

Amstelveen 9 januari, 2012,

Waarde burgemeester, beste Jan van Zanen,

Uit het hart: Dank voor de zeer geslaagde Nieuwjaarsreceptie 2012. Amstelveen kan hier trots op kan zijn! Al bij binnenkomst werd ik aangenaam verrast door het muziekspel van de Amstelveense accordeonvereniging. Wat is het leven zonder muziek....

Onderstaand treft u de begeleidende tekst aan bij de brief aan wethouder J.W. Groot en zijn ambtenaar Schipholzaken. De brief zelf en de bijlagen zitten hier niet bij. In aanvulling op deze brief, breng ik nog graag het volgende onder uw aandacht.

Ter informatie:

De SWAB maakt deel uit van de Koepel BLRS (Vereniging tot Behoud Leefmilieu Regio Schiphol -**BLRS** , samen met 16 andere Platforms.

Bij de eindstemming op 1 oktober 2008 over het Aldersadvies, met inbegrip van een in der haast -en via een tussentijdse opdracht- in elkaar getimmerd nieuw handhavingstelsel VVA. (Vliegen Volgens Afspraak) (Er zou 2 jaar mee geëxperimenteerd worden. Een experiment waarbij volgens een systeem van strikt preferentieel vliegen gevlogen zou worden, de Buitenveldertbaan de minst preferente baan is en waarbij alle nog resterende 35 handhavingpunten zullen verdwijnen), stemden 14 van de 26 in de **Vereniging Gezamenlijke Platforms**, VGP (waaronder de SWAB) tegen het advies. We verlieten de Alderstafel , vlak voor de deadline. We konden onze beginselen niet verloochenen. Dhr. Alders dreigde met "Wie tegen stemt doet niet meer mee". De SWAB stemde tegen omdat wij de nog resterende Handhavingpunten beslist wilden behouden, We hadden beslist geen vertrouwen in een stelsel, dat juridische bescherming al weer minder bescherming bood dan het vorige. (En dat blijkt nu dus al na het 1e experimenteer jaar.)

De 14 uittreeders verenigden zich in de BLRS (vereniging tot **B**ehoud Leefmilieu **R**egio **S**chiphol, waarna er zich nog 3 platforms bijvoegden. We zijn de grootste koepel in de regio Schiphol met in ons midden grote en reeds lang bestaande platforms. (Zie bijlage format BLRS) De VGP telt nu nog slechts 3 Platforms van buiten de gemeente Haarlemmermeer, de rest 2 substantiële platforms Haarlemmermeer en uit een groot aantal wijk- dorpsraden en wijkverenigingen uit de Haarlemmermeer.

Sinds 1 november 2010 is het experiment in werking getreden dat gedurende 2 jaar zal gelden. Mocht dit experiment een succes zijn en wordt er voldaan aan bepaalde voorwaarden, dan zal dit na afloop in werking treden en zal het bestaande systeem met zijn handhavingpunten worden afgeschaft. In verband met dit experiment staat op de website van de gemeente Amstelveen het volgende (zie:

<http://www.amstelveen.nl/web/show?id=183614&langid=43>):

De Buitenveldertbaan is en blijft de minst gebruikte baan. Het aanscherpen van het baangebruik (strikt preferentieel vliegen) leidt tot een beperking van de inzet van de Buitenveldertbaan. Dat betekent dat onder normale omstandigheden het aantal vluchten op of onder het niveau van 2007/2008 blijft en de hinder niet verder toeneemt.

Deze tekst staat ook in een hand out van de Gemeente van 22 juni 2008 die is uitgedeeld ter gelegenheid van een door de Gemeente georganiseerde inloopavond.

In een persbericht van de Gemeente van 2 oktober 2008 (zie bijlage) staat het volgende:

Het stellen van een plafond aan de groei en het uitgangspunt dat het verkeer wordt afgehandeld op de banen die het minste geluidsoverlast geven betekent dat de hinder in Amstelveen per saldo niet toeneemt. De Buitenveldertbaan is en blijft de minst gebruikte baan. Onder normale omstandigheden blijft het gebruik van de Buitenveldertbaan

ongeveer op het huidige niveau (2007/2008) en neemt mogelijk zelfs af. Het gebruik van de Buitenveldertbaan tot 2020 komt daarmee op een lager niveau dan eerder was afgesproken.

