

**Jaarverslag van de**

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer  
Bijlmermeer**



**over het jaar**

**2011**



## INHOUDSOPGAVE

	<b>blz.</b>
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	5
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de WVB</i>	6
3. <i>Belangrijke activiteiten en aandachtspunten in 2011</i>	7
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992	7
3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	8
3.3 De huidige Luchtvaartwet en het groepsrisico	8
3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet	9
3.5 DEGAS, Veiligheidsadviescommissie van het Ministerie van I&M	9
3.6 Project geluidsmetingen en on-line vliegbewegingen volgen	10
3.7 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad	10
3.8 Beleid WVB 2008 – 2013	11
4. <i>Website WVB</i>	11
5. <i>Participatie WVB</i>	12
5.1 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	12
5.2 De Tafel van Alders	13
5.3 Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP)	14
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	14
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	14
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	15
5.7 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM), GG&GD A'dam	15
5.8 Bewonersparticipatie	15
6. <i>Contacten</i>	16
6.1 Contacten van de WVB	16
6.1.1 Overheidsinstanties	16
6.1.2 Politiek	16
6.1.3 Andere belangengroeperingen	17
6.1.4 Overige contacten	17
7. <i>Overzicht presentaties, werkbijeenkomsten e.d. in 2011</i>	18
8. <i>Pers</i>	20
8.1 Contacten met de pers	20
9. <i>Financiën</i>	20
10. <i>Resultaten</i>	20
11. <i>Onderwerpen van 2011 die in 2012 doorlopen of nieuw zijn</i>	21



## VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2011 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, afgekort: WVB. In 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 in het teken gestaan van:

- Het beleid voor Schiphol voor de Middellange Termijn (2010 t/m 2020). Hierbij is de samenwerking met de Vereniging Gezamenlijke (Bewoners)Platforms (VGP) rondom Schiphol van groot belang bij de uitvoering van het Aldersadvies van 1 oktober 2008. Samen met een aantal andere Amsterdamse bewonersgroeperingen heeft de WVB, evenals de Gemeenteraad, ingestemd met het Aldersadvies omdat naar het oordeel van de WVB hierin, binnen de kaders van het regeringsstandpunt, kansen liggen voor beperking van overlast door vliegverkeer boven Amsterdam-Zuidoost. De uitwerking vereist intensieve inzet van de WVB. Aan de Alderstafel zijn zowel de luchtvaartsector en bestuurders als bewoners onder leiding van de heer H. Alders betrokken bij de uitwerking van het overeengekomen advies. Op 1 november 2011 was het eerste experimenteerjaar (van de twee) voorbij. Helaas was er voor de Zuidoostbewoners meer hinder dan in voorgaande jaren. Deze hinder werd vooral veroorzaakt omdat de Buitenveldertbaan veel meer werd ingezet dan volgens de geluidspreferentie bij het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) vooraf was voorgespiegeld. In december heeft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vanuit de bewoners- en bestuurdersdelegatie aan de Alderstafel opdracht gekregen om te onderzoeken en rapporteren waarom de Buitenveldertbaan zo vaak moest worden ingezet. Aan het einde van het verslagjaar is de uitkomst van dit onderzoek nog niet bekend.
- Er was veel overleg met een delegatie van de CROS-bewonersvertegenwoordigers over het uitgebrachte DEGAS-advies (veiligheidsadviescommissie van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu –I&M-) en de brief van de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) over externe veiligheid (= gevaar voor omwonenden). De bewonersdelegatie (vanuit CROS en WVB –viaVGP-) aan de Werktafel Externe Veiligheid van Alders wezen beide adviezen af en hebben in november gezamenlijk een eigen advies uitgebracht aan de heer J. Atsma, staatssecretaris van het Ministerie van I&M, mede in het licht van de actualisatie van het LIB (Luchthaven-indelingsbesluit) en LVB (Luchthavenverkeersbesluit) die in 2012 zal plaatsvinden.
- Meerdere malen overleg met de wethouder luchthavenaangelegenheden van Amsterdam en de portefeuillehouder van het stadsdeel Zuidoost.
- De samenwerking met bewonersgroepen uit vele landen in Europa, verenigd in UECNA, is in 2011 geïntensiveerd. Een delegatie van de WVB is in maart en in november 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 tenminste te beperken. Ook andere vlieghinderzaken komen dan aan de orde.

