

Vlaanderen
is omgeving

Addendum bij het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen

Overwegingsdocument

Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019

DEPARTEMENT
OMGEVING

omgevingvlaanderen.be



INHOUD

1 Inleiding 3

2 Openbaar onderzoek 3

2.1 Verloop 3
2.2 Overzicht van de inspraakreacties 5
2.3 Manier van verwerking van inspraakreacties 6
2.4 Advies van SERV en Minaraad 7
2.5 Adviezen van de gewesten 7
2.6 Antwoorden op inspraakreacties 9

Bijlage 1: Advies van SERV en MINA-raad 40

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 16 november 2018. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd het ontwerp van geluidsactieplan voor een termijn van een maand[1] ter inzage gelegd bij de verantwoordelijke instanties. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen.
Tegelijkertijd met de bekendmaking werd het ontwerp bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies konden uibrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend.

Een definitief geluidsactieplan wordt opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen.

Voorliggend overwegingsdocument geeft een overzicht van het openbaar onderzoek, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop van de instanties die instaan voor de opmaak van het geluidsactieplan en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van geluidsactieplan doorliep van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 30 november 2018
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 30 november 2018
- Opname in Caplo-nieuws nr. 9 van vrijdag 14 december 2018 (doelgroep: milieuambtenaren) en bekendmaking via Yammer forum (doelgroep: RO-ambtenaren)
- Bekendmaking via homepage Departement Omgeving en sociale media kanalen (Facebook, LinkedIn en Twitter)

[1] Omwille van overlap met de kerstvakantie werd de inspraaktermijn verlengd tot 6 weken

- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL[2], CCIM Stuurgroep Geluid[3] en Platform Gezonde Publieke Ruimte[4]



OPENBAAR ONDERZOEK

Actualisatie van geluidsactieplannen

Op 16 november 2018 heeft de Vlaamse Regering kennisgenomen van ontwerpen van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, de luchthaven Brussel-Nationaal en de agglomeraties Antwerpen, Gent en Brugge.

Deze actieplannen zijn opgesteld in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG). Bij de opmaak ervan is uitgegaan van de geluidsblootstelling zoals berekend in de geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2016.

De geluidsactieplannen bevatten enerzijds een evaluatie van de acties en maatregelen die de voorbije jaren zijn ondernomen, en anderzijds gaan zij in op acties en maatregelen die diverse betrokkenen voornemens zijn te nemen in de periode 2019-2023.

De ontwerpen van actieplannen kunnen van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 geraadpleegd worden via: www.omgevingvlaanderen.be/openbaaronderzoek-geluidsactieplannen. Zij liggen ook ter inzage bij het Departement Omgeving, Koning Albert II laan 20 bus 8, 1000 Brussel en bij de stadsdiensten van respectievelijk Antwerpen, Gent en Brugge (adressen vermeld op bovenvermelde webpagina).

Elke burger kan tot uiterlijk 11 januari 2019 advies geven, een bezwaar indienen of opmerkingen formuleren.
Dit kan per mail via leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be of per aangetekende brief t.a.v. Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel. Gelieve daarbij steeds te vermelden op welk actieplan uw reactie betrekking heeft.

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid

www.omgevingvlaanderen.be

- Het ontwerp van geluidsactieplan werd door het kabinet van de Vlaams minister bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

[2] Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwepren, NMBS, Infrabel, Agentschap Wegen & Verkeer, departement MOW, Brussels Airport Company, FOD Mobiliteit & Verkeer, Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent, Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten, De Lijn

[3] Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten

[4] Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Agentschap Zorg en Gezondheid, Vlaamse Milieumaatschappij

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, 9 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 2 overheidsbedrijven
- 3 gemeentebesturen
- 1 belangenvereniging
- 2 particuliere reacties
- 1 gebundelde particuliere reactie

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

Een aantal van de hierboven aangehaalde reacties, namelijk het advies van de NMBS en de gebundelde particuliere reactie, werden ontvangen buiten de looptijd van het openbaar onderzoek (voor 1 december 2018 of na 11 januari 2019), maar werden alsnog meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties.

In onderstaande tabel zijn alle in overweging genomen reacties genummerd en is een verwijzing opgenomen naar de fiche(s) waarin wordt ingegaan op deze reacties.

Tabel 1 : Overzicht van de inspraakreacties

Reactie	Inspreker	Type	Gemeente	Datum[5]	Drager	Fiche(s)
1	Agentschap Zorg en Gezondheid	Vlaamse overheid		11/01/2019	e-mail	2, 3, 6, 7, 9, 11
2	NMBS	Overheidsbedrijf		13/11/2018	brief	*Geen*
3	Infrabel	Overheidsbedrijf		10/01/2019	brief	*Geen*
4	Stad Gent	Gemeentebestuur		11/01/2019	e-mail	2, 7, 8
5	Gemeente Kortenberg	Gemeentebestuur		7/01/2019	e-mail	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13
6	Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen	Belangenvereniging		10/01/2019	e-mail	2,9,11
7		Particulier	Antwerpen	3/12/2018	e-mail	14
8		Particulier	*Niet gekend*	8/01/2019	e-mail	8, 14
9	Buurtbewoners spoorlijn 50A	Gebundelde particuliere reactie	Denderleeuw	14/01/2019	e-mail	14
10	Gemeente Steenokkerzeel	Gemeentebestuur		7/01/2019	brief	14

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin de opmerkingen werden samengevat en waarin een standpunt werd geformuleerd bij deze opmerkingen. Tevens werd aangegeven of de reacties aanleiding gaven tot een aanpassing aan het ontwerpgeluidsactieplan, en indien dat het geval is, op welke wijze.
- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

Tabel 2 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Samenwerking met andere instanties en overheden
2	Ambitieniveau van het plan

[5] Datum bij brieven is datum van de poststempel op de brief

3	Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG
4	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – nauwkeurigheid en referentiejaar
5	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik en rapportering
6	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - indicatoren
7	Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst
8	Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen
9	Maatregelen i.v.m. ruimtelijke ordening
10	Geluidsmonitoring en -metingen
11	Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder
12	Langetermijnstrategie- en visie
13	Opmerkingen mbt het vorig geluidsactieplan
14	Concrete hindersituaties

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV wordt hierna vooraf afzonderlijk aangehaald. Voor de behandeling ervan verwijzen we naar de desbetreffende fiche.

2.4 ADVIES VAN SERV EN MINARAAD

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Dit advies is integraal in bijlage 1 achteraan bij dit document opgenomen. Hieronder is de passage van het advies opgenomen die betrekking heeft op het geluidsactieplan van de belangrijke spoorwegen met een verwijzing naar de fiche waarin het element van advies werd behandeld.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid. ➔ **Zie Fiche 1 "Samenwerking met andere instanties en overheden"**

2.5 ADVIEZEN VAN DE GEWESTEN

De ontwerpgeluidsactieplannen werden bij de aanvang van het openbaar onderzoek aan de Stuurgroep Geluid van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) voorgelegd. Dit stelde de andere gewesten in de

mogelijkheid om tijdens de periode die voor inspraak voorzien is, eventuele reacties te bezorgen. Er werden geen adviezen van de andere gewesten ontvangen.

2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de inspraakreacties per fiche besproken en wordt het standpunt van het bestuur hierbij geformuleerd.

Fiche 1 – Samenwerking met andere instanties en overheden

Opmerking	Verwijzing
a. Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.	MINA en SERV
b. Het uitwerken van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot wegverkeer- en spoorverkeerslawaai zou een daadkrachtig beleid ter zake ten goede komen. Door de complexe Belgische staatsstructuur moeten de verschillende beleidsniveaus goed samenwerken om tot een daadkrachtig, coherent actieplan te komen. Het uitwerken van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot wegverkeer- en spoorverkeerslawaai is essentieel om tot een daadkrachtig beleid te komen. Een dergelijk samenwerkingsakkoord is niet weerhouden in deze actieplannen.	5

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt om samenwerking en afstemming gevraagd tussen verschillende beleidsniveaus en tussen autoriteiten en instanties.

Specifieke inspraakreacties vragen dat:

(1) samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen om omgevingslawaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken. (a,b) Met een grote betrokkenheid van de steden. (a)

(2) dat Deparment Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning met betrekking tot beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. (a)

Reactie op de opmerkingen

(1) De opmaak en goedkeuring van geluidsactieplannen in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai is binnen de bevoegdheidsverdeling tussen de federale staat en gewesten een gewestelijke bevoegdheid. Het geluidsactieplan dat nu voorligt is een gewestelijk plan dat verder richting wenst te geven aan het gewestelijk beleid. De vaststelling en goedkeuring hiervan gebeurt door de Vlaamse Regering. Samenwerking met andere entiteiten (zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid) voor de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai gebeurt o.a. in structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL) en het Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM) (zie §5.2 overlegstructuren van het geluidsactieplan). Daarnaast werden voor de opmaak van dit geluidsactieplan enkele overlegmomenten georganiseerd met de meest relevante overheidsinstanties (Departement MOW, FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Infrabel). Ook de lokale overheden worden betrokken bij de opmaak van het geluidsactieplan van de belangrijke spoorwegen door deelname van de belangrijke agglomeraties en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) in het WUROL-overleg.
Niet enkel de opmaak maar ook de voortgang van de in het geluidsactieplan voorziene acties en maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd in de schoot van de WUROL-werkgroep, waarin alle relevante stakeholders vertegenwoordigd zijn (zie fiche SPOOR-2016-13 in het geluidsactieplan).

