

Wie nabij de luchthaven van Antwerpen woont, wordt bijna tien keer vaker blootgesteld aan lawaaipieken door vliegtuigen dan andere Antwerpenaren, zo toont het onderzoek van De Oorzaak. 'Wij zien direct wie niet van hier is: de mensen die dekking zoeken.'

BARBARA DEBUSSCHERE

Met **De Oorzaak** brengen De Morgen, Universiteit Antwerpen en het Universitair Ziekenhuis Antwerpen dankzij uw hulp geluid en geluidsoverlast in Vlaanderen in kaart.



DE OORZAAK

‘Eindelijk erkenning dat deze overlast niet in ons hoofd zit’

Kom, snel naar buiten”, zegt Bart Frederix. “Er komt er een aan.” We zitten aan tafel in zijn living in Berchem en hij maant het gezelschap en vooral de fotograaf aan om zich te repen als hij een plaatje wil schieten van een rakelings overvliegende Embraer.

Net zoals An Wouters (45) en Ruth-Marie Henckes (31) is Frederix (54) lid van een van de lokale actiegroepen die strijden tegen de luchthaven van Antwerpen. Dat blijken mensen die, als volleerde vliegtuigspotters, via onlinekanalen precies weten wanneer er dicht bij hun woning een vliegend gevaarte landt of opstijgt. Aan Frederix’ voordeur staan we daar grapjes over te maken wanneer plots de hel losbreekt.

Midden in een zin snoert de aangekondigde Embraer die angstaanjagend laag, snel en oorverdovend luid op ons afkomt, ons de mond. Niet alleen onze oren, ons hele wezen davert, ook al waren we voorbereid. We hebben de neiging om snel plat op de grond te gaan liggen.

Wouters, Frederix en Henckes geven geen kík en glimlachen minzaam wanneer ze de schrik van de buitenstaander zien. “Dat is normaal, hoor”, zegt Frederix.

“Je denkt dat ze op je gaan crashen omdat ze zo dichtbij komen. Wanneer wij hier een rommelmarkt organiseren, zien wij direct wie er niet van hier is: de mensen die dekking zoeken wanneer er een vliegtuig overvliegt.”

Bij deze buurtbewoners, leden van actiegroepen Burgerplatform Vliegerplein en Doe Deurne Dicht, valt telkens hetzelfde verhaal te horen: ze wonen hier zo graag door de nabijheid van het stadscentrum, de fijne burens, de stukjes natuur niet ver af. Maar de vliegtuigen zijn een domper op de vreugde. “Wanneer ik ga joggen bij het fort van Borsbeek, ben ik nog altijd bang dat ze op me gaan crashen. Zelfs wanneer je rust gaat opzoeken in de natuur, kun je niet aan de bulderende vliegtuigen ontsnappen”, zegt Henckes.

Frederix woont hier al 25 jaar. “Toen we vanuit Zurenborg naar deze buurt verhuisden, wisten we dat hier een bescheiden luchthaven vlakbij was”, zegt hij. “Maar de buurt had zoveel te bieden dat dat ons niet tegenhield.”

Bovendien bleek de overlast door de vliegtuigen goed mee te vallen. “Hier landden geen grotere vliegtuigen maar vooral sportvliegtuigjes en kleinere privéjets”, vertelt Frederix. “Maar sinds 2015 is TUI hier neergestreken met die

zware Embraers en sindsdien word ik geregeld wakker door het lawaai wanneer ze al om half zeven ’s morgens overvliegen.”

Zeker in de zomer is het druk. Vaak zijn er dan zes of meer TUI-vluchten per dag boven op het privéjetverkeer. “Om de zoveel tijd moeten we het gesprek stilleggen wanneer we met vrienden op ons terras zitten”, vertelt Frederix.

Wouters heeft gelijkaardige ervaringen. “Het zijn ook niet alleen die TUI-vliegtuigen die zo luid zijn”, zegt zij. “De privéjets zijn vaak uit de kluiten gewassen en naar mijn aanvoelen nog luidder. Ik heb niet de indruk dat ook maar iemand in dat wereldje van privéjetgebruikers die voor een weekendje naar Zuid-Europa vliegen, stilstaat bij hoe wij dat ervaren.”

En dat gevoel houdt de activisten, die eerder al gedaan kregen dat er geen extra uitbreiding kwam, aan de gang. Zeker nu blijkt dat deze luchthaven, die forse overheids subsidies krijgt, verlieslatend is en ook de toegevoegde economische waarde sterk is gedaald, zoals *Knack* onlangs berichtte. “Ooit zal deze luchthaven sluiten, dat kan gewoon niet anders”, zegt Frederix.

OORDOPPEN

Ondertussen is het beredderen met oordoppen, onderbroken gesprekken, protestacties en plekjes zoeken waar het gebulder niet weerklinkt.

“Er zijn hier ook straten en wijken waar je geen last hebt”, zegt Gitta (68). “Wie verder van de vliegroutes woont, merkt soms helemaal niets. Wanneer die mensen dan bij ons op bezoek komen, schrikken ze zich rot.”

Gitta woont pal onder een vliegroute op een plek waar vaak trainingsvluchten worden gehouden. “Die zijn luid en duren lang”, zegt ze. “Dan is het niet te harden in onze tuin. Toen wij

hier dertig jaar geleden kwamen wonen, waren er een zestal vluchten op een dag. Nu gaat het vaak om zestig vliegbewegingen per dag. Gelukkig is ons huis goed geïsoleerd, maar van de tuin genieten is niet mogelijk. Ik overweeg om met oordoppen in de tuin te zitten, maar is dat niet absurd? Dan hoor ik de vogels niet meer.”