Niet alleen de gemeente Amstelveen gaat ervan uit dat het vliegen volgens het nieuwe systeem positief voor Amstelveen (Buitenveldertbaan) zal uitvallen, ook de Alderstafel is daar van uitgegaan. Ik voeg toe een sheet met cijfers zoals die ter gelegenheid van de presentatie van de Alderstafel op 29 september 2010 is gepresenteerd. Hieruit blijkt duidelijk dat het gebruik van de Buitenveldertbaan in absolute zin in met **7 % zal afnemen** bij een groei van het aantal vliegbewegingen tot 510.000. Het aantal vliegbewegingen blijft ca 30.000. Overigens was dit ook het aantal waarvan oud-wethouder Pols altijd wilde uitgaan, zo gaf hij aan in diverse gesprekken.

Dus zowel de Alderstafel als uw Gemeente hebben aangegeven en geven nog steeds aan dat de Buitenveldertbaan minder gebruikt zal gaan worden. De SWAB heeft hier echter nooit in geloofd maar ik hou u graag aan deze toezegging! Omdat een inwoner van Amstelveen Noord deze belofte ook niet kon plaatsen heeft zij al in oktober 2008 aan de betreffende ambtenaar gevraagd hoe het kan dat ondanks groei van Schiphol naar 510.000 vliegbewegingen de Buitenveldertbaan net zoveel of mogelijk zelfs minder dan in 2007/2008 gebruikt zal gaan worden gezien het feit dat deze baan ook in het oude, huidige systeem al de minst preferente is. Deze mevrouw is destijds op het gemeentehuis geweest waar zij de uitleg kreeg dat de Buitenveldertbaan geregeld ten onrechte werd ingezet (hoewel dit door Bezoekbas wordt ontkend), dat in 2007 de norm voor de Buitenveldertbaan ten onrechte is verhoogd en dat deze ruimte gebruikt kan worden om de toename van de vluchten op te vangen.

De realiteit is echter compleet anders. Ik sluit bij een tabel met cijfers betreffende het baangebruik van de afgelopen jaren.

Aantal vliegbewegingen Buitenveldertbaan							
Jaar	Eerste kwartaal (nov t/m jan)	Tweede kwartaal (febr t/m apr)	Derde kwartaal (mei t/m juli)	Vierde kwartaal (aug t/m okt)	Totaal	Totaal aantal vliegbewegingen	% Buitenveldertbaan van totaal
2007	11619	5517	11549	3601	32286	454799	6,97%
2008	9555	8704	10529	6625	35413	450974	7,86%
2009	5996	7283	10913	6809	31001	411334	7,54%
2010	6922	4923	9071	12364	33280	400564	8,31%
2011	9291	8295	13689	11807	43082	432955	9,95%

Uit deze cijfers blijkt dat de Buitenveldertbaan zowel in relatieve als absolute zin steeds meer wordt gebruikt. Het afgelopen jaar verwerkte de Buitenveldertbaan ruim 43.000 vluchten. Dit is 30 % meer dan in gebruikjaar 2010 (en 21% meer dan in 2008 en 24% meer dan in 2007, de referentie jaren). En dat bij in totaal minder vliegbewegingen! Als verklaring wordt immer het weer aangevoerd of onderhoud maar uit de tabel blijkt duidelijk dat het geen incident betreft. Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt immers dat het relatieve gebruik van de Buitenveldertbaan alsmear blijft stijgen. Er is meer aan de hand.

Mocht het relatieve baangebruik hetzelfde blijven als thans en Schiphol in 2020 510.000 vliegbewegingen kent, dan betekent dat voor de Buitenveldertbaan ca 50.000 vliegbewegingen ! !

Maar het is reëel te veronderstellen dat het relatieve baangebruik nog verder zal toenemen. Bij meer vluchten zal er vaker onderhoud nodig zijn, vaker extra inzet van land- en startbanen en daarmee de Buitenveldertbaan, etc etc.

