

# MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Ontwerp geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal: consultatie van het publiek**

Richtlijn 2002/49/EG betreffende de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai verplicht Europese lidstaten om elke 5 jaar strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen op te maken. In Vlaanderen is het Departement Omgeving als bevoegde entiteit aangeduid voor de coördinatie van de uitvoering van de verplichtingen van de richtlijn. Zij staat daarbij o.m. in voor de opmaak van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen (in een samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en Departement Mobiliteit en Openbare Werken), belangrijke spoorwegen (in een samenwerking met Departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Lijn) en de luchthaven Brussel-Nationaal.

Voorliggende ontwerpen van geluidsactieplannen kaderen in de 4<sup>e</sup> cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2021. Op 6 oktober 2023 keurde de Vlaamse Regering de strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2021 voor de belangrijke wegen, voor de belangrijke spoorwegen (inclusief tramwegen) en voor de luchthaven Brussel-Nationaal goed [VR 2023 2909 DOC.1249]. Deze geluidsbelastingkaarten vormden de basis voor de opmaak van de nieuwe geluidsactieplannen.

Voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen is in deze mededeling een evaluevaluatie opgenomen van de acties en maatregelen uit de in kader van de 3<sup>e</sup> cyclus opgestelde actieplannen (referentiejaar 2016). Een tussentijdse evaluatie daarvan was eerder al aan de Vlaamse Regering meegedeeld [VR 2022 21001 MED.0024].

De voorliggende ontwerpen van geluidsactieplannen zijn opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van subafdeling 2.2.4.4. Geluidsactieplannen uit titel II van VLAREM. Er zal, na kennisgeving aan de Vlaamse Regering, een publieke consultatie worden gehouden, inclusief adviesvragen aan Milieu- en Natuurraad, SERV, FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Infrabel en Brussels Airport Company. Deze publieke consultatie zal lopen van 21 november tot en met 20 december 2024. De geluidsactieplannen zullen vervolgens aangepast worden, rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen, om dan definitief te worden vastgesteld door de Vlaamse Regering. De Europese Commissie verzoekt hierover te rapporteren uiterlijk 18 januari 2025.

# 1. SITUERING

De opmaak van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn 2002/49/EG betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai, omgezet in Vlaamse regelgeving in afdeling 2.2.4 'Beleidsstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai' van titel II van het VLAREM.

De verplichtingen van de richtlijn houden verband met de opmaak van strategische geluidsbelastingkaarten volgens gemeenschappelijke methoden voor belangrijke infrastructuur, met de opmaak van actieplannen met als basis de prioritaire problemen die zijn vastgesteld op deze geluidsbelastingkaarten op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere criteria, en met het voorlichten en raadpleging van het publiek over omgevingslawaaai en de aanpak ervan.

Onder belangrijke infrastructuur worden begrepen: wegen waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren, spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 30 000 spoorvoertuigen (trein of tram) passeren, burgerluchthavens waarop jaarlijks meer dan 50 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen (enkel de luchthaven Brussel-Nationaal wordt begrepen onder deze definitie) en agglomeraties met een bevolking van meer dan 100 000 personen en zodanige bevolkingsdichtheid dat het als stedelijk gebied kan worden beschouwd. Voor referentiejaar 2021 worden de steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven begrepen onder deze definitie van agglomeratie.

De strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen moeten minstens om de 5 jaar bezien en zo nodig geactualiseerd worden. Hierover moet ook gerapporteerd worden aan de Europese Commissie.

Er werden al drie volledige cycli van 5 jaar doorlopen (referentiejaar 2006, 2011 en 2016), momenteel loopt de vierde, die betrekking heeft op referentiejaar 2021.

Het publiek moet geraadpleegd worden over de ontwerpen van geluidsactieplannen. De geluidsactieplannen zullen vervolgens aangepast worden rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen, om dan definitief te worden vastgesteld door de Vlaamse Regering, vooraleer hierover te rapporteren aan de Europese Commissie. De Europese Commissie verwacht dat de samenvattingen van de vastgestelde actieplannen hen worden toegezonden uiterlijk 18 januari 2025.

