



# Jaarverslag 2018

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

Het bestuur en de leden van de WVB vertegenwoordigen bewoners in Amsterdam-Zuidoost die hinder ondervinden van vliegverkeer.

We kunnen constateren dat de WVB, vooral door de opgebouwde expertise, al jaren wordt gezien als serieuze gesprekspartner. De WVB probeert te zorgen dat het belang van de omwonenden en de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar het resultaat blijft helaas onvoldoende. We zullen ons moeten blijven inzetten om de komende jaren hinderbeperkingen te kunnen realiseren en het evenwicht te herstellen in de betekenis van Schiphol voor het publieke belang en voor het bedrijfsbelang van de luchtvaartsector.

De samenstelling van het bestuur is per 1 januari 2018 als volgt:

W. Looman, voorzitter a.i.

H. Kroese, secretaris

H. Spreij, penningmeester

L. Burgers, bestuurslid

G. van Zwam, bestuurslid

F. van der Veen, bestuurslid

A.C.M. Wesseling van der Kleij

## 1. INLEIDING

---

De WVB zal blijven aandringen op het zoeken naar een evenwichtige balans tussen de economische belangen van de luchthaven voor de samenleving en de leefbaarheid: hinder, veiligheid van de omgeving en vooral die voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. Ook het klimaatprobleem stelt grenzen aan de luchtvaart. De zwaar gesubsidieerde luchtvaartsector zal meer en meer als een gewone bedrijfstak moeten voldoen aan algemene normen van maatschappelijkheid.

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.

De ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland en Europa zijn door de WVB in het verslagjaar weer actief gevolgd en zo nodig hebben we gereageerd richting politici, luchtvaartpartijen en de pers.

Wij hebben in dit verslagjaar weer meer ingezet op onze relatie met onze achterban, de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. Ook heeft de WVB dit jaar overleggen gehad met andere bewonersgroepen rondom Schiphol. Het versterken van het netwerk van bewonersgroepen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van Schiphol en onze positie daarin, blijkt een steeds belangrijkere factor voor meer effectiviteit.

Tenslotte is de WVB dankbaar voor de ontvangen subsidies van de Gemeente Amsterdam.

15 januari 2019

Bestuur Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

## 2. 2. THEMA'S

---

De WVB heeft in het verslagjaar veel aandacht heeft besteed aan de volgende onderwerpen.

### 2.1 Gevaar voor omwonenden

Bij het gevaar voor de omwonenden is in de huidige Luchtvaartwetten (nog) niet voorzien in adequate regelgeving. Het “groepsrisico” (= kans op een ongeval met meer dan 10 doden) is niet in de risicoanalyses meegewogen, hetgeen naar onze opvatting minimaal noodzakelijk is. De normstelling is bovendien niet dezelfde als die voor andere economische activiteiten wordt gehanteerd en allerlei risicofactoren worden buiten de berekeningen gehouden. Daarnaast worden aannames doorgevoerd die niet realistisch zijn. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid heeft in een onlangs gepubliceerde rapportage hierop nogmaals gewezen.

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, terwijl dit met minder gevaar voor omwonenden ook anders kan worden geregeld.

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 een aantal 'eenvoudige' maatregelen te nemen o.a.:

- niet manoeuvreren voor de landing boven dichtbevolkt gebied;
- woongebieden uitsluitend gestabiliseerd overvliegen;
- een verbod op verkort indraaien;
- uitvliegpaden zo veel mogelijk weg van woongebieden;
- adequate handhaving;
- risky-carriers weren van Schiphol;
- betere inspectie op de technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen;
- speciale procedures voor vliegtuigen in nood.

De voorzitter en secretaris van de WVB hebben in juni 2014 het laatste overleg gehad met een ambtenaar van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu over Externe Veiligheid. De verwachting was dat in 2015 een verbetering van het groepsrisico aan de Tweede Kamer ter besluitvorming zou worden voorgelegd als onderdeel van het nieuwe Luchthaven- en Indelingsbesluit (LIB). In 2016 heeft de WVB een zienswijze ingediend. Deze wordt betrokken bij de besluitvorming over het LIB. De afwezigheid van beleid voor de Oostbaan was een belangrijk kritiekpunt. Het zag er nu naar uit dat deze besluitvorming in 2017 plaats zou gaan vinden. Bij het schrijven van dit jaarverslag over 2018 was ons echter nog geen genomen besluit bekend. Wij hebben dit de afgelopen jaren ook aangekaart bij de wethouder van Amsterdam.