Het gebruik van deze baan neemt zorgwekkende vormen aan en moet voor de gemeente Amstelveen een punt van grote aandacht worden. Deze baan is zowel in het oude als het nieuwe systeem de minst preferente en minst gebruikte baan maar de LVNL heeft zoveel mogelijkheden af te wijken van de preferentie en of dat reëel is, is volkomen ondoorzichtig. De afgelopen maanden heeft de SWAB talloze meldingen gehad van burgers over het gebruik van de Buitenveldertbaan. Het is voor hen vaak totaal onbegrijpelijk (afgezien van storm en mist en dergelijke) waarom deze baan zo vaak open is (begrijpt u bijvoorbeeld dat zichtbeperking reden is voor inzet van deze baan wanneer de sterren en de maan aan de hemel staan en vliegtuigen met het blote oog tot in de verte te volgen zijn (ik heb foto's!). Zelfs onder dergelijke omstandigheden geeft de LVNL zichtbeperking aan! Maar ook verwachte weersomstandigheden worden aangewend; omstandigheden die in de toekomst liggen en zich vaak niet eens gaan voordoen. Al deze bevindingen zijn consistent met onze BLRS analyse: Er wordt in 40 % van de tijd onterecht een 2e start of landingsbaan ingezet (en daarmee vaak de Buitenveldertbaan). (Zie svp bijlage NoVVA). Het afgelopen jaar 2011 had SWAB/BLRS 4 formele gesprekken met de heer Alders. Dit omdat de Tweede kamer vond, dat BLRS evenredig geïnformeerd diende te worden. Wij overhandigden de heer Alders onze zeer degelijke analyse NoVVA. Hij zou deze inbrengen in de extra Alderstafel - Evaluatie VVA d.d., 27 jan. a.s. Wethouder Groot kent deze analyse ook en wij verzochten hem deze ook in te brengen bij de Evaluatie. Hij reageerde hierop nog niet.

Omdat de eerder genoemde inwonster constateerde dat de Buitenveldertbaan toch veel meer gebruikt bleek te worden dan toegezegd, heeft zij bij mail van 14 september 2011 aan wethouder Groot gevraagd hoe het mogelijk is dat de Buitenveldertbaan ondanks groei van Schiphol minder ingezet zal worden. Na weken wachten kreeg zij het volgende antwoord:

De belofte dat de Buitenveldertbaan met het nieuwe stelsel minder gebruikt zou worden heeft dus te maken met het achterwege blijven van de stuurmaatregelen zoals ik net schetste.

Dit in strijd met alle beloften (zie bijlagen) als ook het antwoord van BAS dat haar werd gegeven op dezelfde vraag welk antwoord als volgt luidde:

Indicatief wordt verwacht dat bij een groei naar 510.000 vliegbewegingen de Buitenveldertbaan (09/27) voor landen en starten 7 procent minder vliegbewegingen verwerkt ten opzicht van 400.000 vliegbewegingen. Dit is afhankelijk van onder andere weersomstandigheden die er van jaar tot jaar toe kunnen leiden dat de Buitenveldertbaan meer of minder ingezet wordt of andere operationele belemmeringen.

Deze inwonster, samen met velen anderen, voelt zich door uw Gemeente totaal in de steek gelaten. Ik draai al vele jaren mee in het Schipholdossier en heb al zoveel tegenwerking en misstanden meegemaakt. Ik denk niet dat ik u hoef te vertellen dat er veel schort aan de hele gang van zaken. Ik kan u verzekeren dat veel inwoners van Amstelveen zich door uw Gemeente in de kou gezet voelen.

Ik breng graag nog het volgende onder uw aandacht:

1) Op de website van de gemeente Amstelveen is na goed zoeken de jaarrapportage 2008 Luistervink (van Geluidconsult) te vinden. De rapportages over de jaren 2009 en 2010 zijn nog steeds niet gepubliceerd. Amstelveen beheert al sinds 1992 Meetposten van Geluidconsult. Anno heden zijn dat er 2: Eén bij Uilenstede en één in Amstelveen-Zuid: Parlevinker. De aanschaf van een dergelijke meetpost kost €30.000,- eenmalig. De

rapportages per jaar € 7000,-. Amstelveen beheert die Meetpunten niet voor niets! Amstelveen ging ooit tot aanschaf van de Meetpunten over, omdat het Rijk nog steeds slechts geluid *berekent* via een zeer ontoegankelijke rekenformule die verre van correct is. Het verschil meten - berekenen wordt op dit punt elk jaar groter en begint onrustbarende vormen aan te nemen.

