

Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2013



INHOUDSOPGAVE

	blz.
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	5
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de WVB</i>	6
3. <i>Lopende en nieuwe activiteiten van 1992 - 2013</i>	7
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992/gevaar omwonenden	7
3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	8
3.3 De huidige Luchtvaartwet en het groepsrisico	8
3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet	9
3.5 Externe Veiligheid /Third Party Risk	9
3.6 Projecten voor het meten van geluid	10
3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	15
3.8 Beleid WVB 2008 – 2013	15
4. <i>Website WVB</i>	16
5. <i>Participatie WVB</i>	17
5.1 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	17
5.2 De Tafel van Alders	18
5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)	19
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	19
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	19
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	19
5.7 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	20
5.8 Bewonersparticipatie	20
5.9 Deelname in Werkgroep Hinderbeperking	20
5.10 Deelname in Werkgroep Ontwikkeling “Verslag van de Dag”	20
5.11 Omgevingsraad Schiphol (ORS)	21
6. <i>Contacten</i>	22
6.1 Contacten van de WVB	22
6.1.1 Overheidsinstanties	22
6.1.2 Politiek	22
6.1.3 Belangengroeperingen	22
6.1.4 Overige contacten	23
7. <i>Overzicht presentaties, werkbijeenkomsten e.d. in 2013</i>	24
8. <i>Pers</i>	28
8.1 Contacten met de pers	28
8.2 Persbericht	28
9. <i>Financiën</i>	28
10. <i>Resultaten</i>	28
11. <i>Onderwerpen van 2013 die in 2014 doorlopen en nieuwe activiteiten in 2014</i>	29
<i>Colofon</i>	31



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2013 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB).

In dit verslagjaar werden wij aan het einde van de zomer volkomen onverwachts overvallen door het bericht van het overlijden van Sonja Schra, één van de mede-oprichters van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer.

Bijna 21 jaar hebben wij met haar mogen samenwerken. Sonja bleef ons er altijd aan herinneren dat de stapels beleidsnota's die over Schiphol werden geschreven niet veel betekenden voor het verminderen van de overlast die bewoners ondervinden van vliegtuiglawaai. Zij wist de problematiek altijd terug te brengen naar de bewoner op de grond die er niet om heeft gevraagd 's morgens te vroeg wakker gemaakt te worden door vliegtuiglawaai. Vele malen heeft zij de klachtenlijn over vliegtuighinder in Zuidoost benaderd. Met de antwoorden inzake de reden van de overlast was zij vaak niet tevreden. Wij zijn Sonja heel veel dank verschuldigd voor haar kritische visie en jarenlange inzet in het belang van de bewoners in de Bijlmermeer. Wij missen haar.

Dit verslagjaar heeft de WVB de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart weer 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 de volgende activiteiten:

- De uitwerking van het beleid voor Schiphol voor de Middellange Termijn (2010 t/m 2020) volgens het Aldersadvies van 1 oktober 2008. 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. Samen met een aantal andere Amsterdamse bewonersgroeperingen heeft de WVB, evenals de Gemeenteraad van Amsterdam, ingestemd met dit 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. Bij de uitwerking is de samenwerking met de Vereniging Gezamenlijke (Bewoners)Platforms (VGP) rondom Schiphol van groot belang. Dit vereist intensieve inzet van de WVB.
Op 1 november 2012 was het tweede en laatste experimenteerjaar voorbij. Helaas was er voor de Zuidoostbewoners meer hinder dan in voorgaande jaren. Deze hinder werd vooral veroorzaakt omdat de Buitenveldertbaan veel vaker werd ingezet dan vooraf was voorgespiegeld; geluidspreferente inzet volgens het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) zou tot minder inzet van de Buitenveldertbaan hebben moeten leiden. Onderzoek door de LVNL heeft in 2012 uitgewezen dat de belangrijkste oorzaak van deze inzet wordt verklaard door meteo-omstandigheden.
De WVB heeft geconstateerd dat in de praktijk de dwarswind-limieten volgens de Rinnooy-Kan-norm, bij 20 knopen dwarswind uitwijken, niet is toegepast. In het prognosemodel is hier echter wel mee gerekend. In de praktijk vindt uitwijking echter al plaats bij 15-17 knopen.
In 2013 is een nieuw onafhankelijk onderzoek gestart naar de inzet van de Buitenveldertbaan. De opdrachtgevers hiervoor zijn de Gemeente Amstelveen en de stadsdelen Zuid en Zuidoost.
- De bewonersdelegatie (vanuit CROS en WVB –viaVGP-) aan de Werktafel Externe Veiligheid van Alders heeft ook in dit verslagjaar de procedure van de actualisatie van het LIB (Luchthaven-indelingsbesluit) en LVB (Luchthavenverkeersbesluit) die in 2013/2014 plaatsvindt, nauwlettend gevolgd. Vanuit de bewoners wordt gepleit voor een groter bouwbeperkingengebied rondom Schiphol om het gevaar voor omwonenden te



verkleinen.

- Meerdere malen overleg met de wethouder luchthavenaangelegenheden van Amsterdam en de portefeuillehouder en ambtenaren van het stadsdeel Zuidoost.
- De samenwerking met bewonersgroepen uit vele landen in Europa, verenigd in Union Européenne contre les Nuisances des Avions (UECNA), is in 2013 verder geïntensiveerd. Een delegatie van de WVB is in maart en oktober in Brussel geweest voor overleg met delegaties van andere Europese landen die zijn aangesloten bij UECNA. Het accent van deze ontmoetingen ligt op bundeling van krachten om Europese nachtvluchten te stoppen of ten minste te beperken. Ook wordt overlegd over luchtvaartonderwerpen die op de agenda staan van de EU.
- Ons eigen Europese EANS geluidsmeetsysteem is in 2013 zeer informatief gebleken.

Na een introductie in hoofdstuk 1 volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van doelstellingen en aandachtspunten.

De meest in het oog springende zaken van 1992 - 2013 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 het overzicht van presentaties en diverse WVB-activiteiten vindt u in hoofdstuk 7.

De relatie tot de pers staat beschreven in hoofdstuk 8.

