

**Jaarverslag van de**  
**Stichting Werkgroep Vliegverkeer**  
**Bijlmermeer**



**over het jaar**

**2009**



## INHOUDSOPGAVE

	<b>blz.</b>
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	5
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer</i>	6
3. <i>Opvallendste activiteiten en aandachtspunten in 2009</i>	7
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992	7
3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	7
3.3 De huidige Luchtvaartwet en het groepsrisico	7
3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet	8
3.5 DEGAS, de opvolger van de Veiligheids AdviesCie Schiphol (VACS)	9
3.6 Project geluidsmetingen	10
3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	10
3.8 Beleid WVB 2008 – 2013	10
4. <i>Website WVB</i>	11
5. <i>Participatie WVB</i>	12
5.1 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	12
5.2 De Tafel van Alders	12
5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)	13
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	14
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	14
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	14
5.7 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	14
5.8 Bewonersparticipatie	15
6. <i>Contacten</i>	16
6.1 Contacten van de WVB	16
6.1.1 Overheidsinstanties	16
6.1.2 Politiek	16
6.1.3 Andere belangengroeperingen	16
6.1.4 Overige contacten	17
7. <i>Overzicht presentaties, werkbijeenkomsten e.d. in 2009</i>	18
8. <i>Pers</i>	20
8.1 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	20
8.2 Persbericht	20
8.3 Contacten met de pers	20
9. <i>Financiën</i>	21
10. <i>Resultaten</i>	21
11. <i>Onderwerpen van 2009 die in 2010 doorlopen of nieuw zijn</i>	22



## VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2009 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 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 (Bewoners)Platforms (VGP) rondom Schiphol van groot belang omdat van daaruit door een WVB-bestuurder wordt deelgenomen aan de uitvoering van het Aldersadvies van 1 oktober 2008. Samen met een aantal andere Amsterdamse bewonersgroeperingen heeft de WVB, evenals de Gemeenteraad, ingestemd met het Aldersadvies omdat naar het oordeel van de WVB hierin, binnen de kaders van het regeringsstandpunt, kansen liggen voor beperking van overlast door vliegverkeer boven Amsterdam-Zuidoost. De uitwerking vereist intensieve inzet van de WVB. Aan de Alderstafel zijn zowel de luchtvaartsector en bestuurders als bewoners onder leiding van de heer H. Alders betrokken bij de uitwerking van het overeengekomen Advies.
- Overleg met de DEGAS, de opvolger van de VACS (VeiligheidsAdviesCommissie Schiphol). Naar aanleiding van de crash van Turkish airlines bij de kop van de Polderbaan op 23 februari 2009 is weer veel onrust ontstaan onder bewoners rondom Schiphol, ook bij de bewoners in Zuidoost. De WVB heeft een persbericht uit laten gaan met een oproep om meer aandacht voor het gevaar van de omwonenden en de bewoners van Zuidoost in het bijzonder. Immers de Polderbaan werd gesloten en het vliegverkeer afgewerkt via Zuidoost naar de Buitenveldertbaan zonder enige consideratie met de bewoners in Zuidoost.
- Overleg met de wethouder luchthavenaangelegenheden van Amsterdam en de portefeuillehouder van het stadsdeel Zuidoost.
- De samenwerking met gelijkgestemde bewonersgroepen uit de regio in de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP), die ook een kans zien in verbetering van hun leefomgeving door uitwerking van het Aldersadvies.
- De samenwerking met bewonersgroepen uit vele landen in Europa, verenigd in UECNA. De contacten met deze groepen zijn in 2009 gecontinueerd. Er is overleg geweest in Brussel en met Europarlementariërs. Het accent van deze ontmoetingen ligt op bundeling van krachten om Europese nachtvluchten te beperken.

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 in hoofdstuk 2 de beschrijving van doelstellingen en aandachtspunten. 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, e.d. staat in hoofdstuk 5. Onze contacten worden vermeld in hoofdstuk 6 en de diverse WVB-activiteiten 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 2010 worden opgestart.

