

Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2005



INHOUDSOPGAVE

	blz.
<i>Voorwoord</i>	3
1. <i>Introductie</i>	4
2. <i>Voornaamste doelstellingen en aandachtspunten van de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer</i>	5
3. <i>Opvallendste activiteiten en aandachtspunten in 2005</i>	6
3.1 De lessen van de Bijlmerramp op 4 oktober 1992	6
3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid	6
3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico	6
3.4 Evaluatie nieuwe Luchtvaartwet	7
3.5 Project geluidsmetingen	8
3.6 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en centrale stad	8
3.7 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs	8
4. <i>Website WVB</i>	9
5. <i>Participatie WVB</i>	10
5.1 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	10
5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)	10
5.3 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	10
5.4 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	11
5.5 Lotgenoten Bijlmer Vliegcramp	11
6. <i>Contacten</i>	12
6.1 Contacten van de WVB	12
6.1.1 Instanties verbonden met luchtvaart	12
6.1.2 Politiek	12
6.1.3 Belangengroeperingen	12
6.1.4 Overige contacten	13
7. <i>Overzicht presentaties en deelname aan diverse bijeenkomsten</i>	14
8. <i>Pers</i>	15
8.1 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	15
8.2 Contacten met de pers	15
9. <i>Financiën</i>	15
10. <i>Resultaten</i>	15
<i>Bijlage</i>	



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2005 van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, afgekort: WVB.

Ook in dit verslagjaar heeft de WVB de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart nauwlettend gevolgd, vooral vanuit de positie van de bewoners in Amsterdam-Zuidoost, die onder de aan- en uitvliegroutes wonen. Dit jaar heeft in het teken gestaan van het aanbieden door de WVB van acht verbetervoorstellen aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in het kader van de evaluatie van de Luchtvaartwet.

Hoewel nog steeds merkbaar is dat door de ingebruikname van de Polderbaan (vanaf 2003) de overlast voor zuidoost door het landend vliegverkeer naar de Buitenveldertbaan is afgenomen wordt, door de heersende westenwinden, vaker gebruik gemaakt van de Buitenveldertbaan dan was verwacht.

De contacten met bewonersgroepen uit andere Europese landen, die dezelfde belangen hebben als de WVB, zijn in 2005 gecontinueerd. Er zijn ontmoetingen geweest in Brussel. Ook zijn daar weer contacten gelegd met Europarlementariërs. Het accent van deze ontmoetingen lag op het bundelen van krachten om Europese nachtvluchten te verbieden.

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

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

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

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

Onze contacten worden vermeld in hoofdstuk 6 terwijl de externe activiteiten worden aangegeven in hoofdstuk 7. De relatie tot de pers staat beschreven in hoofdstuk 8.

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

Tenslotte worden onze resultaten vermeld in hoofdstuk 10.

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

Wij hopen dat u na het lezen van dit verslag inzicht hebt gekregen in de activiteiten van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer.

het Bestuur van de Stichting WVB

22 februari 2006



1 INTRODUCTIE

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

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

De WVB bestaat uit kernleden en gewone leden:

De kernleden maken deel uit van de kerngroep. Deze groep heeft in het jaar 2005 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspeland op de actualiteit, nog bijeenkomsten op ad hoc basis geweest. De kerngroep bewaakt de doelstellingen en stemt het beleid daarop af.

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

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

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

In de samenstelling van het *bestuur* zijn in 2005 geen wisselingen geweest.

De *kerngroep* heeft in 2005 bestaan uit de bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website e.d.

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



2 VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VAN DE WERKGROEP Vliegverkeer 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 gremia
- voorlichting aan bewonersgroeperingen
- ondersteuning van de stadsdeelraad ten aanzien van zaken met betrekking tot het vliegverkeer
- vergroting van de expertise met betrekking tot het vliegverkeer
- kritisch volgen van berichtgeving over ontwikkelingen in de luchtvaart en zo nodig alert en adequaat reageren
- bundeling van bewoners(groeperingen) o.a. met betrekking tot registratie van gemeten geluidsoverlast van vliegtuigen.