Hoofdstuk 9 gaat over onze financiën en de resultaten worden beschreven in hoofdstuk 10.

Tenslotte worden in hoofdstuk 11 onderwerpen vermeld die worden gecontinueerd en nieuwe zaken die in 2014 worden opgestart.

Het bestuur dankt het Stadsdeelbestuur van Zuidoost voor de subsidie die de WVB in 2013 mocht ontvangen. Tevens dankt het bestuur alle vrijwilligers voor de door hen geleverde inzet in het belang van de Zuidoostbewoners.

Wij hopen dat u na lezing van dit verslag inzicht hebt gekregen in de activiteiten van de WVB in 2013.

11 maart 2014

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 2013 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspeland 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 de WVB ingesteld als een adviesraad inzake luchtvaartaanleggen van het Stadsdeelbestuur vanwege de aanwezige expertise.

In de samenstelling van het *bestuur* zijn in 2013 wijzigingen geweest:

T. Schipper, voorzitter

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

mevr. H. Spreij, penningmeester

mevr. S. Schra, bestuurslid, overleden op 31 augustus

De *kerngroep* heeft in 2013 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, vooral 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 (vooral 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 commissies en werkgroepen;
- voorlichting aan bewoners en bewonersgroepen (vooral per website, e-mail, telefoon of op bijeenkomsten 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;
- periodiek overleg met de betrokken portefeuillehouder van Stadsdeel Zuidoost;
- 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 LOPENDE EN NIEUWE ACTIVITEITEN VAN 1992 - 2013

Als we terugkijken naar wat 21 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB, vooral door de opgebouwde expertise, al jaren wordt gezien als serieuze 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, cq het gevaar voor omwonenden.

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 2013 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 dicht aaneengesloten woonbebouwing vermeden kan worden, is niet uitgevoerd. Technisch gezien is dat in noodgevallen haalbaar maar er zijn geen procedures voor ontwikkeld, ondanks de gedane beloftes. In 2011 werd dit onderwerp heel actueel want de Onderzoeksraad voor de veiligheid maakte bekend dat het toestel van Air Maroc, dat in juni 2010 terug moest keren naar de luchthaven vanwege een vogelaanvaring, rakelings langs hoge objecten/gebouwen (bijv. KPN-toren van 150 meter) was gevlogen. De piloot maakte een scherpe bocht boven dichtbevolkt gebied op een hoogte van ca. 115 meter, veel lager dan de 366 meter (1200 voet) waarboven volgens de richtlijnen het vliegverkeer wordt afgewikkeld. Gelukkig is dit incident goed afgelopen maar het had ook anders kunnen zijn. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad zijn o.a.:

- dat de Luchtverkeersleiding op Schiphol zo snel mogelijk alle hoge gebouwen rond de luchthaven zichtbaar maakt op de radar om ernstige ongelukken te voorkomen. De WVB vindt dat deze aanbeveling onmiddellijk moet worden ingevoerd bij toestellen in nood. De kans op zo'n botsing is klein maar het risico is onaanvaardbaar groot;
- dat Schiphol extra maatregelen blijft nemen om de toename van het grote aantal vogels rond de luchthaven terug te dringen.

Tenslotte willen we bij het gevaar voor omwonenden nog opmerken dat er een toename wordt geconstateerd van kleine vliegtuigen die illegaal (niet zichtbaar op het radarscherm) het voor hen verboden luchtruim binnenvliegen hetgeen gevaarlijke situaties kan opleveren voor het overige vliegverkeer dat wel goed zichtbaar is op het radarscherm van de verkeersleiding.



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 van de luchthaven voor de samenleving 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 Luchtvaartwetten en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de huidige Luchtvaartwetten (nog) 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 oudstaatssecretaris 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 er al jaren voor 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 zo veel mogelijk weg van woongebieden;
- adequate handhaving;
- risky-carriers weren van Schiphol;
- betere inspectie op technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen;
- verbieden 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 andere groeperingen, een kort geding aangespannen tegen de overheid om een zodanig beschermingsniveau te handhaven dat de groepsrisico'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. In 2013/2014 komt er een aanpassing die hopelijk een gunstig effect heeft voor de bewoners.

Ook ondersteunde 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 alle handhavingspunten, als met het nieuwe Normen- en HandhavingsStelsel (NNHS) Vliegen Volgens Afspraak (VVA) deze gelijkwaardigheid kan worden gegarandeerd. De uitwerking van het advies van Alders zou in 2009 en 2010 plaatsvinden. De uitwerking liep echter grote vertraging op zodat het experiment (voor 2 jaar) pas in november 2010 van start kon gaan. De evaluatie van dit experiment moet aantonen dat het nieuwe systeem gelijkwaardig zal zijn. Twee bestuursleden van de WVB zijn nauw betrokken bij dit uitwerkingsproces. De Tweede Kamer zal begin 2014 een besluit nemen of de uitvoering van het Aldersakkoord goedgekeurd kan worden.

3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet

De evaluatie van de laatste Luchtvaartwet heeft geresulteerd in het instellen van de Tafel van Alders. Wanneer de experimenten van de wijzigingen goed uitpakken zal in 2014 de Luchtvaartwet worden aangepast.

3.5 Externe veiligheid / Third Party Risk

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 niet is gehonoreerd.

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. 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. De WVB realiseert zich dat bij gelijkblijvende ongevalsratio het absolute gevaar voor de omwonenden tenminste recht evenredig zou kunnen toenemen 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. De VACS werd in 2007 opgeheven. 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 nieuwe Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS).

