



‘Het kan toch niet dat je dag in dag uit de ongezonde impact van een verlieslatende luchthaven moet ondergaan?’

AN WOUTERS
BUURTBEWONER

Een vliegtuig van TUI scheert over een woonwijk nabij de Antwerpse luchthaven.

© HANNES BLOCKX

maar ervaren dag in dag uit ernstige lawaaihinder. “Mijn kinderen zeggen me: ‘Mama, fixeer je er niet op of je wordt nog gek’”, zegt Gitta.

Dat blijkt ook uit de bevraging naar geluidshinder van De Oorzaak. “We zien dat 49 procent van de deelnemers die in de buurt van de luchthaven wonen, veel of extreem veel last heeft van hinder door vliegtuiglawaai, terwijl dat voor de rest van Antwerpen 6 procent is”, zegt Barros.

De actievoerders zijn blij met de nieuwe cijfers.

“Eindelijk erkenning dat die overlast niet in ons hoofd zit maar een realiteit is”, zegt Frederix, die geregeld indrukwekkende filmpjes maakt van het gedaver boven zijn huis. “De luchthaven heeft hier ook zelf decibelometers geplaatst, zo hebben we onlangs toevallig ontdekt. Ik heb bij hen al waarden opgevraagd en die antwoorden bevestigden de geluidsterreur met piekwaarden boven onze straat van meer dan 91 dBA.”

FIJNSTOF

Wouters, die eerder luchtkwaliteitsonderzoek in de buurt op poten zette, ziet grote gelijkenissen met de resultaten over fijnstof en ultrafijnstof. Die toonden aan dat buurtbewoners zeer geregeld aan hoge pieken worden blootgesteld.

“De geluidsmetingen zijn een stevige aanvulling daarop”, zegt ze. “Ik maak me vooral zorgen over het grote aantal mensen dat hieraan wordt blootgesteld. Voor ons luchtvervuilingsonderzoek hanteerden we een straal van 3 kilometer en dat betrof 170.000 omwonenden. In de straal van 1,5 kilometer die de onderzoekers van De Oorzaak hanteren, en waar de geluidsimpact zwaar blijkt, wonen dus minstens tienduizenden burgers. Het kan toch niet dat zoveel mensen dag in dag uit die ongezonde impact ondergaan ten voordele van een verlieslatende luchthaven?”

Maar of er snel concreet iets verandert betwijfelen deze omwonenden. “Het is mooi dat we deze onderzoeksresultaten zwart op wit hebben”, zegt Gitta. “Maar het probleem met deze luchthaven is dat er niets rationeel aan is. Daar wijzen wij al 25 jaar op.”

“Van de 50 deelnemers die in een straal van 1,5 kilometer rond de luchthaven wonen, waren er 22 bij wie de geluidssensor aan de achterkant van hun huis was bevestigd”, zegt Barros. “Als we op die resultaten inzoomen, om zo de invloed van straatgeluiden te minimaliseren en luchtverkeersgebeurtenissen te isoleren, blijkt dat die 22 deelnemers 2,5 keer meer ‘lawaai pieken’ (10 decibel boven het achtergrondgeluid) door vliegverkeer meemaken dan andere Antwerpenaren. Bovendien blijkt dat zij zijn blootgesteld aan bijna tien keer (9,5) meer luide momenten (boven 70 dBA) door vliegverkeer dan hun stadsgenoten.”

Dat zegt ook De Oorzaak-onderzoeker Jonas Lembrechts (Universiteit Utrecht): “We zien dat er in de buurt van de luchthaven heel wat vliegtuigdecibels worden geproduceerd, maar de vliegtuigen zijn tijdelijk heel luid, het is geen constante dreun zoals wegverkeer.”

Maar dat wil niet zeggen, zo benadrukken de onderzoekers, dat de mensen die hier wonen weinig geluidshinder zouden ervaren. Integendeel. “Vliegtuigen die op relatief stille plekken geregeld lawaai pieken veroorzaken, kunnen door dat contrast juist heel stresserend en dus ongezond zijn”, zegt Lembrechts.

Daarmee beschrijft de professor exact wat een kort bezoek aan Bart Frederix teweegbrengt bij mensen die niet gewend zijn aan landende en opstijgende vliegtuigen zo dichtbij.

En de actievoerders die al jaren in de buurt wonen, schrikken zich dan weliswaar niet meer te pletter,



‘Om de zoveel tijd moeten we het gesprek stilleggen wanneer we met vrienden op ons terras zitten’

BART FREDERIX
BUURTBEWONER