

Addendum (On)gehoorde geluidsschade Piekgeluid

In de rapportage (On)gehoorde geluidsschade wordt, in lijn met de gangbare methodiek de geluidsbelasting rond Schiphol uitgedrukt in Lden en Lnight waarden. Kenmerkend voor deze waarden is dat het gaat over gemiddelden van geluidswaarden, berekend over één jaar. Omdat de geluidbelasting over zo'n lange periode wordt uitgesmeerd kan er heel veel 'geluid' in een jaar voordat een gemiddelde 'geluidbelastinggrens' wordt bereikt.

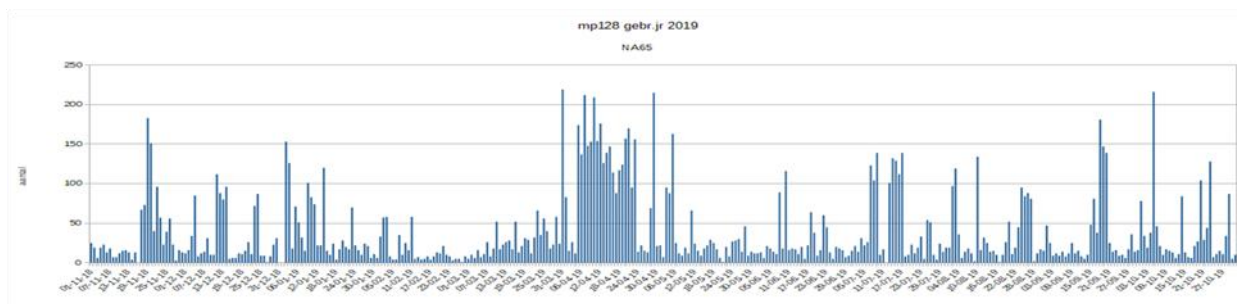
Als het gaat over vliegtuiggeluid is er, naast de gemiddelde geluidswaarde, een andere relevante factor, namelijk het piekgeluid.

Het piekgeluid is het maximale geluidsniveau van een vliegtuigpassage (start of landing) en wordt uitgedrukt in L_{Amax}. Relevant is inzicht te hebben in het aantal vliegtuigen met een bepaald geluidsniveau dat binnen een tijdsperiode overvliegt.

Een recente publicatie van het RIVM¹ geeft aan dat om het aantal vliegtuigen dat meer dan XdB(A) produceert, als NAX (Number Above XdB(A)) wordt weergegeven. De NAX is het aantal vliegbewegingen in een periode waarvan het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) de waarde X overschrijdt. Veelal wordt, zo stelt het RIVM NA60, NA65 of NA70 als kritische waarde beschouwd.

De aard en omvang van het piekgeluid in onze regio wordt inzichtelijk gemaakt door middel van onderstaande grafieken. Deze geven de NA65-registraties van een Sensornetmeetpunt in onze regio weer.

Grafiek 1 geeft voor het jaar 2019 aan hoeveel vliegtuigen er per dag overvlogen met meer dan 65 dB(L_{Amax}) als geluidsniveau (=NA65). Het gaat hierbij dus niet over het aantal vliegtuigen dat per dag overvloog, maar om het aantal toestellen met (meer dan) 65 dB(A) piekgeluid (=NA65). Er zijn dagen bij dat er meer dan 200 toestellen die meer dan 65 dB(A) piekgeluid produceerden terwijl ze over het betreffende meetpunt vlogen.

