

INDICATOR: L_{DEN} VERBONDEN MET HET LUCHTVERKEER

THEMA: LAWAAI

1 BELANG VAN DE INDICATOR EN ELEMENTEN VOOR DE INTERPRETATIE

Vraag achter de indicator:

Hoe is de ruimtelijke verdeling van de globale geluidsniveaus (L_{den}) die samenhangen met het luchtverkeer?

Context van de indicator:

- Door de indicator ondersteunde milieuproblematiek: beheer van geluidsoverlast die samenhangt met het luchtverkeer en afbakening van de probleemzones.
- Keuze van de indicator: de keuze van de indicator hangt nauw samen met een op het niveau van de Europese Unie doorgevoerde harmonisering die de uitwisseling en vergelijking van gegevens moet vergemakkelijken.
- Brusselse context: deze problematiek wordt behandeld in het kader van de planning in het BHG, zie specifiek het geluidsplan 2008-2013 (tweede geluidsplan).
De L_{den} -indicator voor het luchtverkeer werd voor het eerst opgesteld voor het referentiejaar 2004 (naar aanleiding van het 1^{ste} Geluidsplan) en vervolgens voor 2006 (naar aanleiding van het verschijnen van de "geluidsatlas" van het vervoer te land), en tenslotte voor 2009 en 2010. Gezien de grote verschillen tussen de toegepaste methodes en instrumenten dient bij de vergelijking van de resultaten de grootste voorzichtigheid aan de dag te worden gelegd. Op het vlak van de methode bijvoorbeeld, worden in het model toegepast op 2004 enkel de theoretische routes in aanmerking genomen terwijl er vanaf 2006 voor bepaalde van die routes correcties werden aangebracht (om nauwer bij de werkelijke routes aan te sluiten). Bovendien werden voor de verschillende versies van het kadaster andere softwarepakketten gebruikt voor de modellering (IMMI in 2004 en 2006, nadien CadnaA).

Te bereiken kwantitatieve doelstellingen en, desgevallend, statuut van de streefdoelen:

- Wereldgezondheidsorganisatie: niet-bindende richtwaarden (die overeenstemmen met een bepaald kwaliteitsdoel van de geluidsomgeving en moeten worden nagestreefd voor een bevredigende akoestische situatie), uitgedrukt in equivalent energieniveau (L_{Aeq}) en niet in L_{den} :
 - overdag en 's avonds stemt een L_{Aeq} van 55 dB(A) buiten de woning overeen met de drempel van "ernstige hinder" en een waarde van 50 dB(A) buiten de woning met een drempel van "matige" hinder.
 - 's nachts geldt een L_{Aeq} van 40 dB(A) buiten de woning als slaapverstorend en een waarde van 45 dB(A) als matig tot sterk slaapverstorend.
- Op het niveau van het BHG:
 - Interventiedrempel voor het globale geluidsniveau, d.i. voor alle geluidsbronnen zonder onderscheid (niet-bindende drempelwaarde waarbij de akoestische situatie van de bewoners beschouwd wordt als volstrekt onduelbaar en een ingreep van de overheid vergt om de overschrijding en de ruimtelijke verbreiding te beperken): L_{den} openlucht van 68 dB(A)
 - Bindende normen vastgelegd in het BRBHG van 27 mei 1999 betreffende het lawaai van vliegtuigen hebben geen betrekking op L_{den} maar op de equivalente energieniveaus (L_{Aeq} , voor de periodes 7u tot 23u en 23u tot 7u) en op een eventindicator (SEL Sound Exposure Level). Die zijn vastgelegd voor drie concentrische zones afgebakend door cirkelbogen van 10 km en 12 km gemeten vanaf een baken op de as van piste 25L / 07R ten noordoosten van de luchthaven. De equivalente geluidsniveaus (L_{Aeq} per periode) zijn vanaf de verste zone tot de zone die het dichtst bij de luchthaven ligt) respectievelijk de volgende:
 - 55, 60 en 65 dB(A) van 07u tot 23u,
 - 45, 50 en 55 dB(A) van 23u tot 7u.en de SEL-niveaus (per voorbijkomend vliegtuig) bedragen respectievelijk:

- 80, 90 en 100 dB(A) van 07u tot 23u,
- 70, 80 en 90 dB(A) van 23u tot 7u.