Na een introductie volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van doelstellingen en aandachtspunten. De meest in het oog springende zaken in dit verslagjaar zijn opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de eigen website van de WVB. De deelname van WVB aan diverse klankbordgroepen, platforms, e.d. staat in hoofdstuk 5. Onze contacten worden vermeld in hoofdstuk 6 en de diverse WVB-activiteiten in hoofdstuk 7. De relatie tot de pers staat beschreven in hoofdstuk 8. Hoofdstuk 9 gaat over onze financiën. De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 10.



Tenslotte worden in hoofdstuk 11 onderwerpen vermeld die worden gecontinueerd en nieuwe zaken die in 2012 worden opgestart.

Het bestuur dankt het Stadsdeelbestuur van Zuidoost voor de subsidie welke de WVB in 2011 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.

29 februari 2012

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 2011 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspelend op de actualiteit (vooral ontwikkelingen aan de Tafel van Alders), nog bijeenkomsten op ad hoc basis geweest. De kerngroep bewaakt de doelstellingen en stemt het beleid daarop af.

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

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

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

In 1999 heeft de stadsdeelraad de WVB ingesteld als een adviesraad inzake luchtvaartaanleggen van het Stadsdeelbestuur vanwege de aanwezige expertise.

In de samenstelling van het *bestuur* zijn in 2011 geen wijzigingen geweest:

T. Schipper, voorzitter

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

mevr. H. Spreij, penningmeester

mevr. S. Schra, bestuurslid

De *kerngroep* heeft in 2011 bestaan uit de bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website.

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



## 2 VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VAN DE WERKGROEP Vliegverkeer BIJLMERMEER

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

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

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

*De voornaamste punten van aandacht:*

- registratie en melding van incidenten en andere ongewone vliegbewegingen;
- bewonersklachten over vliegtuigen (met name in Amsterdam-Zuidoost);
- goede handhaving van regels met sanctiebeleid;
- meedenken over alternatieve oplossingen voor vermindering overlast door vliegverkeer;
- meer zorg en aandacht voor de belangen van derden (rond Schiphol) bij de professionals;
- toezicht op de kwaliteit van het technisch onderhoud van vliegtuigen;
- schadevergoeding volgens het adagium de vervuiler betaalt o.a. gedifferentieerde tariefstelling voor het gebruik van de luchthaven naar de mate van overlast;
- participatie in ten aanzien van burgerluchtvaart beleidsbepalende 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 BELANGRIJKE ACTIVITEITEN EN AANDACHTSPUNTEN IN 2011

Als we terugkijken naar wat 19 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise al jaren wordt gezien als gesprekspartner. De WVB probeert te zorgen dat het belang van de omwonenden en de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar het resultaat is nog onvoldoende om evenwichtig te zijn. We zullen ons moeten blijven inzetten om een en ander in de komende jaren te realiseren.

#### 3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992, 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 2011 nog steeds actueel en worden regelmatig onder de aandacht gebracht van de verantwoordelijke overheidsinstanties en politici. Reden hiervoor is de o.i. absolute noodzaak om in de toekomst een betere bescherming te bereiken met minder gevaar en overlast voor de bevolking, die woont onder aan- en uitvlieg-routes van Schiphol, in het bijzonder voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

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

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

Bijvoorbeeld: de door de regering overgenomen aanbeveling van de parlementaire enquêtecommissie Bijlmerramp dat bij een toestel in nood de bebouwing op het radarscherm zichtbaar gemaakt moet worden voor de verkeersleider, zodat eventueel dichtaaneengesloten woonbebouwing vermeden kan worden, is 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 snel extra maatregelen neemt 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 (55) 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 voor de samenleving van de luchthaven en de leefbaarheid van de omgeving en met name die voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost.

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

### 3.3 De huidige Luchtvaartwetten en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de huidige Luchtvaartwetten 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 weg van woongebieden;
- adequate handhaving;
- risky-carriers weren van Schiphol;
- betere inspectie op technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen;
- verbieden/verplaatsen van binnenlandse vluchten;
- speciale procedures voor vliegtuigen in nood bijv. op het IJsselmeer (nb: in januari 2009 heeft een geslaagde noodlanding plaatsgevonden op de Hudson river in New York).