Het bestuur dankt het Stadsdeelbestuur voor de subsidie welke WVB in 2009 mocht ontvangen. Tevens dankt het bestuur de kerngroepleden 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 2010

het Bestuur van de Stichting WVB



## 1 INTRODUCTIE

Op 11 november 1992 is de werkgroep opgericht. De vliegramp 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 2009 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 was de WVB een werkgroep van het wijkopbouworgaan in de Bijlmermeer. In maart 1995 heeft het wijkopbouworgaan laten weten dat vanaf 1 januari 1995 deze juridische constructie niet meer van toepassing was. Op 12 februari 1996 is met financiële steun van het Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost de akte bij de notaris gepasseerd; sindsdien is de WVB een zelfstandige, onafhankelijke rechtspersoon en heet officieel: *Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer*.

In 1999 heeft de stadsdeelraad voorgesteld de WVB te erkennen als adviesraad van het Stadsdeelbestuur vanwege de aanwezige expertise.

In de samenstelling van het *bestuur* zijn in 2009 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 2009 bestaan uit de bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website.

De ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland en Europa zijn door de WVB in het verslagjaar weer 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 BIJMERMEER

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, telefoon of op vergaderingen van bewonersverenigingen);
- ondersteuning betrokken ambtenaren en portefeuillehouder van het stadsdeel Zuidoost inzake de ontwikkelingen op het gebied van vliegverkeer;
- periodiek overleg met de wethouder luchtvaartangelegenheden van de centrale stad;
- 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 2009**

Als we terugkijken naar wat 17 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise tegenwoordig wordt gezien als gesprekspartner. De WVB probeert te zorgen dat het belang van de omwonenden en 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 2009 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.

#### **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 83% van de gevallen tijdens de klim nadat het vliegtuig is losgekomen van de startbaan naar cruise-level. Bij de landingsongevallen gebeurt het ongeluk in 78% van de gevallen tijdens het manoeuvreren voor de nadering naar de landingsbaan toe en in 15% bij de daadwerkelijke landing. 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 voor de omgeving 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;
- 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 groeirisico's voor omwonenden in kaart worden gebracht en worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. De rechter heeft een voor ons gunstige uitspraak gedaan maar tot concrete resultaten heeft dit nog niet geleid. Er wordt nog gestudeerd.

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, als met het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NHS) Vliegen Volgens Afspraak (VVA) deze gelijkwaardigheid kan worden gegarandeerd, ook deze handhavingspunten. De uitwerking van het advies van Alders zal in 2009 en 2010 plaatsvinden. De experimenten moeten aantonen dat het nieuwe systeem gelijkwaardig zal zijn. 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 in oktober 2008 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 VeiligheidsAdviescommissie 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.
- Mevrouw Drenth, benoemd in 2008

In 2009 heeft de DEGAS haar Werkplannen en Plannen van Aanpak voor 2008, 2009 en 2010 opgesteld.

Naar aanleiding van het ongeluk op 25 februari 2009 met het toestel van Turkish Airlines heeft op 23 september een bijeenkomst Externe Veiligheid plaatsgevonden. Hierbij waren vertegenwoordigers aanwezig van: DEGAS, CROS, Ministerie V en W en VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms). De aanwezige bewonersvertegenwoordigers (waaronder twee bestuursleden van WVB) hebben aangegeven dat zij dit gesprek noodzakelijk vinden omdat naar hun gevoel de DEGAS geen oog lijkt te hebben voor externe veiligheid en dit onderwerp enkel behandelt als afgeleide van interne veiligheid. De heer Baksteen, voorzitter van de DEGAS, werd gevraagd wat nu precies het standpunt van de DEGAS is ten aanzien van externe veiligheid, ook wel genoemd third party risk. De heer Baksteen heeft geantwoord dat de DEGAS inderdaad momenteel externe veiligheid behandelt als een gevolg van de interne veiligheid. Dit betekent echter niet dat de DEGAS geen oog zou hebben voor externe veiligheid. De DEGAS heeft de opdracht te adviseren over alle vormen van veiligheid dus ook externe veiligheid. De heer Baksteen geeft aan dat de DEGAS per jaar 3 à 4 onderwerpen uitkiest om te adviseren. Dit komend jaar wordt gekozen om het onderwerp van externe veiligheid te onderzoeken en eventueel over te adviseren. Dit traject is echter nog helemaal open. De input van deze bijeenkomst wordt gebruikt voor een eerste aanzet om met de andere leden dit onderwerp nog onder de loep te nemen. Volgend jaar oktober zal er een notitie of advies liggen.