## 2.2 Geluidsprojecten

**2.2.1 Geluidsmetingen:** Ook in 2018 maken we nog steeds gebruik van onze mobiele geluidsmeters. Er zijn de afgelopen jaren 135 geluidsmeters uitgezet in de regio Schiphol. Het gaat hier om momentopnames.

- **Geluidsapp op smartphone:** Tegenwoordig hebben veel bewoners een app op hun smartphone waarmee zij heel goed geluidspieken van vliegtuigen kunnen meten.
- **Eigen geluidmeetposten:** Door de WVB werd al vele jaren tijd en aandacht gevraagd voor een online geluidmeetsysteem van EANS. In augustus 2012 heeft de WVB zelf in de H-Buurt van Zuidoost een microfoon op een dak geïnstalleerd en operationeel gemaakt. Nu krijgen we online veel live-informatie van passerende vliegtuigen. O.a. geluid- en luchtgegevens van een groot deel van het vliegverkeer van en naar de Buitenveldertbaan is nu goed te volgen. Bovendien blijven alle gegevens middels duidelijke grafieken bewaard. Zie de website van EANS (eans.net); de link EANS Live Meting bovenaan onze website verwijst direct naar geluidmeetposten Amsterdam-Zuidoost 1 (Huntum), 2 (Geerdinkhof) en 3 (Nieuw Kempering). Dit systeem volgt dus het vliegverkeer in de G-, H- en K-Buurten van Amsterdam-Zuidoost!



Met behulp van ons eigen geluidmeetnet constateren wij, dat afspraken over het gebruik van banen niet worden nagekomen. De zgn. Rinnooy Kan - norm (windnormering) wordt met voeten getreden. Er is altijd wel een reden te bedenken waarom deze norm niet toegepast kan worden (teveel wolken, teveel mist, teveel zon). Het schenden van al dit soort afspraken wordt tegenwoordig aangeduid met de term 'geSchiphold worden'.

## 2.3 Communicatie

### 2.3.1 Website

Eén van de middelen om onze doelstellingen te realiseren is het informeren van onze achterban en met deze achterban in dialoog te gaan. Onze website, Facebookpagina, Twitter en nieuwsbrief zijn daarvoor goed inzetbaar.

De website van de WVB is in 2000 opgezet voor een betere terugkoppeling van informatie naar onze achterban, de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. De huidige site bevat, naast enige algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar, geluid, luchtverontreiniging, het Alderakkoord en andere zaken over vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven. Dit verslagjaar zijn 47 items op onze website geplaatst.

**2.3.2 Facebook:** In 2015 hebben wij een pagina op Facebook aangemaakt. Via deze pagina hebben wij een aanvullende mogelijkheid om bewoners direct te kunnen informeren over actuele luchtvaartkwesties. In samenhang met de website vergroten wij hiermee ons bereik. In 2018 hebben wij 148 items geplaatst. Een aantal van de items hebben wij ook vanuit ons budget gepromoot. Hierdoor hebben wij tot meer dan 4.300 personen bereikt.

**2.3.3 Twitter:** in februari zijn we gestart met het account @WVBijlmer. We hebben inmiddels zo'n 80 tweets geplaatst die relevant zijn voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost op het gebied van vliegtuigoverlast. Het aantal volgers en retweets groeit gestaag. Toptweets halen makkelijk duizend views.

**2.3.4 Nieuwsbrief:** Wij hebben dit jaar twee nieuwsbrieven verspreid, in januari en in september. De nieuwsbrief is opnieuw een mogelijkheid om meer bewoners bij de werkzaamheden van de werkgroep te betrekken.

De nieuwsbrief van januari ging voor een belangrijk deel over de gemeenteraadsverkiezingen in maart. Een ander onderwerp was de wijze waarop bewoners 'geSchiphold worden'. Een voorbeeld is de wijze waarop het aantal vliegbewegingen wordt weggeredeneerd. In 2018 waren er ruim 512.000 vliegbewegingen. Dat is dus ruim boven de volgens het Aldersakkoord toegestane grens van 500.000. Door 17.000 vliegbewegingen toe te schrijven aan wat genoemd wordt 'general aviation' kon het aantal vliegbewegingen toch beneden de 500.000 geredeneerd worden.

