

Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2008



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 2008</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 huidige Luchtvaartwet en het groepsrisico	6
3.4 Evaluatie huidige Luchtvaartwet	7
3.5 DEGAS, de opvolger van de Veiligheids Adviescie Schiphol (VACS)	8
3.6 Project geluidsmetingen	8
3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	8
3.8 Beleid WVB 2008 – 2013	9
4. <i>Website WVB</i>	9
5. <i>Participatie WVB</i>	10
5.1 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	10
5.2 De Tafel van Alders en Werktafel Externe Veiligheid	10
5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)	11
5.4 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)	11
5.5 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	12
5.6 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	12
5.7 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	12
5.8 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	12
6. <i>Contacten</i>	14
6.1 Contacten van de WVB	14
6.1.1 Overheidsinstanties	14
6.1.2 Politiek	14
6.1.3 Andere belangengroeperingen	14
6.1.4 Overige contacten	15
7. <i>Overzicht presentaties en deelname aan diverse bijeenkomsten in 2008</i>	16
8. <i>Pers</i>	18
8.1 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	18
8.2 Contacten met de pers	18
9. <i>Financiën</i>	19
10. <i>Resultaten</i>	19



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2008 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, afgekort: WVB. In dit verslagjaar heeft de WVB weer de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart intensief 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:

- Het beleid voor Schiphol voor de Middellange Termijn (2010 t/m 2020). Hierbij is de samenwerking met de Vereniging Gezamenlijke Bewonersplatforms (VGP) rondom Schiphol van groot belang omdat van daaruit door een WVB-bestuurder wordt deelgenomen aan de klankbordgroep van de Tafel van Alders. Aan deze tafel zitten zowel vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, bestuurders als bewoners onder leiding van de heer H. Alders. Hier worden adviezen geformuleerd voor de regering. Tevens is door twee WVB-bestuurders deelgenomen aan een werktafel van de Alderstafel namelijk voor Externe Veiligheid (gevaar voor de omwonenden). Op 1 oktober 2008 is het Aldersadvies overhandigd aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het advies levert een aantal voordelen op voor de bewoners in Amsterdam-Zuidoost.
- De samenwerking met bewonersgroepen uit vele landen in Europa, verenigd in UECNA. De contacten met bewonersgroepen uit andere Europese landen, die dezelfde belangen hebben als de WVB, zijn in 2008 gecontinueerd. Er zijn ontmoetingen geweest in Brussel en Parijs en contacten met Europarlementariërs. Het accent van deze ontmoetingen ligt op bundeling 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 2008 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 lezing van dit verslag inzicht hebt gekregen in de activiteiten van de WVB.



17 februari 2009

het Bestuur van de Stichting WVVB



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 2008 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspelend op de actualiteit (vooral ontwikkelingen aan de Tafel van Alders), 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 2008 geen wijzigingen geweest:

T. Schipper, voorzitter

mevr. A.C.M. Wesseling – van der Kleij, secretaris

mevr. H. Spreij, penningmeester

mevr. S. Schra, bestuurslid

De *kerngroep* heeft in 2008 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 bewoners en bewonersgroepen (vooral per website en telefoon)
- 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 2008

Als we terugkijken naar wat 16 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 2008 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 niet voldoende verbetering bereikt en zijn alle 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 huidige Luchtvaartwet en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de huidige 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 oud-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 bijv. op het IJsselmeer (nb: in januari 2009 heeft een geslaagde noodlanding plaatsgevonden op de Hudson river in New York)

De WVB heeft in 2004, samen met Milieudefensie, een kort geding aangespannen tegen de overheid om een zodanig beschermingsniveau te handhaven dat de groeprisico'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 huidige 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 huidige wet slechts 35 handhavingspunten terwijl dat er in de oude wet 250 waren. In het advies van Alders vervallen ook deze handhavingspunten maar de gelijkwaardigheid wordt gegarandeerd. De uitwerking van het advies van Alders zal in 2009 en 2010 plaatsvinden. De experimenten moeten aantonen dat sprake is van gelijkwaardigheid. Twee bestuursleden van de WVB zullen nauw betrokken blijven bij dit uitwerkingsproces.

3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet

De evaluatie van de laatste Luchtvaartwet heeft geresulteerd in het instellen van de Tafel van Alders. Het uitgebrachte advies van Alders wordt in 2009 en 2010 uitgewerkt. Wanneer de experimenten van de wijzigingen goed uitpakken zal in 2011 de Luchtvaartwet worden aangepast.