3 OPVALLENDSTE ACTIVITEITEN EN AANDACHTSPUNTEN IN 2004

Als we terugkijken naar wat 13 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise wordt gezien als gesprekspartner, die probeert te zorgen dat het belang van de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar het resultaat is nog onvoldoende om evenwichtig te zijn. 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

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 2004 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 onvoldoende verbetering bereikt en zijn de beschikbare mogelijkheden hiertoe nog niet doorgevoerd.

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

3.2 Toekomst Nederlandse Luchtvaart en gevolgen voor milieu en gezondheid

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

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

3.3 De nieuwe Luchtvaartwet en het groepsrisico

Ten aanzien van het gevaar voor de omwonenden is in de nieuwe Luchtvaartwet 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 51% van de gevallen tijdens de beginklim nadat het vliegtuig is losgekomen van de startbaan. Bij de landingsongevallen gebeurt het ongeluk in 58% van de gevallen tijdens het manoeuvreren voor de nadering naar de landingsbaan toe. Dit nu zijn precies de fases van een vlucht die boven het woongebied in Amsterdam-Zuidoost worden afgewikkeld door de luchtvaartsector, hoewel dit met minder gevaar voor omwonenden ook anders kan worden geregeld.

Een veilig Schiphol kan helemaal niet volgens staatssecretaris van Geel. Hij meent dat de regering moet ophouden burgers knollen voor citroenen te verkopen. Volgens de WVB kan het wel een stuk minder gevaarlijk worden als vermijdbare risico's ook daadwerkelijk worden vermeden. De WVB pleit ervoor 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
- Maatregelen om kaping te voorkomen
- Risky-carriers weren van Schiphol
- Betere inspectie op technische staat van vliegtuigen die Schiphol aandoen
- Verbieden/verplaatsen van binnenlandse vluchten
- Speciale procedures voor vliegtuigen in nood.

De WVB heeft in 2004, samen met Milieudefensie, een kort geding aangespannen tegen de overheid om een zodanig beschermingsniveau te handhaven dat de groeirisico's voor omwonenden worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. De rechter heeft een voor ons gunstige uitspraak gedaan.

Ook ondersteunt de WVB de motie Baarda (Eerste Kamer). Deze motie regelt dat de overgang van de oude naar de nieuwe wet gelijkwaardig plaatsvindt ten aanzien van het beschermingsniveau voor de bewoners. Zonder deze motie zou er een slechtere bescherming zijn dan bij de oude wet en de PKB. Ook heeft de nieuwe wet slechts 35 handhavingpunten terwijl dat er in de oude wet 250 waren. De gelijkwaardige overgang zal worden gecontroleerd bij de evaluatie die in 2005 plaatsvindt.

3.4 Evaluatie van de nieuwe Luchtvaartwet

Het Rijk heeft in het verslagjaar iedereen in de regio uitgenodigd om in het kader van de evaluatie met verbetervoorstellen te komen. Meer dan 600 verbetervoorstellen zijn ontvangen van Gemeenten, bewonersorganisaties, de luchtvaartsector, het Rijk en instanties als de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Helaas maakt de externe veiligheid c.q. gevaar voor de omwonenden geen onderdeel uit van de evaluatie.

Ook de WVB heeft schriftelijk acht verbetervoorstellen ingediend (zie bijlage).

In april 2006 neemt het Kabinet een besluit over de groeimogelijkheden van Schiphol.



3.5 Project geluidsmetingen

Ook in 2005 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. Door een eenvoudige wijze van meten en registreren krijgt de WVB, aan de hand van de verzamelde overzichten, een vrij goed totaalbeeld van de gemeten geluidsproductie door vliegtuigen. Er zijn inmiddels 120 geluidsmeters uitgezet. De WVB heeft een bijdrage geleverd aan de Geluidsknelpuntennota van de Gemeente Amsterdam.

3.6 Relatie met deelraad Amsterdam-Zuidoost en centrale stad

Medio 1999 was de Deelraad met het voorstel gekomen om de WVB als adviesraad in te stellen, gezien de know-how die bij de werkgroep aanwezig is. Vervolgens is toen, tijdens een onderhoud van het Dagelijks Bestuur met de WVB, afgesproken dat de WVB periodiek in overleg treedt met de stadsdeelvoorzitter en portefeuillehouder milieu. De ambtelijke ondersteuning zal dan plaatsvinden vanuit REO en Beheer & Milieu.