Naar aanleiding van het ongeluk op 25 februari 2009 met het toestel van Turkish Airlines heeft op 23 september 2009 een bijeenkomst Externe Veiligheid plaatsgevonden. Hierbij waren vertegenwoordigers aanwezig van: DEGAS, CROS, Ministerie V&W en VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms waarbij de WVB is aangesloten). De aanwezige bewoners-vertegenwoordigers (waaronder twee bestuursleden van WVB) hebben aangegeven dat zij dit gesprek noodzakelijk vonden omdat naar hun gevoel de DEGAS geen oog lijkt te hebben voor externe veiligheid en dit onderwerp enkel behandelt als afgeleide van interne veiligheid, ook wel genoemd third party risk. Tijdens het overleg gaf de DEGAS aan dat externe veiligheid inderdaad wordt behandeld als een gevolg van de interne veiligheid. Op 6 september 2010 vond in Hoofddorp een overleg plaats met afgevaardigden van de DEGAS, CROS, VGP en het Ministerie van V&W om het concept-advies over externe veiligheid van de DEGAS te



bespreken. In eerste instantie zijn de aanwezige bewoners teleurgesteld over de inhoud van dit concept-advies. De indruk wordt gewekt dat de DEGAS voorstelt om het huidige beleid af te zwakken. Tekenend vinden de bewoners dat groepsrisico wordt afgedaan als een slechte vertaling van societal risk, en dat het model van externe veiligheid wordt weggezet als een zwak model, zonder dat er aanbevelingen worden gedaan om het model te verbeteren. Daarnaast wordt er gesproken over het managen van angsten maar de realiteit is dat er ongevallen kunnen gebeuren die een groepsrisico inhouden.

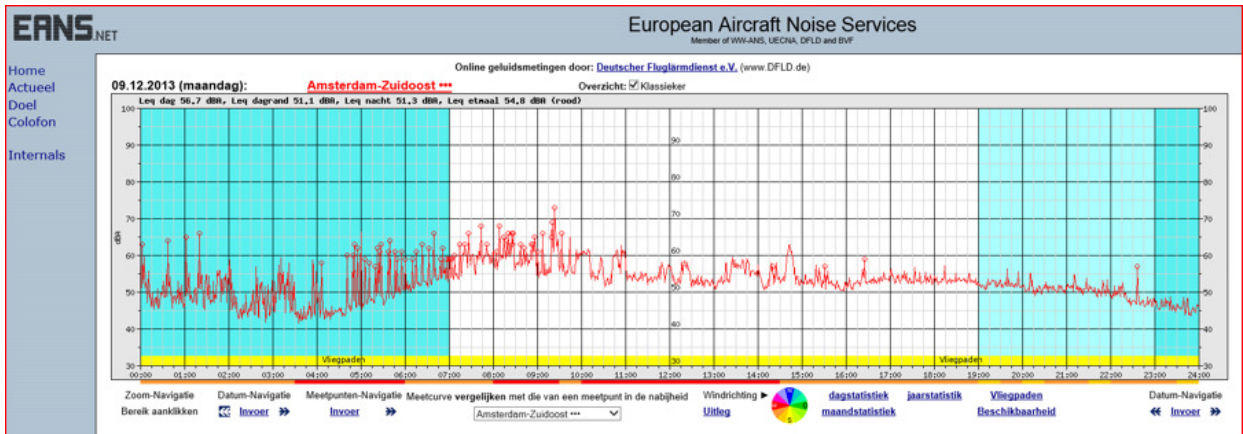
De heer Baksteen, voorzitter, geeft aan dat alle opmerkingen tegen het licht worden gehouden en dat het concept-advies mogelijk wordt aangepast voordat het aan de Minister van V&W zal worden overhandigd. Het definitieve advies werd pas in juni 2011 aan de staatssecretaris overhandigd. De titel was “Veiligheid als deel van het geheel” met als subtitel: Een rationele bedding voor emotie. De inhoud hiervan was helaas voor de bewoners onaanvaardbaar.

3.6 Projecten voor het meten van geluid:

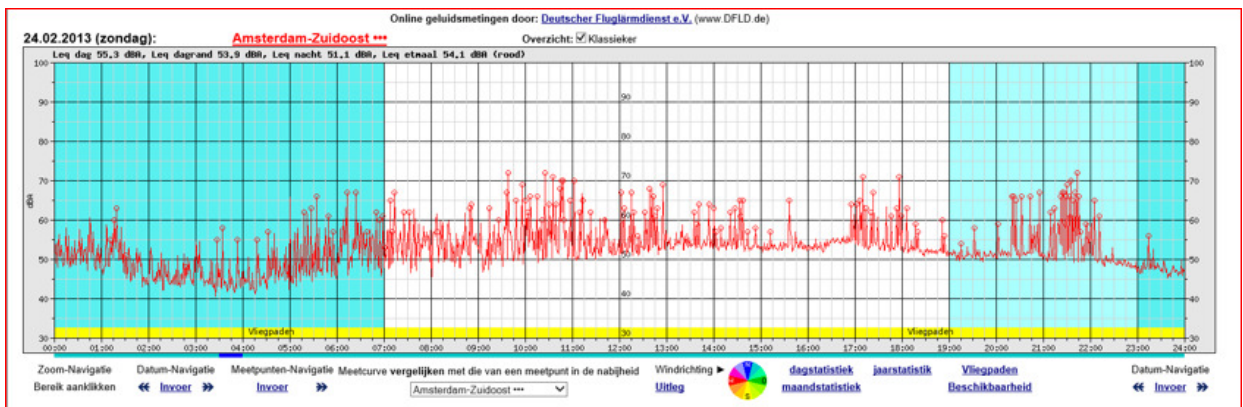
- **Geluidsmetingen met mobiele geluidsmeters.**
- **Eigen geluidsmeeptpost in de H-Buurt, Bijlmermeer**

1. Mobiele geluidsmeters: Ook in 2013 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 wanneer men veel overlast ervaart. Door een eenvoudige wijze van meten en registreren krijgt de WVB, aan de hand van de verzamelde overzichten, een redelijk totaalbeeld van de gemeten geluidsproductie door vliegtuigen. Er zijn inmiddels 135 geluidsmeters uitgezet. Helaas gaat het hier om momentopnames.