(2) Departement Omgeving is voorzitter van het WUROL en CCIM-geluid overleg en neemt hierin dus een coördinerende en/of ondersteunende rol op m.b.t. uitvoering van richtlijn omgevingslawaai. Het voorstel van aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai gaat ruimer dan de inhoud van voorliggende geluidsactieplannen. Dit voorstel heeft al een adviesronde doorlopen waarbij alle relevante actoren werden betrokken. Er wordt getracht om maximaal rekening te houden met de ontvangen adviezen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 2 – Ambitieniveau van het plan

Opmerking	Verwijzing
a. Gelet op de belangrijke impact van lawaai op de gezondheid, is vanuit gezondheidsoogpunt een ambitieuzer actieplan zeker aan te bevelen. AZG is voorstander om extra aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen (scholen, creches,woonzorgcentra, …).	1
b. De Stad Gent is van oordeel dat de vooropgestelde ambities in de voorliggende ontwerp actieplannen wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai 2019-2023 mee kunnen bijdragen tot het realiseren van haar stedelijke ambitie.	4
c. Er zijn onvoldoende middelen vrij gemaakt om dit plan te implementeren. De impact van geluid op de gezondheid van de inwoners in Vlaanderen is aanzienlijk en de voorgestelde maatregelen en budgetten die daar tegenover gezet worden, zijn te beperkt om deze problematiek doeltreffend en daadkrachtig aan te pakken.	5
d. De maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening volstaan niet, noch qua visie, noch qua middelen.	5
e. De Europese richtlijn verplicht de lidstaten tot het opmaken van actieplannen, maar doet geen uitspraken over de inhoud van deze actieplannen. De plannen verliezen hierdoor aanzienlijk aan daadkracht. De hoogdringendheid van het implementeren van maatregelen om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van de (spoor)wegen te vergroten, wordt daardoor op de lange baan geschoven.	5
f. BBL is van mening dat het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. Om een prioriteitenlijst van knelpunten op te stellen, vertrekt het geluidsactieplan voor belangrijke wegen van een drempel van 70 decibel, gecombineerd met de aanwezigheid van woningen in de omgeving. Voor het geluidsactieplan spoorwegen ligt de plandrempel op 73 dB. Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (L_{den}). 70 dB/73 dB/65 dB zijn zeer hoge plandrempels: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod. En zelfs dat is niet zeker. Zo blijkt uit de evaluatie van de vorige actieplannen, dat slechts een deel van de prioritaire acties ook echt is uitgevoerd. Veel projecten voor geluidsschermen of een stille wegverharding zitten nog steeds in de onderzoeksfase of moeten nog uitgevoerd worden. BBL vraagt daarom een versnelling van de aanpak en de uitvoering van concrete acties. Zo niet valt	6

	sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.	
g.	De geluidsactieplannen geven vooral een overzicht van reeds uitgevoerde of lopende ingrepen, maar bevatten amper nieuwe maatregelen. En als er al nieuwe maatregelen worden voorgesteld, gaat het vooral over 'onderzoeken', 'monitoring',... Concrete ingrepen en investeringen blijven uit. Op dit vlak schieten de plannen duidelijk te kort.	6

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. (a, c, d, e, f)

(2) De geluidsactieplannen voornamelijk lopende of reeds uitgevoerde maatregelen bevatten. Nieuwe maatregelen omvatten weinig concrete ingrepen en de lopende en bestaande maatregelen werden slechts gedeeltelijk of nog niet uitgevoerd. (f, g)

(3) Er extra aandacht besteed moet worden aan gevoelige bestemmingen zoals scholen, crèches en woonzorgcentra. (a)

Reactie op de opmerkingen

(1) De maatregelen die zijn voorgesteld in het geluidsactieplan worden door het bestuur als realistisch ingeschat om uit te voeren binnen de looptijd van het geluidsactieplan, gegeven de beschikbare middelen. In het geluidsactieplan worden problemen stapsgewijs aangepakt, op basis van een plandrempel voor geluidsblootstelling en andere criteria. Deze criteria zullen bij de volgende geluidsactieplannen opnieuw worden geëvalueerd en indien nodig en haalbaar worden bijgesteld. Milderende maatregelen voor spoorverkeerslawaai vragen immers aanzienlijke financiële middelen en daarom is het op korte termijn niet haalbaar om meer ambitieuze doelen te stellen. Op lange termijn is het uiteraard wel de bedoeling dat de plandrempel daalt in de tijd. De keuze van de plandrempel wordt ook toegelicht in de fiche 7 "Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst".
Het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen is daarnaast ook een gewestelijk geluidsactieplan en kan zelf geen maatregelen treffen buiten de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. De bevoegdheid om de meest kostelijke maatregelen te treffen (maatregelen aan de bron en in de overdrachtsweg) ligt bij het federale niveau (FOD Vervoer en Mobiliteit, NMBS en Infrabel), waardoor de benodigde budgetten dan ook op dat niveau worden beheerd. De Vlaamse overheid kan zelf vooral impact hebben via de ruimtelijke ordening, maar wegens de complexiteit van zulke maatregelen (belanghebbenden, juridische consequenties, kost,…) vereist dit een grondig voorstudie die in eerste instantie alle opties onderzoekt. De maatregelen die voor de komende planperiode al werden vastgelegd door het federale niveau worden wel vermeld in het geluidsactieplan, namelijk in fiches SPOOR-2016-1, SPOOR-2016-3 t.e.m. SPOOR-2016-7, SPOOR-2016-10 t.e.m. SPOOR-2016-12 en SPOOR-2016-14.
De samenwerking en overleg met andere beleidsniveaus voor de opmaak van het plan wordt ook toegelicht in fiche 1 'Samenwerking met andere instanties en overheden'.

(2) Aangezien het vorige geluidsactieplan nog maar recent werd goedgekeurd (op 24 februari 2017) en bijgevolg nog actueel is, zijn de nieuwe acties die in voorliggend ontwerp geluidsactieplan worden voorgesteld beperkt. De acties uit het vorige geluidsactieplan, opgemaakt op basis van de geluidsbelasting in referentiejaar 2011, worden in voorliggend document geëvalueerd en op basis daarvan eventueel aangepast. Daarnaast wordt er ook een meer actueel overzicht gegeven van de geluidsbelasting en geluidshindersituatie in Vlaanderen op basis van de informatie van de recent goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten.

(3) De maatregelen opgenomen in het geluidsactieplan zijn niet specifiek gericht op gevoelige groepen zoals scholen en ziekenhuizen. Het bestuur is van mening dat de prioriteiten voor het nemen van milderende maatregelen voor geluidshinder zo objectief mogelijk dienen te zijn (i.e. gericht op een vermindering van het totaal aantal wooneenheden blootgesteld aan een plandrempel boven L_{den} 73 dB). Anderzijds bevat het geluidsactieplan ook heel wat maatregelen die een effect hebben op het hele beschouwde spoornetwerk (zoals het akoestisch slijpen van de rails, modificatie van de railpads, vervanging van het rollend materieel passagiersvervoer,…) en dus ook een positief effect hebben op stille gebieden, scholen, crèches, woonzorgcentra en andere geluidsgevoelige functies nabij een belangrijke spoorlijn.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 3 – Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG

Opmerking	Verwijzing
a. "Het voorlichten en raadpleging van het publiek over de geluidsproblematiek en de aanpak ervan." → Gaat dit enkel over de raadpleging van het publiek zoal nu van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 of zijn er ook meer participatieve trajecten?	1

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd wat het voorlichten en raadplegen van het publiek inhoudt.

Reactie op de opmerkingen

Het voorlichten en raadplegen van het publiek inzake de geluidsactieplannen beperkt zich niet tot enkel het openbare onderzoek over de verschillende geluidsactieplannen. Het omvat daarnaast onder meer ook het publiceren en ter beschikking stellen van de verschillende geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten op de website van het Departement Omgeving en op Geopunt. De geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten van de agglomeraties worden ook ter beschikking gesteld op de websites van de agglomeraties zelf. Het participatieve traject beperkt zich wel tot het openbaar onderzoek.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 4 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – nauwkeurigheid en referentiejaar

Opmerking	Verwijzing
a. De geluidsbelastingskaarten zijn berekende contouren. Er werd geen rekening gehouden met de statische modelfout. Een berekend model is een wetenschappelijk/wiskundige benadering van de werkelijkheid en daar zit steeds een fout op. In het geval van isolijnen (hier voor geluid) als modeloutput is die lijn eigenlijk een bandbreedte. Deze bandbreedte geeft de statische modelfout. Wanneer isolijnen gebruikt worden om o.a. oppervlakte te berekenen (oppervlakte onbebouwd woongebied, aantal woningen in kerngebied,…), moet een marge gehanteerd worden en mogen geen absolute cijfers worden gebruikt.	5
b. Deze Europese richtlijn legt het referentiejaar 2016 op voor de opmaak van geluidsbelastingkaarten. De actieplannen, zoals deze vandaag voorliggen, weerspiegelen dus niet langer de reële situatie op het terrein. De plannen beschrijven de toestand zoals deze was in 2016. Er wordt geen link gelegd met de visie betreffende de toekomstige ontwikkeling van het spoornet, noch het wegennet.	5

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) De geluidsbelastingskaarten berekende contouren zijn. Er werd geen rekening gehouden met de statische modelfout.(a)

(2) De plannen onvoldoende rekening houden met de huidige, reële situatie aangezien ze gebaseerd zijn op geluidsbelastingskaarten van 2016 en ze geen rekening houden met de toekomstige ontwikkelingen. (b)

Reactie op de opmerkingen

(1) De gebruikte rekenmethodes worden in het buitenland al lang gehanteerd en geven over het algemeen betrouwbare resultaten. Bij het maken van de geluidskaarten werden de rekenresultaten in een aantal testgebieden bovendien vergeleken met de resultaten van geluidsmetingen ter plaatse. Die controle toonde aan dat er een goede overeenstemming bestond tussen de berekeningen en de metingen. De inputdata die worden gehanteerd voor het opmaken van het geluidsmodel worden ook steeds nauwkeuriger (bv. hoogte van gebouwen en terrein, geometrie van het (spoor)wegennet, informatie over bodembedekking,…). De volgende geluidsbelastingkaarten zullen bijgevolg een nog hogere nauwkeurigheid hebben.
Het is niet mogelijk om een allesomvattende foutenmarge vast te stellen en vervolgens toe te passen op de geluidskaarten en afgeleide contouren; er spelen immers teveel lokale factoren mee in het bepalen van de modelfout: bijv. de positionele accuraatheid van sommige invoergegevens, veralgemeningen en aannames omtrent specifieke details (bijv. betonnen dwarsliggers, voegloze

sporen en wissels, vegetatie,…), meteorologische omstandigheden,… Het is niet mogelijk om voor dit alles een algemene onzekerheidsmarge te bepalen. Belangrijk is dat we de geluidscontouren, zoals berekend door het akoestisch model, beschouwen als een schatting die in gemiddelde omstandigheden relatief betrouwbaar is.

