

Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2007



INHOUDSOPGAVE

	blz.
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	4
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer</i>	5
3. <i>Opvallendste activiteiten en aandachtspunten in 2007</i>	6
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992	6
3.2 De ontwikkeling van de Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	6
3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico	7
3.4 DEGAS, de opvolger van de Veiligheids Adviescie Schiphol (VACS)	8
3.5 Project geluidsmetingen	8
3.6 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	9
3.7 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	9
3.8 Beleid WVB van 2008 – 2013	10
4. <i>Website WVB</i>	10
5. <i>Participatie WVB</i>	11
5.1 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	11
5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)	11
5.3 De 25 gezamenlijke bewonersplatforms	11
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	12
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	12
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	12
6. <i>Contacten</i>	13
6.1 Contacten van de WVB	13
6.1.1 Instanties verbonden met luchtvaart	13
6.1.2 Politiek	13
6.1.3 Belangengroeperingen	13
6.1.4 Overige contacten	14
7. <i>Overzicht presentaties en deelname aan diverse bijeenkomsten in 2007</i>	15
8. <i>Pers</i>	18
8.1 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	18
8.2 Contacten met de pers	18
9. <i>Financiën</i>	19
10. <i>Resultaten</i>	19
11. <i>Onderwerpen van 2007 die in 2008 oorlopen en nieuwe activiteiten 2008</i>	19
<i>Colofon</i>	20



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2007 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, afgekort: WVB. In dit verslagjaar heeft de WVB wederom de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart nauwlettend gevolgd, vooral vanuit de positie van de bewoners in Amsterdam-Zuidoost, die onder aan- en uitvliegroutes wonen.

Dit jaar heeft vooral in het teken gestaan van:

- Het voorgenomen beleid voor Schiphol voor de Korte termijn (2007 – 2010) en het voorgenomen beleid voor de Middellange Termijn (2010 – 2020). Hierbij is de samenwerking met de Vereniging Gezamenlijke Bewonersplatforms (VGP) rondom Schiphol van groot belang omdat van daaruit door een WVB-bestuurder wordt deelgenomen aan de klankbordgroep van de tafel van Alders; aan deze tafel worden adviezen geformuleerd voor de regering.
- De samenwerking met alle bewonersgroepen in Europa, verenigd in UECNA. De contacten met bewonersgroepen uit andere Europese landen, die dezelfde belangen hebben als de WVB, zijn in 2007 gecontinueerd. Er zijn ontmoetingen geweest in Brussel en weer contacten gelegd met Europarlementariërs. Het accent van deze ontmoetingen ligt nog steeds op het bundelen van krachten om Europese nachtvluchten te verbieden.

Nog steeds merkbaar is dat door de ingebruikname van de Polderbaan (vanaf 2003) de overlast voor Zuidoost van vliegverkeer van en naar de Buitenveldertbaan is afgenomen. Echter, bij aanhoudende westenwinden en onderhoud van andere banen wordt de Buitenveldertbaan nog steeds intensief gebruikt voor landend verkeer. In 2007 is vanuit de luchtvaartsector voorgesteld om 2 bij 2 baangebruik te hanteren. Dit betekent dat de Buitenveldertbaan een hogere preferentie zou krijgen. De WVB en VGP zijn hier absoluut tegen omdat 2 bij 2 baangebruik een grote toename van overlast zal geven voor bewoners die woonachtig zijn onder het vliegpad van de Buitenveldertbaan.

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

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

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

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

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

De relatie tot de pers staat beschreven in hoofdstuk 8.

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

De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 10.

Tenslotte worden in hoofdstuk 11 onderwerpen vermeld die worden gecontinueerd en nieuwe zaken die in 2008 worden opgestart.

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

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

maart 2008

het Bestuur van de Stichting WVB



1 INTRODUCTIE

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

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

De WVB bestaat uit kernleden en gewone leden:

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

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

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

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

In de samenstelling van het *bestuur* hebben zich in 2007 geen wijzigingen voorgedaan:

T. Schipper, voorzitter

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

mevr. H. Spreij, penningmeester

mevr. S. Schra, bestuurslid

De *kerngroep* heeft in 2007 bestaan uit de bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website e.d.