De WVB heeft in 2004, samen met 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. Er wordt nog gestudeerd.

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 (NHS) 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 de experimenten pas in november 2010 van start konden gaan. De experimenten moeten aantonen dat het nieuwe systeem gelijkwaardig zal zijn. Twee bestuursleden van de WVB zullen nauw betrokken blijven bij dit uitwerkingsproces.

### **3.4 Evaluatie van de huidige Luchtvaartwet**

De evaluatie van de laatste Luchtvaartwet heeft geresulteerd in het instellen van de Tafel van Alders. Wanneer de experimenten van de wijzigingen goed uitpakken zal in 2012 de Luchtvaartwet worden aangepast.

### **3.5 Externe veiligheid: DEGAS, veiligheidsadviescommissie van het Ministerie van I&M werd opgeheven**

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. Op zich is dat een prima zaak maar 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. De WVB realiseert zich dat bij gelijkblijvende ongevalsratio het absolute gevaar voor de omwonenden tenminste rechtevenredig toeneemt met de toename van het aantal vliegbewegingen en zou het op prijs stellen als dit nu zou worden erkend, zodat adequate maatregelen kunnen worden genomen. 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. De afvaardiging van de DEGAS zegt dan toe een advies te zullen uitbrengen over het onderwerp externe veiligheid. Op 6 september 2010 vindt 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 zullen 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 Project geluidsmetingen en online-vliegbewegingen volgen**

Ook in 2011 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 deze eenvoudige wijze van meten krijgt de WVB, aan de hand van meldingen een goed beeld van de gemeten geluidsproductie door vliegtuigen. Er zijn inmiddels 135 geluidsmeters uitgezet.

Door de WVB wordt al sinds november 2006 aandacht gevraagd voor een online systeem waarbij alle vliegbewegingen met een aantal parameters zichtbaar kunnen worden gemaakt. In het Aldersadvies van 2008 is in een dergelijk systeem voorzien maar de juiste uitvoering was in 2010 nog niet gerealiseerd. In dit verslagjaar is gestart met een systeem dat het mogelijk maakt vliegbewegingen met een vertraging van een kwartier on-line te volgen. Herkomst en bestemming, hoogte en snelheid, zijn vermelde parameters. Het vermelden van vluchtnummers en maatschappij was vooralsnog een brug te ver. Op dit moment is er onderzoek gaande naar de kwaliteit van de verschillende systemen. (Geluidnet, Luistervink, Nomos ). Het door de WVB voorgestelde Europese systeem EANS wordt (nog) niet onderzocht.

### **3.7 Relatie met Deelraad Amsterdam-Zuidoost en Centrale Stad**

In 1999 was de Deelraad met het voorstel gekomen om de WVB als adviesraad in te stellen, gezien de know-how die bij de werkgroep aanwezig is. Vervolgens is toen, tijdens een onderhoud van het Dagelijks Bestuur met de WVB, afgesproken dat de WVB periodiek 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 2011 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 2011 – 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 7 december heeft de WVB met andere Amsterdamse bewonersgroepen een overleg gehad met de heer E. v.d. Burg, wethouder luchtvaartangelegenheden van de centrale stad. Deze bijeenkomst was 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 zou inbrengen aan de Alderstafel. Helaas moest de wethouder op 14 december verstek laten gaan toen het Aldersoverleg plaatsvond. Via de bewonersdelegatie aan de Alderstafel is toen wel geregeld dat de LVNL opdracht heeft gekregen om de inzet van de Buitenveldertbaan goed uit te zoeken en voor de volgende bijeenkomst (januari 2012) een rapportage hierover te verzorgen.

### **3.8    Beleid WVB 2008 – 2013**

Op 19 december 2007 heeft het Dagelijks bestuur van de WVB tezamen met de kernleden een beleidsdag georganiseerd in Boerderij Langerlust aan de Weespertrekvaart. Vastgesteld is o.a. dat wij onze doelstellingen continueren en actief zullen participeren in het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid voor Schiphol op de Middellange Termijn van 2010 t/m 2020.