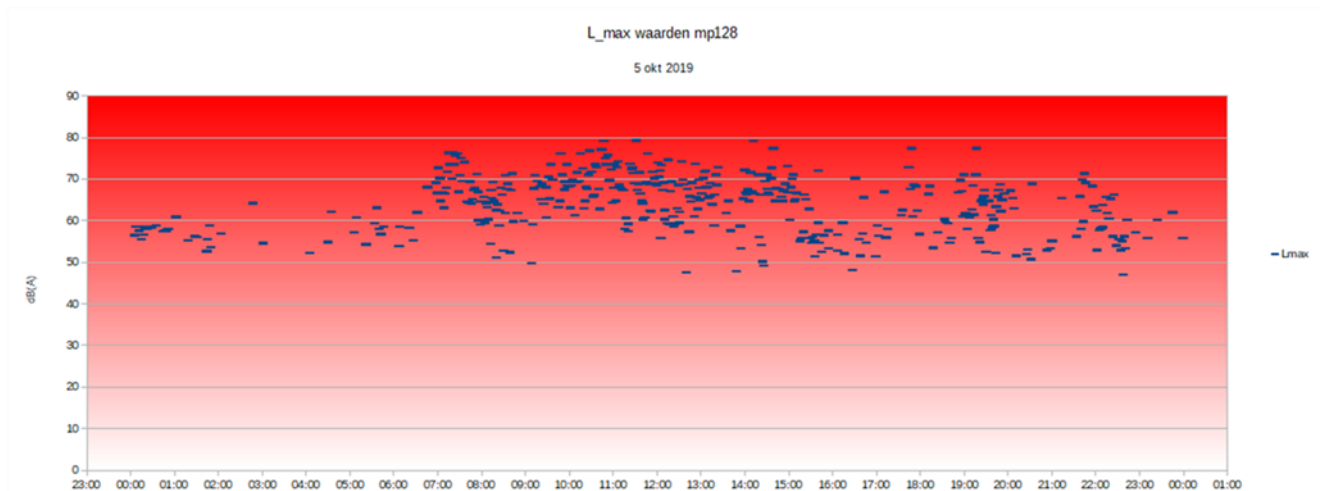


Grafiek 1. Aantal NA65 vluchten per dag in 2019²

De volgende grafiek, nr 2 geeft aan wat het geluidsniveau is van alle toestellen die op 5 oktober 2019 overvlogen. Duidelijk is te zien dat het van 06.00 uur tot 23.00 uur om vele tientallen toestellen per uur gaat. Opmerkelijk is verder dat er ook 's nachts een fors aantal vliegtuigen is overgevlogen, allen met een geluidsniveau van meer dan 50 dB, met uitschieters naar 65 dB. In de nachtelijke uren, wanneer het 'stil' is, heeft een dergelijk geluidsniveau grote impact.

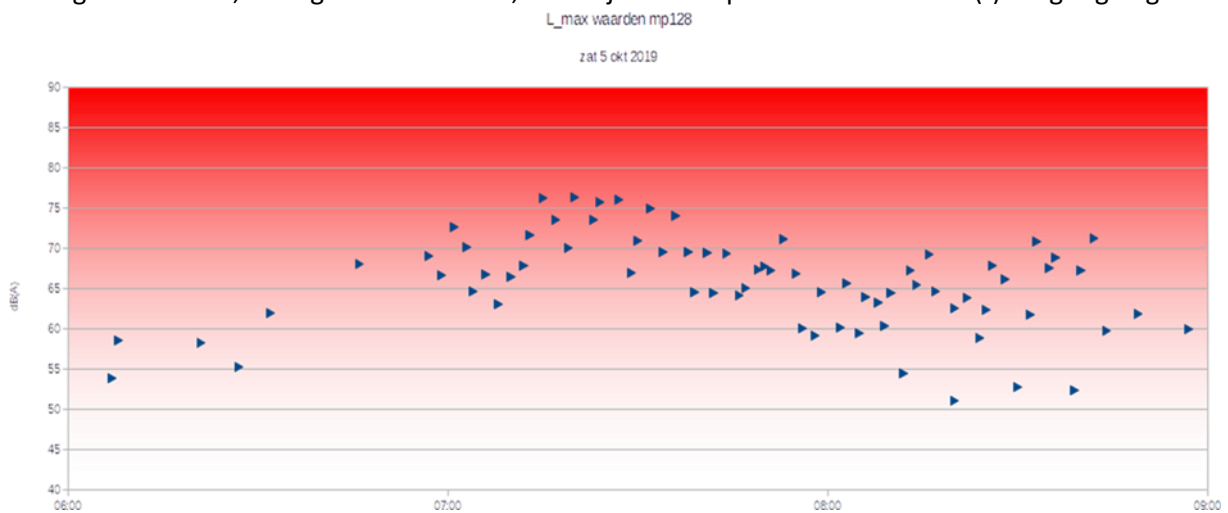
¹ RIVM Rapport 2019-0201 Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven. Pag 41-43, 46