Op 26 augustus heeft overleg plaatsgevonden tussen de heer P. Litjens, wethouder Milieu en de kerngroep van de WVB. De WVB had dit overleg aangevraagd naar aanleiding van de evaluatie van de nieuwe luchtvaartwet die in 2005 is gestart. Er zijn door Gemeenten, bewonersorganisaties, de luchtvaartsector, het Rijk en instanties als de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) verbetervoorstellen ingediend ten behoeve van de evaluatie door de Tweede Kamer in februari 2006. De variëteit van de voorstellen is bijzonder groot en niet allemaal zonder gevolgen voor Amsterdam-Zuidoost en haar inwoners. Zo wordt er onder andere door een aantal partijen sterk op aangedrongen om (permanent of bij wijze van proef) de Buitenveldertbaan frequenter te gaan gebruiken en daarmee de Polderbaan te ontlasten. Het stadsdeel heeft contacten gelegd met de gemeente die zich gelukkig sterk maakt om een dergelijk initiatief, met behulp van goede argumenten (toename gevaar en geluid), niet tot uitvoer te laten komen.

3.7 Overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs.

In 2005 is overleg geweest met bewonersgroepen uit vele Europese landen en Milieudefensie 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 present geweest bij overleggen in Brussel. Daar ontmoeten wij andere bewoners belangenorganisaties, milieu-organisaties, bestuurders van gemeenten, Europarlementariërs, en wel vanuit verschillende EU-landen. Ook vertegenwoordigers van vliegvelden zijn hierbij aanwezig. 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; de vraag is of een nachtverbod voor heel Europa te realiseren is.
- emissies in verschillende luchtlagen; Wat zijn de gevolgen?



- de gevolgen van condensstrepen versus zonlicht; het zonlicht wordt steeds meer tegengehouden;
- gezondheid en verhoogde kans op sterfte rond een luchthaven
- risico's voor bewoners wonend onder vliegpaden; vastgesteld wordt dat gestabiliseerd vliegen boven dichtaaneengesloten woonbebouwing verplicht zou moeten zijn;
- werkgelegenheid en economie
- de groei van de luchtvaart in de komende jaren (vooral in China en Arabische landen).

In maart zijn vanuit de WVB brieven gestuurd naar Europarlementariërs om steun te vragen voor verminderen cq verbod op nachtvluchten. Hierop zijn veel schriftelijke reacties ontvangen.

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.

De huidige site www.wvb.nu bevat, naast enige algemene informatie, artikelen die meer inzicht kunnen geven in het gevaar en andere zaken van vliegverkeer in de omgeving van een luchthaven.

In het voorjaar van 2005 is de website verder geprofessionaliseerd. De opbouw van de site is nu aantrekkelijker dan voorheen en het is 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 Klankbordgroep Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

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

5.2 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)

Een lid van de WVB participeert in de denktank van dit platform waarbij 60 bewonersorganisaties zijn aangesloten. De nieuwe regelgeving zou tenminste gelijkwaardig moeten zijn aan de normen zoals door de PKB van 1996 vastgesteld. Het PLRS streeft ernaar dat de beloofde gelijkwaardigheidstoets ook daadwerkelijk uitgaat van de juiste informatie om deze toets te kunnen doen.

5.3 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

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

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

Voorafgaande aan iedere CROS-vergadering vindt een stedelijk vooroverleg plaats met de wethouder en beleidsambtenaren van luchtvaartzaken op het stadhuis of bij afd. EZ van de gemeente Amsterdam. Ook vindt een vooroverleg plaats met de andere clusterbewonersvertegenwoordigers uit de regio. In totaal is de Amsterdamse clustervertegenwoordigster in het verslagjaar op 35 vergaderingen en overleggen in het kader



van de CROS present geweest.

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

5.4 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument

De herdenking van de Bijlmerramp wordt meer en meer aan vrijwilligers overgelaten. Een bestuurslid van de WVB is hierbij betrokken.

