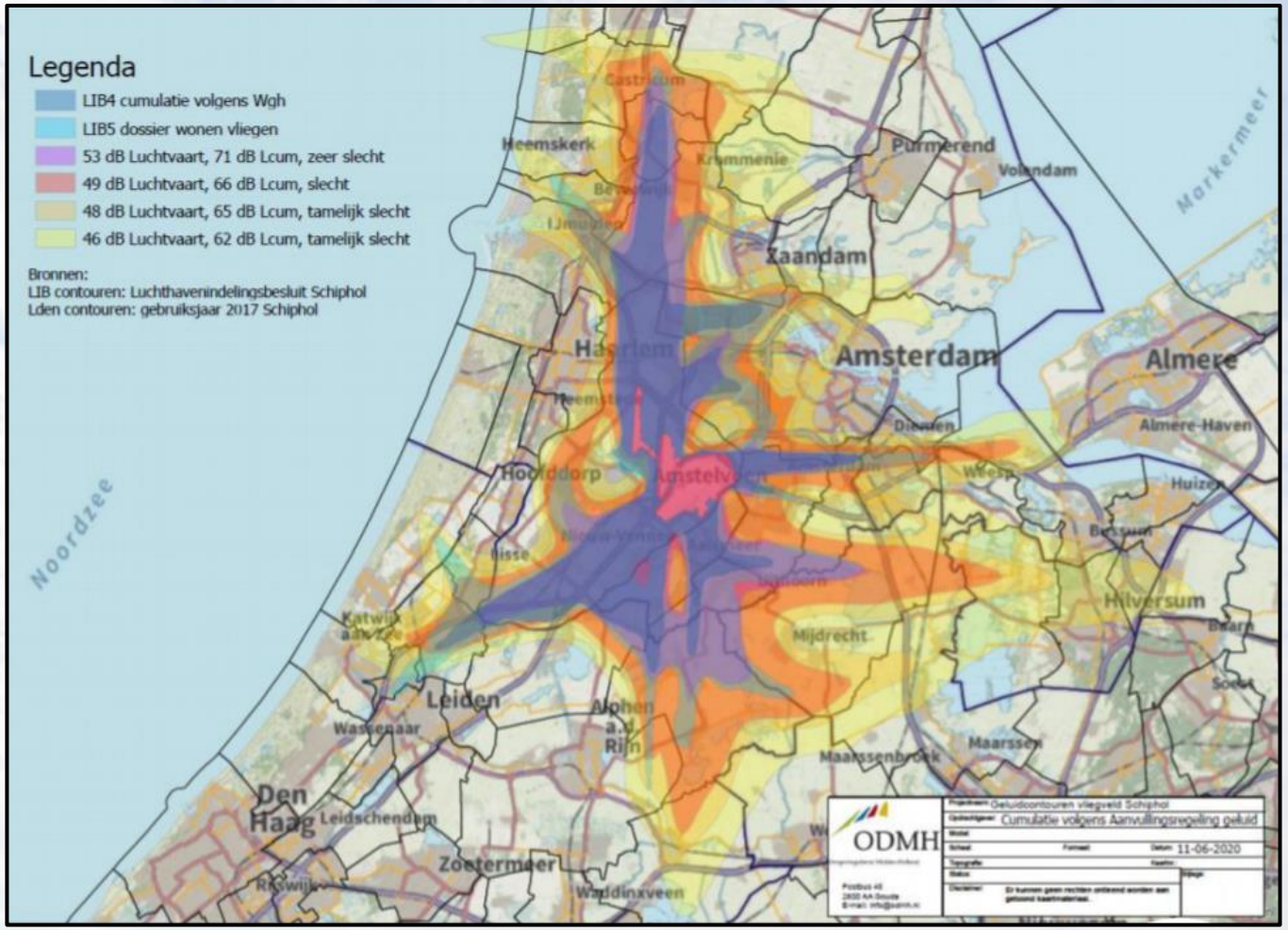
Geluidsgeweld

PLATFORM VLIEGOVERLAST

De impact van vliegtuiggeluid



Gevleugelde kreten ter geruststelling

1. Luchtvaart moet in balans zijn met de omgeving (Aldersakkoord, Luchtvaartnota)
2. Er komen stillere vliegtuigen, dus minder overlast
3. Positieve ontwikkelingen als luchtruimherziening en preciezer vliegen gaan helpen
4. Het aantal nachtvluchten neemt af
5. De overheid heeft berekend dat het allemaal meevalt

maar…

1. In balans met de omgeving?

2021: Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel met de Polderbaan en de Kaagbaan als ‘primaire’ banen met het kleinste aantal gehinderden op de grond

