

Inleiding

Dit is de vierde kwartaalrapportage voor het gebruiksjaar 2023 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Deze rapportage beslaat de periode van 1 augustus t/m 31 oktober 2023 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 de veel gestelde vraag achtergrondinformatie te vinden over het verwijderen van rubbersporen van vliegtuigen op de banen.

Bijzonderheden



- Van 4 t/m 12 september is regulier (jaarlijks) baanonderhoud aan de Kaagbaan uitgevoerd, waardoor deze baan niet beschikbaar was voor vliegverkeer en andere banen meer zijn ingezet.
- Van 4 september 2023 t/m 19 februari 2024 is de Kaagbaan niet inzetbaar voor landend vliegverkeer bij beperkt zicht vanwege werkzaamheden aan de verdubbeling van taxibanen.
- Van 18 september t/m 1 oktober is regulier (jaarlijks) baanonderhoud aan de Schiphol-Oostbaan uitgevoerd, waardoor deze baan niet beschikbaar was voor vliegverkeer.
- Er was sprake van ruim 9% meer vliegverkeer in vergelijking met hetzelfde kwartaal vorig jaar. Het commerciële vliegverkeer nam met 11% toe en het 'general aviation' vliegverkeer nam met 19% af.

Tabel 1. Aantal melders/ meldingen

	Cluster Zwanenburgbaan		toe- /afname	
	2023	2022	%	
melders	577	826	-30%	afname
specifieke meldingen	7407	9910	-25%	afname
periodemeldingen	2841	4513	-37%	afname
algemene meldingen	328	634	-48%	afname
vragen	92	222	-59%	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.*

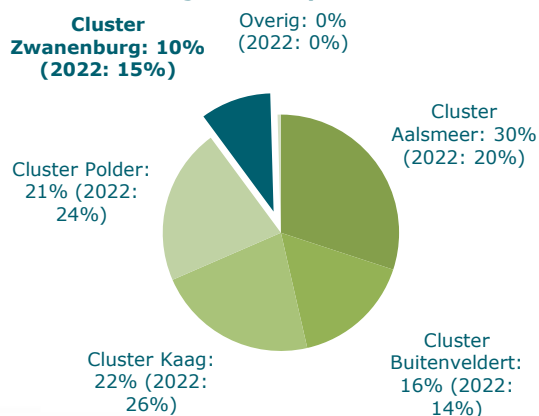
Veel gestelde vraag

Waarom worden er periodiek rubbersporen verwijderd op de landingsbanen?

Een landingsbaan is opgedeeld in verschillende delen. Het gedeelte aan het begin, waar toestellen daadwerkelijk neerkomen en als eerste in contact zullen komen met de baan, heet de 'Touch Down Zone' (TDZ). Deze zone wordt op de baan aangeduid met wit gekleurde markeringen die om de 150 meter geplaatst zijn. De totale lengte van een TDZ, op bijvoorbeeld de Polderbaan (18R), is 900 meter lang. Toestellen landen vaak op dezelfde plek op de baan, dit wordt in luchtvaarttermen de 'aiming point' genoemd. Dit is een blokmarkering op de baan waar de piloten op mikken om te landen.

Toestellen landen ongeveer met een snelheid van 250 km/u,. Zodra de banden de baan raken ontstaat veel wrijving tussen de banden en de baan. Dit kan je vergelijken met het blokkeren van een band na hard remmen met de auto en zorgt ervoor dat er bij iedere landing rubbersporen op de TDZ achterblijft. Deze opeenhoping van rubber kan er voor zorgen dat dit gedeelte van de landingsbaan te glad wordt, zeker in combinatie met regen. Dit speelt vooral op de vaker in gebruik zijnde (preferente) Kaagbaan en Polderbaan. Uit voorzorg worden deze rubbersporen ongeveer om de acht weken in de nacht (tussen 23:00 en 06:00) verwijderd, waardoor er tijdelijk een minder preferente start- of landingsbaan ingezet kan worden.