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



2 VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VAN DE WERKGROEP Vliegverkeer BIJLMEER

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

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

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

De voornaamste punten van aandacht:

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



3 OPVALLENDSTE ACTIVITEITEN EN AANDACHTSPUNTEN IN 2007

Als we terugkijken naar wat 15 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise wordt gezien als gesprekspartner, die probeert te zorgen dat het belang van de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar het resultaat is nog onvoldoende om evenwichtig te zijn. Onevenredig veel aandacht gaat naar geluidsoverlast, als zou dat de enige parameter van belang nog zijn. De WVB blijft hameren op het gevaar voor de omgeving en doet hiertoe bij iedere zich voordoende gelegenheid voorstellen ter vermindering van dit gevaar. Uit een onderzoek in 2004 door het RIVM naar de ontwikkeling van het groepsrisico in de omgeving van de luchthaven tengevolge van het vliegverkeer blijkt dat het gevaar voor de omgeving sedert 1990 tenminste is verdubbeld. We zullen ons moeten blijven inzetten om vermindering van het gevaar 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 2007 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 uitvliegroutes van Schiphol, in het bijzonder voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

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

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

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

3.2 De ontwikkeling van de Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid.

Als gevolg van wat de Raad van State “verwijtbaar mismanagement” heeft genoemd, is in het verslagjaar door overtollig gebruik van de Buitenveldertbaan meer overlast ontstaan dan door de Luchtvaartwet is toegestaan; Op 3 handhavingpunten rondom deze Buitenveldertbaan zijn overschrijdingen van de grenswaarden opgetreden. Omdat de Inspectie had aangegeven geen overschrijdingen te zullen accepteren en al in een vroeg stadium duidelijk werd dat wel overschrijdingen zouden ontstaan is aan de noodrem getrokken en moest er op zeer korte termijn een oplossing worden gevonden. Omdat ook de WVB wel zo realistisch is om in te zien dat sluiting van de Buitenveldertbaan/Schiphol geen optie is, hebben we meegewerkt aan deze zoektocht onder leiding van de Oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders. Dit overleg wordt de Tafel van



Alders genoemd waarin alle betrokkenen participeren. De inspectie heeft hierop laten weten dat zij “anticiperend” zouden “handhaven”, hetgeen naar onze mening niet veel anders is als gedogen. We hebben uiteindelijk ingestemd met een tijdelijke verhoging van de grenswaarden voor de korte termijn tot 2010 onder de voorwaarden dat de preferentie in baangebruik hetzelfde zou blijven en dat niet meer ruimte zou worden gecreëerd met de verhoging dan nodig is om maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen.

Een nieuwe fase van het Alders-overleg is inmiddels opgestart om afspraken te maken voor verder groei mogelijkheden op de middellange termijn tot 2020. De bewoners hebben hierbij ingezet op groeien in kwaliteit met behoud van de mainportfunctie

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

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

3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de Luchtvaartwet van 2003 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. Ook het ministerie heeft inmiddels het stand-still adagium ten opzichte van 1990 t.a.v. het gevaar voor de omgeving verlaten. Men studeert op mogelijkheden om het gevaar reëel in beeld te brengen en is van mening dat met andere beleidsmiddelen zodanige sturing mogelijk is dat grote risico's vermeden kunnen worden.

Dat dit nog niet tot iedereen is doorgedrongen mag blijken uit de plannen om de grootste woontoren van Nederland te realiseren onder de aanvliegroete naar de Buitenveldertbaan net buiten de vrijwaringszone.

Volgens de WVB kan het wel een stuk minder gevaarlijk worden als vermijdbare risico's ook daadwerkelijk worden vermeden.