(2) De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft het jaar 2006 (en daarna een herziening minimaal om de 5 jaar) voor als referentiejaar voor de geluidskaarten en de opmaak van de bijhorende geluidsactieplannen. Het cijfermateriaal voor dit geluidsactieplan heeft derhalve betrekking op de goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor het jaar 2016 conform de richtlijn, i.e. de derde karteringsronde. Omwille van de goedkeuring door de Vlaamse Regering hebben deze kaarten een formele status in het kader van de uitvoering van de richtlijn. In een volgende ronde (2022) zal er een nieuwe geluidskaart worden opgemaakt, met als referentiejaar 2021. Daarna (2023) moet ook een nieuw geluidsactieplan worden opgesteld op basis van deze kaarten. Tussentijdse actualisaties (die verder zouden gaan dan wat de Europese richtlijn omgevingslawaai oplegt) zijn echter niet haalbaar, wegens de relatief hoge kost om dit alles met een akoestisch model door te rekenen voor heel het Vlaamse Gewest. Voorgenoemde overwegingen betekenen inderdaad dat de geluidsbelastingkaarten niet altijd de meest actuele situatie weerspiegelen op het moment dat de geluidsactieplannen worden gepubliceerd. Zo kunnen bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten ondertussen licht gewijzigd zijn, al is het effect daarvan zeer relatief (een verkeerstoename van +25% resulteert slechts in 1 dB geluidsverhoging). Indien bepaalde infrastructuurelementen niet zijn gemodelleerd in de geluidskaarten, ook al overschrijden ze de grenswaarde van >30.000 treinpassages per jaar, betekent dit dat ze bij de opmaak van de kaarten nog niet operationeel waren of op dat moment een lagere verkeersintensiteit kenden.
Een prognose voor de toekomstige situatie maakt geen deel uit van het geluidsactieplan. De geluidsbelastingkaarten zijn ook slechts opgesteld uitgaande van de op dat moment operationele infrastructuur en geldende verkeersintensiteiten, en om bovenvermelde redenen is het niet haalbaar om deze modellering te herhalen voor bv. een actuelere of toekomstige situatie. Bovendien zijn infrastructuurprojecten met significante vernieuwingen of wijzigingen MER-plichtig, waardoor in vele gevallen een akoestische modellering zal plaatsvinden van de huidige en geplande situatie. Tevens wordt bij de kennisgeving van het MER ook altijd een publieke raadpleging georganiseerd.

<u>Aanpassingen in het geluidsactieplan</u>

Geen

Fiche 5 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik en rapportering

Opmerking	Verwijzing
a. De plannen houden onvoldoende rekening met de reeds aanwezige geluidsbelasting afkomstig van andere bronnen. Er wordt bij de berekening van de geluidsbelastingkaarten geen rekening gehouden met het cumulatieve effect van verschillende geluidsbronnen in de omgeving, dit kan gaan over zware industrie, een luchthaven in de nabijheid, windmolens,… Deze geluidsbronnen dragen bij tot de reële geluidsbelasting van de omwonenden en moeten mee in rekening worden gebracht.	5

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd rekening te houden met het cumulatievef effect van verschillende geluidsbronnen in de omgeving.

Reactie op de opmerkingen

Binnen de 5-jarige cyclus van rapportering is het niet aangewezen om de opmaak en vaststelling van geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen voor alle infrastructuurbronnen procesmatig samen te voegen. De dataverzameling, de externe studies, de verplichte adviezen,… vragen immers elk hun specifieke aanpak en timing aangezien onder meer de karakteristieken van de geluidsbronnen zeer sterk verschillen (bv. verschillen in geluidsspectra, filevorming bij wegverkeer, …). Bovendien is het geografisch aandachtsgebied verschillend en van een andere schaal. Een samenvoeging zou de vaststelling en goedkeuring van geluidskaarten en geluidsactieplannen onnodig complexer maken, met het risico op ongewenste vertragingen. Ook de WHO erkent de sterke verschillen tussen de verschillende geluidsbronnen en beperkt zich in zijn aanbevelingen en dosis-responsrelaties tot het geluid afkomstig van één type bron.
Hetzelfde is van toepassing voor het opmaken van een knelpuntenlijst. Rekening houdend met de verschillende hindergevoeligheid van de bronnen weg-, lucht- en spoorverkeer en de relatief hoge plandrempel die in het geluidsactieplan spoorverkeerslawaai wordt gehanteerd, is het aantal gemeenschappelijke ‘knelpunten’ naar verwachting eerder beperkt en zal binnen de gedetecteerde knelpunten in de meeste gevallen de bijdrage van het wegverkeer de meest relevante ‘hinderbron’ zijn.
Uiteraard is het in algemeen opzicht wel aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen op een specifieke locatie rekening te houden met de impact van een gecumuleerde geluidbelasting van verschillende bronnen. Dit geldt in het bijzonder voor de toepassing van een nader te ontwikkelen en te operationaliseren isolatievoorschrift dat bij voorkeur voor alle verkeersmodi wordt opgesteld.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 6 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – indicatoren

Opmerking	Verwijzing
a. "De geluidsbelasting moet daarbij worden uitgedrukt in twee door Europa voorgeschreven indicatoren: de Lden en de Lnight." → Dit wordt inderdaad veelal zo voorgesteld, ook in MER's, er kan echter ook slaapverstoring optreden door piekgeluid, zelfs als dit piekgeluid door het uitmiddelen in L_{den} of L_{night} niet meer zichtbaar blijft. Zorg en Gezondheid blijft daarom voorstander om dit nader te onderzoeken en om de piekgeluiden apart te blijven meenemen, zeker piekgeluiden's nachts.	1
b. De geluidsbelastingkaarten werden opgemaakt aan de hand van de berekende "jaargemiddelde" geluidsbelastingsindicator (de zgn. Lden). Er wordt uitsluitend met de parameters Lden en Lnight rekening gehouden om deze geluidsbelastingskaarten op te maken. Voor de inwoners van het getroffen gebied zijn het vooral de (geluids)pieken die hen uit hun slaap halen. L_{Amax} (het maximale geluidsniveau dat opgemeten wordt) is dan minstens even relevant. Mensen worden niet zozeer wakker van een gemiddelde van 45 dB(A) maar wel van de pieken van 90 dB(A) en zelfs meer. Ondanks dat het gebruik van Lden en Lnight als gemeenschappelijke aanpak wordt opgelegd door de richtlijn 2002/49/EG, moet de piekbelasting in rekening worden gebracht bij de uitwerking van de maatregelen in het kader van deze actieplannen.	5

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd om piekgeluiden apart mee te nemen voor uitwerking van de maatregelen.

Reactie op de opmerkingen

De geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} geven over het algemeen een goede correlatie met de mate van optredende hinder respectievelijk slaapverstoring. Om die reden werden deze indicatoren door de Europese richtlijn omgevingslawaai aan de lidstaten opgelegd. Ook de WHO gaat in haar recente aanbeveling (rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region') uit van de geharmoniseerde EU-indicatoren L_{night} en L_{den}. Als motivering voor deze keuze wordt in het WHO rapport aangegeven dat de meeste gezondheidseffecten die in het document worden beschouwd, naar verwachting optreden als gevolg van langdurige bloostelling. En dat het algemeen aanvaard is dat de meest relevante delen van de hele dag of nacht, die met name betrekking hebben op de tijd dat iemand thuis is, correct worden toegeschreven door het gebruik van jaargemiddelde indicatoren zoals L_{den} of L_{night} (p. 10 van het rapport). In het WHOrapport wordt echter ook erkend dat in verschillende situaties een bepaald geluidseffect niet volledig kan worden verklaard op basis van L_{den} of L_{night} en dat geluidsindicatoren die gebasseerd zijn op 'geluidsgebeurtenissen' zoals bijvoorbeeld $L_{A,max}$ en de frequentieverdeling ervan gerechtvaardigd zijn in specifieke situaties zoals in de

context van nachtelijke spoorweg- of vliegtuig geluidsgebeurtenissen. Niettemin wordt in het WHO rapport aangegeven dat de beoordeling van de relatie tussen 'single-event' geluidsbelastingsindicatoren en de langetermijn gezondheidseffecten nog experimenteel is. (p. 11 van het rapport) De WHO richtlijnen bevatten daarom geen aanbevelingen voor 'single-event' geluidsbelastingsindicatoren zoals piekgeluidsniveaus.
De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft voor om geluidsbelastingkaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren (L_{night} en L_{den}) vanaf de in de richtlijn voorgeschreven drempels. Het bestuur bevestigt de conforme toepassing ervan op Vlaams niveau. Het gebruik van andere geluidsbelastingsindicatoren die de richtlijn voorziet voor speciale gevallen, houdt geen verplichte toepassing in. De desbetreffende formulering onder artikel 5, sub 2 van de richtlijn bevestigt duidelijk het facultatieve karakter ervan: "Lidstaten kunnen aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3. ". Voor spoorverkeerslawaai zullen L_{den} en L_{night} dan ook de belangrijkste focus van het beleid blijven uitmaken.
Uiteraard is het in algemeen opzicht aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen waar relevant rekening te houden met de impact van piekgeluiden. Dit geldt in het bijzonder bij de uitwerking van een gewestelijk isolatievoorschrift (zie fiche OMGEVING-2016-3 in het geluidsactieplan).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 7 – Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst

Opmerking	Verwijzing
a. "Geluidsbelastingkaarten op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere criteria." → Welke criteria zijn dit dan?	1
b. Op p. 37 wordt gesteld dat een prioritair geluidsknelpunt uit minstens 10 aangrenzende spoorwegdelen van 100m (minimale lengte van 1 km) moet bestaan met telkens 50 wooneenheden binnen een buffer van 250 m rond het betreffende spoorwegdeel. Stad Gent begrijpt dat een efficiënt beheer van de geluidsknelpunten vereist is. Echter, wanneer er kleine, dichte woongebieden getroffen worden zou van deze arbitraire indeling afgeweken moeten kunnen worden. De hinder voor de ontvanger is immers dezelfde, ongeacht de lengte van het knelpunt. Zo zijn bijvoorbeeld twee potentiële knelpunten in Gent geïdentificeerd (p.38). Hier en op de overige door Stad Gent geïdentificeerde hotspots pleit Stad Gent voor afschermende maatregelen (geluidsschermen).	4
c. In het licht van de nieuwe WHO-richtwaarden (53 dB L_{den} voor wegverkeer en 54 dB L_{den} voor spoorverkeer) zouden de plandrempels moeten herbekeken worden. Spoorverkeer blijkt volgens de recentste inzichten immers niet zoveel minder hinderlijk dan wegverkeer.	4
d. De plannen geven geen uitleg waarom de plandrempels niet werden vastgelegd op basis van het percentage van potentieel ernstig gehinderden. Voor spoor-, weg- en luchtverkeer wordt telkens een andere plandrempel gehanteerd vermits de hinderervaring anders is naargelang de bron. Ter prioritering van de op te lossen problemen wordt in het kader van het actieplan spoorverkeerslawaai een plandrempel gehanteerd van L_{den} > 73 dB. Deze plandrempel voor L_{den} ligt hoger dan de plandrempels die in de actieplannen voor de belangrijke wegen en de luchthaven Brussels Airport worden gehanteerd (respectievelijk L_{den} > 70 dB in het actieplan wegverkeerslawaai en L_{den} > 65 dB in het acteplan voor de luchthaven Brussels Airport). Uit onderzoek zou blijken dat spoorwegverkeerslawaai , bij eenzelfde gemiddeld geluidsniveau, als minder hinderlijk wordt ervaren dan wegverkeerslawaai, en wegverkeerslawaai wordt op zijn beurt als minder hinderlijk ervaren dan luchtverkeerslawaai. Op basis van dosis-effect-relaties die door werkgroepen in opdracht van de Europese Commissie werden opgesteld en die het verband geven tussen een bepaalde geluidsblootstelling enerzijds en een bepaald percentage gehinderden anderzijds blijkt dat bij een L_{den}-geluidsniveau van 73 dB vanwege spoorverkeer het aantal potentieel ernstig gehinderden 19% bedraagt. Voor een L_{den}-geluidsniveau van 70 dB	5

	vanwege wegverkeerslawaai en een L_{den}-geluidsniveau van 65 dB vanwege luchtverkeerslawaai bedraagt het percentage potentieel ernstig gehinderden respectievelijk 25% en 26%. Het plan geeft geen uitleg waarom de plandrempels niet werden vastgelegd op basis van eenzelfde percentage van potentieel ernstig gehinderden. In de Good Practice Guide van EEA wordt op basis van internationale inzichten en Europees onderzoek een overzicht gegeven van de effecten van geluid op de gezondheid en welzijn. Hierin wordt aangegeven dat hinder optreedt vanaf een L_{den}-niveau van 42 dB. Gezondheidseffecten zoals een hoge bloeddruk of ischemische hartziekten (IHD) kunnen optreden vanaf een L_{den}-niveau van respectievelijk 50 dB en 60 dB. Een uitleg voor de keuze van de plandrempels is absoluut noodzakelijk.	
e.	In de studie "doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg- en spoorverkeer (2de fase)" werden knelpunten gedetecteerd op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten 2de fase door onderstaande methodiek toe te passen: 1. De belangrijke (spoor)wegen werden opgedeeld in segmenten van 100 m (spoor)weglengte. Voor elk stukje (spoor)weg werd het aantal wooneenheden blootgesteld aan respectievelijk Lden > 73 dB en Lden > 70 dB geteld die zich bevinden binnen een buffer van 250 m rond dit (spoor)wegdeel. 2. (Spoor)wegdelen met meer dan 50 wooneenheden blootgesteld aan de plandrempel van 73 dB, respectievelijk 70 dB werden geselecteerd. Daarnaast werd als criterium gesteld dat prioritaire knelpunten een minimum lengte van 1 kilometer dienen te hebben. M.a.w. 10 of meer aangrenzende (spoor)wegdelen van 100 m met telkens minstens 50 wooneenheden blootgesteld aan Lden > 73 dB werden samengevoegd tot 1 prioritair knelpunt. 3. Om een schatting te bekomen van het aantal blootgestelde wooneenheden en inwoners in elk knelpunt werd binnen een buffer van 250 m rond de afgebakende knelpunten, het aantal blootgestelde wooneenheden en inwoners boven de plandrempel berekend. Door deze voorwaarden zo te definiëren komt men tot slechts 1 knelpunt voor het spoor ter hoogte van Wetteren en 86 knelpuntlocaties voor het wegverkeer. Wij wensen bij deze methodiek zeer duidelijk de kanttekening te maken dat door de gehanteerde methodiek zeer veel, zeer zwaar getroffen gebieden niet worden weerhouden.	5
f.	Het knelpunt 'Herent' wordt plots naar boven gehaald als een van de voornaamste knelpunten. Logisch, daar men er de laatste jaren verschillende grootschalige woonprojecten langsheen de spoorlijn heeft uitgevoerd.	5

	Onlogisch, dat dergelijke vergunning kan afgeleverd worden om vervolgens als hoogste in de prioriteitenlijst te gaan staan.	
g.	Milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai specifiek voor weg- en spoorverkeer moeten uitgewerkt worden. Met verwijzing naar artikel 2.2.3.1 van Vlarem II kan de Vlaamse Regering milieukwaliteitsnormen vaststellen overeenkomstig art. 2.2.1 van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM). De Vlaamse Regering kan daarbij bijzondere milieukwaliteitsnormen vaststellen voor stiltegebieden en probleemzones, zoals vastgesteld in de strategische geluidsbelastingskaarten. Bijzondere milieukwaliteitsnormen kunnen bovendien uitgewerkt worden naargelang van de omgeving of de gevoeligheid van de bevolkingsgroep, naargelang het gaat om bestaande of nieuwe situaties en naargelang van het type omgevingslawaai. Tot dusver werden door het Vlaams Gewest formeel nog geen dergelijke milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld. Door van deze mogelijkheid gebruik te maken, kan het Vlaams Gewest een zeer duidelijk, juridisch kader creëren ter bescherming van milieu en leefbaarheid voor de inwoners in de getroffen gebieden.	5
h.	Om een prioriteitenlijst van knelpunten op te stellen, vertrekt het geluidsactieplan voor belangrijke wegen van een drempel van 70 decibel, gecombineerd met de aanwezigheid van woningen in de omgeving. Voor het geluidsactieplan spoorwegen ligt de plandrempel op 73 dB. Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (Lden). 70 dB/73 dB/65 dB zijn zeer hoge plandrempels: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel.	9

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) De gehanteerde plandrempel van Lden ≥ 73 dB te hoog is en geen gezondheidskundige waarde is. De aanbevolen waarden van de WHO wordt overschreden en er is geen overeenstemming met de reële hindersituatie. Er wordt gevraagd op basis van welke criteria de plandrempel bepaald werd. (a, c, d, h)

(2) Op basis van de gehanteerde methodiek voor het bepalen van de knelpunten veel gebieden met een hoge geluidsbelasting niet weerhouden worden als knelpunt. (b, e)

(3) Nieuwbouwprojecten op locaties met een sterke geluidsbelasting worden opgenomen in het geluidsactieplan als knelpunt. Hiervoor had geen vergunning afgeleverd mogen worden. (f)

(4) Een duidelijk normenkader voor weg- en spoorverkeerslawaai en/of VLAREM-milieukwaliteitsnormen ontbreken. (g)

Reactie op de opmerkingen

(1) De Europese richtlijn omgevingslawaai vraagt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht zijn op prioritaire problemen die vastgesteld zijn door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In het geluidsactieplan is dit doorvertaald als een "plandrempel". De aanpak op basis van prioriteiten wordt bovendien ook expliciet vermeld onder de doelstelling van deze richtlijn onder art. 1, lid 1. Er moet in die zin een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds gezondheidskundige advieswaarden en anderzijds tussen plandrempels waarboven prioritair maatregelen overwogen moeten worden. Het betreft bij de vooropgestelde plandrempels evenmin juridisch bindende geluidsnormen.
De in dit geluidsactieplan voorgestelde maatregelen zijn er dan ook op gericht om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempel van 73 dB Lden en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst (zie § 8.3 van het geluidsactieplan). Op basis hiervan worden de meest belaste zones met het hoogste gezondheidsrisico het eerst aangepakt. De aanpak van deze gedetecteerde knelpuntgebieden zijn uiteraard een eerste stap. Zoals aangeven in het geluidsactieplan onder hoofdstuk 8 zal de keuze van de plandrempel voor het volgende plan worden herbekeken en indien nodig worden bijgestuurd. In het geluidsactieplan wordt onder § 8.2 erkend dat in situaties beneden deze plandrempel ook geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's bestaan. Naarmate de meest prioritaire knelpunten zijn gesaneerd, kan in de toekomst ook budgettaire ruimte vrijkomen om andere knelpunten te saneren, de plandrempel te verlagen en zo dichter naar de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO toe te werken.

