

# 3e KWARTAAL- RAPPORTAGE 2024

## CLUSTER KAAGBAAN

### Inleiding

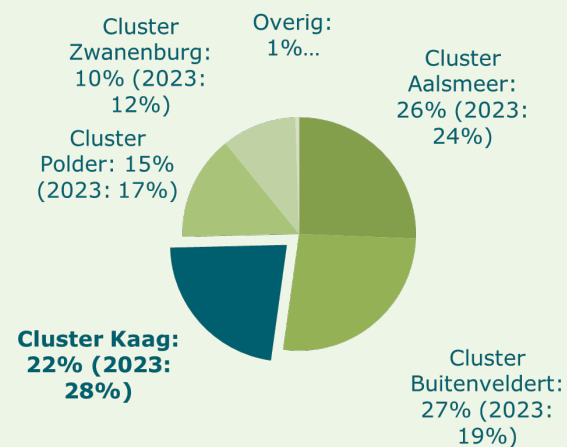
In deze derde kwartaalrapportage voor het gebruiksjaar 2024 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) wordt gekeken naar het verloop van het aantal melders en meldingen in het cluster Kaagbaan van 1 mei t/m 31 juli 2024. Ook behandelt deze kwartaalrapportage de bijzonderheden uit deze periode en wordt meer informatie gegeven over de vraag waarom met enige regelmaat een vliegtuig van de kustwacht boven Hoofddorp vliegt.

### Bijzonderheden

- Regulier onderhoud aan de Buitenveldertbaan (09/27) van 13 mei t/m 22 mei, waardoor de Buitenveldertbaan niet beschikbaar was voor vliegverkeer.
- Regulier onderhoud aan de Aalsmeerbaan (18L/36R) van 3 juni t/m 9 juni, waardoor de Aalsmeerbaan niet beschikbaar was voor vliegverkeer.
- Regulier onderhoud aan de Zwanenburgbaan (18C/36C) van 17 juni t/m 28 juni, waardoor de Zwanenburgbaan niet beschikbaar was voor vliegverkeer.

TABEL 1. AANTAL MELDERS/MELDINGEN			Cluster Kaagbaan		toe-/afname		Toelichting type meldingen	
	2024	2023	%					
<b>melders</b>	<b>1539</b>	<b>1710</b>		<b>10%</b>	<b>afname</b>			• Periode meldingen: gaan over een bepaalde tijdsperiode waarin hinder is ervaren
specifieke meldingen	13992	16727		16%	afname			• Specifieke meldingen: gaan over een specifieke vliegbeweging van/naar Schiphol waarover hinder is ervaren
periode meldingen	9651	14206		32%	afname			• Overige meldingen gaan bijvoorbeeld over het milieubeleid met betrekking tot Schiphol
algemene meldingen	867	978		11%	afname			
vragen via registratiesysteem	255	273		7%	afname			

FIGUUR 1. VERDELING MELDERS PER CLUSTER



- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert vanaf 17 juni tot medio september werkzaamheden uit aan het Instrument Landing System (ILS), waardoor deze baan beperkt inzetbaar is voor landend vliegverkeer.
- Het totale vliegverkeer van en naar Schiphol is in Q3 2024 met circa 5% toegenomen ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig jaar. Dit als gevolg van verder herstel van het vliegverkeer na de wereldwijde coronapandemie.

## Veelgestelde vraag

**Waarom vliegt de kustwacht met enige regelmaat over delen van Hoofddorp? Is het mogelijk dat de kustwacht voortaan een andere route kiest, waarbij Hoofddorp wordt ontzien?**

Voor een vlucht met maatschappelijk belang – waaronder van de kustwacht – geldt andere wet- en regelgeving dan voor het commerciële vliegverkeer op Schiphol. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor vluchten uitgevoerd met de trauma- en politie-helikopter of door de luchtmacht.