Figuur 1. Verdeling melders per cluster



Figuur 2. Top 25 aantal melders (cluster Zwanenburgbaan) per viercijferig postcodegebied



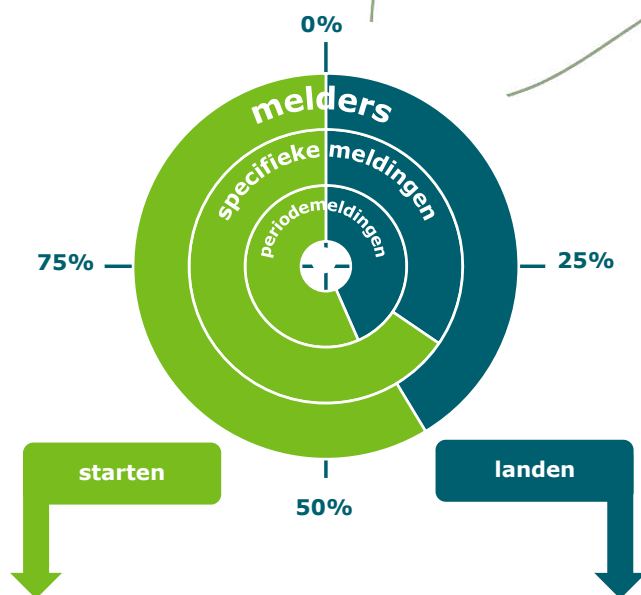
Toelichting op figuur 2

De grootste afname van het aantal melders is in postcodegebied 1121 (Landsmeer) in vergelijking met hetzelfde kwartaal vorig jaar. Waarschijnlijk is dit vanwege het minder vaak inzetten van de Zwanenburgbaan (36C) voor startend vliegverkeer in noordelijke richting als gevolg van minder vaak wind uit noordelijke richtingen.

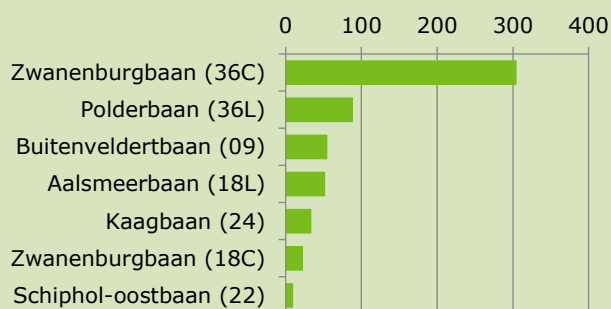
Vanwege het meer inzetten van de Schiphol-Oostbaan (22) voor het landende grotere commerciële vliegverkeer nam het aantal melders in postcodegebied 1075 (Amsterdam) beperkt toe. Dit betreft de grootste toename van het aantal melders binnen dit cluster. Het aantal landingen op de Schiphol-Oostbaan (22) van het klein zakelijk vliegverkeer (of 'general aviation') nam met 22% af in vergelijking met hetzelfde kwartaal vorig jaar.



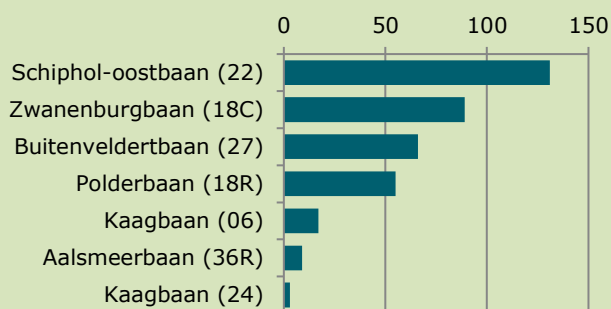
Figuur 3. Aantal melders per start- en landingsbaan



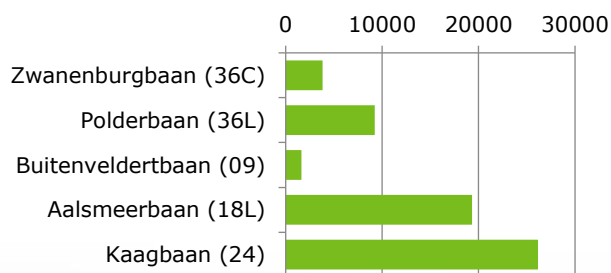
Figuur 4a. Aantal melders per startbaan



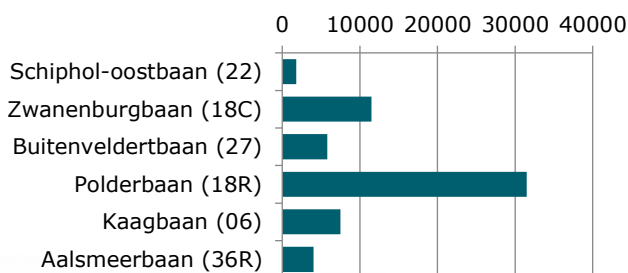
Figuur 4b. Aantal melders per landingsbaan