(2) Met de gehanteerde methodiek worden inderdaad niet alle woningen met een geluidsbelasting van meer dan 73 dB L_{den} als knelpunt aangeduid. Maar het is uiteraard zo dat niet alle problemen prioritair kunnen worden aangepakt en dat daarom naast het definiëren van een plandrempel ook enkele andere criteria werden bepaald om knelpunten af te bakenen (zie ook punt 1 hierboven). Uiteraard zullen voor het volgende plan de gehanteerde criteria worden herbekeken en indien nodig worden bijgestuurd. Het criterium dat een knelpunt een minimale aaneensluitende lengte dient te hebben van minstens 1 kilometer, werd opgenomen omdat het kosten-baten veel efficiënter is om bepaalde maatregelen (bv. geluidsschermen) aan te leggen over grotere afstanden. Voor spoorverkeer worden echter ook de potentiële knelpunten (knelpunten < 1 kilometer) weerhouden voor verder onderzoek, onder meer om te voorkomen dat deze zich in de toekomst tot effectieve knelpunten zullen ontwikkelen en om te onderzoeken welke kostenefficiënte maatregelen wel een positieve invloed kunnen hebben (bijv. brongerelateerde maatregelen).

(3) De knelpuntenanalyse voor spoorverkeer werd uitgevoerd op basis van de beschikbare gevelbelastingkaarten. Deze kaarten bevatten informatie over de bewoonde gebouwen en de geluidsbelasting vanwege spoorverkeer op de meest belaste gevel. Er is echter geen informatie beschikbaar over de geluidsisolatie van de gebouwen. Hierdoor kon er bij het uitvoeren van de knelpuntenanalyse geen rekening gehouden worden met de eventueel voorziene geluidsisolatie van woningen. Zoals ook opgenomen in het geluidsactieplan in §8.3 is daarnaast een bijkomend

aandachtspunt dat indien een gebouw meerdere wooneenheden omvat, bijvoorbeeld een appartementsgebouw, aan elke wooneenheid de geluidsbelasting van de meest belaste gevel wordt toegekend. Dit ongeacht het feit of de individuele woningen ook allen aan deze geluidsbelasting worden blootgesteld. Er zullen zich in dat geval ook mogelijks woningen aan de achterkant van het gebouw bevinden die volledig afgeschermd worden.
In het onderzoek van de knelpunten opgenomen in fiche SPOOR-2016-9 van het geluidsactieplan zal hier echter wel rekening mee gehouden worden.

(4) Tot dusver werden door het Vlaamse gewest formeel nog geen milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld, als basis voor de opmaak van geluidsactieplannen. De inhoud van het begrip 'milieukwaliteitsnormen' in de zin van het VLAREM en het DABM, te preciseren als 'richtwaarden' of 'grenswaarden', is niet aangepast aan het overeenstemmende begrip 'grenswaarden' uit de Europese richtlijn omgevingslawaai, dat eerder gezien moet worden als drempelwaarden voor geluidblootstelling waarboven lidstaten acties in overweging moeten nemen. Volgens art. 8, §1, van de Europese richtlijn omgevingslawaai moeten geluidsactieplannen immers gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten. Er moet ook worden opgemerkt dat het ontwikkelen van een geïntegreerd wettelijk kader voor verkeerslawaai in Vlaanderen veel ruimer is dan het toepassingsgebied van de geluidsactieplannen die in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai worden opgemaakt. Deze geluidsactieplannen hebben immers enkel betrekking op de belangrijke agglomeraties (Antwerpen, Gent en Brugge), belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens (Brussels Airport) en omvatten dus niet alle infrastructuurbronnen op het Vlaamse grondgebied.
Het is belangrijk om op te merken dat het ontwikkelen van een geïntegreerd wettelijk kader voor spoor- en wegverkeerslawaai geen sinecure is. Het heeft immers verstrekkende gevolgen voor zowel de beheerders van de infrastructuren alsook voor de blootgestelde woonzones in de nabijheid van deze infrastructuren. Een geïntegreerd wetgevend kader moet immers wederkerig zijn. Het zal dus niet eenzijdig de infrastructuurbeheerder zijn die moet instaan voor het saneren van zwarte punten of rekening moet houden met specifieke voorwaarden voor de aanleg of wijziging van de infrastructuur, maar ook de initiatiefnemers (projectontwikkelaars, burgers,…), ruimtelijke planners en vergunningverleners van nieuwe woonontwikkelingen zullen bij een vastleggen van een wettelijk kader voor verkeerslawaai gebonden zijn aan nieuwe verplichtingen en randvoorwaarden. Dit zal een hele uitdaging zijn, het is immers zo dat de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de mobiliteitsuitdaging beheersbaar tracht te maken door de dichtheid van woongelegenheden en werkplekken nabij collectieve vervoersknooppunten te verhogen (p. 34 van de strategische visie). Het is in dit opzicht belangrijk dat de Vlaamse overheid een gewestelijk isolatievoorschrift uitwerkt als onderdeel van een wettelijk kader voor omgevingslawaai. Daarnaast zal de Vlaamse overheid ook een ondersteunende rol spelen door het sensibiliseren en vormen van ontwerpers, opdrachtgevers en lokale overheden zodat er reeds in de ontwerpende fase van een nieuwe woonontwikkeling voldoende rekening wordt gehouden met het aspect omgevingslawaai (zie fiche OMGEVING-2016-2 van het

geluidsactieplan). In het geluidsactieplan is onder hoofdstuk 4 een langetermijnstrategie opgenomen waarin een benadering wordt toegelicht voor het uitwerken van een algemeen samenhangend afwegingskader voor geluid veroorzaakt door verschillende verkeersmodi (spoor-, weg- en luchtverkeer).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

(1) In § 8.3.2 van het geluidsactieplan wordt volgende zin toegevoegd: “Daarnaast bevatten de geluidsbelastingkaarten geen informatie over de geluidsisolatie van de gebouwen die eventueel al voorzien werd als milderende maatregel bij het bouwen op een geluidsbelaste locatie.”

(2) Aan fiche SPOOR-2016-9 van het geluidsactieplan wordt volgende zin toegevoegd: “Eveneens zal bekeken worden welke maatregelen reeds voorzien zijn en niet meegenomen konden worden bij het berekenen van de geluidsbelastingkaarten (bijv. geluidsisolatie).”

Fiche 8 – Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen

Opmerking	Verwijzing
a. De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructuren wordt beperkt door gepaste maatregelen te nemen. Ook langs bestaande niet te wijzigen spoorinfrastructuur zijn er nog locaties met een hoge geluidsbelasting. Langsheen bestaande spoorinfrastructuur worden er echter geen overdrachtsmaatregelen voorzien. Stad Gent dringt daarom aan om ook op deze locaties gepaste maatregelen mogelijk te maken en dit op te nemen in de definitieve versie van het geluidsactieplan.	4
b. Als persoon die van natuur licht, natuur geluid en andere natuurlijke elementen houd, wil ik u het volgende voorstellen, heel eenvoudig maar het zal centen en inzet kosten. 1. Pas de goederenverkeer wagons langs het spoor aan door op de hoogte van de wielen die de sporen gebruiken af te dekken zoals bij personen wagons. Zal een pak decibels verschil geven. 2. Zet op alle tunnels die over straten en bij bewoonde wijken aanwezig zijn geluidschermen. 3. Laadt uw goederen wagons steeds zo vol mogelijk dan drukken ze meer op de rails en veroorzaken ze minder lawaai, een lege goederen wagon davert over de rails en al het metaal davert mee.	8

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Ook ter hoogte van bestaande, niet te wijzigen spoorinfrastructuur waar een hoge geluidsbelasting is gepaste maatregelen voorzien moeten worden. (a)

(2) Voorgesteld wordt om ook volgende concrete maatregelen te nemen (b):
   a. De wielen van de goederenwagons afschermen en goederenwagons zo vol mogelijk laden om rammelen van goederen te vermijden
   b. Geluidsschermen plaatsen ter hoogte van alle bruggen en woonwijken

Reactie op de opmerkingen

(1) Het geluidsactieplan vermeldt verschillende maatregelen die tot een vermindering van geluid aan de bron bijdragen (zie fiches SPOOR-2016-1 t.e.m. SPOOR-2016-6 in het geluidsactieplan). Deze maatregelen hebben het grootste effect op geluid en hebben verminderen ook het geluid veroorzaakt door bestaande, niet te wijzigen spoorinfrastructuur. Overdrachtsmaatregelen worden door Infrabel genomen in het kader van nieuwe projecten in functie van de resultaten van een MER.

