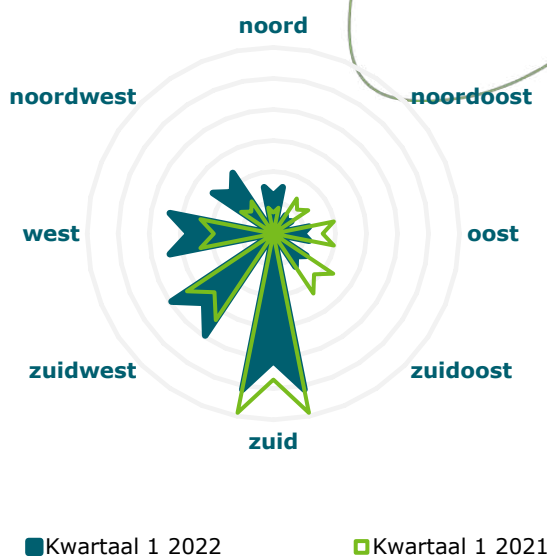
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



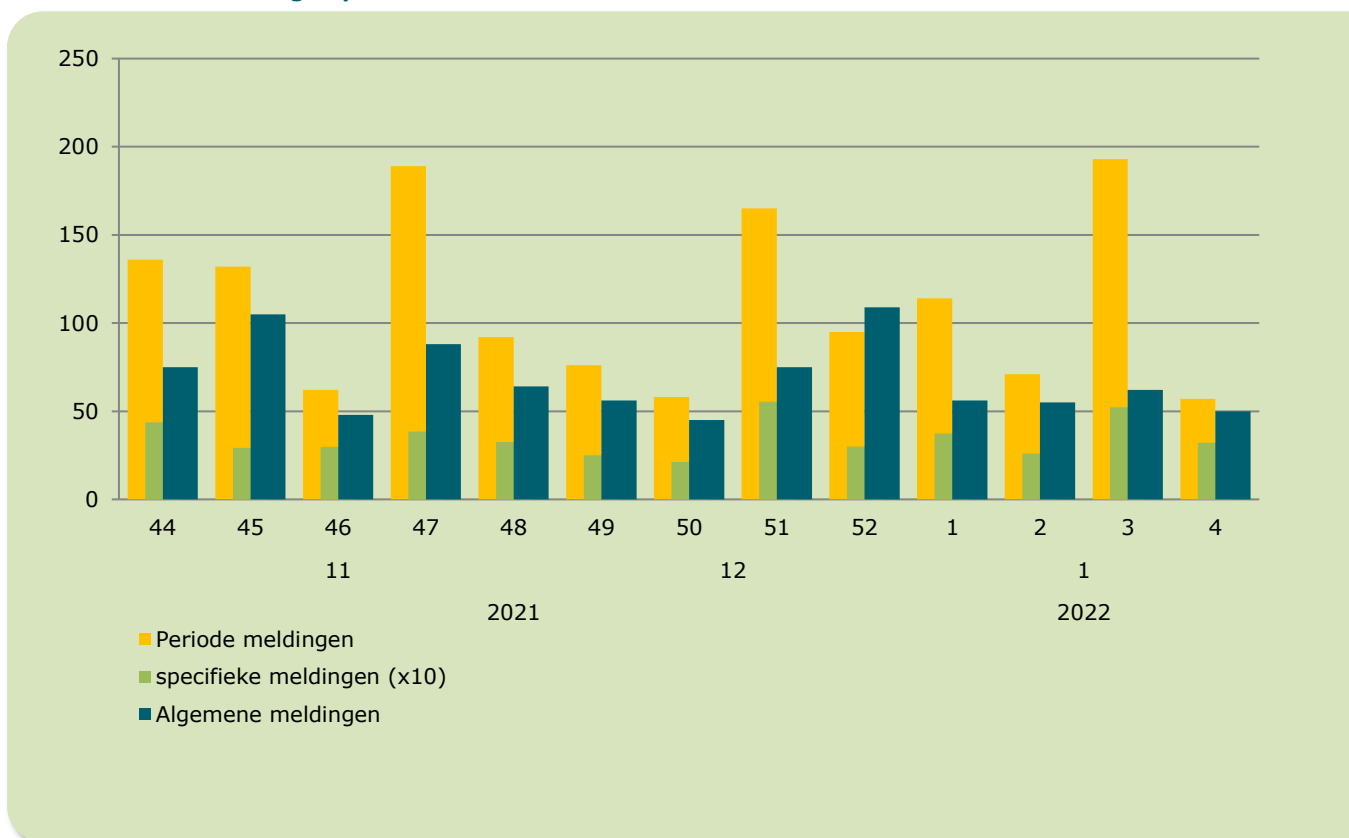
Figuur 6. Melders per start- of landingsbaan



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 6% toe ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig jaar. Naar verwachting heeft het vaker inzetten van de Zwanenburgbaan (36C), Polderbaan (36L) en Buitenveldertbaan (09) voor startend vliegverkeer geleid tot meer melders vanuit dit cluster. De grootste toename is hierdoor in postcodegebied 1066. Daarnaast was sprake van minder melders binnen dit cluster die meldingen over het landende vliegverkeer richting de Schiphol-Oostbaan (22) indienden. Ondanks het feit dat het totale vliegverkeer van/naar Schiphol substantieel toenam, nam het landende vliegverkeer op de Schiphol-Oostbaan (22) beperkt toe. De Schiphol-Oostbaan (22) wordt zo min mogelijk ingezet voor het handelsverkeer.