In 2008 heeft de WVB besloten om ook actief betrokken te zijn bij het beleid op de lange termijn, namelijk van 2021 t/m 2040.

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

## **4       WEBSITE WVB**

De website van de WVB is in 2000 opgezet voor een betere terugkoppeling van informatie naar onze achterban, de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. Ook andere belangstellenden worden uitgenodigd onze website te bezoeken. Onze website is dus al 12 jaar in de lucht ! De huidige site [www.wvb.nu](http://www.wvb.nu) bevat, naast enige algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar, geluid, uitkomsten Alderstafel en andere zaken van vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven.

Via de aanwezige links kan makkelijk worden doorgelinkt naar andere sites, die de actuele gebeurtenissen van de dag volgen en naar informatieve sites van de sector. Er is, naast andere, een link naar het actuele baangebruik van de Luchtverkeersleiding en een link naar het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

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 managementsysteem is het gemakkelijker om nieuwe artikelen toe te voegen.



## 5 PARTICIPATIE WVB

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

### 5.1 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs.

Ook in 2011 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 november). UECNA bestaat al meer dan 40 jaar. In Brussel ontmoeten kernleden van de WVB andere bewoners belangenorganisaties, 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 overgegaan op een nachtsluiting van 23.00 – 05.00 uur.
- De UECNA-groepen hebben in mei een verzoek aan de EC gestuurd om ook BTW in te voeren voor de luchtvaart. Dit verzoek is gedaan in het kader van de revisie van de huidige VAT-Directive.
- Er is in vele Europese landen inmiddels een geluidsmeeetnet opgezet. Het bijzondere hiervan is dat dit systeem sinds 2010 erkend wordt door de betreffende luchthavens als betrouwbaar. De installatie staat bij mensen thuis op de computer en registreert elk vliegtuig en ander geluid. Je kunt er alles op terugvinden zoals windrichting, windsnelheid, dag en tijd en dit wordt per runway apart weergegeven. Ook is het mogelijk om een vliegtuig helemaal te volgen en heel bijzonder is dat je via google-earth ook kan zien waar het vliegtuig gevlogen heeft. De WVB hoopt nog steeds dat het Stadsdeel-Zuidoost en de Centrale Stad willen meewerken om de installatie van dergelijke geluidsmeeetnetten mogelijk te maken.
- In mei heeft de WVB een brief gestuurd naar de EC in verband met de aanpassing van de Noise Directive ten aanzien van luchtverkeer waarin wij onze zorgen uitspreken.
- In december heeft de Europese Commissie (EC) een Airpackage gepresenteerd waarbij de nadruk ligt op het faciliteren van de groei van 19 Europese luchthavens. De bescherming van de bevolking tegen vliegtuigoverlast komt slechts beperkt aan bod. Nb: de UECNA heeft in januari 2012 een gezamenlijke reactie namens alle aangesloten Europese bewonersgroepen naar de EC gestuurd.
- Ervaringen uitwisselingen over de Europese luchtvaartdagen.
- Emissies in verschillende luchtlagen; wat zijn de gevolgen?
- Gevolgen toename condensstrepen versus zonlicht (de zon wordt steeds meer tegengehouden).
- Gezondheid en verhoogde kans op eerder sterven rond een luchthaven
- Risico's voor bewoners wonend onder vliegpaden; vastgesteld wordt dat gestabiliseerd



vliegen boven dichtaaneengesloten woonbebouwing verplicht zou moeten zijn.

- Werkgelegenheid en economie.
- De groei van de luchtvaart in de komende jaren (vooral in China en Arabische landen).

## 5.2 De Tafel van Alders

In het verslagjaar heeft één bestuurslid geparticipeerd in een klankbordgroep van de VGP ter ondersteuning van de bewonersdelegatie aan de Tafel van Alders. In het uiteindelijke advies van Alders voor de Middellange Termijn van 2010 tot en met 2020 zijn veel zaken opgenomen die voor de bewoners in Amsterdam-Zuidoost over het algemeen positief uitpakken, te weten:

- Er is een maximum gesteld aan de groei van Schiphol, nl. 510.000 vliegbewegingen per jaar.
- Er is een maximum gesteld aan het aantal nachtvluchten per jaar, namelijk 32.000 (in 2009 ligt dat 1.700 per jaar hoger).
- 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.
- Het nachregime dat officieel loopt tot 6.00 uur 's morgens is momenteel tijdens een verlengd experiment (tot 1 mei 2012) uitgebreid naar 6.40 uur en gaat hopelijk naar 7.00 uur (hiervoor komt een wettelijke basis).
- Bij verdere groei van Schiphol zal de milieuwinst gelijkelijk worden verdeeld tussen de sector en de omgeving van Schiphol.
- Het netwerk van geluidsmetposten wordt uitgebreid (ze worden niet gebruikt voor de handhaving maar vliegtuigmaatschappijen kunnen op basis van metingen wel op hun gedrag aangesproken worden).
- Het Rijk stelt een Taskforce in voor verdere route-optimalisaties van vliegroutes.
- Een juridische check is ingebouwd voor de lokale bescherming.
- De VGP en CROS worden nauw betrokken bij de verdere invulling en monitoring van het nieuwe handhavingssysteem (Vliegen Volgens Afspraak).
- Een onafhankelijke deskundige zal de gelijkwaardigheid van het nieuwe systeem en het oude handhavingssysteem beoordelen.

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

Voordat het voorgestelde nieuwe normen- en handhavingstelsel kan worden ingevoerd wordt gedurende twee jaar geëxperimenteerd om te kijken of het aan de verwachtingen voldoet. Gedurende het experiment blijft het bestaande handhavingstelsel gehandhaafd. Pas als het experiment succesvol is gebleken wordt de wet aangepast. Hiermee komt dan het huidige stelsel met de handhavingpunten definitief te vervallen. De partijen streefden naar een start van het experiment per 1 mei 2010. Helaas is deze datum niet gehaald en is het experiment van start gegaan op 1 november 2010.

Na 1 jaar experimenteren blijken de resultaten zeer ongunstig uit te pakken voor de bewoners onder de aanvliegeroute naar de Buitenveldertbaan, zowel voor wat betreft starts als landingen. Er



is een onderzoek gaande waarom de Buitenveldertbaan in het eerste jaar zo vaak moest worden ingezet. Aan het einde van dit verslagjaar waren de resultaten van het onderzoek nog niet bekend.

Bovendien is er een nieuw fenomeen. Er gaan (bijv.) 's nachts vliegtuigen via de aanvliegeroute over Zuidoost naar de Buitenveldertbaan, die uiteindelijk op de Kaagbaan landen. Het zijn dus landingen die worden toegerekend aan de Kaagbaan en niet aan de Buitenveldertbaan. Het gebruik van deze route geeft overlast voor Amsterdam-Zuidoost en Buitenveldert.

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

Vele bewonersplatforms (> 25) in de regio Schiphol hebben ingestemd met het Aldersadvies. Zij behartigen de belangen van bewoners die overlast ondervinden door vliegverkeer van Schiphol. Gezamenlijk hebben ze een platform met een juridische status opgericht: Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP). De WVB is bij de VGP aangesloten met behoud van de eigen identiteit.

### **5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)**

Eén van de bestuursleden van de WVB is sinds 1993 benoemd tot lid van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS). Deze vertegenwoordiging houdt in het opkomen voor de gemeentebrede 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 ca. 25 gemeenten, omwonenden, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en de luchtvaartsector (Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol Group, KLM, Martinair, 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 via het 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 iedere maand een vooroverleg plaats met de andere clusterbewonersvertegenwoordigers uit de regio. De WVB streeft ernaar met haar expertise de bewonersgeleding binnen de CROS te blijven ondersteunen met het verstrekken van relevante informatie, bijv. door vanaf 1 november 2011 bij te houden hoe en wanneer de Buitenveldertbaan wordt 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 is voor de 19<sup>e</sup> keer een goed georganiseerde 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 waar bestuursleden van de WVB de gelegenheid hadden om te spreken met een aantal bestuurders van de centrale stad en stadsdeel Zuidoost. Omdat in 2012 het 20 jaar geleden is dat het EI-Al-toestel in de flats Groeneveen en Kruitberg stortte is in dit verslagjaar een aanvang gemaakt met



de voorbereidingen van een speciale herdenking.

## **5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp**

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

## **5.7 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM), GG&GD Amsterdam**

De WVB heeft geparticipeerd 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.