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

De WVB pleit ervoor om ter vermindering van het gevaar voor de omwonenden van de luchthaven een aantal ‘eenvoudige’ maatregelen te nemen o.a.:

- Niet manoeuvreren voor de landing boven dichtbevolkt gebied
- Woongebieden uitsluitend gestabiliseerd overvliegen
- Een verbod op verkort indraaien
- Uitvliegpaden weg van woongebieden
- Adequate handhaving
- Maatregelen om kaping te voorkomen
- Risky-carriers weren van Schiphol



- Betere inspectie op technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen
- Verbieden/verplaatsen van binnenlandse vluchten
- Speciale procedures voor vliegtuigen in nood.

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

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

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

Er is ons echter geen enkel advies bekend dat tot doel heeft rechtstreeks het gevaar voor de omgeving te verminderen, hetgeen wel degelijk mogelijk is. Opheffen van de VACS zonder meer 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 is van mening 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 het de directeur-generaal Transport en Luchtvaart is een vertegenwoordiging van de WVB op 30 oktober in Den Haag aanwezig 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
- De heer Per Arne Skogstad, Senior consultant Kreab Norway Ltd.
- Vierde commissielid: wordt nog aangezocht.

3.5 Project geluidsmetingen

Ook in 2007 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. Er zijn 125 geluidsmeters uitgezet.

In Europees verband ondersteunt de WVB een Duits Bürgerinitiativ van november 2006, EANS, dat rondom de luchthaven van Frankfurt is ontstaan waarbij met relatief eenvoudige middelen een betrouwbaar geluidsmetnet is opgezet, dat voor iedereen via het internet toegankelijk is. Via dit systeem is in combinatie met Google Earth zichtbaar te maken waar welk toestel van welke



maatschappij met welk vluchtnummer lawaai heeft gemaakt en hoeveel. Nog veel meer informatie is te achterhalen via deze site. We streven ernaar om dit systeem ook in Nederland optimaal te laten functioneren, hetgeen nu nog niet is gerealiseerd. Via de website WVB.NU is nadere informatie bereikbaar.

3.6 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 2007 is er contact geweest met ambtenaren van de afdeling Beheer & Milieu van het stadsdeel. Ook is er overleg geweest met wethouder P. Litjens en zijn opvolger 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 maakt om een dergelijk initiatief, met behulp van goede argumenten (toename gevaar en geluid), niet tot uitvoer te laten komen.

3.7 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs.

De Union Européenne contre les Nuisances des Avions (UECNA) is een Europese vereniging van groeperingen van omwonenden van Europese luchthavens die zich richten op het europarlement. Ook in 2007 is, georganiseerd door UECNA, overleg geweest met bewonersgroepen uit vele Europese landen 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 heeft in het verslagjaar geparticipeerd bij overleggen in Brussel. Daar ontmoeten kernleden van de WVB Europese bewonersorganisaties, milieu-organisaties, bestuurders van gemeenten, Europarlementariërs, vanuit verschillende EU-landen en zelfs uit Oost-Europa. Ook vertegenwoordigers van vliegvelden zijn hierbij aanwezig.

De WVB heeft op uitnodiging plaats genomen in het bestuur van UECNA.

Gesproken is o.a. over:

- Nachtvluchten: er zijn al luchthavens met een nachtverbod of een heel streng regime (WHO geluidslimiet voor de nacht is 45dBa) om de slaap van bewoners onder vliegpaden zo min mogelijk te storen; we willen een slaapregime van 8 uur, welke door de landen zelf ingevuld mag worden bijv. Noorwegen van 22.00 – 6.00 uur en Griekenland van 23.30 tot 7.30 uur.
- Er is in Duitsland en Zwitserland een nieuw geluidsmetnet opgezet (nb: in 2007 reeds op vijf Duitse luchthavens). Dit systeem wordt door de luchthaven als betrouwbaar erkend. De eenvoudige apparatuur staat bij mensen thuis en registreert elk vliegtuiggeluid en meldt dit vervolgens via het internet aan het systeem. Je kunt er alles op terugvinden zoals



windrichting, windsnelheid, dag en tijd e.d. De WVB streeft na dat het Stadsdeel Zuidoost en de Centrale Stad zullen meewerken om de installatie van dergelijke geluidsmetnetten mogelijk te maken.