De nieuwsbrief van september ging onder meer in op het collegeakkoord van Amsterdam, waarin opgenomen is, dat groei van Schiphol tot 2023 niet aan de orde kan zijn. Ook wordt melding gemaakt van de oprichting van het LBBL (Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart), dat een overkoepelende organisatie wil zijn voor de hele diversiteit aan actiegroepen die zich rond vliegvelden hebben ontwikkeld. Samen staan de groepen sterker. De WVB heeft zich daarom aangesloten bij het LBBL.

## **2.4 Verkiezingen Gemeenteraad**

In verband met de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 heeft de WVB in 2017 een manifest opgesteld. In dit manifest wordt ingegaan op thema's als effecten van vliegverkeer voor de veiligheid van bewoners, de risico's voor de volksgezondheid, de bijdrage van het vliegverkeer aan de klimaatontwikkeling, de betekenis van de afwezigheid van marktwerking voor de luchtvaart en de ontsluitingsrichting van Schiphol.

Aan de hand van de inhoud van dit manifest heeft de WVB de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen geanalyseerd. Ons bleek, dat een groot aantal partijen onze visie over de toekomst van Schiphol delen. In een brief aan de partijen die aan de onderhandelingen voor een nieuw college deelnamen hebben wij in een vervolgbrief nogmaals de hoofdlijnen van ons manifest voorgelegd. In het collegeakkoord staat een zeer restrictieve opvatting voor de toekomst van Schiphol. Deze opvatting speelt ook een belangrijke rol bij de standpuntbepaling van de BRS (Bestuurders Regio Schiphol) geleiding in de ORS (Omgevingsraad Schiphol) bij het formuleren van een advies voor de ontwikkeling van Schiphol na 2021, wanneer het huidige Aldersakkoord expireert.

## **2.5 Verkiezingen Provinciale Staten**

In maart 2019 zijn er weer verkiezingen voor de Provinciale Staten. Zoals wij dat voor de gemeenteraadsverkiezingen hebben gedaan, hebben wij ook voor de Provinciale Statenverkiezingen een manifest opgesteld. Dit manifest komt inhoudelijk overeen met onze stellingnamen verwoord in het manifest voor de gemeenteraadsverkiezingen. Wij hopen dat ook dit manifest veel overeenkomsten zal hebben met de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen.

## **2.6 De toekomst van Schiphol**

Verreweg het belangrijkste onderwerp in 2018 was de discussie over de toekomst van Schiphol. In 2021 loopt het huidige beleidskader af. De discussie over een nieuw beleidskader is dit jaar volop in gang gezet. Een brede maatschappelijk consultatie maakte onderdeel uit van de voorbereidingen. Leden van de WVB hebben volop in dit proces geparticipeerd.

In een brief aan de bewonersdelegatie binnen de ORS heeft de werkgroep haar zienswijze over deze toekomstige ontwikkeling neergelegd. Omdat deze zienswijze ook voor de toekomst richting zal geven aan de koers van de werkgroep presenteren wij hier de inhoud daarvan (volgende pagina).

## **2.7 Participatie WVB**

Het bestuur en leden van de WVB hebben in het verslagjaar geparticipeerd in de volgende platforms/commissies:

### **2.7.1 UECNA**

De WVB is lid van UECNA, de Europese koepelorganisatie die strijdt tegen vliegtuigoverlast (geluid, uitstoot, gevaar). Wouter Looman is onze vertegenwoordiger. Hij is bestuurslid en webmaster.

