



Jaarverslag van de

**Stichting Werkgroep Vliegverkeer
Bijlmermeer**



over het jaar

2003



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 2003</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 Project geluidsmetingen	7
3.5 Relatie met Deelraad Amsterdam-Zuidoost	7
3.6 Communicatie met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	7
4. <i>Ontwikkeling en onderhoud Website WVB</i>	8
5. <i>Participatie WVB</i>	9
5.1 Medisch Onderzoek Vliegramp Bijlmermeer (MOVb)	9
5.2 Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM)	9
5.3 Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS)	9
5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)	10
5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument	10
5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp	10
6. <i>Contacten</i>	11
6.1 Contacten van de WVB	11
6.1.1 Instanties verbonden met luchtvaart	11
6.1.2 Politiek	11
6.1.3 Belangengroeperingen	11
6.1.4 Pers	12
6.1.5 Overige contacten	12
7. <i>Overzicht presentaties en deelname aan diverse bijeenkomsten</i>	13
8. <i>Pers</i>	15
8.1 Persbericht	15
8.2 Onderwerpen waarmee publiciteit is gehaald	15
8.3 Contacten met de pers	15
9. <i>Financiën</i>	16
10. <i>Resultaten</i>	16

Bijlage



VOORWOORD

Voor u ligt het jaarverslag 2003 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.

Aan het einde van het verslagjaar is merkbaar dat door de ingebruikname van de Polderbaan het landend vliegverkeer in aantal is afgenomen. Echter, door de heersende westenwinden moet toch nog meer gebruik worden gemaakt van de Buitenveldertbaan dan was verwacht.

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 nader ingegaan op de verdere ontwikkeling en het onderhoud van 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 door het lezen van dit verslag een indruk krijgt van de activiteiten van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer.

het Bestuur van de Stichting WVB

23 mei 2004



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. Voordat de groep werd opgericht waren er al, vanuit diverse bewonersorganisaties, initiatieven ontstaan ter bestrijding van de overlast van vliegverkeer. De ramp heeft deze groeperingen bijeen gebracht.

De werkgroep bestaat uit kernleden en gewone leden:

De kernleden maken deel uit van de kerngroep. Deze groep heeft in het jaar 2003 één maal per maand vergaderd. Bovendien zijn er, inspelend 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 het *bestuur* hebben in 2003 de volgende personen zitting genomen:

- | | | |
|---|--------------------------------------|----------------|
| - | T. Schipper | voorzitter |
| - | mevr. A.C.M. Wesseling-van der Kleij | secretaris |
| - | mevr. H. Spreij | penningmeester |
| - | mevr. S. Schra | bestuurslid |

De *kerngroep* heeft in 2003 bestaan uit de hierboven genoemde bestuursleden, aangevuld met kernleden met specifieke aandachtsgebieden zoals bewonersparticipatie, opzet en onderhoud van onze website e.d.

De ontwikkelingen van de nationale luchthaven zijn door de WVB actief gevolgd. In dit kader is regelmatig ingegaan op uitnodigingen van diverse instanties voor overleg. 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 2003

Als we terugkijken naar wat 11 jaar WVB heeft betekend kunnen we constateren dat de WVB mede door de opgebouwde expertise wordt gezien als gesprekspartner, die er voor zorgt dat het belang van de omgeving van de luchthaven duidelijk in de besluitvorming wordt betrokken, maar 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 2003 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 van Amsterdam-Zuidoost.

De 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) wordt 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.

In de loop van 2003 blijkt dat de beloofde norm voor vlieggevaar (1990 = uitgangspunt) niet te realiseren is hoewel de motie Van Gijzel, waarin dit werd vastgelegd, bepalend was voor de aanvaarding van de nieuwe Luchtvaartwet. Vandaar dat de WVB eind 2003 de rechtszaak ondersteunt, die door Milieudefensie was aangespannen, met als doel de overheid te dwingen een statistisch causaal model te ontwikkelen voor het vaststellen van een norm voor groepsrisico. De uitspraak van de rechter is een overwinning voor Milieudefensie en bewoners.

3.4 Project geluidsmetingen

Ook in dit verslagjaar 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 115 geluidsmeters uitgezet.