(2) Met betrekking tot de voorgestelde maatregelen kan het volgende aangegeven worden:
   a. Goederenvervoer per spoor is een hoofdzakelijk internationale aangelegenheid. Aanpassingen aan de technische vereisten van goederenwagons is een bevoegdheid van de Europese

instellingen. Uitgaande van de TSI Geluid (zie §3.1 van het geluidsactieplan) moeten nieuwe goederenwagons wel al aan strengere geluidsvereisten voldoen. Aangezien goederenwagons een lange levensduur hebben wordt eveneens ingezet op het “retrofitten” (vervangen van de remblokken) van de bestaande goederenwagons. Het retrofitten van de goederenwagons is een kostenefficiëntere maatregel dan het bouwen van geluidschermen of geluidsbermen langs de spoorwegen. Het vervangen van gietijzeren remblokken door stillere composiet remblokken heeft volgens Europees onderzoek immers een geluidsreductie tot 10 dB tot gevolg. (zie ook fiches SPOOR-2016-3, SPOOR-2016-11 en SPOOR-2016-12 van het geluidsactieplan).

b. In het geluidsactieplan zijn verschillende maatregelen vermeld die tot een vermindering van geluid aan de bron bijdragen (zie fiches SPOOR-2016-1 t.e.m. SPOOR-2016-6 in het geluidsactieplan). Maatregelen aan de bron zijn kostenefficiënter dan het bouwen van geluidschermen of geluidsbermen langs de spoorwegen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 9 – Maatregelen i.v.m. ruimtelijke ordening

Opmerking	Verwijzing
a. "Bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied leggen we de initiatiefnemers milderende maatregelen op om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen." → Wat is dat aanvaardbaar peil? Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst?	1
b. Het knelpunt 'Herent' wordt plots naar boven gehaald als een van de voornaamste knelpunten. Logisch, daar men er de laatste jaren verschillende grootschalige woonprojecten langsheen de spoorlijn heeft uitgevoerd. Onlogisch, dat dergelijke vergunning kan afgeleverd worden om vervolgens als hoogste in de prioriteitenlijst te gaan staan. Een degelijk ruimtelijk structuurplan zou moeten verhinderen dat dergelijke projecten uitgevoerd worden, of minstens strengere normen inzake isolatie of andere geluidsdempende maatregelen opleggen aan de verkavelaar.	5
c. Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. Er moet in de eerste plaats voor gezorgd worden dat het probleem niet nog groter wordt, door onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties niet te ontwikkelen. De geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Anders blijven we dweilen met de kraan open.	6

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties wijzen erop dat te veel woonzones liggen op geluidsbelaste locaties. Er wordt gewezen op de nood van een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. Er wordt aangegeven dat het probleem niet nog groter mag worden, door onbebouwde woonzones op geluidbelaste locaties niet te ontwikkelen. Daarnaast wordt er ook gevraagd aan welke advieswaarde wordt getoetst bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidbelaste gebieden tot woongebied.

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Er nood is aan een operationeel BRV. (b, c)
(2) Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst bij nieuwe woonontwikkelingen? (a)

Reactie op de opmerkingen

(1) Er is momenteel nog geen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het Zomerakkoord van 21 juli 2018 gaf goedkeuring aan de strategische visie van het BRV, samen met een aantal belangrijke decreten die de doorwerking van deze visie op de rails zetten. De strategische visie vormt hierbij een krachtig richtkader voor de opmaak van provinciale, gemeentelijke en intergemeentelijke beleidsplannen. Eén van de decreten van het Zomerakkoord is de regeling inzake de woonreservegebieden, waarbij de aansnijding van een woonuitbreidingsgebied op initiatief van de gemeente, door Vlaanderen wordt beoordeeld. Ofwel op het moment dat er uitspraken gedaan worden in een ruimtelijk beleidsplan, ofwel op het moment dat de gemeenteraad een voorstel voorlegt om het woonreservegebied aan te snijden. De beoordeling van Vlaanderen zal gebeuren vanuit de principes die zijn meegegeven in de reeds goedgekeurde Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Met andere woorden, de inhoudelijke beleidslijn van het ontwerp BRV is bevestigd én er wordt al uitvoering aan gegeven. Dit neemt niet weg dat er intussen blijvend werk gemaakt wordt van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Zie hiervoor ook de fiches OMGEVING-2016-1 t.e.m. OMGEVING-2016-3 van het geluidsactieplan.

(2) In het huidige MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen zijn gedifferentieerde referentiewaarden opgenomen voor de algemene beoordeling van nieuwe woonontwikkelingen in de nabijheid van weg- en spoorinfrastructuur. Daarnaast is er in het huidige MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen ook een voorstel van afwegingskader voorzien voor de herbestemming van geluidbelaste gebieden naar woongebied waarbij wordt aangegeven dat een geluidniveau tot 67 dB voor spoorverkeer ‘aanvaardbaar’ is. Bij hogere geluidniveaus wordt er telkens in categorieën van 5dB aangegeven in welke mate er een noodzaak is tot het nemen van milderende maatregelen.
Deze beoordelingskaders zijn echter verouderd. Er is nood aan vernieuwing onder de vorm van een duidelijk en inhoudelijk consistent beoordelings- en afwegingskader, waarvan het toepassingsveld duidelijk is afgelijnd. Hiervan wordt momenteel werk van gemaakt in het kader van de actualisatie van het MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen. De huidige advieswaarden worden hierbij ook geëvalueerd (zie fiche OMGEVING-2016-5 in het geluidsactieplan). Verschillende instanties o.a. het agentschap Zorg en Gezondheid worden bij de actualisatie van het MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen betrokken.

<u>Aanpassingen in het geluidsactieplan</u>

Geen

Fiche 10 – Geluidsmonitoring en -metingen

Opmerking	Verwijzing
a. Om de werkelijke impact van de geluidsbelasting van de omwonenden in te schatten, is het noodzakelijk om het net van de bestaande permanente meetstations van LNE rond de (spoor)wegen aanzienlijk uit te breiden. Voor het bepalen van geluid afkomstig van wegverkeer zijn er voor gans Vlaanderen slechts 2 vast opgestelde meetposten (1 in Wetteren (E40) en 1 in Walshoutem (E40)), voor het spoorverkeer is dat slechts 1 meetpost in Heist-op-den-Berg. Dit is absoluut onvoldoende. Het monitoringnetwerk met vast opgestelde meetposten moet aanzienlijk uitbreiden.	5

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd het monitoringnetwerk met vast opgestelde meetposten aanzienlijk uit te breiden.

Reactie op de opmerkingen

Het monitoren van het spoorverkeerslawaai is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Infrabel heeft hiervoor 15 installaties voorzien met telkens tweesporenmonitoring. In 2019 worden de laatste twee installaties geplaatst (zie fiche SPOOR-2016-10 van het geluidsactieplan). Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende geluidsmetingen. Jaarlijks wordt in de zomer een meetcampagne uitgevoerd van de R1 rond Antwerpen. Hierbij wordt ook het spoorverkeersgeluid op twee plaatsen opgemeten. De rapporten van deze meetcampagnes zijn beschikbaar op https://www.lne.be/geluidsmeetnet-cijfers-en-rapporten.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 11 – Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder

Opmerking	Verwijzing
a. Voor de maatregelen wordt enkel vaag van een verbetering of vermindering gesproken. Er wordt niet meegegeven tot hoeveel het aantal dB uiteindelijk daalt. Er wordt niet meegegeven met hoeveel het aantal gehinderden en slaapverstoorden zal dalen. Dit zegt op zich dus niet zoveel, het wil namelijk niet zeggen dat die verbetering ervoor zorgt dat de waarden onder de gezondheidskundige advieswaarden komen te liggen (of onder de wettelijke normen).	1
b. Slaapverstoring hoeft niet perse te betekenen dat je ook effectief wakker wordt. Ook een minder diepe slaap kan al gezondheidseffecten met zich meebrengen.	1
c. De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode of op langere termijn. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot diverse opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten. BBL vraagt dat deze maatschappelijke kosten en baten alsnog in beeld worden gebracht.	6

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Het geluidsactieplan kwantificeert de daling in het aantal gehinderden en slaapverstoorden ten gevolge van de voorziene maatregelen niet. Het is niet duidelijk of de geluidsbelasting onder de gezondheidskundige advieswaarden komen te liggen. (a)

(2) Vraag om alsnog een maatschappelijke kosten (kostenplaatje maatregelen, economische kosten, …) en baten (gezondheidswinsten, verbetering leefmilieu, …) analyse uit te voeren. (c)

(3) Slaapverstoring meer betekent dan enkel effectief wakker worden. (b)

Reactie op de opmerkingen

(1) In hoofdstuk 10 van het geluidsactieplan wordt de verwachte percentuele daling in aantal inwoners blootgesteld aan Lden > 73 dB, het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden ten gevolge van de voornaamste maatregelen opgenomen. Het betreft hierbij resultaten uit de studie ‘Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg en spoor (2de fase)’ uitgevoerd om in te schatten wat het effect is van enkele maatregelen in de geluidsactieplannen voor de belangrijke wegen en spoorwegen (ronde 2, referentiejaar 2011). Deze studie is beschikbaar op de website van Departement Omgeving. (https://www.lne.be/geluidsactieplannen). De tijdshorizont in de studie zelf is 2020 maar aangezien de meest effectieve maatregel, nl. het volledige retrofitten van goederenwagons (zie fiche

SPOOR-2016-2 in het geluidsactieplan) nog de volledige planperiode zal beslaan kan ook gesteld worden dat dit een goede inschatting is voor de volledige planperiode t.o.v. de situatie in 2011. Zo'n berekening van reductie in aantal blootgestelden is ook niet voor alle voorgenomen maatregelen kunnen gebeuren. Voor nogal wat maatregelen is trouwens op voorhand moeilijk in te schatten welke reductie in geluidsblootstelling ermee bereikt zal worden, of is er nog onvoldoende wetenschappelijke evidentie.