2. Eigen geluidsmeeptpost: Door de WVB wordt al vele jaren tijd en aandacht gevraagd voor een online systeem waarbij alle vliegbewegingen met een aantal parameters zichtbaar worden gemaakt. In het Aldersadvies van 2008 is in een dergelijk systeem (NOMOS) voorzien en in 2011 is gestart met het on-line volgen van vliegbewegingen met een vertraging van een kwartier. Gelukkig waren we in 2012 financieel in staat om zelf een geluidsmeeptpost te installeren, te weten het EANS-systeem. In acht landen in Europa en in Montreal (Canada) staan al 600 van deze posten. In augustus 2012 is in de H-Buurt een microfoon op een dak geïnstalleerd en operationeel gemaakt. Nu krijgen we on-line veel live-informatie van passerende vliegtuigen. O.a. geluid- en luchtgegevens van een groot deel van het vliegverkeer van en naar de Buitenveldertbaan is nu voor iedereen goed te volgen. Bovendien blijven alle gegevens middels duidelijke grafieken bewaard. Zie de website van Eans: <http://www.eans.net> (klik door op Nederland, vervolgens op Amsterdam, ga dan naar de geluidsmeeptpost Amsterdam-Zuidoost). Vermeldenswaardig is nog dat dit systeem veel goedkoper is dan alle andere geluidsmeeptsystemen omdat niet voor de software hoeft te worden betaald. Deze wordt door de Duitse ontwerper belangeloos ter beschikking gesteld.



Om een indruk te geven van wat er gemeten en gepresenteerd kan worden met onze geluidsmetpost tonen we hierboven en hieronder een aantal schermen met interessante informatie.





jaarstatistik Amsterdam-Zuidoost ●●●, 2013

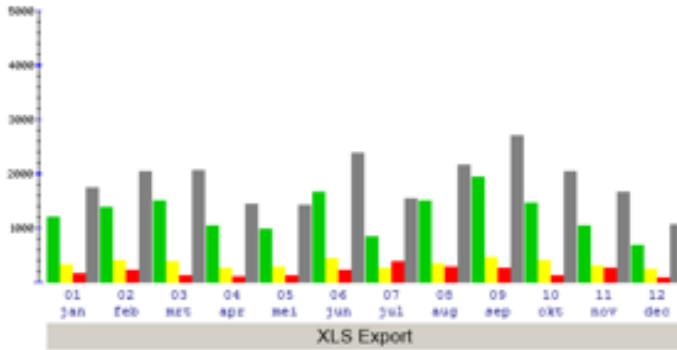
weergave per uur wekelijks te bekijken maandweergave

Switch from: jaarstatistik to De 6 bezigte Maanden Statistik

Aantal herkende vliegtuigpassages per Maand:

Dag Dagrond Nacht Intemaal

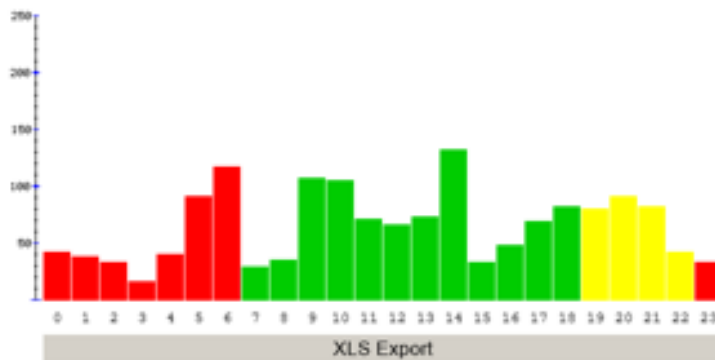
← 2013 → Amsterdam-Zuidoost *** VERZENDEN



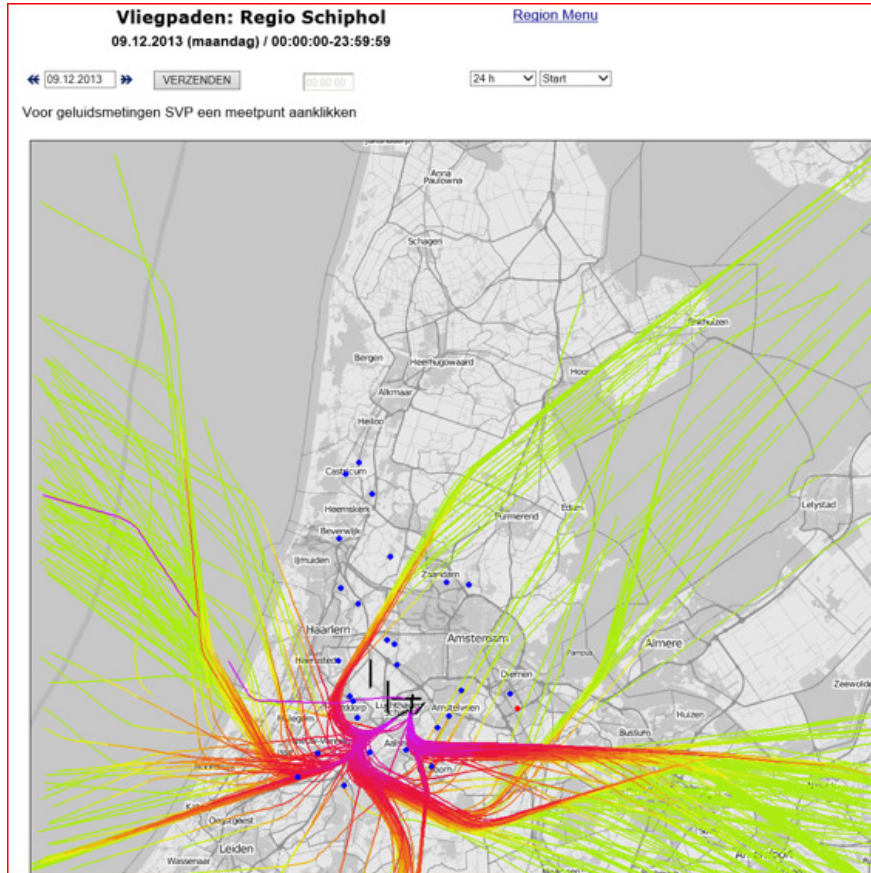
Uitgebreide vliegtuigpassages VERZENDEN

Aantal herkende vliegtuigpassages per uur:

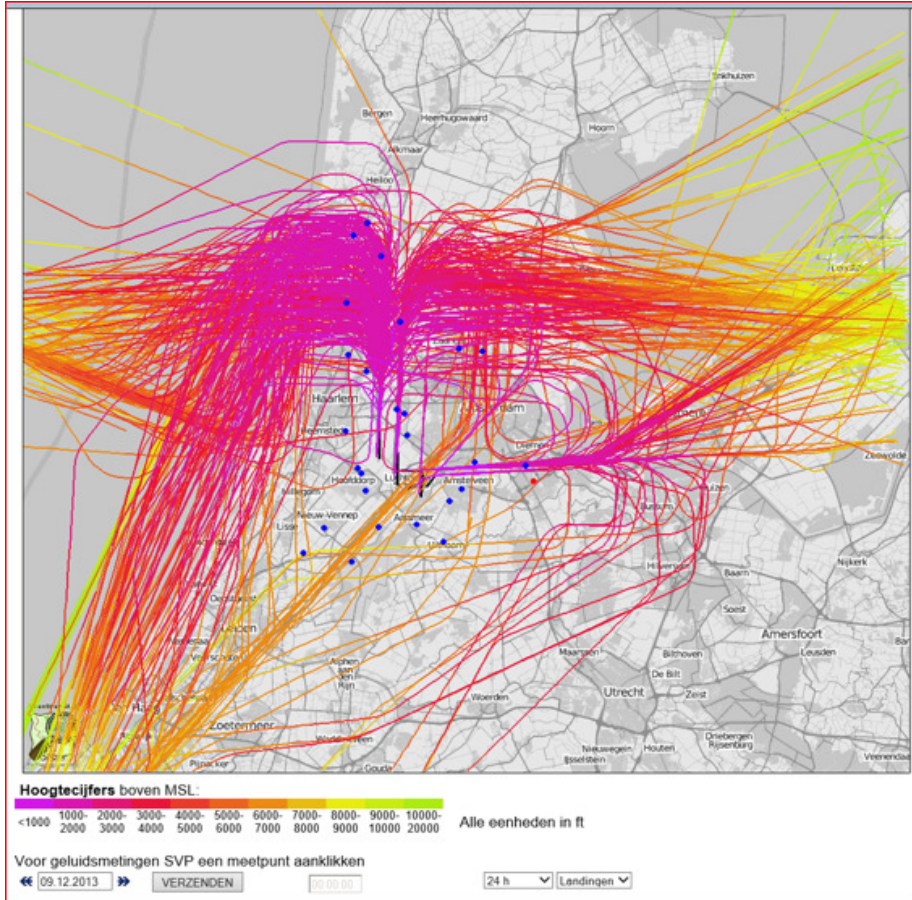
← 07 2013 → Amsterdam-Zuidoost *** VERZENDEN jaarstatistik



Uitgebreide vliegtuigpassages VERZENDEN



Starts



Landingen



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 afgesproken dat de WVB periodiek als adviesraad in overleg treedt met de stadsdeelvoorzitter en portefeuillehouder milieu en R.O. De ambtelijke ondersteuning zal dan plaatsvinden vanuit R.O. en Beheer & Milieu. In 2013 is er contact geweest met ambtenaren van de afdeling Beheer & Milieu van het stadsdeel. Ook is regelmatig overleg geweest met de heer E. Jaensch, portefeuillehouder luchtvaartzaken.

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 zou krijgen van ca. 4.000 vliegbewegingen per jaar. Helaas laat het eerste experimenteerjaar (1 november 2010 – 1 november 2011) een heel ander beeld zien, namelijk een behoorlijke toename van vliegbewegingen, zowel bij de starts als landingen van/op de Buitenveldertbaan. Op 21 januari en 28 november 2013 heeft de WVB met andere Amsterdamse bewonersgroepen een overleg gehad met de heer E. van der Burg, wethouder luchtvaartangelegenheden van de centrale stad. Deze bijeenkomsten zijn vooral bedoeld om de wethouder op de hoogte te stellen van wat leeft onder de Amsterdamse bevolking met de verwachting dat de wethouder deze punten zo goed als mogelijk zal inbrengen aan de Alderstafel.

3.8 Beleid WVB 2008 – 2013

In 2007 is door de WVB vastgesteld 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.

In contact blijven met het Europese bewonersplatform (UECNA) in Brussel blijft ook van belang.

De WVB heeft o.a. als doel om de bewoners goed te betrekken bij onze werkzaamheden en de ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaart in Nederland en Schiphol in het bijzonder. Om dat doel te bereiken worden de volgende middelen ingezet:

De website van de WVB geeft veel meer informatie over bijv. weersomstandigheden en de daarbij behorende baankeuzes. Tevens is het mogelijk om via de website door te klikken naar onze geluidsmetpost. Daarnaast is ons streven dat er in Amsterdam-Zuidoost minimaal drie geluidsmetposten worden geïnstalleerd, zodat er goed zicht komt op zowel het landend als stijgend vliegverkeer. Een delegatie van de bewonersvereniging Geerdinkhof heeft eind 2013 een bezoek gebracht om de geluidsmeter en werking daarvan te bekijken. De betreffende commissie gaat een voorstel indienen bij het bestuur van de bewonersvereniging.

Ook ons jaarverslag, e-mailverkeer, telefoon, perscontacten en informatieverstrekking op vergaderingen van bewonersverenigingen zijn voor de communicatie naar onze achterban van



groot 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. Onze website is dus al 14 jaar in de lucht ! De huidige site www.wvb.nu bevat, naast enige algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar, geluid, uitkomsten Alderstafel en andere zaken van vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven.

De website is de afgelopen jaren verder geprofessionaliseerd. De opbouw van de site is daardoor aantrekkelijker dan voorheen en door de ingebruikname van een content management system is het gemakkelijker om nieuwe artikelen toe te voegen.

Het afgelopen jaar zijn de volgende items toegevoegd:

- Het uitgebreide jaarverslag over 2012 met toelichting op de continuïteit van de uitwerking van het Aldersadvies.
- Een item over het eindadvies na de uitwerking, het Aldersadvies 2013, en waarom de WVB hiermee heeft ingestemd. Hierbij is een uitgebreide uitleg opgenomen met betrekking tot de belangrijkste punten uit dit eindadvies.