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 wordt geconstateerd dat er steeds meer aanwijzingen zijn voor een relatie tussen de blootstelling aan vliegtuiggeluid en met name het voorkomen van hoge bloeddruk.

Naar aanleiding van het advies van Alders is in 2009 een Alderswerkgroep geformeerd tezamen met de GG & GD. De gemeente Amsterdam is trekker van deze werkgroep. Doel van het onderzoek was een literatuurstudie naar nog aanwezige omissies in het onderzoek naar de gezondheidskundige effecten van vliegverkeer. Het RIVM doet al jaren gestructureerd onderzoek hiernaar en vult de omissies stukje bij beetje in. De conclusie was dan ook dat dit nuttig onderzoek was en de logische aanbeveling was om hier vooral mee door te gaan. Het ministerie van V&W deelde echter mee geen financiën voor dit GES onderzoek meer beschikbaar te zullen stellen en kon zich niet meer vinden in deze aanbeveling. De WVB heeft er op aangedrongen niet om deze reden de aanbevelingen te wijzigen maar stond hierin alleen. Wel heeft het ministerie toegezegd dat gericht specifiek onderzoek naar bepaalde effecten van vliegverkeer op de gezondheid voor financiering in aanmerking zou kunnen komen.

In het verslagjaar heeft de betrokkenheid van de WVB hierbij geen vervolg gekregen.

## **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 en ook in het verslagjaar door vele Zuidoostbewoners e.a. is geraadpleegd.
- Het jaarverslag dat jaarlijks wordt uitgebracht wordt per e-mail of post op aanvraag verstuurd.
- Bewonersverenigingen en platforms die aangeven interesse te hebben voor het



onderwerp vliegverkeer kunnen informatie krijgen:

- per e-mail
- per post
- tijdens ALV-vergaderingen van bewonersverenigingen: dan wordt door één van de bestuursleden van WVB uitleg gegeven over de actuele stand van zaken.

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

## **6 CONTACTEN**

### **6.1 De contacten van de WVB**

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

#### **6.1.1 Overheidsinstanties**

- Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
- RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu)
- 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 angstoverlast sterk kan beperken.
- Verzoek om gestabiliseerd te vliegen boven aaneengesloten woonbebouwing en een verbod op "verkort indraaien".

#### **6.1.2 Contacten met de politiek**

- Portefeuillehouders en deelraadsleden van Amsterdam-Zuidoost
- Gemeenteraadsleden en wethouders van Amsterdam
- Leden van de Provinciale Staten
- Minister en staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu
- Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.





### **6.1.3 Contacten met andere belangengroeperingen t.w.:**

- Vereniging Gezamenlijke Platforms -VGP- (een koepelorganisatie van bewonersplatforms rond Schiphol)
- Stichting Tuinstad Buitenveldert
- Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
- Bewonersgroep in West (BAAT)
- Werkgroep Bewonersbelangen Groeneveen
- Vereniging van Huiseigenaren Groot Geerdinkhof
- Buurtoverleggen in de H- en K-buurt Bijlmermeer
- Bewonerscommissie Mondriaan, Kleine K-Buurt
- Bewonersvereniging Kikkenstein
- Bewoners Belangenvereniging Kantershof
- Bewonersvereniging Huntum
- Bewoners Belangenvereniging Kelbergen
- Bewonersgroepen uit Gaasperdam
- Individuele bewoners Zuidoost en overig Amsterdam (naar ons verwezen via Stadsdeel Zuidoost en de Gemeente Amsterdam)
- Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG)
- Bewonersgroepen uit Groot-Brittannië, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Spanje, Griekenland, Noorwegen en Oost-Europa
- 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, WERKBIJEENKOMSTEN E.D. IN 2011

Hieronder volgt een opsomming van de externe activiteiten van WVB in 2011:

- 12 januari Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
- 12 januari Stadsdeelkantoor: onthulling kunstwerk ter herinnering aan de Bijlmervliegramp.
- 20 januari Nieuwjaarsreceptie Bewonersvereniging Hakfort en Huigenbos.
- 31 januari Schiphol, VIP-centrum: ontmoeting met de heer J. Atsma, staatssecretaris op het Ministerie van Infrastructuur & Milieu in verband met de behandeling van de Luchtvaartnota op 3 februari in het AO, Den Haag.
- div.data jan. Nieuwjaarsrecepties diverse politieke partijen.
- 03 februari Den Haag: Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur & Milieu van de Tweede Kamer der Staten Generaal over de Luchtvaartnota.
- 09 februari Amsterdam-Nieuw West: presentatie van de heer H. Alders over het Aldersadvies.
- 14 februari Hoofddorp: presentatie optimalisatie uitvliegroutes.
- 08 maart Hoofddorp: Bewoners Delegatie Overleg
- 09 maart Nieuw Vennep: VGP overleg
- 10 maart Schiphol: Symposium 'Luchtvaart Vogelvrij'. Een structurele aanpak is gewenst om het probleem van vogelaanvaringen te lijf te gaan.
- 15 maart Hoofddorp: presentatie gebruiksprognose 2011/2012.
- 16 maart Schiphol: feestelijke opening nieuwe bagagehal Zuid.
- 25-27 maart Brussel: bijeenkomst bij UECNA (Platform Europese bewonersgroepen).
- 13 april Nieuw Vennep: VGP overleg
- 25 mei Nieuw Vennep: VGP overleg
- 27 juni Hoofddorp: Presentatie monitoring experiment Vliegen Volgens Afspraak (VVA) na een half jaar.
- 27 juni Hoofddorp: presentatie on-line Vliegverkeer Inzicht.



- 30 juni Stadhuis Amsterdam: overleg met andere bewonersgroepen op initiatief van de Crosbewonersvertegenwoordigers.
- 01 juli Schiphol: Stakeholdersbijeenkomst.
- 31 augustus Nieuw Vennep VGP overleg
- 06 september Hoofddorp: overleg met de bewonersdelegatie van de werktafel Externe Veiligheid, v/h ressorterend onder de Alderstafel, naar aanleiding van de uitgebrachte adviezen door de DEGAS (Veiligheidsadviescommissie) en de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) in het kader van de actualisatie van het LIB (Luchthaven-Indelingsbesluit) en LVB (Luchthavenverkeersbesluit).
- 06 september Hoofddorp: presentatie gebruiksprognose 2011/2012.
- 21 september VU: bijwonen promotie over Schiphol.
- 30 september Schiphol-Oost: overleg met LVNL.
- 04 oktober Bijlmermeer: herdenking Bijlmerramp. De WVB heeft een krans gelegd.
- 05 oktober Nieuw Vennep VGP overleg
- 18 oktober Hoofddorp: Bewoners Delegatie Overleg (BDO).
- 24 oktober Hoofddorp: overleg bewonersdelegatie met deskundigen over Externe Veiligheid.
- 28 oktober Schiphol-Oost: feestelijke opening RIASS, veiligheidssysteem voor grondafhandeling op Schiphol.
- 04 november Delft: bijwonen promotie over besluitvorming inzake Schiphol.
- 11 november Hoofddorp: presentatie hinderbeperking.
- 24 november Hoofddorp: presentatie berekening geluidsbelasting.
- 26 november Brussel: vergadering met UECNA.
- 07 december Stadhuis, overleg met de heer E. v.d.Burg, wethouder luchtvaartaanleggenheden, met Amsterdamse bewonersorganisaties die ijveren voor vermindering van overlast door vliegverkeer. Deze bijeenkomst was gepland als voorbereiding op de Aldersbijeenkomst van 14 december.
- 14 december Hoofddorp: overleg met Alders over hoe nu verder met Cros en Alderstafel.
- 21 december Hoofddorp VGP overleg
- Diverse data Geven van informatie aan: bewoners(groepen) in Zuidoost op vergaderingen, per telefoon, e-mail of persoonlijk en aan scholieren en studenten.



## **8. PERS**

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

### **8.1 Contacten met de pers**

In 2011 zijn er *perscontacten* geweest met kranten en radio.