- De algemene ledenvergadering vond plaats op 21 april, met een bestuursbijeenkomst daaraan voorafgaand op 20 april.
- UECNA heeft een nieuwe uitbreiding van activiteiten met deelname aan ICAO-werkgroepen rond geluid als waarnemers voor ICSA (Internationale Coalitie voor een Duurzame Luchtvaart).
- Op 20 oktober 2018 werd een conferentie gehouden om de 50e verjaardag van de oprichting van UECNA te vieren, met deelname van vertegenwoordigers van veel Europese organisaties tegen vliegtuiglawaai. Deelnemers uit de verschillende landen hielden presentaties over actuele thema's uit hun land en best practices werden gedeeld. Bestuursleden blikten terug en vooruit. Wouters bijdrage bestond uit een presentatie over het belang van communicatie om de doelstellingen en acties UECNA te verspreiden, terugkijkend op de manieren waarop ze communiceerden in 1968 en de manieren waarop we communiceren in 2018. Hij analyseerde dat de problemen dezelfde waren en vandaag, maar zoals hij zei dat er tegenwoordig meer wetenschappelijke gegevens zijn en dat het eenvoudiger en directer is om al deze elementen te verspreiden door het gebruik van sociale media. Het gemiddelde voor UECNA-tweets is bijvoorbeeld zo'n 2 - 3.000 views met uitschieters naar meer dan 15.000 views.

Aan de leden van de ORS

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer komt op grond van overwegingen tot onderstaande conclusies ten aanzien het uit te brengen advies over de toekomst van Schiphol.

#### **Ruimtelijke kwaliteit**

Schiphol, gelegen midden in de Randstad, tast de belevingswaarde (woon- en leefmilieu) aan, eist de gebruikswaarde op voor uitsluitend vliegverkeer waardoor functies als wonen en innovatieve bedrijvigheid - toch te verwachten met vijf gerenommeerde kennisinstituten in de directe omgeving - niet geaccommodeerd kunnen worden en geeft het gebied bij ongewijzigd beleid een zeer beperkende toekomstwaarde.

#### **Gevaar**

De vliegpaden van met name de Buitenveldertbaan lopen precies over dicht bevolkte gebieden. Het te tolereren groepsrisico is een factor 10 hoger dan bij andere bedrijfssectoren. Dat een vliegcrash niet denkbeeldig is bewijst de Bijlmercrash van 4 oktober 1992. Er is tot op de dag van vandaag niets gedaan aan het voorkomen van een dergelijke crash.

#### **De Mythe van de groei**

Dat Schiphol moet groeien is een hardnekkige mythe. Een mythe die de werkelijke betekenis van Schiphol - de netwerkfunctie - duurzaam ondermijnt. Het toegenomen bulkvervoer staat de ontwikkeling van de netwerkfunctie en een versterking van de kwaliteit van Schiphol in de weg.

#### **Het huiswerk**

Schiphol kreeg in 2008 de opdracht om selectief om te gaan met het inzetten van de toegestane ruimte van 500.000 vliegbewegingen en heeft als loopjongen van de luchtvaartmaatschappijen door het laag en lager maken van de luchthaventarieven de ruimte zo snel mogelijk opgevuld.

Het huiswerk is niet gemaakt.

#### **Balans**

Publiek belang moet leidend zijn. Het bedrijfsbelang van de sector is daar ondergeschikt aan. Bij Schiphol is de verhouding tussen publiek belang en bedrijfsbelang volstrekt uit balans. Het bedrijfsbelang van de luchtvaartmaatschappijen is belangrijker geweest dan het publieke belang. Eenzijdig heeft het accent gelegen op bereikbaarheid en bulkvervoer. Het vliegverkeer staat de maatschappelijke en economische potenties van het gebied in de weg.

#### **Klimaat**

De stand van het klimaat staat er belabberd voor. De opdracht van Parijs is om een krachtige inspanning te leveren om de CO2 emissie terug te dringen. Wereldwijd neemt deze emissie echter toe in plaats van af. Aan de klimaatconferenties worden moeilijke besluiten voorbereid. De emissies van het luchtverkeer gaan echter ongehinderd voort. Als de sector geen substantiële bijdrage wil leveren dan is alleen de optie van reductie van het vliegverkeer nog over.

#### **Subsidies**

De luchtvaart wordt zwaar gesubsidieerd. Niet alleen is er een accijnsvrijstelling voor kerosine en het vrijstellen van BTW verplichtingen, ook hoeft de sector niet bij te dragen aan de financiering van de weg- en railinfrastructuur ter ontsluiting van de luchthaven over land, de bestrijding van de effecten van vliegen voor de volksgezondheid en het milieu (NOx, fijnstof en ultrafijnstof, slaapprobleem door geluidsoverlast). De luchtvaart draagt niet bij aan het oplossen van de klimaatproblemen, maar draagt bij aan de toename daarvan. De resultaten van de inspanningen van bewoners en bedrijven worden teniet gedaan door de almaar toenemende luchtvaart. De landingsrechten van Schiphol behoren tot de laagste van de grote luchthavens en zijn de laatste 10 jaar neerwaarts bijgesteld.