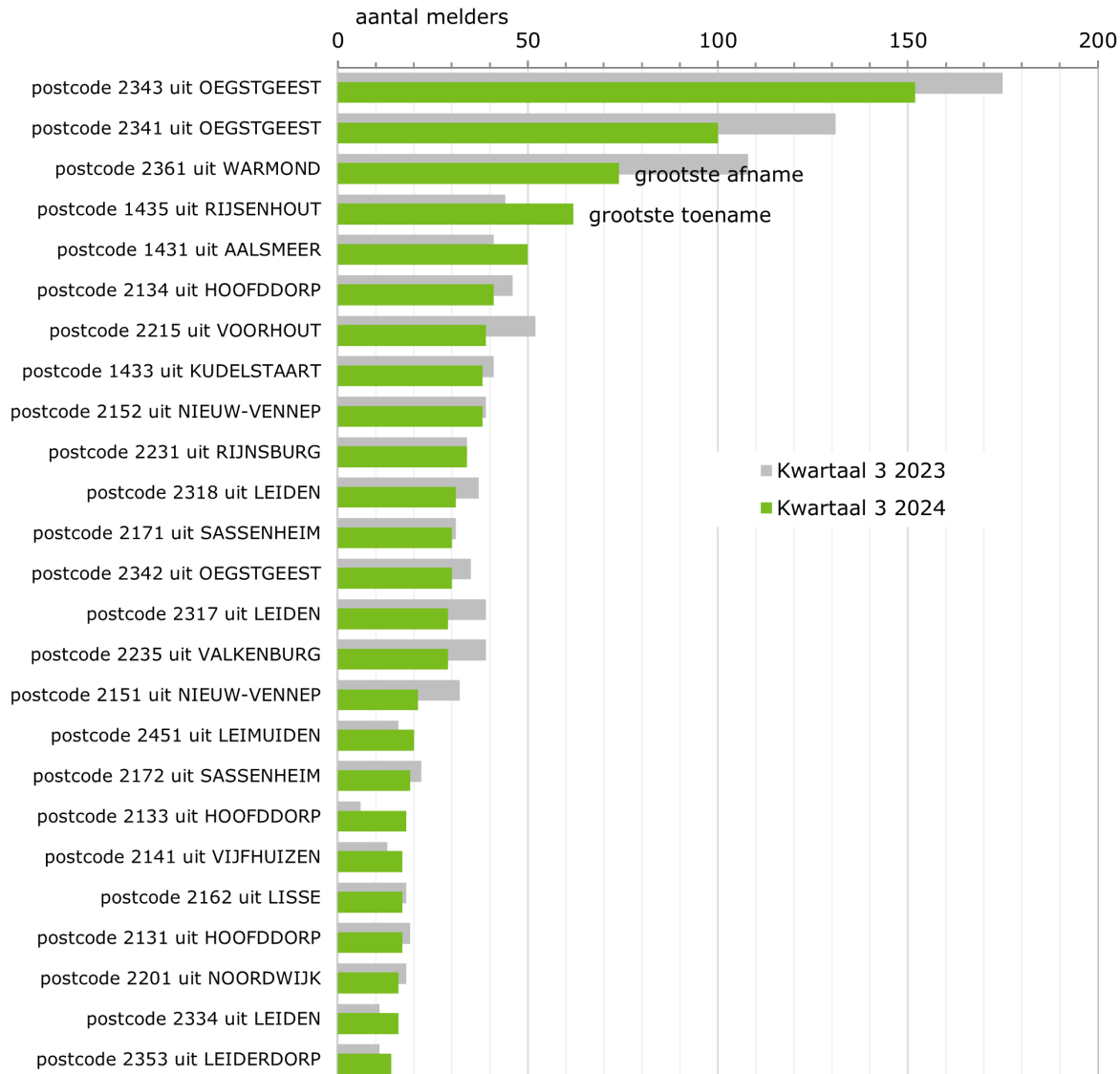
Dergelijke vluchten maken geen gebruik van vaste routes en er gelden geen hoogtebeperkingen. De piloot bepaalt de status van de vlucht (spoedeisend of niet). De verkeersleiding zal een oplossing geven die veilig is voor zowel de vlucht met maatschappelijk belang als het overige startende en landende verkeer op Schiphol.

Omdat de kustwacht op zicht en dus laag vliegt (volgens Visual Flight Rules, VFR) zal de verkeersleider de vlucht begeleiden op basis van visuele herkenningspunten op de grond, bijvoorbeeld de verkeersstoren. Met als doel de kustwacht zo snel mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen (meestal de Noordzee).

Schiphol-Oost is de standplaats van de kustwacht en deze vluchten maken daarom gebruik van de Schiphol-Oostbaan om zo snel als mogelijk te kunnen vertrekken. Om vanaf de Schiphol-Oostbaan bij wind uit het zuiden direct naar de kust en Noordzee te komen buigt het kustwachtvliegtuig daarom meestal direct rechtsaf na de start en kan dan over Hoofddorp vliegen. Hiermee wordt gegarandeerd dat het kustwachtvliegtuig en het overige verkeer dat gebruik maakt van de andere start- en landingsbanen op voldoende veilige afstand (separatie) van elkaar blijven.