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 2013 is meerdere malen overleg geweest met bewonersgroepen uit vele Europese landen (= UECNA, waarvan WVB lid is)) 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 met een afvaardiging present geweest bij twee overleggen van UECNA in Brussel (in maart en oktober). UECNA bestaat al ruim 45 jaar. In Brussel ontmoeten kernleden van de WVB andere bewonersbelangenorganisaties, Europarlementariërs, en wel vanuit vele EU-landen. 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. Frankfurt is in oktober 2011 overgegaan op een nachtsluiting van 23.00 – 05.00 uur.
- Er is in vele Europese landen inmiddels een geluidsmmeetnet opgezet. Het bijzondere hiervan is dat dit systeem sinds 2010 erkend wordt door vele luchthavens (en in Duitsland door politici) als betrouwbaar. De installatie staat bij mensen thuis op de computer en met een microfoon op hun dak. Deze geluidsmmeetpost 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 heel bijzonder is dat je via google-earth ook kan zien waar het vliegtuig gevlogen heeft. De WVB heeft in 2012 ook een EANS-geluidsmmeetpost kunnen installeren.
- 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 dicht aaneengesloten 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 zouden moeten 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 (in 2009 ligt dat 1.700 per jaar hoger). *Nb: Omdat het nog steeds niet mogelijk bleek om CDA's (glijvluchten met minder motorvermogen) in te voeren is in 2012 een alternatief plan aangenomen nl: 3.000 vluchten uit het midden van de nacht halen zodat het aantal van 32.000 nachtvluchten per jaar in de komende jaren wordt teruggebracht naar max. 29.000 vluchten.*
- Het voorstel van de luchtvaartsector voor 2 plus 2 baangebruik werd 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. *Nb: dit kan alleen van 22.40 – 23.00, indien mogelijk.*
- Het nachregime dat officieel loopt tot 6.00 uur 's morgens is nu definitief verlengd naar 6.40 uur en gaat hopelijk 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 (NNHS = Vliegen Volgens Afspraak).

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

Voordat het nog voor te stellen nieuwe normen- en handhavingstelsel kan worden ingevoerd moeten eerst de resultaten van twee jaar experimenteren (1.11.10 – 1.11.12) worden geëvalueerd. Gedurende het experiment (t/m de evaluatie) blijft het bestaande handhavingstelsel gewoon bestaan. Pas als het experiment succesvol is gebleken komt het huidige stelsel met de handhavingpunten definitief te vervallen en wordt de wet aangepast.

Nb: Na 1 jaar experimenteren blijken de resultaten ongunstig uit te pakken voor de bewoners onder de Buitenveldertbaan, zowel voor wat betreft starts als landingen. Bovendien is er een ander fenomeen dat extra vlieghinder veroorzaakt. Er gaan bijv. 's nachts vliegtuigen landen op de Kaagbaan maar deze maken dan vaak gedeeltelijk gebruik van de aanvliegroute naar de Buitenveldertbaan, waardoor over dicht aaneengesloten woonbebouwing moet worden gevlogen. Het zijn dus landingen die worden toegerekend aan de Kaagbaan en niet aan de Buitenveldertbaan. Het gebruik van deze route geeft echter vaak evenveel overlast voor



Amsterdam-Zuidoost en Buitenveldert als uiteindelijke landingen op de Buitenveldertbaan.

5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)

Vele bewonersplatforms (> 25) in de regio Schiphol, die hebben ingestemd 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 lid van deze vereniging 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 Geluidhinder Schiphol (CGS). Deze vertegenwoordiging houdt in het opkomen voor de gemeente brede bewonersbelangen in geheel Amsterdam inzake vliegverkeer. In 2003 is de CGS omgevormd tot de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), waarbinnen de luchtvaartsector als “goede buur” in overleg met de omgeving is.

De CROS bestaat aan het einde van het verslagjaar uit vertegenwoordigers van 24 gemeenten, omwonenden, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en de luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol Group, KLM, Transavia en Barin). 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). Dit kan telefonisch (6015555), maar ook per internet. Voorafgaande aan een CROS-vergadering kan de bewonersvertegenwoordiger voor Amsterdam een stedelijk vooroverleg hebben met de wethouder en beleidsambtenaren van luchtvaartzaken, en wel op het stadhuis of bij de afdeling Economische Zaken van de gemeente Amsterdam. Ook vindt, voorafgaande aan CROS-plenair-vergaderingen altijd een vooroverleg plaats met de andere clusterbewonersvertegenwoordigers uit de Schipholregio. De WVB streeft ernaar met haar expertise de bewonersgeleding binnen de CROS te blijven ondersteunen met het verstrekken van relevante informatie, bijv. door in 2011 en 2012 regelmatig bij te houden hoe, wanneer en onder welke weersomstandigheden de Buitenveldertbaan werd ingezet.

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 2012 is dus voor de 21^{ste} keer een herdenking gehouden. De WVB heeft een krans bij het monument gelegd.

Na afloop van de herdenking was er een samenzijn in Kerkgebouw De Nieuwe Stad.

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 heeft geparticipeerd in de klankbordgroep van het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM). 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 van de RIVM. Op basis van alle resultaten tezamen werd geconstateerd dat er steeds meer aanwijzingen zijn voor een relatie tussen de blootstelling aan vliegtuiggeluid en vooral het voorkomen van hoge bloeddruk. Zoals al eerder gemeld is het onderzoek naar de Gezondheidskundige Evaluatie van Schiphol (GES) uit bezuinigingsoverwegingen een paar jaar geleden gestopt.

5.8 Bewonersparticipatie

Kennisoverdracht van de WVB aan de bewoners van Amsterdam-Zuidoost:

Vastgesteld kan worden dat de volgende middelen ter beschikking staan:

- De website van de WVB, die regelmatig wordt bijgewerkt, laat in het verslagjaar zien dat Zuidoost bewoners, politici, ambtenaren en andere geïnteresseerden regelmatig naar deze site surfen.
- Het inhoudelijk jaarverslag wordt ieder jaar per e-mail of post op aanvraag verstuurd. Ook staat het jaarverslag op de website.
- 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.