(2) Voor een effectieve kosten-baten analyse moet o.a. de gezondheidswinst van maatregelen kunnen uitgedrukt worden in een monetaire waarde. Op dat vlak is er nog niet voldoende wetenschappelijke consensus. Desondanks wordt in concrete gevalsituaties bij de keuze om al dan niet te investeren in geluidsmilderende maatregelen steeds een vorm van kosten-baten analyse uitgevoerd. Dit zal ook gebeuren in het onderzoek van de (potentiële) knelpunten dat opgenomen werd in fiche SPOOR-2016-9 van het geluidsactieplan.

(3) Slaapverstoring is inderdaad ruimer dan enkel het effectieve ontwaken en er wordt in de geluidsactieplannen ook hiervan uitgegaan. Het wordt eveneens erkend in de recente WHO-aanbevelingen (rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region').

<u>Aanpassingen in het geluidsactieplan</u>

Aan fiche SPOOR-2016-9 van het geluidsactieplan wordt volgende zin toegevoegd: "Een eventuele keuze voor specifieke maatregelen wordt gedaan op basis van een kosten-batenanalyse."

Fiche 12 – Langetermijnstrategie en -visie

Opmerking	Verwijzing
a. De actieplannen moeten zich niet beperken tot een curatieve visie, maar moeten een daadkrachtige, preventieve visie omvatten. De plannen beschrijven de toestand zoals deze was in 2016. Er wordt geen link gelegd met de visie betreffende de toekomstige ontwikkeling van het spoornet, noch het wegennet. De lange termijnvisie zal mogelijk een impact hebben op het aantal knelpunten en zou een invloed kunnen hebben op de specifieke maatregelen die opgenomen worden in de plannen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat de plannen in hoofdzaak generieke maatregelen omvatten die een globaal geluidsreducerend effect in Vlaanderen moeten hebben	5

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie wijst op het spanningsveld tussen de verdere ontwikkeling van het (spoor)wegennet versus de langetermijn ambities zoals verwoord in het geluidsactieplan.

Reactie op de opmerkingen

Bij keuzes die op korte termijn worden gemaakt omtrent ontwikkelingen kan uiteraard niet voorbijgegaan worden aan de langetermijn ambities in dit plan. Minstens zijn deze langetermijn ambities element van overweging vooraleer beslissingen omtrent gebiedsontwikkeling worden genomen. Het mag niet zo zijn dat keuzes die vandaag worden gemaakt de ambities die de Vlaamse overheid op lange termijn ambieert hypothekeren. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn hier van toepassing.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

De langetermijnstratgie en -visie in het geluidsactieplan worden verduidelijkt. Hierbij wordt ook rekening gehouden met opmerkingen die werden gegeven op het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen. De tekst wordt geherstructureerd en hier en daar ook geherformuleerd waardoor de opdeling visie – strategie meer tot uiting komt. Aan de tekst wordt een passage toegevoegd die duidelijk stelt dat keuzes vanuit een geïntegreerde benadering worden gemaakt samen met en in het belang van de Vlaamse samenleving.

Fiche 13 – Opmerkingen mbt het vorig geluidsactieplan

Opmerking	Verwijzing
a. <u>Maatregelen tijdens planperiode 2de fase</u> In het ontwerp actieplan spoorverkeerslawaai worden volgende maatregelen voorgesteld: 1. Maatregel 11.2.3. Maatregel ruimtelijke ordening en bouwen 2. Maatregel 11.1.1. Vervanging van het rollend materieel passagiersvervoer 3. Maatregel 11.1.1.2. Uitbreiding van het monitoring netwerk van het rollend materiaal 4. Maatregel 11.1.2.1 Akoestisch slijpen van de rails 5. Maatregel 11.1.2.2. Modificatie van de railpads 6. Maatregel 11.1.3. Onderzoeken knelpunten en potentiële knelpunten 7. Maatregel 11.2. Aandringen bij Federale overheid om geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoedingen in te voeren 8. Maatregel 11.3. Maatregelen Ruimtelijke ordening en bouwen De voorgestelde maatregelen zijn meestal zeer beperkt uitgewerkt en de middelen die hiervoor worden vrijgemaakt zijn onvoldoende om een krachtdadige aanpak van de geluidsproblematiek te realiseren. Door systematisch te wachten op wetgevende initiatieven uit Europa, komt men niet verder dan een beperkt curatief beleid i.p.v. een daadkrachtige preventieve visie uit te werken. De voorgestelde maatregelen houden nauwelijks rekening met de belasting van het gebruik van spoor en wegen in de toekomst, noch met de reeds gekende grote infrastructuurwerken die nu reeds in de “pipe-line” zitten. De maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening werden vermeld, maar helemaal niet uitgewerkt. In november 2010 werd door Afdeling Wegenbouwkunde, Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester een studie “Geluidswerende maatregelen, voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen” uitgewerkt. Dit voorbeeldenboek bevat tal van innovatieve ideeën op vlak van geluidswerende maatregelen in open ruimte, overgangsgebied, stedelijk gebied en infrastructuur. Dergelijke studie vormen een bron van inspiratie voor het uitwerken van op maat gemaakte actieplannen. De voorgestelde gewestelijke maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening beperken zich tot het kerngebied. De focus voor het kerngebied is 2-ledig: 1. Het vermijden van toekomstige (nieuwe) ontwikkelingen waarbij nog nieuwe geluidsgevoelige functies ontwikkeld worden in dit kerngebied.	5

2. Voorkomen dat nog woningen of andere geluidsgevoelige functies worden opgericht in dit kerngebied zonder aangepaste bouwkundige voorzieningen (akoestische isolatie en geluidsgedempte ventilatievoorzieningen). Om dit te realiseren, zou het Vlaams Gewest een GRUP moeten opmaken en het optimaliseren en bekendmaken van een isolatievoorschrift. De kosten verbonden aan de financiering van eventuele maatregelen inzake ruimtelijke planning zijn echter niet opgenomen in deze plannen, noch wordt bepaald wie deze kosten op zich zal moeten nemen. Concreet maken wij ons volgende bedenkingen: 3. Welke ondersteunende instrumenten zullen ontwikkeld worden voor het akoestisch isoleren van de bestaande woningen in het kerngebied? 4. Wat de kosten voor isolatieprogramma's betreft, moet een onderscheid gemaakt worden tussen de 'huidige situatie ter plaatse' en nieuwe ontwikkelingen. 5. Voor woningen die er nu al staan en die door de lokale/gewestelijke overheid zijn toegestaan middels een stedenbouwkundige vergunning of vergund worden geacht, moet de kost van de isolatie gedragen worden door de overheid die het geluidsactieplan oplegt. 6. Voor nieuwe constructies kunnen wel isolatieverplichtingen worden opgelegd die door de eigenaars moeten worden bekostigd. 7. Welke ontwikkeling zal in het kerngebied nog mogelijk zijn? Wat met mogelijke "planningsruil" van meer geschikte "woongebieden" in de betrokken gemeenten? Over de mogelijke gevolgen van die ruimtelijke maatregelen blijft men derhalve vaag. Nergens wordt verwezen naar mogelijke financiële compensaties van de eigenaar vanwege planschade.	

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen hebben betrekking op het vorige geluidsactieplan dat werd goedgekeurd op 24 februari 2017.

Reactie op de opmerkingen

Aangezien de opmerkingen betrekking hebben op het 'Actieplan Spoorverkeerslawaai 2de fase' dat goedgekeurd werd op 24 februari 2017 wordt verwezen naar de definitief goedgekeurde versie van dit geluidsactieplan en het bijhorende overwegingsdocument, beide beschikbaar op de website https://www.lne.be/geluidsactieplannen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 14 – Concrete hindersituaties

Opmerking	Verwijzing
a. **Antwerpen, Ringspoor en station ter hoogte van Schijnpoort + Lange Lobroekstraat** Ik heb vernomen dat Ringland al jaren ijvert voor het uitbouwen van een Ringspoor, met treinstations aan Zuid, Berchem, Turnhoutsepoort, Schijnpoort, Dam en Luchtbal. Dit wordt verder uitgewerkt in de werkbank 'Routeplan 2030' van de overheid, die bezig is met de mobiliteitsconcepten van heel de vervoersregio. In het kader van de plannen aan het Lobroekdok zou er een treinstation komen ter hoogte van Schijnpoort. Worden er dan geluidsdempers voorzien aan de spoorweg? Wij wonen in de Lange Lobroekstraat, grenzend aan de spoorweg, en hebben wel wat geluids- en trillingsoverlast, tot laat op de avond en vroeg in de ochtend. Dit heeft invloed op onze levenskwaliteit en op de structuur van ons huis (scheuren en barsten in de muur, door trilling) Via onderstaande link zag ik dat onze straat in rood gebied ligt: https://www.antwerpen.be/nl/info/5bffc0f4b85c8d8e687c6ffc/openbaar-onderzoek-geluidsactieplan. Misschien is het een oplossing om geluidsschermen te plaatsen en daar tegen klimop en groen te laten groeien? Op deze manier kunnen de trillingen opgevangen worden, wordt het geluid gedempt en wordt er extra groen voorzien in de stad. Dit is een win-win situatie voor iedereen.	7
b. Denderleeuw, Spoorlijn 50A Brussel - Oostende In het kader van het ontwerp geluidsactieplan spoorwegen dienen ondergetekenden bezwaar in tegen de geluidsoverlast veroorzaakt door het treinverkeer op de spoorlijn 50A Brussel-Oostende op het grondgebied van Denderleeuw. Deze geluidsoverlast verstoort de leefkwaliteit vooral ter hoogte van de Omlooplaan, Wijmenierlaan, Van Lierdestraat, Sterrenboslaan, Bosstraat, Noordstraat en Rodestraat. Het feit dat treinen mekaar kruisen in dit gebied versterkt nog de overlast. We vragen dan ook geluidswerdende maartregelen teneinde de situatie weer leefbaar te maken.	9
c. Spoorlijn 59 Gent – Antwerpen Goederen treinen rijden meestal s'nacht en die kunnen soms zeer lang zijn. Die houden mij praktisch elke nacht wakker. De lijn Gent Dampoort - Antwerpen passeert op 250 m in vogelvlucht langs het appartement.	8
d. Steenokkerzeel, Spoorlijn 25N Schaarbeek-Mechelen	