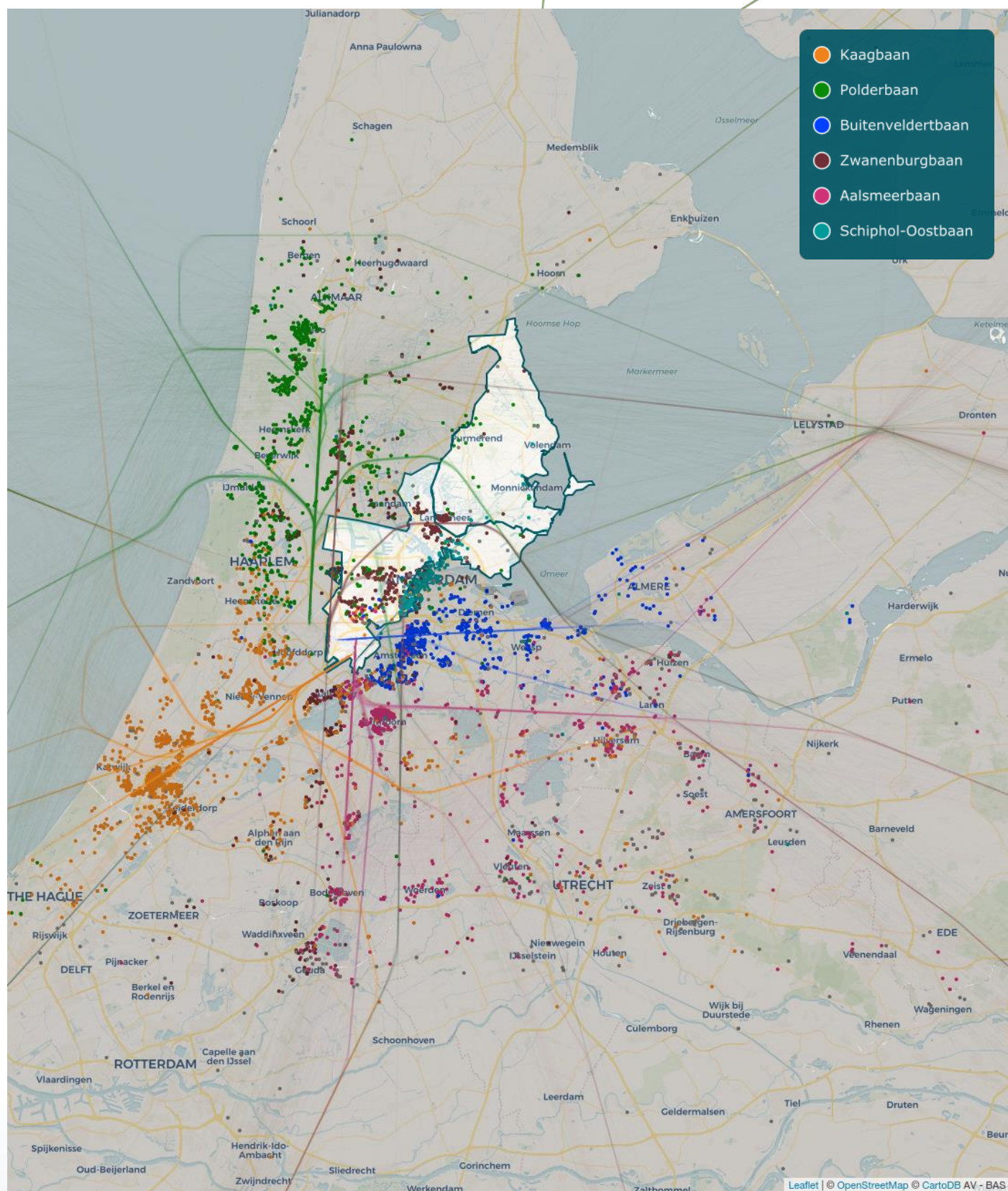
Figuur 5a. Vliegbewegingen per startbaan



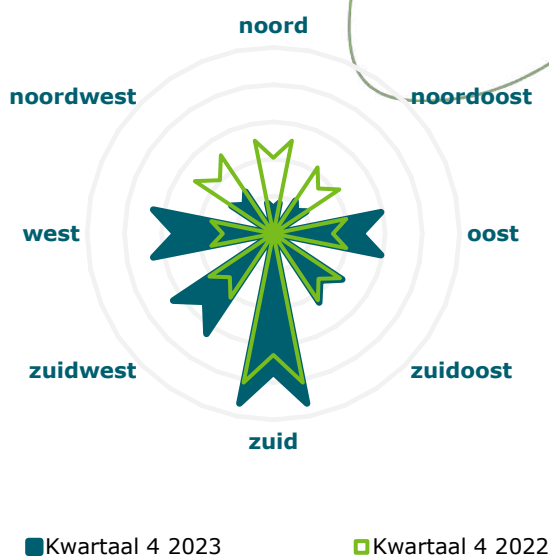
Figuur 5b. Vliegbewegingen per landingsbaan