Geluidconsult rapporteerde in haar rapport van 2008: "De oorzaak moet gevonden worden in een onjuiste database van de vliegtuigemissie van het in Nederland door het ministerie van V&W voorgeschreven rekenmodel en o.a. doordat niet de werkelijk gevlogen hoogte wordt berekend, maar de hoogte volgens de vluchtprocedure evenals allerlei andere aannames in het rekenmodel.

2008: De gemeten geluidbelasting in Lden is 2.92 dBa hoger dan de berekende geluidbelasting 2008.

De gemeten Lnight is 4.76 dBa hoger dan de berekende geluidbelasting. Het verschil meten versus berekenen is afgelopen jaar fors toegenomen met resp. 1.7 en 2.7 dBa. De Luistervink heeft een grotere stijging van de geluidbelasting ten opzichte van het vorig jaar gemeten dan is berekend.

Het verschil meten versus berekenen is afgelopen jaar fors toegenomen met resp. 1.7 en 2.7 dBa. De Luistervink heeft een grotere stijging van de geluidbelasting ten opzichte van het vorig jaar gemeten dan is berekend.

In november jl. legde de betreffende ambtenaar ons een conceptvoorstel voor, voor de rapportage 2010 Uilenstede op de Amstelveense website. (Het jaar 2009 was trouwens zeer lawaaiig, maar hebben we nog niet!) Dit concept is erg eenzijdig en weinig kritisch. Daarop reageerden wij nu met genoemde brief. Er zaten slordigheden in en we stelden een groot aantal verbeteringen voor, alsook gelijktijdige publicatie van de rapportages 2009, 2010 en een eerste uitleg over het disproportionele aantal vluchten over het gebruiksjaar 2011. Over de rapportage van Luistervink zelf hebben we ook vragen gesteld. De conclusie is immers dat er een daling van de geluidbelasting is terwijl het aantal vliegbewegingen enorm is toegenomen. Hoe kan dit? Geluidconsult bv. vermoedt een verschuiving van de aanvliegroute naar het zuiden waardoor er natuurlijk anders wordt gemeten (maar per saldo natuurlijk geen daling van de geluidsbelasting!). We wachten nu af wat het antwoord zal worden.

Overigens; de geluidsbelasting in Randwijck ligt nog hoger dan de metingen bij Uilenstede omdat Randwijck immers nog dichterbij Schiphol ligt.

2) In de zomer 2010 vroeg SWAB een gesprek aan met wethouder Groot. Ook hij vond dat belangrijk. Dat gesprek kwam er oktober 2010 (met de betreffende ambtenaar) en we bespraken:

1) De vreemde meetresultaten in de meetposten..Geluidconsult meet ook sinds 2007 structureel hogere waarden dan berekende uitkomsten, zelfs overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingpunten,

2) Onze irritatie dat nog steeds de Luistervinkrapportage 2009 niet was gepubliceerd.

3) Het vlieggedrag op de Buitenveldertbaan. Onze oud SWAB-voorzitter Ernst Slot nam waar, - en hij niet alleen - dat de route van de Buitenveldertbaan door vliegtuigen werd gebruikt om daarna te landen op de Kaagbaan en/of Oostbaan. Dit is inmiddels ook erkend door LVNL volgens de ambtenaar. Onze vraag: tellen die vluchten statistisch mee als vluchten op de Buitenveldertbaan, of hoe zit dat? Er werd afgesproken dat Groot een gesprek met LVNL zou aanvragen en wij hierover uitsluitsel zouden ontvangen. Dat bleef uit! Opnieuw kwam er een gesprek op ons verzoek in april 2011.