Overige opmerkingen:

- De beoordeling van de geluidsoverlast die samenhangt met het luchtvervoer stemt overeen met een modellering die de voorschriften volgt van de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake het omgevingslawaai.
- De uitvoering van deze richtlijn berust op het in kaart brengen volgens gemeenschappelijke methodes van de blootstelling aan lawaai. In de grote agglomeraties moet de aandacht prioritair gaan naar de grote verkeersassen en de grote luchthavens. Voor het opstellen van de strategische geluidskaarten moeten geharmoniseerde geluidsbelastingindicatoren worden aangewend: Lden (day-evening-night equivalent level) en Ln (night equivalent level). In dit verband formuleerde de Richtlijn 2002/49/EG aanbevelingen voor de modelleringsmethodes (Bijlage II).

2 METHODOLOGISCHE FUNDERINGEN

Definitie:

De indicator L_{den} (day-evening-night, namelijk dag-avond-nacht) stemt overeen met een gewogen geluidsniveau over een periode van 24 u, bekomen aan de hand van de equivalente geluidsniveaus L_d (day, 7u-19u), L_e (evening, 19u-23u) en L_n (night, 23u-7u) die onafhankelijk werden berekend. De niveaus van 's avonds (L_e) en 's nachts (L_n) worden met respectievelijk 5 en 10 dB(A) vermeerderd, omdat ze door de blootgestelde personen als hinderlijker worden ervaren. De indicator wordt als volgt berekend:

$$L_{den} = 10 \text{ Log } \frac{1}{24} \left[12 * 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right]$$

De indicator wordt over een kalenderjaar voor verschillende referentieperiodes berekend: "globaal jaar", "weekdagen" en "weekend".

Eenheid:

dB(A)

Berekeningswijze en aangewende gegevens:

- De "akoestische modellering" stemt overeen met een geheel van computerberekeningen die uitgaande van digitale gegevens de geluidsniveaus ramen die op ieder punt van het model (gemeten bij de immissie, m.a.w. bij de ontvangst) worden ervaren. De bekomen resultaten worden cartografisch weergegeven ("geluidskadaster van het vliegverkeer").
- Het gebruikte wiskundig model beschrijft het gedrag van de bron, de positie van de bron, de positie van de ontvangers, de vliegtuigtypes en hun respectieve aantal "vliegbewegingen" (opstijg- en landingsprocedures).
- De modellering is verwezenlijkt met behulp van de software CadnaA (versie 4.0), volgens de ECAC.CEAC-methode (European Civil Aviation Conference) aanbevolen door richtlijn 2002/49/EG. De vliegroutes worden gemodelleerd volgens de segmenteringstechniek vermeld onder het hoofdstuk 7.5.
- Deze modellering werd uitgevoerd op basis van een raster van 100 m bij 100 m, op een hoogte van 4 m boven de grond. Daarvoor werd het geluidsniveau in het midden van iedere maas berekend en toegekend aan de volledige maas.
- Het model wordt vastgelegd en gevalideerd aan de hand van de specifieke geluidsniveaus opgetekend in de stations van het meetnet die onder het luchtverkeerslawaai liggen.
- De cartografie gebeurde met ArcView (10.0.). De waarden van de indicator worden (conform de richtlijn) getoond in stappen van 5 dB(A), waarbij de uiterste klassen overeenstemmen met geluidsniveaus lager dan 45 dB(A) voor de ondergrens en hoger dan 70 dB(A) voor de bovengrens. Leefmilieu Brussel paste de gebruikte kleurenschaal toe.
- Dit soort modelleringen is onderhevig aan een systematische graad van onnauwkeurigheid die te wijten is aan de databank van de aan de vliegtuigen gekoppelde geluidsemisies alsook aan

de berekening van de akoestische voortplanting. De grootteorde van deze onnauwkeurigheden zou ± 2 dB(A) kunnen bedragen.