**FIGUUR 2. TOP 25 AANTAL MELDERS (CLUSTER KAAGBAAN) PER VIERCIJFERIG POSTCODEGEBIED**

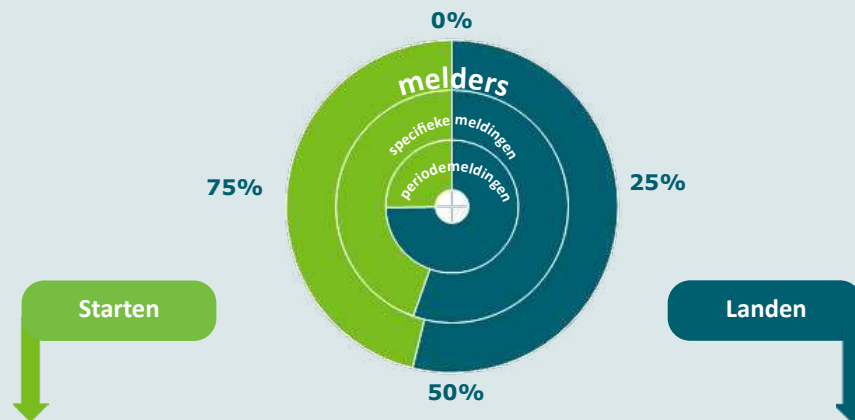


### Toelichting bij figuur 2

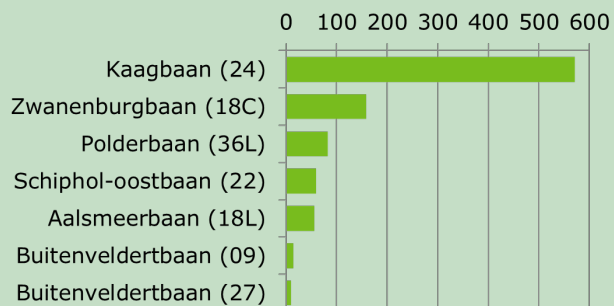
De grootste toename in het aantal melders was waar te nemen in Rijssenhout (postcodegebied 1435). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat bewoners van Rijssenhout meer overlast hebben ervaren doordat meer vliegverkeer is gestart vanaf de Zwanenburgbaan (18C) in vergelijking met dezelfde periode vorig gebruiksjaar. Onder andere doordat er vaker sprake was van zuidenwind in combinatie met toename van het vliegverkeer en onderhoudswerkzaamheden op de Kaagbaan en Aalsmeerbaan.

De grootste afname in het aantal melders ten opzichte van dezelfde periode van vorig jaar, is waar te nemen in Warmond (postcodegebied 2361). Ook in Oegstgeest (postcodegebied 2343 en 2341) nam het aantal melders af. Inwoners van deze plaatsen kunnen voornamelijk overlast ervaren van landend vliegverkeer op de Kaagbaan (06). Deze baan is in het derde kwartaal van 2024 minder ingezet als landingsbaan dan in dezelfde periode vorig jaar, wat heeft geleid tot een afname in het aantal melders in Warmond en Oegstgeest.

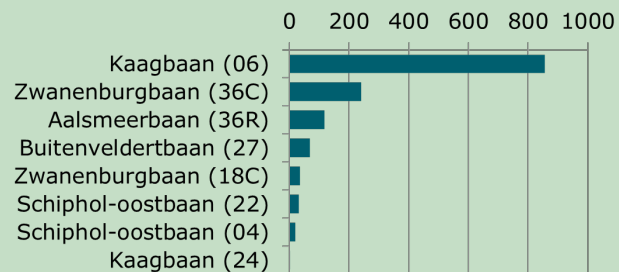
FIGUUR 3. AANTAL MELDERS PER START- EN LANDINGSBAAN



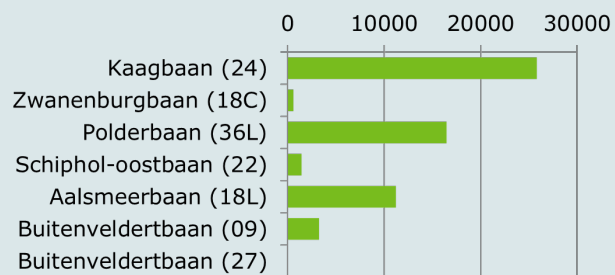
FIGUUR 4A. AANTAL MELDERS PER STARTBAAN



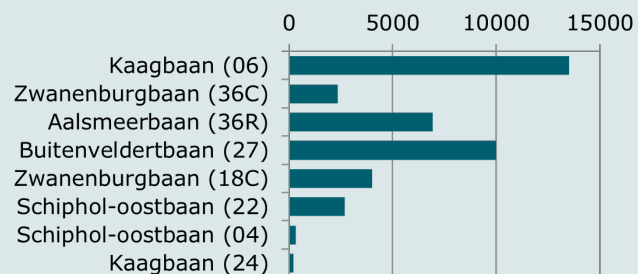
FIGUUR 4B. AANTAL MELDERS PER LANDINGSBAAN



