

94 2023_CBS_05617 B-punt - Klimaat en milieu - geluidsbelastingsskaarten 2021.

Samenstelling:

Aanwezig:

Dirk De fauw, Burgemeester; Mathijs Goderis, Schepen; Mercedes Van Volcem, Schepen; Franky Demon, Schepen; Mieke Hoste, Schepen; Jasper Pillen, Schepen; Nico Blontrock, Schepen; Minou Esquenet, Schepen; Pieter Marechal, Schepen; Pablo Annys, Schepen; Colin Beheydt

Beschrijving

Aanleiding en context

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om **schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai** te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Door geluid kunnen gezondheidseffecten optreden, zoals slaapverstoring, hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Er wordt ingeschat dat 8% van de verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen (158.500 DALY's) het gevolg zijn van verkeersgeluid.

Dit wordt aangepakt door:

- opmaken van **geluidsbelastingsskaarten**;
- aannemen van **actieplannen**, op basis van de prioritaire problemen die werden vastgesteld op de geluidsbelastingsskaarten;
- **voorlichten** van het publiek.

De strategische geluidsbelastingsskaarten en actieplannen worden **vijfjaarlijks geëvalueerd en zo nodig aangepast**.

De eerste implementatiefase (referentiejaar 2006) had betrekking op de allerdrukste wegen, spoorwegen en luchthavens en de belangrijkste agglomeraties. Vanaf de **tweede implementatiefase** (vanaf **referentiejaar 2011**) kwamen alle belangrijke wegen, spoorwegen en agglomeraties binnen het Vlaamse Gewest aan bod. Zo werden **ook voor Brugge de geluidsbelastingsskaarten** en bijhorende blootstellingsdata opgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 april 2012 en gerapporteerd aan de Europese Commissie op 15 mei **2012**. De **geluidsactieplannen** voor de belangrijke agglomeraties (Antwerpen, Gent, **Brugge**) werden op 13 mei 2016 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en aan de Commissie gerapporteerd op 31 mei **2016**. Voor de actualisatie van de geluidsbelastingsskaarten in de 3^{de} ronde (**referentiejaar 2016**) werd door de Vlaamse Regering beslist om voor agglomeratie Brugge enkel nieuwe berekeningen uit te voeren voor de belangrijke wegen en spoorwegen. De blootstelling langsheen lokale wegen, lokale spoorwegen en industrie binnen de agglomeratie Brugge was immers nagenoeg onveranderd gebleven ten opzichte van de situatie in 2011, waardoor **geen actualisatie** van deze onderdelen vereist was. Vervolgens werd voor Brugge een **beperkte**

actualisatie van het geluidsactieplan opgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 28 juni **2019**, en overgemaakt aan de commissie.

Ondertussen drong zich opnieuw een **actualisatie** op van de **geluidsbelastingkaarten** (ronde 4, met referentiejaar **2021**) voor belangrijke wegen en spoorwegen en agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners (Antwerpen, Gent, Brugge en nieuwkomer Leuven). Het doel van de opdracht was de opmaak van geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Brugge en de berekening van afgeleide gegevens over de blootstelling voor wat betreft wegen, spoorwegen (trein en tram) en industriële bronnen.

Dit gebeurde op de wijze uiteengezet in de Europese richtlijn omgevingslawaaai (RL 2002/49/EG), en zoals omgezet in titel II van het VLAREM, en heeft betrekking op de 4e uitvoeringsronde van RL 2002/49/EG (referentiejaar 2021). De uitvoeringsronden hebben een frequentie van 5 jaar.

De opdracht voor de opmaak van de geluidsbelastingkaarten werd gegund aan GIM (via raamcontract, zie CBS 2022_CBS_01975) en deze opdracht is nu uitgevoerd door GIM.

Extra uitleg nodig om de conclusies te kunnen interpreteren:

A) Decibel (dB)

De eenheid van geluid is de Decibel (dB). Dit is een logaritmische schaal, wat betekent dat een toename van 10 dB gelijk is aan een vertienvoudiging van het geluidsintensiteit. Het menselijk oor werkt namelijk ook min of meer volgens een logaritmische schaal.

B) L_{den} / L_{night}

De resultaten worden steeds weergegeven volgens L_{den} of L_{night} .

L_{night} is het jaargemiddelde geluidsniveau in de nachtperiode (23u00-7u00).

L_{den} is een jaargemiddeld gewogen geluidsniveau over het hele etmaal met een straffactor voor de hinderlijkheid van geluid in de avond ($L_{evening}$: 19u00-23u00; + 5 dB) en in de nacht (L_{night} : 23u00-7u00; + 10 dB).

C) EU-grenswaarden en WHO-advieswaarden

De Europese richtlijn omgevingslawaaai (RL 2002/49/EG) legt op om te bepalen hoeveel mensen blootgesteld zijn aan waarden gelijk of hoger dan 55 dB L_{den} en gelijk of hoger dan 50 dB L_{night} . De wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hanteert evenwel iets strengere advieswaarden. Deze werden in 2018 gepubliceerd in "Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018)" en geven aanbevelingen op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten (geen aanvullende adviezen voor industrieel geluid). De WHO hanteert een L_{den} -waarde voor weg- en railverkeer waarbij 10% van de inwoners ernstige hinder ervaart en een L_{night} -waarde waarbij 3% van de inwoners ernstige slaapverstoring ervaart. Voor wegverkeer is dat respectievelijk 53 dB L_{den} en 45 dB L_{night} en voor railverkeer is dat 54 dB L_{den} en 44 dB L_{night} .