Maar: Ook onder de primaire Polderbaan en Kaagbaan wonen veel mensen

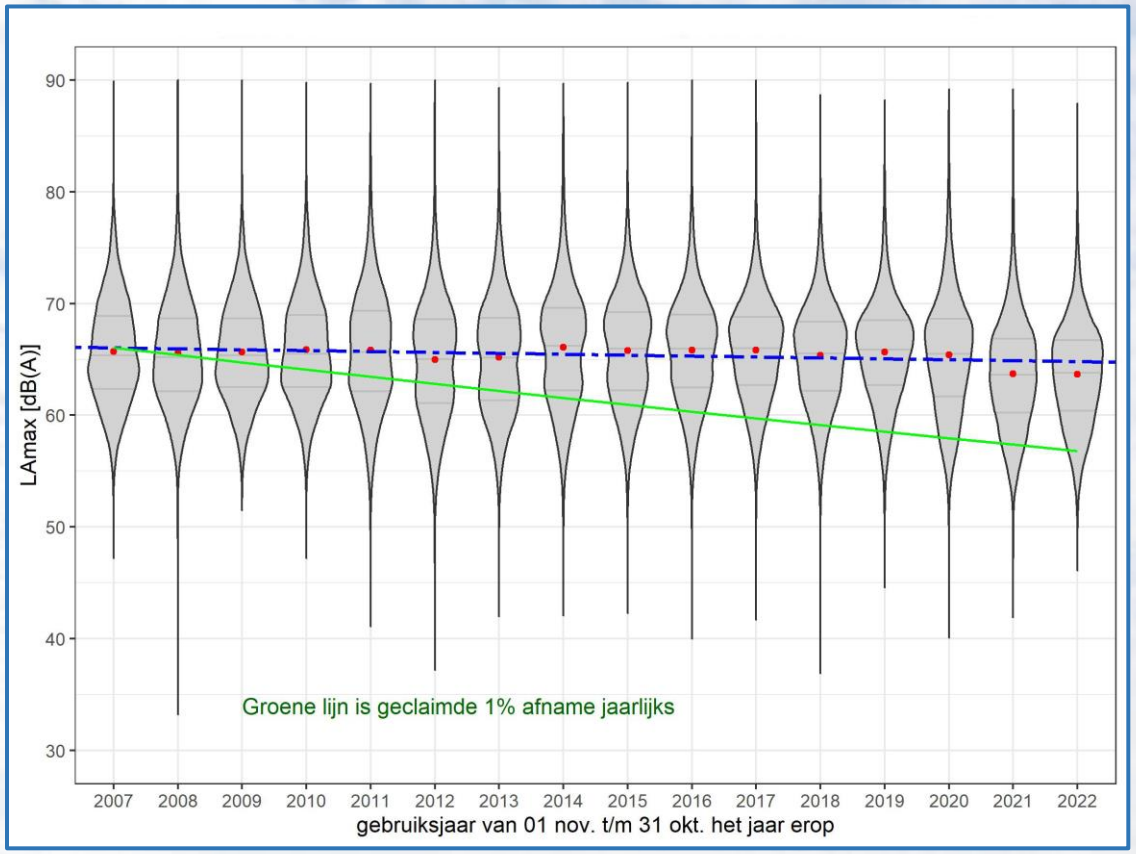
Alleen tijdens spitsuren worden daarbij ook ‘secundaire’ banen ingezet (Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan, Buitenveldertbaan en Oostbaan)

Maar: Dagelijks vijf spitsuren van anderhalf uur met drie of vier banen in gebruik

De Buitenveldertbaan en de Oostbaan worden alleen gebruikt bij extreem weer

Maar: Beide banen worden vaak gebruikt bij wat westenwind, capaciteitsproblemen, personeelsproblemen, wisselvallig weer en bij onderhoud aan andere banen

2a. Stillere vliegtuigen?