² Alle grafieken zijn gebaseerd op meetgegevens van het Sensornet meetpunt 128



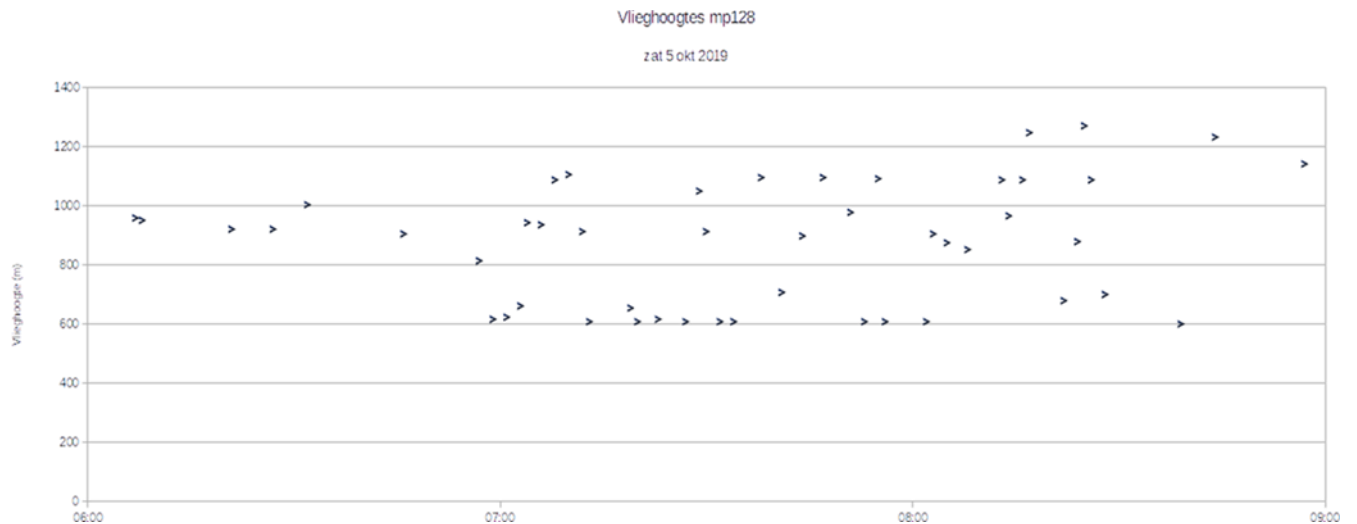
Grafiek 2. Pieklawaai per vlucht op 5 oktober 2019

Om een helderder beeld te krijgen van de intensiteit van het aantal toestellen dat overkomt is in grafiek 3 ingezoomd op wat er op 5 oktober 2019 tussen 6 en 9 uur 's ochtends is overgevlogen. Uit deze grafiek wordt, door gewoon te tellen, duidelijk dat het per uur om 20 tot 30(!) vliegtuigen gaat.



Grafiek 3. Pieklawaai 5 oktober 2019, 06.00-09.00 uur

Grafiek 4 maakt duidelijk dat veel van deze toestellen (uit grafiek 3) ook nog behoorlijk laag zijn overgevlogen, waarbij het geluid (zie grafiek 3) van veel van de laagvliegers om en nabij de 75 dB(A) bedroeg.



Grafiek 4. Vlieghoogte 5 oktober 2019, 06.00-09.00 uur

Conclusie

Een feit is dat op grote afstand van Schiphol vele toestellen een zeer hoge piekgeluidsbelasting produceren. Er is een verband tussen deze piekgeluidsbelasting en de hoogte waarop de vliegtuigen Schiphol naderen. De gangbare praktijk is dat geluidsbelasting die door Schiphol wordt veroorzaakt wordt uitgedrukt in Lden. Echter van Lden 'wordt niemand wakker'. Lden geeft immers het gemiddelde geluidsniveau over de periode van 1 jaar weer. 'Wakker' wordt je van het lawaai dat een toestel maakt terwijl het laag over het gebied waar je woont vliegt. Geconstateerd moet worden dat vliegtuigen die over het gebied dat ligt onder de aanvliegeroute van de Kaagbaan vliegen, zowel overdag als 's nachts erg veel lawaai maken. Geconcludeerd moet worden dat de kwaliteit van de leefomgeving van het gebied dat ligt onder deze primaire baan daardoor in ernstige mate wordt aangetast.