3.5 Relatie met Deelraad Amsterdam-Zuidoost

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. In januari 2003 is er een overleg geweest tussen WVB en wethouder P. Litjens. Uitgangspunt voor dit overleg was een nadere kennismaking voor de wethouder met WVB en het uitwisselen van informatie over actuele zaken met betrekking tot vliegverkeer. Ook zijn er informeel contacten geweest met de stadsdeelvoorzitter en leden van de stadsdeelraad.

3.6 Communicatie met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (m.n.staatssecretaris)

In september heeft de WVB een brief gestuurd naar mevrouw M. Schultz van Haegen, staatssecretaris, met het verzoek te voorkomen dat de slotcoördinator slots gaat verhandelen, die niet binnen de wetgeving passen. In oktober heeft de staatssecretaris geantwoord dat de overheid noch bij de vaststelling van de capaciteit, noch bij de verdeling van de slots een rol speelt. Indien echter in de loop van een jaar zou blijken dat de grenswaarden ten aanzien van de geluidsbelasting worden overschreden zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat maatregelen treffen om de wettelijke grenzen te handhaven.

In december is door de WVB een reactie gestuurd naar het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de startnotitie MER wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol. De WVB ziet geen noodzaak voor voortijdige wijziging van de wet die vooral beoogt om kwantitatieve groei mogelijk te maken.

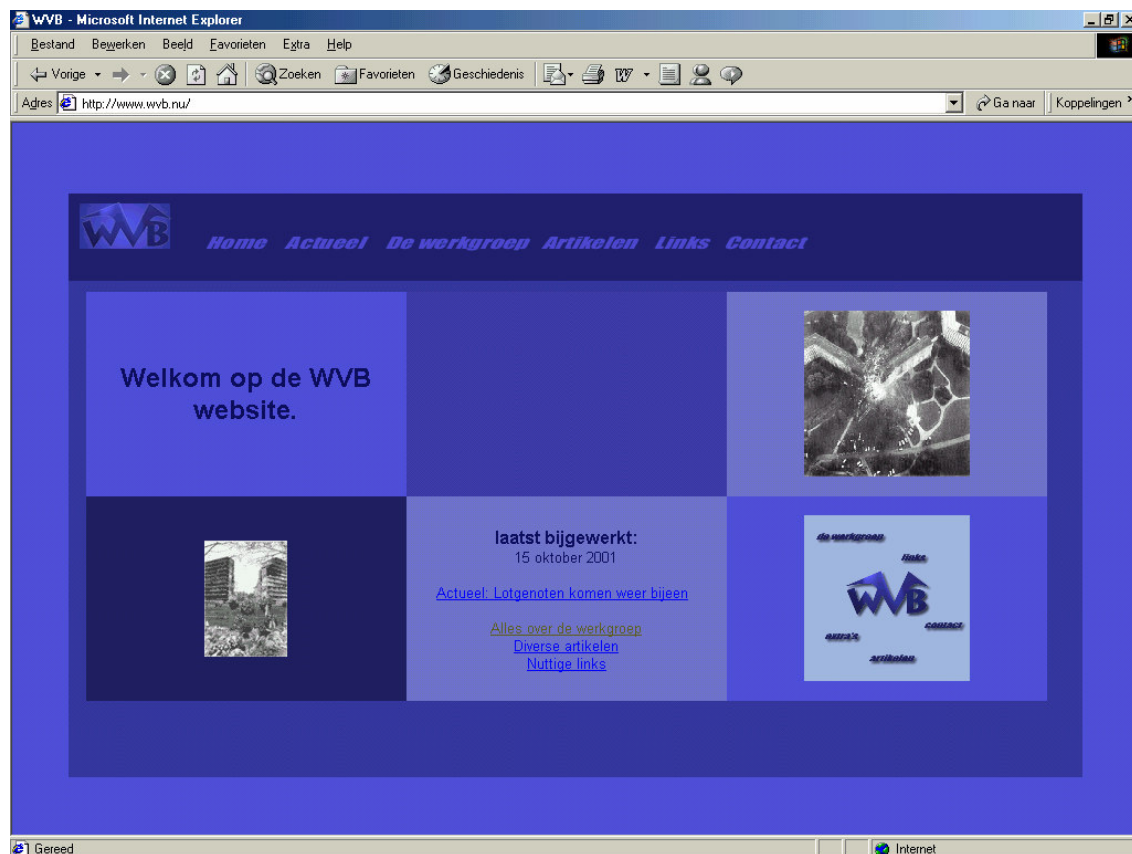


4 ONTWIKKELING EN ONDERHOUD WEBSITE WVB

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 <<http://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.

De WVB heeft in 2003 besloten de site verder te professionaliseren zodat meer op actuele situaties kan worden ingespeeld. Dit betekent dat begin 2004 meer geavanceerde software zal worden aangeschaft om deze wens te kunnen vervullen.





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 Medisch Onderzoek Vliegramp Bijlmermeer (MOVB)

Als gevolg van de Parlementaire Enquête is een gezondheidkundig onderzoek onder de Bijlmerbewoners opgezet. De WVB participeert in de begeleidende klankbordgroep en heeft hierin ook voorstellen gedaan. De WVB heeft zich ingezet voor de beïnvloeding van het Medisch Onderzoek ten behoeve van de bewonersslachtoffers van de Bijlmeraanval om een volledig en adequaat onderzoek en behandelplan te bewerkstelligen. Bij de instelling van de klankbordgroep in mei 1999 heeft de WVB aangegeven aan welke minimumvoorwaarden het MOVVB zou moeten voldoen. Teleurgesteld hebben we moeten concluderen dat de wensen van de bewoners/slachtoffers in steeds mindere mate werden gehonoreerd en dat het epidemiologisch onderzoek onder de bewoners/slachtoffers in 2002 helemaal is afgeblazen. De WVB beraadt zich in 2003 nog steeds over de vraag in hoeverre verdere participatie in deze klankbordgroep nog zinvol kan zijn en kan leiden tot het vinden van een oplossing voor de problemen van de bewoners/slachtoffers.

5.2 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 gezondheidkundige effecten van vliegverkeer. Een belangrijk onderzoek naar slaapverstoring door nachtelijk vliegverkeer 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 nachtrekime wordt uitgebreid tot tenminste 07.00 u 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, al dan niet toevallig, eerst plaats heeft gevonden nadat de nieuwe regelgeving door het parlement was gelooft, waardoor de resultaten van dit onderzoek niet van invloed hebben kunnen zijn op deze besluitvorming.

5.3 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. Het lijkt erop dat deze actie succesvol is en dat hierdoor het parlement weer op scherp blijft staan



5.4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

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

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

Voorafgaande aan 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, en wel in Haarlem. In totaal is de Amsterdamse clustervertegenwoordigster in het verslagjaar op 29 bijeenkomsten in het kader van de CROS present geweest.

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

5.5 Herdenking Bijlmerramp en het groeiend monument

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

5.6 Lotgenoten Bijlmer Vliegramp

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



6 CONTACTEN

6.1 De contacten van de WVB

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

6.1.1 Contacten met instanties, die te maken hebben met luchtvaart

- Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
- RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) i.v.m. GES (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol)
- Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst

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

- 1 Aandacht voor de toename van gevaar, geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de omgeving.
- 2 Het verhogen van de FAF (Final Approach Fix) in de aanvliegroete 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.
- 3 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, waarbij ca. 60 bewonersbelangengroeperingen zijn aangesloten
- 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



- Klankbordgroep Bijlmermeer
- Bewonersgroep uit Gaasperdam
- Individuele bewoners Zuidoost en overig Amsterdam (naar ons verwezen via Stadsdeel Zuidoost, Stadsdeel Noord en de Gemeente Amsterdam)
- Bewonersgroepen uit Groot-Brittannië, België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Spanje
- Vereniging Milieudefensie
- Milieucentrum Amsterdam
- Milieufederatie Noord-Holland
- Stichting Natuur en Milieu
- Meldpunt Gezondheid en Milieu

6.1.4 Contacten met de pers

zie hoofdstuk 8

6.1.5 Overige contacten

Verder zijn er contacten geweest met:

- de heer J. Lau, manager a.i. Stadsdeel Zuidoost
- Aktiegroep Geluidshinder Gaasperdammerweg
- Technische Universiteit Delft
- Universiteit van Leiden
- Universiteit van Amsterdam
- Vrije Universiteit van Amsterdam
- scholieren en studenten van HBO-opleidingen en Universiteiten in Nederland
- spotters



7 OVERZICHT PRESENTATIES, DEELNAME AAN DIVERSE BIJEENKOMSTEN

Hieronder volgt een opsomming van externe activiteiten in 2003.