Deze mededeling heeft betrekking op de kennisgeving van de ontwerpen van geluidsactieplannen voor de periode 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal alvorens het publiek zal worden geconsulteerd en adviezen zullen worden gevraagd aan minstens de Mineraad, SERV, FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Infrabel en Brussels Airport Company.

De steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven volgen een eigen traject, waarbij de colleges van burgemeester en schepenen de geluidsactieplannen voor hun respectievelijke agglomeratie definitief zullen moeten vaststellen alvorens hierover aan de Europese Commissie kan worden gerapporteerd.

Voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen werd in de schoot van de WUROL werkgroep een eindevaluatie opgemaakt van acties en maatregelen die waren opgenomen in de respectievelijke actieplannen van de 3<sup>e</sup> cyclus (referentiejaar 2016). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de acties WEG-2016-20 en SPOOR-2016-13 uit die actieplannen.

## **2. TOTSTANDKOMING ONTWERPEN VAN GELUIDSACTIEPLANNEN 2025-2029**

De strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2021 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (inclusief tramwegen) en voor de luchthaven Brussel-Nationaal werden door de Vlaamse Regering op 6 oktober 2023 vastgesteld. [VR 2023 2909 DOC.1249]. Er werden daarbij 4337 km aan belangrijke wegen gekarteerd (met een surplus van ca 1000 km aanvullende wegen teneinde een aaneensluitend netwerk te bekomen), 840 km aan belangrijke treinspoorwegen en 182 km aan tramspoorwegen.

De ontwerpen van geluidsactieplannen werden opgemaakt volgens een taakverdeling zoals vastgelegd in bijlage 2.2.4.7. bij titel II van VLAREM. Het Departement Omgeving is daarbij aangeduid als algemeen coördinerende instantie. De opmaak van het ontwerp geluidsactieplan voor belangrijke wegen is gebeurd in een samenwerking tussen Departement Omgeving, Agentschap Wegen en Verkeer en Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het ontwerp geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen (inclusief tramlijnen) werd opgemaakt in een samenwerking tussen Departement Omgeving, Departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Lijn. Het ontwerp geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd opgemaakt door het Departement Omgeving.

Bij de opmaak van de actieplannen werden nog diverse andere belanghebbende autoriteiten en instanties betrokken, zoals Infrabel, NMBS, Brussels Airport Company, de steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven.

De ontwerpen van geluidsactieplannen bevatten een overzicht van maatregelen, acties en flankerend beleid. Maatregelen worden daarbij ingedeeld in bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger. Elk van deze maatregelen, acties en flankerende beleidsinitiatieven zijn als fiches opgenomen in de geluidsactieplannen, telkens voorzien van een omschrijving, toelichting over aanpak 2025-2029, vooropgestelde mijlpalen (indien relevant) en een aanduiding van de coördinerende en betrokken actoren/instanties.

## **3. ORGANISATIE VAN DE PUBLIEKE CONSULTATIE**

Geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens en elke wijziging en herziening ervan dienen te worden opgesteld overeenkomstig de procedure, opgenomen onder artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM. Dit houdt in dat de ontwerpen van geluidsactieplannen door de Vlaamse minister van Omgeving, na kennisgeving aan de Vlaamse Regering, bij uittreksel bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad en voor een termijn van (minstens) een maand ter inzage gelegd moeten worden. Gedurende die termijn kan iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk of via e-mail indienen bij het Departement Omgeving. Tegelijk met de bekendmaking worden de ontwerpen bezorgd aan Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en SERV, die hun advies kunnen uitbrengen. Ook aan FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Infrabel en Brussels Airport Company worden verplichte adviesvragen gericht (cf. bijlage 2.2.4.7. bij titel II van VLAREM).

De bekendmaking van de ontwerpen van geluidsactieplannen zal naast het uittreksel in het Belgische Staatsblad verlopen via aankondiging in een aantal Vlaamse kranten, via de website en social media van het Departement Omgeving.

De ontwerpen van geluidsactieplannen zullen geraadpleegd kunnen worden op de website van het Departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen>). Zij worden tevens ter inzage gelegd bij het Departement Omgeving (adres: Herman Teirlinck gebouw, Havenlaan 88 te 1000 BRUSSEL).