	De spoorwegverbinding in de middenberm van de E19 mag ook uitdrukkelijk vermeld worden als recente bijkomende en storende hinder voor deelgemeente Perk. Het geluid van deze treinverbinding die, éénmaal uit de tunnel aan de oppervlakte, ter hoogte van de deelgemeente Perk zijn traject bovengronds vervolgd (of in de andere richting de tunnel induikt), dendert en galmt (wegens de overwegende westenwind) over het ganse vlakke akkerland en dit om het kwartier, in de richting van de Molenstraat, Krekelenhoek, Huinhoven tot in het centrum van Perk. (reactie op het ontwerpactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal)	

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat er op dat er hinder is op volgende locaties:

(1) **Antwerpen, Lange Lobroekstraat (a)**
   a. Is gelegen in een knelpunt
   b. Vraag naar geluidschermen met beplanting
   c. Vraag om geluidsdempers te voorzien aan de spoorweg

(2) **Denderleeuw, Spoorlijn 50A Brussel – Oostende (b)**
   a. Hinder wordt versterkt door kruisende treinen
   b. Vraag naar geluidswerende maatregelen

(3) **Spoorlijn 59 Gent- Antwerpen (c)**
   a. Nachtelijke hinder vanwege goederenspoorverkeer

(4) **Steenokkerzeel, Spoorlijn 25N Schaarbeek – Mechelen (d)**
   a. Recente bijkomende hinder

Reactie op de opmerkingen

Infrabel verwijst voor concrete hindersituaties in eerste instantie naar de procedure voor de behandeling van klachten binnen Infrabel. Geluids- en trillingshinder kunnen gemeld worden d.m.v. het klachtenformulier op https://www.infrabel.be/nl/buurtbewoners/neem-contact-cel-info-buurtbewoners/klachtenformulier-geluid-trillingen-langs-spoorweg.
Infrabel optimaliseert zijn klachtenbehandelingssysteem verder zoals aangegeven in het geluidsactieplan onder de fiche SPOOR-2016-14.

Bijkomend kan nog het volgende vermeld worden over de concrete situaties in de opmerkingen:

(1) Zoals aangegeven in het geluidsactieplan onder fiche SPOOR-2016-9 zullen de geïdentificeerde (potentiële) knelpunten en concrete saneringsmaatregelen onderzocht worden. Infrabel levert daarnaast voortdurend inspanningen om de overlast door het treinverkeer zo veel mogelijk te beperken door een optimaal onderhoud en door de technologische evolutie in de vernieuwing van de infrastructuur en de treinen. Zij voeren regelmatig controles uit om onregelmatigheden op te sporen en

onderhoudswerken in te plannen. Dit neemt niet weg dat wonen in de nabijheid van spoorwegen enige hinder met zich kan meebrengen.

(2) Zoals aangegeven in fiche 6 geeft de geluidsbelastingsindicator L_{den} volgens de WHO-richtlijnen en de Europese richtlijn Omgevingslawaai een goede maat voor de ervaren hinder. Kruisende treinen hebben hierop geen invloed.
De meest effeciënte maatregelen pakken geluidshinder aan aan de bron. In het geluidsactieplan zijn verschillende maatregelen vermeld die tot een vermindering van geluid aan de bron bijdragen (zie fiches SPOOR-2016-1 t.e.m. SPOOR-2016-6 in het geluidsactieplan). Maatregelen aan de bron zijn kostenefficiënter dan het bouwen van geluidschermen of geluidsbermen langs de spoorwegen.

(3) Rekening houdend met onder meer de capaciteit van het spoornetwerk moet goederenspoorverkeer ook ’s nachts plaatsvinden. In fiche 8 wordt ook meer duiding gegeven i.v.m. de focus van de maatregelen voor goederenspoorverkeer.

(4) Op basis van een steekproef uitgevoerd door Infrabel naar de treinintensiteit op spoorlijn 25N tussen vertakking Machelen-Noord en vertakking Abeelstraat is de kans groot dat bij de volgende ronde het criterium van 30.000 treinpassages per jaar overschreden wordt. Dit zou betekenen dat deze lijn ook opgenomen wordt in de volgende geluidskarteringsronde. In het MER dat werd opgesteld voorafgaand aan het ontwikkelen van de nieuwe spoorinfrastructuur werden milderende maatregelen onderzocht (PRMER-0036-GK, goedgekeurd op 24 mei 2005).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

BIJLAGE 1: ADVIES VAN SERV EN MINA-RAAD

MINARAAD
milieu & natuur

SERV
sterk door overleg

Minaraad
Havenlaan 88 bus 15
1000 Brussel
T 02 558 01 30
F 02 558 01 31
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en landbouw
Koning Albert 11-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
20 november 2018	K37 /2018-1120 30659	02/L2/2018	/
Vragen naar	**e-mail**	**Datum**	
Francis Noyen Annick Lamote	Francis.noyen@minaraad.be alamote@serv.be	21 december 2018	

Mevrouw de minister,

De Minaraad en de SERV ontvingen de adviesvraag over de ontwerp geluidsactieplannen op 21 november 2018. De opmaak van deze plannen kadert in de uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De inspraakprocedure is vastgelegd in afdeling 2.2.4 van VLAREM II. De adviestermijn bedraagt dertig dagen. Daarnaast wordt van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 ook een openbaar onderzoek gevoerd.

Vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn alle lidstaten verplicht om elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken, zo nodig te actualiseren en te rapporteren aan de Europese Commissie. Het doel is ook om periodiek de bevolking te informeren over de geluidshindersituatie binnen hun leefomgeving en over de acties die worden ondernomen om deze te verbeteren. Twee volledige cycli van vijf jaar zijn al doorlopen, met respectievelijk als referentiejaar 2006 en 2011. Momenteel loopt de derde cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2016.

Momenteel liggen zes nieuwe geluidsactieplannen ter advies voor. Deze werden opgemaakt op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016. Het betreft actieplannen voor de periode 2019-2023 voor belangrijke wegen, spoorverkeer, luchtvaart en voor de agglomeraties groter dan honderdduizend inwoners, zijnde Antwerpen, Gent en Brugge.

In dit advies focussen de raden in eerste instantie op planoverschrijdende aspecten.

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (7 %). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid[1]. Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en zelfs hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai.

[1] Peeters B., Van Hooste H., Brouwers J., Devriendt S., Struyf I., Vander Putten E., Vandevenne F., Van Steertegem M. (2018), Wat milieu-indicatoren ons (niet) vertellen: een meta-analyse, Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2018/03.

Vlaanderen
is omgevingsbewust

MINARAAD
milieu & natuur

SERV
sterk door overleg

De raden beamen het driesporenbeleid: het oplossen van knelpunten, voorkomen van nieuwe knelpunten en het beschermen van stille gebieden.

De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB[2]. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB[3]. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritaire locaties nog in de onderzoeksfase zitten. De raden vragen een versnelling van de aanpak en de uitvoering van acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.

De raden stellen vast dat voor de autowegen er enkel een prioriteitenlijst is voor de periode 2019-2020. Voor de daaropvolgende jaren is er nog geen lijst. De plantermijn is 2023 en dus vragen de raden zich af waarom de lijst niet uitgebreid wordt tot de periode 2023.

De raden zijn er zich van bewust dat sommige maatregelen veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het plaatsen van geluidsschermen zijn dure ingrepen. De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten.

In het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt gesteld dat "*de aanwending van de inkomsten uit de reeds van kracht zijnde kilometerheffing voor vrachtwagens beslist beleid is waarbij er geen specifiek deel van de inkomsten voorzien is voor geluidsmilderende maatregelen. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van een kilometerheffing voor personenwagens zal het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering.*". Volgens de raden kan hierbij worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel "de vervuiler betaal" en de toepassing van de "internalisering van externe kosten".
Volgens de raden moet synergie met ander beleid sturen richting systemische ingrepen en aanpak aan de bron (o.a. klimaat- en luchtbeleid met maatregelen ter bevordering van geluidsarme motoren waarbij veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.).

Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. De

[2] Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg gradueel zijn, met reeds een klein aandeel gehinderden en gezondheidseffecten bij lage niveaus. Bij de keuze van de plandrempel werd een afweging gemaakt naar welk percentage aan potentieel ernstig gehinderden als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit betekent uiteraard niet dat in situaties beneden deze plandrempel geen geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's zouden bestaan.
[3] WHO, environmental noise guideline for the European Region, (2018).
http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018

Vlaanderen
is omgevingsbewust

MINARAAD
milieu & natuur

SERV
sterk door overleg

geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.

Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.

Met vriendelijke groeten,

Mathias Bienstman
Voorzitter Minaraad

Hans Maertens
Voorzitter SERV

Vlaanderen
is omgevingsbewust

Depotnummer: D/2019/3241/179

Albert II laan 20/8
1000 Brussel
omgevingvlaanderen.be