#### **De toekomst.**

- Eerst alsnog het huiswerk van 2008 overdoen. Dit betekent in de praktijk **gecontroleerde krimp**.
- **Geen nachtvluchten**.
- **Substitutie van vliegen door rail**.
- De **50/50 regel na 2021 is niet van toepassing** omdat aan de verplichting tot hinderbeperking niet is voldaan en de hinder voor omwonenden alleen maar is toegenomen.
- De **4 banen afspraak gaat van tafel**. Er mogen slechts 3 banen tegelijk worden ingezet. De handhaving van de 4 banenregel bleek een farce en blijkt dus niet geschikt.
- De **externe veiligheid** (het gevaar voor bewoners onder de vliegpaden) moet in beeld worden gebracht. De normen moeten worden gelijkgesteld met die van andere sectoren. De vliegpaden worden zo ingericht, dat gevaar voor omwonenden vermeden wordt. Proactie is beter dan preventie. Niet vliegen over dichtbevolkte gebieden.
- **Drastische verhogen van de landingsrechten**, waarvan de opbrengst gebruikt wordt om effectkosten te compenseren.
- Op termijn het **verplaatsen van de landingsbanen naar zee** om op die manier ruimte vrij te maken voor woningbouw en innovatieve bedrijvigheid in de omgeving van het stationsgebouw.



*50 jaar UECNA, 20 oktober Brussel*

- Een en ander leidde ertoe dat UECNA inmiddels meer naamsbekendheid heeft en vaker benaderd wordt om beleidsaanbevelingen te doen. Groot probleem blijft de financiering van alle kosten: de paar honderd euro bijdrage van deelnemende organisaties is bij lange na niet genoeg om alle kosten te dekken.
- Het bestuur komt sinds dit jaar vaker bij elkaar om de strategie te bespreken en voor overleg, als aanvulling op de maandelijkse telefonische bestuursvergaderingen. Voor meer informatie zie [uecna.eu](http://uecna.eu) en [@uecna\\_eu](https://twitter.com/uecna_eu)

### 2.7.2 Andere bewonersplatforms in de regio Schiphol

Er is informeel veel contact met andere bewonersplatforms die ook streven naar vermindering van overlast door vliegtuigen.

- **Omgevingsraad Schiphol (ORS):** Wouter Looman, voorzitter a.i van de WVB, is plaatsvervangend bewonersvertegenwoordiger in de ORS (voor de Zwanenburgbaan). Voor de Buiteveldertbaan is Peter Hesp bewonersvertegenwoordiger. De bewonersdelegatie is indertijd gekozen door kiesmannen, die ieder weer bewonersorganisaties vertegenwoordigden (zoals de WVB). Dit jaar is een begin gemaakt met het organiseren van de kiesmannen om op die manier een beter klankbord te geven aan de bewonersvertegenwoordigers in de ORS.
- **Werkgroep 'Het groeiend monument':** Herma Spreij heeft tot en met 2017 in deze werkgroep geparticipeerd. In 2017 was het 25 jaar geleden dat het EL-AI toestel in de flat Groeneveen/KleinKruitberg neerstortte. De herdenking was mede hierdoor toen groter van opzet en waren alle bevolkingsgroepen uit zuidoost vertegenwoordigd in/tijdens de herdenking. In 2018 was de herdenking van een iets bescheidener opzet. Als ieder jaar heeft de werkgroep een bloemstuk bij het monument geplaatst.
- **Lotgenotengroep:** Herma Spreij heeft deelgenomen aan deze groep. Besloten is om deze eind 2017 op te heffen, nadat geconstateerd werd dat er steeds minder mensen contact opnamen met de Lotgenoten Bijlmer Vliegkamp groep.
- **Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG):** met de AGG is een samenwerkingsverband ten aanzien van de geluidmeetposten 1 en 3, de telefoon en printer.