- Ervaringen uitwisselingen over de Europese luchtvaartdag van 10 juni.
- Emissies in verschillende luchtlagen; wat zijn de gevolgen?
- Gevolgen toename condensstrepen versus zonlicht (wordt steeds meer tegengehouden);
- Gezondheid en verhoogde kans op sterfte rond een luchthaven
- Risico's voor bewoners wonend onder vliegpaden; vastgesteld wordt dat gestabiliseerd vliegen boven dichtaaneengesloten woonbebouwing verplicht zou moeten zijn;
- Werkgelegenheid en economie
- De groei van de luchtvaart in de komende jaren (vooral in China en Arabische landen).

3.8 Beleid WVB 2008 – 2013

Op 19 december heeft het Dagelijks bestuur van de WVB tezamen met de kernleden een beleidsdag georganiseerd in Boederij Langerlust aan de Weespertrekvaart. Vastgesteld is o.a. dat wij onze doelstellingen continueren en actief zullen participeren in het ontwikkelen van het beleid voor Schiphol op de Middellange Termijn van 2010 – 2020.

4 WEBSITE WVB

De website van de WVB is in 2000 opgezet voor een eenvoudigere bereikbaarheid van informatie voor 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 algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar, geluid en andere zaken van vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven. We proberen echter de waan van de dag te vermijden maar volgen de actualiteit op de voet en doen daar dan in voorkomende gevallen verslag van.



5 PARTICIPATIE WVB

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

5.1 Klankbordgroep Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

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

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

5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)

Het platform is ontstaan ten tijde van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) en ongeveer 60 bewonersorganisaties zijn erbij aangesloten. Een lid van de WVB participeert in de denktank van dit platform. De nieuwe regelgeving zou tenminste gelijkwaardig moeten zijn aan de normen zoals door de PKB van 1996 vastgesteld. Het PLRS bewaakt dat de beloofde gelijkwaardigheidstoets ook daadwerkelijk uitgaat van de juiste informatie om deze toets te kunnen doen. Het PLRS heeft zich ondertussen aangesloten bij de Vereniging Gezamenlijke Platforms, hierna genoemd

5.3 De 25 gezamenlijke bewonersplatforms

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



5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

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

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

Voorafgaande aan een CROS-vergadering kan een stedelijk vooroverleg plaatsvinden met de wethouder en beleidsambtenaren van luchtvaartzaken op het stadhuis of bij afd. EZ van de gemeente Amsterdam. Ook vindt iedere maand een vooroverleg plaats met de andere clusterbewonersvertegenwoordigers uit de regio. In totaal is de Amsterdamse clustervertegenwoordigster in het verslagjaar op 42 bijeenkomsten in het kader van de CROS present geweest.

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

5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument

De herdenking van de Bijlmerramp is vooral in handen van vrijwilligers. Een bestuurslid van de WVB is hierbij betrokken. Op 4 oktober is voor de 15^e keer een zeer goed georganiseerde herdenking gehouden. Er was een mooi (tijdelijk) kunstwerk met lampjes die het laatste deel van de El Al-vlucht symboliseerde. De WVB heeft een rouwkrans bij het monument gelegd.

5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp

Een lid van het bestuur van de WVB participeert in de in 2001 opgerichte groep Lotgenoten Bijlmer Vliegramp, waarin slachtoffers van de Bijlmerramp, die gezondheidsproblemen hebben, steun bij elkaar kunnen vinden. Zij kunnen met elkaar in contact komen, wetenswaardigheden uitwisselen en zij kunnen ook hun verhaal aan elkaar kwijt.