5.5 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp

Een lid van het bestuur van de WVB participeert in de in 2001 opgerichte groep Lotgenoten Bijlmer Vliegramp, waarin slachtoffers van de Bijlmerramp, die gezondheidsproblemen hebben, steun bij elkaar kunnen vinden. Zij kunnen met elkaar in contact komen, wetenswaardigheden uitwisselen en zij kunnen ook hun verhaal aan elkaar kwijt. Sinds 2004 heeft deze groep een eigen onderkomen gekregen in de flat Hofgeest. De WVB houdt haar maandelijkse vergaderingen in het kantoor van de Lotgenoten.



6 CONTACTEN

6.1 De contacten van de WVB

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

6.1.1 Contacten met instanties, die te maken hebben met luchtvaart

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

Doel van deze contacten is om te komen tot minder gevaar en minder overlast voor de omwonenden. Gesprekspunten zijn o.a. geweest:

- Aandacht voor de toename van gevaar, geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de omgeving.
- Het verhogen van de FAF (Final Approach Fix) in de aanvliegeroute voor de Buitenveldertbaan van 2000 ft (600 m) naar 3000 ft (900 m). Het stillere glide-path begint dan ca. 18 km i.p.v. 12 km (midden boven de Bijlmer) vanaf het punt bij Pampus. Een verandering die de geluids- en angstoverlast sterk kan beperken.
- Verzoek om gestabiliseerd te vliegen boven aaneengesloten woonbebouwing en een verbod op "verkort indraaien".

6.1.2 Contacten met de politiek

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

6.1.3 Contacten met andere belangengroeperingen t.w.:

- Platform Leefmilieu Regio Schiphol
- SWAB (Schiphol Werkgroep Amstelveen / Buitenveldert).
- Platform Vliegoverlast Amsterdam
- Buurtoverleggen in de H- en K-buurt Bijlmermeer
- Bewonersverenigingen in de H- en K-buurt Bijlmermeer
- Bewonersvereniging Kantershof
- Bewonersvereniging Huntum



- Bewonersvereniging Kelbergen
- Bewonersgroep uit Gaasperdam
- Individuele bewoners Zuidoost en overig Amsterdam (naar ons verwezen via Stadsdeel Zuidoost en de Gemeente Amsterdam)
- Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG)
- Bewonersgroepen uit Groot-Brittannië, België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Spanje en Oost-Europa
- Vereniging Stop AWACS Overlast, Brunssum/Schinveld
- Vereniging Milieudefensie
- Milieucentrum Amsterdam
- Milieufederatie Noord-Holland
- Stichting Natuur en Milieu
- Meldpunt Gezondheid en Milieu

6.1.4 Overige contacten

Verder zijn er contacten geweest met:

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



7 OVERZICHT PRESENTATIES, DEELNAME AAN DIVERSE BIJeenKOMSTEN

Hieronder volgt een opsomming van externe activiteiten in 2004.

- | | |
|--------------|---|
| januari | Nieuwjaarsrecepties diverse politieke partijen |
| 12 januari | Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost. |
| 15 maart | Stadhuis: Kennismaking en overleg met de heer F. Huffnagel, wethouder Economische Zaken Amsterdam. WVB presenteert zeven verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie luchtvaartwet. |
| 17 maart | Imagine IC: Structuurvisie Amsterdam-Zuidoost. |
| 22 maart | Hoofddorp: over concept-verbetervoorstellen i.v.m. evaluatie nieuwe Luchtvaartwet. |
| 20 april | Bijeenkomst platforms. |
| 27 mei | IJtoren: werkconferentie over Verbetering Luchtkwaliteit georganiseerd door de Gemeente Amsterdam (IVV). |
| 1 juni | Imagine IC: structuurvisie Amsterdam-Zuidoost. |
| 26 augustus | Overleg met de heer P.Litjens, wethouder Milieu, over de druk vanuit een aantal partijen (rond de Polderbaan) om de Buitenveldertbaan frequenter te gaan gebruiken en dit heeft gevolgen voor de bewoners van Amsterdam-Zuidoost. |
| 08 september | Assendelft: informatiebijeenkomst, georganiseerd door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid. |
| 20 september | Brussel: bijeenkomst met Europese bewonersgroepen |
| 04 oktober | * 13 ^e herdenking Bijlmerramp.
* Multiculturele T.V.: deelname aan uitzending in het kader van de herdenking van de Bijlmerramp. |
| 19 oktober | Bezoek van medewerkers van het projectteam Schiphol MEIS van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat om te praten over de door de WVB ingediende verbetervoorstellen, geregistreerd onder de nrs. V00043/V00089. |
| 04 november | Bijwonen voorstelling “Going down” (met link naar de Bijlmerramp). |
| 11 november | Brussel: overleg met Europese bewonersgroepen en Europarlementariërs over stopzetting nachtvluchten, geluidsoverlast, gevaar en luchtverontreiniging door vliegtuigen. |



