

### ***Draagwijdte voorkeursbeslissing***

De Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening bestaat uit de aanleiding voor de luchtruimherziening, de opzet van het programma, de kaders, de opgave en de doelen die bij de herziening van het luchtruim bereikt moeten worden.

Omdat vliegpaden, vlieghoogten en aantallen vliegbewegingen nog niet bekend zijn, is het nog niet duidelijk wat de luchtruimherziening in de praktijk voor de omwonenden van Schiphol gaat betekenen is. Dit is een cruciale leemte die een uitputtende beoordeling van de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening belemmert.

### ***Onmogelijke dubbeldoelstelling***

De onderhanden herziening van het luchtruim beoogt enerzijds de geluidshinder en de emissies op gebied van CO<sub>2</sub>, (ultra)fijnstof en stikstof te beperken en anderzijds de verruiming van de civiele capaciteit. Deze dubbeldoelstelling wordt feitelijk al jaren nagestreefd en blijkt in de praktijk tot meer hinder en uitstoot te leiden. Bij de huidige stand van de techniek en het beperkte innoverende vermogen van de luchtvaart is krimp van de luchtvaart de enige manier om de overlast en klimaatschade meer dan marginaal terug te dringen.

### ***Toepassing vlieghoogte 6.000 voet***

Als ontwerpprincipe bij de herziening van het luchtruim heeft het Rijk ervoor gekozen dat tot en met 6.000 voet (1.828 meter) hoogte het beperken van geluid prioriteit heeft en dat boven 6.000 voet het beperken van CO<sub>2</sub>-uitstoot voorop staat. Deze hoogte vloeit uit het dilemma voort, dat het midden van woonkernen door omvliegen en het maken van bochten op gespannen voet staat met het vliegen van de kortste route om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken.

Waar nodig worden geluidseffecten boven 6.000 voet bij het ontwerpproces wel in beeld gebracht, maar dat speelt pas bij meer vliegbewegingen en dus mogelijk bij Schiphol in relatie tot de 48Lden-contour. Wat dit voor de omwonenden in de buitengebieden van Schiphol gaat betekenen, is nog niet duidelijk, te meer daar men ook het vliegverkeer via vaste routes wil concentreren waardoor het geluid geconcentreerd wordt. Vooral het stijgend verkeer, dat met op klimvermogen draaiende motoren overkomt, kan tot zeker 4.000 meter hoogte nog voor aanzienlijke overlast zorgen.

Bij vlieghoogten hoger dan 6.000 voet mag het niet zo zijn, dat vliegtuiglawaai buiten de geluidscontouren geen enkele rol speelt.

### ***Geen verslechtering voor omwonenden***

Een belangrijk doel dat in de Ontwerp Voorkeursbeslissing niet had mogen ontbreken is dat alle omwonenden van Schiphol, dus binnen en buiten de geluidscontouren, er bij de luchtruimherziening blijvend op vooruit gaan. Juist door het voornemen om het vliegverkeer via vaste routes af te gaan wikkelen waarbij voor het verkeer boven de 6.000 geen rekening met geconcentreerd geluidsoverlast wordt gehouden, bestaat het gevaar dat er omwonenden zijn die meer hinder gaan ondervinden dan nu het geval is.

### ***Continu klimmen in plaats van getrappt klimmen***

Op een groot aantal plaatsen staat dat continu klimmen de norm wordt en op bladzijde 29 wordt deze procedure beschreven en met figuur 9 geïllustreerd.

Op bladzijde 46 staat echter dat voor vertrekkend civiel verkeer gebruik gemaakt wordt van vertrekbuizen en dat vliegprofiel van deze buizen (net als nu) de NADP2-procedure volgt. In figuur 16 wordt deze getrapte klimprocedure geïllustreerd.

Dit is een storende tegenstrijdigheid, te meer daar continu klimmen tot minder overlast leidt dan de getrapte NAPDP2-procedure.