- Periodiek is er overleg tussen de wethouder luchtvaartzaken en vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties. De WVB maakt onderdeel uit van het overleg. De effectiviteit van dit overleg is het afgelopen jaar aanzienlijk versterkt. De bewonersvertegenwoordigers bespreken het overleg voor en ook na afloop wordt het overleg geëvalueerd en worden vervolgacties besproken. Zo hebben de bewonersvertegenwoordigers zich tot de raad gericht met de boodschap om het collegeakkoord uit te werken in een meer kaderstellende opdracht aan het college.

## **2.8 Ultrafijnstof**

Ultrafijnstof is één van de grote levensbedreigende problemen die het gevolg zijn van het luchtverkeer.

Op 12 december 2014 is het rapport van TNO gepubliceerd aangaande de mogelijke risico's van ultrafijnstof. Aan de Alderstafel is gesproken over dit rapport. De partijen hebben de ernst van de conclusies van het rapport benadrukt omdat het mogelijk effect heeft op de gezondheid van de bewoners van de Schipholregio, vooral binnen een afstand van 15 km. van de luchthaven (Zuidoost valt grotendeels binnen dit gebied). De partijen waren het met TNO eens dat dit verder onderzocht moest worden.

In 2015 is een vervolgonderzoek door RIVM uitgevoerd. In de rapportage van september 2015 wordt aangegeven dat het aandeel ultrafijnstof door vliegtuigen duidelijk aanwezig is. Maar er moet verder vervolgonderzoek komen om de betekenis hiervan te kunnen doorgronden. De staatssecretaris heeft toen, op verzoek van de Tweede Kamer, toegezegd dat er verder onderzoek zou volgen. In april 2016 zijn de resultaten hiervan aan de Tweede Kamer en de ORS gepresenteerd. De uitkomsten gaven de staatssecretaris en Tweede Kamer aanleiding om een uitgebreid longitudinaal vervolgonderzoek goed te keuren. Dit onderzoek is pas in december 2017 van start gegaan en zal ca. vier jaar duren. Wel is afgesproken dat tussenresultaten direct bekend gemaakt zullen worden zodat ze meegenomen kunnen worden bij de besluitvorming over nieuw luchtvaartbeleid vanaf 2021.

## **2.9 Bewonersparticipatie**

Er zijn ook in dit verslagjaar veel contacten geweest met bewonersbelangenorganisaties.

### **Contacten met belangengroeperingen o.a.:**

- Stichting Tuinstad Buitenveldert
- Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
- Bewonersgroep in West (BAAT)
- Werkgroep Bewonersbelangen Groeneveen
- Vereniging van Huiseigenaren Groot Geerdinkhof
- Bewonersvereniging Hakfort en Huigenbos
- Bewonersvereniging Huntum
- Buurtoverleg in de K-buurt Bijlmermeer
- Bewonersvereniging Kikkenstein
- Bewoners Belangenvereniging Kantershof
- Bewoners Belangenvereniging Kelbergen

- Bewonersvereniging Nieuw-Kempering
- Bewonersvereniging Mondriaan-Kortvoort
- Bewonersgroepen uit Gaasperdam
- Bewonersgroep Venserpolder
- Individuele bewoners Zuidoost en overig Amsterdam (naar ons verwezen via Stadsdeel Zuidoost en de Gemeente Amsterdam)
- Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG)
- Bewonersgroepen uit Engeland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Spanje, Griekenland en Noorwegen (verenigd in UECNA, Brussel)
- Vereniging Milieudefensie
- Stichting Natuur & Milieu.
- Milieufederatie Noord-Holland

### **2.10 Bewonersbijeenkomst**

Op 24 oktober heeft de WVB in het CEC gebouw aan de Bijlmerdreef een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Centraal stond de uitvoering van het collegeakkoord van de gemeente Amsterdam. Een forum met vertegenwoordigers van verschillende bewonersorganisaties spraken met elkaar in een forum over hun wensen met betrekking tot het door de gemeente te voeren Schipholbeleid. Het raadslid voor Groen Links in de gemeenteraad Imane Nadif gaf vervolgens aan de hand van de uitkomsten van de discussie aan op welke manier zij vanuit de raad richting wil geven aan het beleid. 20 bewoners uit Zuidoost hebben geparticipeerd in deze informatieve bijeenkomst.