8. PERS

De WVB heeft ook in deze verslagperiode weer goede contacten gehad met de pers. De WVB heeft meegewerkt aan t.v.- en radio-programma's. Ook zijn er interviews met de schrijvende pers geweest.

8.1 Onderwerpen waarmee de WVB in 2005 in de publiciteit is gekomen:

<i>wanneer:</i>	<i>naar aanleiding van:</i>
juli	aan de grond houden van toestel van Onur Air vanwege slecht onderhoud

8.2 Contacten met de pers

In 2005 zijn er *perscontacten* geweest met:

<i>Schrijvende pers</i>	Trouw, Amsterdams Stadsblad en De Echo
<i>Radio</i>	Radio Noord-Holland
<i>Televisie</i>	AT5

9. FINANCIËN

Voor het jaar 2005 heeft de WVB wederom subsidie ontvangen van het Stadsdeel Zuidoost. Wij zijn daardoor in staat geweest onze lopende activiteiten te continueren en een aantal nieuwe op te starten. Wij zijn het Stadsdeel Zuidoost zeer erkentelijk voor hun geleverde financiële bijdrage in het afgelopen jaar.

In een door de WVB opgesteld financieel overzicht over het jaar 2005 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie. Dit overzicht wordt, tegelijk met dit jaarverslag, toegestuurd aan het Stadsdeelkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Welzijn.

Tijdens een bestuursvergadering van de Stichting WVB op 22 februari 2006 is de penningmeester gedechargeerd voor het gevoerde financiële beleid over 2005.

10. RESULTATEN

Het bestuur van de WVB is van mening dat alle inspanningen van de afgelopen jaren er mede toe hebben geleid dat in overheids- en luchtvaartkringen het besef is gegroeid dat rekening moet worden gehouden met de belangen van bewoners onder aan- en uitvliegroutes van de luchthaven Schiphol, in het bijzonder met betrekking tot het gevaar en de overlast van vliegverkeer. 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.



Colofon

Oplage 75 ex.

Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer:
Postbus 22624,
1100 DC Amsterdam-Zuidoost
tel/fax: 020 - 6974 730
e-mail: postbus@wvb.nu
postbank nr.: 689 33 97





Aan het Dagelijks Bestuur van
Stadsdeel Zuidoost
t.a.v. de afdeling Welzijn
Postbus 12491
1100 AL Amsterdam-Zuidoost

Amsterdam, 22 februari 2006.

Ons kenmerk:
Wvb/06.15

Geachte Bestuur,

Betreft: inhoudelijk jaarverslag en financiële verantwoording 2005.

Wij hebben het genoegen u bijgaand het inhoudelijk en financieel jaarverslag over 2005 toe te zenden van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB).

Mede dankzij de financiële bijdrage van Stadsdeel Zuidoost hebben wij onze werkzaamheden kunnen continueren. Daarvoor zijn wij u zeer erkentelijk.

Wij hopen dat u middels deze verslaggeving een goede indruk krijgt van onze activiteiten en aandachtsgebieden in 2005 waarbij de WVB is opgekomen voor de belangen van de bevolking in Amsterdam-Zuidoost.

Met vriendelijke groeten,

namens Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer:

mevr. H. Spreij, penningmeester

mevrouw A.C.M. Wesseling - van der Kleij, secretaris.

Bijlagen: 2.