

Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2006



INHOUDSOPGAVE

	blz.
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	4
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer</i>	5
3. <i>Opvallendste activiteiten en aandachtspunten in 2006</i>	6
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992	6
3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	6
3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico	6
3.4 Evaluatie nieuwe Luchtvaartwet	7
3.5 De Veiligheids Adviescommissie Schiphol (VACS)	8
3.6 Project geluidsmetingen	8
3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	8
3.8 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	9
4. <i>Website WVB</i>	10
5. <i>Participatie WVB</i>	11
5.1 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	11
5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)	11
5.3 De 19 gezamenlijke bewonersplatforms	11
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	12
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	12
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegcramp	12
6. <i>Contacten</i>	13
6.1 Contacten van de WVB	13
6.1.1 Instanties verbonden met luchtvaart	13
6.1.2 Politiek	13
6.1.3 Belangengroeperingen	13
6.1.4 Overige contacten	14
7. <i>Overzicht presentaties en deelname aan diverse bijeenkomsten in 2006</i>	15
8. <i>Pers</i>	17
8.1 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	17
8.2 Contacten met de pers	17
9. <i>Financiën</i>	18
10. <i>Resultaten</i>	18
11. <i>Onderwerpen van 2006 die in 2007 doorlopen en nieuwe activiteiten 2007</i>	18
<i>Colofon</i>	19



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2006 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, afgekort: WVB.

Ook in dit verslagjaar heeft de WVB de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart nauwlettend gevolgd, vooral vanuit de positie van de bewoners in Amsterdam-Zuidoost, die onder aan- en uitvliegroutes wonen.

Dit jaar heeft vooral in het teken gestaan van:

- de evaluatie van het Schipholbeleid;
 - de mogelijkheid die het Kabinet aan Schiphol wil geven voor groei onder voorwaarden;
 - de samenwerking met de andere bewonersplatforms rondom Schiphol;
 - de samenwerking met alle bewonersgroepen in Europa, verenigd in UECNA.
- De contacten met bewonersgroepen uit andere Europese landen, die dezelfde belangen hebben als de WVB, zijn in 2006 gecontinueerd. Er zijn ontmoetingen geweest in Brussel en weer contacten gelegd met Europarlementariërs. Het accent van deze ontmoetingen lag op het bundelen van krachten om Europese nachtvluchten te verbieden.

Nog steeds merkbaar is dat door de ingebruikname van de Polderbaan (vanaf 2003) de overlast voor Zuidoost van vliegverkeer van en naar de Buitenveldertbaan is afgenomen. Echter, bij aanhoudende westenwinden en onderhoud van andere banen wordt de Buitenveldertbaan nog steeds intensief gebruikt voor landend verkeer.

Na een introductie volgt de beschrijving van onze voornaamste doelstellingen en aandachtspunten in hoofdstuk 2.

De meest in het oog springende zaken in dit verslagjaar zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de eigen website van de WVB.

De deelname van WVB aan diverse klankbordgroepen, platforms, commissies en comité's wordt uitgelegd in hoofdstuk 5.

Onze contacten worden vermeld in hoofdstuk 6 terwijl de externe activiteiten worden aangegeven in hoofdstuk 7.

De relatie tot de pers staat beschreven in hoofdstuk 8.

Hoofdstuk 9 gaat over onze financiën. Mede dankzij de ontvangen subsidie van Stadsdeel Zuidoost hebben wij onze werkzaamheden kunnen continueren.

De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 10.

Tenslotte worden in hoofdstuk 11 onderwerpen vermeld die worden gecontinueerd en nieuwe zaken die in 2007 worden opgestart.

Het bestuur dankt de leden van de kerngroep en de geraadpleegde deskundigen voor de door hen geleverde inzet in het verslagjaar in het belang van de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

Wij hopen dat u na het lezen van dit verslag inzicht hebt gekregen in de activiteiten van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer.

het Bestuur van de Stichting WVB
maart 2007



1 INTRODUCTIE

Op 11 november 1992 is de werkgroep opgericht. De vliegcrash in Amsterdam-Zuidoost op 4 oktober 1992 en de reeds lang bestaande hinder door vliegverkeer zijn aanleiding geweest voor de oprichting van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB).

De groep was en is nog steeds een bundeling van krachten van bewonersgroeperingen met betrekking tot het probleem van de overlast van het vliegverkeer boven Amsterdam-Zuidoost. Met overlast wordt bedoeld geluidshinder en gevaar voor de omgeving.

De WVB bestaat uit kernleden en gewone leden:

De kernleden maken deel uit van de kerngroep. Deze groep heeft in het jaar 2006 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspelend op de actualiteit, nog bijeenkomsten op ad hoc basis geweest. De kerngroep bewaakt de doelstellingen en stemt het beleid daarop af.