Inmiddels was het gebruiksjaar 2011 halverwege en het regende het bij ons klachten van boze burgers. Er bleek in het eerste kwartaal 2011 al **32%** meer gevlogen, dan in 2010 op de Buitenveldertbaan! Het gesprek met LVNL had nog steeds niet plaatsgevonden. (We hebben overigens van al de gesprekken verslagen en goedgekeurd door wethouder Groot). We maakten een lijstje met 6 concrete afspraken! Na helderheid van de zijde van LVNL en wethouder Groot zelf, zouden we samen een interview geven aan Amstelveens Weekblad. In juni 2011 werden wij gebeld door wethouder Groot. Hij wilde SWAB dringend spreken (?). Waarover was ons een raadsel. In retrospectief: Hoogst waarschijnlijk omdat hij heisa verwachtte. Mevrouw Roos, Burgerbelangen, had hem vragen gesteld over de Buitenveldertbaan (ze was op de hoogte gebracht door onze oud SWAB voorzitter dhr. Ernst Slot). De antwoorden van wethouder Groot hadden overigens een hoog "Kluitje in het riet gehalte"; "mogelijk was het jaar 2009 een uitschieter. Dat zou onderzocht worden." In oktober 2011 kwam er weer een gesprek SWAB/Groot. Er werd beterschap beloofd en we zouden op korte termijn het interview geven. Dat vond plaats op 2 november 2011 (Zie bijlage pag. Amstelveen Weekblad). Mijn ervaringen met Groot en zijn ambtenaar is, dat ondanks de 4 gesprekken en het interview, er weinig medewerking wordt verleend; mails worden soms niet beantwoord, beiden zijn pro-Schiphol en vooral de ambtenaar is altijd defensief tegen ons. Groot weet o.i. weinig van het Schipholdossier. Hij weet dat er veel mis is, maar aanpakken of optreden, ho maar. En te veel (doorzichtige) smoezen. (Te)veel laat hij over aan zijn ambtenaar . Naar buiten vriendelijk, maar daaronder, defensief geharnast. Tijdens de nieuwjaarsreceptie vroeg ik, of Groot onze brief had gelezen. Hij: Alleen de begeleidende brief) Hij liet zelf weten: "Tijdens Alders bijeenkomst ontmoette ik iemand van LVNL, ik zei: we moeten binnenkort eens praten." Geërgerd reageerde ik met: Hè ? Ruim 15 maanden geleden zou je dat toch al doen...waarop hij zei: Ja Jan we hebben natuurlijk wel contacten met LVNL

3) Onze CROS-bewonersvertegenwoordiger en tevens clustertrekker sector Oost, dhr. Chris Bergher, zelf piloot, die regelmatig overleg voert met wethouder Groot en tot volle tevredenheid functioneert, aldus Groot, werd afgelopen zomer 2011 door CROS per mei 2012 ontslagen! Een zeer onfrisse zaak. De formele reden: de heer Bergher werd ook raadslid in Ouder-Amstel. Hij zou daardoor 2 petten op hebben. De werkelijke reden: dhr. Bergher was in oktober 2008 ook tegen het Aldersadvies. Hij kon er later mee leven, echter niet met het haastig in elkaar getimmerde nieuwe handhavingstelsel (VVA), zonder handhavingpunten. De heer K. van Ojik, CROS-bewonersvertegenwoordiger te Zwanenburg, met 5 jaknikkers om zich heen, acht Bergher te kritisch en bewerkte oud CROS-voorzitter Schoof om de heer Bergher te ontslaan. Schoof schermde met een unaniem besluit. Dat was er niet ! Een aantal Crossers wist van niets. Groot zei aanvankelijk tegen Bergher: want van hem hoefde hij niet weg (in een eerder stadium nam oud wethouder Pols ditzelfde standpunt in) "een vreemde zaak." De heer Bergher had samen met wethouder Van der Hoeven uit Weesp en CROS-bewonersvertegenwoordiger Amstelveen de heer A. Vis nog een 2 uur durend onderhoud met wethouder Groot. Groot tegen Bergher: "Ik ga samen met Van der Hoeven achter de schermen kijken wat ik nog kan doen. Houd jij je even stil svp". Maar de heer Bergher, die inmiddels een advocaat in de arm heeft genomen en zich beslist niet wil neerleggen bij deze kwestie, hoorde niets meer van Groot. (Ook SWAB schreef Groot: "Dit is voor ons onaanvaardbaar"). SWAB informeerde zich goed en er blijkt bij veel gemeenten een integriteitcode te bestaan. Bij belangenverstrengeling stemt iemand met tegengestelde belangen niet mee. Dit vernamen wij ook van ons BLRS bestuurslid de heer Ymte van Gosliga die ooit 8 jaar CDA-wethouder was in de gemeente Castricum. Ik vroeg hier 2 januari ook over aan wethouder Groot: Ja, hij had met CDA-burgemeester mevrouw Blankers-Kasbergen van Ouder-Amstel gebeld, die hem ooit voordroeg voor CROS en aanvankelijk ook meldde: "De heer Bergher functioneert goed en ik kan en wil hem niet ontslaan, maar na nog een brief van toenmalig CROS-voorzitter Schoof, ging ze uiteindelijk toch mee in het besluit. Nog steeds Groot: "Jan, dan houdt het voor mij op."

