

NRC 22 en 23 mei 2025 - Rekenen versus beleven: ervaringen met Schiphol

<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/05/22/geluidsoverlast-van-schiphol-hoe-wordt-dat-bepaald-a4894129> (infographic)

<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/05/22/schiphol-krijgt-de-ruimte-omwonenden-hebben-het-nakijken-a4893536> (long read, 32 min)

<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/05/23/leven-in-de-herrie-van-schiphol-a4894367> (podcast, 18 min)

“Het spelen met parameters om de modellen naar de hand te zetten gebeurt al decennia, blijkt uit niet eerder geopenbaard ambtelijk mailverkeer.”

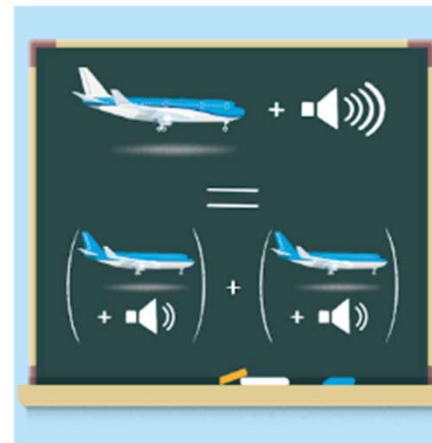
“De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) [waarschuwde](#) vorige week nog dat „burgers met de huidige geluidsregelgeving onvoldoende worden beschermd tegen ernstige geluidshinder” en dat alleen stillere vliegtuigen niet genoeg zijn om geluidshinder terug te dringen.”

“En ze kunnen er niets aan doen, omdat ze geen individueel recht op bescherming hebben dat ze bij de rechtbank kunnen opeisen. Alle regels over geluidshinder zijn ‘per saldo’ – gehinderden mogen tegenover elkaar worden weggestreept.

Je eigen recht gaat dus altijd ten koste van dat van een ander.”

*“Het kan allemaal, binnen de regels. Opeenvolgende rapporten bevestigen wat Brouwer voelt – **wettelijke bescherming tegen geluidshinder heeft hij niet**. Het enige wat overblijft is vragen stellen bij het Aanspreekpunt. En zelfs daar kan hij na een tijdje niet meer terecht. „Wegens repeterende vragen verwijzen wij u naar de door ons eerder gegeven antwoorden”, krijgt hij te horen op een van zijn laatste mails.”*

En als vliegtuigen 3 dB stiller worden, zijn volgens het rekenmodel **twee keer zoveel vluchten** toegestaan



Een vliegtuig dat 3 dB stiller is, klinkt voor het menselijk oor ongeveer net zo hard als een lawaaiiger toestel. **Zo kan de overlast stijgen, terwijl de berekende overlast gelijk blijft.**