De overige leden wonen af en toe een vergadering bij en zijn oproepbaar voor specifieke activiteiten van de WVB.

De leden van de WVB vertegenwoordigen belanghebbende bewonersgroeperingen in Amsterdam-Zuidoost. Daarnaast kan de WVB een beroep doen op een aantal deskundigen die, meestal belangeloos, ondersteuning verlenen. Deze deskundigen maken, in tegenstelling tot de gewone en kernleden, geen deel uit van de WVB.

Rechtskundig gezien is de WVB een zelfstandige, onafhankelijke rechtspersoon en heet officieel: *Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer*.

In de samenstelling van het *bestuur* zijn in 2006 geen wisselingen geweest.

De *kerngroep* heeft in 2006 bestaan uit de bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website e.d.

De ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland en Europa zijn door de WVB in het verslagjaar actief gevolgd. In dit kader is regelmatig ingegaan op uitnodigingen voor overleg, ook op Europees niveau. De inmiddels opgebouwde expertise, met name ten aanzien van geluidsmetingen en gevaarlijke situaties, blijkt dan steeds van waarde.



2 VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VAN DE WERKGROEP Vliegverkeer BIJLMERMEER

Gedurende de verslagperiode heeft de WVB de volgende doelstellingen en aandachtspunten uit voorgaande jaren gecontinueerd.

De voornaamste doelstellingen van de WVB zijn als volgt samen te vatten:

- Verminderen van het gevaar door vliegverkeer voor omwonenden onder de aan- en uitvliegroutes van Schiphol, in het bijzonder voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost, met als uitgangspunt zo min mogelijk vliegverkeer boven dicht bevolkte gebieden.
- Vermindering van geluidsoverlast en bescherming van het milieu met betrekking tot het vliegverkeer.
- Ten minste het vermijden van vermijdbare hinder van vliegverkeer boven Amsterdam-Zuidoost (bijvoorbeeld: alleen gestabiliseerd overvliegen)

De voornaamste punten van aandacht:

- registratie en melding van incidenten en andere ongewone vliegbewegingen
- bewonersklachten over vliegtuigen (met name in Amsterdam-Zuidoost)
- goede handhaving van regels met sanctiebeleid
- meedenken over alternatieve oplossingen voor vermindering overlast door vliegverkeer
- meer zorg en aandacht voor de belangen van derden (rond Schiphol) bij de professionals
- toezicht op de kwaliteit van het technisch onderhoud van vliegtuigen
- schadevergoeding volgens het adagium de vervuiler betaalt o.a. gedifferentieerde tariefstelling voor het gebruik van de luchthaven naar de mate van overlast
- participatie in ten aanzien van burgerluchtvaart beleidsbepalende gremia
- voorlichting aan bewonersgroeperingen
- ondersteuning van de stadsdeelraad ten aanzien van zaken met betrekking tot het vliegverkeer
- vergroting van de expertise met betrekking tot het vliegverkeer
- kritisch volgen van berichtgeving over ontwikkelingen in de luchtvaart en zo nodig alert en adequaat reageren
- bundeling van bewoners(groeperingen) o.a. met betrekking tot registratie van gemeten geluidsoverlast van vliegtuigen.



3 OPVALLENDSTE ACTIVITEITEN EN AANDACHTSPUNTEN IN 2006

Als we terugkijken naar wat 14 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise wordt gezien als gesprekspartner, die probeert te zorgen dat het belang van de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar het resultaat is nog onvoldoende om evenwichtig te zijn. We zullen ons moeten blijven inzetten om een en ander in de komende jaren te realiseren.

3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992

De WVB heeft in 1993 zelf onderzoek gedaan, informatie ingewonnen en kritische vragen gesteld en dit heeft in oktober 1993 geleid tot *conclusies en aanbevelingen voor veiliger vliegen*. Deze gegevens zijn verwerkt in een rapport.

Onze aanbevelingen, neergelegd in dit rapport, zijn voor de WVB in 2006 nog steeds actueel en worden regelmatig onder de aandacht gebracht van de verantwoordelijke overheidsinstanties en politici. Reden hiervoor is de o.i. absolute noodzaak om in de toekomst een betere bescherming te bereiken met minder gevaar en overlast voor de bevolking, die woont onder aan- en uitvlieg-routes van Schiphol, in het bijzonder voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

Wij streven er naar dat **ALLE** lessen, die uit het El-Al-ongeluk geleerd kunnen worden, ook daadwerkelijk ter harte worden genomen door de verantwoordelijken.

Hoewel de WVB al jaren hierop aandringt is op dit punt nog onvoldoende verbetering bereikt en zijn de beschikbare mogelijkheden hiertoe nog niet doorgevoerd.

Bijvoorbeeld: de door de regering overgenomen aanbeveling van de parlementaire enquêtecommissie Bijlmerramp dat bij een toestel in nood de bebouwing op het radarscherm zichtbaar gemaakt moet worden voor de verkeersleider, zodat eventueel dichtaaneengesloten woonbebouwing vermeden kan worden, is nog steeds niet uitgevoerd. Technisch gezien is dat haalbaar maar er zijn geen procedures voor ontwikkeld, ondanks de gedane beloftes. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft deze procedure niet uitgevoerd omdat men dat te ingewikkeld vond.

3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid

De WVB zal blijven aandringen op het zoeken naar een evenwichtige balans tussen de economische belangen voor de samenleving van de luchthaven en de leefbaarheid van de omgeving en met name die voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

De o.i. overschatting van het economische belang tegenover de onderschatting van de overlast en het gevaar voor Zuidoost blijft de WVB aan de orde stellen bij alle betrokken autoriteiten.

3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de nieuwe Luchtvaartwet niet voorzien in adequate regelgeving. Het “groepsrisico” (= kans op een ongeval met meer dan 10 doden) is niet in de risico-analyses meegewogen, hetgeen naar onze opvatting minimaal noodzakelijk is. De normstelling is bovendien niet dezelfde als voor andere economische activiteiten wordt gehanteerd en allerlei risicofactoren worden buiten de berekeningen gehouden. Daarnaast worden aannames doorgevoerd die niet realistisch zijn.



Uit de veiligheidsstatistieken burgerluchtvaart valt te lezen dat 85% van de fatale ongevallen in de luchtvaart gebeurt bij de start of de landing; 29% bij de start en 56% bij de landing. Bij de start-ongevallen gebeurt het ongeluk in 51% van de gevallen tijdens de beginklim nadat het vliegtuig is losgekomen van de startbaan. Bij de landingsongevallen gebeurt het ongeluk in 58% van de gevallen tijdens het manoeuvreren voor de nadering naar de landingsbaan toe. Dit nu zijn precies de fases van een vlucht die boven het woongebied in Amsterdam-Zuidoost worden afgewikkeld door de luchtvaartsector, hoewel dit met minder gevaar voor omwonenden ook anders kan worden geregeld.

De dubbeldoelstelling zal voor wat betreft het gevaar volgens staatssecretaris Van Geel niet gerealiseerd kunnen worden. Volgens de WVB kan het wel een stuk minder gevaarlijk worden als vermijdbare risico's ook daadwerkelijk worden vermeden. De WVB pleit ervoor om ten behoeve van de veiligheid van de omwonenden van de luchthaven een aantal 'eenvoudige' maatregelen te nemen o.a.:

- Niet manoeuvreren voor de landing boven dichtbevolkt gebied
- Woongebieden uitsluitend gestabiliseerd overvliegen
- Een verbod op verkort indraaien
- Uitvliegpaden weg van woongebieden
- Adequate handhaving
- Maatregelen om kaping te voorkomen
- Risky-carriers weren van Schiphol
- Betere inspectie op technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen
- Verbieden/verplaatsen van binnenlandse vluchten
- Speciale procedures voor vliegtuigen in nood.

De WVB heeft in 2004, samen met Milieudefensie, een kort geding aangespannen tegen de overheid om een zodanig beschermingsniveau te handhaven dat de groeirisico's voor omwonenden worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. De rechter heeft een voor ons gunstige uitspraak gedaan.

Ook ondersteunt de WVB de motie Baarda (Eerste Kamer). Deze motie regelt dat na de overgang van de oude naar de nieuwe wet het beschermingsniveau voor de bewoners gelijkwaardig blijft. Zonder deze motie zou er een slechtere bescherming zijn dan bij de oude wet en de PKB. Ook heeft de nieuwe wet slechts 35 handhavingspunten terwijl dat er in de oude wet 250 waren. De gelijkwaardigheid zou worden gecontroleerd bij de evaluatie die in het verslagjaar plaatsvond. De WVB is er niet gerust op dat deze gelijkwaardigheid zal worden gerealiseerd.

3.4 Evaluatie van de nieuwe Luchtvaartwet

Het Rijk had in 2005 iedereen in de regio uitgenodigd om in het kader van de evaluatie met verbetervoorstellen te komen. Meer dan 600 verbetervoorstellen zijn ontvangen van Gemeenten, bewonersorganisaties, de luchtvaartsector, het Rijk en instanties als de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Helaas maakt de externe veiligheid c.q. gevaar voor de omwonenden geen onderdeel uit van de evaluatie.

Ook de WVB heeft schriftelijk in 2005 acht verbetervoorstellen ingediend.

In april 2006 heeft het Kabinet een besluit genomen over de groeimogelijkheden van Schiphol.

In principe krijgt Schiphol deze mogelijkheid mits het milieu er op vooruit gaat.

Op 22 februari van dit verslagjaar heeft de WVB, in verband met de Evaluatie van de



Luchtvaartwet door het Kabinet en de Tweede Kamer, een brief opgesteld waarin zij twijfels uit over de behandeling van de verbetervoorstellen. Deze brief is gestuurd naar:

- de fracties in de Tweede Kamer
- de Vaste Commissies voor Verkeer en Waterstaat,
- de staatssecretaris mevrouw M. Schultz van Haegen,
- wethouder P. Litjens (Beheer en Milieu Stadsdeel Zuidoost) en
- wethouder L. Griffith (Luchtvaartzaken Centrale Stad).

3.5 De Veiligheids Adviescommissie Schiphol (VACS)

Naar aanleiding van de Bijlmerramp werd in 1995 de Veiligheids Advies Commissie Schiphol opgericht. Bij de oprichting heeft de WVB verzocht om ook ervaringsdeskundigen uit de omgeving in de commissie op te nemen, hetgeen is geweigerd. Wat wij toen al voorzagen is inderdaad gebeurd; de commissie heeft allerlei adviezen uitgebracht ter verhoging van de veiligheid van het vliegverkeer en de afhandeling daarvan op Schiphol. De belangen van de luchtvaartsector hebben altijd geprevaleerd boven het belang van de omwonenden. Het verminderen van het gevaar voor de omgeving wordt uitsluitend gezocht als afgeleide van verbeteringen voor de interne veiligheid; als er minder vliegtuigen neerstorten is dat ook goed voor de omgeving.

Er is ons echter geen enkel advies bekend dat tot doel heeft rechtstreeks het gevaar voor de omgeving te verminderen, hetgeen wel degelijk mogelijk is. Opheffen van de VACS zonder meer lijkt ons prematuur. Een opdracht aan een transparante commissie met ervaringsdeskundigen om nu eindelijk eens rechtstreeks het gevaar voor de omgeving te bestuderen en daarover te adviseren, is een betere optie.

De WVB realiseert zich dat bij gelijkblijvende ongevalsratio het absolute gevaar voor de omwonenden tenminste rechtevenredig toeneemt met de toename van het aantal vliegbewegingen en zou het op prijs stellen als dit nu zou worden erkend, zodat adequate maatregelen kunnen worden genomen.

Aan minister K. Peijs van Verkeer & Waterstaat is op 10 oktober per brief gevraagd aandacht te besteden aan onze zorgen en toezeggingen te doen. Op 12 december heeft de Minister geantwoord dat er een nieuwe adviesstructuur komt met een flexibele organisatievorm die het mogelijk maakt de voor een bepaald onderwerp benodigde internationale en nationale deskundigheid en ervaringsdeskundigheid te betrekken bij de totstandkoming van adviezen.

3.6 Project geluidsmetingen

Ook in 2006 hebben we ons project geluidsmetingen in Amsterdam-Zuidoost en de wijde omgeving van Schiphol gecontinueerd. Met een eigen geluidsmeter (één type) nemen bewoners zelf de werkelijke geluidsbelasting van vliegtuigen op. Door een eenvoudige wijze van meten en registreren krijgt de WVB, aan de hand van de verzamelde overzichten, een vrij goed totaalbeeld van de gemeten geluidsproductie door vliegtuigen. Er zijn inmiddels 120 geluidsmeters uitgezet.

3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en centrale stad

In 1999 was de Deelraad met het voorstel gekomen om de WVB als adviesraad in te stellen,



gezien de know-how die bij de werkgroep aanwezig is. Vervolgens is toen, tijdens een onderhoud van het Dagelijks Bestuur met de WVB, afgesproken dat de WVB periodiek in overleg treedt met de stadsdeelvoorzitter en portefeuillehouder milieu. De ambtelijke ondersteuning zal dan plaatsvinden vanuit REO en Beheer & Milieu. In 2006 heeft telefonisch overleg plaatsgevonden met ambtenaren van de afdeling Beheer & Milieu van het stadsdeel. Er zijn door Gemeenten, bewonersorganisaties, de luchtvaartsector, het Rijk en instanties als de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) verbetervoorstellen ingediend ten behoeve van de evaluatie door de Tweede Kamer in februari 2006. De variëteit van de voorstellen is bijzonder groot en niet allemaal zonder gevolgen voor Amsterdam-Zuidoost en haar inwoners. Zo wordt er onder andere door een aantal partijen sterk op aangedrongen om (permanent of bij wijze van proef) de Buitenveldertbaan frequenter te gaan gebruiken en daarmee de Polderbaan te ontlasten. Het stadsdeel heeft contacten gelegd met de gemeente die zich gelukkig sterk maakt om een dergelijk initiatief, met behulp van goede argumenten (toename gevaar en geluid), niet tot uitvoer te laten komen.

3.8 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs.

Ook in 2006 is overleg geweest met bewonersgroepen uit vele Europese landen en Milieudefensie met als doel gezamenlijk te komen tot een oplossing voor de overlast van het vliegverkeer. Het gaat dan o.a. over geluidsoverlast, gevaar, luchtverontreiniging en nachtvluchten. Richting het Europees Parlement wordt ingezet op een milder nachtregime of sluiting van luchthavens gedurende de nachtelijke uren.

De WVB is in het verslagjaar present geweest bij overleggen in Brussel. Daar ontmoeten kernleden van de WVB andere bewoners belangenorganisaties, milieu-organisaties, bestuurders van gemeenten, Europarlementariërs, en wel vanuit verschillende EU-landen, zelfs uit Oost-Europa. Ook vertegenwoordigers van vliegvelden zijn hierbij aanwezig. Gesproken is o.a. over:

- Nachtvluchten: er zijn al luchthavens met een nachtverbod of een heel streng regime (WHO geluidslimiet voor de nacht is 45dBa) om de slaap van bewoners onder vliegpaden zo min mogelijk te storen; we willen een slaapregime van 8 uur, welke door de landen zelf ingevuld mag worden bijv. Noorwegen van 22.00 – 6.00 uur en Griekenland van 23.30 tot 7.30 uur.
- Er is in Duitsland en Zwitserland een nieuw geluidsmetnet opgezet (nb: in 2007 reeds op vijf Duitse luchthavens). Het bijzondere hiervan is dat dit systeem nu erkend wordt door de luchthaven als betrouwbaar. De installatie staat bij mensen thuis op de computer en registreert elk vliegtuig en ander geluid. Je kunt er alles op terugvinden zoals windrichting, windsnelheid, dag en tijd en dit wordt per runway apart weergegeven. Ook is het mogelijk om een vliegtuig helemaal te volgen en het allermooiste is dat je via google-earth ook kan zien waar het vliegtuig gevlogen heeft. De WVB hoopt dat het Stadsdeel Zuidoost en de Centrale Stad willen meewerken om de installatie van dergelijke geluidsmetnetten mogelijk te maken.
- Ervaringen uitwisselingen over de Europese luchtvaartdag van 10 juni.
- Emissies in verschillende luchtlagen; wat zijn de gevolgen?
- Gevolgen toename condensstrepen versus zonlicht (wordt steeds meer tegengehouden);
- Gezondheid en verhoogde kans op sterfte rond een luchthaven
- Risico's voor bewoners wonend onder vliegpaden; vastgesteld wordt dat gestabiliseerd vliegen boven dichtaaneengesloten woonbebouwing verplicht zou moeten zijn;
- Werkgelegenheid en economie
- De groei van de luchtvaart in de komende jaren (vooral in China en Arabische landen).



4 WEBSITE WVB

De website van de WVB is in 2000 opgezet voor een betere terugkoppeling van informatie naar onze achterban, de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. Ook andere belangstellenden worden uitgenodigd onze website te bezoeken.

De huidige site www.wvb.nu <<http://www.wvb.nu/>> bevat, naast enige algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar, geluid en andere zaken van vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven.

In 2005 is de website verder geprofessionaliseerd. De opbouw van de site is nu aantrekkelijker dan voorheen en het is gemakkelijker om nieuwe artikelen toe te voegen.



5 PARTICIPATIE WVB

Bestuurs- en kernleden van de WVB hebben in het verslagjaar geparticipeerd in diverse commissies, klankbordgroepen, platforms, comités e.d. zoals hieronder staat aangegeven.

5.1 Klankbordgroep Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

De WVB participeert in de klankbordgroep van het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM) bij de onderzoeken in het kader van de "Gezondheidskundige Evaluatie van Schiphol" (GES). Deze onderzoeken zijn opgestart toen bij de PKB (Planologische Kernbeslissing) Schiphol (1994) bleek dat er nog veel hiaten zijn in kennis aangaande de gezondheidskundige effecten van vliegverkeer. Een belangrijk onderzoek naar slaapverstoring door nachtelijk vlieglawaai is in 2005 afgerond en laat zien dat er significante effecten op de slaap zijn en met name in de vroege ochtenduren, die er naar onze opvatting toe zou moeten leiden dat het nachtregime wordt uitgebreid tot tenminste 07.00 uur in de morgen en dat er geen ruimte meer zou moeten zijn voor de zogenaamde "randen van de nacht". Tevens is het teleurstellend dat publicatie van het onderzoek is opgehouden totdat de nieuwe regelgeving door het parlement was geloodst, waardoor de resultaten van dit onderzoek niet van invloed hebben kunnen zijn op deze besluitvorming.

In 2006 zijn de resultaten gepubliceerd van een monitoringsonderzoek naar de uitgifte van geneesmiddelen rond de luchthaven Schiphol. Uit de conclusie blijkt de uitgifte van antihypertensiva en van slaap- en kalmeringsmiddelen licht te stijgen bij een toename van de blootstelling aan vliegtuiggeluid. Het geneesmiddelenonderzoek was een van de onderdelen van het gezondheidsmonitoringsprogramma. Op basis van alle resultaten tezamen wordt geconstateerd dat er steeds meer aanwijzingen zijn voor een relatie tussen de blootstelling aan vliegtuiggeluid en met name het voorkomen van hoge bloeddruk.

5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)

Een lid van de WVB participeert in de denktank van dit platform waarbij 60 bewonersorganisaties zijn aangesloten. De nieuwe regelgeving zou tenminste gelijkwaardig moeten zijn aan de normen zoals door de PKB van 1996 vastgesteld. Het PLRS streeft ernaar dat de beloofde gelijkwaardigheidstoets ook daadwerkelijk uitgaat van de juiste informatie om deze toets te kunnen doen.

5.3 De 19 gezamenlijke bewonersplatforms

De 19 bewonersplatforms in de regio Schiphol, die de belangen behartigen van de bewoners die overlast ondervinden door vliegverkeer van Schiphol, hebben een gezamenlijk platform opgericht met een juridische status. De WVB heeft zich bij de gezamenlijke platforms aangesloten met behoud van de eigen identiteit.



5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

Een van de bestuursleden van de WVB is sinds 1993 benoemd tot lid van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS). Deze vertegenwoordiging houdt in het opkomen voor de gemeentebrede bewonersbelangen in geheel Amsterdam inzake vliegverkeer. In de nieuwe regelgeving is de CGS in 2003 omgevormd tot de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), waarbinnen de luchtvaartsector als “goede buur” in overleg met de omgeving is.

De CROS bestaat uit vertegenwoordigers van 35 gemeenten, omwonenden, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en de luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol Group, KLM, Martinair en Transavia). Doel van het overlegplatform is overlast, veroorzaakt door vliegtuigen, waar mogelijk te voorkomen. Voor informatie en het indienen van klachten kunnen bewoners zich richten tot het CROS Informatie- en Klachtenbureau (IKB) tel: 6015555.

Voorafgaande aan een CROS-vergadering kan een stedelijk vooroverleg plaatsvinden met de wethouder en beleidsambtenaren van luchtvaartzaken op het stadhuis of bij afd. EZ van de gemeente Amsterdam. Ook vindt iedere maand een vooroverleg plaats met de andere clusterbewonersvertegenwoordigers uit de regio. In totaal is de Amsterdamse clustervertegenwoordigster in het verslagjaar op 38 bijeenkomsten in het kader van de CROS present geweest.

De WVB streeft ernaar met haar expertise de bewonersgeleding binnen de CROS te blijven ondersteunen met het verstrekken van relevante informatie.

5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument

De herdenking van de Bijlmerramp is vooral in handen van vrijwilligers. Een bestuurslid van de WVB is hierbij betrokken.

5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp

Een lid van het bestuur van de WVB participeert in de in 2001 opgerichte groep Lotgenoten Bijlmer Vliegramp, waarin slachtoffers van de Bijlmerramp, die gezondheidsproblemen hebben, steun bij elkaar kunnen vinden. Zij kunnen met elkaar in contact komen, wetenswaardigheden uitwisselen en zij kunnen ook hun verhaal aan elkaar kwijt. Tot september 2006 had deze groep een eigen onderkomen in de flat Hofgeest. De WVB heeft tot die tijd haar maandelijkse vergaderingen in het kantoor van de Lotgenoten gehouden. De WVB is deze groep zeer erkentelijk voor de geboden vergaderfaciliteiten. Helaas zit de WVB sedert september zonder vergaderruimte en worden de vergaderingen thuis bij een van de bestuursleden gehouden.



6 CONTACTEN

6.1 De contacten van de WVB

Onder 6.1.1 t/m 6.1.5 worden contacten genoemd die in het verslagjaar hebben plaatsgevonden.

6.1.1 Contacten met instanties, die te maken hebben met luchtvaart

- Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
- RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) i.v.m. GES (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol)
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat
- Ministerie van VROM
- Raad voor Verkeer en Waterstaat

Doel van deze contacten is om te komen tot minder gevaar en minder overlast voor de omwonenden. Gesprekspunten zijn o.a. geweest:

- Aandacht voor de toename van gevaar, geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de omgeving.
- Het verhogen van de FAF (Final Approach Fix) in de aanvliegroute voor de Buitenveldertbaan van 2000 ft (600 m) naar 3000 ft (900 m). Het stillere glide-path begint dan ca. 18 km i.p.v. 12 km (midden boven de Bijlmer) vanaf het punt bij Pampus. Een verandering die de geluids- en angstoverlast sterk kan beperken.
- Verzoek om gestabiliseerd te vliegen boven aaneengesloten woonbebouwing en een verbod op "verkort indraaien".

6.1.2 Contacten met de politiek

- Wethouders en deelraadsleden van Amsterdam-Zuidoost
- Gemeenteraadsleden en wethouders van Amsterdam
- Leden van de Provinciale Staten
- Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat
- Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

6.1.3 Contacten met andere belangengroeperingen t.w.:

- Platform Leefmilieu Regio Schiphol
- SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen / Buitenveldert).
- Platform Vliegoverlast Amsterdam
- Bewonersgroep in Nieuw-Sloten
- De gezamenlijke platforms (een koepelorganisatie van 19 bewonersplatforms rond Schiphol)
- Buurtoverleggen in de H- en K-buurt Bijlmermeer



- Bewonersverenigingen in de H- en K-buurt Bijlmermeer
- Bewonersvereniging Kantershof
- Bewonersvereniging Huntum
- Bewonersvereniging Kelbergen
- Bewonersgroep uit Gaasperdam
- Individuele bewoners Zuidoost en overig Amsterdam (naar ons verwezen via Stadsdeel Zuidoost en de Gemeente Amsterdam)
- Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG)
- Bewonersgroepen uit Groot-Brittannië, België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Spanje en Oost-Europa
- Vereniging Stop AWACS Overlast, Brunssum/Schinveld
- Vereniging Milieudefensie
- Milieucentrum Amsterdam
- Milieufederatie Noord-Holland
- Stichting Natuur en Milieu
- Meldpunt Gezondheid en Milieu

6.1.4 Overige contacten

Verder zijn er contacten geweest met:

- Universiteit van Amsterdam
- scholieren van middelbare scholen en studenten van HBO-opleidingen en andere Universiteiten in Nederland in het kader van werkstukken of scripties
- spotters



7 OVERZICHT PRESENTATIES, DEELNAME AAN DIVERSE BIJEENKOMSTEN

Hieronder volgt een opsomming van externe activiteiten in 2006.

januari	Nieuwjaarsrecepties diverse politieke partijen
11 januari	Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
24 januari	Overleg met wethouder Griffith van Amsterdam
26 januari	Informatiebijeenkomst Evaluatie Schipholbeleid in Hoofddorp
31 januari	Toelichting op verbetervoorstellen in Den Haag
03 februari	Aktie om Schiphol schoner en stiller te maken i.s.m. Milieudefensie
11 februari	Openingsplechtigheid nieuw Stadsdeeltent
16 februari	Informatiebijeenkomst DGTL Evaluatie Schipholbeleid in Amsterdam
08 maart	Bijeenkomst Evaluatie Schipholbeleid in Hoofddorp
14 maart	Overleg gezamenlijke Platforms te Castricum
30 maart	Presentatie Eindrapport Evaluatie Schipholbeleid door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat
18 april	Overleg gezamenlijke Platforms te Amstelveen
16 mei	Overleg gezamenlijke Platforms te Velsen en presentatie van Eversdijk en Van Deventer over verbetering van de geluidshinder in het binnen- en buitengebied.
17 mei	Ontvangst van 8 leerlingen van VWO-4 uit Zevenaar die in het kader van het vak Algemene Natuur Wetenschappen een project geluidshinder rond Schiphol moesten uitvoeren.
03 juli	Discussie-avond over studies woningbouw en groen in Amsterdam-Zuidoost
16 juli	Stadsdeeltent op het Kwakoeterrein.
27 juli	Symposium Luchtvaartveiligheid; hoe ver moet je gaan in beveiliging ?
22 augustus	Overleg gezamenlijke Platforms te Velsen
21 september	VROM Thematreffer Gezondheid & Milieu



- 04 oktober 14^e Herdenking Bijlmerramp en kennismaking met de heer L. Asscher, wethouder luchtvaartzaken.
- 1 november Overleg gezamenlijke Platforms te Driehuizen
- 03 en
04 november Een delegatie van WVB was present op de jaarlijkse ontmoeting UECNA in Brussel met bewonersgroepen uit vele Europese landen. Het doel is om door gezamenlijke aanpak de hinder door vliegverkeer in Europa te verminderen.
- 07 november Bijeenkomst in Amstelveen van een delegatie van de Gezamenlijke 19 Bewonersplatforms (waarin WVB participeert) en een delegatie van de Cros bewonersvertegenwoordigers. Doel was om de standpunten over en weer te bespreken en op elkaar af te stemmen.
- 27 november Boekuitreiking van “Wachten op de nachtegaal”, het verhaal van 40 jaar Bijlmermeer, geschreven door Pierre Heijboer.
- 13 december Overleg met Wethouder Asscher van Amsterdam
- 19 december Overleg gezamenlijke Platforms te Castricum
- 20 december Informatiebijeenkomst Stadsdeel Zuidoost over structuurvisie.
- 27 december Overleg gezamenlijke Platforms met Cros-bewonersvertegenwoordigers in Hoofddorp



8. PERS

De WVB heeft ook in deze verslagperiode weer goede contacten gehad met de pers. De WVB heeft meegewerkt aan t.v.- en radio-programma's. Ook zijn er interviews met de schrijvende pers geweest.

8.1 Onderwerpen waarmee de WVB in 2006 in de publiciteit is gekomen:

wanneer: *naar aanleiding van:*

oktober het uitzenden van de film "A second from disaster" over het neerstorten van de El Al Boeing

december promotie-onderzoek over hoog aantal posttraumatische stressklachten van hulpverleners bij de Bijlmerramp

8.2 Contacten met de pers

In 2006 zijn er *perscontacten* geweest met:

Schrijvende pers Amsterdams Stadsblad en De Echo

Radio Radio Noord-Holland

Radio Wereldomroep

Televisie AT5

National Geographic



9. FINANCIËN

Voor het jaar 2006 heeft de WVB wederom subsidie ontvangen van het Stadsdeel Zuidoost. Wij zijn daardoor in staat geweest onze lopende activiteiten te continueren en een aantal nieuwe op te starten. Wij zijn het Stadsdeel Zuidoost zeer erkentelijk voor hun geleverde financiële bijdrage in het afgelopen jaar.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2006 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit inhoudelijk jaarverslag, toegestuurd aan het Stadsdeelkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Welzijn. Tijdens een bestuursvergadering van de Stichting WVB op 28 februari 2007 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2006.

10. RESULTATEN

Het bestuur van de WVB is van mening dat alle inspanningen van de afgelopen jaren er mede toe hebben geleid dat in overheids- en luchtvaartkringen het besef is gegroeid dat rekening moet worden gehouden met de belangen van bewoners onder aan- en uitvliegroutes van de luchthaven Schiphol, in het bijzonder met betrekking tot het gevaar en de overlast van vliegverkeer. Hoewel de WVB onderkent dat het heel moeilijk is om alles te bereiken wat ons voor ogen staat, vinden we dat het van groot belang is om onze activiteiten te continueren. Vooral omdat de WVB een zekere deskundigheid heeft opgebouwd en als volwaardige gesprekspartner moet worden behandeld. Wij hopen ook in de komende jaren de belangen voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost, inzake de overlast door vliegverkeer, te kunnen blijven behartigen.

11 ONDERWERPEN VAN 2006 DIE IN 2007 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN 2007

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2006 lopen door in 2007. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2007 onze aandacht ook op:

- Meedenken en adviseren ter ondersteuning van de bewonersvertegenwoordigers CROS aan de Alderstafel. Aan deze overlegtafel wordt geprobeerd, onder leiding van de heer H. Alders, met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de bestuurders en bewoners de mainportfunctie van Schiphol mogelijk te maken mits er verbeterpunten zijn voor het leefklimaat van de bewoners..
- De nog in te stellen opvolger van de Veiligheidsadviescommissie (VACS) die per 1 januari 2007 is opgeheven.
- De bouwplannen voor hoogbouw en uitgaansevenementen bij de Arenaboulevard, dus pal onder de aan- en uitvliegroute van de Buitenveldertbaan, hetgeen een verhoging van het groepsrisico veroorzaakt.



Colofon

Oplage 75 ex.

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer:
Postbus 22624,
1100 DC Amsterdam-Zuidoost
tel/fax: 020 - 6974 730
e-mail: postbus@wvb.nu
www.wvb.nu
postbank nr.: 689 33 97