(Ach gossie ... Als belangrijke speler aan de Alderstafel, met 80.000 Amstelveense inwoners had hij met zijn collega wnd. CROS-voorzitter Verheijen kunnen overleggen. A propos: Wethouders Bezuijen en Verheijen namen beide het CROS-voorzitterschap waar. Geen 2 petten?

Intussen blijven bij ons de klachten van burgers toenemen. We kregen van 5 burgers te horen dat ze de SWAB kerngroep willen komen versterken. Ook het aantal donateurs/leden neemt sterk toe.

Wanneer het oude systeem met haar handhavingpunten wordt afgeschaft, dan zal dat ongetwijfeld een enorme toename van het gebruik van de Buitenveldertbaan tot gevolg hebben. Niemand is – ondanks de toezegging aan de Alderstafel en de toezegging van uw eigen Gemeente – in staat het tegendeel te bewijzen. De belofte die de Gemeente Amstelveen doet namelijk een vermindering van het aantal vluchten op de Buitenveldertbaan, kan zij niet, noch de Alderstafel, waarmaken. Het lijkt er op dat de Gemeente haar inwoners bewust foutief voorlicht met haar berichtgeving op de website en in diverse perspublicaties. Het nieuwe systeem, zonder handhavingpunten, zal voor Amstelveen zeer nadelig werken. Met name het noordelijk en westelijk deel van Amstelveen zal een enorme toename van het aantal vliegbewegingen te verduren krijgen. De laatste jaren neemt het relatieve gebruik van de Buitenveldertbaan al toe en dit zal alleen nog maar sterker worden bij een absolute groei van Schiphol (meer onderhoud, meer gebruik van 3 zelfs 4 banen en dus de Buitenveldertbaan, parallel landen is vaak niet mogelijk en de Buitenveldertbaan is nu eenmaal een gezien de wind die wij meestal hebben, de fijnste baan dus de LVNL heeft altijd het excuus dat inzet van deze baan veiliger is). Dus zowel het relatieve als het absolute gebruik van de Buitenveldertbaan zullen drastisch toenemen. Het worden weer toestanden zoals we die kennen voor de ingebruikname van de Polderbaan. Is dit wat u wilt? Dit kan en mag niet gebeuren maar zal wel de consequentie zijn als Amstelveen instemt met het nieuwe systeem.

Burgemeester, wordt het niet eens tijd niet alleen naar de economische belangen van Schiphol te kijken (die overigens voor de gemeente niet zo groot zijn als vaak wordt aangenomen, maar ik wacht dus nog steeds op het KvK rapport waaruit de economische belangen voor Amstelveen blijken) maar dat met name eens aandacht wordt besteed aan de leefbaarheid van onze gemeente?? De Grondwet bepaalt in art 21 dat de zorg van de overheid gericht is op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. De bewoonbaarheid van Amstelveen Noord staat onder druk. Geluidsoverlast is met stip alweer de grootste ergernis van Amstelveners. (Stadspeilingen !) Het experiment met het VVA vliegen loopt nog een klein jaar en dan zal de eindevaluatie plaatsvinden. In dat verband alsmede thans bij de tussentijdse evaluatie zal de gemeente Amstelveen moeten erkennen dat het nieuwe systeem zeer nadelig is voor haar leefbaarheid, dat het hek van de dam is wanneer de gemeente instemt met dit nieuwe vliegen. Dat er voor de burgers totaal geen enkele bescherming is, dat ze zijn overgeleverd aan de weergoden en aan de dames/heren van de LVNL die altijd wel een excuus hebben voor de noodzaak van inzet van de Buitenveldertbaan. (Tot onze ergernis gaat LVNL anno heden nog steeds *brutaal* door met dit gedrag!) Een waslijst van zeer vreemde capriolen, afwijkingen van de preferenties is in ons bezit. (Via een aantal pientere maar woedende burgers.) Excuses die voor de burgers niet zijn te controleren. We willen toch van de gemeente blijven houden?? Of om uw woorden uit de nieuwjaarstoespraak te gebruiken: "Blijf een beetje van elkaar en Amstelveen houden." Dan moet daar wel reden voor zijn! De ambtenaren van de gemeente Amstelveen die zich met het Schipholdossier bezig houden lijken alleen maar oog te hebben voor Schiphol en zich niets van de burgers aan te trekken. Het wordt de hoogste tijd voor een goede balans tussen economie en leefbaarheid. Dit laatste komt door de pro-Schiphol houding van de relevante ambtenaar niet aan bod. Het enige excuus zou mogelijk kunnen zijn, dat de ambtenaar het druk heeft met o.a. het in elkaar schuiven van het ambtenarenkorps van Amstelveen en Aalsmeer. (Wethouder Groot: "We hebben last van bezuinigingen." (En mogelijk ziekte verlof ?) Maar daar mag toch al jaren,

