

BLRS probeert overlast van Schiphol te beperken

'Herrie over de schutting gooien is echt geen oplossing'



Vliegtuig boven Lijnden: mooi gezicht, maar ook oorzaak van veel overlast. (Foto: Jan Verhoog)

LIJNDEN - De dorpsraad van Lijnden heeft het lidmaatschap op de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) opgezegd en is lid geworden van de vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol, oftewel BLRS. Jan Griese was met zijn platform lid van de VGP, maar is daar nu - net zoals de dorpsraad van Lijnden - weg. Hij is inmiddels secretaris van de BLRS en legt graag uit wat deze vereniging doet.

Een van de redenen waarom de dorpsraad overstapte naar de BLRS is dat de VGP het er mee eens is dat vliegtuigen mogen uitvliegen 'midden tussen Zwanenburg en Badhoevedorp'. 'Dat komt er in de praktijk op neer dat Lijnden steeds meer in de verdrukking komt door overlast van landende en stijgende vliegtuigen', meent de dorpsraad. Het Witte Weekblad noemde de BLRS eerder een 'splintergroepering', maar daarmee zijn de dorpsraad van Lijnden en Jan Griese het niet eens. 'Het aantal leden lijkt bij de VGP groter, maar schijn bedriegt. Er staan veel platforms uit dezelfde woonplaats, waardoor het beeld nogal vertekend

vooral aandacht voor Lijnden en Amsterdam-West. 'Men kreeg er daar disproportioneel vele dB(A)'s bij. Dat kan best anders, want de regering belooft de buitengebieden te beschermen', aldus Griese. 'Bij Lijnden werd al een handhavingspunt versoepeld. Nu dreigt ook nog de startroute vanaf de Zwanenburgbaan oostelijk te worden opgeschoven. Daardoor krijgt Zwanenburg minder overlast, maar wordt onder meer Lijnden de dupe. Dat gaat te ver. We weten dat we een vliegveld in de buurt hebben, maar de herrie bij de burens over de schutting gooien is geen oplossing.' De startende toestellen die uit-

moet binnen de perken blijven, want de vliegtuighinder veroorzaakt milieuschade en veel mensen hebben last van de herrie. Daardoor kunnen zij bijvoorbeeld niet goed slapen. De BLRS wil om die redenen dat vliegtuigen 's nachts niet vliegen. Het eerste vliegtuig mag pas om 7.00 uur opstijgen. In Europees verband moet gestreefd worden naar sluiting gedurende de nacht van alle Europese luchthavens.'

Er zijn geluidsgrenzen voor het gebied in de directe omgeving van Schiphol, maar daarbuiten niet. De hinder in dit buitengebied moet aanzienlijk vermindere volgens de BLRS. 'Het is hard nodig dat startprocedures worden verbeterd, zodat de vliegroutes buiten de bebouwing maximaal benut worden. Ook het landen moet zo snel en zo veel mogelijk worden uitge-

wordt. Rekent u met de achterban, dan ontstaat een ander beeld.' De BLRS bestaat uit vijftien platforms, waarvan twee uit Haarlemmermeer. Jan Griese woonde eens pal onder de Buitenveldertbaan en kent de directe hinder van vliegtuiglawaai. Nu woont hij landelijk, maar ook daar ondervindt hij - hoewel veel minder - overlast van vliegtuigen. Hij wil in BLRS-verband meer aandacht voor mensen die hinder ondervinden van Schiphol. De BLRS wil dat de groei van Schiphol binnen de wettelijk vastgestelde grenswaarden van de handhavingspunten blijft, terwijl een maximaal aantal vluchten tot 2020 op Schiphol moet gelden. Een handhavingspunt is een locatie waar de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling vastgestelde waarde. De handhaving van de geluidsbelasting moet volgens Griese op basis van het huidige systeem plaatsvinden, zolang geen beter systeem beschikbaar is. De BLRS adviseert wel enige verschuiving van handhavingspunten.

Dupe

Op dit moment heeft de BLRS

vliegen over Lijnden en Amsterdam-West veroorzaken veel overlast. De Schiphol Werkgroep Amstelveen en Buitenveldert (SWAB), waarvan Griese voorzitter is, werkt aan de verbetering van het milieu mee en is van mening dat het aantal handhavingspunten op 35 moet blijven. Dit aantal was volgens Griese in 2002 nog driehonderd. 'Luchthaven Schiphol wil ook nog eens van die 35 handhavingspunten af', zegt Griese.

Belofte

'De omvang van Schiphol

voerd volgens de continuous descent approach methode.'

'We zijn geen vliegtuighaters, maar we willen dat iedereen zich aan de belofte houdt. Grenzen zijn er niet voor niets. Als die handhavingspunten verdwijnen, valt veel van de lokale (rechts)bescherming weg', aldus Griese, die in deze opvatting wordt gesteund door prof. dr. Michiels van Universiteit Tilburg.

Meer informatie over de BLRS: Jan Griese, 0297-582336.

Voortzetting van PLRS

BLRS is in feite een voortzetting van het Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS). De koepel PLRS werd opgericht in 1990. Destijds was alleen nog sprake van het binnengebied van Schiphol.

'In BLRS is veel expertise aanwezig, waaronder een stel technische adviseurs', zegt Jan Griese, één van de oprichters van de VGP.

'De VGP zet zich in voor het begrenzen van de groei van Schiphol en het terugdringen van vermijdbare vlieghinder. Maar de huidige VGP stemde wel voor het verwijderen van de nog resterende 35 handhavingspunten.

PLRS nam deel aan VGP. Helemaal werd het in oktober 2008 veertien platforms onmogelijk gemaakt om 'nee' te stemmen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat dreigde ons buiten te zetten, als we niet 'voor' stemden. Dat moest dan maar, vonden we. 'De overblijvende twaalf platforms van VGP bleven wel meedoen', aldus Griese.