



Museumplein, 23 juni



- Gemeente wil groei Schiphol voorlopig stoppen
- WVB actief in Europa
- Minister houdt vast aan 500.000 vliegbewegingen

Luchtkastelen

Schiphol moest een grote speler worden in de luchtvaart. In de jaren 80 werd de mainportfunctie van Schiphol in de verf gezet, met succes. Schiphol behoort tot de grootste luchthavens van de wereld. Het verbindt de wereld met Amsterdam. Ongeveer 70 miljoen passagiersbewegingen worden jaarlijks als gevolg van de gemaximeerde 500.000 vluchten geteld. Schiphol biedt voor 55.000 fte werkgelegenheid.

Het succes van Schiphol heeft ertoe geleid dat voortgaande groei niet meer als middel voor de versterking van de Nederlandse economie wordt gezien, maar als doel op zich.

En daar gaat het fout. Voortgaande groei van Schiphol heeft een verminderde meeropbrengst en bedreigt zelfs het vestigingsklimaat. Niet alleen vanwege de overlast, maar ook door de beperking van de ruimte voor huisvesting en ondernemerschap. Een groot gebied rond Schiphol krijgt het karakter van een gevleugelde monocultuur. Andere, innovatieve bedrijfssectoren bieden inmiddels een veel grotere bijdrage aan de ontwikkeling van het bruto binnenlands product dan de luchtvaart.

Geef daarom onze Schipholruimte weer terug aan de bewoners. Schiphol moet groeien naar krimp!

Lourens Burgers, bestuurslid WVB

Zo kunt u aan de slag

De WVB bestaat inmiddels ruim 25 jaar. Vrijwilligers hebben zich al die tijd ingezet om de belangen te dienen van de bewoners die overlast ervaren van vliegtuigen boven Amsterdam Zuidoost. Directe aanleiding was natuurlijk de Bijlmerramp in 1992.

De geluidsoverlast en andere bedreigingen zijn de afgelopen jaren feitelijk niet opgelost en de WVB heeft zeker nog veel bestaansrecht.

Maar de bestuursleden raken op: gezondheid en mantelzorg hollen het bestuur uit.

Het roer moet om en uw hulp is dringend nodig! Anders zijn we binnenkort genoodzaakt onszelf op te heffen...

Kom eens praten als u dat niet wilt. Neem contact op met ons bestuurslid Lourens Burgers, 020 - 696 42 60 of lourens.burgers@tip.nl.

Uitnodiging

Het roer moet om, hoe doen we dat?

Bewonersavond

woensdag 24 oktober

zie pagina 4

' Het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL) is opgericht om extra druk op de politiek te zetten, maar lokale groepen als de WVB zijn noodzakelijk als achterban.'





COALITIEAKKOORD
GROENLINKS/D66/PVDA/SP

Het Amsterdamse coalitieakkoord over Schiphol:

- Vanuit klimaat oogpunt, veiligheid, overlast en volksgezondheid is groei van Schiphol onwenselijk. Discussie hieromtrent is pas aan de orde na de herindeling luchtruim in 2023. Groei is dan alleen mogelijk als Schiphol plannen ontwikkelt en investeert om de meest duurzame hub-luchthaven van Europa te worden en zonder extra geluidshinder.
- Het meten en monitoren van de overlast en luchtkwaliteit rond Schiphol wordt sterk verbeterd om scherper in kaart te brengen wat de overlast en gezondheids- en klimaatschade voor bewoners is.
- Het aantal vakantievluchten wordt verminderd en we gaan ons ervoor inzetten dat korte afstandsvluchten zoveel mogelijk worden vervangen door treinverkeer. Daarvoor is het van belang dat treinstation Schiphol zich kan ontwikkelen tot een station voor internationaal treinverkeer, het doortrekken van de Noord-Zuidlijn helpt daarbij.

Lees het hele akkoord [hier](#) (download pdf)

Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart: samen zonder NIMBY gedrag

We kunnen niet langer onze ogen en oren sluiten voor de eindeloze groei van de luchtvaart. Steeds meer Nederlanders maken zich net als jij terecht zorgen om het veranderende klimaat, de toenemende overlast en de bizarre uitzonderingspositie van de luchtvaart.



Het ouderwetse overheidsbeleid leidt tot steeds meer vluchten, grotere vliegvelden en onmogelijk lage ticketprijzen. Maar groei van de luchtvaart gaat niet samen met een groene, veilige toekomst. We willen betaalbaar en snel op duurzame, klimaatvriendelijke manier kunnen reizen.

Daarom moet de groei van de luchtvaart stoppen. Ten opzichte van het klimaat en de omwonenden kunnen we niet langer stil zijn en toestaan dat Schiphol als een rupsje-nooit-genoeg maar blijft groeien. Wij roepen de overheid op in te grijpen en te investeren in alternatieven. Stop de oneerlijke concurrentiepositie van de luchtvaart t.o.v. de trein en bus. Hef belasting op vliegtickets en kerosine. Meer informatie: lbb.nl

De WVB is aangesloten bij UECNA

UECNA, de Europese bewonersorganisatie tegen vliegtuigoverlast, werd in 1968 opgericht door een Fransman, een Zwitser en een Duitser. Daarmee is de organisatie ouder dan de EU.