Het Departement Omgeving voorziet in de wettelijk verplichte consultatieperiode van 1 maand. De publieke consultatie bij de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal zal starten op 21 november 2024 en eindigen op 20 december 2024. Adviezen, bezwaren of opmerkingen zullen via een webformulier (<https://omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen>) of per aangetekende brief kunnen ingediend worden.

Het traject richting vaststelling van geluidsactieplannen voor agglomeraties verloopt niet helemaal identiek aan dit voor belangrijke wegen, spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal. De definitieve goedkeuring zal moeten gebeuren door de colleges van burgemeester en schepenen, maar ook binnen dit traject is een publieke consultatie voorzien (cf. artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM).

Artikel 2.2.4.5.1 van titel II van het VLAREM bepaalt dat voor de zones aan de grenzen van het grondgebied van het Vlaamse Gewest samengewerkt moet worden met de andere gewesten en de buurlanden. De ontwerpen van actieplannen voor de belangrijke wegen, spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal zullen daartoe bij de start van het openbaar onderzoek aan de stuurgroep geluid van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) worden voorgelegd. Dit stelt de andere gewesten in de mogelijkheid om tijdens de periode die voor inspraak voorzien is eventuele reacties te bezorgen.

Na afloop van het openbaar onderzoek zullen de geluidsactieplannen zo nodig worden aangepast, rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen, om dan definitief te worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

De Europese Commissie verwacht de samenvattingen van de actieplannen uiterlijk 18 januari 2025 te ontvangen, en dit via het daartoe voorziene elektronische rapporteringssysteem.

## **4. EINDEVALUATIE BIJ MAATREGELLEN EN ACTIES UIT DE GELUIDSACTIEPLANNEN VOOR BELANGRIJKE WEGEN EN BELANGRIJKE SPOORWEGEN REF.- JAAR 2016**

Voor de opvolging en evaluatie van de acties uit de geluidsactieplannen met referentiejaar 2016 voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen wordt beroep gedaan op de leden van het WUROL overleg (WUROL=Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï). In deze werkgroep zijn de instanties en autoriteiten vertegenwoordigd zoals opgenomen onder bijlage 2.2.4.7. bij titel II van VLAREM.

Voor wat de voortgang betreft van de 28 acties/maatregelen, opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2019-2023 kan gesteld worden dat er 25 gerealiseerd zijn, van 3 acties werd geoordeeld dat zij niet gerealiseerd werden zoals vooropgesteld.

Voor wat de voortgang betreft van de 21 acties/maatregelen, opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen 2019-2023 kan gesteld worden dat er 19 gerealiseerd zijn, 2 acties zijn als niet gerealiseerd aangeduid.

### **A. BELANGRIJKE WEGEN**

In het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen ging het om navolgende 28 maatregelen en acties:

WEG-2016-01	Aanleggen van stille wegverharding op hoofdwegen en primaire-I wegen met veel blootgestelden	Gerealiseerd
WEG-2016-02	Aanleggen van stille wegverharding op andere belangrijke gewestwegen met veel blootgestelden	Gerealiseerd
WEG-2016-03	Aanleggen van stille wegverharding conform dienstorder MOW/AWV/2017/4	Gerealiseerd
WEG-2016-04	Afwerkingstechniek beton 'NGCS' opnemen in Standaardbestek 250	Gerealiseerd
WEG-2016-05	Het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren wordt door de Vlaamse overheid gestimuleerd	Gerealiseerd
WEG-2016-06	Beheersing van de verkeersgroei: verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift van wegverkeer naar alternatieve modi (binnenvaart, treinvervoer, fiets, ...)	Niet gerealiseerd
WEG-2016-07	Beheersen van de verkeersgroei: gerichte verlaging van de maximumsnelheid	Gerealiseerd
WEG-2016-08	Samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidsschermen	Gerealiseerd
WEG-2016-09	Verder afwerken prioriteitenlijst geluid	Gerealiseerd
WEG-2016-10	Renovatie van geluidsschermen op basis van renovatielijst geluid	Gerealiseerd
WEG-2016-11	Onderzoeken locaties op knelpuntenlijst	Niet gerealiseerd
WEG-2016-12	Kennisopbouw: onderzoek akoestische prestaties van wegverhardingen	Gerealiseerd
WEG-2016-13	Kennisopbouw: proefopstelling diffractoren realiseren	Gerealiseerd
WEG-2016-14	De vervuiler en gebruiker betaalt - wegenheffing	Gerealiseerd
WEG-2016-15	De Vlaamse overheid zal zich inzetten in het opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven aangaande de geluidsemissienormering van banden via o.a. de CEDR-werkgroep	Gerealiseerd
WEG-2016-16	Actief opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven m.b.t. de etikettering van banden	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-1	Opstellen van een beleidskader Leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Niet gerealiseerd
OMGEVING-2016-2	Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-3	Beleidsontwerpend onderzoek naar instrumenten die het aspect omgevingslawaai integreren in het ruimtelijk beleid	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-4	In kaart brengen van geluidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-5	Actualisatie MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties en voor plan- en project-MER voor weginfrastructuren	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-6	Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-7	Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied	Gerealiseerd
WEG-2016-17	Monitoring van het wegverkeerslawaai: opmaak geluidsbelastingkaarten voor belangrijke en aanvullende wegen	Gerealiseerd