### **2.11 Archivering**

De WVB heeft veel beeldmateriaal over de periode 1992 tot en met 1995. In het verslagjaar is besloten om deze beelden te digitaliseren zodat ze beter beschikbaar blijven voor de toekomst.

## **3. OVERZICHT ACTIVITEITEN WVB IN 2018**

---

Hieronder volgt een opsomming van de activiteiten in 2018 van de WVB:

- 15 januari – De toekomst van Schiphol in Pakhuis De Zwijger, aanschaf boek Noise Landscape
- 19 januari - voorgesprek bewonersgroepen voor bijeenkomst met wethouder Kock in Amsterdam
- 25 januari - gesprek bewonersgroepen met wethouder Kock in Amsterdam
- 30 januari - vergadering Dagelijks Bestuur WVB over vaststelling financieel jaarverslag 2017
- 8 februari - WVB bestuursvergadering
- 19 februari - bezoek meetlocatie ultrafijnstof in Haarlemmermeer
- 5 maart - bezoek symposium Een vlucht naar voren in Bodegraven
- 19 maart - gesprek Milieufederatie Noord-Holland in Zaandam

22 maart - WVB bestuursvergadering

23 maart - bezoek symposium Eerlijk over Vliegen in Utrecht

10 april - gesprek met Kirstine Gartz

11 april - gesprek met de heer Dijkstra (Tweede Kamer VVD) in Den Haag

16 april - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg Omgevingsraad Schiphol (ORS) in Hoofddorp

20 - 21 april - bestuursvergadering en algemene ledenvergadering van UECNA in Brussel

24 april - participatiebijeenkomst OSB Gulden Kruis i.v.m. samenstellen nieuw coalitieakkoord gemeenteraad

25 april - overleg Greenpeace in zake actie Stop Luchtvaartgroei in Amsterdam

3 mei - vergadering Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL) in Utrecht

15 mei - bijwonen Algemeen Overleg Luchtvaart in de Tweede Kamer in Den Haag

21 juni - WVB bestuursvergadering

23 juni - bijwonen landelijke manifestatie Stop Luchtvaartgroei op het Museumplein

24 juni - opening tentoonstelling en debat in OBA Bijlmerplein over actievoeren in Zuidoost; ook archiefmateriaal van de WVB werd hierbij tentoongesteld

26 juni - bijwonen Algemeen Overleg Luchtvaart in de Tweede Kamer in Den Haag

27 juni - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg ORS in Hoofddorp

28 juni - Afscheidsbijeenkomst vanwege vertrek drie bestuursleden (na 25 jaar)

2 juli – Interview met Israëliische documentairemaker die onderzoek doet over de Bijlmercrash

9 juli - vergadering LBBL in Utrecht

12 juli - vergadering met de plaatsvervangend directeur Luchtvaart in Den Haag

21 juli – bestuursvergadering UECNA in Brussel

30 juli - vergadering LBBL in Utrecht

22 augustus - vergadering LBBL in Utrecht

23 augustus - WVB bestuursvergadering

28 augustus - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg ORS in Hoofddorp

29 augustus - vergadering LBBL in Rotterdam

6-7 september - bijwonen Future Aircraft Design and Noise Impact, 22nd Workshop of the Aeroacoustics Specialists Committee of the CEAS

7 september - voorbereiding bewonersbijeenkomst 24 oktober

12 september - vergadering LBBL in Utrecht

19 september – bijeenkomst ministerie van I&W met LBBL in Den Haag

21 september - bijwonen Regioforum Omgevingsraad Schiphol in Hoofddorp

27 september - vergadering LBBL in Utrecht

28 september - WVB bestuursvergadering

29 september - kiesmannenbijeenkomst in Badhoevedorp

4 oktober - kranslegging tijdens herdenking El-Al-crash.