UECNA leden zijn nationale organisaties, regionaal actieve groepen en lokale bewoners die vechten tegen het lawaai en de uitstoot van vliegtuigen. Deze hebben grote invloed op de gezondheid: een groot aantal ziekten zijn nu definitief geassocieerd met dergelijke vervuiling.

UECNA zit aan tafel bij belangrijke vergaderingen over de luchtvaart en heeft contacten met politici en beleidsmakers uit veel Europese landen. Op hun website vind je best practices voor het tegengaan van overlast en actuele informatie over hot items.



De website uecna.eu is in het Engels, maar heeft een vertaalknop. Het twitteraccount is [@uecna_eu](https://twitter.com/uecna_eu)

**Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**

Geerdinkhof 189

**1103 PW Amsterdam-
Zuidoost**

Telefoon: 020 697 47 30

E-mail:

lourens.burgers@tip.nl

Website: wvb.nu

[WVB op Facebook](#)

[WVB op Twitter](#)

LONDEN

€ 20,- !!

*Bijkomende kosten:
het uitsterven van een
exotische regenwoudplant,
een door tornado's
verwoest dorp in de
Filippijnen, de tranen van
vijf ijsbeertjes die net
wees geworden zijn en
luchthavenbelasting.*

© Renske de Greef

Nieuwspraak

In *Animal Farm* laat George Orwell de leidende varkens opmerken dat 'alle dieren gelijk zijn, maar dat sommige dieren gelijk zijn dan andere.'

Schiphol is in dit soort redeneringen een meester. Zo wordt bij preferent baangebruik de windrichting en de windkracht afgewogen. Bij harde wind uit westelijke richting wordt de Buitenveldertbaan (de baan met de

laagste prioriteit) ingezet. Harde zijwind is gevaarlijk bij het landen en bij het stijgen. Dit lijkt een overtuigende redenering.

Wie echter naar de praktijk kijkt, ziet dat wanneer de Buitenveldertbaan in gebruik is vanwege harde wind uit het westen, tegelijkertijd de Polderbaan of één van de andere noord-zuid banen in gebruik zijn. Levensgevaarlijk zou je zeggen.

De mantra van de groei

We willen allemaal goedkoop vliegen, we willen het Europees Geneesmiddelen Bureau (EMA) binnenhalen, enzovoort 'en dus is groei van het luchtverkeer noodzakelijk'.

Het klinkt zo logisch, maar hoe zit het ook al weer met het milieu en de doelen die de regering volgens het klimaatakkoord van Parijs moet halen? Waarom maakt de luchtvaart geen deel uit van de afspraken?

Voor het eerst worden er serieus vragen gesteld bij de ongebreidelde groei van het luchtverkeer in Nederland, niet alleen op de Buitenveldertbaan, of op Schiphol. Moet Lelystad open? Moet Schiphol verplaatst worden naar zee? Er wordt nu nagedacht over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, dit is het moment om de groei een halt toe te roepen.

'Ik ben bestuurslid van de WVB, omdat de veiligheid van de bewoners rondom Schiphol voor mij van groot belang is en ook omdat ik tegenwicht wil bieden aan Schiphol en de mantra dat groei van het luchtverkeer noodzakelijk is.'

Gérard van Zwam

Het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL) is opgericht om extra druk op de politiek te zetten, maar lokale groepen als de WVB zijn daarbij noodzakelijk als achterban.

U kunt daar deel vanuit maken door u aan te sluiten, door een actieve rol te spelen.



GroenLinks Tweede Kamerlid Suzanne Kröger tijdens de bijeenkomst ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de WVB

Het roer moet om, maar hoe doen we dat?

Dit is het thema van een bewonersavond op **woensdag 24 oktober** in het Cultureel Educatief Centrum (Bijlmerdreef 1289) in Amsterdam Zuidoost. Aanvang 20.00 uur (zaal open 19.30).

Wij praten met Imane Nadif, woordvoerder luchtvaartzaken van GroenLinks in de gemeenteraad over de koerswijziging van het Amsterdamse gemeentebestuur.

Hoe gaat deze koerswijziging worden uitgewerkt? Wat staat de werkgroep daarbij te doen? Moet de WVB bijvoorbeeld mee blijven praten in de Omgevingsraad Schiphol? Wat zijn de voor- en nadelen? Wie gaat ons vertegenwoordigen? Of moet de werkgroep zich meer op actie richten? Hoe zou die actie eruit moeten zien, en hebben we daar mensen voor?

Meld u aan via onze secretaris Henk Kroese, hkroese33@kpnmail.nl