Wat wel opvalt in de buurt van Frederix is dat het hier, los van de vliegtuigen, aangenaam stil is. Er zijn nauwelijks drukke verkeersassen en daardoor is er weinig lawaai van auto’s en vrachtwagens. Maar wanneer er dan een vliegtuig overvliegt, is de impact verpletterend.

Dat is precies wat de onderzoekers van De Oorzaak vaststellen in de buurt rond de luchthaven.

Op basis van de gemeten decibel-niveaus oogt de buurt rond de luchthaven eerder stil. Voor de 50 sensoren die binnen een straal van 1,5 kilometer rond de luchthaven omgevingsgeluid hebben gemeten, variëren de waarden van 51 tot 65 decibel (dBA), terwijl dat voor de rest van Antwerpen 49,5 tot 62 dBA is.

LAWAABOMMEN

Enkele van de stilste plekken die De Oorzaak in Antwerpen heeft gemeten, bevinden zich zelfs niet ver van de luchthaven, zoals de Drakenhoflaan, waar een gemiddelde van 49 decibel het stilste punt in de stad aangeeft.

De verklaring is dat de gemiddelde decibelniveaus in de resultaten gebaseerd zijn op metingen overdag, ’s avonds en ’s nachts. “Dat resulteert in een gemiddelde waarde (Lden), een maatstaf om de langdurige blootstelling aan geluid gedurende 24 uur te meten”, zegt onderzoeker voor De Oorzaak Ablenya Barros (Universiteit Antwerpen). “Sporadische geluidspieken, zoals vliegtuigen, wegen in die gemiddelde waarde nauwelijks door.”

De luchthaven produceert bovendien niet aanhoudend lawaai-bommen en vanaf elf uur ’s avonds en ’s nachts zijn er geen vluchten. Ook zijn er in de wijken rond de luchthaven weinig drukke verkeersassen. Dat relatief stille ‘decor’ en de stilte ’s avonds laat en ’s nachts trekken de gemiddelde decibelniveaus per etmaal naar beneden.

En dat is bedrieglijk. “Aangezien veel deelnemers in de buurt van de luchthaven in straten wonen die ver verwijderd zijn van hoofdwegen of drukke knooppunten, geven onze algemene gemiddelden wellicht geen goed beeld van de impact van luchtverkeersgeluid”, zegt Barros.

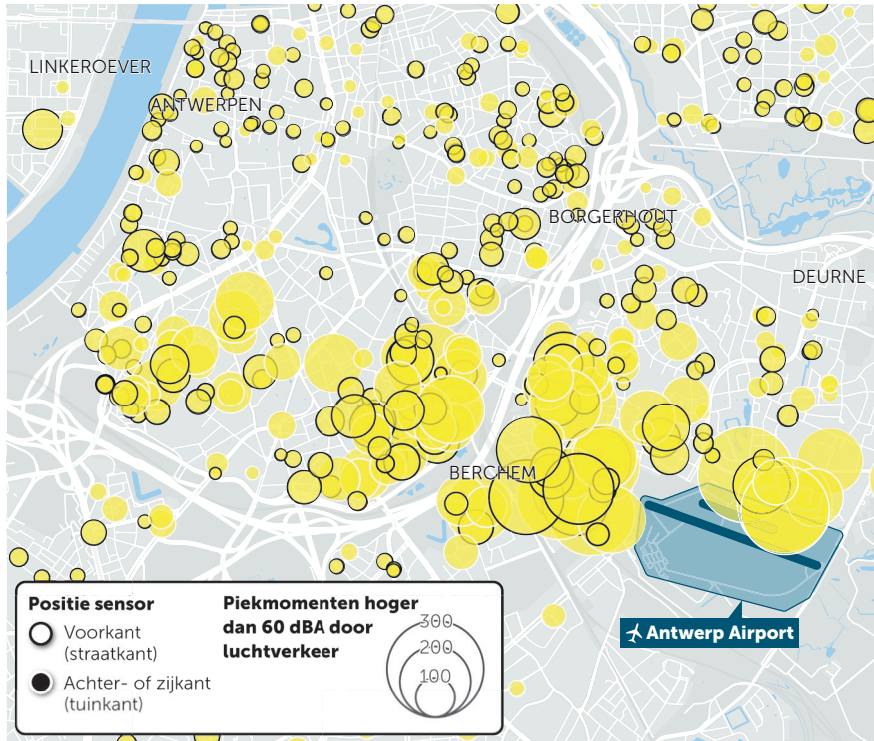
Maar De Oorzaak kan een preciezer beeld geven omdat het onderzoek ook inzoomt op ‘noise events’ of ‘korte lawaai-pieken’ en omdat de AI-module in de sensoren waarmee de geluidsmetingen zijn uitgevoerd ook de geluidsbronnen kan herkennen.



‘Zelfs wanneer je rust gaat opzoeken in de natuur, kun je niet aan de bulderende vliegtuigen ontsnappen’

RUTH-MARIE HENCKES
BUURTBEWONER

Duidelijke toename van geluidspieken door luchtverkeer bij luchthaven



Scan deze QR-code voor meer gedetailleerde grafieken