4 oktober - interview over grondgeluid in Amsterdam

5 oktober - bezoek expertwerkgroep luchthaven Deurne in Antwerpen

5 oktober - ontmoeting met UECNA afgevaardigde voor LBBL manifestatie 6 oktober

6 oktober - deelname aan landelijke manifestatie LBBL in Amsterdam

8 oktober - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg ORS in Hoofddorp

11 oktober - WVB bestuursvergadering

17 oktober - vergadering LBBL in Utrecht

20 oktober - 50-jarig bestaan UECNA in Brussel

24 oktober - WVB bewonersavond Zuidoost

5 november - huiskamerbijeenkomst in provinciehuis Noord-Holland

8 november - vergadering LBBL in Utrecht

9 november - voorgesprek bewonersgroepen voor bijeenkomst met wethouder Kock in Amsterdam

10 november - kiesmannengesprek van de maatschappelijke consultatie in Badhoevedorp

14 november - gesprek met Sabina Sorber (redacteur VVE Geerdinkhof)

20 november - gesprek met Ellis Kramer (LBBL) over publiciteit

19 november - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg ORS in Hoofddorp

21 november - gesprek bewonersgroepen met wethouder Kock in Amsterdam

23 november - bijwonen Regioforum Omgevingsraad Schiphol in Hoofddorp

23 november - WVB bestuursvergadering

29 november - WVB bestuursvergadering

29 november - bijwonen clustervertegenwoordigersoverleg ORS in Hoofddorp

30 november - vergadering LBBL in Utrecht

3 december - huiskamerbijeenkomst Buitenveldertbaan in Amstelveen

3 december - bezoek Critical Review Omgevingsraad Schiphol over economie in Hoofddorp

8 december - bezoek Luchtvaardag in Amsterdam

12 december - gesprek met Suzanne Kröger (Tweede Kamer GroenLinks) in Den Haag

10 december - afscheidsbijeenkomst ambtenaar luchtvaartzaken gemeente Amsterdam

20 december - WVB bestuursvergadering (brainstorm)

Naast deze geagendeerde bijeenkomsten heeft zeer veel ad hoc overleg plaatsgevonden in verband met de verschillende acties die de WVB heeft ondernomen.

#### 4. FINANCIËN

---

Ook dit jaar heeft de WVB subsidie ontvangen van Stadsdeel Zuidoost. Wij zijn daardoor in staat geweest onze activiteiten te continueren en nieuwe actuele zaken op te pakken. Wij zijn het Stadsdeel Zuidoost erkentelijk voor deze bijdrage.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2018 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie en donaties. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit inhoudelijk jaarverslag, online toegestuurd aan het subsidiebureau van de Gemeente Amsterdam.

Tijdens de bestuursvergadering van de Stichting WVB op ..... 2019 is de penningmeester gedechargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2018.

#### 5. RESULTATEN

---

De WVB kan over het verslagjaar de volgende positieve effecten melden:

- De WVB heeft weer een intensiever contact met de achterban opgebouwd.
- De WVB heeft de communicatie met de achterban verder verbeterd en verbreed.
- De WVB heeft haar positie in voor de luchthaven relevante netwerken versterkt.
- De WVB gebruikt haar versterkte positie om effectiever de belangen van de bewoners te kunnen dienen en krachtiger in te kunnen zetten op realisatie van haar doelstellingen:
  - minder gevaar,
  - minder hinder (geluid en luchtverontreiniging),
  - minder aantasting van de gezondheid als gevolg van luchtverkeer boven dichtbevolkte gebieden,

- bijdrage aan het agenderen van het klimaatprobleem als gevolg van de luchtvaart,
- bijdragen aan het relativeren van het economisch belang van Schiphol voor de regio.

Het meten van de effecten van de inspanningen van de WVB ter verbetering van het leefklimaat van de bewoners van Amsterdam-Zuidoost vindt o.a. plaats door:

- Monitoring aantal hits op de website.
- Monitoring aantal volgers op Facebook en Twitter.
- Eigen waarneming (via bewonersverenigingen, persoonlijke contacten met burgers, etc.).

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, geluidsoverlast en luchtverontreiniging 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 deel kan nemen aan alle relevante discussies. Wij hopen ook de komende jaren de belangen voor de bewoners van Zuidoost, inzake de overlast door vliegverkeer, te kunnen blijven behartigen.

## **6 VOORUITBLIK 2019**

Het komend jaar leggen wij de focus op:

- Betere marktwerking in massavervoer door tegengaan fiscale bevordering vliegverkeer.
- Vliegverkeer brengen binnen de werking van het klimaatbeleid.
- Tegengaan van te veel vliegbewegingen boven dicht bevolkte gebieden.
- Minder vluchten.
- Ontmythologiseren van de noodzaak van groei van het vliegverkeer voor de economische positie van Amsterdam.