januari	Nieuwjaarsrecepties diverse politieke partijen
14 januari	Nieuwjaarsreceptie Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost.
16 januari	Persconferentie n.a.v. publicatie rapport prof. G. Berkhout.
29 januari	Overleg met wethouder P. Litjens van Amsterdam-Zuidoost
07 februari	Ronde-tafel-gesprek met vier wethouders van de centrale stad.
18 februari	Congrescentrum Amstelveen: bijwonen verkiezingsdebat leden Provinciale Staten van Noord-Holland.
19 februari	Persconferentie over epidemiologisch onderzoek Bijlmerramp bij hulpverleners
27 februari	Haarlem: bijwonen verkiezingsdebat leden Provinciale Staten van Noord-Holland, georganiseerd door Milieufederatie Noord-Holland.
20 maart	Contact met lid van de Raad van Verkeer & Waterstaat
21 maart	Universiteit van Leiden, afdeling bestuurskunde: interview voor conferentie met als onderwerp “Hoe groepen bewoners zich organiseren na een ramp en wat ze bereiken (Bijlmerramp en veerboot Zweden)”
04 april	Informatiecentrum Bijlmermeer: brainstormen Dagelijks bestuur en ambtenaren met bewoners over planning ruimtelijke ordening.
08 april	Debat Vliegoverlast Schiphol in de Vondelkerk in Amsterdam met lezing mevrouw W. Passchier-Vermeer TNO over slaapverstoring door vliegtuiglawaai. In het panel zaten o.a. wethouder M. van der Horst en M. Poelgeest. De organisatie was in handen van Platform Vliegoverlast Amsterdam.
22 april	Deelname aan inventarisatie onderzoek van het Ministerie van VROM dat gericht is op het stimuleren van de inbreng van burgers bij de voorbereiding en uitvoering van gezondheid- en milieubeleid
11 juni	Haarlem: overleg met secretaris a.i. van CROS
01 september	Stadhuis gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp: debat PvdA en Schiphol
04 oktober	11 ^e Herdenking Bijlmerramp.



- 21 oktober Provinciehuis Haarlem: lezing gegeven op minisymposium over Schiphol en de impact (geluid/gevaar) op bewoners onder aan- en uitvliegroutes
- 30 oktober Hotel Haarlem-Zuid: bijwonen expertmeeting 'meten en rekenen' van vliegtuiggeluid
- 13 november Brussel Europees Parlement: conferentie Transport and Noise, met name over geluidsoverlast door vliegtuigen gedurende de nacht. Tevens ontmoeting met bewonersgroepen uit Engeland, Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, België en Spanje
- 18 november Zaandam: informatie-avond over MER-procedure rekenfout Schiphol
- diverse data: informatievoorziening aan middelbare scholieren en studenten die werkstukken/scripties maken over Schiphol.



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 Persbericht

In 2003 is door de WVB één *persbericht* opgesteld:

datum: *onderwerp:*

07 februari verslag ronde-tafel-gesprek met vier wethouders van de centrale stad (zie bijlage)

8.2 Onderwerpen waarmee de WVB in 2003 in de publiciteit is gekomen:

wanneer: *naar aanleiding van:*

februari gesprek WVB met vier wethouders van de centrale stad waarbij is gesproken over:

- pleidooi WVB voor gestabiliseerd vliegen boven aaneengesloten woonbebouwing;
- stopzetten nachtvluchten;
- het installeren van meer meetpunten

oktober mening WVB naar aanleiding van uitspraak van staatssecretaris Van Geel dat de luchthaven nu onveilig is dan in 1990

oktober onderzoeksrapportage Universiteit Leiden, Stockholm University and Swedish Defence College over 'the long shadow of disaster'

november lezing over 'een snelweg boven je hoofd'

8.3 Contacten met de pers

In 2003 zijn er *perscontacten* geweest met:

<i>Schrijvende pers</i>	Trouw, Haarlems Dagblad, Amsterdams Stadsblad en De Echo
<i>Radio</i>	Radio Amsterdam, Radio Noord-Holland, Radio I
<i>Televisie</i>	RTV Noord-Holland, AT5



9. FINANCIËN

Voor het jaar 2003 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 2003 is een verantwoording gegeven van de ontvangen subsidie. Dit overzicht is in februari 2003 toegestuurd aan het Stadsdeeltkantoor Amsterdam-Zuidoost, afdeling Welzijn.

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