3.5 DEGAS, de opvolger van de Veiligheids Adviescommissie Schiphol (VACS)

Naar aanleiding van de Bijlmerramp werd in 1995 de Veiligheids Advies Commissie Schiphol (VACS) 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 leek 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.

Op uitnodiging van de directeur-generaal Transport en Luchtvaart is een vertegenwoordiging van de WVB op 30 oktober 2007 in Den Haag present geweest bij de kennismakingsbijeenkomst met de commissieleden van de Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS). De commissieleden zijn:

- De heer Benno Baksteen (voorzitter), voorzitter Platform Nederlandse Luchtvaart;
- De heer Bill Voss, President Flight Safety Foundation (USA)
- De heer Per Arne Skogstad, Senior consultant Kreab Norway Ltd.
- Vierde commissielid: vacature

De DEGAS zou een Werkplan en Plan van Aanpak opstellen. Aan het einde van het verslagjaar was dit nog niet gerealiseerd.

3.6 Project geluidsmetingen

Ook in 2008 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 125 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 2008 is er contact geweest met ambtenaren van de afdeling Beheer & Milieu van het stadsdeel. Ook is er overleg geweest met wethouder E. Jaensch bij wie luchtvaartzaken in z'n portefeuille zit. 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 heeft gemaakt om een dergelijk initiatief, met behulp van goede argumenten (toename gevaar en geluid), niet tot uitvoer te laten komen. In het op 1 oktober uitgebrachte Advies van Alders komt naar voren dat de Buitenveldertbaan na 2010 een afname krijgt van ca. 4.000 vliegbewegingen per jaar.

3.8 Beleid WVB 2008 – 2013

Op 19 december 2007 heeft het Dagelijks bestuur van de WVB tezamen met de kernleden een beleidsdag georganiseerd in Boerderij Langerlust aan de Weespertrekvaart. Vastgesteld is o.a. dat wij onze doelstellingen continueren en actief zullen participeren in het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid voor Schiphol op de Middellange Termijn van 2010 t/m 2020. In 2008 heeft de WVB besloten om ook actief betrokken te zijn bij het beleid op de lange termijn, namelijk van 2021 t/m 2040.

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 daardoor 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 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs.

Ook in 2008 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 en Parijs. Daar ontmoeten kernleden van de WVB andere bewoners belangenorganisaties, milieu-organisaties, bestuurders van gemeenten, Europarlementariërs, en wel vanuit verschillende EU-landen, zelfs uit Griekenland en 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 geluidsmmeetnet opgezet (nb: in 2008 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 geluidsmmeetnetten mogelijk te maken.
- Ervaringen uitwisselingen over de Europese luchtvaartdagen.
- Emissies in verschillende luchtlagen; wat zijn de gevolgen?
- Gevolgen toename condensstrepen versus zonlicht (de zon wordt steeds meer tegengehouden);
- Gezondheid en verhoogde kans op eerder sterven 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).

5.2 De Tafel van Alders en Werktafel Externe Veiligheid

In het verslagjaar heeft één bestuurslid geparticipeerd in de klankbordgroep van de VGP ter ondersteuning van de bewonersdelegatie aan de Tafel van Alders. Twee bestuursleden hebben deelgenomen aan een werktafel van de Tafel van Alders en wel over de Externe Veiligheid



oftewel het gevaar voor de omwonenden. In het uiteindelijke advies van Alders voor de Middellange Termijn van 2010 tot en met 2020 zijn veel zaken opgenomen die voor de bewoners in Amsterdam-Zuidoost over het algemeen positief uitpakken, te weten:

- Er is een maximum gesteld aan de groei van Schiphol, nl. 510.000 vliegbewegingen per jaar.
- Er is een maximum gesteld aan het aantal nachtvluchten per jaar, namelijk 32.000 (nu ligt dat 1.700 per jaar hoger)
- Het voorstel van de luchtvaartsector voor 2 plus 2 baangebruik wordt niet overgenomen. De partijen aan de Tafel van Alders hebben gekozen om het huidige zogenaamde 2 + 1 baangebruik te blijven hanteren. Gedurende de dag zijn er afwisselend drie banen in gebruik nl. twee startbanen en één landingsbaan of één startbaan en twee landingsbanen. Om het vliegverkeer in de pieken af te kunnen handelen is beperkt een vierde baan beschikbaar voor starts en landingen. Afsproken is dat deze vierde baan voor gemiddeld 40 en maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag ingezet mag worden.
- Geleidelijk invoeren van glijvluchten (CDA) voor de avonduren en later ook in de daluren van 15.00 – 18.00 uur.
- Het nachtregime dat officieel loopt tot 6.00 uur 's morgens is momenteel tijdens een experiment uitgebreid naar 6.40 uur en gaat naar 7.00 uur (hiervoor komt een wettelijke basis).
- Groei van Schiphol door gelijke deling van de milieuwinst
- Het netwerk van geluidsmetposten wordt uitgebreid (ze worden niet gebruikt voor de handhaving maar vliegtuigmaatschappijen kunnen op basis van metingen wel op hun gedrag aangesproken worden).
- Het Rijk stelt een Taskforce in voor verdere route-optimalisaties van vliegroutes
- Een juridische check is ingebouwd voor de lokale bescherming.
- De VGP en CROS worden nauw betrokken bij de verdere invulling en monitoring van het nieuwe handhavingssysteem (Vliegen Volgens Afspraak).