6 CONTACTEN

6.1 De contacten van de WVB

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

6.1.1 Contacten met instanties, die te maken hebben met luchtvaart

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

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 ca. 18 km i.p.v. 12 km (midden boven de Bijlmer) vanaf het punt bij Pampus. Een verandering die de geluids- en angstoverlast sterk kan beperken.
- Verzoek om gestabiliseerd te vliegen boven aaneengesloten woonbebouwing en een verbod op "verkort indraaien".

6.1.2 Contacten met de politiek

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

6.1.3 Contacten met andere belangengroeperingen t.w.:

- Platform Leefmilieu Regio Schiphol
- SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen / Buitenveldert).
- Platform Vliegoverlast Amsterdam
- Bewonersgroep in Nieuw-Sloten
- De Vereniging Gezamenlijke Platformen -VGP- (een koepelorganisatie van 25 bewonersplatforms rond Schiphol)



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

6.1.4 Overige contacten

Verder zijn er contacten geweest met:

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



7 OVERZICHT EXTERNE ACTIVITEITEN

Hieronder volgt een opsomming van de externe activiteiten van WVB in 2007.

januari	Nieuwjaarsrecepties diverse politieke partijen
11 januari	CROS invitatie H.Ouwerkerk (voorzitter) ter kennismaking
12 januari	Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
24 januari	Overleg met wethouder P. Litjens van Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost
30 januari	Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP): overleg in Castricum
26 februari	Invitatie H.Alders ter kennismaking WTC Schiphol
28 februari	CROS / bewonersdelegatie VGP overleg WTC Schiphol
7 maart	Cros / bewonersdelegatie VGP overleg Pilot2 WTC Schiphol
13 maart	Cros / bewonersdelegatie VGP strategie-bespreking WTC Schiphol
13 maart	VGP overleg in Krommenie
15 maart	CROS klankbord+ WTC Schiphol
09 mei	* Overleg met Inspectie Luchtvaart * Startnotitie MER Toekomst Schiphol: inbreng visie tijdens hoorzitting in Hoofddorp
10 mei	Symposium tevens afscheid in Haarlem van de directeur Milieufederatie Noord-Holland
14 mei	CROS klankbord+ WTC Schiphol
22 mei	Bewonersoverleg H-Buurt
23 mei	Overleg op het stadhuis met de assistente van wethouder L. Asscher en een beleidsmedewerker van Economische Zaken over de ophoging van handhavingpunten bij de Buitenveldertbaan en de strategie aan de Alderstafel.
01 juni	CROS klankbord+ spoedoverleg Zwanenburg
07 juni	Algemeen Overleg van de Minister van Verkeer en Waterstaat met de vaste commissie van V&W van de Tweede Kamer in Den Haag inzake Korte Termijn Schiphol (tot 2010)



- 19 juni Seminar “Leven van de Lucht” georganiseerd door Airneth in Madurodam, Den Haag.
- 26 juni Algemeen Overleg van de Minister van Verkeer en Waterstaat met de vaste commissie van V&W van de Tweede Kamer in Den Haag inzake het advies van de tafel van Alders.
- 30 juni VGP Castricum
- 11 juli VGP Castricum
- 07 augustus VGP spoedoverleg Castricum
- 14 augustus Bewonersoverleg H-Buurt
- 29 augustus Afscheidsreceptie van de heer P. Litjens, wethouder Amsterdam-Zuidoost en kennismaking met de heer E. Jaensch, die Litjens als wethouder opvolgt.
- 24 september Gemeenteraad Hoorzitting Uithoorn/Aalsmeer in Uithoorn
- 03 oktober Hoorzitting MER Schiphol in Hoofddorp: inbreng visie WVB
- 04 oktober 15^e Herdenking Bijlmerramp
- 17 oktober Bewoners Delegatie Overleg (BDO) over afstemming standpunten Hoofddorp.
- 29 oktober Overleg met de heer E. Jaensch, wethouder Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost
- 30 oktober Op uitnodiging van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat aanwezig in Den Haag bij de installatie van de Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS), de nieuwe veiligheidscommissie Luchtvaart (= opvolger van VACS).
- 31 oktober BDO in Hoofddorp
- 09 en
10 november Een delegatie van WVB was present op de jaarlijkse vergadering van UECNA in Brussel met bewonersgroepen uit vele Europese landen. Het doel is om door gezamenlijke aanpak de hinder door vliegverkeer in Europa te verminderen. De nadruk ligt hierbij op het streven naar een verbod van vliegverkeer tijdens de nacht.
- 14 november VGP Zwanenburg
- 21 november BDO in Hoofddorp
- 22 november Deelname aan de werktafel Externe Veiligheid ter advisering van de tafel van Alders (locatie: Schiphol)
- 27 november Bewonersbijeenkomst op Schiphol in het kader van de ontwikkelingen rond de