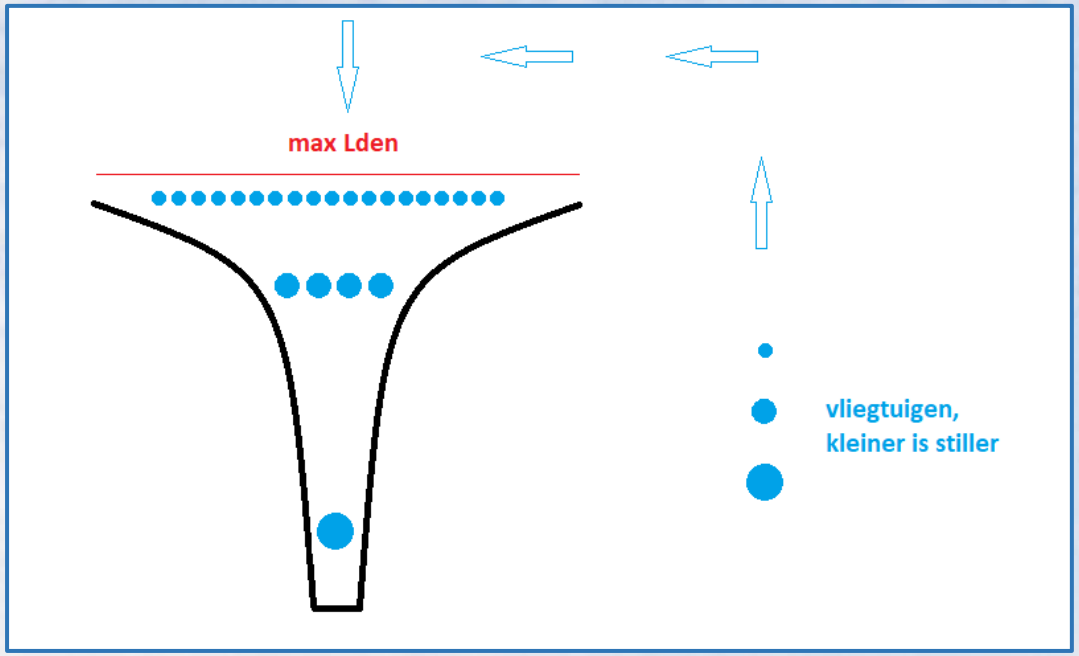
‘Vliegtuigen worden elk jaar substantieel stiller’

Maar: Data analyse laat zien dat van de geclaimde jaarlijkse 1 procent afname (groene lijn) van het maximale geluid niets terecht komt (rode stippen)

2b. Minder overlast?

‘Als vliegtuigen stiller worden, vermindert de overlast’

Maar: Je vult als het ware een vaas aan de bovenkant met druppels herrie, kleinere druppels zijn stillere vliegtuigen, je kunt er meer in kwijt, maar ook door de trompetvorm als gevolg van de logaritme (en de hoge norm) wordt Lden-max bijna nooit bereikt



3. Positieve ontwikkelingen?

‘De Luchtvaartnota 2020 – 2050 zegt dat groei alleen kan als de overlast vermindert’

Maar: De Luchtvaartnota schept ruimte voor 800 duizend vluchten

‘Performance Based Navigation (preciezer vliegen) leidt tot concentratie van optimale vaste routes’

Maar: Wie eronder woont worden extra belast door een gekmakende vliegfrequentie

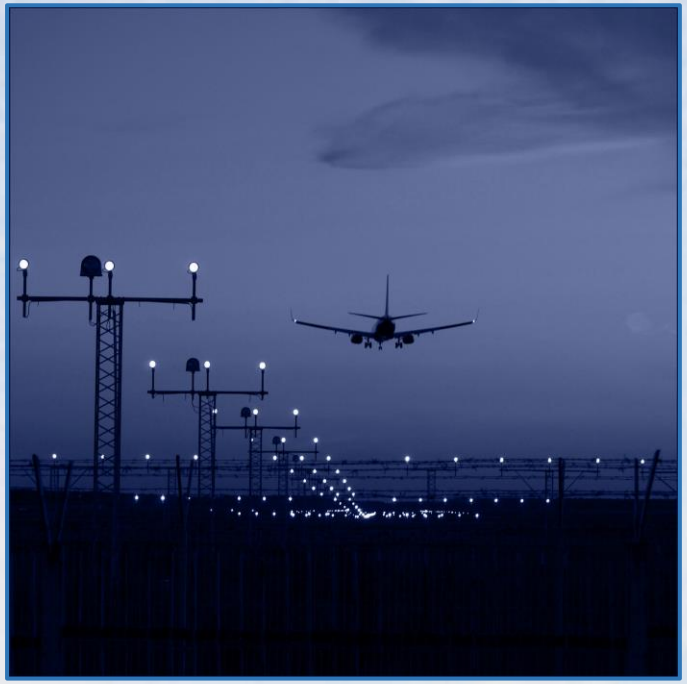
4. Afname nachtvluchten?

‘Het aantal nachtvluchten wordt verminderd’

Maar: De prognose van Schiphol voor 2023 is 31.300 nachtvluchten, terwijl al in 2012 29 duizend is afgesproken

Zo’n kleine vermindering betekent hooguit vier in plaats van vijf keer per nacht wakker gevlogen worden

Slaapverstoring is medisch bijzonder ongezond, een ernstige stressfactor[1]



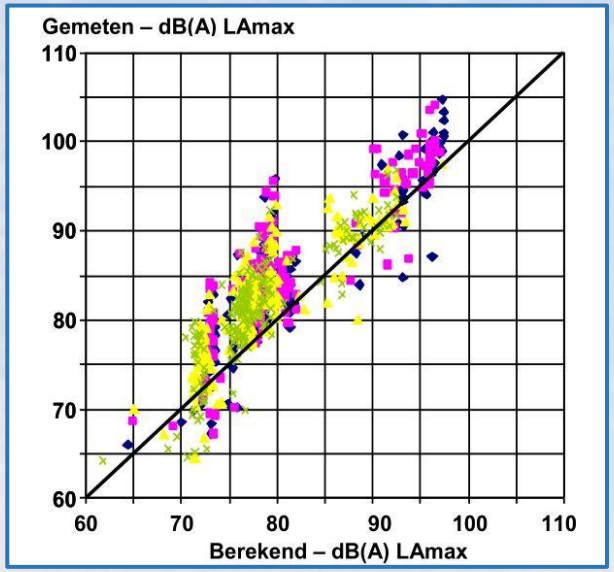
[1] Onderzoek naar Slaapverstoring, GGD Kennemerland, december 2020

5. Het valt wel mee?

‘De regering gaat uit van de internationale regelgeving’

Maar: Lden is een berekening van geluid op basis van LAmax die in berekeningen vaak negatief afwijkt van metingen

Lden biedt onvoldoende bescherming tegen in tijdsduur toenemende herrie, want iets stillere vliegtuigen laten een sterke groei in aantal toe



Luchtvaartgroei als sluipend geweld

Geweld

- dat doorgaans helemaal niet als geweld wordt gezien
- dat tot vertraagde vernietiging leidt verspreid over tijd en ruimte

De werkelijkheid in een paar citaten

- Het voelt alsof we gemarteld worden. Slaap onderbreking door vliegtuig lawaai iedere 10 minuten is een marteling. Het breekt ons; dit is geen manier van leven. Niemand zou dit mogen ervaren.

- Een tijdje geleden werd ik om 4 uur wakker en ik hoorde niets, geen vliegtuig, niets. Maar ik kon niet meer slapen. Je hele lichaam verkrampt.

- Als je jezelf afvraagt wat goed gaat in je leven en wat niet, dan is de herrie van Schiphol de belangrijkste negatieve factor, bijna dagelijks. Ik heb er geen controle over en ik kan niet wegrennen; dat is een ongelooflijk naar gevoel.

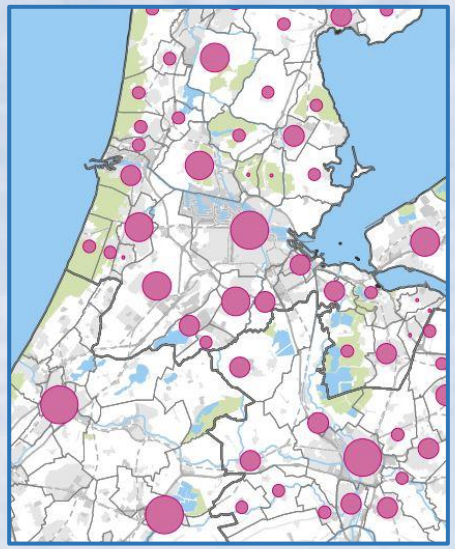
De werkelijkheid: om gek van te worden

- Ik word er depressief van. Ik ben van nature een opgewekt persoon. Maar hier word ik erg gespannen van, ik sta gewoon te trillen. Het kost me veel energie en ik slaap slecht. We hebben een egel in de tuin en allerlei vogels, maar ik kan er niet meer van genieten. Als ik in de tuin werk, vliegt er van alles boven me en dan ga ik maar naar binnen. Het verwoest mijn hele leven.

- Ik ervaar vliegtuiggeluid als intimiderend. Het is agressief. Wat essentieel is, is dat het geluid je privé ruimte binnendringt. Als ik het in een openbare ruimte zou ervaren, zou ik het waarschijnlijk als minder agressief ervaren, maar omdat het in je eigen huis gebeurt, krijgt het een agressieve en gewelddadige lading.

De werkelijkheid: om gek van te worden

Wonen en vliegen gaan **dus** niet samen, maar in plaats van minder vliegen wordt er straks geluidsadaptief gebouwd



- Dit betekent wonen in bunkers waar je geen raam open kunt zetten, laat staan in de tuin of op balkon zitten
- Ook al denk je er geen last van te hebben, het tast het je toch aan
- Geluid is gezondheidsbedreigend en zorgt voor verloren gezonde levensjaren[2]

[1] Nationale Woningbouwkaart Kaart | 09-06-2021
[2] Onderzoeken waarop de WHO zijn richtlijnen baseerde – Environmental Noise Guidelines, 2018

Conclusies

- De chronische blootstelling aan geluid met het herhaalde karakter is de reden waarom vliegtuiglawaai als gewelddadig wordt ervaren
- Het doordringende en gierende geluid dat ontsnappen – ook in het eigen huis - onmogelijk maakt, beïnvloedt het sociale leven van burgers in de nabijheid van Schiphol op zeer negatieve wijze
- Een kettingbeding dat nieuwe bewoners verbiedt om te klagen is een gotspe
- De enige oplossing voor geluidsoverlast is forse krimp van het aantal vluchten

Echt wijze woorden

Mensen die ongevoelig zijn voor lawaai, zijn ook ongevoelig voor argumenten, voor gedachten, gedichten en kunstwerken

Lawaai is van alle onderbrekingen de kwaadaardigste; het maakt gedachten kapot

En daar waar gedachten verdwijnen heerst slechts leeghoofdigheid

Basiskennis geluid

- Geluidssterkte van vliegtuigen wordt uitgerukt in **dB(A)**[1]
- De dB(A) schaal is logaritmisch: een verhoging met **3 dB(A)** betekent een verdubbeling van de hoeveelheid geluid
- **Lden** (Level day-evening-night) is een Europese maat om de geluidsbelasting over een heel etmaal uit te drukken
- **LAmax** of piekgeluid is het hoogste geluidsniveau tijdens een vliegtuigpassage
- **LAX** drukt het geluid van een hele vliegtuigpassage uit in één getal en wordt berekend met de piekwaarde en de hoorbaarheidsduur
- De overheid gebruikt de grens van 58 dB(A) Lden voor Schiphol als maat waarboven extra maatregelen nodig zijn ter voorkoming van excessieve hinder

Als alle vliegtuigen gemiddeld 3 dB(A) LAX stiller worden, kan het **aantal** vliegtuigen **verdubbelen** zonder dat de geluidbelasting verandert

[1] Om de impact van vliegtuiggeluid tot in detail te begrijpen en beschrijven is een diepgaande studie nodig Het Handboek Basiskennis Vliegtuiggeluid van Ir. F.W.J. van Deventer (2014) biedt een inkijk