dit belangrijke Schipholdossier, met daarbij volgens de burgers met stip de grootste klacht in Amstelveen, toch niet onder lijden?

Waarde Burgemeester, het is een lang verhaal geworden maar het Schipholdossier is nu eenmaal erg ingewikkeld. Ik heb gepoogd u duidelijk te maken dat – wil de Gemeente leefbaar blijven – de Gemeente een andere, kritische houding zal moeten innemen in het Schipholdossier. Het spijt mij zeer dat ik heb moeten constateren dat de behandelende ambtenaren weinig tot geen oog hebben voor de belangen van de gewone burger en keer op keer kritische personen met een kluitje het riet in sturen. Ik hoop dat de Gemeente bereid is te luisteren naar haar burgers en zorg kan dragen voor een leefbare gemeente waarvan we kunnen houden en trots op kunnen zijn. Het is nu of nooit, er op of er onder.

Uiteraard, **graag** zelfs, ben ik bereid in een persoonlijk gesprek met u één en ander nog verder toe te lichten.

Met hoogachting en vriendelijke groet,

Drs Jan Griese

Vz SWAB
Tel 0297-582336

Kopie Begeleidende brief aan Wethouder Groot

Amstelveen , 2 Januari 2012

Geachte Wethouder Groot, beste Jan Willem,

Allereerst uiteraard : **Een Gelukkig en zo gezond mogelijk 2012 !**

Hierbij onze reactie op de Conceptrapportage Geluidmeting 2010.

Deze werd enigszins verlaat door computerproblemen en privé zaken , waar ik ook druk mee was . Daarbij komt de SWAB wilde dit beslist niet afracellen. Daarvoor is de kwestie te belangrijk.

Wij pleitten in onze brief (Reactie II) voor het in1 keer publiceren van de Rapportages van 2009 en2010 alsook een eerste uitleg over de disproportionele toename Vluchten van + 30% in het Gebruiksjaar Buitenveldertbaan 2011

Verder Jan Willem, je liet weten, dat vertragingen ook van doen hadden met bezuinigingen. Niettemin verwachten wij, dat deze vertragingen niet meer gaan voorkomen. Daar is dit Schipholdossier voor Amstelveen te belangrijk voor. (Zowel van uit economisch, als overlast perspectief) **VRAAG**: Zou de SWAB het Kamer van Koophandelrapport mogen ontvangen, waaruit zou blijken, dat 44 % van de werkende Amstelveense bevolking van Schiphol afhankelijk is ?

Mogelijk ook door haast ontstonden in het concept van de ambtenaar toch wat slordigheden , die hem door drukte mogelijk niet zijn aan te rekenen?

Graag ontvangen wij ook spoedig de Concept Luistervink Geluidmetingen rapportage voor op de Amstelveen website over **2009** , zodat wij die ook kunnen becommentariëren.

Tot slot: We wachten op jullie schriftelijke reactie. Zodra we hier uit zijn, is mogelijk weer een gesprek met jullie aan de orde?

Mogen we van jullie horen , bij voorbaat dank voor een snelle reactie .

Met vriendelijke Groet !
Namens de hele SWAB Kerngroep

drs Jan Griese Voorzitter SWAB , Secr. BLRS
Gijs de Jong, Raul Wiessing.

Tel 0297-582336