tafel van Alders.

01 december BDO Zwanenburg

12 december BDO Zwanenburg

12 december VGP Amstelveen

19 december Beleidsdag op Boerderij Langerlust, Amsterdam-Zuidoost

22 december Strategieoverleg VGP Zwanenburg



8. PERS

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

8.1 Onderwerpen waarmee de WVB in 2007 in de publiciteit is gekomen:

naar aanleiding van: nieuwe gezondheidsonderzoeken

8.2 Contacten met de pers

In 2007 zijn er *perscontacten* geweest met:

Schrijvende pers Amsterdams Stadsblad en De Echo

Radio Radio Noord-Holland



9. FINANCIËN

Voor het jaar 2007 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 hun geleverde financiële bijdrage in het afgelopen jaar.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2007 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit inhoudelijk jaarverslag, toegestuurd aan het Stadsdeeltkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Welzijn.

Tijdens een bestuursvergadering van de Stichting WVB op 20 februari 2008 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2007.

10. RESULTATEN

Het bestuur van de WVB is van mening dat alle inspanningen van de afgelopen jaren er mede toe hebben geleid dat in overheids- en luchtvaartkringen het besef is gegroeid dat rekening moet worden gehouden met de belangen van bewoners onder aan- en uitvliegroutes van de luchthaven Schiphol, in het bijzonder met betrekking tot het gevaar en de overlast van vliegverkeer. De WVB onderkent dat het heel moeilijk is om alles te bereiken wat ons voor ogen staat.

Toch constateren we dat er langzamerhand beweging komt in de afwijzende houding van de luchtvaartsector en vinden we het daarom van groot belang om onze activiteiten te continueren. Vooral omdat de WVB deskundigheid heeft opgebouwd en daardoor als serieuze 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 2007 DIE IN 2008 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN 2008

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2007 lopen door in 2008. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2008 onze aandacht ook op:

- Versterking en ondersteuning van de bewonersvertegenwoordigers CROS en VGP aan de Alderstafel. Aan deze overlegtafel wordt geprobeerd, onder leiding van de heer H. Alders, met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de bestuurders en bewoners de mainportfunctie van Schiphol mogelijk te maken mits er verbeterpunten zijn voor het leefklimaat van de bewoners. Het betreft hier de Middellange Termijn van 2010 – 2020.
- Actieve deelname WVB (via VGP) aan de werktafel Externe Veiligheid ten behoeve van de advisering door de tafel van Alders ter vermindering van het gevaar voor de omgeving.
- De DEGAS, de opvolger van de Veiligheidsadviescommissie (VACS) die per 30 oktober 2007 van start is gegaan.
- De bouwplannen voor hoogbouw en uitgaansevenementen bij de Arenaboulevard, dus pal onder de aan- en uitvliegroute van de Buitenveldertbaan, hetgeen een verhoging van het groepsrisico veroorzaakt.



Colofon

Oplage 75 ex.

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer:
Postbus 22624,
1100 DC Amsterdam-Zuidoost
tel/fax: 020 - 6974 730
e-mail: postbus@wvb.nu
www.wvb.nu
postbanknr.: 68933