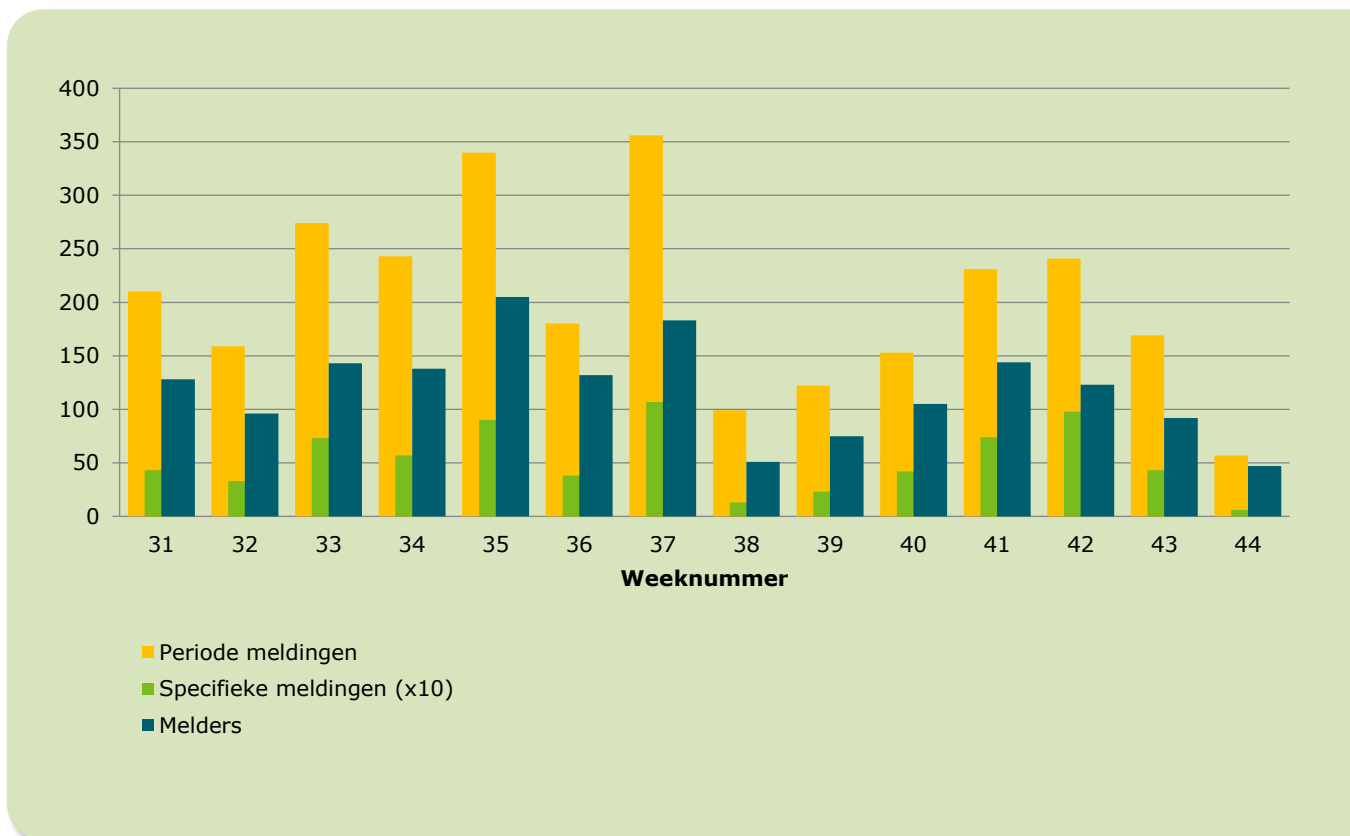
Figuur 6. Melders per start- of landingsbaan



Figuur 7. Verdeling windrichting



Figuur 8. Aantal melders en meldingen per week



Samengevat

In dit cluster is het aantal melders met 30% afgenomen. Waarschijnlijk komt dit door het minder vaak inzetten van de Zwanenburgbaan (36C) en Polderbaan (36L) voor startend vliegverkeer vanwege meer zuidelijk baangebruik in vergelijking met dezelfde periode vorig gebruiksjaar. Het aantal melders in postcodegebied 1075 (Amsterdam) nam beperkt toe. Dit is waarschijnlijk vanwege het vaker inzetten van de Schiphol-Oostbaan (22) voor het landende grotere commerciële vliegverkeer. En ondanks het feit dat er minder klein zakelijk vliegverkeer gebruik heeft gemaakt van deze kortste landingsbaan. Dit betreft de grootste toename van het aantal melders binnen dit cluster.