WEG-2016-18	Monitoring van het wegverkeerslawaai: peiling naar de tevredenheid met de leefomgeving	Gerealiseerd
WEG-2016-19	Monitoring van het wegverkeerslawaai: geluidsmetingen	Gerealiseerd
WEG-2016-20	Monitoring en evaluatie van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen	Gerealiseerd
WEG-2016-21	Aandringen bij FOD voor het stimuleren van een milieuvriendelijker mobiliteitsgedrag	Gerealiseerd

### Toelichting bij de tabel

Een belangrijk aandeel van de bron- en overdrachtsmaatregelen, alsook acties met het oog op kennisopbouw of monitoring vallen onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. Zo investeert het Agentschap in de aanleg van stille wegverharding: van het wegennet onder beheer van AWV kon in 2023 6,6% stil of zeer stil genoemd worden, 46,2% bevindt zich nog in een luide tot zeer luide categorie, wat toch nog een aanzienlijk aandeel is.

AWV blijft via proefprojecten kennis rond duurzame stille wegverharding opbouwen. Zo werd de afwerkingstechniek beton 'NGCS', de techniek waarbij langsgroeven worden voorzien, al succesvol toegepast op een aantal locaties, zoals langsheen de R1 en E313.

Vlaanderen heeft inmiddels een grote stap gezet in de omslag naar elektrisch aangedreven personenwagens. Dit levert voor wat betreft de geluidsproblematiek voornamelijk winsten op in een (rand)stedelijke context, waar de snelheden voldoende laag zijn, omdat daar het motorgeluid de dominante geluidsbron is. Bij hogere snelheden (> 50km/h) wordt het rolgeluid van de banden de dominante geluidsbron.

Hoe snel de ontwikkelingen rond stille banden tot merkbare dalingen van de geluidsemisies zullen leiden, kan nog moeilijk voorspeld worden.

De Vlaamse Regering zet ook belangrijke stappen richting hogere modal shifts. Met de lancering van de mobiliteitsvisie 2040 en het concept van de basisbereikbaarheid worden deze ambities binnen vervoerregio's in praktijk gebracht. Het leidde alvast tot heel wat investeringen, niet in het minst fietsinvesteringen. We zijn er evenwel nog niet in geslaagd de verkeersgroei te beheersen, maar beterschap lijkt in zicht, fietsgebruik zit in de lift. Dat zal hopelijk op termijn resulteren in een meetbaar effect op de geluidsemisies langs belangrijke wegen.

De voorbije jaren werden langsheen belangrijke wegen op verschillende locaties geluidsschermen geplaatst of gerenoveerd. Het beperken van de geluidsoverdracht via afscherming kan immers significant bijdragen tot een aanvaardbaar geluidsklimaat in de onmiddellijke omgeving van de weg. De kostenefficiëntie van deze maatregel is daarbij steeds een belangrijke overweging die wordt gemaakt. In bepaalde knelpuntsituaties is de aanleg van geluidsschermen niet aangewezen maar zal gezocht moeten worden naar andere geluidsmilderende (ook innovatieve) maatregelen.