5.9 Deelname in Werkgroep Hinderbeperking

Om zoveel mogelijk de hinder te beperken is het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn in 2008 gesloten. Partijen bij het convenant waren de minister van Verkeer & Waterstaat, de minister van VROM, Gedeputeerde Staten van Noord Holland, B&W van Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen, Luchtverkeersleiding Nederland, de Schiphol Group en de KLM. Ook hierbij is de WVB via de Vereniging Gezamenlijke Platforms actief. Het convenant voorziet in de uitwerking van 34 maatregelen.

5.10 Deelname in Werkgroep ontwikkeling “Verslag van de Dag”

Om meer inzicht te geven in het Vliegen Volgens Afspraak en informatie te verschaffen aan de omgeving is het verslag van de dag in ontwikkeling genomen. Op de site van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) wordt dagelijks verantwoord waarom een bepaalde preferentie



van baangebruik is ingezet. Ook hierbij is de WVB direct betrokken door te participeren in een klankbordgroep die de opstellers van het Verslag adviseert omtrent het vermijden van jargon, welke informatie gewenst en nuttig is, welke informatie er gemist wordt. Tevens moeten een aantal begrippen worden voorzien van achtergrond informatie.

5.11 Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Omdat men de nu gebruikelijke overlegstructuur, “de tafel van Alders” en de CROS anders wil opzetten zullen deze organen verdwijnen. Er komt een geheel nieuwe organisatie namelijk de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De WVB is betrokken bij de ontwikkelingen van de bewonersvertegenwoordiging binnen de ORS, die in de loop van 2014 van start zal moeten gaan. We streven ernaar dat de opgebouwde expertise binnen de bewonersdelegatie niet verloren gaat en dat er een stevige bewonersdelegatie aan tafel zal zitten.



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)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu:

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 aanvliegeroute 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 angstvoerlast 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
- Minister en staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu
- Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

6.1.3 Contacten met belangengroeperingen o.a.:

- Vereniging Gezamenlijke Platforms -VGP- (een koepelorganisatie van bewonersplatforms rond Schiphol)
- Stichting Tuinstad Buitenveldert
- Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
- Bewonersgroep in West (BAAT)
- Werkgroep Bewonersbelangen Groeneveen
- Vereniging van Huiseigenaren Groot Geerdinkhof
- Bewonersvereniging Huntum
- Buurtoverleggen in de H- en K-buurt Bijlmermeer



- Bewonersvereniging Kikkenstein
- Bewoners Belangenvereniging Kantershof
- Bewoners Belangenvereniging Kelbergen
- Bewonersvereniging Mondriaan-Kortvoort
- 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, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Spanje, Griekenland, Noorwegen en Oost-Europa (verenigd in UECNA, Brussel)
- Vereniging Milieudefensie
- Milieufederatie Noord-Holland
- Stichting Natuur en Milieu

6.1.4 Overige contacten

Verder zijn er contacten geweest met:

- BAS = Bewoners Aanspreekpunt Schiphol: hier kunnen klachten worden ingediend over vlieghinder
- scholieren van middelbare scholen en studenten van HBO-opleidingen en Universiteiten in Nederland in het kader van werkstukken of scripties over de luchtvaart
- spotters.



7 OVERZICHT PRESENTATIES, WERKBIJENKOMSTEN E.D. IN 2013

Hieronder volgt een opsomming van de activiteiten van de WVB, naast de vergaderingen:

- 16 januari Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
- 16 januari Overleg Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP), Hoofddorp.
- 17 januari Nieuwjaarsreceptie Bewonersvereniging Hakfort & Huigenbos.
- 21 januari Overleg met wethouder E. van der Burg, Stadhuis.
- 22 januari Bijeenkomst in Hoofddorp, BVO-Groot.
- 25 januari Nieuwjaarsreceptie Bewonersvereniging Huntum.
- 04 februari CROS-bijeenkomst met H. Alders in Hoofddorp.
- 13 februari Overleg VGP, Hoofddorp.
- 14 februari Airnethbijeenkomst in Den Haag: presentaties over een aantal Europese luchthavens.
- 15 februari Themamiddag CROS over klachten vlieghinder door Ruud Wever (BAS) in Hoofddorp.
- 27 februari Overleg VGP, Hoofddorp.
- 04 maart Vergadering over financiële verantwoording WVB over 2012.
- 21 maart Overleg VGP Lange Termijn Schiphol, Hoofddorp.
- 22/23 maart Brussel: Algemene Ledenvergadering van UECNA, Europees Bewonersplatform.
- 27 maart Overleg VGP, Hoofddorp.
- 02 april Vooroverleg bewonersvertegenwoordigers in Hoofddorp.
- 04 april Overleg Dagelijks Bestuur WVB.
- 05 april CROS plenair in Hoofddorp.
- 08 april Airnethbijeenkomst in Den Haag met het thema: Competition and Cooperation between High Speed Rail and aviation: The case of China and other countries.
- 16 april Bewoners Delegatie Overleg, Hoofddorp.



- 17 april Uitleg door BAS in Hoofddorp over websites:
- Vliegverkeer Inzicht
- Wonen bij Schiphol.
- 25 april Lezingen over Luchtkwaliteit in Hoofddorp.
- 25 april Airnethbijeenkomstg in Nemo, Amsterdam over: Etihad. The airline industry: future perspectives and strategy.
- 21 mei Schipholdebat PvdA in Amsterdam-Nieuw-West. Sprekers o.a. H. Alders, Tjeerd Talsma en Gohdar Massom.
- 24 mei Presentatie WVB op Algemene Ledenvergadering Bewonersvereniging Huntum.
- 28 mei Gesprek H. Alders met vertegenwoordigers Amsterdamse groepen die de belangen behartigen van Amsterdammers die last hebben van hinder door vliegtuigen, vooral de Buitenveldertbaan.
- 28 mei Overleg bewonersvertegenwoordigers in Hoofddorp.
- 29 mei Bijeenkomst en kennismaking met staatssecretaris W. Mansveld in Hoofddorp.
- 30 mei Bijwonen raadsvergadering Stadhuis.
- 31 mei Werkbezoek op Schiphol: excursie en presentaties o.a. van LVNL.
- 06 juni VGP overleg werkgroep Lange Termijn Schiphol, Hoofddorp.
- 01 juli Overleg over luchtkwaliteit bij GGD Amsterdam.
- 02 juli Bewonersoverleg in Hoofddorp, BVO Groot.
- 03 juli Uitleg door BAS over hun website, in Hoofddorp.
- 05 juli Bijeenkomst ideeënavond herdenking Bijlmervliegramp: Hoe nu verder na twintig jaar?
- 20 juli Op uitnodiging: bezoek aan Stadsdeeltent op het Kwaku-terrein.
- 19 augustus Skypemeeting met UECNA-leden.
- 02 september Vergadering Dagelijks Bestuur WVB.
- 02 september Skypemeeting met UECNA-leden.
- 12 september Bespreking uitvoering Aldersakkoord.
- 19 september Bijwonen Symposium Platform Nederlandse Luchtvaart (PNL) in Den Haag. Thema: Luchtvaart leert van luchtvaart.