Voordat het voorgestelde normen- en handhavingssysteem kan worden ingevoerd wordt gedurende twee jaar geëxperimenteerd om te kijken of het aan de verwachtingen voldoet. Gedurende het experiment blijft het bestaande handhavingssysteem gewoon bestaan. Pas als het experiment succesvol is gebleken komt het huidige systeem met de handhavingpunten definitief te vervallen en wordt de wet aangepast. De partijen streven naar een start van het experiment per 1 mei 2010.

5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)

Vele bewonersplatforms (> 25) in de regio Schiphol, die de belangen behartigen van de meeste bewoners die overlast ondervinden door vliegverkeer van Schiphol, hebben een gezamenlijk platform met een juridische status: Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP). De WVB is bij de VGP aangesloten met behoud van de eigen identiteit.

5.4 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)

Een lid van de WVB participeerde in de functie van bestuurslid in de denktank van dit platform waarbij 60 bewoners/milieu-organisaties waren aangesloten. De nieuwe regelgeving zou tenminste gelijkwaardig moeten zijn aan de normen zoals door de PKB van 1996 vastgesteld.



Het PLRS streefde ernaar dat de beloofde gelijkwaardigheidstoets ook daadwerkelijk uitgaat van de juiste informatie om deze toets te kunnen doen. De PLRS is de laatste tijd een slapend platform. Omdat de WVB actief lid is van de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) heeft ons bestuur eind 2008 besloten dat deelname aan de PLRS geen meerwaarde voor de WVB heeft. De WVB heeft dan ook de deelname aan PLRS beëindigd.

5.5 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

Eén 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 39 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.

5.6 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument

De herdenking van de Bijlmerramp is vooral in handen van vrijwilligers. Eén bestuurslid van de WVB is hierbij betrokken. Op 4 oktober is voor de 16^e keer een goed georganiseerde herdenking gehouden. De WVB heeft een rouwkrans bij het monument gelegd.

5.7 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp

Eén 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.

5.8 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

De WVB heeft geparticipeerd in de klankbordgroep van het Rijksinstituut voor de Volksge-



zondheid 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". 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 één 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.



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 Overheidsinstanties

- 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

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 aanvliegroete 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
- Ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM
- Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

6.1.3 Contacten met andere belangengroeperingen t.w.:

- Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) (een koepelorganisatie van bewonersplatforms rond Schiphol)
- SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen / Buitenveldert)
- Commissie Vlieghinder Buitenveldert
- Platform Vliegoverlast Amsterdam
- Bewonersgroep in Osdorp (BAAT)
- Bewonersvereniging Evergreen van nieuwbouw Echtenstein/Eeftink
- 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, Griekenland en Oost-Europa
- Vereniging Milieudefensie
- 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 over de luchtvaart
- spotters



7 OVERZICHT ACTIVITEITEN WAARAAN WVB HEEFT DEELGENOMEN

Hieronder volgt een opsomming van de externe activiteiten van WVB in 2008:

- | | |
|---------------|---|
| 10 januari | Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost |
| 16 januari | Badhoevedorp: vergadering Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) |
| 28 januari | Schiphol: interviewsessie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart |
| 30 januari | Hoofddorp: Bewoners Delegatie Overleg (BDO) = Klankbord (VGP) voor de bewonersdelegatie aan de Tafel van Alders |
| 06 februari | Den Haag: Algemeen Overleg Vaste Commissie en Ministers Verkeer & Waterstaat en VROM inzake Luchtvaartbesluit Schiphol |
| 16 februari | Zwanenburg: Strategie-overleg Platforms (VGP) |
| 22 februari | Amsterdam: bijeenkomst Milieudefensie |
| 12 maart | Hoofddorp: BDO |
| 17 maart | Schiphol: deelname aan Werktafel Externe Veiligheid in het kader van de Tafel van Alders |
| 26 maart | Hoofddorp: Bewoners Delegatie Overleg (BDO) van VGP in verband met de Tafel van Alders |
| 26 maart | Hoofddorp, Gemeentehuis: "Helicopter visie op Schiphol": ruimte – economie - hinder met o.a. dr. ir. G. Berkhout, drs. H. Gordijn en drs. J. Veldhuis |
| 03 april | Bijeenkomst Schiphol |
| 07 april | Den Haag: bijeenkomst Werktafel Externe Veiligheid |
| 09 april | Hoofddorp: BDO |
| 16 april | Hoofddorp: bijeenkomst Werktafel Externe Veiligheid |
| 18 + 19 april | Brussel: UECNA Jaarvergadering Europese bewonersgroepen |
| 23 april | Hoofddorp: BDO |
| 18 juni | Hoofddorp: toelichting over DEGAS, veiligheidsadviescommissie. |
| 29 juli | Schiphol: Werktafel Externe Veiligheid |



- 18 september Kennismaking met de heer F.Ossel, wethouder Luchtvaartzaken Amsterdam
- 04 oktober 16^e Herdenking Bijlmerramp
- 07 oktober Zwanenburg: VGP
- 09 oktober Amstelveen: VGP
- 16 oktober Naar aanleiding van het advies van Alders d.d. 1 oktober 2008: De WVB spreekt in op een commissievergadering van Economische Zaken in het stadhuis van Amsterdam.
- 22 oktober Castricum: Overleg Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)
- 7+8 november Parijs: UECNA, bijeenkomst Europese bewonersgroepen.
- 19 november Zwanenburg: overleg VGP.
- 02 december Interview door studente VU.
- 11 december Overleg over het advies van H. Alders met de heer E. Jaensch, wethouder Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost en mevrouw M. Koers, ambtenaar milieu.
- 17 december Hoofddorp: gesprek met de heer Alders over het vervolg van de tafel van Alders, namelijk de uitwerking van het advies.
- 19 december Bijeenkomst in het kader van de Tafel van Alders.



8. PERS

De WVB heeft ook in deze verslagperiode contacten gehad met de pers.

8.1 Onderwerp waarmee de WVB in 2008 in de publiciteit is gekomen:

Aandacht voor het verminderen van gevaar van vliegverkeer en de positieve punten uit het Aldersadvies (minder vliegverkeer via de Buitenveldertbaan).

8.2 Contacten met de pers

In 2008 zijn er *perscontacten* geweest met:

<i>Schrijvende pers</i>	Amsterdams Stadsblad en De Echo
<i>Radio</i>	Radio Noord-Holland



9. FINANCIËN

Voor het jaar 2008 heeft de WVB wederom subsidie ontvangen van het Stadsdeel Zuidoost. Wij zijn daardoor in staat geweest onze lopende activiteiten te continueren en nieuwe actuele zaken op te pakken. Wij zijn het Stadsdeel Zuidoost zeer erkentelijk voor de geleverde financiële bijdrage in het afgelopen jaar.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2008 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit inhoudelijk jaarverslag, toegestuurd aan het Stadsdeelkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Subsidie-administratie.

Tijdens een bestuursvergadering van de Stichting WVB op 17 februari 2009 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2008.

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 geluidsoverlast 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 2008 DIE IN 2009 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN 2009

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2008 lopen door in 2009. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2009 onze aandacht ook op:

- Meedenken en adviseren ter ondersteuning van de bewonersvertegenwoordigers CROS en VGP ten behoeve van de uitwerking van het advies van Alders. Aan de Tafel van Alders, onder leiding van de heer H. Alders, met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de bestuurders en bewoners, wordt het advies van 1 oktober 2008 voor de Middellange Termijn van 2010 t/m 2020 verder uitgewerkt.
- De DEGAS, de opvolger van de Veiligheidsadviescommissie (VACS): opgericht in 2007; er op toezien dat er een Werkplan en Plan van Aanpak beschikbaar komt.
- Kritisch reageren op 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 (meer turbulentie).



Colofon

Oplage 30 ex.

Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer:
Postbus 22624,
1100 DC Amsterdam-Zuidoost

tel: 020 - 6974 730
e-mail: postbus@wvb.nu
www.wvb.nu
postbank nr.: 689 33 97