Bron van de aangewende gegevens:

- Gegevens over de theoretische vliegroutes van de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem: AIP (Aeronautical Information Publication)
- Trafiekgegevens representatief voor het jaar 2010: radardata (aanduiding van de werkelijk gevlogen routes) en gegevens over de bewegingen (tijdstop, type beweging, callsign, piste, luchthaven, vliegroute) van Belgocontrol, bijkomende gegevens over de bewegingen (o.a. identificatie van de vlucht, type vliegtuig) door Brussels Airport Company; modellering Leefmilieu Brussel
- Continue geluidsmetingen van het geluidsmetnet van het BHG dat in 2010 17 stations telde (waarvan 9 rechtstreeks een impact van het luchtverkeer ondergaan): Leefmilieu Brussel.
- Absorptiecoëfficiënt van de bodem: forfaitaire coëfficiënt (=1)
- De vliegtrajecten werden berekend volgens de theoretische routes van de vliegprocedures beschreven in de AIP (Aeronautical Information Publication). Bepaalde routes worden gecorrigeerd volgens de door de vliegtuigen werkelijk gevolgde trajecten (verkregen dankzij de radargegevens van Belgocontrol, met de hulp van de software "KARLA – Beheerder van de luchthavendata"). Die correcties bieden het voordeel dat de werkelijk waargenomen laterale dispersie ten opzichte van de theoretische route beter in aanmerking kan worden genomen.
- De vliegtuigen worden volgens de ECAC-methode en overeenkomstig hun kenmerken in (emissie-)groepen ingedeeld.
- De modellering neemt ook de militaire bewegingen in aanmerking.
- Ze houdt rekening met 95% van de waargenomen bewegingen.

Aanbevolen periodiciteit voor het bijwerken van de indicator:

Desgevallend voorziet de Europese richtlijn 2002/49/EG een periodiciteit voor het updaten van 5 jaar.

3 COMMENTAAR AANGAANDE DE METHODOLOGIE OF DE INTERPRETATIE VAN DE INDICATOR

Beperking van de indicator en gebruiksvoorzorgen:

- De indicator L_{den} stemt overeen met een "globale" indicator op jaarbasis die een begrip van "gemiddelde" blootstelling, gewogen over 24u, uitdrukt. Deze indicator is een weergave van de hinder na weging over een volledige dag. Het geluid van een overvliegend vliegtuig is daarentegen sterker dan het geluid berekend volgens die indicator.
- De opgestelde modellering vormt een referentiesysteem voor de overheid; de schaal en de graad van nauwkeurigheid laten slechts een globale (gewestelijke) lezing toe, die representatief is voor de jaarsituatie (2010 in dit geval).
- Alvorens vergelijkingen te maken in tijd en ruimte moet vooraf de samenhang van de gebruikte methodes en werkhypothesen worden nagegaan.
- Enkel het lawaai aan de oppervlakte werd gemodelleerd. Trillingen zijn in de geluidskadasters niet opgenomen.
- De modellering neemt de nagalm van het geluid tegen de gevels van de gebouwen niet in aanmerking.

Moeilijkheden eigen aan de methodologie:

Beschikbaarheid en nauwkeurigheid van de in het model ingevoerde gegevens

Aanvullende of alternatieve indicatoren ("ideale" indicator):

Om de hinder weer te geven die wordt ervaren door een geluid dat hoofdzakelijk door "geluidspieken" wordt gekenmerkt en samenhangt met gebeurtenissen (overvliegende vliegtuigen) is het nuttig om daarnaast te beschikken over een "eventindicator" die de frequentie van de overschrijdingen en/of de amplitude van deze gebeurtenissen weergeeft. Er bestaan 3 types: de maximale geluidspiek (bijvoorbeeld L_{Amax}), het aantal geluidspieken afkomstig van het restgeluid of het aantal gebeurtenissen boven een bepaald geluidsniveau (zoals NAT70, aantal kortstondige gebeurtenissen die een waarde van 70dB(A) overschrijden. Raadpleeg voor bijkomende bijzonderheden de specifieke bibliografische gegevens van de geluidshinder door het luchtverkeer.



4 VERBANDEN MET ANDERE INDICATOREN OF GEGEVENS

- Berekende L_{den} indicatoren voor de overige geluidsbronnen (die samenhangen met het weg- en spoorverkeer)
- Blootstelling van de bevolking aan verschillende geluidsbronnen (weg, vliegtuigen, spoorverkeer)

5 ANDERE INSTELLINGEN BETROKKEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN GELIJKAARDIGE INDICATOREN

- Gezien de Europese richtlijn, tal van instellingen in Europa.
- In België: Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid - LNE (Vlaanderen) en Service Public de Wallonie - SPW (Wallonië) Bruxelles Environnement, Septembre 2011. " Cartographie du bruit du trafic aérien en Région de Bruxelles-Capitale – année 2010 ", voorlopig rapport, 43 pagina's, beperkte verspreiding
- DELLISSE G. et al., November 2010. Factsheet Geluid « 37. De in het Brussels Gewest gebruikte geluids- en trillingswaarden – (versie 2010) », 12 pagina's, beschikbaar op : http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Geluid_37.pdf
- DE VILLERS Juliette, October 2005. Factsheet Geluid « 41. Brussels wettelijk kader inzake geluidshinder », 12 pagina's, beschikbaar op : http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Geluid_41.pdf
- ECAC.CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile), 1997. "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", Doc.29, 3^{ème} édition, Volume 1 "Applications Guide", 103 pages, et Volume 2 "Technical Guide", 126 pagina's, beschikbaar op: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/noisedir/library?l=/material_mapping/ecac_airmod_doc&vm=detailed&sb=Title
- LEEFMILIEU BRUSSEL, 2010. « Atlas van de geluidshinder door het verkeer - Strategische kaarten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ». 39 pp.. http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Bruit_atlas_Cartographie_2010.PDF
- POUPE M., DEBROCK K., Juli 2011. Factsheet Geluid « 49. Doelstellingen en methodologie van de geluidskadasters 2006 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », 14 pagina's, beschikbaar op : http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Geluid_49.pdf
- Richtlijn 2002/49/EG van de Raad en het Europees Parlement, van 25 juni 2002, inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, Publicatieblad L 189 van 18.07.2002. beschikbaar op: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0025:NL.PDF>
- WÖLFEL, 2007, "Réalisation d'une cartographie du bruit du trafic aérien pour la Région de Bruxelles-Capitale (réactualisation 2006)", 50 pages, beschikbaar op: http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/20071109_Carto_Bruit_Avions-Rapport-FINALrev3_CorrMPu.PDF
- World Health Organization (WHO), 1999. "Guidelines for community noise, Geneva", 141 pagina's, beschikbaar op : <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>
- World Health Organization (WHO), 2009. "Night Noise Guidelines for Europe", 165 pagina's, beschikbaar op : http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

7 DEKKING IN RUIMTE EN TIJD

Beschikbare tijdreeks:

2010

Ruimtelijke dekking van de gegevens:

Het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest, per maas van 100 m x 100 m

Datum waarop de indicator voor het laatst werd bijgewerkt:

september 2011

Datum waarop deze methodologische fiche voor het laatst werd bijgewerkt:

maart 2012