- 20 september CROS-plenair Hoofddorp.
- 24 september Voorlichting door H. Alders over het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) in Hoofddorp.
- 01 oktober Extra bewonersbijeenkomst in Hoofddorp.
- 04 oktober Bijlmermeer: herdenking Bijlmerramp. De WVB heeft een krans gelegd.
- 12 oktober Bijeenkomst van UECNA in Brussel.
- 15 oktober Bijeenkomst bewonersvertegenwoordigers in Hoofddorp over de nieuw op te richten Omgevingsraad Schiphol (ORS).
- 17 oktober Centrale Bewonersvoorlichtingsavond: Informatiemarkt en presentatie door H. Alders in het Foxtheater in Hoofddorp.
- 20 oktober Voorvertoning Film over Bijlmerramp met als titel “ In het niets” in het Bijlmer Parktheater.
- 29 oktober Overleg over Omgevingsraad Schiphol.
- 30 oktober Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Verslag van de Dag.
- 06 november Overleg VGP, Hoofddorp.
- 18 november Skypemeeting UECNA.
- 18 november Bezoek delegatie bewonersvereniging Geerdinkhof i.v.m. oriëntatie over mogelijkheden en kosten installatie geluidsmeeppost.
- 20 november Overleg VGP, Hoofddorp.
- 21 november Deelname aan Commissievergadering EZ Stadhuis.
- 28 november Bijeenkomst Amsterdamse bewonersgroepen (met doelstelling vermindering van vlieghinder) met wethouder E. van der Burg op het Stadhuis.
- 02 december Werkgroep Hinderbeperkende maatregelen.
- 04 december LVNL, Verslag van de Dag.
- 10 december Skypemeeting UECNA
- 10 december Vooroverleg bewonersvertegenwoordigers in Hoofddorp.
- 13 december CROS-plenair in Hoofddorp.
- 18 december Volgen AO Tweede Kamer.



- 30 december Overleg VGP convenant leefomgeving Zwanenburg.
- Diverse data Geven van informatie/lezingen aan bewoners(groepen) in Zuidoost op vergaderingen/bewonersbijeenkomsten, 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

8.1 Contacten met de pers

In 2013 zijn er *perscontacten* geweest met kranten en nieuwswebsites:

- Het Parool
- Trouw
- Website Dichtbij.nl en website ZO.

8.2 Persbericht

De WVB heeft in het verslagjaar geen aanleiding gezien persberichten te versturen.

9. FINANCIËN

Voor het jaar 2013 heeft de WVB 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 2013 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie en donaties. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit inhoudelijk jaarverslag, toegestuurd aan het Stadsdeelkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Subsidie-administratie. Tijdens de bestuursvergadering van de Stichting WVB op 11 maart 2014 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2013.

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 2013 DIE IN 2014 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN IN 2014

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2012 lopen door in 2013. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2013 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, is het advies van 1 oktober 2008 voor de Middellange Termijn van 2010 tot en met 2020 uitgewerkt en zal de Tweede Kamer begin 2014 een besluit hierover nemen.
- Het **strikt geluidspreferentieel** baangebruik wordt niet gerealiseerd zolang de zogenoemde Rinnooy-Kan-norm voor dwarswind niet wordt gerespecteerd en doorgevoerd.
- Het Continuous Descent Approach het zg. CDA vliegen in de stillere uren 's avonds en later overdag blijkt voorlopig niet uitvoerbaar. Eind 2012 is besloten om ter compensatie van de beoogde hinderbeperking een alternatief pakket te accepteren waardoor 3.000 vluchten (per jaar) uit het midden van de nacht worden gehaald. Op de uitvoering van CDA's wordt verder gestudeerd.
- Het luchtvaartbeleid voor de lange termijn, namelijk van 2021 tot en met 2040 met als uitgangspunt dat verdere groei dan 510.000 vliegtuigbewegingen op de huidige locatie niet mogelijk is .
- Er op toezien dat de brief met het advies van de bewonersdelegatie Externe Veiligheid daadwerkelijk zal leiden tot aanpassing van het bouwbeperkingengebied zodat de veiligheid voor bewoners toeneemt.
- Kritisch reageren op de verdere 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.
- Optimaliseren informatievoorziening richting bewoners en stimuleren bewonersparticipatie door:
 - verdere professionalisering en regelmatig updaten 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 contacten met ambtenaren en bestuurders van Stadsdeel-Zuidoost en de centrale stad 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.

- Door deelname van de WVB aan UECNA (Europees Bewonersplatform) kunnen we invloed uitoefenen op Europarlementariërs met betrekking tot zaken die het Europese luchtvaartbeleid betreffen (geluid, gevaar en luchtverontreiniging). Met velen sta je sterker.
- Ten behoeve van onze aanvraag voor subsidie is een Activiteitenplan 2014 opgesteld.



Colofon

Oplage 40 ex.

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

tel: 020 - 6974 730

e-mail: postbus@wvb.nu

www.wvb.nu

Bankrek.nr: NL93 INGB 000 689 33 97

Inschrijving Kamer van Koophandel nr.41215820