Hoewel de basis om geluidsoverlast te voorkomen een brongericht beleid is, kunnen hindersituaties ook voorkomen worden door een doordacht ruimtelijk beleid waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijke geluidsoverlast bij de bouw of aanpassing van infrastructures enerzijds en de inplanting van geluidgevoelige bestemmingen anderzijds. In het geluidsactieplan 2019-2023 waren acties opgenomen die hierop inzetten. Er is inmiddels heel wat beleidsvoorbereidend studiewerk verricht, maar één en ander zal de komende jaren doorwerking moeten vinden in de praktijk.

Voor geluidseffectenbeoordeling van nieuwe woonontwikkelingen en weginfrastructuren zijn in de voorbije periode nieuwe beoordelingskaders ontwikkeld. Ze houden rekening met recente wetenschappelijke kennis (waaronder WHO aanbevelingen). MER dossiers opgestart na november 2022 maken inmiddels gebruik van de nieuwe methodologieën.

De Vlaamse Regering keurde op 21 juli 2018 de strategische visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit beleidsdocument vormt sedertdien een kader voor slimme groei, waarbij we

verdichting beogen maar tegelijk een goede leefomgevingskwaliteit willen waarborgen. Hoewel nog niet geresulteerd in een BRV met beleidskader(s), vinden de principes wel al ingang via diverse plannen en projecten. We merken dat het aspect omgevingslawaai hierin ook steeds meer aan belang wint.

De evoluties in geluidsemissies en -blootstelling worden continu opgevolgd. Daartoe wordt ingezet op monitoring van het wegverkeerslawaai, zowel door het Departement Omgeving als het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit gebeurt via metingen, berekeningen (geluidskartering), en perceptiepeilingen. De resultaten hiervan worden mee in overweging genomen bij de opmaak van het nieuwe geluidsactieplan.

## B. BELANGRIJKE SPOORWEGEN

In het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen ging het om navolgende 21 maatregelen en acties:

SPOOR-2016-01	De geluidsimpact van het rollende materieel voor reizigersvervoer wordt beperkt door graduele vernieuwing	Gerealiseerd
SPOOR-2016-02	De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering	Gerealiseerd
SPOOR-2016-03	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door onderhoud en graduele vernieuwing	Gerealiseerd
SPOOR-2016-04	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door het geoptimaliseerd slijpen van de rails om de akoestische eigenschappen ervan te verbeteren	Gerealiseerd
SPOOR-2016-05	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door modificatie van de railpads	Niet gerealiseerd
SPOOR-2016-06	De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructuren wordt beperkt door maatregelen aan de bron	Gerealiseerd
SPOOR-2016-07	De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructuren wordt beperkt door maatregelen in de overdrachtsweg	Gerealiseerd
SPOOR-2016-08	Blootstelling aan en hinder van spoorverkeerslawaai wordt in kaart gebracht	Gerealiseerd
SPOOR-2016-09	Onderzoek knelpunten en potentiële knelpunten	Gerealiseerd
SPOOR-2016-10	Monitoring netwerk van het rollend materieel	Gerealiseerd
SPOOR-2016-11	Overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidsarme wagons te stimuleren en opvolgen Europees beleid retrofitting goederenwagons	Gerealiseerd
SPOOR-2016-12	Cofinanciering van de investeringskost van retrofitting van goederenwagons	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-1	Opstellen van een beleidskader Leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Niet gerealiseerd
OMGEVING-2016-2	Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-3	Beleidsonderbouwend onderzoek naar instrumenten die het aspect omgevingslawaai integreren in het ruimtelijk beleid	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-4	In kaart brengen van geluidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-5	Actualisatie MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties en voor plan- en project-MER voor weginfrastructuren	Gerealiseerd

OMGEVING-2016-6	Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied	Gerealiseerd
OMGEVING-2016-7	Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied	Gerealiseerd
SPOOR-2016-13	Monitoring en evaluatie van het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen	Gerealiseerd
SPOOR-2016-14	Opzetten van een transparant klachtenbehandelingssysteem met ombudsfunctie	Gerealiseerd