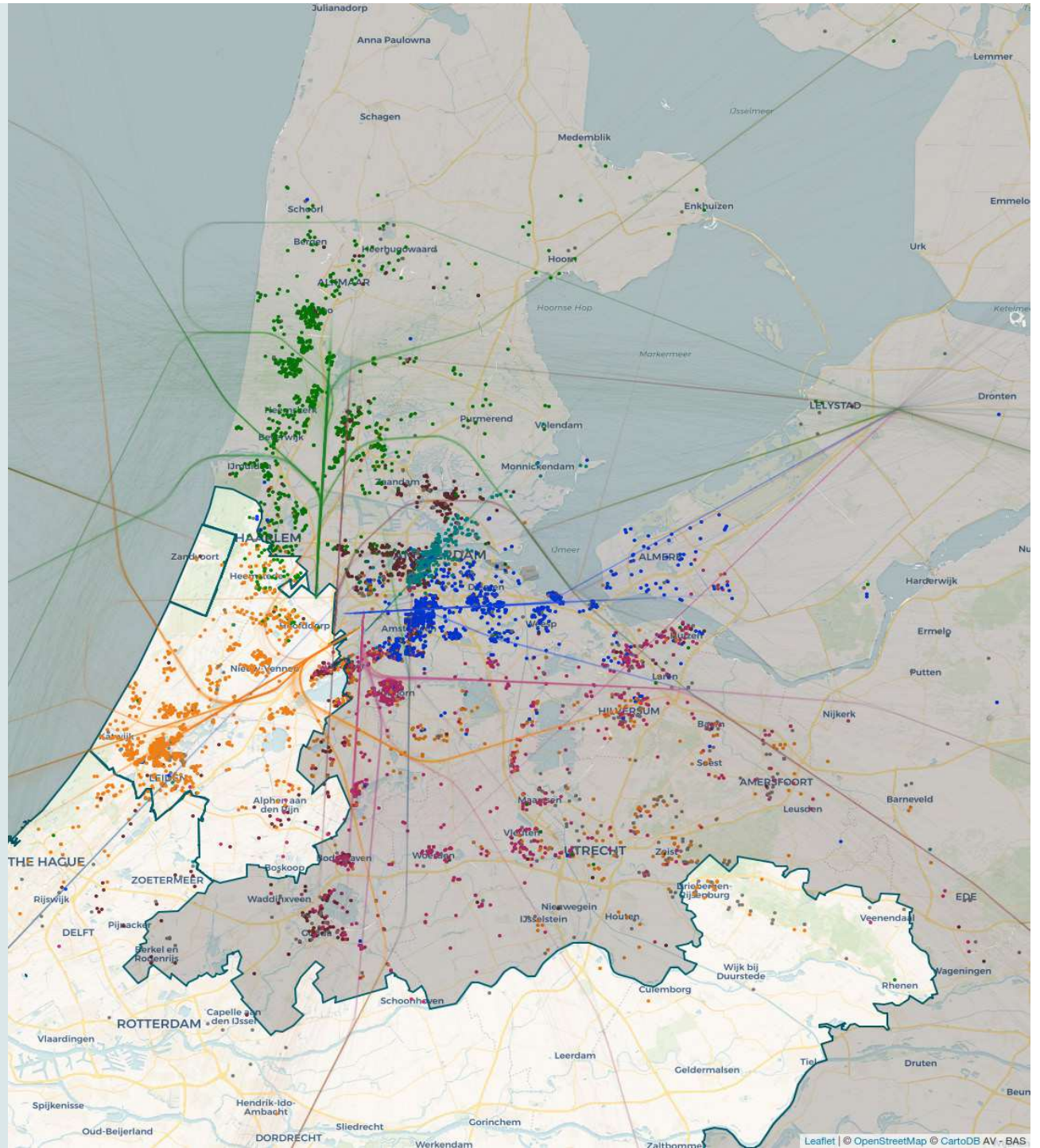
FIGUUR 5A. VLIGBEWEGINGEN PER STARTBAAN



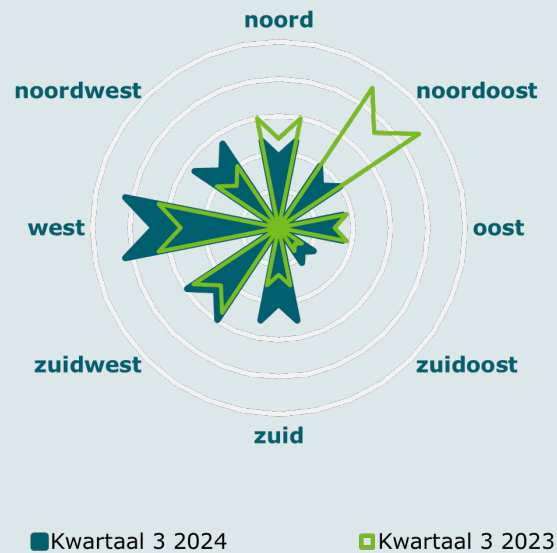
FIGUUR 5B. VLIGBEWEGINGEN PER LANDINGSBAAN



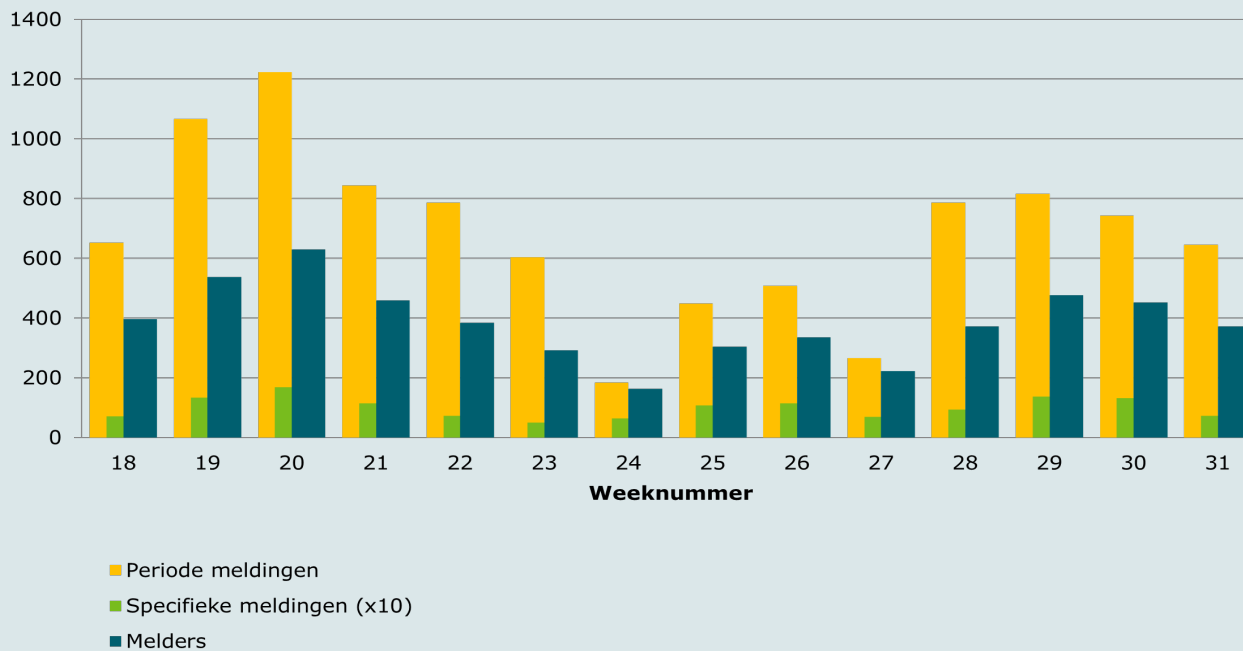
FIGUUR 6. MELDERS PER START- OF LANDINGSBAAN



FIGUUR 7. VERDELING WINDRICHTING



FIGUUR 8. AANTAL MELDERS EN MELDINGEN PER WEEK



## Samengevat

Het aantal melders binnen het cluster Kaagbaan nam met 10% af in vergelijking met hetzelfde kwartaal vorig jaar.

Als gevolg van het minder inzetten van de Kaagbaan (06) voor landend verkeer in het derde kwartaal van 2024, ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, was er in postcodegebieden in Warmond en Oegstgeest een daling te zien in aantal melders. Er was sprake van minder vaak wind uit voornamelijk noordelijke tot noordoostelijke richtingen.

In Rijsenhout was er juist een duidelijke toename te zien in het aantal melders, als gevolg van het vaker inzetten van de Zwanenburgbaan (18C) als startbaan in zuidelijke richting.