

Huldenberg: concentratie zonder compensatie

Concentratie enkel opstijgende vluchten – Altijd hinder

- Gebruik HUL als richtbaken, fly-over-, fly-by- of waypoint.
- Indien niet HUL, radiaalkeuzes. (Civ3J-07; Civ9L-20; N-routes).
- Niet volgen opgelegde route. (Noordroutes-20; D-routes-25).

Situering Huldenbergse gemeenten

- Ten zuiden luchthaven, in het verlengde van geen enkele baan.
- Woonkernen 14,2 km tot 20 km van punt A0 van de luchthaven.
- Altijd 'weggeknipt'. Hierin pas verandering met oprichting ombudsdienst en enkele meetcampagnes Aminal (2003/2005).

Uitdrukkelijke wens

- Einde aan 3 concentratievormen opstijgend vliegverkeer.
- Baken HUL veel te dicht bij luchthaven om met huidige korte bochten/routes evenwichtige verdeling hinder mogelijk te maken.

Definitie 'hinder'

Enkele 'oude' definities van hinder

- Boven 4000 voet geen hinder (Biac, Ombudsdienst Mr. D.B.)
- 'Ik heb daar toch geen last van' (J.L. Dehaene, Minister)
- Hinder = comfortprobleempje van egoïsten (Pierre Klees, Biac)
- Gehinderden moeten psy opzoeken (vorige burgemeester Huldenb.)
- Alleen LAmax>70 hinder (Bert Anciaux)

Reëel (wetenschap.) onderz. definitie hinder (WHO, ACNUSA, EU, TNO)

- **LDEN** r met hinder slechts 0,3! (o.a. studies ACNUSA, TNO).
Zelfs indien LDEN: *EU position paper* -> vliegtuiglawaaihinder (volwass.) begint bij LDEN 42.
-
- **Hoogte** absoluut **niet enige** factor, wel degelijk (zware) hinder boven 4000 voet (zie ook simulatie-instr. DGAC).
- **Fysiek-psychisch-mijk. gezondheidsprobleem** ≠ comfortprobleempje.
- **LAmax in dB(A)** slechts één kenmerk van geluid. Vliegtuig ≠ koffiezetter.

Factoren die lawaai en/of hinder bepalen

- **Frequentie van alle overvluchten**, niet alleen die met $L_{Amax} > 70$ dB(A) (nu !). Effect van deze amputatie overdag en 's nachts is specifiek voor Huldenberg desastreus.
- **'Emergence'** - verschil tov bestaand achtergrondgeluid.
- **Te ontwikkelen motorvermogen** om bep. hoogte te halen. **CRUCIAAL** voor ontwikkeling oplossing Huldenberg (te bereiken vlieghoogte Beauvechain 6000 voet) = **lengte routes**.
 - Zolang bocht op 700 (20) en 1700 voet (25/07) kan ook met vliegen op 'bakens van bestemming' **GEEN** evenwichtige hinderverdeling worden bereikt. Die bakens liggen immers allemaal in het zuidoosten en zullen enkel leiden tot een gelijkwaardige concentratie, alleen op een andere manier.
 - Ook 'bestemmings'bakens liggen 'achter' en niet 'voor' opstijgrichting; wezenlijk verschil tov Noordrand.
 - *Voorbeeld:* Spi Lno vliegen nu bakens van bestemming, te zware klimhoek, teveel motorvermogen, teveel lawaai over regio Huldenberg !
.../...

.../...

- **Verhouding hinder/rustperiodes** (rust = geen overvluchten).
- **Verdeling hinder- en rustperiodes** in de tijd. Week ≠ weekend, zaterdag ≠ zondag, dag ≠ avond/ochtend, dag ≠ nacht.
- Hoogteligging overvlogen gebieden (Huldenberg!).
- Geluidsreflecties in heuvelachtig gebied.
- **Hoogste hinderscore** (SEL) die wordt bereikt.
- Gestoorde activiteit.
- Betekenis van het lawaai (bv. babygekrijs vs. dansmuziek 80 dB(A)).
- **Frequenties** (dB(C)) en tonaliteit van het geluid.
- Windrichting: in Huldenberg versterkt de wind altijd het geluid: bij 25R of 20: zuidwestenwind; bij gebruik 07: oostenwind.
- ...

LDEN (Lday, Leve, Lnight) geeft noch lawaai, noch hinder weer

Formule Lday (zie Vlarem). Voor dag is aantal seconden gelijk aan 43.200. Dit vereenvoudigt formule tot: $L_{day} = 10 \log 1/43200 (\int 10SEL/10)$. Aantal overvluchten = n overvluchten per dag (tss 7 en 19h00), gemiddeld over het jaar.

Een **gelijke Lday** van **53,4** (courant in Huldenberg) kan worden bereikt door:

- > *Drie* (3) overvluchten met SEL 95.
- > *Vijfennegentig* (95) overvluchten met SEL 80 = daggrens Brussels Gewest.
- > *Driehonderd* (300) overvluchten met SEL 75.
- > *Negenhonderdachtenveertig* (948) overvl. met SEL 70 = nachtgrens Brussels Gewest.

Wie durft dan nog beweren dat in geval 1 **even veel lawaai** is als in gevallen 2, 3 of 4 ? Het is even duidelijk dat de ervaren **hinder** in die vier gevallen *absoluut niet* gelijk is. Het enige wat men kan zeggen is dat de uitkomst van een zekere wiskundige formule in die vijf gevallen gelijk is.

Maar het kan nog sterker. Stel dat de Lday vroeger 53,4 was omwille van 3 overvluchten met SEL 95. Dan zal men stellen dat *het lawaai* is **verminderd** tot Lday 52,6 in alle volgende gevallen:

- > *Tachtig* (80) overvluchten met SEL 80 = daggrens Brussels Gewest.
- > *Tweehonderdvijftig* (250) overvluchten met SEL 75.
- > *Achthonderd* (800) overvluchten met SEL 70 = nachtgrens Brussels Gewest.

Hoewel men dan op basis van de Lday-uitkomsten zal beweren dat lawaai en/of hinder zijn verminderd, is duidelijk dat noch het lawaai, noch de hinder in deze situaties geringer zullen zijn. 250 overvluchten van SEL 75 per dag in vergelijking met 3 overvluchten van SEL 95: neen, dat geeft niet minder hinder, net zomin als 800 vluchten met SEL 70.

Precies daarom moet frequentie van (ALLE) overvluchten cruciaal element zijn in elk hinderverdelingsplan.