Besloten wordt dat er daaraan voorafgaand een overleg wordt georganiseerd in aanwezigheid van bewonersafgevaardigden van CROS en VGP.

### **3.6 Project geluidsmetingen**

Ook in 2009 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 130 geluidsmeters uitgezet. Door de WVB wordt al geruime tijd aandacht gevraagd voor een online systeem waarbij alle vliegbewegingen met een aantal parameters zichtbaar worden gemaakt. In het Aldersadvies is in een dergelijk systeem voorzien maar de juiste uitvoering is nog niet gerealiseerd.

### **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 2009 is er contact geweest met ambtenaren van de afdeling Beheer & Milieu van het stadsdeel. Ook is er overleg geweest met portefeuillehouder 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 2008 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.

Bovendien hebben wij in 2009 besloten om de bewoners nog beter te betrekken bij onze werkzaamheden en de ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaart in Nederland en Schiphol in het bijzonder. Onze website, ons jaarverslag, e-mail, telefonische en perscontacten en informatieverstrekking op vergaderingen van bewonersverenigingen zijn hierbij van belang.



#### **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 door de in gebruikname van een content management system is het 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 2009 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 geluidsmetnet 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 geluidsmetnetten 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

In het verslagjaar heeft één bestuurslid geparticipeerd in een klankbordgroep van de VGP ter ondersteuning van de bewonersdelegatie aan de Tafel van Alders. 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. Afgesproken 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 geluidsmeeetposten 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).

Nu de bewoners ook betrokken zullen worden bij de uitwerking van het advies, heeft de WVB kunnen instemmen met het Advies.

Voordat het voorgestelde nieuwe 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.

#### Onderzoek GG & GD:

Naar aanleiding van het advies van Alders is in het verslagjaar een Alderswerkgroep geformeerd tezamen met de GG & GD. De gemeente Amsterdam is trekker van deze werkgroep. Begin 2010 zal het resultaat van deze werkgroep worden uitgegeven in een publieksvriendelijke rapportage. De voorzitter van de WVB heeft in deze werkgroep geparticipeerd.

### **5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)**

Vele bewonersplatforms (> 25) in de regio Schiphol, die instemmen met het Aldersadvies en de belangen behartigen van 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 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)**

Eén van de bestuursleden van de WVB is sinds 1993 benoemd tot lid van de Commissie Geluidshinder 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 Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) tel: 6015555.

Voorafgaande aan een CROS-vergadering kan een stedelijk vooroverleg plaatsvinden met de wethouder en beleidsambtenaren van luchtvaartzaken op het stadhuis of bij de afdeling Economische Zaken 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 42 bijeenkomsten in het kader overleggen en projecten 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. Eén bestuurslid van de WVB is hierbij betrokken. Op 4 oktober is voor de 17<sup>e</sup> keer een goed georganiseerde herdenking gehouden. De WVB heeft een rouwkrans bij het monument gelegd.

Na afloop van de herdenking was er een samenzijn in Kerkgebouw De Nieuwe Stad waar twee bestuursleden van WVB de gelegenheid hadden om te spreken met de heer F. Ossel, wethouder luchthavenaangelegenheden. De heer Ossel is één van de deelnemers aan de Alderstafel die de uitvoering van het Aldersadvies goed in de gaten houdt.

#### **5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegkamp**

Eén lid van het bestuur van de WVB participeert in de in 2001 opgerichte groep Lotgenoten Bijlmer Vliegkamp, 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.

#### **5.7 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



gezondheid zijn door slaapverstoring, met name in de vroege ochtenduren, die er naar onze opvatting toe zou moeten leiden dat het nachregime 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.

## **5.8 Bewonersparticipatie**

In het begin van het verslagjaar heeft het bestuur van de WVB bekeken hoe bewoners, naast de bestaande middelen, nog beter betrokken kunnen worden bij de werkzaamheden en kennisoverdracht van de WVB. Vastgesteld is dat reeds de volgende middelen ter beschikking staan:

- De website van WVB die regelmatig wordt bijgewerkt en ook in het verslagjaar door veel Zuidoostbewoners is geraadpleegd.
- Het jaarverslag dat jaarlijks wordt uitgebracht wordt per e-mail of post op aanvraag verstuurd.
- Bewonersverenigingen en platforms die aangeven interesse te hebben voor het onderwerp vliegverkeer kunnen informatie krijgen:
  - per e-mail
  - per post
  - tijdens ALV-vergaderingen van bewonersverenigingen: dan wordt door één van de bestuursleden van WVB uitleg gegeven over de actuele stand van zaken.

Wij hebben geconstateerd dat het daarnaast belangrijk is om goede contacten met de pers te onderhouden zodat af en toe een artikel over WVB kan worden geplaatst. In eerste instantie komt de regionale pers daar het meest voor in aanmerking omdat deze bladen (Echo en Amsterdams Stadsblad) huis-aan-huis worden bezorgd.





## **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 i.p.v. op 12 km (midden boven de Bijlmer) van het begin van de landingsbaan op 18 km daarvandaan vanaf een 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**

- Portefeuillehouders 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)
- Werkgroep Geluidsoverlast Buitenveldert (vallend onder Wijkopbouwcentrum Buitenveldert WOCB)
- Stichting Tuinstad Buitenveldert
- Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
- Bewonersgroep in West (BAAT)





- Bewonersvereniging Evergreen van nieuwbouw Echtenstein/Eeftink
- Buurtoverleggen in de H- en K-buurt Bijlmermeer
- Bewonersvereniging Kikkenstein
- Bewonersvereniging Kantershof
- Bewonersvereniging Huntum
- Bewonersvereniging Kelbergen
- Bewonersgroepen 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:

- BAS = Bewoners Aanspreekpunt Schiphol: hier kunnen klachten worden ingediend over vlieghinder
- 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 PRESENTATIES, WERKBIJEENKOMSTEN E.D. IN 2009

Hieronder volgt een opsomming van de externe activiteiten van WVB in 2009:

- 14 januari Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
- 20 januari Gemeente Amsterdam Economische Zaken: presentatie door Alders over zijn advies.
- 27 januari Zwanenburg: overleg met Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP).
- 05 februari Amsterdam stadhuis: overleg en kennismaking met de heer F. Ossel, wethouder luchthavenaangelegenheden, tezamen met andere Amsterdamse bewonersgroepen die streven naar vermindering van vliegoverlast.
- 11 februari Zwanenburg: overleg VGP.
- 19 februari Den Haag: Alderswerkgroep Juridisch Normen- en Handhavingstelsel (NHS).
- 03 maart Buitenveldert: overleg VGP.
- 18 maart Amsterdam: Alderswerkgroep GGD-onderzoek.
- 18 maart Hoofddorp: BewonersDelegatie Overleg (BDO).
- 19 maart Den Haag: Alderswerkgroep Juridisch NHS.
- 07 april Haarlemmerliede: overleg VGP.
- 08 april Hoofddorp: overleg georganiseerd door CROS over communicatie aan bewoners ten aanzien van externe veiligheid
- 11 mei Hoofddorp: bijeenkomst georganiseerd door CROS met als thema Externe Veiligheid
- 12 mei Hoofddorp Floriande: overleg VGP.
- 16 mei Schiphol: Flashmobactie georganiseerd door Milieudefensie.
- 25 mei Schiphol: Alderswerkgroep Juridisch NHS.
- 27 mei Hoofddorp: BDO.
- 03 juni Hoofddorp: BDO special NHS.
- 09 juni Nieuw Vennep: overleg VGP.
- 21 juni Schiphol: Alderswerkgroep Juridisch NHS.



- 01 juli Hoofddorp: BDO.
- 08 juli Den Haag Ministerie van Verkeer & Waterstaat: informatie- en discussiebijeenkomst over de nieuwe Luchtvaartnota.
- 09 september Zwanenburg: overleg VGP.
- 15 september Schiphol: Alderswerkgroep Juridisch NHS.
- 23 september Hoofddorp: overleg met de DEGAS over meer aandacht voor de Externe Veiligheid met als resultaat dat het onderwerp in 2010 op de agenda komt.
- 29 september Haarlemmermeer: Informatiebijeenkomst over de stand van zaken in de uitwerking van het Aldersadvies.
- 04 oktober Herdenking Bijlmerramp waarbij door WVB een krans is gelegd ter nagedachtenis van de slachtoffers van deze ramp. Daarna is overleg geweest met de wethouder luchtvaartangelegenheden.
- 14 oktober Hoofddorp: BDO.
- 14 oktober Nieuw Venneep: overleg VGP.
- 09 november Amsterdam Stadhuis: bijeenkomst met alle Amsterdamse bewonersgroepen inzake vliegverkeer op uitnodiging van wethouder F. Ossel.
- 11 november Amsterdam: Alderswerkgroep GGD-onderzoek.
- 11 november Hoofddorp: BDO.
- 12 november Hoofddorp: Themabijeenkomst, georganiseerd door de CROS, over meten en weergeven
- 24 november Hoofddorp: overleg VGP.
- Diverse data Geven van informatie aan bewoners(groepen) in Zuidoost op vergaderingen, per telefoon, e-mail of persoonlijk.
- Diverse data Contacten met scholieren HAVO/VWO en studenten van HBO/Universiteit die bezig zijn met het maken van werkstukken of scripties over Schiphol.



## 8. PERS

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

### 8.1 Onderwerpen waarmee de WVB in 2009 in de publiciteit is gekomen:

- maart/april      Ongeval Turkish Airlines.
- mei                Flashmob-actie Milieudefensie.
- september       omdat het geluidsquotum voor de Kaagbaan dit jaar bijna vol is moet meer uitgeweken worden naar andere banen.

### 8.2 Persbericht

De WVB heeft in dit verslagjaar één persbericht uitgegeven: kort na het ongeval van Turkish Airlines werd de Buitenveldertbaan zeer intensief gebruikt zonder dat het voor bewoners duidelijk was wanneer de ‘normale’ dienstregeling weer van kracht zou zijn. De communicatie hierover was niet transparant.

### 8.3 Contacten met de pers

In 2009 zijn er *perscontacten* geweest met:

<i>Schrijvende pers</i>	Het Parool Amsterdams Stadsblad De Echo
<i>Internet</i>	Euroflash
<i>Radio</i>	Radio Noord-Holland
<i>TV</i>	SBS 6



## **9. FINANCIËN**

Voor het jaar 2009 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 2009 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 10 februari 2010 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2009.

## **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 2009 DIE IN 2010 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN IN 2010**

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2009 lopen door in 2010. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2010 onze speciale aandacht 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 tot en met 2020 verder uitgewerkt.
- Het luchtvaartbeleid voor de lange termijn, namelijk van 2021 tot en met 2040.
- De DEGAS, de opvolger van de VeiligheidsAdviescommissie Schiphol (VACS), opgericht in 2007: er op toezien dat de toegezegde notitie en hopelijk het advies over externe veiligheid ook daadwerkelijk in 2010 worden uitgebracht en dat vertegenwoordigers van de WVB, daaraan voorafgaande, deel kunnen nemen aan het overleg om de stukken te bespreken.
- 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 zou kunnen veroorzaken (meer turbulentie).
- Optimaliseren informatievoorziening richting bewoners door:
  - verdere professionalisering van onze website;
  - voorlichting te geven op vergaderingen van bewonersverenigingen;
  - informatieverstrekking via e-mail en telefoon;
  - verspreiden van ons jaarverslag;
  - meedenken met overheden (gemeente, ministerie) over ontwikkeling van publieksvriendelijk voorlichtingsmateriaal.
- In het kader van onze functie als adviesorgaan voor Stadsdeel Zuidoost:
  - Intensiveren contact met ambtenaren en bestuurders van Stadsdeel-Zuidoost om hen goed op de hoogte te stellen van de ontwikkelingen die spelen op beleidsniveau bij luchtvaartaanleggen, vooral ten aanzien van de bewoners in Amsterdam-Zuidoost.



Colofon

Oplage 50 ex.

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer  
Bijlmermeer:  
Secretariaat: Huntum 60  
1102 JC Amsterdam-Zuidoost**

**tel: 020 - 6974 730  
e-mail: [postbus@wvb.nu](mailto:postbus@wvb.nu)  
[www.wvb.nu](http://www.wvb.nu)  
postbank nr.: 689 33 97**