

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, zowel binnen als buiten de geluidscontour, gaat betekenen. Dit is een cruciale leemte die een uitputtende beoordeling van de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening belemmert.

Zienswijze

Pas nadat alle kaders zijn doorgerekend kan beoordeeld worden of de gestelde doelen realistisch zijn.

Toepassing WHO-normen

De Wereld Gezondheids Organisatie (WHO) heeft strenge aanbevelingen opgesteld voor vliegtuiggeluid, zijnde 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} . De herziening van het luchtruim is een uitstekende gelegenheid om te bewerkstelligen dat deze normen worden gehaald, omdat overschrijding van deze normen nadelige gezondheidseffecten tot gevolg hebben.

“To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure. “

Zienswijze

De WHO-normen voor vliegtuiggeluid zijn vanwege de schadelijke effecten voor de volksgezondheid door te hoge geluidsbelasting ten onrechte buiten de doelstellingen van de luchtruimherziening gebleven.

Onmogelijke dubbeldoelstelling

De onderhanden herziening van het luchtruim beoogt enerzijds de geluidshinder en de emissies op gebied van CO₂, (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.

Zienswijze

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 CO₂-uitstoot voorop staat. Deze hoogte vloeit uit het dilemma voort, dat het mijden van woonkernen door omvliegen en het maken van bochten op gespannen voet staat met het vliegen van de kortste route om de CO₂-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.

Zienswijze

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

Verbetering voor alle 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 voet geen rekening met geconcentreerd geluidsoverlast wordt gehouden, bestaat het gevaar dat er omwonenden zijn die meer hinder gaan ondervinden dan nu het geval is.

Zienswijze

Alle omwonenden van Schiphol, zowel binnen als buiten de geluidscontouren, moeten na de herindeling blijvend minder hinder ondervinden.

Continu klimmen (CCO) versus getrapt klimmen (NADP2)

In de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening staat op een 16-tal plaatsen dat continu klimmen de norm wordt, omdat deze startprocedure tot minder CO₂-uitstoot en geluidshinder leidt. Op bladzijde 29 wordt deze procedure beschreven en figuur 9 laat er geen misverstanden over bestaan: bij continu klimmen, klimt het toestel na het loskomen van de startbaan in één rechte, constante lijn naar kruishoogte. Op slechts één plaats in het document, bladzijde 46, staat 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.

Uit het achtergrond document behorende bij het ontwerp blijkt met zoveel woorden dat er van continu klimmen, zoals voorgesteld in figuur 9, in het geheel geen sprake is. “In 2035 worden alle civiele starts middels NADP2 procedures uitgevoerd.” NADP2 is een startprocedure waarbij het toestel op een getrapte manier naar kruishoogte klimt. Bij een continu klimprofiel, in het Engels Continuous Climb Operation (CCO), klimt een vertrekkend vliegtuig zonder onderbreking, zo lang mogelijk, gebruik makend van een optimum stuwkracht van de motoren en snelheid voor klimmen totdat kruishoogte wordt bereikt.

Dat NADP2 de standaard wordt, blijkt ook uit “In de huidige operatie vliegt nu al meer dan 90% van de vertrekkende vliegtuigen een continu klimprofiel volgens startprocedure NADP2. Door meer uniformiteit te brengen in de klimprofielen is het streven om naar 99% te gaan.”

Volgens de toelichting lijkt er sprake van een combinatie van CCO en NADP2: “In de huidige operatie vliegt nu al meer dan 90% van de vertrekkende vliegtuigen een continu klimprofiel volgens startprocedure NADP2,” wat ons overkomt als een contradictio in terminis.

Wij zijn van mening dat er door het op zoveel plaatsen zonder enig voorbehoud benoemen van het continu klimmen (CCO) een misleidende voorstelling van zaken wordt gegeven die een te rooskleurig beeld van de luchtruimherziening oproept. Dit doet ook afbreuk aan het vertrouwen dat we stellen aan andere beweringen die in dit document worden gedaan.

Zienswijze

Continu klimmen moet onverkort toegepast worden zoals het bedoeld is: Bij een continu klimprofiel, in het Engels Continuous Climb Operation (CCO), klimt een vertrekkend

vliegtuig zonder onderbreking, zo lang mogelijk, gebruik makend van een optimum stuwkracht van de motoren en snelheid voor klimmen totdat kruishoogte wordt bereikt.

Toelichting op zienswijze WHO-normen voor sympathisanten Minder Hinder Gooise Meren

De **sterkte van geluid** wordt uitgedrukt in **decibellen** (dB). Hiervoor wordt een logaritmische schaal gebruikt. Elke toename van 3dB is een verdubbeling van de intensiteit van het geluid; elke afname van 3 dB een halvering. Maar omdat het **menselijke oor** variaties in geluidssterkte ook met een logaritmische schaal waarneemt, klinkt bijvoorbeeld een 4 keer zo sterk geluid maar als 2 keer zo hard.

De **geluidsbelasting** is eenvoudig gezegd de hoeveelheid geluid in een bepaalde periode. Deze hoeveelheid geluid wordt berekend door de sterkte van het geluid te vermenigvuldigen met de tijdsduur (vergelijk: snelheid x tijd = afstand). Omdat geluid overdag minder belastend is dan 's avonds of 's nachts, is de **L_{den} maat** ontwikkeld, waarmee geluid tijdens de avond en nacht zwaarder meetelt. De letters d, e en n staan voor day, evening en night.

45 dB L_{den} is de gemiddeld, gewogen geluidssterkte over een bepaalde periode, waar bij geluid in de avond met 5 dB is verhoogd en in de nacht met 10 dB.

40 dB L_{night} is de gemiddeld geluidssterkte over een bepaalde periode tussen 23:00 – 07:00 uur, nadat het verhoogd is met 10 dB.