## **9. FINANCIËN**

Voor het jaar 2011 heeft de WVB wederom subsidie ontvangen van het Stadsdeel Zuidoost. Wij zijn daardoor in staat geweest onze lopende activiteiten te continueren en nieuwe actuele zaken op te pakken. Wij zijn het Stadsdeel Zuidoost zeer erkentelijk voor de geleverde financiële bijdrage in het afgelopen jaar. In 2011 is een donatie ontvangen van Werkgroep Bewonersbelangen Groeneveen en van 3 particulieren.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2011 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 een bestuursvergadering van de Stichting WVB op 29 februari 2012 is de penningmeester gedéchargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2011.

In januari 2011 is bericht ontvangen van het Stadsdeel Zuidoost dat de WVB, ondanks eerdere berichtgeving, toch in aanmerking komt voor een subsidie. De WVB is het stadsdeel zeer erkentelijk dat we door deze bijdrage een groot deel van onze activiteiten in 2011 hebben kunnen continueren. Vooral voor onze deelname aan UECNA (de Europese bewonersgroepen) hebben wij aanvullende financiële middelen nodig. In 2011 is het van belang gebleken dat wij bij UECNA betrokken blijven omdat 9 jaar van voorwerk in 2012 gaat resulteren in het in behandeling nemen door de Europese Commissie van het verzoek om ALLE Europeanen een aantal uren nachtrust te gunnen, ook degenen die in de buurt van een vliegveld wonen en nu nog iedere nacht gestoord worden door vliegtuigen. Ook de Airportpackage van de EC moet kritisch door de UECNA namens alle Europese bewonersgroepen bekeken en becommentarieerd worden. Nb: in januari 2012 is de desbetreffende notitie naar de EC verstuurd.

## **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 2011 DIE IN 2012 DOORLOPEN EN NIEUWE ACTIVITEITEN IN 2012**

Onze doelstellingen, aandachtspunten en activiteiten van 2011 lopen door in 2012. Ze worden vermeld in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5.

Daarnaast richten we in 2012 onze speciale aandacht op:

- Meedenken en adviseren ter ondersteuning van de bewonersvertegenwoordigers CROS en VGP ten behoeve van de uitwerking van het advies van Alders. Aan de Tafel van Alders, onder leiding van de heer H. Alders, met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de bestuurders en bewoners, wordt het advies van 1 oktober 2008 voor de Middellange Termijn van 2010 tot en met 2020 verder uitgewerkt. Met name het onderdeel Continuous Descent Approach het zg. CDA vliegen in de stillere uren 's avonds en later overdag lijkt aan het einde van het verslagjaar nog steeds niet van de grond te komen.
- Het luchtvaartbeleid voor de lange termijn, namelijk van 2021 tot en met 2040.
- Er op toezien dat de brief met het advies van de bewonersdelegatie Externe Veiligheid aan staatssecretaris J. Atsma d.d. 10 november 2011 over Externe Veiligheid ook daadwerkelijk behandeld zal worden, zowel aan de CROS- als Alderstafel.
- Kritisch reageren op de bouwplannen voor hoogbouw en uitgaansevenementen bij de Arenaboulevard, dus pal onder de aan- en uitvliegroute van de Buitenveldertbaan, hetgeen een verhoging van het groepsrisico zou kunnen veroorzaken.
- Optimaliseren informatievoorziening richting bewoners en stimuleren bewonersparticipatie door:
  - verdere professionalisering van onze website;
  - voorlichting te geven op vergaderingen van bewonersverenigingen;
  - informatieverstrekking via e-mail en telefoon;
  - verspreiden van ons jaarverslag;
  - meedenken met overheden (gemeente, ministerie) over ontwikkeling van publieksvriendelijk voorlichtingsmateriaal;
- In het kader van onze functie als adviesorgaan voor Stadsdeel Zuidoost:
  - Intensiveren contacten met ambtenaren en bestuurders van Stadsdeel-Zuidoost om hen goed op de hoogte te stellen van de ontwikkelingen die spelen op beleidsniveau bij luchtvaartaanleggen, vooral ten aanzien van de bewoners in Amsterdam-Zuidoost.
- Ten behoeve van onze aanvraag voor subsidie is een Activiteitenplan opgesteld.



Colofon

Oplage 35 ex.

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

**tel: 020 - 6974 730  
e-mail: [info@wvb.nu](mailto:info@wvb.nu)  
[www.wvb.nu](http://www.wvb.nu)  
postbank nr.: 689 33 97  
Kamer van Koophandel: 41215820**