D) Geluidluwe gevels

Er is sprake van een woning met een geluidluwe gevel, indien er een verschil is tussen bepaalde gevels van deze woning van meer dan 20 dB (4 meter boven de grond en 2 meter voor de gevel; bijlage 2.2.4.6 VlareM II). Als voorbeeld: indien een woning aan de straatkant geluidsbelasting heeft van 75 dB L_{den} terwijl dit ter hoogte van de achtergevel 50 dB L_{den} is, dan is er sprake van een woning met een geluidluwe gevel. Hinder van het verkeersgeluid neemt dus als mensen beschikken over een stille zijde bij hun woning.

Motivering

Het is van belang om te benadrukken dat het gaat om een **gemodelleerde** geluidsbelastingkaart voor 2021 volgens een bepaalde methodologie (dus een theoretisch model) waarvan het doel is om een **inschatting te maken van het aantal mensen dat blootgesteld is aan bepaalde (over een jaar) uitgemiddelde geluidsniveaus. Het is niet bedoeld om individuele situaties te beoordelen.** Er is een gewijzigde rekenmethode die gebruikt moest worden (CNOSSOS versus SRM2) en door andere (verfijnde) uitgangspunten (bijv. enkel wegen met een etmaalintensiteit hoger dan 100 motorvoertuigen) is het niet mogelijk om conclusies te trekken ten opzichte van de vorige geluidsbelastingkaarten van 2011.

De geluidsbelastingskaarten inclusief het begeleidende rapport kunnen in de bijlage gevonden worden.

Hierbij een samenvatting van de resultaten voor Brugge met als referentiejaar 2021 met betrekking tot het aantal blootgesteld. De waarden voor wegverkeer, spoorverkeer en industrie mogen niet louter opgeteld worden, gezien er overlap mogelijk is van blootstelling van dezelfde mensen aan verschillende geluidsbronnen.

Wegverkeer	L_{den}		L_{night}	
	EU (≥ 55 dB)	WHO (≥ 53 dB)	EU (≥ 50 dB)	WHO (≥ 45 dB)
Totaal aantal blootgesteld	50.400	69.300	42.900	53.700
Totaal aantal blootgesteld met geluidluwe gevel	31.600	40.000	29.300	34.000

Spoorverkeer	L_{den}		L_{night}	
	EU (≥ 55 dB)	WHO (≥ 54 dB)	EU (≥ 50 dB)	WHO (≥ 44 dB)
Totaal aantal blootgesteld	7.400	10.600	4.500	7.193
Totaal aantal blootgesteld met geluidluwe gevel	1.500	1.900	1.200	1.400

Industrie	L_{den}		L_{night}	
	EU (≥ 55 dB)	WHO	EU (≥ 50 dB)	WHO
Totaal aantal blootgesteld	3.600	/	2.100	/
Totaal aantal blootgesteld met geluidluwe gevel	300	/	300	/

EU = volgens de EU-grenswaarden (richtlijn omgevingslawaai RL 2002/49/EG)

WHO = volgens de advieswaarden WHO (Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018)

Meer detail, met o.a. een onderverdeling in geluidsklassen kan teruggevonden worden in het rapport onder hoofdstuk 7.2

Deze geluidsbelastingskaarten dienen nu overgemaakt te worden aan Departement Omgeving met het oog op het gebundeld overmaken hiervan aan de Europese Commissie.

De volgende stap is nu de opmaak van een geluidsactieplan. De dienst KLIMID van cluster Omgeving zal hiertoe het initiatief nemen om dit op te maken in samenwerking met verschillende betrokken diensten (mobiliteit, openbaar domein, IT, ruimtelijke planning, ...).

Rechtsgrond(en)

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG).

Aanwijzing van instanties bevoegd voor de uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 inzake evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en tot wijziging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (Vlaem II).

Artikel 56, §3, 4° van het decreet lokaal bestuur.

Armoedetoets

Armoedetoets van toepassing

Nee, betreft individuele personen, bedrijven, ...

Besluit

Artikel 1

Het CBS neemt kennis van de geluidsbelastingskaarten 2021 voor Brugge en geeft toestemming om alle nodige informatie over te maken aan Departement Omgeving in functie van rapportage aan de Europese Commissie.

Artikel 2

De dienst KLIMID krijgt de opdracht om een geluidsactieplan op te stellen conform de Europese richtlijn omgevingslawaai.

Gekoppelde besluiten

- 2022_CBS_01975 - B-punt - Klimaat en milieu - geluidsbelastingkaarten agglomeratie Brugge - afname raamcontract GIM.
- 2017_CBS_04589 - B-punt - Leefmilieu - nota strategische geluidsbelastingskaarten voor agglomeratie Brugge - goedkeuren.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Colin Beheydt
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw
Burgemeester