### Toelichting bij de tabel

Investerings in de voertuigen/wagons en de infrastructuur van het spoorwegennet zijn cruciaal om de geluidsemissies aan de bron aan te pakken. Hoewel dit belangrijke investeringen vergt, worden op dit vlak mooie resultaten geboekt: ongeveer 65% van het reizigersmaterieel is eind 2023 TSI-conform, hetgeen betekent dat zij voldoen aan recente geluidsemissie-eisen die binnen Europa zijn opgelegd. Voor goederenwagons is dat eind 2023 al meer dan 90% (Europees aangedreven via systeem van stillere routes en subsidiëring voor goederenwagonhouders). Bij graduele vernieuwing en onderhoud van het spoorwegennet is geluid steeds een aandachtspunt. De snelheid waarmee deze vernieuwingen gebeuren zijn evenwel afhankelijk van de middelen die worden uitgetrokken voor investeringen in spoorverkeer. Een beperkter aantal kilometer spoor dan voorzien werd eind 2023 uitgerust met gemodificeerde railpads.

In tegenstelling tot bij belangrijke wegen is een investering in geluidsschermen langsheen belangrijke spoorwegen eerder zeldzaam. Conform de visie van Infrabel worden dergelijke investeringen slechts overwogen bij de aanleg van nieuwe spoorinfrastructuren.

Hoewel de basis om geluidsoverlast te voorkomen een brongericht beleid is, kunnen hindersituaties ook voorkomen worden door een doordacht ruimtelijk beleid waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijke geluidsoverlast bij de bouw of aanpassing van infrastructuur enerzijds en de inplanting van geluidgevoelige bestemmingen anderzijds. In het geluidsactieplan waren nogal wat acties opgenomen die hierop inzetten. Er is inmiddels heel wat beleidsvoorbereidend studiewerk verricht. Te vermelden is het onderzoek dat werd uitgevoerd rond de knelpunten, zoals bepaald op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016. De inzichten van deze studie werden alvast gebundeld in een gids met goede praktijkvoorbeelden. Eén en ander zal doorwerking moeten vinden in de praktijk. Aan die doorwerking wordt volop gewerkt.

Voor geluidseffectenbeoordeling van nieuwe woonontwikkelingen en spoorweginfrastructuren zijn in de voorbije periode nieuwe beoordelingskaders ontwikkeld. Ze houden rekening met recente wetenschappelijke kennis (waaronder WHO aanbevelingen). MER dossiers opgestart na november 2022 maken inmiddels gebruik van de nieuwe methodologieën.

De Vlaamse Regering keurde op 21 juli 2018 de strategische visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit beleidsdocument vormt sedertdien een kader voor slimme groei, waarbij we verdichting beogen maar tegelijk een goede leefomgevingskwaliteit willen waarborgen. Hoewel nog niet geresulteerd in een BRV met beleidskader(s), vinden de principes wel al ingang via diverse plannen en projecten. We merken dat het aspect omgevingslawaaï hierin ook steeds meer aan belang wint.

De evoluties in geluidsemissies en -blootstelling worden continu opgevolgd. Daartoe wordt ingezet op monitoring van het spoorwegverkeerslawaaï, zowel door het Departement Omgeving als Infrabel. Dit gebeurt via metingen, berekeningen (geluidskartering), en perceptiepeilingen. De resultaten hiervan worden mee in overweging genomen bij de opmaak van het nieuwe geluidsactieplan.

## 5. BESLUIT



Deze mededeling geldt als kennisgeving aan de Vlaamse Regering van de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (inclusief tramlijnen) en de luchthaven Brussel-Nationaal. Het Departement zal hierrond op korte termijn een publieke consultatie organiseren overeenkomstig de toepasselijke wettelijke bepalingen. De definitieve geluidsactieplannen zullen ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd, alvorens hierover aan de Europese Commissie te rapporteren.

Deze mededeling bevat een eindevaluatie van de maatregelen en acties opgenomen in de actieplannen voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen van voorgaande cyclus (referentiejaar 2016). Deze eindevaluatie werd opgemaakt in de schoot van de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaai, waar alle relevante instanties en autoriteiten deel van uitmaken.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER