DEPARTEMENT
LEEFMILIEU
NATUUR &
ENERGIE

agentschap
Wegen en Verkeer

ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT

BIJ HET ACTIEPLAN WEGVERKEERSLAWAAI 2de fase

Voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar (RL 2002/49/EG)

Vlaanderen
is milieubewust

INHOUD

Addendum 1
1 Inleiding 3
2 Openbaar onderzoek 3
2.1 Verloop 3
2.2 Overzicht van de inspraakreacties 4
2.3 Manier van verwerking van inspraakreacties 8
2.4 Advies van Minaraad en SERV 10
2.5 Adviezen van de gewesten 11
2.5.1. Advies van het Waalse Gewest 11
2.6 Antwoorden op inspraakreacties 11
2.6.1. Fiche 1 - Samenwerking met andere instanties en overheden 12
2.6.2. Fiche 2 - Ambitieniveau van het plan 15
2.6.3. Fiche 3 - Uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai 21
2.6.4. Fiche 4 - Conformiteit van het plan met de Europese Richtlijn Omgevingslawaai 23
2.6.5. Fiche 5 - Organisatie van de publieke raadpleging 25
2.6.6. Fiche 6 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - bereik/rapportering 26
2.6.7. Fiche 7 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - nauwkeurigheid, invoergegevens en rekenmethode 29
2.6.8. Fiche 8 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - indicatoren 32
2.6.9. Fiche 9 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - referentiejaar 34
2.6.10. Fiche 10 - Milieukwaliteitsnormen / geluidsnormen en milieudoelstellingen 36
2.6.11. Fiche 11 - Gebruik van plandrempels en methodiek knelpuntenlijst 39
2.6.12. Fiche 12 - Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen 46
2.6.13. Fiche 13 - Geluidsmonitoring en -metingen 58
2.6.14. Fiche 14 - Financiering van het actieplan 60
2.6.15. Fiche 15 - Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidskosten van geluidshinder 62
2.6.16. Fiche 16 - Maatregelen i.v.m. RO 63
2.6.17. Fiche 17 - Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie 69
2.6.18. Fiche 18 - Communicatie 72
2.6.19. Fiche 19 - Kilometerheffing 73
2.6.20. Fiche 20 - Opmerkingen m.b.t. verwachte verkeersgroei en modal shift 75
2.6.21. Fiche 21 - Structuur van het plan met o.a. afstemming met en evaluatie van het actieplan fase 1 77
2.6.22. Fiche 22 - Samenwerkingsovereenkomst IX 79
2.6.23. Fiche 23 - Prioriteitenlijst geluid 81
2.6.24. Fiche 24 - Stille wegverharding (maatregel in actieplan) 83
2.6.25. Fiche 25 - Effect maatregelen op andere hinder/gezondheidsaspecten 86
2.6.26. Fiche 26 - MER 88
2.6.27. Fiche 27 - Langetermijnvisie en -strategie 91
2.6.28. Fiche 28 - Concrete hindersituaties 94
2.6.29. Fiche 29 - Actualisaties/aanpassingen 114

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse overheid een ontwerp van actieplan wegverkeerslawaai 2de fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar (RL/2002/49) opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van dit ontwerp van actieplan op 25 maart 2016. Zoals opgenomen in de omzetting op gewestelijk niveau van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai in het VLAREM, moet het ontwerp geluidsactieplan een openbaar onderzoek doorlopen. 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 actieplan (verder: het bestuur) en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van actieplan doorliep van 15 april 2016 tot en met 15 mei 2016 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 8 april 2016;
- publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 15 april 2016;

Aankondiging raadpleging van het publiek

Op 25 maart 2016 heeft de Vlaamse Regering kennisgenomen van het ontwerp van actieplan wegverkeerslawaai voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar en van het ontwerp van actieplan spoorverkeerslawaai voor de belangrijke spoorwegen met meer dan 30 000 treinpassages per jaar.

De actieplannen werden opgesteld in uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai 2002/49/EG (2e fase).

Het actieplan voor de belangrijke wegen werd opgesteld door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie en het Agentschap Wegen en Verkeer en bevat gewestelijke maatregelen om de geluidshinder langs de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar te beheersen.

Het actieplan voor de belangrijke spoorwegen werd opgesteld door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, en bevat enerzijds een overzicht van de geluidsmilderende maatregelen die Infrabel en NMBS de komende periode voorzien, en anderzijds de gewestelijke maatregelen ter beheersing van de geluidshinder langs de belangrijke spoorwegen.

De Vlaamse Regering zal pas een definitieve beslissing nemen over de actieplannen na een raadpleging van het publiek. Elke burger kan advies geven, een bezwaar indienen of opmerkingen formuleren.

De ontwerpen van actieplannen liggen hiertoe **van 15 april 2016 tot en met 15 mei 2016** ter inzage bij de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel.

U kunt de ontwerpen van actieplannen ook downloaden op de website van het departement *www.lne.be* (*http://www.lne.be/actieplannen-wegen-en-spoorwegen*).

Adviezen, bezwaren of opmerkingen over de ontwerpen van actieplannen kunt u schriftelijk indienen tot uiterlijk 15 mei 2016 via aangetekende brief naar bovenvermeld postadres of per e-mail aan *milieuhinder@vlaanderen.be*.

DEPARTEMENT LEEFMILIEU NATUUR & ENERGIE — Vlaamse overheid

Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

- het ontwerp van actieplan werd door de Vlaamse 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;
- per email werden op 15 april 2016 de volgende overheden en besturen ingelicht over het openbaar onderzoek:

    - alle 308 gemeentebesturen van Vlaanderen,
    - het Agentschap Zorg en Gezondheid,
    - het Departement Ruimte Vlaanderen.
- volgende instanties en overheidsdiensten werden formeel per brief van 15 april 2016 in kennis gesteld van het openbaar onderzoek, met het verzoek om een advies uit te brengen tegen uiterlijk 15 mei 2016:
    - de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (federale overheid),
    - Leefmilieu Brussel B.I.M. (Brusselse Hoofdstedelijke Gewest),
    - Service Public Wallonie - Direction Générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement (SPW - DGO3) (Waalse Gewest).

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De adviesvraag van de SERV werd behandeld door de MORA (strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, ook: Mobiliteitsraad) en haar advies werd ontvangen op 29 april 2016. Het advies van de Minaraad werd ontvangen op 19 mei 2016. Daarnaast werden in het kader van het openbaar onderzoek in totaal 162 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:
- 3 Vlaamse overheidsdiensten (het Agentschap Zorg en Gezondheid, het Departement Ruimte Vlaanderen, de Vlaamse Ombudsdienst),
- 1 overheidsbedrijf (Havenbedrijf Antwerpen),
- 1 gewest (Waalse gewest),
- 25 lokale overheden,
- 1 gemeentelijke milieuadviesraad (milieuadviesraad Haacht),
- 1 gebundelde particulieren reactie,
- 130 particulieren.

Deze inspraakreacties werden ontvangen per mail of per aangetekend schrijven. Een aantal van de hierboven aangehaalde reacties (13 stuks, waaronder 1 overheidsbedrijf, 1 gewest, 7 gemeenten, 4 particulieren) werd laattijdig ontvangen, buiten de looptijd van het openbaar onderzoek, maar werden verder meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties.

Tabel 1 Overzicht van alle ontvangen inspraakreacties.

Nr.	Naam	Hoedanigheid	Woonplaats	Gemeente	Datum	Drager	Fiche(s)
1	Milieuadviesraad Haacht	Adviesraad			10/05/2016	e-mail	1,3,9,15, 16, 26,28
2	Agentschap Zorg en Gezondheid	Vlaamse overheid			13/05/2016	e-mail	1, 2, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27
3	Departement Ruimte Vlaanderen	Vlaamse overheid			15/05/2016	e-mail	16, 20
4	Vlaamse Ombudsdienst	Vlaamse overheid			15/05/2016	e-mail	2, 3, 6, 10, 11, 16, 17, 22, 26, 27
5	Havenbedrijf Antwerpen	Overheidsbedrijf			17/05/2016	e-mail	20, 28
6	Waals Gewest	Gewestelijke overheid			19/05/2016	brief	Zie 2.5.1.
7.1	Gemeente Roeselare	Lokale overheid			21/04/2016	e-mail	11
7.2	Gemeente Roeselare	Lokale overheid			26/04/2016	e-mail	11
8	Gemeente Bornem	Lokale overheid			27/04/2016	e-mail	13, 28
9	Gemeente Aartselaar	Lokale overheid	Collegebesluit van 25 april 2016				28
10	Gemeente Kampenhout	Lokale overheid			2/05/2016	e-mail	28
11	Gemeente Veurne	Lokale overheid	Collegebesluit van 26 april 2016				Geen opmerkingen
12	Gemeente Temse	Lokale overheid			4/05/2016	e-mail	28
13	Gemeente Waregem	Lokale overheid			6/05/2016	brief	11, 12, 28
14	Gemeente Destelbergen	Lokale overheid			9/05/2016	e-mail	28
15	Gemeente Steenokkerzeel	Lokale overheid	Collegebesluit van 9 mei 2016				2, 6, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 24, 28
16	Gemeente Schilde	Lokale overheid			10/05/2016	e-mail	24
17	Gemeente Zelzate	Lokale overheid			12/05/2016	brief	Geen opmerkingen
18	Gemeente Wommelgem	Lokale overheid			13/05/2016	e-mail	28
19	Gemeente Kortrijk	Lokale overheid			13/05/2016	brief	11, 22
20	Gemeente Bierbeek	Lokale overheid			13/05/2016	e-mail	13, 22, 28
21	Gemeente Maasmechelen	Lokale overheid			13/05/2016	e-mail	12, 21
22	Stad Gent	Lokale overheid	Collegebesluit van 13 mei 2016				11, 12, 17, 22, 28
23	Gemeente Kortenberg	Lokale overheid			12/05/2016	brief	1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17
24	Gemeente Wezembeek-Oppem	Lokale overheid			14/05/2016	brief	6, 12, 22, 23, 28
25	Gemeente Haacht	Lokale overheid			17/05/2016	brief	1, 3, 9, 15, 16, 26
26	Gemeente Zulte	Lokale overheid	Collegebesluit van 12 mei 2016				12, 16, 28
27	Gemeente Kraainem	Lokale overheid	Collegebesluit van 10 mei 2016				5, 12, 16, 24
28	Gemeente Hechtel-Eksel	Lokale overheid	Collegebesluit van 13 mei2016				9, 11, 28
29	Gemeente Puurs	Lokale overheid			26/05/2016	e-mail	28
30	Gemeente Nazareth	Lokale overheid			30/05/2016	brief	9, 13
31	Gemeente Rumst	Lokale overheid			03/06/2016	brief	28
32	Gebundelde reactie Schalkstraat Willebroek	particulieren	Willebroek	Willebroek	14/05/2016	e-mail	28
33		particulier	Herent	Herent	15/04/2016	e-mail	7
34		particulier	Kortessem	Kortessem	18/04/2016	e-mail	28
35		particulier	Diepenbeek	Diepenbeek	18/04/2016	e-mail	28
36		particulier	Bellegem	Kortrijk	18/04/2016	e-mail	28
37		particulier	Gent	Gent	18/04/2016	e-mail	28
38		particulier	Leopoldsburg	Leopoldsburg	18/04/2016	e-mail	28
39		particulier	Antwerpen	Antwerpen	18/04/2016	e-mail	28

40		particulier	Geel	Geel	18/04/2016	e-mail	28
41		particulier	Borgerhout	Antwerpen	19/04/2016	e-mail	28
42		particulier	Turnhout	Turnhout	19/04/2016	e-mail	28
43		particulier	Geluwe	Wervik	19/04/2016	e-mail	13, 28
44		particulier	Lier	Lier	20/04/2016	e-mail	28
45		particulier	Goetsenhoven	Tienen	22/04/2016	e-mail	28
46		particulier	Zwalm	Zwalm	22/04/2016	e-mail	28
47		particulier	Goetsenhoven	Tienen	23/04/2016	e-mail	28
48		particulier	Goetsenhoven	Tienen	24/04/2016	e-mail	28
49		particulier	Wellen	Wellen	24/04/2016	e-mail	12
50		particulier	Heverlee	Heverlee	24/04/2016	e-mail	1, 2, 7, 12, 17, 24
51		particulier	Oostende	Oostende	25/04/2016	e-mail	28
52		particulier	Ardooie	Ardooie	27/04/2016	e-mail	28
53		particulier	Aartselaar	Aartselaar	28/04/2016	e-mail	28
54		particulier	Wommelgem	Wommelgem	29/04/2016	e-mail	28
55		particulier	Maldegem	Maldegem	2/05/2016	e-mail	13, 28
56		particulier	Drongen	Gent	5/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
57		particulier	Drongen	Gent	5/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
58		particulier	Drongen	Gent	5/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
59		particulier	Temse	Temse	5/05/2016	e-mail	28
60		particulier	Rumst	Rumst	5/05/2016	e-mail	13, 28
61		particulier	Drongen	Gent	6/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
62		particulier	Drongen	Gent	6/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
63		particulier	Westerlo	Westerlo	6/05/2016	e-mail	28
64		particulier	Drongen	Gent	6/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
65		particulier	Drongen	Gent	7/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
66		particulier	Drongen	Gent	8/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
67		particulier	Drongen	Gent	8/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
68		particulier	Drongen	Gent	8/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
69		particulier	Ophasselt	Geraardsbergen	8/05/2016	e-mail	12, 28
70		particulier	Drongen	Gent	8/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
71		particulier	Zaventem	Zaventem	8/05/2016	e-mail	1, 10, 12, 13, 24
72		particulier	Oostende	Oostende	9/05/2016	brief	23, 28
73		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	12, 24
74		particulier	Turnhout	Turnhout	9/05/2016	e-mail	28
75		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
76		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
77		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
78		particulier	Tielt	Tielt	9/05/2016	e-mail	28
79		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
80		particulier	Staden	Staden	9/05/2016	e-mail	6, 28
81		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
82		particulier	Zelzate	Zelzate	9/05/2016	e-mail	28
83		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
84		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
85		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
86		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
87		particulier	Drongen	Gent	9/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
88		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28

89		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
90		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
91		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
92		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
93		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
94		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
95		particulier	Tielt	Tielt	10/05/2016	e-mail	28
96		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
97		particulier	Aalter	Aalter	10/05/2016	e-mail	28
98		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
99		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
100		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
101		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
102		particulier	Drongen	Gent	10/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
103		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
104		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
105		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
106		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
107		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
108		particulier	Baarle	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
109		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
110		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
111		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
112		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
113		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
114		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
115		particulier	Drongen	Gent	11/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
116		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	Brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
117		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	Brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
118		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	Brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
119		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
120		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
121		particulier	Nazareth	Nazareth	12/05/2016	e-mail	12, 13, 28
122		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
123		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
124		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
125		particulier	Halle	Halle	12/05/2016	e-mail	28
126		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
127		particulier	Drongen	Gent	12/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
128		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	email	7, 11, 12, 24, 25, 28
129		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
130		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
131		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
132		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
133		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
134		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
135		particulier	Beveren	Beveren	13/05/2016	e-mail	28
136		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
137		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28

138		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
139		particulier	Drongen	Gent	13/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
140		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
141		particulier	Lovenjoel	Bierbeek	14/05/2016	e-mail	28
142		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
143		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
144		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
145		particulier	Gent	Gent	14/05/2016	e-mail	12
146		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
147		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
148		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
149		particulier	Drongen	Gent	14/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
150		particulier	Drongen	Gent	15/05/2016	e-mail	7, 11, 12, 24, 25, 28
151		particulier	Drongen	Gent	15/05/2016	e-mail	7,24
152		particulier	Destelbergen	Destelbergen	15/05/2016	e-mail	6
153		particulier	Hasselt	Hasselt	15/05/2016	e-mail	7, 9, 28
154		particulier	Hasselt	Hasselt	15/05/2016	e-mail	7,9, 28
155		particulier	Hasselt	Hasselt	15/05/2016	e-mail	7, 9, 28
156		particulier	Schoten	Schoten	15/05/2016	e-mail	12
157		particulier	Boechout	Boechout	15/05/2016	e-mail	8, 26, 27
158		particulier	Wilrijk	Antwerpen	15/05/2016	e-mail	28
159		particulier	Drongen	Gent	17/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
160		particulier	Drongen	Gent	17/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
161		particulier	Drongen	Gent	18/05/2016	brief	7, 11, 12, 24, 25, 28
162		particulier	Halle	Halle	19/05/2016	brief	28

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 door het bestuur een standpunt geformuleerd werd over de opmerking en waarin werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen;
- In de fiche wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 2;
- daarnaast werd in tabel 1 ook per inspraakreactie aangegeven in welke fiche(s) de in de inspraakreactie aangedragen elementen werden besproken.

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties.

Fiche	Naam
1	Samenwerking met andere instanties en overheden
2	Ambitieniveau van het plan
3	Uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai
4	Conformiteit van het plan met de Europese Richtlijn Omgevingslawaai
5	Organisatie van de publieke raadpleging
6	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - bereik/rapportering
7	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - nauwkeurigheid
8	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - indicatoren
9	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - referentiejaar
10	Milieukwaliteitsnormen/geluidsnormen en milieudoelstellingen
11	Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst
12	Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen
13	Geluidsmonitoring en -metingen
14	Financiering van het actieplan
15	Kosten/baten analyses o.a. gezondheidskosten van geluidshinder
16	Maatregelen i.v.m. RO
17	Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie
18	Communicatie
19	Kilometerheffing
20	Opmerkingen m.b.t. verwachte verkeersgroei en modal shift
21	Structuur van het plan met o.a. afstemming met en evaluatie van het actieplan fase 1
22	Samenwerkingsovereenkomst IX
23	Prioriteitenlijst geluid
24	Stille wegverharding (maatregel in actieplan)
25	Effect maatregelen op andere hinder/gezondheidsaspecten
26	MER
27	Langetermijnvisie en -strategie
28	Concrete hindersituaties
29	Actualisaties/aanpassingen

De adviezen van Minaraad en SERV (i.c. de MORA), alsook de ontvangen adviezen van de gewestregering van het Waalse Gewest, worden hierna vooraf afzonderlijk aangehaald. Voor de behandeling ervan verwijzen we naar de desbetreffende fiche.

2.4 ADVIES VAN MINARAAD EN SERV

De adviesvraag van de SERV werd behandeld door de MORA (Mobiliteitsraad). Dit advies werd ontvangen op 29 april 2016. Het advies van de Minaraad werd ontvangen op 19 mei 2016.

Zowel de Minaraad als de MORA hebben één gezamenlijk advies opgemaakt voor de actieplannen van de wegen en spoorwegen.

Het advies van de Minaraad ten aanzien van de inhoud en de voorgestelde aanpak in de actieplannen wordt hieronder beknopt samengevat:
- de Minaraad merkt op dat de timing van het Vlaamse Gewest achterop loopt tegenover de Europese Richtlijn Omgevingslawaai en dringt aan op inspanningen om de timing alsnog zo goed mogelijk te respecteren -> fiche 3
- de Minaraad stelt vast dat de actieplannen van de belangrijke wegen en spoorwegen conform zijn aan deze richtlijn en identiek zijn qua aanpak -> fiche 3
- de Minaraad merkt op dat de plannen niet grensverleggend lijken (hoge plandrempel, belangrijke maatregelen voor andere beleidsniveaus, beperkt budget,...) -> fiche 2 en fiche 11
- de Minaraad merkt op dat de actieplannen inzake de agglomeraties anders zijn opgebouwd en beveelt aan om alle toekomstige plannen steeds op hetzelfde stramien te enten -> fiche 21

De Minaraad vraagt om rekening te houden met de volgende opmerkingen:
- de Minaraad vraagt om overal de correcte terminologie voor de term "geluidsactieplan" na te kijken want merkt immers op dat VLAREM II de begrippen geluidsactieprogramma en geluidsplanning definieert, maar niet de term "geluidsactieplanning" -> fiche 4
- de Minaraad vraagt om de actieplannen beter te structuren want merkt op dat de acties uit de 1ste fase en deze voor de komende planperiode vaak niet zeer verschillend zijn en niet overal afgestemd zijn. Er wordt gevraagd om te verduidelijken op welke manier de prioritaire lijsten van fase 1 en fase 2 op elkaar inwerken -> fiche 21
- de Minaraad vraagt om een indicatieve situering van binnen welke termijn welke resultaten gehaald kunnen of moeten worden -> fiche 2
- de Minaraad merkt op dat de actieplannen geen echte evaluatie bevatten van de acties in uitvoering van fase 1 en dat enkel een overzicht is opgenomen van de inspanningen maar niet van de resultaten. De Minaraad vraagt om de resultaten van de inspanningen of de motivatie waarom het (nog) niet mogelijk is om de resultaten mee te delen, in het actieplan te vermelden -> fiche 21
- de Minaraad stelt vast dat de actieplannen beperkte budgetten hebben. De Raad vraagt ook om het verband tussen de inkomsten van de kilometerheffing en hun besteding in het kader van de bestrijding van het omgevingslawaai door wegverkeer explicieter op te nemen in het actieplan -> fiche 19
- de Minaraad vindt dat voor de prioritering voor het nemen van maatregelen rekening moet gehouden worden met de planologische bestemming van het gebied waarin woningen gebouwd zijn (woon- en woonuitbreidingsgebieden versus andere bestemmingen) en met het al dan niet zonevreemde karakter van die woningen -> fiche 12

Het advies van de MORA ten aanzien van de inhoud en de voorgestelde aanpak in de actieplannen wordt hieronder beknopt samengevat:
- de MORA biedt aan om bij het opstellen van de volgende actieplannen als klankbord te dienen en zo bij te dragen aan een geïntegreerd en dynamisch actieplan -> fiche 1
- de MORA verwijst naar artikel 9 van Europese Richtlijn Omgevingslawaai m.b.t. de te verstrekken informatie voor het publiek en geeft aan dat op dat vlak de actieplannen nog een stuk beter uitgewerkt kunnen worden, door meer en concretere informatie ter beschikking van de burger te stellen en dit actueel te houden -> fiche 18

- de MORA gaat er vanuit dat de bijkomende middelen die de kilometerheffing voor vrachtwagens genereert en de positieve gevolgen van deze maatregel voor het milderen en vermijden van het verkeerslawaai, ook in het actieplan tot uiting zullen worden gebracht -> fiche 19
- de MORA merkt op dat in het decreet tot invoering van de kilometerheffing de externe kosten van geluidshinder nog niet werden meegenomen. MORA geeft aan dat het daarom niet consequent is dat het Vlaamse Gewest vragende partij is voor een spoedige invoering van een naar geluidsemissie gedifferentieerde gebruiksvergoeding bij de spoorwegen-> (opgenomen in het overwegingsdocument spoorverkeerslawaai)
- de MORA merkt op dat bij de algemene maatregelen ter bestrijding van geluidshinder vanwege wegverkeer een belangrijke rol wordt toegekend aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen en herhaalt de oproep om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 verder uit te werken, en af te stemmen met het nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het als kader te gebruiken voor de milieudoelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit -> fiche 10
- de MORA vraagt om voor het wegverkeerslawaai een duidelijk normenkader uit te werken met uniforme toepassingsmodaliteiten voor alle nieuwe wegenprojecten -> fiche 10

In de hierboven aangehaalde fiches is aangegeven hoe met bovenstaande opmerkingen van de Minaraad en SERV werd rekening gehouden in het definitieve actieplan.

2.5 ADVIEZEN VAN DE GEWESTEN

2.5.1. Advies van het Waalse Gewest

Het Waalse Gewest heeft per brief van 13 mei 2016 van de Waalse minister, bevoegd voor Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Transport, Luchthavens en Dierenwelzijn, gereageerd op de adviesvraag van het bestuur van 15 april 2016.

Hierin deelt de bevoegde minister mee dat de gevraagde adviestermijn van 15 mei 2016 niet gerespecteerd zal kunnen worden omwille van de toepassing van artikel *R 41-8 du Livre Ier du Code de l'Environnement* en dat de uiterlijke datum voor het indienen van opmerkingen bijgevolg met 45 dagen wordt verlengd.

De inspraakreactie(s) uit het Waalse Gewest werden verzameld en gebundeld door het kabinet van de bevoegde minister en verstuurd per brief van 7 september 2016. Een formeel advies (met een standpunt van de Waalse Gewestregering) werd hierbij niet overgemaakt.

In het advies werden enkel opmerkingen opgenomen van de Waalse administraties voor Mobiliteit en Waterwegen. De opmerkingen hebben uitsluitend betrekking op het ontwerp actieplan voor de belangrijke spoorwegen en worden in voorliggend overwegingsdocument bijgevolg niet behandeld.

2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

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

2.6.1. Fiche 1 - Samenwerking met andere instanties en overheden

Opmerking	Verwijzing
a. De MORA biedt aan om bij het opstellen van de volgende actieplannen als klankbord te dienen en zo bij te dragen aan een geïntegreerd en dynamisch actieplan.	MORA
b. Uit het document blijkt duidelijk dat de besproken materie en de bevoegdheden hieromtrent erg versnipperd zijn en door verschillende departementen dient opgevolgd te worden. Om tot doeltreffende acties te kunnen komen is een duidelijk communicatieplan tussen de verschillende instanties nodig. Dat communicatieplan moet in de documenten opgenomen worden.	1, 25
c. Uit het document blijkt duidelijk dat een groot gedeelte van de hinder door verkeerslawaai veroorzaakt wordt door een ruimtelijke ordening die niet aangepast wordt/is aan de verkeerssituatie. Deze is het gevolg van een zeer gebrekkige communicatie tussen openbare werken en ruimtelijke ordening. Het overleg met ruimtelijke ordening moet in hogervermeld communicatieplan opgenomen worden.	1, 25
d. AZG vindt het jammer dat ze niet betrokken werd bij de opstelling van dit actieplan of dat gezondheid geen prominente plaats krijgt in dergelijke plannen (health in all policies). AZG werd graag betrokken bij het gezondheidskundig aspect van maatregel 11.2.3 'Maatregelen ruimtelijke ordening en bouwen'.	2
e. 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 wegverkeerslawaai is essentieel om tot een daadkrachtig beleid te komen. Een dergelijk samenwerkingsakkoord is niet weerhouden in deze actieplannen.	23
f. De oplossing voor de aangehaalde problemen ligt niet (altijd) binnen de bevoegdheid van het Departement LNE of AWV. Maar dat neemt niet weg dat men meer zou kunnen doen om rond deze zaken samen te werken met politiediensten, gemeentelijke diensten of andere verantwoordelijke instanties op alle beleidsniveaus.	50
g. Om wegverkeerslawaai efficient en doeltreffend te kunnen aanpakken, is een integrale en congruente aanpak nodig, dit kan door opmaak van een samenwerkingsovereenkomst tussen alle overheden. De aanpak van wegverkeerslawaai heeft een gezamenlijke aanpak nodig waarbij alle overheden de nodige maatregelen nemen.	71

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De noodzaak van een gezamenlijke aanpak tussen verschillende departementen, overheidsinstanties en beleidsdomeinen wordt aangehaald.

Specifieke inspraakreacties:

(1) wijzen erop dat samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen nodig is om wegverkeerslawaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken (b, c, e, f, g);

(2) wijzen op de vraag van enkele instanties om betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de actieplannen (a, d).

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De opmaak en goedkeuring van actieplannen in uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is binnen de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en gewesten een gewestelijke bevoegdheid. Het actieplan 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, de hierin voorgestelde maatregelen vallen geheel binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. 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). Daarnaast werd ter voorbereiding van de opmaak van het actieplan een voorbereidende studie uitgevoerd waarbij alle belanghebbende actoren werden bij betrokken.

Het echter wel zo dat er ook belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar zijn die niet onder bevoegdheid van het Vlaamse Gewest vallen. Indien deze gemeentewegen in het Vlaams Verkeersmodel zijn opgenomen met een IDENT8-nummer werden deze wel meegenomen in de strategische geluidsbelastingkaarten, maar de maatregelen hebben enkel betrekking op de belangrijke wegen onder gewestelijke bevoegdheid. In een gewestelijk actieplan van de Vlaamse Regering kan immers niet worden opgelegd dat bepaalde gemeenten maatregelen dienen te nemen.

In het ontwerp actieplan werden 86 knelpunten opgenomen, van de 86 knelpunten zijn er 20 knelpunten die betrekking hebben op een weg die niet onder het beheer van het Vlaamse Gewest valt, welke knelpunten dit zijn zal in het actieplan worden verduidelijkt.

In het actieplan van de volgende ronde (ronde 3) zal duidelijk in kaart worden gebracht welke belangrijke wegen wel en niet onder de gewestelijke bevoegdheid vallen. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) zal ook betrokken worden in de WUROL en bij de opmaak van het volgende actieplan wegverkeerslawaai (ronde 3).

Het bestuur erkent wel dat de in het plan opgenomen gewestelijke maatregelen nog verder geconcretiseerd dienen te worden op grond van vervolgbeslissingen op niveau van de Vlaamse Regering. Voor verdere uitwerking van deze maatregelen o.a. voor de onder paragraaf 11.2.3 'Maatregelen Ruimtelijke Ordening en bouwen" opgenomen maatregelen is verdere samenwerking en communicatie tussen alle relevante beleidsdomeinen noodzakelijk.

(2) Het bestuur ziet het als haar opdracht alle belanghebbenden correct en tijdig te informeren en te bevragen via gepaste communicatiekanalen en overlegorganen, in overeenstemming met de verwachtingen bij de uitvoering van Europese Richtlijn Omgevingslawaai.

De samenwerking met andere instanties (in uitvoering van dit actieplan en in aanloop naar het volgende actieplan) zal door het bestuur geëvalueerd en zo nodig geoptimaliseerd worden.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Onder hoofdstuk 2 van het actieplan zal worden verduidelijkt dat de voorgestelde maatregelen enkel van toepassing zijn op de belangrijke wegen onder bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

Onder hoofdstuk 8.2 zal worden verduidelijkt welke knelpunten wel en niet vallen onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

Onder hoofdstuk 6.1. zal worden verduidelijkt op welke manier de relevante en belanghebbende instanties werden betrokken bij de opmaak van het actieplan.

Daarnaast zal worden aangevuld dat voor de opmaak van het volgende actieplan (ronde 3) de gemeenten zullen worden betrokken door o.a. het betrekken van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) in de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL).

2.6.2. Fiche 2 - Ambitieniveau van het plan

Opmerking	Verwijzing
a. De plannen lijken niet grensverleggend (o.a. hoge plandrempels, belangrijke maatregelen voor andere beleidsniveaus, beperkt budget,...)	Minaraad
b. De Raad zou het op prijs stellen mocht een indicatieve situering van de aanpak van de geluidshinder door wegen en spoorwegen aangeven binnen welke termijn welke resultaten gehaald kunnen of moeten worden. Dat kader kan uiteraard pas volledig ingevuld worden nadat de concrete dosis-effectrelaties in de richtlijn Omgevingslawaai zijn ingevuld.	Minaraad
c. Tegen welk jaartal wil men welke reductie van het aantal gehinderden bekomen?	2
d. Zelfs na de uitvoering van deze actieplannen zullen de WHO normen nog steeds niet gehaald worden. Op lange termijn zullen nog meer inspanningen moeten geleverd worden wil men de volksgezondheid beschermen.	2
e. De geschatte reductie gehinderden door de maatregelen 'stil wegdekkenbeleid' en 'afwerking prioriteitenlijst geluid' op een termijn van 5 jaar wordt samen op 3% geschat (als er al geen overlap is tussen de slaapverstoorden de ernstig gehinderden. Dit is weinig ambitieus. Er wordt hierbij ook verwezen naar relevante doelstelling op p. 15 van het actieplan. "*Het aantal Vlamingen ernstig gehinderd door verkeerslawaai daalt -15% t.o.v. 2010. Het aantal personen ernstig gehinderd door lawaai van wegverkeer, spoorverkeer, luchtvaart en industrie in de agglomeraties van Antwerpen en Gent (vanaf 2012 ook Brugge) daalt t.o.v. nulmeting.*" Er wordt gevraagd tegen wanneer deze doelstellingen gehaald moeten worden	2
f. Doelstelling is om tegen 2020 15% vermindering van gehinderden te realiseren: de 70 db zou niet meer mogen overschreden worden.	15
g. De geluidsproblematiek rond invals- en doorgangswegen in stedelijk gebied wordt afgedaan met de vaststelling dat "de milderende maatregelen die AWV kan nemen voor sommige knelpuntlocaties beperkt zijn" (hoofdstuk 11.1.4). Dit getuigt m.i. van een te enge visie op de problematiek en van te weinig ambitie om een toenemend maatschappelijk probleem echt aan te pakken.	50
h. Er wordt gevraagd om specifiek meer rekening te houden met gevoelige groepen (kinderen, zieken, ouderen, bevolkingsgroepen met lage sociaal economische status,...)	2
i. In de inleiding wordt ook duidelijk aangehaald dat de richtlijn tot doel heeft om de schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In het algemeen kunnen wij hierbij aanhalen dat het duidelijk is dat het voorliggende actieplan enkel een zeer minieme poging onderneemt om de schadelijke effecten proberen te verminderen en dat er totaal niet of zo goed als	4

niet ingezet wordt op het vermijden of voorkomen van schadelijke effecten. Dit zou immers betekenen dat minstens bij de aanleg van nieuwe wegen vermeden wordt dat er nieuwe geluidsgehinderden bijkomen door het nemen van bron-, overdracht- en/of ontvangstmaatregelen.	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

In verband met de doelstellingen en ambitieniveau van het actieplan worden volgende opmerkingen geformuleerd:

(1) Het plan is niet ambitieus (o.a.; hoge plandrempels, belangrijke maatregelen voor andere beleidsniveaus, beperkt budget,...) (a, d,)
(2) Vraag binnen welke termijn resultaten gehaald kunnen worden (b, c)
(3) Vraag binnen welke termijn de doelstellingen uit het Milieubeleidsplan 2011-2015 (MINA 4) dienen te worden gerealiseerd (e, f)
(4) Het actieplan is onvoldoende ambitieus m.b.t. mogelijke maatregelen op de knelpuntlocaties s (g)
(5) Vraag om meer rekening te houden met gevoelige groepen (kinderen, zieken, ouderen, bevolkingsgroepen met lage sociaal economische status,...) (h)
(6) Het actieplan zet niet in op het vermijden of voorkomen van geluidsgehinderden (i)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De maatregelen die zijn voorgesteld in het actieplan worden door het bestuur als realistisch ingeschat om uit te voeren binnen de looptijd van het actieplan, gegeven de beschikbare middelen. In het actieplan worden problemen stapsgewijs aangepakt, op basis van een plandrempel voor geluidsblootstelling en andere criteria. Deze criteria zullen bij de volgende actieplannen opnieuw worden geëvalueerd en indien nodig en haalbaar worden bijgesteld. Milderende maatregelen voor verkeerslawaai 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 uitgebreid toegelicht in de fiche 11 "Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst". Toelichting m.b.t. het (beperkte) budget dat is opgenomen komt aanbod in de fiche 14 "Financiering van het actieplan".

Het actieplan wegverkeerslawaai is een gewestelijk actieplan en bevat geen maatregelen buiten het beleidsniveau van het Vlaamse Gewest. De samenwerking en overleg met andere beleidsniveaus voor de opmaak van het plan wordt toegelicht in fiche 1 'Samenwerking met andere instanties en overheden'.

(2) De geluidsactieplannen dienen overeenkomstig art. 2.2..4.4.1 § 6 te voldoen aan minimumeisen die zijn opgenomen onder bijlage 2.2.4.5. van VLAREM II. Hierin wordt o.a. gevraagd dat geluidsactieprogramma's minimaal de volgende elementen omvatten:
- *beoogde bepalingen voor de beoordeling van de uitvoering en de resultaten van het geluidsactieprogramma;*
- *de geluidsactieprogramma's moeten schattingen bevatten van de vermindering van het aantal geluidsgehinderde personen (hinder, slaapverstoring of andere gevolgen) en de globale geluidsbelasting.*

In hoofdstuk 12 werd een indicatieve situering opgenomen van de verwachte resultaten van de uitvoering van het geluidsactieplan. Er wordt onder dit hoofdstuk aangegeven welke resultaten de voorgestelde maatregelen (stil wegdekkenbeleid en afwerking prioriteitenlijst

geluid) hebben naar verwachte reductie in blootgestelden (L_{den} > 70 dB), ernstig gehinderden/ernstig slaapverstoorden en de bijhorende DALY's.

Zoals aangegeven in het actieplan werden deze resultaten voor de maatregel 'stil wegdekkenbeleid' ingeschat voor een periode van 5 jaar, waarbij het referentiejaar van de gebruikte geluidskaarten 2011 is. Er werden verschillende kanttekeningen opgenomen bij deze inschatting. Een heel nauwkeurige inschatting van op welke termijn welke resultaten kunnen gehaald worden, is niet mogelijk aangezien de informatie over welke wegen de komende 5 jaar zullen worden heraangelegd niet beschikbaar is.

Voor de maatregel 'prioriteitenlijst geluid werden de resultaten ingeschat uitgaande van de aanname dat voor de zones die op de prioriteitenlijst geluid staan, alle woningen met een L_{den} geluidsniveau van 60 dB of meer zullen worden teruggebracht tot 60 dB. Dit is uiteraard ook een indicatieve inschatting, de termijn waarop de ingeschatte resultaten gehaald kunnen worden is niet opgenomen omdat de timing van de afwerking afhankelijk is van de budgetten die hiervoor kunnen worden vrijgemaakt.

In de Europese Richtlijn Omgevingslawaai zijn de bepalingsmethoden voor gezondheidheidseffecten (bijlage III) inderdaad nog niet ingevuld. Bijlage II bevat geen concrete dosis-responsrelaties. De Richtlijn voorziet de opname ervan bij toekomstige herzieningen. In het kader van dit actieplan werden, rekening houdend met de beschikbare informatie uit de geluidskaarten, dosis-effectrelaties toegepast voor hinder en slaapverstoring. De leidraad die hierbij gebruikt werd, is de toepassing van dosis-responsrelaties zoals vermeld in EEA Good Practice Guide (2010), die ter ondersteuning van lidstaten bij de opmaak van actieplannen en de bijhorende evaluatie van gezondheidseffecten werd opgemaakt.

(3) De doelstelling geformuleerd in het Milieubeleidsplan 2011-2015 (MINA-4):
"Het aantal Vlamingen ernstig gehinderd door verkeerslawaai daalt -15% t.o.v. 2010." heeft betrekking op verkeerslawaai over heel Vlaanderen en dus niet enkel de belangrijke wegen waarop dit actieplan betrekking heeft. Deze doelstelling is gericht op de resultaten van het Schriftelijk Leefomgevingsonderzoek, een hinderpeiling die op regelmatige basis wordt uitgevoerd bij een ruime steekproef van de Vlaamse bevolking. Deze doelstelling is ook opgenomen in Pact 2020. 2020 is dus het jaar tegen wanneer de doelstellingen van MINA-4 gehaald dienen te worden.

Het aantal ernstig gehinderden door verkeerslawaai wordt bepaald op basis van een hinderpeiling en niet op basis van een overschrijding van blootgestelden boven L_{den} 70 dB. De resultaten van het Schriftelijk Leefomgevingsonderzoek, tonen aan dat de geluidshinder in Vlaanderen, zowel de tamelijk gehinderden als ernstig tot extreem gehinderden) van de hoofdcategorie Verkeer en Vervoer is gedaald. De cijfers voor de ernstig tot extreem gehinderden door geluid van verkeersbronnen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Jaar	2001	2004	2008	2013
Verkeer en Vervoer %	15	14,1	12,9	9,7

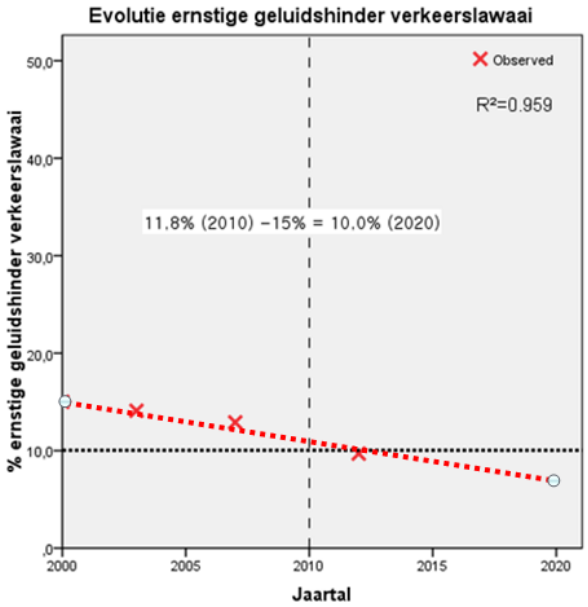
Voor de subcategorieën straatverkeer, treinverkeer en luchtvaart zijn de cijfers de volgende:

Jaar	2001	2004	2008	2013
Straatverkeer %	12,5	11,7	10,7	8,5
Treinverkeer %	1,1	1,0	1,0	0,9
Luchtvaart %	2,8	2,7	2,1	1,1

Het is niet eenvoudig in te schatten waaraan deze significant dalende trend tussen de eerste SLO meting uit 2001 en de laatste meting in 2013 kan toegewezen worden. Allicht speelt hier een combinatie van factoren. Een mogelijke reden kan zijn dat mensen minder gevoelig zijn geworden voor geluidshinder. Die hypothese lijkt evenwel weinig waarschijnlijk. Eerder lijkt de dalende trend te kunnen worden toegeschreven aan het gevoerde beleid en de genomen beslissingen, waarbij het concreet gaat om:

- de overschakeling naar stillere wegdekken en stillere banden;
- de verlaging van de snelheden op sommige probleemlocaties;
- de sanering van enkele black points, o.a. door het plaatsen van geluidschermen;
- de diverse lokale mobiliteitsmaatregelen;
- het beter energetisch isoleren van woningen, wat in vele gevallen (hoewel niet altijd) ook een gunstig effect heeft op vlak van geluidsisolatie;
- de daling van de blootstelling aan geluid rond de luchthaven van Zaventem;
- de daling van het aantal vrachtwagens op de Vlaamse wegen vanaf 2008 als gevolg van een economische terugval.

Uit deze voorliggende resultaten blijkt alleszins, dat de doelstellingen van het MINA-4 en PACT 2020 zullen kunnen worden gerealiseerd, als de inspanningen maar worden volgehouden (zie onderstaande figuur).



De doelstelling geformuleerd in het Milieubeleidsplan 2011-2015 (MINA-4):
"Het aantal personen ernstig gehinderd door lawaai van wegverkeer, spoorverkeer, luchtvaart en industrie in de agglomeraties van Antwerpen en Gent (vanaf 2012 ook Brugge)

daalt t.o.v. nulmeting." heeft betrekking op de informatie uit de strategische geluidsbelastingkaarten. van de belangrijke agglomeraties.

Deze doelstelling is gericht op de blootstellingsgegevens van de strategische geluidskaarten van de belangrijke agglomeraties. De strategische geluidsbelastingkaarten dienen in het kader van Europese Richtlijn Omgevingslawaai 5-jaarlijks te worden bekeken en indien nodig te worden geactualiseerd. Deze doelstelling zal dus worden geëvalueerd als er nieuwe geluidskaarten en bijhorende blootstellingsgegevens beschikbaar zijn.

(4) Ter hoogte van gewestwegen met erftoegangen en waar de snelheid relatief laag is (50 km/u), zijn er niet veel mogelijkheden om het wegverkeerslawaai drastisch te verlagen aangezien het plaatsen van geluidsschermen en het aanleggen van AGT-mengsels (Asfalt Geluidsarme Toplaag) niet mogelijk is. Indien maatregelen aan de infrastructuur niet effectief genoeg zijn, kan inderdaad ook gedacht worden aan andere maatregelen zoals het isoleren van de bestaande woningen in het actieplan. Dit heeft uiteraard wel bijzondere financiële implicaties. Het bestuur wil de mogelijkheden voor een isolatieprogramma alleszins verder onderzoeken en verwijst daartoe ook naar de maatregelen die hieromtrent werden opgenomen in het Actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Een bijkomende maatregel, die aansluit bij de vermelde maatregel in het actieplan voor de luchthaven, zal worden opgenomen in het actieplan wegverkeerslawaai: "Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen" (zie ook fiche 16 "maatregelen i.v.m. ruimtelijke ordening").

(5) Artikel 2 § 1. van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai stelt: "*Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld."*

Enkele van de reeds bestaande maatregelen die verder gezet zullen worden in de komende planperiode houden specifiek rekening met geluidsbelaste scholen en ziekenhuizen. Zo werd bij het opstellen van de prioriteitenlijst geluid rekening gehouden met woningen, scholen en ziekenhuizen. Dit zal worden verduidelijkt in § 10.2.1 en 11.1.3 van het actieplan.

En zoals reeds aangegeven in het actieplan houdt de maatregel in § 11.1.2 van het actieplan ook rekening met de aanwezigheid van ziekenhuizen en scholen.

Bij de opmaak van de knelpuntenlijst werd echter geen rekening gehouden met de aanwezigheid van ziekenhuizen en scholen. De ambitie van de knelpuntenlijst is in de eerste plaats het wegwerken van de hoogst geluidsbelaste woonzones. In de inspraakreactie wordt ook specifiek gevraagd om rekening te houden met kinderen, zieken, ouderen, bevolkingsgroepen met lage sociaal economische status. 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} 70 dB) en dat hiervoor best enkel rekening gehouden wordt met de gevelbelasting en de densiteit van de woonzones dit laatste aspect uiteraard omdat het kosten-baten efficiënter is om maatregelen te nemen voor dense woonzones dan alleenstaande woningen. In fiche 11 'Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst' wordt de gehanteerde methode en criteria bij de opmaak van de knelpuntenlijst toegelicht.

(6) Zoals aangegeven in het actieplan onder § 9.2 wordt de geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde infrastructuren, waarvan wordt vermoed dat ze significante milieueffecten kunnen

hebben (i.e. wanneer ze voldoen aan vooropgestelde criteria), beperkt doordat deze projecten aan de milieueffectrapportage worden onderworpen waarbij de mogelijke negatieve impacten worden onderzocht op het geluidsklimaat. Indien uit deze beoordeling blijkt dat een project een negatieve impact op het geluidsklimaat zou kunnen hebben moeten milderende maatregelen worden voorgesteld. (zie ook fiche "MER").

Aanpassingen in het actieplan

In het actieplan zal onder een nieuwe § 11.2.3.4 met als titel "*Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen*" worden vermeld: "Aansluitend op het onderzoek naar de mogelijke invoering van een isolatieverplichting op gewestelijk niveau voor nieuwe woningen zal nader onderzocht worden of en hoe een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies kan ingevoerd worden voor het verbeteren van de akoestische gevelisolatie van bestaande woningen, in de eerste plaats gericht op de hoog geluidsbelaste zones, en op welke basis dit programma gefinancierd kan worden."

2.6.3. Fiche 3 - Uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Opmerking	Verwijzing
a. De timing van het Vlaamse Gewest loopt achterop tegenover de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Het schema waarop strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen moeten worden vastgelegd, zijn bepaald in de Richtlijn en zijn omgezet in VLAREM II (artikel 2.2.4.4.1). Uit een vergelijking met de gerealiseerde termijnen blijkt dat het Vlaamse Gewest de opgelegde termijnen niet haalt. In zijn advies over het ontwerp actieplan omgevingslawaai luchthaven Brussel-Nationaal (2de ronde) stelde de Raad vast dat de vertraging gemiddeld meer dan twee en een half jaar bedroeg voor de actieplannen. Rekening houdend met de voorliggende plannen zal die vertraging eerder oplopen tot drie en een half jaar. De Raad dringt andermaal aan op inspanningen om de timing alsnog zo goed mogelijk te respecteren.	Minaraad
b. De actieplannen zijn conform aan de Richtlijn en identiek qua aanpak. De Raad stelt vast dat de plannen – voor zover hij daarover kan oordelen – formeel voldoen aan de minimumeisen die zijn opgelegd via bijlage V bij de Richtlijn, die werden overgenomen in onder bijlage 2.2.4.5. van VLAREM II.	Minaraad
c. Uit het document blijkt dat het hier eerder om een voorstel tot het formuleren van actieplannen gaat terwijl er nood is aan daadwerkelijke plannen die volgens o.i. dringend dienen opgesteld te worden;	1, 25
d. Er wordt gevraagd om minstens in de inleiding een verantwoording voor de laattijdigheid voor de opmaak van de actieplannen op te nemen.	4

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
De opmerkingen zijn specifieke opmerkingen die betrekking hebben op de uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai op Vlaams niveau en worden hierna punt voor punt nader besproken.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

a. Het volgende actieplan 3de ronde moet volgens de timing opgelegd door Europa uiterlijk 18 januari 2019 gerapporteerd worden. De strategische geluidsbelastingkaarten 3de ronde, die betrekking hebben op het referentiejaar 2016, moeten een jaar eerder (uiterlijk 31 december 2017) aan Europa gerapporteerd worden.

   Om een inhaaloperatie mogelijk te maken, zal nader bekeken worden in hoeverre een nieuw (geactualiseerd) actieplan op basis van de informatie vervat in de geluidskaarten 3^{e} ronde nog tijdig kan worden goedgekeurd en gerapporteerd.

b. Het bestuur bevestigt dat bij het opmaken van het actieplan rekening werd gehouden met de minimumeisen die zijn opgelegd via bijlage V bij de Richtlijn, die werden overgenomen onder bijlage 2.2.4.5. van VLAREM II.

c. Artikel 8.7 van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai bepaalt: *"De lidstaten dragen er zorg voor dat het publiek wordt geraadpleegd over voorstellen voor actieplannen, dat het*

vroegtijdig reële mogelijkheden krijgt voor inspraak in de opstelling en toetsing van de actieplannen. Dat de resultaten van die inspraak in aanmerking worden genomen en dat het publiek over de genomen besluiten wordt geïnformeerd. Er worden redelijke termijnen gegeven waarbinnen voor elke inspraakronde voldoende tijd is."

Het actieplan dat van 15 april tot en 15 mei 2016 een publieke raadpleging heeft doorlopen conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is inderdaad een voorstel voor actieplan. In voorliggend document zijn de inspraakreacties van de publieke raadpleging verwerkt en wordt aangegeven welke inspraakreacties aanleiding hebben gegeven tot aanpassing van het definitieve actieplan.

d. Het plan zal inderdaad niet tijdig vastgesteld kunnen worden. Dit heeft te maken met de complexe besluitvorming maar ook met de uitgebreide procedure(s) die gevolgd moet worden tot de definitieve vaststelling, in combinatie met de relatief korte tijdspanne (één jaar) die in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai wordt voorzien tussen de opmaak van de strategische geluidsbelastingkaarten en de daarbij aansluitende actieplannen. Dit is niet anders in andere EU-lidstaten waar ook belangrijke vertragingen worden vastgesteld bij de goedkeuring en rapportering van actieplannen. Zoals vermeld onder punt a. zullen echter inspanningen gedaan worden om voor de volgende (3de) ronde de door de Europese Commissie opgelegde timing voor goedkeuring en rapportering zo goed mogelijk te respecteren.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Een verantwoording voor de laattijdigheid voor de opmaak van het actieplan zal in de inleiding zoals gevraagd worden opgenomen:
"*Voor voorliggend plan kon de opgelegde termijn voor rapportering aan de Europese Commissie niet worden gehaald*[1]*. Als redenen hiervoor zijn o.m. te vermelden: de uitgebreide procedure(s) die gevolgd moet worden tot de definitieve vaststelling (o.a. organiseren van een openbaar onderzoek en verwerking van de inspraakreacties), in combinatie met de relatief korte tijdspanne (één jaar) die in de richtlijn 2002/49/EG wordt voorzien tussen de opmaak van de strategische geluidsbelastingkaarten en de daarbij aansluitende actieplannen."*

[1] De samenvattingen van de actieplannen tweede fase dienden uiterlijk tegen 18.01.2014 te worden gerapporteerd aan de Europese Commissie.

2.6.4. Fiche 4 - Conformiteit van het plan met de Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Opmerking	Verwijzing
a. Terminologie geluidsplanning of geluidsactieplanning. De Raad merkt op dat VLAREM II de begrippen geluidsactieprogramma en geluidsplanning definieert, maar niet de term "geluidsactieplanning". De Raad gaat er van uit dat met de term "geluidsactieplanning" de "geluidsplanning" wordt bedoeld. Hij suggereert om overal de correcte term te gebruiken. En aangezien de term "geluidsactieplan" taalkundig zowat het midden houdt tussen "geluidsplan" en "geluidsactieprogramma" is het ook zinvol na kijken of het onderscheid tussen een plan en een programma overal consequent is gebruikt.	Minaraad

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
Er wordt gevraagd om consequent de correcte term te gebruiken voor 'geluidsactieplanning' en na te kijken of het onderscheid tussen een plan en programma consequent werd gebruikt.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

a. In Art. 3 van Europese Richtlijn Omgevingslawaai wordt de term "actieplannen" als volgt gedefinieerd: "plannen bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering."

   In VLAREM wordt de term "geluidsactieprogramma's gebruikt: "programma's met brongerichte en effectgerichte maatregelen voor de beheersing van het omgevingslawaai met het oog op het respecteren van de milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai." Daarnaast spreekt VLAREM in verband met actieplannen ook steeds over "de geluidsplanning en geluidsactieprogramma's" (Art. 2.2.4.4.1). Geluidsplanning wordt dus in VLAREM steeds vermeld in samenhang (en op gelijk niveau) met geluidsactieprogramma's waar dit in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai niet het geval is. In Bijlage I van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai wordt inzake de definitie van geluidsbelastingsindicatoren (i.v.m. de rekenhoogte) gesproken van "akoestische planning en geluidszonering" als toepassing waarvoor andere geluidsindicatoren gebruikt mogen worden. In de overeenstemmende bijlage 2.2.4.1. van VLAREM wordt de desbetreffende verwijzing kortweg omschreven als 'geluidsplanning' (waarin geluidszonering is inbegrepen op grond van de definitie).

   Het bestuur is zich bewust van de discrepantie en heeft hiertoe een voorstel opgemaakt voor aanpassing in VLAREM, waarna de Vlaamse Regering op 16 december 2016 een wijzigingsbesluit heeft goedgekeurd[2].

   In het actieplan zal worden nagekeken of term "geluidsactieplan" overal consequent werd gebruikt, en zo nodig wordt dit aangepast.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Als er een uittreksel van de officiële VLAREM-tekst in het actieplan is opgenomen, worden de termen gebruikt die in VLAREM waren opgenomen ten tijde van de publieke raadpleging (geluidsplanning en geluidsactieprogramma's). In de andere gevallen wordt in het

[2] In het definitieve actieplan en het overwegingsdocument wordt nog de terminologie zoals van toepassing tijdens de publieke raadpleging gehanteerd.

geluidsactieplan consequent de term geluidsactieplan/actieplan gehanteerd. De titel van paragraaf 6.3 wordt daarom gewijzigd in 'Geluidsactieplannen'.

2.6.5. Fiche 5 - Organisatie van de publieke raadpleging

Opmerking	Verwijzing
a. Een ter inzage legging van 30 dagen is te kort gezien een gedegen advies de inbreng vraagt van verschillende diensten (milieu, mobiliteit, stedenbouw,...) alsook de respectievelijke adviesraden. Er wordt verwezen naar de ter inzage legging van het actieplan omgevingslawaai Brussel Nationaal waarbij een ter inzage legging van 60 dagen werd georganiseerd.	23
b. De gemeente Kraainem is van mening dat de gemeenten veel te laat geïnformeerd werden over het openbaar onderzoek. De termijn was veel te kort om de bevolking van Kraainem te informeren en raadplegen. Zij vragen om het openbaar onderzoek te verlengen.	27

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
Deze opmerkingen hebben betrekking op de organisatie van de publieke raadpleging.
a. De ter inzage legging van 30 dagen is te kort.
b. Vraag om de termijn van het openbaar onderzoek te verlengen.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>
a. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd zoals voorzien in VLAREM Titel II, Hst. 2.2, art. 2.2.4.4.1. §8, waarbij de opgelegde inzagetermijn 1 maand bedraagt. Het openbaar onderzoek bij het actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal liep van 16 november 2015 tot en met 15 januari 2016, deze langere periode werd voorzien omwille van de luwte van de eindejaarperiode waarin dit openbaar onderzoek viel.

b. Alle gemeenten werden op 15 april 2016, op de startdatum van het openbaar onderzoek per mail op de hoogte gebracht. Zoals in punt a. aangegeven is een inzagetermijn van 1 maand voorzien conform VLAREM, en is het gezien het strak opgelegde tijdsschema dat Europa oplegt niet opportuun om het openbaar onderzoek te verlengen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.6. Fiche 6 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - bereik/rapportering

Opmerking	Verwijzing
a. Om een goeie inschatting van de gekarteerde gegevens te maken, zou het ook handig zijn om te weten hoeveel wegen (km) niet onder het selectiecriterium zaten.	4
b. Op p. 12 ook verduidelijken dat het niet is omdat een weg niet gekarteerd werd dat er daarom geen geluidsoverlast kan zijn. Ook wegen waar bijvoorbeeld maar 2 miljoen wagens over razen kunnen ernstige geluidshinder veroorzaken.	4
c. Er is sprake over gewestwegen. Onduidelijk is dus of er misschien geen enkele gemeenteweg is die aan de voorwaarden van de Richtlijn voldoet. Misschien kan dit best nog verduidelijkt worden.	4
d. Op pagina 24 Tabel 7-3. Het zou wenselijk zijn om in deze tabel dezelfde categorieën te hanteren dan in de tabellen 7-1 en 7-2. Het ontwerpplan gaat uit van > 70 dB als drempelwaarde maar uit tabel 7-3 kunnen we nu niet eens afleiden hoeveel personen en woningen getroffen zijn boven 70 dB.	4
e. Er wordt aangegeven dat het jammer is dat er geen referentie is naar de cumulatieve effecten van de geluidshinder van andere bronnen wegverkeer en vliegverkeer.	24, 15
f. 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.	23
g. De inspreker geeft aan verbaast te zijn dat een deel van het N36 traject, namelijk de Ieperstraat en de Vredestraat, als een stille straat staat aangeduid op de geluidskaarten.	80
h. Er wordt opgemerkt dat de Veldenkensstraat te Destelbergen nergens in de actieplannen is opgenomen.	152
i. Het actieplan is van toepassing op gebieden met L_{den}> 70 dB, maar de opgenomen ingekleurde kaarten hebben een legende van > 55 dB en > 65 dB. > 65 dB kan inderdaad ook wel > 70dB zijn, maar nu is het onduidelijk of deze zone al dan niet onder het actieplan valt. Een lijst met opsomming van de weggedeeltes waarop het actieplan betrekking heeft, is veel duidelijker.	15

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Deze opmerkingen hebben betrekking op het bereik en rapportering van de strategische geluidsbelastingskaarten.

(1) Er wordt gevraagd meer duidelijkheid te scheppen betreffende welke wegen niet in rekening werden gebracht in het actieplan. Het is onvoldoende duidelijk of ook lokale wegen in rekening gebracht werden.

(2) Er wordt gevraagd rekening te houden met het cumulatief effect van verschillende geluidsbronnen in de omgeving.

(3) Er wordt gevraagd om in het actieplan aan te geven hoeveel woningen en personen zijn blootgesteld aan L_{den} > 70 dB en de zone van L_{den} > 70 dB ook aan te duiden op de geluidskaarten.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Alle genummerde wegen die opgenomen zijn in het verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum en die meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar hebben, werden in rekening gebracht. Dit omvat alle gewestwegen maar daar kunnen ook lokale wegen in opgenomen zijn.

Indien een weg door deze selectie versnipperd wordt, kunnen extra wegsegmenten toegevoegd zijn. Op die manier wordt een sluitend geheel bekomen. Voor deze wegsegmenten werd een classificatie "aanvullende weg" toegevoegd. De analyse van de blootstelling van de bevolking gebeurt echter enkel op basis van de impact van de belangrijke wegen. Ook voor het opstellen van de knelpuntenlijst en het doorrekenen van maatregelen op de geluidskaarten werd enkel uitgegaan van de belangrijke wegen. De geluidqbelasting van deze aanvullende wegen is ook niet opgenomen op de geluidsbelastingkaarten die in bijlage van het actieplan zijn opgenomen. Informatie over het aantal wegen in Vlaanderen dat onder het selectiecriterium valt is niet eenduidig in te schatten en dus niet beschikbaar bij het bestuur.

In het actieplan zal er verduidelijkt worden dat ook langs wegen met minder dan 3 miljoen voertuigen per jaar er een hoge geluidsbelasting kan zijn. En dat indien er geen geluidscontouren beschikbaar zijn voor een bepaalde weg of wegsegmenten dit niet betekent dat er geen geluidsbelasting is, maar deze informatie gewoon niet werd gekarteerd. Er is een webtool ontwikkeld waarin eenvoudig geraadpleegd kan worden welke wegen in rekening werden gebracht bij de geluidsmodellering (https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten).

(2) Binnen de 5-jarige cyclus van rapportering is het niet aangewezen om de opmaak en vaststelling van kaarten en actieplannen voor alle infrastructuurbronnen procesmatig samen te voegen. De dataverzameling, de externe studies, de verplichte adviezen,... vragen immers elk hun specifieke aanpak en timing. Bovendien is het geografisch aandachtsgebied verschillend en van een andere schaal. Een samenvoeging zou de vaststelling en goedkeuring van geluidskaarten en actieplannen onnodig complexer maken, met het risico op ongewenste vertragingen.

In het kader van de opmaak van het "*Actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal 2016-2020*" werd wel een inventarisatie gemaakt van het aantal woongebouwen dat op basis van de beschikbare EU-geluidsbelastingkaarten zowel voor vliegverkeer als spoor- en wegverkeer blootgesteld wordt boven de drempels van L_{den} 65 en L_{night} 55 dB. De fractie van aantal woongebouwen dat in zelfde mate blootgesteld wordt aan wegverkeer en luchtverkeer bedraagt ca. 15 %. Voor spoorverkeer ligt dit percentage zelfs nog beduidend lager (ca. 3%). Rekening houdend met de verschillende hindergevoeligheid en plandrempels die in de actieplannen voor weg-, lucht-, en spoorverkeer worden gehanteerd, is het aantal gemeenschappelijke knelpunten naar verwachting eerder beperkt.

Uiteraard is het in algemeen opzicht wel aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen rekening te houden de impact van een gecumuleerde geluidsbelasting van verschillende bronnen. Dit geldt in het bijzonder voor de toepassing van een (eventueel) nader te ontwikkelen en te operationaliseren isolatievoorschrift dat bij voorkeur voor alle verkeersmodi wordt opgesteld.

(3) De gegevens in tabellen 7-1, 7-2, 7-3 geven de gegevens over de blootstelling van inwoners aan bepaalde geluidsniveaus zoals deze in uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai aan de Europese Commissie dienen te worden gerapporteerd. In het actieplan zal de informatie met betrekking tot aantal personen, woningen en oppervlakte blootgesteld aan > L_{den} 70 dB worden aangevuld.

Het actieplan is niet enkel van toepassing op gebieden met L_{den}> 70 dB. Er werd inderdaad een plandrempel gedefinieerd en op basis van deze plandrempel en enkele andere criteria werd een knelpuntenlijst opgesteld met 86 locaties (zie kaart 8-3 van het actieplan). Het actieplan stelt echter ook nog andere maatregelen voor die een ruimer toepassingsgebied hebben dan de knelpuntenlijst en de plandrempel van L_{den} > 70 dB. Onder hoofdstuk 2 van het actieplan is een kaart opgenomen met alle belangrijke wegen waarop dit actieplan betrekking heeft, daaronder is ook een weblink opgenomen naar een lijst van de belangrijke wegen met identificatie op basis van wegnummer van begin en einde van het wegdeel. Zoals aangegeven in punt 1 is er momenteel ook een web-tool in voorbereiding waarin eenvoudig zal kunnen worden geraadpleegd welke wegen voldoen aan het criterium van 3 miljoen voertuigpassages per jaar.

De geluidscontouren van 70 dB voor de belangrijke en aanvullende wegen zijn ook raadpleegbaar op de website van dep. LNE. In het actieplan onder hoofdstuk 7 'Strategische geluidsbelastingkaarten 2011 is de weblink opgenomen waar de strategische geluidsbelastingkaarten met L_{den} contourinvallen van 55 tot < 75 dB kunnen worden geraadpleegd.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Onder hoofdstuk 2 'Algemene beschrijving van de behandelde wegen' zal er verduidelijkt worden dat ook langs wegen met minder dan 3 miljoen voertuigen per jaar er een hoge geluidsbelasting kan zijn. En dat indien er geen geluidscontouren beschikbaar zijn voor een bepaalde weg of wegsegmenten dit niet betekent dat er geen geluidsbelasting is, maar deze informatie niet werd gekarteerd.

Onder hoofdstuk 2 zal worden verduidelijkt dat de belangrijke wegen niet enkel gewestwegen omvatten, maar ook lokale wegen die een identificatie hebben op basis van wegnummer en kilometerpunten, in alle andere hoofdstukken zal i.p.v. 'gewestwegen' worden gesproken van 'genummerde wegen'.

Onder § 7.1 'Blootstellingsgegevens' zal de informatie met betrekking tot aantal personen, woningen en oppervlakte boven de plandrempel van L_{den} 70 dB worden aangevuld. Hierbij zal worden toegelicht dat het aantal personen met L_{den} > 70 dB zoals initieel berekend in de studie 'Opmaak geluidskaarten 2de fase weg- en spoorverkeer' en gerapporteerd aan de Europese Commissie licht afwijkt met het aantal blootgestelden L_{den} > 70 dB (zonder doorrekeningen van de maatregelen) dat werd opgenomen in hoofdstuk 12. Dit komt doordat bij de doorrekening van de maatregelen en de bepaling van het aantal blootgestelden werd gerekend met vereenvoudigde rekeninstellingen.

2.6.7. Fiche 7 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - nauwkeurigheid, invoergegevens en rekenmethode

Opmerking	Verwijzing
a. 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 (opp onbebouwd woongebied, aantal woningen in kerngebied,...), moet een marge gehanteerd worden en mogen geen absolute cijfers worden gebruikt.	23
b. De geluidsactieplannen houden geen rekening met het feit dat geluid zich versterkt wanneer het gaat langs een opwaarts hellend terrein, en afzwakt wanneer het gaat naar een neerwaarts hellend terrein. Dit gegeven, dat reeds bij de klassieke Grieken goed gekend is, is essentieel, want het versterkt respectievelijk verzwakt het geluid in aanzienlijke mate. De geluidsimpactzones moeten dus aangepast worden in functie van het reliëf in de plaats van domweg op gelijke breedte links en rechts van de infrastructuur te liggen.	33
c. In de modellering en de voorgestelde oplossingen wordt gerekend met theoretische snelheden, nl. de aangegeven maximumsnelheden op een bepaalde weg. Dit zegt evenwel niets over de werkelijke snelheden, die vaak boven deze maximumsnelheid liggen. Een daadwerkelijke toepassing van de maximumsnelheid zou m.i. op veel knelpunten de toestand al een heel stuk leefbaarder maken.	50
d. Er wordt te weinig rekening gehouden met de werkelijke staat van het wegdek. Het model houdt m.i. te weinig rekening met de toestand van het wegdek en de impact van herstellingen. Dit wordt ook bevestigd in hoofdstuk 10.3: "Een belangrijke beperking van de databank is bijvoorbeeld dat ze geen informatie bevat over de slijtage en de staat van onderhoud van het wegdek op een bepaald wegdeel".	50
e. Er wordt aangegeven dat het aangewezen lijkt om ook reeds voor de 3de ronde van geluidskartering in 2016, de nieuwe gezamelijke rekenmethode (CNOSSOS-EU) te gaan gebruiken, gezien de komende geluidsactieprogramma's of actieplannen hierop gestoeld zijn? Het is toch logisch dat bijvoorbeeld bij MER onderzoeken of bij de bepaling van het aantal (ernstig) gehinderden en (ernstig) slaapverstoorden bepaald op basis van dosis-effect-relaties, gebruikt gemaakt wordt van correcte geluidskaarten gebaseerd op de meest recent aanvaarde berekeningsmethodes. Er is geen enkele reden om hiermee te wachten tot de geluidskaarten 4de fase van 2022.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 140, 138, 139, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161,
f. Het actieplan is gestoeld op de lokale geluidsbelasting langs de wegen. Deze geluidsbelasting is een berekende waarde	114

	gebaseerd op de voorlopige berekeningsmethode die in Vlaanderen wordt gehanteerd voor wegverkeerslawaai: dit is de Nederlandse berekeningsmethode: Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002. In Nederland is deze berekeningsmethode reeds 2 maal aangepast (in 2006 en 2012) omdat deze berekeningsmethode niet meer voldeed. Zo zijn er ondermeer nieuwe wegdekcorrectiefactoren voor de levensduurgemiddelde geluidsreductie van ZOAB. Het is in elk geval onaanvaardbaar dat Vlaanderen plant om pas in 2022 van de verouderde en verkeerde Nederlandse berekeningsmethode daterend uit 2002 af te stappen.	
g.	Bij de bepaling van de impact geluidschermen wordt er naar ik vermoed ook geen rekening gehouden met reflectie-effecten op achtergelegen en tegenovergelegen woningen en op hogere gevelhoogte bij aangelegen woningen.	114
h.	Enkele inspraakreacties r.h.v. Sabijnenstraat / Augustijnenstraat geven aan dat het woon / vestigingsgebied ingesloten is door 2 bruggen die ook nog eens voor extra echo-effect en weerkaatsing zorgen (bestaande geografische elementen waarmee bij de opmaak van de geluidskaarten rekening had moeten gehouden zijn.	153, 154, 155

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Er werden verschillende opmerkingen geformuleerd betreffende de opmaak van het geluidsmodel. Zo dient rekening te worden gehouden met:
- de fout van het model;
- het reliëf van het terrein;
- de reële rijsnelheden van de voertuigen;
- de slijtage van de wegverharding;
- reflecties;
- de afwezigheid van vegetatie;
- de aanwezigheid van bruggen.

(2) Er wordt gevraagd waarom nog gerekend wordt met Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002, terwijl deze berekeningsmethode reeds 2 maal werd aangepast in 2006 en 2012.

(3) Er wordt gevraagd bij de opmaak van de geluidskaarten 3de ronde gebruik te maken van de nieuwe rekenmethode CNOSSOS.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(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.

Het is echter 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: bv. de positionele accuraatheid van sommige invoergegevens, veralgemeningen en aannames omtrent specifieke details (bv. wegverhardingen, staat van het wegdek, effectief gereden snelheid, 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.

- Er werd rekening gehouden met reliëfverschillen door het gebruiken van het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen.
- De reële rijsnelheden werden bewust niet toegepast omdat de gemiddelde reële rijsnelheden vaak lager zijn dan de maximaal wettelijk toegelaten snelheden. Er zijn weggebruikers die sneller rijden, maar er zijn er ook die trager rijden. Door te rekenen met de wettelijk toegelaten snelheden is rekening gehouden met een worst-case scenario.
- Met de slijtage van de wegverharding werd inderdaad geen rekening gehouden. Bij de opmaak van de geluidskaarten 2de fase was hiervan nog geen Vlaamse data beschikbaar.
- Bij de doorrekening van de geluidskaarten 2de fase werd rekening gehouden met één reflectie.
- Er wordt geen rekening gehouden met de aan- of afwezigheid van vegetatie. De hedendaagse akoestische software is niet in staat de invloed van vegetatie correct in te schatten. Daarom is beslist geen vegetatie in de akoestische modellen op te nemen. Bovendien wordt de invloed van vegetatie op het geluidsklimaat over het algemeen overschat. Vegetatie is immers een slechte absorber van geluid. Om een extra geluidsreducerend effect (ongeveer 3 tot maximaal 5 dB(A)) te bekomen is een dicht bos van minstens 100 meter diepte naast de af te schermen weg noodzakelijk. Dit betekent een bos met een afwisseling van hoge en lage bomen en struiken en waardoor, op alle niveaus, slechts enkele meters ver kan worden gekeken. Enkel in dat geval wordt de maximale geluiddempende werking bereikt. Beplanting over een beperkte diepte houdt dus fysisch geen geluid tegen. Toch kan verkeersgeluid, wanneer men de bron aan het zicht onttrekt, minder indringend klinken (subjectieve waarneming) of kan het verkeersgeluid gemaskeerd worden door het ritselen van bladeren. Dit verlaagt het fysisch geluidsniveau echter niet. Het gecreëerde geluid wordt minder hinderlijk ervaren.
- In het akoestisch model werd het de aanwezigheid van bruggen in rekening gebracht.

(2) Er werd nog geen rekening gehouden met de nieuwe versies van het Reken- en Meetvoorschrift omdat voor Vlaanderen de vereiste gegevens nog niet beschikbaar waren. Voor de Vlaamse wegverhardingen bestaan er immers nog geen verouderingsparameters waarmee in de nieuwe versies wel rekening wordt gehouden. Er werd wel een update doorgevoerd van de Vlaamse wegdekcorrectiefactoren. Er werd dus niet gerekend met de Nederlandse wegdekcorrectiefactoren. Deze zijn immers anders omdat de Vlaamse wegverhardingen verschillen van de Nederlandse varianten (bv. steenkaliber, samenstelling,...).

(3) Bij de opmaak van de geluidskaarten 3de ronde zal een testcase doorgerekend worden met de nieuwe Europese Rekenmethode CNOSSOS. Voor het berekenen van de geluidskaarten op zich zal echter opnieuw gebruik gemaakt worden van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai omdat:

- een zo eenduidig mogelijke vergelijking met de geluidskaarten 2de fase wordt beoogd;
- door middel van de testcase meer ervaring kan opgebouwd worden bij het gebruik van de Europese Rekenmethode CNOSSOS;
- de huidige CNOSSOS rekenmethode nog een heel aantal onduidelijkheden bevat, die nog op Europees niveau moeten uitgeklaard worden, bijvoorbeeld hoe om te gaan met de meteo-correctie, of in welke mate de zeer gedetailleerde input parameters mogen geschat of aangenomen worden.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Geen.

2.6.8. Fiche 8 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - indicatoren

Opmerking	Verwijzing
a. De geluidsbelastingkaarten werden opgemaakt aan de hand van de berekende "jaargemiddelde geluidsbelastingsindicator (de zgn. L_{den}). Er wordt uitsluitend met de parameters L_{den} en L_{night} rekening gehouden om deze geluidsbelastingkaarten op te maken.	23
b. 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 L_{den} en L_{night} 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.	23
c. Wat met piekgeluiden? Recent gaan er in de wetenschappelijke wereld stemmen op om de L_{night}-indicator aan te vullen met indicatoren die het maximale geluidsniveau en of het aantal geluidsevents in rekening brengen (Good practice guide on noise exposure and potential health effects, EEA, Technical report No 11/2010).	2
d. Er wordt enkel rekening gehouden met gemiddelde geluidswaardes, en totaal niet met de maximale waardes, wat door een discontinue lawaaibelasting zoals tramverkeer een zeer groot verschil maakt	157

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
Inspraakreacties vragen het gebruik van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren, in het bijzonder van een piek-gerelateerde (L_{Amax}) en een frequentie-gerelateerde indicator.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>
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 aanbeveling (rapport "*Night Noise Guidelines for Europe*") uit van de geharmoniseerde EU-indicator L_{night} als basis voor haar aanbevelingen, een indicator die volgens het document de meeste correlatie vertoont met gezondheidseffecten op lange termijn (chronisch).

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai schrijft voor om geluidsbelastingkaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren (L_{day}, $L_{evening}$, 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 <u>kunnen</u> aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3.*". Enkel voor luchtverkeer wordt in de overeenstemmende omzetting van dit artikel in VLAREM onder art. 2.2.4.3.1 §4. nader opgelegd dat "*ook rekening wordt gehouden met*

geluidspieken en dat zowel aantal en niveau als een combinatie van beide in aanmerking worden genomen".

Wat betreft de citatie van een inspraakreactie uit het *EEA Technical report 11/2010* (p. 34), moet deze in de correcte context geplaatst worden. De zin wordt direct aangevuld met de nuancering "*This is an ongoing field of research"* en is bovendien slechts een kanttekening in een bredere opsomming van redenen waarom L_{den} en L_{night} geschikte indicators zijn. Dezelfde pagina vermeldt bovendien dat volgens recent onderzoek "*theoretische overwegingen van de meettheorie aangeven dat een geluidsindicator gebaseerd moet zijn op de energetische opsomming van (geluids-)elementen, hetgeen alle indicators uitsluit die gebaseerd zijn op overschrijdingen van een tijdsperiode, overschrijdingen van een aantal (events/pieken), of percentielen.*". De criteria waarop L_{den} en L_{night} door de EU weerhouden werden als meest geschikte indicators, zijn de volgende: (1) Geldigheid (wetenschappelijk bewezen relatie met gezondheidseffecten), (2) Praktische toepasbaarheid, (3) Transparantie, (4) Afdwingbaarheid, en (5) Consistentie (p. 34-35). Een zo goed mogelijke bewezen correlatie met het gezondheidseffect is slechts één aspect, en zelfs niet het belangrijkste aangezien de indicatoren in de regel meer correleren met elkaar dan met het gezondheidseffect (p. 34). Zo beveelt het aspect transparantie aan om zo weinig mogelijk verschillende indicators te gebruiken (zoveel mogelijk informatie te vervatten in slechts één of enkele indicators). Het laatste aspect "consistentie" beveelt bovendien aan om voorzichtig om te gaan met veranderingen en toevoegingen ("*as little change as possible with current practice*") om zo een consistente lijn door het vroeger en toekomstig beleid te trekken.

Ten slotte moet ook benadrukt worden dat de geluidskaarten voor wegverkeer niet rechtstreeks gesuperponeerd (mogen) worden op die van spoorverkeer en luchtverkeer, aangezien de aard van het geluid verschillend is (bv. continu, half-continu, disontinu,... maar ook bv. tonaal). Dat gegeven wordt niet in twijfel getrokken. Belangrijk is het inzicht dat deze verschillen reeds vervat zitten in de bron-afhankelijke dosis-respons relaties, die gebruikt worden om van de geluidskaarten gezondheids-indicatoren af te leiden (bv. totaal aantal gehinderden).

Voor weglawaai zullen L_{den} en L_{night} dan ook de belangrijkste focus van het beleid blijven uitmaken.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.9. Fiche 9 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - referentiejaar

Opmerking	Verwijzing
a. Bij het opstellen van dit document worden als basis meetgegevens van 2011 gebruikt. Door het gebruiken van deze verouderde gegevens holt men vanaf het begin al achter de feiten aan. Dus actualisatie van deze gegevens is noodzakelijk.	1, 25
b. De Europese richtlijn legt het referentiejaar 2011 op voor de opmaak van geluidsbelastingkaarten. De actieplannen, zoals deze vandaag voorliggen, weerspiegelen dus niet langer de reële situatie op het terrein. Sinds 2011 is het wegverkeer toegenomen. Er wordt geen link gelegd met de visie betreffende de toekomstige ontwikkeling van 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.	23
c. De metingen waarop het plan gebaseerd is, dateren van 2011. Deze kunnen niet langer actueel genoemd worden. Er wordt gevraagd om nieuwe metingen uit te voeren.	28
d. De gemeente Nazareth vindt conclusies maken op basis van cijfers van 2011 niet correct wanneer geen rekening wordt gehouden met de aangroei van trafiek. De gemeente geeft aan dat zij de aangroei van trafiek wel ervaart, en vraagt of hiermee voldoende rekening werd gehouden?	30
e. De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat bepaalde data zijn voorbijgestreefd. De diabolo spoorweg en Ringweg rond Steenokkerzeel staat niet op de kaarten.	15
f. Tenslotte wordt er niet voldoende aandacht besteed aan projecten zoals Uplace die een zeer grote impact zullen hebben op lawaaihinder op de bestaande wegen want dat zal het aantal voertuigen verhogen op een plaats die nu al verzadigd is.	15
g. Er wordt geen rekening gehouden met projecten die op til staan zoals Uplace. Dit zal zeker zorgen voor stijging van de voertuigpassages langsheen de Haachtsesteenweg.	15
h. De goedgekeurde geluidskaarten dd. 13/09/2013 zijn op heden zeker niet meer representatief en actueel ingevolge de drieste onverantwoorde boomkapping omwille van de sindsdien toegenomen geluidsoverlast.	153, 154, 155

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Er wordt gesteld dat de gebruikte inputdata niet actueel genoeg zijn (referentiejaar 2011). Gevraagd wordt om deze gegevens te actualiseren.

(2) Er wordt onvoldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkeling

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) 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 actieplannen. Het cijfermateriaal heeft derhalve betrekking op de goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor het jaar 2011 conform de richtlijn, i.e. de tweede 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 derde ronde (2017) zal er een nieuwe geluidskaart worden opgemaakt, met als referentiejaar 2016. Daarna (2018) moet ook een nieuw actieplan 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 actieplannen 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 >3 miljoen voertuigpassages per jaar, betekent dit dat ze bij de opmaak van de kaarten nog niet operationeel waren.

(2) Een prognose voor de toekomstige situatie maakt geen deel uit van het actieplan. De geluidsbelastingkaarten zijn ook slechts opgesteld uitgaande van de op dat moment operationele infrastructuur en geldende verkeersintensiteiten, en om redenen vermeld in (1) 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. (zie ook fiche 26 'MER')

Aanpassingen in het actieplan
Geen.

2.6.10. Fiche 10 - Milieukwaliteitsnormen / geluidsnormen en milieudoelstellingen

Opmerking	Verwijzing
a. Bij de algemene maatregelen ter bestrijding van geluidshinder vanwege wegverkeer wordt een belangrijke rol toegekend aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA herhaalt de oproep die hij bij aanvang van deze legislatuur geformuleerd heeft om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2013 verder uit te werken, het af te stemmen op het nieuwe Beleidsplan Ruimte en het als kader te gebruiken voor de milieudoelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit.	MORA
b. Vraag om duidelijk normenkader voor wegverkeerslawaai uit te werken met uniforme toepassingsmodaliteiten voor alle nieuwe wegenprojecten.	MORA, 4
c. Voor die projecten die niet MER–plichtig zijn pleit AZG dat er ook een kader wordt ontwikkeld om de gezondheidsimpact van geluid te beoordelen en milderende maatregelen te verplichten.	2
d. Bij gebrek aan een wettelijk toetsingskader ontstaan zo in de praktijk buitenwettelijke toetsingskaders, waarvan de naleving en afdwingbaarheid niet gecontroleerd kan worden. Het jaarverslag van 2014 van de ombudsman toonde dat daardoor gelijkaardige wegenprojecten in zake geluid in de praktijk een erg verschillende beoordeling kenden.	4
e. Opmerking dat de overheid duidelijke regels en normen oplegt aan tal van activiteiten en personen, maar dit voor haar eigen luidruchtige wegen niet doet. Er wordt opgemerkt dat eens een nieuwe gewestweg is aangelegd, AWV dit als een bestaande weg beschouwd, waarbij het Agentschap enkel nog volledig wil tussen komen voor de kosten voor geluidsbeperkende maatregelen vanaf een gemeten niveau van 80 dB terwijl in het kader van een MER bij het ontwerp wordt uitgegaan van 50 a 60 dB (naargelang het toetsingskader.	4
f. Er bestaat geen geluidsnorm voor de uitlaat van voertuigen (vb vrachtwagens, bussen).	15
g. Tot dusver werden door het Vlaams Gewest formeel nog geen 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.	23
h. AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) " Wanneer treedt dit in werking? Maakt dit constant lawaai of enkel wanneer een obstakel (voetganger/fietser) gedetecteerd wordt? Verschuift de geluidshinder van de motor dan niet naar de geluidshinder van het AVAS?	2
i. Er wordt door een inspreker het volgende voorgesteld : De maximale geluidsnorm overdag maximaal 60 db(A) en 's nachts tussen 22 u - 6 u. 50 dB(A) op alle wegen in Vlaanderen.	71

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties formuleren opmerkingen over:

//

(1) Oproep om het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te werken en af te stemmen met het nieuwe Beleidsplan Ruimte. (a)
(2) Het ontbreken van een duidelijk normenkader voor wegverkeerslawaai en VLAREM milieukwaliteitsnormen. (b, c, d, e, g, i)
(3) Het ontbreken van geluidsnormen voor de uitlaat van voertuigen. (f)
(4) Vraag wanneer AVAS (waarschuwingsgeluid elektrische wagens) in werking treedt en of de geluidshinder van de motor dan niet verschuift naar AVAS. (h)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Het bestuur staat achter deze oproep van de MORA (Mobiliteitsraad) en deelt de mening dat Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte op elkaar moet worden afgestemd.

(2) Tot dusver werden door het Vlaamse gewest formeel nog geen dergelijke milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld, als basis voor de opmaak van geluidsactieplannen. De inhoud van het begrip 'milieukwaliteitsnormen' in de zin van 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 nemen. Volgens het hoger vermelde 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 dient ook te 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 verkeerslawaai 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 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de mobiliteitsuitdaging beheersbaar tracht te maken door de dichtheid van woongelegenheden en werkplekken nabij collectieve vervoersknooppunten te verhogen[3]. Het is in dit opzicht belangrijk dat de Vlaamse overheid

[3] Witboek BRV, p. 55: ***Strategische doelstelling: Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen***
De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen de 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens 30%. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.

een gewestelijk isolatievoorschrift uitwerkt als onderdeel van een wettelijk kader voor omgevingslawaai. Daarnaast zal de Vlaamse overheid ook een ondersteunende rol spelen door het informeren, sensibiliseren en assisteren 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 (§ 11.3.2 van het actieplan).

In het actieplan is onder § 5.2 een langetermijnstrategie opgenomen waarin een benadering wordt toegelicht voor het uitwerken van een algemeen samenhangend beoordelingskader voor geluid veroorzaakt door verschillende verkeersmodi (spoor-, weg- en luchtverkeer):

(3) Zoals ook vermeld onder § 10.4.1 van het actieplan wordt de geluidsemissie van voertuigen geregeld in de Europese Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014. De implementatie van Europese productrichtlijnen, waaronder ook de geluidsemissie van voertuigen, is een bevoegdheid van de federale overheid.

(4) Zoals ook vermeld onder § 10.4.1 stelt Verordening (EU) nr. 540/2014 dat uiterlijk op 1 juli 2019, door de fabrikanten in nieuwe hybride elektrische en puur elektrische voertuigtypen een AVAS (*Acoustic Vehicle Alerting System*) geïnstalleerd wordt dat voldoet aan de voorschriften van bijlage VIII van de Verordening. En dat uiterlijk op 1 juli 2021 door de fabrikanten in alle nieuwe hybride elektrische en puur elektrische voertuigen een AVAS wordt geïnstalleerd. Vóór die data dienen de fabrikanten ervoor te zorgen dat, wanneer zij ervoor kiezen om een AVAS in voertuigen te installeren, die AVAS voldoen aan de voorschriften opgenomen in bijlage VIII van de Verordening.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.11. Fiche 11 - Gebruik van plandrempels en methodiek knelpuntenlijst

Opmerking	Verwijzing
a. Het ontwerp actieplan (p. 31) geeft aan dat hinder optreedt vanaf een L_{den}-niveau van 42 dB en dat gezondheidseffecten zoals een hoge bloeddruk of ischemische hartziekten kunnen optreden vanaf een L_{den}-niveau van respectievelijk 50 dB en 60 dB. In dat opzicht lijkt een plandrempel van 70 dB hoog. De Raad heeft er echter begrip voor dat een beleid ergens moet beginnen en dat niet alle problemen ineens kunnen aangepakt worden.	Minaraad
b. De voorziene planwaarde van 70 dB (wegverkeer) is niet gezondheidskundig. Hoe werd deze afweging gemaakt? We begrijpen dat de problemen stapsgewijs worden aangepakt te beginnen met de meest hinderlijke situaties, op lange termijn moeten er meer ambitieuze doelen gesteld worden. De plandrempel moet in de tijd dalen in de richting van gezondheidskundige richtwaarden zoals bv. die van WHO. Dit zal ook nodig zijn om de doelstelling van de vooropgestelde reductie van het aantal ernstig gehinderden te halen. In het actieplan is opgenomen dat een plandrempel van L_{den} = 70 dB overeen komt met een percentage van 25% potentieel ernstig gehinderden.	2
c. "*Wegdelen met meer dan 50 wooneenheden blootgesteld aan de plandrempel van 70 dB L_{den} werden geselecteerd en aangeduid als een "potentiëel knelpuntdeel."* Als men dit toepast wil dit wil zeggen dat niet elke burger recht heeft op dezelfde bescherming voor zijn/haar gezondheid?	2
d. Er bestaat consensus over het feit dat wegverkeerslawaai vanaf 60 decibels (dB) een significant deel van de omwonenden hindert en een relatief klein deel zelfs al ernstig hindert. Bij hogere geluidsniveaus neemt de hinder in ernst alleen maar toen, als ook het risico op gezondheidseffecten. Verstoring van de slaap komt al voor vanaf een geluidsniveau van 50 dB en wordt een ernstig probleem vanaf 55 dB. In het ontwerpactieplan wegverkeerslawaai wordt vastgesteld dat meer dan 880.000 Vlamingen elke nacht een hogere waarde dan die 55 dB moeten ondergaan als gevolg van het lawaai van wegen. Ondanks deze gegevens, die ook in het ontwerpplan terug te vinden zijn, gaat het actieplan slechts uit van een norm van 70 dB als drempelwaarde waarboven acties [slechts] in overweging worden genomen (pag. 16). Dit is dus al ver boven de hinderlijke norm, temeer omdat geweten is dat een stijging met 3 dB een verdubbeling in geluidsenergie betekent. Een duidelijke verantwoording voor die 70 dB ontbreekt. Het feit dat bij 70 dB het aantal potentieel ernstig gehinderden 25% bedraagt (pag. 29 en 31) verschuift ter zake enkel het probleem naar de vraag waarom de norm op 25% ernstig gehinderden moet worden gelegd. Alle (ernstig) gehinderden hebben recht op een aanvaardbaar niveau van bescherming.	4

e.	Op p. 31 is onduidelijk waarom een buffer van 250 meter genomen wordt. Het is onduidelijk waarom dit criterium relevant is. Komen er buiten die 250 meter-zone geen (potentieel) ernstig gehinderden voor?	4
f.	De kaart met knelpunten is enigszins misleidend (niet duidelijk over welke wegdelen, in welke gemeente het juist gaat). Er wordt gevraagd om de kaart in de geluidsactieplannen aan te passen.	7
g.	Met betrekking tot knelpunt 29 (*ter hoogt van de N37 Ardooisesteenweg) werd aangegeven dat* de lokale verkeerssituatie op de N37 is sinds 2011 grondig gewijzigd. Zo is de N37 de facto onderbroken voor doorgaand verkeer in de binnenstad en omgelegd langs de Mandellaan en Kaaistraat.	7
h.	De gemeente Waregem merkt op dat er langs de N43 2 locaties op de knelpuntenlijst zijn opgenomen. De gemeente merkt op dat bij de herinrichting van de N43 deze knelpunten zullen verdwijnen. Er zal een stillere wegbedekking komen en de toegelaten snelheid zal lager zijn.	13
i.	De gemeente Kortrijk merkt op dat op basis van het geleverde materiaal de specifieke zones van de knelpunten op het grondgebied Kortrijk niet precies te detecteren zijn.	19
j.	Het ontwerp actieplan vermeldt niet per knelpunt welke specifieke maatregelen mogelijk zijn en wat de impact hiervan per knelpunt kan zijn.	19
k.	Op p. 31 wordt gesteld dat een prioritair geluidsknelpunt uit minstens 10 aangrenzende wegdelen van 100m (minimale lengte van 1 km) moet bestaan met telkens 50 wooneenheden binnen een buffer van 250 m rond het betreffende wegdeel. Er werd voor dit criterium gekozen omwille van efficiëntie. Het is efficiënter om bepaalde maatregelen aan te leggen over grotere afstanden. Stad Gent begrijpt dat een efficiënt beheer van de geluidsknelpunten vereist is. Echter, wanneer er kleine, dichte woongebieden (vb. de kleine woonkern Baarle, gelegen langsheen de E40 in het zuidwesten van Gent) getroffen worden zou van deze arbitraire indeling toch afgeweken moeten kunnen worden. Maatregelen andere dan geluidsschermen kunnen al effectief zijn bij kleinere afstanden (bvb stille wegdekken,...).	22
l.	Klopt het dat ook de hoogte van de geluidsniveaus nu geen rol meer speelt bij het bepalen van de prioritaire geluidsknelpunten? Woonzones langsheen een korter wegsegment dan 1 km die aan hoge geluidsniveaus blootgesteld worden zullen dus nooit prioritair worden?	22
m.	Waarom worden nu andere criteria gehanteerd en heeft men de vroegere werkbasis (bepaling prioriteiten fase 1) niet verder uitgediept?	22
n.	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 ernstig gehinderden anderzijds blijkt dat bij een L_{den}-	23

	geluidsniveau van 73 dB vanwege spoorverkeer het aantal potentieel ernstig gehinderden 19% bedraagt. Voor een L_{den}-geluidsniveau van 70 dB 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 GPG 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} van 42 dB. Gezondheidseffecten zoals een hoge bloeddruk of ischemishe 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.	
o.	De gemeente Kortenberg merkt bij de methodiek voor het opstellen van de knelpuntenlijst op dat door de gehanteerde methodiek zeer veel, zeer zwaar getroffen gebieden niet worden weerhouden. Zoals reeds eerder vermeld, werd er geen rekening gehouden met het cumulatief effect van reeds aanwezige geluidsbronnen.	23
p.	Het vastleggen van een plandrempel en detecteren van knelpuntlocaties laat uitschijnen dat geluidshinder beperkt is tot deze locaties. Dit is echter niet het geval.	28
q.	Daarnaast is in het ontwerp actieplan vermeld dat op basis van internationale inzichten en Europees onderzoek 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. De gekozen drempel van een L_{den}-niveau van 70dB als gedefinieerde plandrempel is in feite arbitrair gekozen om uiteindelijk maar tot een beperkt aantal aan te pakken knelpunten te komen. De overheid kiest daardoor er bewust voor om een kwart (25%) van de ernstig gehinderden blijvend bloot te stellen aan een niveau dat schadelijk is voor de gezondheid. Ik heb dan ook ernstige bezwaren bij deze hoge drempelwaarde.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161,
r.	Daarnaast is er mijn inziens ook onredelijk om te stellen dat er minstens 10 opeenvolgende potentiële knelpuntdelen dienen te zijn om te kunnen spreken van een prioritair knelpunt. Zones met een hoge belasting die net korter zijn dan 1 kilometer of toevallig onderbroken worden door een sectie van 100m die net onder de arbitrair gekozen drempelwaarde van 70dB valt, verliezen daardoor ten onrechte hun status van prioritair knelpunt. Er wordt aangedrongen op een herevaluatie op basis werkelijke gemeten waardes, correcte berekeningsmethodes en realistische drempelwaardes.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139,140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161,

s.	In het ontwerp actieplan staat vermeld dat op basis van internationale inzichten en Europees onderzoek wordt aangegeven dat hinder optreedt vanaf een geluidsniveau (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. In het voorgestelde actieplan wordt er echter een veel hogere plandrempel met een L_{den}-niveau van 70dB gekozen. Deze drempel wordt gehanteerd om te bepalen of er al dan niet maatregelen nodig zijn om de geluidsoverlast van de betrokken weg te beperken. Citaat uit het actieplan over de consequenties van deze keuze: "*Op basis van de EU-dosis-responsrelaties kan worden afgeleid dat een geluidblootstelling van L_{den} = 70 dB overeen komt met een percentage van 25% potentieel ernstig gehinderden. Bij dit niveau neemt het risico op gezondheidseffecten sterk toe.*" De inspreker vindt het opmerkelijk dat Vlaanderen het OK vindt dat 25% van de omwonenden in die mate ernstige hinder ondervinden dat ze sterk toegenomen gezondheidsrisico's lopen. De inspreker heeft ernstige bezwaren bij dit lage ambitieniveau met een hoge drempelwaarde in het actieplan	114
t.	Er wordt aangegeven dat de plandrempel van L_{den} = 70 dB onredelijk hoog is. Er wordt hierbij verwezen naar het Nederlandse actieplan voor wegverkeerslawaai. *In Nederland is immers in 2012 reeds beslist om de geluidsdrempel langs rijkswegen te verlagen van 68 dB naar 65dB. Het aantal ernstig gehinderden met gezondheidsrisico's is daarbij significant lager.* Er wordt aangegeven dat er geen enkele verantwoording te bedenken is waarom Vlaanderen niet voor eenzelfde plandrempel zou kiezen als in Nederland.	114
u.	Het uitmiddelen van de geluidsbelasting over een zone van 100 meter en een diameter van 250 meter bij de berekening van de knelpuntenlijst, heeft tot gevolg dat heel wat omwonenden blijvend aan ernstige hinder worden blootgesteld, zelfs al is de lokale geluidsbelasting significant hoger dan de reeds zeer hoog gekozen plandrempel van 70 dB. Deze praktijk zorgt ervoor dat heel wat zones ten onrechte niet op de prioritaire knelpuntenlijst komen te staan.	114
v.	Daarnaast is het mijn inziens ook onredelijk om te stellen dat er minstens 10 opeenvolgende potentiële knelpuntdelen dienen te zijn om te kunnen spreken van een prioritair knelpunt. Zones met een hoge belasting die net korter zijn dan 1 kilometer of toevallig onderbroken worden door een sectie van 100 m die net onder de arbitrair gekozen drempelwaarde van 70dB valt, verliezen daardoor ten onrechte hun status van prioritair knelpunt.	114
w.	Ter prioritering van de op te lossen problemen wordt een plandrempel gehanteerd van L_{den}> 70 dB. Dit is vrij hoog om	15

te hanteren langs drukke wegen die dikwijls ook door woonkernen gaan	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De volgende elementen met betrekking tot het gebruik van plandrempels en de methodiek knelpuntenlijst komen in inspraakreacties aan bod en worden hierna punt per punt behandeld:

(1) Er wordt een verantwoording gevraagd voor de keuze van de plandrempel van L_{den} 70 dB. (a, b, d, n, p, q, r, s, t, w)
(2) Er wordt opgemerkt dat door keuze van de criteria voor het afbakenen van een knelpunt niet alle gehinderden in rekening worden gebracht. (c, e, k, l, o, p, r, u, v).
(3) Er wordt gevraagd om de ligging van de locaties op de knelpuntenlijst te verduidelijken. (f, g, h, i)
(4) Er wordt opgemerkt dat het actieplan niet per knelpunt vermeldt welke specifieke maatregelen zullen genomen worden en wat de impact is. (j)
(5) Er wordt gevraagd waarom er nu andere criteria worden gehanteerd dan bij de prioriteitenlijst geluid fase 1. (m)
(6) Er wordt gevraagd omrekening te houden met het cumulatief effect van reeds aanwezige geluidsbronnen. (o)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De Europese Richtlijn Omgevingslawaai vraagt dat de maatregelen die worden opgenomen in het actieplan, 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 actieplan is dit doorvertaald als een "plandrempel". De aanpak op basis van prioriteiten wordt bovendien ook expliciet vermeld onder de doelstelling van de richtlijn onder art. 1, lid 1. Vandaar dat de in dit actieplan voorgestelde maatregelen er op gericht zijn om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempel van 70 dB L_{den} en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst (zie verder). 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 actieplan onder hoofdstuk 8 zal de keuze van de plandrempel voor het volgende plan worden herbekeken en indien nodig worden bijgestuurd.
In het actieplan wordt onder § 8.1 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.

(2) Met de gehanteerde methodiek worden inderdaad niet alle woningen met een geluidsbelasting van meer dan L_{den} 70 dB 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 criteria werden bepaald om knelpunten af te bakenen (zie ook punt 1 hierboven). De buffer van 250 m die werd beschouwd om het aantal wooneenheden boven L_{den} > 70 dB langs een wegsegment van 100 m te bepalen, is op zich niet bepalend voor de uitkomst van de knelpuntenlijst. Het is namelijk zo dat de L_{den} 70 dB geluidscontour zich op de geluidskaarten tot ongeveer 250 m van de weg uitstrekt. Een grotere bufferafstand nemen zou dus voor het bepalen van het aantal wooneenheden blootgesteld aan L_{den} > 70 dB nagenoeg geen effect hebben. Daarnaast neemt de nauwkeurigheid van de berekende geluidsniveaus ook af met toenemende afstand van het wegsegment.

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. stillere wegbedekking en geluidsschermen) aan te leggen over grotere afstanden. Uiteraard zullen voor het volgende plan de gehanteerde criteria worden herbekeken en indien nodig worden bijgestuurd.

(3) Het is de bedoeling een globaal overzicht en inzicht te geven in de toegepaste methode voor het bepalen van de knelpunten. Een algemene aanpak werd eveneens kort geschetst. In de loop van 2016 zal AWV starten met alle knelpunten in detail te onderzoeken. Op die manier kan de meest efficiënte maatregel voor elke locatie bepaald worden. Zoals toegelicht in fiche 1 'Samenwerking met andere instanties en overheden' zijn er 20 van de 86 knelpunten die niet onder het beheer van het Vlaamse Gewest vallen. In het actieplan zal dit worden verduidelijkt. Er zal op de website van het Departement LNE een hogere resolutie kaart worden opgenomen waarop de knelpunten worden weergegeven, zodat de ligging van de knelpunten wordt verduidelijkt.

(4) Het klopt dat er niet per knelpunt werd opgenomen welke specifieke maatregel zal genomen worden. De reden hiervoor is te vinden in het feit dat deze onderzoeken nog opgestart moeten worden. AWV zal de knelpuntenlijst stap voor stap overlopen en nagegaan wat de mogelijke oplossingen zijn voor het creëren van een geluidsluwer klimaat. Hiervoor is een grondige analyse van de bestaande toestand en eventuele resultaten van geluidsmetingen en akoestische modellering nodig. Hierbij zal ook de efficiëntie van de oplossingen worden geëvalueerd. AWV zal in 2017 starten met deze onderzoeken.

(5) De prioriteitenlijst geluid is een actie die volgt uit het Actieplan Wegverkeerslawaai fase 1. Zoals toegelicht onder § 10.7 van het actieplan is de prioriteitenlijst geluid voornamelijk gericht op de plaatsing van schermen. Bij het opstellen van de lijst werden zones waar geluidswerende constructies in een bepaalde zone niet mogelijk zijn (bv. door plaatsgebrek of door het vrijhouden van erftoegangen), verwijderd uit de lijst. De prioriteitenlijst geluid is dus een objectief en efficiënt mechanisme om het beschikbare budget voor de plaatsing van schermen te besteden maar geeft dus geen volledig beeld van alle 'prioritaire locaties'. De knelpuntenlijst omvat dus zones waar ook andere geluidsmilderende maatregelen denkbaar zijn. Daarnaast focust de knelpuntenlijst op het wegwerken van de hoogste geluidsniveaus (L_{den} > 70 dB) in tegenstelling tot de prioriteitenlijst geluid dat geen mechanisme is om de specifieke blootstelling aan de hoogste niveaus te beperken maar focust op een globale reductie van de hinder.

(6) Zoals ook aangegeven in de fiche 'opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - bereik/rapportering' is het binnen de 5-jarige cyclus van rapportering niet aangewezen om de opmaak en vaststelling van kaarten en actieplannen voor alle infrastructuurbronnen procesmatig samen te voegen. De dataverzameling, de externe studies, de verplichte adviezen,... vragen immers elk hun specifieke aanpak en timing. Bovendien is het geografisch aandachtsgebied verschillend en van een andere schaal. Een samenvoeging zou de vaststelling en goedkeuring van geluidskaarten en actieplannen onnodig complexer maken, met het risico op ongewenste vertragingen. Dit geldt bijgevolg ook voor de opmaak van een knelpuntenlijst. Rekening houdend met de verschillende hindergevoeligheid van de bronnen weg-, lucht- en spoorverkeer en de relatief hoge plandrempel die in het actieplan wegverkeerslawaai wordt gehanteerd, is het aantal gemeenschappelijke 'knelpunten' naar verwachting eerder beperkt en zal binnen de gedetecteerde knelpunten in 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 rekening te houden de impact van een gecumuleerde geluidsbelasting van verschillende bronnen.

Aanpassingen in het actieplan

In hoofdstuk 8.2 zal worden verduidelijkt welke knelpunten wel en niet vallen onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Er zal op de website van het Departement LNE een hogere resolutie kaart worden opgenomen waarop de knelpunten worden weergegeven, zodat de ligging van de knelpunten wordt verduidelijkt.

2.6.12. Fiche 12 - Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen

Opmerking	Verwijzing
a. Er moet in de eerste plaats ingezet worden op milderende maatregelen aan de bron. Dit punt mag meer aandacht krijgen.	13
b. De Minaraad vindt dat voor de prioritering voor het nemen van maatregelen rekening moet gehouden worden met de planologische bestemming van het gebied waarin woningen gebouwd zijn (woon- en woonuitbreidingsgebieden versus andere bestemmingen) en met de al dan niet zone-vreemdheid van die woningen. Hieronder ligt een fundamentele discussie over het aanvaardbare hinderniveau in relatie met de planologische bestemming. Met andere woorden in welke mate heeft het planologisch regime voorrang op het feitelijke gebruik in het kader van de milieubescherming. Dit debat moet, bijvoorbeeld in het kader van de omgevingsplannen, gevoerd worden.	Minaraad
c. De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat Lawaaihinder moet aangepakt worden: Vooral aan de bron: - Stiller wegdek (stille asfalt, stil beton, stille uitlaten) - Gebruikers van de wegen (stille banden, stillere voertuigen) - Vermindering aantal gebruikers - Vermindering snelheid van de voertuigen Door reductie van bestaand geluid (als het niet anders kan) - Isolatie woningen - Natuurlijke geluidsdempers: bosjes en plantsoenen tussen verkeerswegen en woongebieden.	15
d. Er staat niets in het rapport over de secundaire overlast. De wegen zijn niet meer gemaakt voor de hoeveelheid verkeer die ze te verwerken krijgen: bijgevolg is er sluipverkeer dat ook geluidsoverlast en een veiligheidsprobleem veroorzaakt.	15
e. Het gemeentebestuur van Maasmechelen is van mening dat er ook door middel van aanplantingen van de bermen en de aangrenzende gebieden geluidsreducerende effecten bereikt kunnen worden. De gemeente Maasmechelen geeft aan dat het een gemiste kans is dat dit niet is opgenomen in het ontwerp actieplan. Er wordt hierbij verwezen naar het onderzoekswerk van W. Huisman, Katholieke Universiteit Nijmegen. Uit de studie blijkt dat het effect van een bos op de A-gewogen immissieniveaus van wegverkeerslawaai op korte afstanden zeer gering is, maar toeneemt bij grotere afstanden totdat op 100 tot meter een maximum van 8 db(A) tot 16 dB(A) wordt bereikt. Bij vegetatie heeft ook de bodem een invloed op geluidsabsorptie. De correcte aanplanting van bermen met aangrenzende gebieden (bossen) kan een geluidswerend effect hebben, en heeft daarenboven een ecologische en landschappelijke meerwaarde en in een aantal gevallen ook een psychologisch en maskerend effect. In het bezwaarschrift van de gemeente Maasmechelen wordt dan ook gevraagd om deze maatregel duidelijk toe te lichten	21

	bij de actieplannen en de mogelijkheden voor de locaties voor - dewelke niet als geen knelpuntlocatie zijn aangeduid - verder te onderzoeken. Het Agentschap Natuur en Bos en de gemeentebesturen zijn hierbij belangrijke partners.	
f.	Globaal is de Stad Gent van oordeel dat de ontwerp geluidsactieplannen te eenzijdig mikken op curatie van bestaande geluidshinder, en te weinig gericht zijn op preventieve maatregelen zoals een reductie van het wegverkeer, snelheidsverlagingen in dichtbevolkte agglomeraties,... Deze ontbreken quasi integraal.	22
g.	De stad Gent heeft enkele opmerkingen m.b.t. de passages 'snelheidsreductie' die in het actieplan zijn opgenomen. De stad Gent geeft aan dat over de positieve effecten op luchtkwaliteit en verkeersveiligheid ten gevolge van een dergelijke snelheidsbeperkende maatregel niets wordt vermeld, terwijl dit zeker relevante argumenten zijn in een stedelijke agglomeratie waar veel bewoners worden blootgesteld aan een hoger geluidsniveau en een slechtere luchtkwaliteit. De stad Gent geeft aan dat ter hoogte van drukke verkeerswisselaars een snelheidsverlaging gunstige effecten kan hebben naar verkeersveiligheid toe. Concreet is de Stad Gent voorstander van een snelheidsregime van 100 km/u (behoudens stroken waar er nu reeds een snelheidsbeperking van 90 km/u in voege is) binnen de stadsregio op het hoofdwegennet, waarvan E40, E17 en R4 onderdeel uitmaken.	22
h.	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.	23
i.	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.	23
j.	De gemeente Kortenberg verwijst naar de studie "Geluidswerende maatregelen, voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen" van de Afdeling Wegenbouwkunde (AWV) in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester en geeft hierbij aan dat dergelijke studie een bron van inspiratie kan vormen voor het uitwerken van op maat gemaakte actieplannen.	23
k.	De gemeente Wezembeek-Oppen geeft aan dat in het actieplan nergens wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten van de al dan niet te nemen maatregelen. Op die wijze worden uiteraard de bredere, maar duurdere en effectieve maatregelen a priori niet weerhouden. Daarom verzoeken wij de Vlaamse Regering om deze effecten alsnog te becijferen en de problematiek op een meer holistische wijze aan te pakken.	24

l.	De gemeente Zulte stelt voor om het gebruik van geluidarme wagen-bussen (elektrisch) te stimuleren, door onder andere voorzien van oplaadpalen langs deze wegen.	26
m.	De gemeente Zulte stelt voor om na te gaan waar een snelheidsverlaging kan ingevoerd worden. Bij een daling van de rijsnelheid van 120 km/u naar 90 km/u wordt een daling van het geluidsemissie niveau van personenwagens van 2 dB verwacht.	26
n.	Een halvering van het aantal voertuigen zorgt voor een verwachte daling van het geluidsniveau van 3 dB. Dit kan door in te zetten op carpoolparkings.	26
o.	De gemeente Kraainem dringt aan dat de oplossingen die in dit ontwerp actieplan worden voorgesteld vanuit een interdisciplinair standpunt bekeken moeten worden. Er wordt aangegeven dat het wegverkeer niet enkel geluidsoverlast maar ook luchtvervuiling, parkeerproblemen, fileproblemen,... met zich meebrengt. De gemeente Kraainem vindt het noodzakelijk om ook de oorzaak van het probleem aan te pakken: overmatig wegverkeer. De gemeente Kraainem is dus van mening dat er in bredere zin naar het mobiliteitsbeleid gekeken moet worden om onder andere een oplossing te vinden voor de geluidsoverlast.	27
p.	Burger woont zelf langs een drukke verkeersweg maar kan hiermede leven op 2 items na: "ik word regelmatig opgeschrikt door rijdend discobars in auto's. Vooral in het weekend worden we 's nachts meermaals wakker door passerende wagens met discogedreun. (bovendien lijkt met dit meer schadelijk voor de concentratie dan een paar glaasjes... wellicht voor een andere dienst....) motorrijders met opgefokte uitlaat... een motor is een verplaatsingsmiddel en mag ook gebruikt voor genot. Maar nooit om eigen agressie kwijt te spelen een buurt minutenlang te terroriseren".	49
q.	In de modellering en de voorgestelde oplossingen wordt gerekend met theoretische snelheden, nl. de aangegeven maximumsnelheden op een bepaalde weg. Dit zegt evenwel niets over de werkelijke snelheden, die vaak boven deze maximumsnelheid liggen. Een daadwerkelijke toepassing van de maximumsnelheid zou m.i. op veel knelpunten de toestand al een heel stuk leefbaarder maken.	50
r.	Er wordt gevraagd om bij de selectie en dimensionering van een geluidscherm ook rekening te houden met de impact van de effecten van geluidsweerkaatsing en het 'overwaaien' van geluidsgolven op de iets verder gelegen woningen en woongebieden mee in rekening worden gebracht.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120,, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143,

	144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161
s. Er wordt voorgesteld om het veralgemeend toepassen van voldoende hoge "groene" geluidsschermen die zijn begroeid met levende planten ('Green Wall') als milderende maatregel in het actieplan op te nemen (waarbij ook de bestaande harde betonnen geluidsschermen worden vervangen).	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120,, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161, 73
t. Er wordt opgemerkt dat het voorgestelde actieplan stelt dat de impact van de snelheidsbeperking minimaal is. Er wordt hierbij opgemerkt dat in Duitsland en Frankrijk vaak een snelheidsbeperking wordt toegepast om geluidsoverlast te beperken op plakken waar een snelweg door of naast een woonomgeving loopt.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120,, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161
u. Het toegelichte voorstel van generieke maatregel voor het verplicht gebruik van geluidsarme banden op Vlaams of Europees niveau lijkt niet afdoende. Ten eerste omdat er naast Vlaamse ook heel vele buitenlandse (van buiten de EU) weggebruikers zijn. Ten tweede omdat geherprofileerde banden niet door de (Europese) regelgeving inzake geproduceerde rolgeluiden worden gevat. Herprofilering is een praktijk die veelvuldig bij vrachtwagenbanden wordt toegepast. Gezien de relatief grotere bijdrage van vrachtverkeer in wegverkeerslawaai, het vele buitenlandse vrachtverkeer dat gebruik maakt van de E40, en de praktijk van herprofilering, zal de maatregel voor de verplichte aanschaf van geluidsarme banden in Vlaanderen niet volstaan. Enkel een snelheidsverlaging zal de opwekking van wegverkeerslawaai door het rolgeluid van banden voldoende kunnen beperken. De impact van de toekomstige wetgeving op gebied van het geluid van banden mag dan ook niet worden overschat in het kader van een mogelijke algemene daling van het L_{den} niveau in Vlaanderen.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161
v. Het toegelichte voorstel van generieke maatregel voor het verplicht gebruik van geluidsarme banden op Vlaams of Europees niveau lijkt niet afdoende.	73
w. Als nieuwe maatregel wordt voorgesteld een verbod uit te vaardigen in heel Vlaanderen op het transporteren van	69

	goederen met aanhangwagens die niet voorzien zijn van een geluidsisolerende overkapping, en dit gedurende de kern-rusttijden, bijvoorbeeld na 22u00 's avonds en vóór 6u00 's morgens.	
x.	Er wordt voorgesteld het tunen of aanpassen van een (motor)voertuig te verbieden zodat het meer lawaai kan maken, vb. een andere uitlaat die meer lawaai maakt, een geluidsinstallatie installeren zodat het voertuig een rijdende discobar wordt.	71
y.	Het gebruik van de claxon verbieden in de stad en zoveel mogelijk beperken (vb. verbod op het gebruik van de claxon in de Oostenrijkse hoofdstad Wenen).	71
z.	Het aanpakken van prioritaire voertuigen die hun sirene misbruiken zonder dat er een urgentie of opdracht is (vb. om een rotonde sneller te kunnen nemen, eten of drinken te gaan halen,...). Het sensibiliseren van de bestuurders van prioritaire voertuigen om het gebruik van de sirene beperkt in te zetten en uitsluitend voor noodsituaties (vb. secundair ziekenvervoer, politievoertuigen luchthaven,...)	71
aa.	De pakkans vergroten en het beteugelen van (motor)rijders die de openbare weg misgebruiken als een racecircuit (vb. klaverbladracers en Ring rond Brussel racers,...).	71
bb.	Ring rond Antwerpen, Ring rond Brussel en alle belangrijke grootstedelijke gebieden is het aangewezen om naar analogie van Oostenrijk en Nederland om de snelheid van 120 km per uur terug te brengen naar 100 of 90 km per uur. Deze maatregelen bevorderen de verkeersveiligheid (minder ongevallen), het vermindert de lawaaihinder door wegverkeer en de emissie van schadelijke stoffen voor de volksgezondheid, dit betekent gemiddeld per auto: 38% minder stikstofoxide, 22% minder koolstofdioxide en 31% minder fijn stof. Als deze maatregel gecombineerd wordt met de harmonisering van de verkeersstroom kunnen de emissies nog verder gereduceerd worden. Het laten respecteren van deze snelheidsbeperking kan door duidelijke strengere verkeersregels, daarbij passende infrastructuur, het handhaven door bewaking mits inzet van nieuwe technologie zodat de snelheidsbeperking effectief wordt gerespecteerd (vb. trajectcontrole...).	71
cc.	Er zijn ook maatregelen nodig om de geluidshinder door wegverkeer 's avonds en 's nachts te beperken: -Tussen 22 u en 5 u. de snelheid te verlagen van 120 km per uur naar 100 km per uur voor auto's en moto's, 80 km per uur voor bussen en 60 km per uur voor vrachtwagens met meer dan 7,5 ton. Dit geldt voor geluidsarme vrachtwagens, voor luidruchtige vrachtwagens moet er 's nachts een nachtrijverbod ingevoerd worden (vb. Oostenrijk).	71
dd.	Gewestwegen: de snelheid terugbrengen van 90 km per uur naar 70 km per uur en naar 50 km per uur of lager indien de situatie dit vereist (nabijheid school).	71

ee. Het ecorijden bevorderen door op een slimme manier de maximale snelheid gradueel op- of af te bouwen. Er zijn nog teveel zulke ongerijmdheden te vinden op zowel sommige autosnelwegen als op gewestwegen (vb. van 50 km per uur naar 90 km per uur en bij een volgend kruispunt terug naar 70 km per uur).	71
ff. Bij nieuwe of aanpassen van bestaande infrastructuur ook de nodige geluidsbeschermende maatregelen voorzien: geluidschermen, snelheidsbeperking, trajectcontrole, slimme verkeersborden, geluidsarme asfalt en het aanpassen van de infrastructuur.	71
gg. Het actieplan onderbenut de mogelijkheden om brongerichte maatregelen te nemen, er is nog veel ruimte om winst te boeken: - een elektrisch/benzine hybride- en een elektrisch voertuig maakt significant minder lawaai, ca. 40 dB(A) dan een diesel voertuig, ca. 70-80 dB(A). De aankoop van een elektrisch/benzine hybride en een elektrisch voertuig kan gestimuleerd worden via bijsturing van de BIV, jaarlijkse verkeersbelasting, stimuleren van oplaadpunten voor elektrische voertuigen,... Deze maatregel levert op termijn een grotere winst op dan zich te richten op het vervangen van de huidige banden door geluidsarme banden, die al meer dan 30 jaar bestaan. - Het fiscaal beleid voor bedrijfswagens en het gunstig fiscaal regime voor de aanschaf van een motorvoertuig en de uitrusting fiscaal aftrekbaar te maken voor het woon/werkverkeer zijn verkeerde signalen door de federale overheid. - Het zou interessanter zijn om woon/werkverkeer fiscaal interessant te maken voor milieuvriendelijke manieren van vervoer: fiets, openbaar vervoer,... Uiteraard rekening houdend met personen met een handicap die aangewezen zijn vervoer per auto. Ook de vergroening van de bedrijfsvoertuigen zal ook al een heel groot verschil maken voor iedereen zowel wat de lucht- als de geluidshinder betreft. (bedrijfswagens: aftrek van brandstof, verzekering, inschrijvings- en jaarlijkse autobelasting zijn niet voor handen voor bestuurders van een personenvoertuig). - Verder zou ik ook fiscaal bijsturen zodat de aanschaf van geluidsarme, milieuvriendelijke vrachtwagens gestimuleerd wordt. Er wordt aangegeven dat door deze maatregelen het lawaai door wegverkeer met gemiddeld 20 à 40 dB(A) verminderd kan worden. Op termijn leveren deze sturende, stimulerende maatregelen een grotere geluidsreductie op door wegverkeer dan door vele andere maatregelen samen.	71
hh. De impact van de generieke maatregel geluidsarme banden wordt overschat. Geherprofileerde banden worden immers niet door de (Europese) regelgeving inzake geproduceerde rolgeluiden gevat. Herprofilering is een praktijk die veelvuldig bij vrachtwagenbanden wordt toegepast. Gezien de relatief	114

	grotere bijdrage van vrachtverkeer in wegverkeerslawaai, zal de maatregel voor de verplichte aanschaf van geluidsarme banden in Vlaanderen niet volstaan. De impact van de toekomstige wetgeving op gebied van het geluid van banden mag dan ook niet worden overschat in het kader van de een mogelijke algemene daling van het L_{den} niveau in Vlaanderen.	
ii.	Er wordt voorgesteld om de geluidshinder van luide sirenes van ambulances, politie en brandweer aan te pakken door vanaf een bepaald avonduur (bv. vanaf 20 uur) de sirenes van prioritaire voertuigen verplicht stiller te zetten dan overdag (wanneer het wél verantwoord is om over het drukke geraas uit te kunnen komen). Er wordt aangegeven dat de stap naar de aanpak van probleem 1, de racende auto's en moto's (vooral een nachtelijk probleem - omdat de straten dan vrijer zijn) al kleiner is.	145
jj.	Er wordt voorgesteld om in het actieplan een actie op te nemen: 'Studie naar optimale en innoverende geluidsschermen'? Doel van de studie: de optimale vormen en materialen voor geluidsschermen onderzoeken en geluidsschermen zoeken die ook geluidswerende effecten hebben op iets grotere afstand.	156
kk.	De gemeente Steenokkerzeel vraagt ook dat men verder gaat met sensibiliseren om minder voertuigen over de wegen in Steenokkerzeel te laten rijden.	15
ll.	Beperk de snelheid van de vrachtwagens tot 70km/uur waar overlast is.	121

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Heel wat inspraakreacties vragen bijkomende inspanningen om wegverkeerslawaai te beperken. Deze worden hieronder gebundeld. De specifieke opmerkingen die betrekking hebben op de reeds geformuleerde maatregelen in het actieplan, komen aanbod in de fiche 22 'Samenwerkingsovereenkomst IX', fiche 23 'Prioriteitenlijst geluid' en de fiche 24 'Stille wegverharding'.

Specifieke opmerkingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en geluidsisolatie komen aanbod in fiche 16 'Maatregelen i.v.m. RO' en fiche 17 'Maatregelen i.v.m. akoestische gevelisolatie'.

(1) Er wordt gevraagd om in de eerste plaats in te zetten op milderende maatregelen aan de bron.
(2) Het ontwerp actieplan is te weinig gericht op preventieve maatregelen zoals snelheidsreductie en het verminderen van verkeer.
(3) Er wordt voorgesteld om het gebruik van geluidarme wagens/bussen/vrachtwagens te stimuleren.
(4) Er wordt voorgesteld om milieuvriendelijke manieren van woon/werkverkeer fiscaal interessant te maken.
(5) Vraag om ook de correcte aanplanting van bermen met aangrenzende gebieden (bossen) op te nemen in het actieplan.
(6) De voorgestelde maatregelen zijn te beperkt om de geluidsproblematiek aan te pakken.
(7) De voorgestelde maatregelen houden nauwelijks rekening met de toekomstige verkeersintensiteiten en infrastructuren.
(8) Er wordt opgemerkt dat er geen rekening werd gehouden met de cumulatieve effecten van de al dan niet te nemen maatregelen.

(9) Vraag om geluidsproblematiek van rijdende discobars, motorvoertuigen met opgefokte uitlaat, getunede auto's, sirenes van prioritaire voertuigen en het gebruik van claxons aan te pakken.

(10) Voorstellen m.b.t. geluidsschermen:
   a. vraag om bij selectie en dimensionering van een geluidscherm ook rekening te houden met de impact van reflectie en 'overwaaien van geluidsgolven' op de iets verder gelegen woningen;
   b. voorstel voor het veralgemeend toepassen van voldoende hoge "groene' geluidsschermen;
   c. voorstel om een actie op te nemen voor het uitvoeren van een studie naar de optimale vormen en materialen voor geluidsschermen die ook geluidswerende effecten hebben op iets grotere afstand.

(11) Het effect van stille banden mag niet worden overschat in het kader van een mogelijke algemene daling van het L_{den}-niveau in Vlaanderen.

(12) Er wordt voorgesteld een nachtrijverbod voor luidruchtige vrachtwagens in te voeren.

(13) Er wordt gevraagd om bij de prioritering voor het nemen van maatregelen rekening te houden met de planologische bestemming van het gebied.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) AWV voert voor elke geluidsbelaste zone een gedetailleerde studie uit waarbij gezocht wordt naar de best passende geluidsmilderende maatregel. In dit onderzoek wordt zoveel mogelijk gewerkt volgens het principe bron-overdracht-ontvanger.
In hoofdstuk 9 van het actieplan wordt toegelicht wat de mogelijke bronmaatregelen, maatregelen bij de overdracht en maatregelen bij de ontvanger zijn.

(2) AWV kan niet tegemoet komen aan de vraag naar een snelheidsreductie op de autosnelwegen. Deze wegen zijn gecategoriseerd als hoofdwegen. De verkeerskwaliteit van het hoofdwegennet moet hoger gehouden worden dan op de primaire, secundaire en lokale wegen. Dit om afwenteling van het verkeer naar het lagere wegennet te vermijden. Om de aantrekkelijkheid van het hoofdwegennet te behouden, dient op autosnelwegen in principe 120 km/u te kunnen worden gereden. Een versnippering van de snelheidslimiet op een wegvak is nefast voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarom is het ook niet zinvol om dynamisch de snelheid gedurende bepaalde perioden te verlagen.
Een snelheidsverlaging op autosnelwegen van 120 naar 90 km/u heeft een geluidsreductie van 1 dB(A) tot gevolg. Een verschil in geluidsniveau van 1 dB(A) is het kleinst waarneembare verschil voor het menselijk gehoor.
Wat betreft de algemene snelheidsbeperkingen op niet-autosnelwegen kan het volgende worden meegedeeld:
   - Sinds 1 januari 2017 is de nieuwe snelheidsregel van 70 km/u op wegen buiten de bebouwde kom die geen autosnelweg of 2x2-wegen met middenberm zijn, van toepassing.
   - Daarnaast zal zoals opgenomen in het verkeersveiligheidsplan ook worden nagaan of wijzigingen nodig zijn in andere snelheidsregimes (bv. in de bebouwde kom, op 2x2-wegen met middenberm,...). Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende weggebruikers en hun onderlinge snelheidsverschillen. Doel is om te komen tot eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes en komaf te maken met situaties waarin de maximumsnelheid voortdurend wijzigt.

Zoals opgenomen in het verkeersveiligheidsplan zal trajectcontrole sterk worden uitgebreid om vat te krijgen op de snelheidsovertredingen. Die uitbreiding wordt voorzien op autosnelwegen, maar ook op gewestwegen. Ook het gebruik van mobiele trajectcontroles zal verder worden onderzocht om de (subjectieve en objectieve) pakkans van snelheidsovertredingen verder te verhogen.

Paragraaf 11.2.1 van het actieplan zal worden geactualiseerd op basis van de meest recente beleidsbeslissingen en beschikbare beleidsdocumenten en zal worden aangevuld met onderstaande elementen:

- Eén van de doelstellingen uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2014-2019) is het verknopen van netwerken om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden. Er zal o.a. worden ingezet op voldoende Park and Rides (P+R's) en transitiezones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening. Daarnaast zal er ook gezorgd worden dat de openbaarvervoerknooppunten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. Op deze knooppunten en P+R's zorgen we voor voldoende en veilige fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Carpoolparkings maken eveneens deel uit van een goed verknoopt netwerk. Indien een carpoolparking of P+R een te hoge bezettingsgraad heeft, zal er worden uitgekeken naar de uitbreidingsmogelijkheden.
- Daarnaast wordt in het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (p. 88) het volgende aangegeven: *Ruimtelijke ontwikkeling brengt functies samen om voorzieningen toegankelijk te houden en de noodzaak tot grote verplaatsingen te reduceren. Geluidshinder en stralingen blijven beperkt tot een aanvaardbaar niveau.*

(3) Sinds aanslagjaar 2016 is er een vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV voor voertuigen uitsluitend aangedreven door waterstof of elektriciteit. Ook voor hybride plug-in elektrische voertuigen gelden deze vrijstellingen (weliswaar tot en met 2020, ook voor voertuigen op CNG)[4]. Voor de aankoop van een zero-emissievoertuig (een batterij elektrisch voertuig of een voertuig uitsluitend aangedreven door een elektrische motor gevoed door een brandstofcel (en dus geluidsarm)) zijn premies beschikbaar bij het Vlaams Energieagentschap. De Vlaamse Regering streeft in haar actieplan Clean Power for Transport naar een basisinfrastructuur van 5.000 elektrische laadpunten uit te bouwen tegen 2020.

De kilometerheffing voor vrachtwagens (zie ook fiche 'kilometerheffing') houdt rekening met de milieuvriendelijkheid van het voertuig, aangezien het tarief mee wordt bepaald door de euro-emissieklasse en de gewichtsklasse. Voor geluid wordt hierbij 1,1 ct/km 'opcentiemen' voor de in rekening gebrachte geluidshinder (= vast tarief) in rekening gebracht. Op dit ogenblik is onduidelijk waar elektrische voertuigen ingeschaald moeten worden in de tabel van de externe kosten. Er is wel een wijziging van de wetgeving in voorbereiding om puur elektrische en waterstofvoertuigen voor tarifering gelijk te stellen met de hoogste euronormklasse (meest voordelig dus).

(4) De Vlaamse overheid is alleen bevoegd voor de verkeersbelastingen. De voordeligere tarieven van de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV voor milieuvriendelijke voertuigen (met daarbij de vrijstellingen zoals hierboven vermeld) zijn ook van toepassing op de voertuigen van rechtspersonen, met uitzondering van de voertuigen van leasingmaatschappijen. Voor wijzigingen m.b.t. de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen is een samenwerkingsakkoord vereist tussen de drie gewesten (cf. artikel 4 van de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989). De belastingverminderingen/-aftrekken voor bedrijfswagens en de tussenkomsten voor woon-/werkverkeer zijn een federale bevoegdheid. Voor vennootschappen is bv. wel de aankoop van een elektrische auto voor 120% aftrekbaar van hun belastingen.

(5) De invloed van vegetatie op het geluidsklimaat wordt over het algemeen overschat. Vegetatie is immers een slechte absorber van geluid. Om een extra geluidsreducerend effect (ongeveer

[4] de BIV-vrijstelling op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof, en op plug-in hybride voertuigen is al in voege sinds 2014.

3 tot maximaal 5 dB(A)) te bekomen, is een dicht bos van minstens 100 meter diepte naast de af te schermen weg noodzakelijk. Dit betekent een bos met een afwisseling van hoge en lage bomen en struiken en waardoor, op alle niveaus, slechts enkele meters ver kan worden gekeken. Enkel in dat geval wordt de maximale geluiddempende werking bereikt. Beplanting over een beperkte diepte houdt dus fysisch geen geluid tegen. Toch kan verkeersgeluid, wanneer men de bron aan het zicht onttrekt, minder indringend klinken (subjectieve waarneming) of kan het verkeersgeluid gemaskeerd worden door het ritselen van bladeren. Dit verlaagt het fysisch geluidsniveau echter niet. Het gecreëerde geluid wordt minder hinderlijk ervaren.

(6) Voor het uitvoeren en verder uitwerken van verschillende acties is inderdaad nog verder onderzoek nodig, in het bijzonder voor de maatregelen ruimtelijke ordening en bouwen (zie fiches 'Maatregelen i.v.m. RO' en 'Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie'). Met betrekking tot de voorziene budgetten voor het uitvoeren van de maatregelen wordt verwezen naar de fiche 'Financering van het actieplan'.

(7) Zoals ook aangeven in de fiche 'Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - referentiejaar' schrijft de Europese Richtlijn Omgevingslawaai het jaar 2006 (en daarna een herziening minimaal om de 5 jaar) voor als referentiejaar voor de geluidskaarten en de opmaak van de bijhorende actieplannen. Het cijfermateriaal heeft derhalve betrekking op de goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor het jaar 2011 conform de richtlijn, i.e. de tweede karteringsronde. Maar zoals ook in het actieplan onder § 9.2 aangegeven, dient voor nieuwe of gewijzigde infrastructuren (waarvan wordt vermoed dat ze significante milieueffecten kunnen hebben) de geluidsimpact te worden bestudeerd volgens de "milieueffectrapportage" regelgeving. Indien uit de milieueffectenbeoordeling blijkt dat een project een negatieve impact op het geluidsklimaat zou kunnen hebben, moeten milderende maatregelen worden voorgesteld.

(8) Zoal ook aangegeven in de fiche 6 'Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - bereik/rapportering' is het binnen de 5-jarige cyclus niet aangewezen om actieplannen voor alle infrastructuurbronnen procesmatig samen te voegen. De bestrijding van weg-, spoor- en luchtverkeerslawaai vraagt telkens een andere aanpak, waarbij dus ook andere specifieke brongerichte maatregelen voor het verminderen van de geluidsproductie genomen dienen te worden. Daarnaast is het geografisch aandachtsgebied van deze bronnen ook verschillend en van een andere schaal. Maar uiteraard moet voor maatregelen aan de ontvanger naar alle geluidsbronnen gekeken. Zo dient inderdaad bij de voorgestelde actie "Onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift" bij voorkeur rekening gehouden te worden met andere geluidsbronnen onder de toepassing van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai, dus ook spoor- en luchtverkeerslawaai. Deze kanttekening zal in het actieplan worden toegevoegd.

(9) Lawaai van "rijdende discobars", motorvoertuigen met opgefokte uitlaat, getunede auto's, sirenes van prioritaire voertuigen en claxons valt niet onder het toepassingsbereik van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. In overeenstemming met de afbakening zoals voorzien in de richtlijn wordt bij de opmaak van de geluidskaarten en actieplannen enkel rekening gehouden met het motorgeluid en rolgeluid van voertuigen. Overtredingen op het gebruik van de te luide muziekinstallaties en gebruik van claxon dienen door politiediensten te worden aangepakt. M.b.t. het lawaai van sirenes van nooddiensten verwijst het bestuur ook naar art. 37 van het Koninklijk besluit houdende algemeen regelement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. In art. 37, lid 1, is bepaald dat prioritaire voertuigen zijn uitgerust met een speciaal geluidstoestel overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen. Art. 37.3 bepaalt dat het speciaal geluidstoestel slechts mag gebruikt worden wanneer het prioritaire

voertuig een dringende opdracht uitvoert. M.b.t. getunede motorvoertuigen verwijst het bestuur naar de ministeriële omzendbrief van 12 maart 2010 betreffende sommige verbouwde voertuigen (cat. M1). Deze verbiedt expliciet het opdrijven van het vermogen waardoor meer lawaai geproduceerd wordt. Indien men het vermogen zou willen wijzigen door opvoeren van het vermogen via al dan niet wijziging van het elektronisch motormanagement of door vervanging van de motor, is een volledig nieuwe goedkeuringsprocedure vereist waarbij de constructeur of zijn gemandateerde via de nodige tests moet aantonen dat het voertuig in zijn nieuwe toestand aan alle reglementen voldoet. Dit geldt niet enkel voor de motor (emissies, lawaai) maar ook voor de andere elementen (zoals ophanging, remmen,...) die door een hoger vermogen zwaarder belast zouden worden.
Het grote probleem is echter dat het zeer moeilijk en tijdrovend is om aan te tonen dat een motor werd opgedreven. Via de normale periodieke technische keuring kan dit niet. Het voertuig moet hiervoor op een vermogensbank getest worden wat al snel 1 à 2 uur vergt. Controle via elektronische weg zou enkel kunnen indien de fabrikanten de fabrieksinstellingen zouden meedelen (wat nu niet het geval is) en de controlerende instantie er zeker van kan zijn dat de uitgelezen parameters wel degelijk de parameters zijn die de motor aansturen.

(10) Om te voorkomen dat de invallende geluidsgolven weerkaatst worden naar de tegenoverliggende zone, moeten geluidsschermen een bepaalde absorptiegraad vertonen. Het gebruik van absorberende schermen is ook aangewezen langs wegen met een hoog percentage vrachtwagens. Bij reflecterende schermen ontstaan er immers weerkaatsingen van de geluidsgolven tussen het scherm en het koetswerk van de vrachtwagens waardoor de efficiëntie van het scherm in de zone achter het scherm vermindert. Het toepassen van absorberende geluidsschermen behoort tot de standaardvoorwaarden van AWV.
Het is een feit dat de werking van een geluidsscherm afneemt naarmate de afstand achter het scherm groter wordt. De werking van een geluidsscherm is zelfs nagenoeg beperkt tot een afstand van 250 m erachter. Op deze afstand zijn de windkarakteristieken de allesbepalende factor inzake efficiëntie van het geluidsscherm.
Het plaatsen van "groene" geluidsschermen behoort tot de mogelijke varianten. Toch is het steeds belangrijk een evenwicht te vinden tussen uitzicht, mogelijkheid voor de planten om te groeien (bv. schaduw- of zonzijde) en onderhoud.
Het is belangrijk omzichtig om te springen met de stelling dat de vorm van een geluidsscherm een grote invloed zou hebben op de werking van een scherm. Akoestische modelleringsoftware zullen de werking van deze schermtypes inderdaad gunstig inschatten. Wanneer dit echter in praktijk gecontroleerd wordt, zijn de effecten veel kleiner dan eerst gedacht.

(11) In het actieplan is er geen actie geformuleerd voor de verplichte aanschaf van geluidsarme banden in Vlaanderen. Zoals aangegeven in § 11.2.2 van het actieplan, worden de akoestische eigenschappen van voertuigen (o.a. bandengeluid) geregeld via Europese wetgeving. Als actie is in het plan wel opgenomen dat de Vlaamse overheid deze initiatieven actief zal opvolgen en ondersteunen. Onder § 11.2.2 van het actieplan is ook vermeld dat het effect van stille banden werd doorgerekend op de geluidskaarten, waarbij er geen reductie werd voorzien voor zwaar verkeer aangezien vrachtwagenbanden niet door deze Europese regelgeving zijn gevat. In het actieplan wordt erkend dat het niet bekend is wat het aandeel personenwagens is dat momenteel met stille banden rijdt en dus ook niet op welke horizon er een 100% implementatie van stille banden voor personenwagens zal zijn. In het actieplan zal een passage worden toegevoegd waarin de impact naar geluidsreductie van toekomstige wetgeving op gebied van bandengeluid zal worden genuanceerd.

(12) Zoals ook aangegeven in § 10.1.2 van het actieplan kan de voorgestelde maatregel van een nachtrijverbod voor vrachtwagen niet worden weerhouden omwille van de negatieve effecten op vlak van bereikbaarheid en reistijd. Een nachtelijke ban van vrachtwagens is ook

niet in overeenstemming met het mobiliteitsbeleid waarbij wordt getracht files tijdens de spits te reduceren en de veiligheid te verhogen. Om deze reden heeft de Vlaamse Regering nieuwe geluidsnormen op 18 maart 2016 goedgekeurd voor leveringen aan grote supermarkten. Op deze manier kunnen supermarkten in Vlaanderen hun winkels in de dagrand bevoorraden. De voorwaarde is wel dat er gereden wordt met geluidsarm materiaal en dat de winkels geluidsarme laad- en loskades hebben.

(13) In het actieplan wordt er bij de prioritering van maatregelen rekening gehouden met de woningendichtheid en geluidsbelasting. Er wordt echter geen rekening gehouden met de planologische bestemming van de woningen. Een zonevreemde woning is immers ook legaal indien ze vergund is, daarnaast laat de overheid het ook toe om zonevreemde woningen te verkopen en verbouwen. Het bestuur is daarom van mening dat voor bestaande woningen het niet aangewezen is een onderscheid te maken op basis van planologische bestemming. Het bestuur is echter van mening dat bij de ontwikkeling van nieuwe woonontwikkelingen in geluidsbelaste locaties wel rekening gehouden dient te worden met de planologische bestemming. En in functie van de planologische bestemming en geluidsbelasting maatregelen genomen dienen te worden, dit kan bv. ook een bouwverbod zijn in bepaalde woonuitbreidingsgebieden. Dit dient echter zoals aangegeven in het actieplan nog verder en grondig onderzocht te worden naar samengestelde milieu-impacten, ruimtelijk onderzoek, juridisch procedureel onderzoek, inventarisatie van de betrokken gebieden,...

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Paragraaf 11.2.1 van het actieplan wordt geactualiseerd op basis van de meest recente beleidsbeslissingen en beschikbare beleidsdocumenten.

In § 11.2.3.3 van het actieplan zal worden aangevuld dat bij de invoering van deze maatregel bij voorkeur rekening gehouden zal worden met andere geluidsbronnen onder de toepassing van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai, dus ook spoor- en luchtverkeerslawaai. Deze kanttekening zal in het actieplan worden toegevoegd.

In § 11.2.2 van het actieplan zal worden aangevuld dat de impact van de toekomstige wetgeving op gebied van het geluid van banden niet overschat mag worden in kader van een mogelijke algemene daling van het L_{den}-niveau in Vlaanderen, aangezien op dit moment geen gegevens beschikbaar zijn van het aandeel personenwagens met stille banden.

2.6.13. Fiche 13 - 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.	23
b. De gemeente Nazareth vraagt of er ook geactualiseerde metingen bestaan die ook rekening houden met geluid andere dan het rolgeluid? Indien niet onder welke voorwaarden kunnen wij beroep doen op LNE om nieuwe metingen te laten uitvoeren, ook op een grotere afstand (tot 9km ifv inversie).	30
c. Meer meetpunten voorzien op kritische punten waar er meerdere geluidsbronnen zijn en in de nabijheid van de Ring en in grootstedelijke gebieden (lucht- en zeehavens, Ring rond Antwerpen, Ring rond Brussel, autosnelwegen, gewestwegen...). Na het nemen van geluidswerende maatregelen ook een nameting voorzien om het effect van de genomen maatregelen te evalueren en waar nodig bij te sturen	71
d. Er wordt voorgesteld om geregeld metingen te doen in of in de nabijheid van woonzones die nauw aansluiten bij een snelweg of drukke gewestweg waarbij dus de windrichting en windsnelheid meegenomen wordt in het studieonderzoek.	43
e. Met betrekking tot de opmaak van in rand vermeld plan zou ik het voorstel willen doen om te voorzien in mobiele detectiesystemen die de emissies van geluid en ook fijn stof (!) meten binnen een bepaalde afstand van de druk bereden gewestweg of autosnelweg.	43
f. In de fiche 'concrete hindersituaties) zijn er ook verschillende inspraakreacties die vragen voor het uitvoeren van een geluidsmeting: - N16, gemeente Bornem - E40 ter hoogte van de Korbeek-Losestraat en de Lovenjoelstraat (ter hoogte van kilometerpalen 26,4 en 29,3), - gemeente Bierbeek - E34, Maldegem, rijrichting Kust/Brugge kmp 65,1 - E19, Rumst, rijrichting Brussel, kmp 22,8 - E17, Nazareth, rijrichting Kortrijk, kmpt 38,8	8, 20, 55, 60, 121

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Met betrekking tot geluidsmonitoring en geluidsmetingen werden de volgende vragen gesteld:

(1) De vraag om het meetnet van het Departement LNE verder uit te breiden.
(2) Er wordt gevraagd of andere geluidsmetingen dan rolgeluidsmetingen kunnen worden uitgevoerd (ook op grote afstand tot 9 km).
(3) Er wordt gevraagd bij het uitvoeren van geluidsmetingen dicht bij de bron te meten en simultaan de windkarakteristieken te registreren.
(4) De vraag om mobiele detectiesystemen geluids- en fijnstofemissies te laten registreren.
(5) Vragen om geluidsmetingen ter hoogte van specifieke locaties uit te voeren.

Reactie op de opmerkingen

(1) Op dit moment heeft het Departement LNE geen concrete plannen of extra middelen om extra vaste geluidmeetpunten op te richten. Wél voorziet de dienst Milieuhinder op middellange termijn een efficiëntie- en effectiviteitstoets van haar geluidmeetnet. Dit betekent mogelijks ook een heroriëntatie (of uitbreiding) van sommige van haar meetposten. Zoals onder § 5.2 van actieplan vermeld, zal ter ondersteuning van het langetermijnbeleid worden ingezet op monitoringsinstrumenten, zoals het blijvend investeren in een geluidmeetnet, dat een belangrijke aanvulling en validatie-instrument betekent voor de gemodelleerde geluidsbelasting. Daarbij wil het Departement LNE de beschikbare apparatuur uiteraard slim inzetten, rekening houdend met de hiertoe beschikbare budgetten en mankracht enerzijds, en de vastgelegde prioriteiten anderzijds.

(2) Naast rolgeluidsmetingen voort AWV ook gevelbelastingsmetingen uit. Dit zijn geluidsmetingen ter hoogte van woningen. Deze metingen geschieden echter kort bij de betroffen weg (binnen ca. 250 m). Op grotere afstand is het moeilijk (en soms zelfs onmogelijk) om een correcte inschatting te krijgen van het wegverkeerslawaai afkomstig van de betroffen weg. In die situaties zijn er andere lokale geluidsbronnen die het geluid van de betroffen weg overstemmen.

(3) AWV registreert tijdens het uitvoeren van gevelbelastingsmetingen de verkeersintensiteiten en volgende meteokarakteristieken: luchttemperatuur, relatieve luchtvochtigheid, windrichting en maximale en gemiddelde windsnelheid. De metingen vinden steeds plaats binnen een afstand tot ca. 250 m van de betreffende weg.

(4) Het Departement LNE voert sinds 2011 jaarlijks tussen mei en oktober een meetcampagne uit op vijf vaste plaatsen verspreid over het traject van de R1, gedurende telkens een maand. De vraag om bijkomende meetcampagnes te organiseren met de mobiele meetapparatuur dient onderzocht binnen het kader van de algehele, onder punt (1) vermelde reorganisatie-oefening van het geluidmeetnet van het Departement LNE.

Het actieplan is een geluidsactieplan, maatregelen en metingen m.b.t. fijnstofemissie zijn niet het onderwerp van het actieplan (zie ook fiche 25 'effect maatregelen op andere hinder/gezondheidsaspecten').

(5) Er kunnen geluidsmetingen worden uitgevoerd door AWV. Om een meting aan te vragen dient de lokale overheid contact op te nemen met de verantwoordelijke provinciale afdeling van het Agentschap.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.14. Fiche 14 - Financiering van het actieplan

Opmerking	Verwijzing
a. De Raad stelt vast dat het budget beperkt is, dat hierbij ook nog rekening moet worden gehouden met het budget dat nodig zal zijn voor het aanpakken van de knelpunten uit de 2de fase en dat hiermee slechts een aanpak van de prioriteiten waar de plandrempels zijn overschreden wordt bestreken.	Minaraad
b. De Raad vraagt ook om het verband tussen de inkomsten van de kilometerheffing en hun besteding in het kader van de bestrijding van het omgevingslawaai door wegverkeer explicieter op te nemen in het actieplan.	Minaraad
c. Er is een overzicht opgenomen van de uitgaven door AWV in de periode tussen 2010 en 2015. Maar een jaarlijkse planning tot 2020 is niet opgenomen.	15
d. Het afwerken van de prioriteitenlijst wordt geschat op 50 miljoen euro, maar de timing voor afwerking van de lijst is afhankelijk van de budgetten die kunnen worden vrijgemaakt. Dan hebben we dus geen zekerheid op effectieve uitvoering.	15
e. Voor wat de knelpunten betreft kan nog geen kostprijs worden ingeschat. De gemeente Steenokkerzeel vindt dat er toch enig budget zou moeten worden gereserveerd.	15
f. Er wordt niets vermeld over de personeelskost om dit plan te realiseren. Men moet duidelijker omschrijven in het plan waar de kost zit.	15
g. 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.	23
h. In het actieplan 1ste fase werd aangegeven dat de uitbouw van een systeem van rekeningrijden waarbij de opbrengsten worden geïnvesteerd in milderende maatregelen, de nodige budgetten zou kunnen genereren die noodzakelijk zijn om de strijd tegen de geluidshinder te financieren. Nu wordt toch ook al verkeersbelasting betaald, daarmee kunnen toch ook milderende maatregelen gefinancierd worden? (Alhoewel km-heffing eerlijker is, hoe meer je rijdt hoe meer je betaalt, wat in de huidige verkeersbelasting helaas niet zo is).	2

Inhoud van de opmerkingen

In de inspraakreacties rond financiering van de maatregelen in het actieplan worden volgende elementen aangehaald:

(1) Het voorziene budget is te beperkt.
(2) Er wordt gevraagd om het verband tussen de inkomsten van de kilometerheffing en hun besteding in kader van de bestrijding van het omgevingslawaai door wegverkeer te verduidelijken.
(3) Er is vraag om een jaarlijkse planning van AWV tot 2020 op te nemen.
(4) Er wordt gevraagd of er zekerheid is betreffende het afwerken van de prioriteitenlijst geluid 1ste fase.
(5) Er wordt gevraagd een inschatting te geven van het budget dat zal worden vrijgemaakt betreffende de knelpuntenlijst.
(6) Er wordt gevraagd naar een inschatting van de personeelskost voor de uitvoering van het actieplan.

(7) Er wordt gevraagd of met de huidige verkeersbelasting milderende maatregelen gefinancierd kunnen worden.

Reactie op de opmerkingen

(1) Voor het onderwerp 'geluid' zijn volgende budgetten voorzien op het meerjarenprogramma van AWV (2016):
2016: 3.133.000 euro
2017: 2.700.000 euro + 4.850.000 op reserveprogramma
2018: 12.500.000 euro
Deze budgetten zijn enkel bestemd voor de geluidsprojecten s.s. (geluidsschermen,...). Stille(re) wegverhardingen zullen eerder onder een ander thema zijn ondergebracht. Ook kan het plaatsen van geluidsschermen deel uitmaken van een groter project zodat dit niet onder het thema 'geluid' is onderbracht.

(2) Zie fiche 1 'Kilometerheffing'.

(3) Zie het antwoord op vraag 1. Een jaarlijkse budgettaire planning van AWV tot 2020 is op dit moment niet beschikbaar.

(4) De directieraad van AWV engageert zich voor het afwerken van de prioriteitenlijst geluid 1ste fase.

(5) Hier kan geen inschatting voor gegeven worden, omdat eerst per knelpuntlocatie dient onderzocht te worden welke maatregelen getroffen moeten worden. Pas als het akoestisch onderzoek van een knelpuntlocatie is afgerond, zal aan het project een budget worden toegekend.

(6) Het actieplan zal worden uitgevoerd met het huidige personeel binnen de administraties van de Vlaamse overheid.

(7) Er is geen één op één relatie tussen inkomsten uit de verkeerbelasting en uitgaven voor de weginfrastructuur. De inkomsten uit de verkeersbelasting kunnen ook worden gebruikt voor andere beleidsdoelen in andere beleidsdomeinen.

Aanpassingen in het actieplan

Paragraaf 13.1 van het actieplan wordt geactualiseerd met de budgetten die voorzien zijn op het huidige meerjarenprogramma 2016 van AWV.

2.6.15. Fiche 15 - Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidskosten van geluidshinder

Opmerking	Verwijzing
a. Voor concrete acties zal rekening gehouden worden met de kostprijs. In het document zou duidelijk moeten gesteld worden dat het beperken van de geluidsoverlast en de voordelen voor de gezondheid van de bevolking, meer doorwegen dan de rechtstreekse kost van de actie. Bij de berekening van de kosten (en de baten), moet rekening gehouden worden met kosten die op termijn kunnen opduiken, zoals onder meer de kosten voor de gezondheidszorg.	1, 25
b. Bij de kosten van een maatregel moet men ook kijken naar de winst die men erdoor maakt doordat er minder kosten zullen gaan naar gezondheidszorg indien het aantal gehinderden daalt. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven dat bij de overweging van duurdere maar stillere wegdekken bovendien rekening gehouden moet worden met de kosten voor de gezondheidszorg (deze zullen namelijk afnemen doordat er minder gehinderden zijn).	2

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
Er wordt gevraagd om bij de berekening van de kosten en de baten ook rekening te houden met de kosten van de gezondheidszorg. Deze zullen namelijk afnemen doordat er minder gehinderden zullen zijn.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>
In de studie "Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg- en spoorverkeer (tweede fase)" werd een beperkte kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de maatregelen 'Verder afwerken prioriteitenlijst' en 'Stil wegdekkenbeleid' waarbij rekening werd gehouden met de geluid gerelateerde gezondheidskost. Hiervoor werd uitgegaan van de berekende externe gezondheidskost uit de VITO-studie (2013) "Kwantificering van gezondheidsrisico's aan de hand van DALY's en externe gezondheidskosten" waarbij een gemiddelde gezondheidskost van 40.900 euro per DALY werd beschouwd. Zo werd in de studie de DALY-gezondheidskost vanwege ernstig gehinderden vanwege wegverkeerslawaai voor de toestand van de geluidskaarten (referentiejaar 2011) berekend op 144 miljoen euro/jaar en werd ingeschat dat de maatregel 'Stil wegdekkenbeleid' een reductie in gezondheidskost van 24 miljoen euro/jaar en de prioriteitenlijst geluid een reductie van 1,1 miljoen euro/jaar zal hebben.
De gezondheidskosten zijn sterk afhankelijk van de beschouwde gezondheidseffecten (hinder, slaapverstoring, Acuut Myocardisch Infarct,...) en de gebruikte 'ernst-' en 'duurfactoren' hiervoor. Daarnaast zijn de gezondheidskosten op basis van DALY's uitgedrukt op jaarbasis en moesten bijgevolg de kosten van de maatregelen ook worden teruggerekend op jaarbasis waarbij er rekening moest gehouden worden met de levensduur van de maatregelen. Bij de berekening werd er ook geen rekening gehouden met de uitvoeringstermijn of fasering van de maatregelen, maar de maatregelen kunnen uiteraard niet volledig in 1 jaar worden uitgevoerd. Omwille van de grote onzekerheden op de inschatting van de gezondheidskosten heeft het bestuur de resultaten van de kosten-batenanalyse niet opgenomen in het actieplan. Maar de resultaten van deze studie zijn wel publiek beschikbaar op de website van het Departement LNE https://www.lne.be/geluidsactieplannen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.16. Fiche 16 - Maatregelen i.v.m. RO

Opmerking	Verwijzing
a. Er is blijkbaar nog geen duidelijke definitie van het begrip 'nieuwe woonontwikkelingen' en wat er hier allemaal onder valt (ook WUGS?). Het lijkt belangrijk om zicht op dit punt te hebben om duidelijk te kunnen inschatten hoeveel woningen hinder zullen ondervinden.	3
b. In dit ontwerp actieplan wordt er vanuit gegaan dat woongebied, grenzend aan een punt met teveel verkeerslawaai, zelf milderende maatregelen (bv. extra isolatie enz) moet nemen terwijl deze woongebieden beter zouden geschrapt en verplaatst worden.	1, 25
c. In sommige gevallen zullen milderende maatregelen niet volstaan en is de enige gezondheidskundige juiste conclusie dat een (woon-)project er niet kan komen.	1, 2, 25
d. P 59: Tabel 10-3: Afwegingskader wenselijkheid nieuwe woonontwikkelingen: zelfs bij hoge dB blijft de aanbeveling steeds 'niet wenselijk'. Soms zal een gebied toch ook als ongeschikt voor nieuw woongebied of herbestemming moeten bestempeld worden?	2
e. In het algemeen wijst Ruimte Vlaanderen op het belang van het ruimtelijk instrumentarium om milieuhinder, specifiek geluid, structureel te kunnen aanpakken. Zo kan hinder ingecalculeerd worden in de planningsfase.	3
f. In de ontwerptekst Witboek BRV wordt gesteld: '*Ruimtelijke ontwikkeling brengt functies samen om voorzieningen toegankelijk te houden en de noodzaak tot verplaatsingen te reduceren. Mensen besparen zo tijd en hebben minder overlast van voorbijgaande voertuigen in hun woonomgeving. Geluidshinder blijft beperkt tot een acceptabel niveau.*' Door in te zetten op nabijheid, verplaatsingen te voet en per fiets, samen brengen van functies ontwikkelingen rond knooppunten van openbaar vervoer verkleinen de autoverplaatsingen en kan, dit voor minder hinder zorgen.	3
g. We willen intensifiëren op knooppunten voor hoogwaardig vervoer. Geluidsbronnen op zich hoeven niet steeds een reden te zijn om ergens niet te intensifiëren. Er zijn immers ruimtelijke mogelijkheden om met geluid om te gaan: - gebouwen zo positioneren ten opzichte van de geluidsbron dat de gebouwen de bron temperen; - inrichting binnen gebouw: functionele ruimtes inzetten als geluidbuffer (bv. traphal in appartementsgebouw); - inzetten op verwerving binnen een gebouw of binnen het terrein: ruimtes met activiteiten die minder last ondervinden van een geluidsbron als geluidsbuffer langs de bron plaatsen. Het is dus ook een kwestie van inzetten op ruimtelijke creatieve oplossingen, meer dan op reguliere isolatieregels. Om dezelfde bovenstaande ruimtelijke mogelijkheden zijn ook regels wat betreft isolatie niet louter te koppelen aan de aanwezigheid van een geluidsbron maar dus ook aan de manier van ruimtelijke inrichting (op niveau gebouw en gebied).	3
h. Het schrappen van WUGS moet ruimtelijk (geïntegreerd) benaderd worden en niet thematisch (in dit geval 'geluid'). Het kan niet de bedoeling zijn dat WUG'en die kerngebonden zijn geschrapt worden waardoor het aansnijden van een niet kerngebonden WUG mogelijks bevorderd wordt.	3
i. De ambitie van het onderzoek "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid" wordt overschat. Het is in de eerste plaats een explorerend onderzoek dat resulteerde in een kartering in gezondheidseffectscores die alle geluidsbelasting omzetten in scores (dus ook meer detail geven beneden of boven de hier gegeven grenzen). Hieruit kwamen geen echte	3

	aanbevelingen naar instrumentarium. Afhankelijk van de problematiek zijn pistes via verschillende (combinaties van) bestaand instrumentarium denkbaar. Vooral m.b.t. wegverkeer werd opgemerkt dat de bestaande karteringen van enkel de belangrijkste verkeersaders en meer gedetailleerde administratieve grenzen van Brugge, Gent, Antwerpen er voor zorgt dat de problematiek onderschat wordt en dat hierdoor concrete actie moeilijk is in vele gevallen – er wordt daarom de voorzet gegeven om de geluidplannen ook op te maken voor de andere centrumsteden, en/of andere afbakeningen te gebruiken voor de agglomeraties: bv. de contouren van de afbakeningsRUP's. Maar dat is niet het voorwerp van dit openbaar onderzoek. Een andere conclusie die werd gemaakt is dat ontwikkelingen op zwaarder belaste plaatsen in sommige gevallen indien oordeelkundig ingeplant en vormgegeven het geluidklimaat van de achterliggende wijk kan verbeten.	
j.	Pag. 61: m.b.t. bouwverbod in zwaar belaste gebieden wordt gesteld dat een bestemmingswijziging moet worden doorgevoerd en dat in dit geval planschade moet betaald worden. Op zich kan dat inderdaad leiden tot planschade, maar toch enkele bedenkingen: Planschade ontstaat niet van rechtswege als een plan wordt goedgekeurd: https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Plancompensaties/Planschade. Hierdoor is de kans dat dit voor de overheid erg duur is, kleiner dan de tekst doet uitschijnen. Het gaat over 1152,9 ha WUG, waarvan 843.9ha t.a.v. wegverkeerslawaai en 819 onbebouwd woongebied waarvan 754ha t.a.v. wegverkeer. Het kan de moeite lonen na te gaan hoeveel er hiervan in principe in aanmerking voor planschade? Hoeveel kost het om dat te betalen t.o.v. het aanleggen en onderhouden op termijn van stillere wegdek? Het argument van schaarste aan woongebied lijkt overdreven - in sommige gevallen zullen er echter wel keuzes moeten gemaakt worden.	3
k.	Pag. 71. Verhandelbare ontwikkelingsrechten worden vaak aangehaald als instrument dat ingeschakeld kan worden om de toename in bijkomende geluidsblootgestelden te beperken. Hierover kan verder afgestemd worden (idem voor spoorverkeer).	3
l.	Er werd een afwegingskader gemaakt waarbinnen het nog wenselijk is om herbestemmingen tot woongebied toe te staan en plaatsen waar het nog enkel mogelijk is mits het nemen van maatregelen. Voor de verschillende geluidscontouren is een volledige tabel met maatregelen opgenomen. Aangezien het actieplan van toepassing is op geluidsniveau's boven de 70 dB is het niet duidelijk of die maatregelen effectief zullen moeten worden toegepast of deze enkel als richtlijn dienen.	15
m.	Het woonverbod in bepaalde zones wordt in twijfel getrokken en zal nog verder worden onderzocht. De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat de gevolgen nader moeten worden want dit zal voor verloedering van terreinen zorgen.	15
n.	Er staat niets vermeld over de ruimtelijke ordening: waar komen er in de toekomst bedrijfszones e.d.? Een toekomstvisie op dat gebied is absoluut nodig.	15
o.	Welke ontwikkeling zal in het kerngebied nog mogelijk zijn? Wat met mogelijke "planningsruil" van meer geschikte "woongebieden' in de betrokken gemeenten?	23
p.	Over de mogelijke gevolgen van die ruimtelijke maatregelen blijft men derhalve vaag. Nergens wordt verwezen naar mogelijke financiële compensaties van de eigenaar vanwege planschade.	23
q.	De gemeete Zulte stelt voor om hinderlijke functies te bundelen, en waar nodig afscheiden van woonmilieus.	26
r.	Nagaan bij ontwikkeling van nieuwe woonkavels in welke geluidscategorie ze ingepland zijn.	26

s.	De gemeente Kraainem is van mening dat er wel degelijk rekening gehouden moet worden met de effecten die vanaf 45 dB kunnen optreden bij het vergunnen van nieuwe woonzones, om dit soort overlast in de toekomst te vermijden. In de tabel op p.59 is dit echter onvoldoende duidelijk: in geen enkel geval (zelfs niet bij > 70 dB L_{den}) wordt het expliciet verboden om woonzones op te richten, of om nieuwe bouwvergunningen af te leveren. Er wordt wel voorzien om milderende maatregelen te treffen, die in geen enkel geval de geluidsoverlast kunnen reduceren tot een schadeloos niveau.	27
t.	De gemeente Kraainem merkt m.b.t. paragraaf 10.5.2 (sensibiliseren van de bouwer) van het ontwerp actieplan op dat de bouwer op het moment van de bouw nietkan beseffen wat voor gezondheidseffecten de geluidsoverlast op lange termijn kan hebben. De gemeente Kraainem geeft aan dat een duidelijke regelgeving nodig is, die bouwen in een zone met te veel geluidsoverlast gewoonweg verbiedt, ook al neemt dit schaars woongebied weg: de gezondheid van de burger primeert.	27
u.	Opmerkingen bij de resultaten van de studie 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai': P61: "Daarom werd als 3de maatregel het opleggen van een 'bouwverbod' onderzocht." Gezondheidskundig is dit vaak de enige goede oplossing. "Het opleggen van deze maatregel zou echter als gevolg hebben dat een bestemmingswijziging moet worden gepland en dat dus planschade moet worden betaald door de initiatiefnemer van het plan." Wegen de extra kosten voor gezondheidszorg in woongebieden met hogere geluidshinder op tegen de planschade? Economisch is het misschien zelfs beter om gewoon de planschade te betalen als men alle externe kosten meerekent?	2
v.	De maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening werden vermeld, maar helemaal niet uitgewerkt.	23
w.	Naast de voorziene maatregelen van stille asfalt, geluidsschermen, ... zullen planlasten ook moeten bekeken worden en ook wie hiervoor zal opdraaien.	15
x.	De buitenomgeving: tuin, speelplaats,.. die niet beschermd wordt door akoestische isolatie van het gebouw, mag niet uit het oog verloren worden.	4

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

In verband met de voorstellen van maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening werden in de inspraakreacties onderstaande opmerkingen geformuleerd:

(1) De maatregelen in verband met ruimtelijke ordening zijn onvoldoende uitgewerkt.
(2) Het is belangrijk dat het begrip 'nieuwe woonontwikkelingen' wordt verduidelijkt.
(3) Een aantal inspraakreacties geven aan dat woongebieden/woonprojecten met te veel verkeerslawaai beter geschrapt worden en dat een duidelijke kader hiervoor nodig is. Verschillen inspraakreacties vragen ook naar gevolgen en kosten van planningsruil.
(4) Er wordt gevraagd om bij het vergunnen van nieuwe woonzones rekening te houden met effecten die vanaf 45 dB kunnen optreden.
(5) Opmerkingen over de studie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v. het ruimtelijk beleid", m.n. het ambitieniveau ervan en de conclusies eruit.
(6) Vraag naar het beschermen van de buitenomgeving die niet beschermd wordt door isolatie.
(7) Vraag naar bundelen van hinderlijke functies en deze scheiden van woonmilieus.
(8) Vraag naar het verminderen van het autoverkeer door in te zetten op nabijheid en knooppunten van openbaar vervoer.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Zoals aangegeven op p. 70 van het actieplan dienen de instrumenten die in het actieplan worden overwogen, nog verder grondig geanalyseerd te worden. Een grondige analyse van de reële omvang van de problematiek, analyse van de complexe en samengestelde milieu-

impacten, ruimtelijk onderzoek, juridisch-procedureel onderzoek en inventarisatie van de betrokken gebieden is noodzakelijk vooraleer concrete oplossingsrichtingen kunnen voorgesteld worden.

(2) Zoals aangegeven op p. 70 zal de definitie van het begrip 'nieuwe woonontwikkelingen' ondubbelzinnig worden verduidelijkt in het kader van maatregel 11.2.3.1 'Afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties in het kader van de m.e.r.-rapportering.'

(3) Zoals aangegeven in punt 1) dient de maatregelen in verband met ruimtelijke ordening die in dit actieplan worden voorgesteld nog verder te worden uitgewerkt. In sommige inspraakreacties wordt verwezen naar een mogelijk bouwverbod, dat op p. 60 werd aangehaald bij de evaluatie van het vorige actieplan (eerste fase). Dit wordt in de maatregelen voor de komende planperiode (2de fase) echter niet meer ze strikt verwoord, omdat de klemtoon nu ligt op een genuanceerder verhaal waarbij o.a. planologische ruil en verhandelbare bouwrechten in bepaalde zones (zoals geluidsbelaste WUG's) zullen onderzocht worden.

De mogelijkheden onderzoeken van een planologische bestemmingswijziging van sterk geluidsbelaste woonuitbreidingsgebieden is een geplande maatregel die bij een aantal inspraakreacties overkwam als niet concreet genoeg, te vaag, of niet genoeg uitgewerkt. Ook voor dit onderdeel zal nog worden overlegd en afgestemd met alle relevante instanties binnen de Vlaamse overheid waardoor het voorzien van zeer concrete details momenteel voorbarig zijn. Ook hier is het de bedoeling dat, waar mogelijk, synergieën gezocht worden met andere ruimtelijke doelstellingen zoals het verhogen van ruimtelijke rendement rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteit. Op p. 174 van het Witboek BRV is namelijk onder aanzet tot actieprogramma van de beleidslijn *'Het woningbestand geschikt maken en het voorzieningenniveau op peil houden en optimaliseren'* opgenomen dat onderzoek zal gebeuren naar de mogelijkheid tot inzetten van vereveningsinstrumenten (zoals bijvoorbeeld planologische ruil, verhandelbare bouwrechten) in functie van het schrappen van slecht gelegen woonreservegebieden en ontwikkelen van goed gelegen locaties. Het zou dus niet aangewezen zijn om enkel ter preventie van geluidshinder kerngebonden WUG's op optimale knooppuntlocaties te gaan schrappen. Afhankelijk van de situatie zijn er mogelijks diverse oplossingen zoals beschreven in punt (5). Het klopt dat er niet diep werd ingegaan op mogelijke juridische (planschade e.d.) en andere gevolgen, maar ook deze piste zal voorafgegaan worden door bijkomend onderzoek en overleg met alle betrokken instanties en actoren.

(4) Momenteel wordt het voorstel tot afwegingskader voor het herbestemmen van nieuwe woonzones verder uitgewerkt voor de actualisatie van het nieuwe MER richtlijnenboek geluid en trillingen (zie ook punt 2).

Het doel is een éénduidig maar ook in de praktijk haalbaar kader te ontwikkelen. Rekening houden met een L_{den}-geluidsimissieniveau van 45 dB voor wegverkeerslawaai is in de praktijk vaak niet haalbaar. Dit immissieniveau wordt bv. naar schatting al overschreden bij de passage van een 5-tal voertuigen per uur met een snelheid van 50 km/u op een standaardwegverharding op een horizontale afstand van 25 m van het midden van de weg.

Daarnaast dient ook opgemerkt te worden dat de Europese Richtlijn Omgevingslawaai enkel de opmaak van geluidskaarten verplicht vanaf 50 dB voor L_{night} en 55 dB voor L_{den}. Het karteren van lagere geluidsniveaus van de belangrijke wegen zal zorgen voor een te optimistische weergave van de werkelijkheid omdat op grote afstand van de belangrijke weg, de geluidsimmissie van deze weg minder dominant wordt ten opzichte van andere geluidsbronnen.

(5) Ruimte Vlaanderen geeft terecht aan dat de studie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid" niet zozeer nagaat welke bestaande instrumenten ingezet zouden kunnen worden, maar slechts een explorerend onderzoek is dat de mogelijke inzetbaarheid van de bestaande instrumenten nagaat m.b.t. het beperken van geluidsoverlast.

Het onderzoek focust o.a. op een aantal gebiedsgerichte, deels bouwkundige oplossingen om hindersituaties te voorkomen, die vervolgens in RUP's en stedenbouwkundige voorschriften gegoten kunnen worden, en bestaan uit bijvoorbeeld het bouwen van geluidswalwoningen, creëren van afstand, oriëntatie en inrichting van gebouwen, en het opleggen van dove gevels. Deze maatregelen zijn per definitie op maat gemaakt en niet veralgemeenbaar, hetgeen als nadeel heeft dat ze sterk afhangen van de kwaliteit en kennis van de ontwerpers en opdrachtgevers; bovendien heeft de Vlaamse overheid vaak slechts een beperkte impact op de implementatie ervan, omdat de lokale overheden optreden als vergunningverlener. Vlaanderen kan hier wel ondersteunend optreden, bv. door het informeren, sensibiliseren, en assisteren van ontwerpers, opdrachtgevers en lokale beleidsmakers. De aangehaalde oplossingen/maatregelen zijn complementair met een andere belangrijke (ruimtelijke) doelstellingen, nl. woonverdichting nabij mobiliteits-knooppunten, omdat ze reeds in de planningsfase een integrale visie te ontwikkelen hebben waarbij hinderbeperking én woonverdichting gecombineerd kunnen worden. Dit alles zal eerst bijkomend overleg vergen tussen de betrokken instanties binnen de Vlaamse overheid en andere actoren, hetgeen ook verklaart waarom de maatregel nog niet volledig uitgewerkt is.

(6) De akoestische afscherming van geluidgevoelige buitenzones (bijv. door voorzien geluidbuffers, slim inplanten bouwblokken, enz.) kan uiteraard ook een milderende maatregel zijn bij de (her)inrichting van een site. Dit dient van geval tot geval te worden beoordeeld.

(7) Eén van de ruimtelijke principes die in het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is opgenomen, is 'Verweven waar het kan, scheiden waar het moet' (p. 69):

> ***Verweven waar het kan ...***
> *Het ruimtebeslag ontwikkelt zich bij voorkeur verweven en brengt functies samen zoals wonen, werken, voorzieningen, voedsel- en landbouwproductie ,energiewinning, groen en water. Verweving, zoals het integreren van ondernemingen in de woonkern (of het behoud van die verweving), gebeurt vanuit de gedachte dat functies elkaar versterken, om maatschappelijk meerwaarde te creëren (zoals het sluiten van kringlopen in functie van een circulaire economie) en om het aantal verplaatsingen te beperken.*
> ***... scheiden waar het moet***
> *Niet alle functies zijn op één plaats combineerbaar. Risicovolle activiteiten, zoals SEVESO-bedrijven laten zich niet of zeer beperkt verweven. Het toelaten van bepaalde functies kan ook de ontwikkelingskansen van andere functies belemmeren. Hier geldt het principe: scheiden waar het moet. Scheiden is ook de beste oplossing voor hinderende activiteiten die te veel milderende maatregelen naar de directe omgeving vereisen of zeer veel verkeer aantrekken. Ruimtevragen voor niet-verweefbare activiteiten vormen een eigen opgave in ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's.*

(8) De elementen die Ruimte Vlaanderen heeft aangegeven met betrekking tot het verminderen van het aantal autoverplaatsingen door in te zetten op nabijheid en knooppunten van openbaar vervoer zodat het autoverkeer vermindert, zullen worden aangevuld in het actieplan onder maatregel 11.2.1 'Beheersing van de verkeersgroei'.

Aanpassingen in het actieplan

De elementen die Ruimte Vlaanderen heeft aangegeven met betrekking tot het verminderen van het aantal autoverplaatsingen door in te zetten op nabijheid en knooppunten van openbaar vervoer zodat het autoverkeer vermindert, zullen worden aangevuld in het actieplan onder maatregel 11.2.1 'Beheersing van de verkeersgroei'.

Aanvulling van de actie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid":

In januari 2015 startte Ruimte Vlaanderen de studie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging in functie van het ruimtelijke beleid" op. Met dit onderzoek wou men nagaan welke bestaande instrumenten ingezet kunnen worden teneinde de aspecten geluid, gezondheid en luchtverontreiniging beter in rekening te brengen in het ruimtelijk beleid.

Dit kan maar als met deze elementen op een structurele manier, namelijk reeds vanaf de planningsfase, rekening wordt gehouden. De voorgestelde oplossingen uit de studie zijn complementair met de doelstelling van ruimtelijk rendement vanuit ruimtelijk beleid dat er naar streeft de mobiliteitsuitdaging beheersbaar te maken door de dichtheid van woongelegenheden en werkplekken nabij collectieve vervoersknooppunten te verhogen. Het realiseren van deze doelstelling betekent dat de inplanting van woningen in reeds ontwikkelde woongebieden en nabij collectieve vervoersknooppunten (o.a. treinstations, busstations,...) wordt gestimuleerd en dat het inplanten van woningen in goed gelegen kernen wordt aangemoedigd, in deze gebieden zijn de mogelijke geluidsmilderende maatregelen beperkt, in de studie werd hiermee rekening gehouden door "op maat gemaakte oplossingen" te bekijken zoals bv oriëntatie en inrichting van gebouwen, dove gevels, geluidswalwoningen,... De Vlaamse overheid vervult hierbij bij voorkeur een ondersteunende rol, bv. door het informeren, sensibiliseren, en assisteren van ontwerpers, opdrachtgevers en lokale overheden. Teneinde deze rol te concretiseren, zal in eerste instantie afstemming en overleg tussen de betrokken instanties worden georganiseerd.

2.6.17. Fiche 17 - Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie

Opmerking	Verwijzing
a. P 42.:" *De gevelisolatie moet volgens deze norm worden gedimensioneerd in functie van de gevelbelasting. Deze norm geldt als een 'code van goede praktijk'. De eisen inzake gevelisolatie uit de norm worden tot dusver niet algemeen toegepast in de dagdagelijkse bouwpraktijk.*" Dit zou toch via de bouwvergunning moeten kunnen opgelegd worden?	2
b. Op pagina 18 wordt verwezen naar de mogelijkheid om verplichting op te leggen inzake akoestische isolatie van nieuw te bouwen woningen. Er wordt aangegeven dat dit een te verdedigen keuze is maar dat ook rekening gehouden dient te worden met: - Hoe dit inspeelt op de EPB-regelgeving m.b.t. eisen inzake ventilatie. Ombudsman ontving al regelmatig klachten dat door maatregelen in het kader van EPB het geluidscomfort danig daalde.	4
c. Bijkomende isolatievoorschriften opleggen aan de bouwheer zonder tegemoetkoming, zal mensen doen afhaken. Daardoor zullen bouwkavels in centra blijven liggen en zullen oudere woningen niet meer verkocht geraken	15
d. De opmerking op p. 42 dat de NBN rond akoestische isolatie uit 2008 onvoldoende doorwerkt in de dagelijkse ontwerp- en bouwpraktijk is terecht. Deze norm is nu 'slechts' een code van goede praktijk. Het is zeker opportuun dat vanuit de Vlaamse overheid verder onderzocht wordt in welke mate deze op Vlaams niveau sterker kan worden verankerd in regelgeving (cfr.11.2.3.3. p.71), naar analogie met bvb de EPB-wetgeving. Het heeft weinig zin dat dat soort regelgeving op lokaal niveau wordt uitgedacht/uitgewerkt.	22
e. De behoefte aan meer aandacht voor akoestische isolatie bij woningen ifv het verhogen van het binnencomfort (p. 71) is er niet enkel vanuit het beperken van de geluidsoverlast ingevolge de nabijheid van grote infrastructuren, maar evenzeer vanuit de behoefte om woningen ten opzichte van elkaar beter akoestisch te isoleren. Compacter bouwen, kleiner wonen, steeds meer nieuwe woningen in de vorm van appartementen en steeds minder in de vorm van vrijstaande of gekoppelde eengezinswoningen, maakt dat de behoefte aan duidelijke richtlijnen/gekende normen hierrond toeneemt. Zeker bij meergezinswoningen is dit nodig. Aangezien de bouwheer hier slechts zelden ook de toekomstige bewoner is en het uittekenen van een ontwerp conform de norm van 2008 zeker ook financiële consequenties heeft, volstaat het relatief vrijblijvende karakter van de huidige norm hier niet.	22
f. Welke ondersteunende instrumenten zullen ontwikkeld worden voor het akoestisch isoleren van de bestaande woningen in het kerngebied?	23
g. Wat de kosten voor isolatieprogramma's betreft, moet een onderscheid gemaakt worden tussen de 'huidige situatie ter plaatse' en nieuwe ontwikkelingen. 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. Voor nieuwe constructies kunnen wel isolatieverplichtingen worden opgelegd die door de eigenaars moeten worden bekostigd.	23

h.	De bestaande bouwvoorschriften verhinderen soms particuliere geluidsisolatie. Voor het aanbrengen van gevelisolatie is een bouwvergunning vereist. Soms wordt deze niet gegeven omdat het trottoir niet breed genoeg is.	50
i.	Opmerkingen bij de resultaten van de studie 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai': P60: "*Naast het voordeel van de relatief lage kostprijs van deze maatregel, dienen er ook geen bijkomende regels voor de bouwer te worden opgelegd. Deze maatregel gaat immers uit van de eigen verantwoordelijkheid.*" → De eigen keuze en verantwoordelijkheid stopt wel de dag dat deze woning wordt doorverkocht. Het is namelijk voor de nieuwe eigenaar moeilijker om alsnog de woning akoestisch aan te passen dan dat dit kan gebeuren tijdens de oorspronkelijke nieuwbouw. AZG vindt dat dit verplicht moet worden.	2
j.	Naast de voorziene maatregelen van stille asfalt, geluidsschermen, ... zal isolatie bekeken worden en ook wie hiervoor zal opdraaien.	15

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

In verband met akoestische gevelisolatie werden in de inspraakreacties onderstaande opmerkingen geformuleerd:

(1) Vraag bij de wettelijke status van de NBN-norm en de implementatie in Vlaanderen.
(2) Vraag om eventuele nieuwe regelgeving m.b.t. geluidsisolatie af te stemmen op al bestaande EPB regelgeving.
(3) Vraag naar welke instrumenten ontwikkeld worden voor het akoestisch isoleren van bestaande woningen in het kerngebied.
(4) Vraag naar de verantwoordelijkheden voor de financiering van de uitvoering van het gewestelijk isolatievoorschrift en het onderscheid hierin tussen bestaande en nieuwe woningen.
(5) Er wordt opgemerkt dat bouwvergunning vereist is voor gevelisolatie en dat deze niet altijd wordt gegeven omdat het trottoir niet breed genoeg is.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Akoestische gevelisolatie bij nieuwbouw[5] is nu al vereist op grond van de vernieuwde Belgische norm (NBN S01-400-1) die van kracht is sinds 2008. Dezelfde norm legt ook isolatie-eisen op naar nieuwbouwwoningen in de nabijheid van andere infrastructuurbronnen (vlieg- en spoorverkeer). De NBN-norm is echter geen wettelijke verplichting maar geldt als code van goede praktijk voor gebouwen die geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn en waarvoor een bouw- of verbouwingsaanvraag nodig is. In het bouwdossier dient volgens de NBN-norm de geluidsbelasting effectief vermeld te worden. De naleving van een NBN-norm is op zich evenwel juridisch niet afdwingbaar. Maar dit is wel het geval als in een contract met de aannemer wordt verwezen naar die norm. Wanneer partijen in hun overeenkomst uitdrukkelijk naar een norm verwijzen, kunnen ze dit naderhand niet van zich afschuiven.

    Zoals aangegeven onder § 11.2.3.3 zal de Vlaamse overheid in de komende planperiode onderzoek verrichten naar mogelijkheden voor de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift als onderdeel van een algemeen wettelijk geluidskader.

(2) In het onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift zal de afstemming met de EPB-regelgeving een belangrijk onderdeel

[5] Het principe van akoestische isolatie is algemeen gangbaar in de ons omringende landen, waar dit verplicht opgelegd wordt in het kader van nieuwbouw op geluidbelaste locaties. In België bestaan er trouwens sinds lang geluidsisolatie-eisen voor nieuwbouwwoningen ingevolgde de toepassing van de criteria van de NBN-S01-400: 1977. Deze norm geldt als code van de goede praktijk en werd in 2008 vernieuwd.

vormen. Hiertoe zal het bestuur bij dit onderzoek uiteraard ook de instantie betrekken die de EPB-regelgeving heeft ontwikkeld en verder opvolgt (i.c. het VEA).

(3) Het 'kerngebied' is het prioritaire gebied dat werd afgebakend in het actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal 2016-2020 – 2de ronde RL 2002/49/EG. De afbakening van dit gebied en de maatregelen die hiervoor werden geformuleerd, hebben enkel betrekking op luchtverkeerslawaai en zijn dus niet relevant voor dit actieplan.

(4) Het voorstel in het actieplan om de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift te onderzoeken, is een maatregel die enkel van toepassing is op nieuwbouw, met een focus op nieuwbouw in geluidsbelaste gebieden. Met het voorstel in het actieplan om de mogelijkheden van een gewestelijk isolatievoorschrift te onderzoeken, richten we ons op dezelfde 'doelgroep': nl. nieuwbouw, en ook vernieuwbouw, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is. Dit zal nader in het actieplan verduidelijkt worden. De bezorgdheid over een mogelijke verplichte kost bij bestaande woningen is dus ongegrond. Het actieplan voorziet in de komende planperiode niet in een algemene subsidie voor akoestische isolatie, noch voor nieuwbouwwoningen noch voor bestaande woningen. Om echter tegemoet te komen aan de algemene vraag naar financiële ondersteuning, zal in een nieuwe § 11.2.3.4 bijkomend als maatregel opgenomen worden dat in het kader van de invoering van een isolatieverplichting op gewestelijk niveau onderzocht zal worden of een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies kan ingevoerd worden voor het verbeteren van de akoestische gevelisolatie van bestaande woningen, in de eerste plaats gericht op zwaar geluidsbelaste zones. Dit onderzoek sluit aan bij de maatregelen die hieromtrent werden opgenomen in het Actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

(5) Deze opmerking is eerder van toepassing op thermische isolatie en is minder van toepassing op geluidsisolatie.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
In het actieplan zal in paragraaf 11.2.3.3 aangevuld worden dat het te onderzoeken gewestelijk isolatievoorschrift gericht is op de woningbouw in geluidsbelaste gebieden, en van toepassing zal zijn voor gebouwen de geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn en waarvoor een bouw- of verbouwingsaanvraag vereist is, wat overeenstemt met het toepassingsbereik van de akoestische isolatienorm voor woningbouw NBN S01-400-1: 2008.

In het actieplan zal onder een nieuwe § 11.2.3.4 met als titel "Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen" worden vermeld: "*Aansluitend op het onderzoek naar de mogelijke invoering van een isolatieverplichting op gewestelijk niveau voor nieuwe woningen zal nader onderzocht worden of en hoe een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies kan ingevoerd worden voor het verbeteren van de akoestische gevelisolatie van bestaande woningen, in de eerste plaats gericht op de hoog geluidsbelaste zones, en op welke basis dit programma gefinancierd kan worden.*".

2.6.18. Fiche 18 - Communicatie

Opmerking	Verwijzing
a. De MORA verwijst naar artikel 9 van richtlijn 2002/49/EG m.b.t. het verstrekken van duidelijke, begrijpelijke en toegankelijke informatie. De MORA denkt dat dit in het ontwerpactieplan nog een stuk beter uitgewerkt kan worden, door meer en concrete informatie van de burger te stellen: gedetecteerde knelpunten en voorgestelde maatregelen eenvoudige wijze te raadplegen, stand van zaken prioriteitenlijst met timing en mogelijke oorzaken van vertraging concreter kunnen worden opgenomen. De MORA geeft aan dat gezien de huidige technologie het toch geen probleem kan zijn om deze gegevens blijvend actueel ter beschikking te stellen.	MORA

<u>Reactie op de opmerkingen</u>
De stand van zaken van de afwerking van de prioriteitenlijst geluid en de knelpuntenlijst zal jaarlijks op de website van AWV worden geactualiseerd. Dit zal gebeuren via het ondernemingsplan.

De voorgestelde maatregelen zijn opgenomen in het actieplan dat op de website van het Departement LNE publiek beschikbaar is.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.19. Fiche 19 - Kilometerheffing

Opmerking	Verwijzing
a. De netto-opbrengst van de kilometerheffing wordt geraamd op 315 miljoen euro, waarvan 181 miljoen euro naar de algemene begroting vloeit. Van het restant zal naar verwachting recurrent 100 miljoen euro aangewend worden voor het verbeteren van de weginfrastructuur, en een ca. 41 miljoen voor bijkomende flankerende maatregelen[6]. De Raad stelt ook vast dat de inkomsten van de kilometerheffing (nog) geen externe kostenheffing omvat, en bijgevolg, volgens de richtlijn 2011/76/EU – niet kan aangewend worden voor de verduurzaming van het vervoer, met name om de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron te verminderen of de gevolgen ervan aan de bron te beperken. Daarom vraagt de Raad om bij de toewijzing van het deel infrastructuurheffing van de kilometerheffing, waarvan 100 miljoen voor de verbetering van de weginfrastructuur en 41 miljoen voor flankerende maatregelen, waar mogelijk rekening te houden met de bestrijding van het veroorzaken van geluidshinder (o.a. inzake geluidsarme wegverhardingen).	Minaraad
b. De Raad merkt op dat de modaliteiten van kilometerheffing voor Vlaanderen opgenomen zijn in het decreet van 3 juli 2015 en niet in het Programmadecreet van 18 mei 2015 (p.61 Ontwerp AP).	Minaraad
c. In het actieplan wordt gewezen op de bijkomende middelen die de kilometerheffing voor vrachtwagens genereert en die, volgens het akkoord dat de Vlaamse Regering hierover met de transportsector sloot, in belangrijke mate moet terugvloeien naar investeringen in infrastructuur en structureel onderhoud. De MORA gaat ervan uit dat de positieve gevolgen van deze maatregel voor het milderen en vermijden van het verkeerslawaai, ook in het actieplan tot uiting zullen worden gebracht.	MORA
d. De MORA is in principe niet gekant tegen het doorrekenen van externe kosten, maar geluidskosten vormen slechts één element van de totale externe kosten. Daarom pleit de MORA ervoor ook rekening te houden met andere kosten zoals congestie en enkel wanneer er een rechtvaardige beprijzing komt voor alle modi.	MORA
e. De lidstaat is niet verplicht om geluidsgedifferentieerde externe kosten elementen toe te voegen maar indien deze worden ingevoerd, dient dit in overeenstemming te zijn met bijlage 4.2 van Richtlijn 2011/76/EU." Is de gezondheidskost één van die externe kosten die moet meegenomen worden?	2

Inhoud van de opmerkingen

(1) Er wordt gevraagd om bij de toewijzing van een deel van kilometerheffing van vrachtwagens waar mogelijk rekening te houden met de bestrijding van het veroorzaken van geluidshinder (o.a. inzake geluidsarme wegverhardingen).

[6] Vlaams Parlement, Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, Commissievergadering 4 februari 2016.

(2) Er wordt opgemerkt dat de modaliteiten van de kilometerheffing voor Vlaanderen opgenomen zijn in het decreet van 3 juli 2015 en niet in het Programmadecreet van 18 mei 2015 (p. 61 Ontwerp AP).
(3) Er wordt gevraagd of de gezondheidskost één van de externe kosten is die moet meegenomen worden volgens Richtlijn 2011/76/EU.

Reactie op de opmerkingen

(1) Zoals aangegeven in het advies van de Minaraad wordt de netto-opbrengst van de kilometerheffing geraamd op 315 miljoen euro, waarvan 181 miljoen euro naar de algemene begroting zal vloeien. Van het restant zal naar verwachting recurrent 100 miljoen euro aangewend worden voor het verbeteren van de weginfrastructuur, en een ca. 41 miljoen voor bijkomende flankerende maatregelen. De aanwending van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens is beslist beleid waarbij er geen specifiek deel is voorzien voor geluidsmilderende maatregelen. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van de kilometerheffing voor personenwagens kan het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering. Het bestuur zal in deze gevallen via de daartoe voorziene fora voorstellen hieromtrent formuleren.

(2) De modaliteiten van de kilometerheffing voor Vlaanderen werden inderdaad opgenomen in het decreet van 3 juli 2015. De datum van 18 mei 2015 waarnaar werd verwezen in het ontwerpactieplan, is de datum van het ontwerpdecreet. Dit zal worden gecorrigeerd in het actieplan.

(3) In bijlage 3 van Richtlijn 2011/76/EU zijn de minimumeisen voor de toepassing van een externe kostenheffing opgenomen. Als externekostenelementen zijn enkel de 'kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging' en 'kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder' meegenomen. Richtlijn 2011/76/EU voorziet niet in het meenemen van specifieke 'gezondheidskosten' maar deze zijn uiteraard wel impliciet meegenomen in de externe kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

Aanpassingen in het actieplan

De datum van het decreet waarin de modaliteiten van de kilometerheffing voor Vlaanderen worden bepaald, zal worden gecorrigeerd in § 10.6 van het actieplan.

Daarnaast wordt § 10.6 geactualiseerd. Bij de opmaak van het actieplan was de kilometerheffing voor vrachtwagens nog niet in voege getreden. In het ontwerp actieplan werd ook vermeld dat de externe kosten van geluidshinder nog niet werden meegenomen. De externe kosten van geluidshinder zijn echter wel opgenomen in de tarifering van de kilometerheffing waarbij een vast tarief van 1,1 cent/km in rekening wordt gebracht voor geluidshinder.

2.6.20. Fiche 20 - Opmerkingen m.b.t. verwachte verkeersgroei en modal shift

Opmerking	Verwijzing
a. Men staat achter het gegeven dat de verdere groei van het wegverkeer moet worden beheerst en beperkt.	2
b. P68: "De jongste jaren heeft de overheid ook behoorlijk geïnvesteerd in multimodale terminals en laad- en loskades om de overslag van goederen naar de waterwegen en de spoorwegen te vergemakkelijken." Anderzijds staat in het ontwerp actieplan treinverkeer dat het net de goederentreinen zijn die voor veel geluidshinder zorgen. Er moet op gelet worden dat het ene kwaad niet met het andere bestreden wordt.	2
c. Ondanks alle modal shift-maatregelen richting spoor en binnenvaart, zal wegvervoer ook de komende decennia prominent aanwezig blijven voor de aan- en afvoer van goederen van en naar de Antwerpse haven. Om dit op maatschappelijk aanvaardbare wijze mogelijk te maken dient de weginfrastructuur en zijn aanhorigheden op gepaste wijze te worden ontwikkeld.	5
d. Er wordt weinig rekening gehouden met de toekomstige modal shift (toename van spoorverkeer en afname van wegverkeer). Dit heeft invloed op de gehinderden (frequentie en decibels).	3

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De volgende elementen werden aangehaald in de inspraakreacties m.b.t. toekomstige verkeersgroei en modal shift:

a. De verkeersgroei moet worden beheerst en beperkt.
b. De bestrijding van wegverkeerslawaai mag niet ten koste van de bestrijding van spoorverkeerslawaai gaan.
c. De weginfrastructuur van en naar de Antwerpse haven dient rekening houdend met de geluidseffecten verder te worden ontwikkeld.
d. Er wordt opgemerkt dat er weinig rekening wordt gehouden met de invloed van de toekomstige modal shift.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

a. Zie punt 1 fiche 'Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen'.

b. Het Europees en Vlaams beleid zet voor het goederenverkeer sterk in op het gebruik van spoorverkeer en binnenvaart als één van de oplossingen om de groei van het wegverkeer onder controle te houden. Dit betekent niet noodzakelijk dat het spoorverkeerslawaai zal toenemen. Europa tracht de geluidsemissie van het goederenspoorverkeer zoveel mogelijk te beperken door de TSI-noise verordening die bepaalt dat nieuw treinmaterieel aan strengere geluidsnormen dient te voldoen. Daarnaast is het niet onwaarschijnlijk dat Europa op korte termijn nog verdere beleidsbeslissingen neemt om de geluidshinder van goederentreinen verkeer verder aan te pakken (voor meer info verwijzen we naar het actieplan spoorverkeerslawaai).

c. In het Masterplan 2020 voor Antwerpen en omgeving worden de plannen van de Vlaamse overheid beschreven m.b.t. de infrastructurele aanpassingen die worden voorzien om o.a. de weginfrastructuur voor het goederenverkeer van en naar de haven op een maatschappelijk verantwoordelijke wijze verder te ontwikkelen. Zoals ook aangegeven in het actieplan (p. 38)

wordt de geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde infrastructuren beperkt door de milieueffectrapportage.

d. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt als streefdoel voor 2030 een aandeel (spoorverkeer en binnenvaart samen) van minimaal 30% nagestreefd, in 2010 bedroeg dit aandeel voor beide modi samen rond de 16 à 18%. Van de beoogde toename wordt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen in verhouding een groter aandeel van binnenvaart verwacht dan van het spoor. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt dus als doel gesteld dat het wegverkeer maximaal 70% mag bedragen in de globale modal split. In de studie "Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg- en spoorverkeer (tweede fase) – maatregelen i.v.m. verkeersgroei" werd ingeschat dat de geraamde modal shift tegen 2020 maar een beperkte invloed zal hebben op wegverkeer (potentiële impact kleiner dan 5%). In de studie werd ingeschat dat een verlaging van het aantal vrachtwagens op de weg met 5% een geluidsvermindering geeft van ongeveer 0,2 dB.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.21. Fiche 21 - Structuur van het plan met o.a. afstemming met en evaluatie van het actieplan fase 1

Opmerking	Verwijzing
a. De Minaraad vraagt om de afstemming te verbeteren. De Raad merkt op dat de plannen niet altijd duidelijk zijn met betrekking hun afstemming tot de actieplannen van fase 1. Het is niet duidelijk hoe de prioritaire lijsten van de 1ste en van de 2de fase op elkaar inwerken en zelfs of ze op elkaar inwerken. Er wordt gevraagd of eerst de 1ste prioriteitenlijst wordt afgewerkt? Worden de situaties met de meeste hinder eerst aangepakt, ongeacht of ze uit de 1ste of 2de fase komen?	Minaraad
b. Geen echte evaluatie van de acties in uitvoering van fase 1. De Raad stelt vast dat voor diverse groepen van maatregelen in de ontwerpen van actieplan wordt vermeld welke initiatieven er genomen zijn. Dit geeft weliswaar een overzicht van de inspanningen maar niet van de resultaten. De Raad vraagt dat ofwel de resultaten van de inspanningen, hoe fragmentair die ook mogen zijn, en/of de motivatie waarom het (nog) niet mogelijk is om resultaten mee te delen, in het actieplan te vermelden. Volgens de Raad kan de evaluatie van de effectiviteit van de maatregelen niet enkel gebaseerd zijn op de resultaten van een SLO. Het SLO is immers gebaseerd op enquêtes die bij de bevolking toetsen hoe zij de leefbaarheid van de leefomgeving aanvoelt.	Minaraad
c. De Minaraad merkt op dat actieplannen inzake de agglomeraties anders zijn opgebouwd en beveelt aan om alle toekomstige plannen steeds op hetzelfde stramien te enten.	Minaraad
d. De Minaraad vraagt om de actieplannen beter te structuren want merkt op dat de acties uit de 1ste fase en voor de komende planperiode vaak niet zeer verschillend zijn en niet overal afgestemd zijn.	Minaraad
e. Zeer duidelijk geschreven rapport, logisch gestructureerd en met begrijpelijke toelichting van begrippen, methoden en actiepunten.	21

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Vraag naar duidelijkheid betreffende de aanpak en timing van de prioriteitenlijst geluid 1ste fase en de knelpuntenlijst. (a)
(2) Vraag naar de resultaten van het actieplan 1ste fase. (b)
(3) Vraag om eenzelfde structuur te hanteren voor alle toekomstige geluidsactieplannen, ook voor andere infrastructuren en agglomeraties. Er wordt gevraagd om de acties uit de 1ste fase en deze van de komende planperiode beter te structuren in het actieplan. (c,d)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De onderzoeken van de projecten van de prioriteitenlijst geluid zullen eerst worden afgerond.. In het actieplan zal de stand van zaken van de afwerking van de prioriteitenlijst worden geactualiseerd. In een later stadium zal gestart worden met het onderzoeken van de projecten van de knelpuntenlijst. Het is echter niet zo dat AWV zal wachten met de nodige akoestische analyses van de knelpuntenlijst totdat de uitvoering van de volledige prioriteitenlijst is afgewerkt. De uitvoering van de prioriteitenlijst is ook afhankelijk van geplande toekomstige

infrastructuurwerken. Zo zal bijvoorbeeld de plaatsing van het geluidsscherm langs de R0 in Zaventem en Kraainem pas gebeuren na de geplande verbreding van R0. Naar verwachting zal AWV in 2017 starten met het onderzoeken van de locaties op de knelpuntenlijst. Er is geen volgorde vastgelegd betreffende het aanpakken van de zones met het meeste hinder. Dit geldt voor beide lijsten.

Kwantitatieve resultaten van de inspanningen geleverd in uitvoering van fase 1 op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten zijn niet beschikbaar, het is immers niet aangewezen om de blootstellingsgegevens van de strategische geluidsbelastingkaarten van fase 1 (referentiejaar 2006) en fase 2 (referentiejaar 2011) met elkaar te vergelijken omdat in fase 2 meer wegen werden beschouwd. Daarnaast werden de blootstellingsgegevens van fase 2 ook bepaald op basis van een meer nauwkeurige gebouwenlaag dan deze die werd gebruikt in fase 1. In het actieplan zal onder hoofdstuk 10 worden toegelicht waarom het niet mogelijk is om evaluatie van de acties in uitvoering van fase 1 kwantitatief uit te drukken als reductie in geluidsblootgestelden. Het Departement LNE zal als coördinerende instantie voor uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai in het definitieve actieplan een bijkomende maatregel opnemen met het oog op de evaluatie en monitoring van de voorziene acties.

(2) De actieplannen van de agglomeraties worden opgemaakt in samenwerking met de diensten van de desbetreffende steden. Aangezien de steden Antwerpen en Gent ook een stedelijk geluidsactieplan hebben opgesteld, werd voor de actieplannen van deze agglomeraties in het kader van de uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai verder gebouwd op de structuur van de stedelijke actieplannen. Het bestuur deelt de mening van de Minaraad en is ook van mening dat de afstemming tussen alle actieplannen die in het kader van deze richtlijn worden opgemaakt eenvoudiger kan gebeuren als eenzelfde structuur wordt toegepast. Het Departement LNE zal deze aanbeveling voorstellen in de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL) waarin alle instanties die betrokken zijn bij de uitvoering van de richtlijn zijn vertegenwoordigd.

In het actieplan zijn inderdaad acties opgenomen die reeds werden opgestart in uitvoering van het actieplan fase 1 en die in de komende planperiode zullen worden verdergezet. In hoofdstuk 11 van het actieplan zal een onderscheid worden gemaakt tussen reeds lopende maatregelen die zullen worden verdergezet en nieuwe maatregen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
In § 10.2.1 van het actieplan zal de stand van zaken van de afwerking van de prioriteitenlijst worden geactualiseerd.

In § 11.1.4 van het actieplan zal de formulering: 'Het Agentschap Wegen en Verkeer zal in 2016 starten met deze onderzoeken' worden aangepast in 'Naar verwachting zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2017 starten met het onderzoeken van de locaties op de knelpuntenlijst'.

In § 11.3 wordt de actie 'Monitoring en evaluatie van het actieplan' toegevoegd.

In hoofdstuk 11 van het actieplan zal een onderscheid worden gemaakt tussen reeds lopende maatregelen die zullen worden verdergezet en nieuwe maatregelen.

2.6.22. Fiche 22 - Samenwerkingsovereenkomst IX

Opmerking	Verwijzing
a. "Ook in de komende planperiode kunnen gemeenten gebruikmaken van Samenwerkingsovereenkomst IX. Via deze samenwerkingsovereenkomst hebben de gemeenten een beperkt initiatiefrecht voor de plaatsing van geluidsschermen die niet voorzien zijn op basis van de prioriteitenlijst." Hoe goed is deze mogelijkheid bij de gemeentes gekend?	2
b. Er worden vragen gesteld bij de samenwerkingsovereenkomst IX, waarbij gemeenten financieel moeten bijdragen. Men is van mening dat AWV dit moet betalen conform het principe de vervuiler betaalt.	4
c. De gemeente Kortrijk maakt de opmerking dat hoewel de SO IX reeds lang in voege is, deze maatregel wordt opgelijst als een maatregel voor de komende periode, terwijl het over reeds bestaand beleid gaat. Er wordt ook niets gewijzigd aan de verdeelsleutel die gehanteerd wordt in de samenwerkingsovereenkomst. Hierdoor blijft in de praktijk de financiële last voor het plaatsen van geluidsschermen langs wegen die onder het beheer van het Vlaams gewest op de schouders van de lokale overheid liggen.	19
d. De gemeente Bierbeek geeft aan regelmatig als antwoord te krijgen dat we als gemeentebestuur zelf kunnen instaan voor de financiering van de geluidsschermen. De gemeente Bierbeek vindt dit echter een onaanvaardbare hoge kost.	20
e. De gemeente Wezembeek-Oppem maakt de opmerking dat er bij de bepaling van de verdeelsleutel van de kosten geen rekening gehouden wordt met het slechte algemene geluidsklimaat vanwege het luchtverkeer. Daarom vraagt de gemeente bij de herziening van de drempelwaarden voor het bepalen van de procentuele bijdrage zoals voorzien in de Samenwerkingsovereenkomst IX.	24

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De opmerkingen met betrekking tot Samenwerkingsovereenkomst IX worden hieronder gebundeld:

(1) Er wordt gevraagd hoe goed Samenwerkingsovereenkomst IX gekend is bij de lokale overheden.
(2) Er wordt gesteld dat AWV verantwoordelijk is voor geluidsoverlast door wegverkeer en dat AWV bijgevolg dient in te staan voor de financiering.
(3) Samenwerkingsovereenkomst IX is een reeds lang bestaande maatregel.
(4) Er is vraag om de verdeelsleutel in Samenwerkingsovereenkomst IX aan te passen (in het voordeel van de lokale overheden).
(5) Er wordt een herziening van de drempelwaarden gevraagd waarbij rekening wordt gehouden met cumulatieve effecten.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Het bestaan van Samenwerkingsovereenkomst IX wordt regelmatig gecommuniceerd met de lokale overheden, in het bijzonder wanneer zij contact opnemen met AWV betreffende geluidsoverlast door wegverkeer. Uitleg betreffende Samenwerkingsovereenkomst IX staat ook vermeld op verschillende websites waaronder deze van AWV en Mobiel Vlaanderen.

(2) Samenwerkingsovereenkomst IX wordt door AWV gebruikt om enige vorm van prioritering in bestaande geluidsbelaste zones te creëren. Deze overeenkomst houdt bovendien niet alleen een financiële verdeelsleutel in. Door het ondertekenen van deze overeenkomst engageert de lokale overheid zich om passende stedenbouwkundige maatregelen te treffen om zo het doel van de overeenkomst mee te steunen.

(3) Het klopt dat Samenwerkingsovereenkomst IX reeds lang in voege is. Deze maatregel is echter nog steeds actueel waardoor hij perfect past binnen het actieplan geluid 2de fase.

(4) Voorafgaand aan de totstandkoming van Samenwerkingsovereenkomst IX werd een analyse uitgevoerd om de verdeelsleutel vast te leggen. Uit deze analyse bleek dat het omwille van budgettaire redenen niet haalbaar is om deze verdeelsleutel aan te passen in het voordeel van lokale overheden. De budgetten voor Samenwerkingsovereenkomst IX en de afwerking van de prioriteitenlijst dienen immers te worden verdeeld, en er dient uiteraard nog genoeg budget beschikbaar te zijn om de prioriteitenlijst te kunnen afwerken.

(5) Cumulatieve effecten worden inderdaad niet in rekening gebracht bij het bepalen van de verdeelsleutel in Samenwerkingsovereenkomst IX. Indien er bijvoorbeeld nog een andere belangrijke geluidsbron aanwezig is, dan is de plaatsing van een scherm niet altijd effectief. Vooraleer er wordt overgaan tot de plaatsing van een geluidsscherm, wordt er altijd een gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd door AWV.

Aanpassingen in het actieplan
Geen.

2.6.23. Fiche 23 - Prioriteitenlijst geluid

Opmerking	Verwijzing
a. P 49:" Bij de opmaak van de prioriteitenlijst werd er rekening gehouden met het aantal blootgestelden per woonzone en niet enkel met het geluidsniveau op de meest blootgestelde woning." Als men dit toepast wil dit wil zeggen dat niet elke burger recht heeft op dezelfde bescherming voor zijn/haar gezondheid.	2
b. P52: Prioriteitenscore ; één woning die aan L_{den} = 75 dB wordt blootgesteld weegt even zwaar als 10 woningen die aan L_{den} = 65 dB worden blootgesteld of aan 100 woningen die aan L_{den} = 55 dB worden blootgesteld. Gaat deze prioriteitenscore nog steeds op bij doorvertaling naar gezondheidskost?	2
c. De gemeente Wezembeek-Oppem dringt er op aan dat alle projecten inzake geluidsmuren en -wallen op het grondgebied van Wezembeek-Oppem op de prioriteitenlijst binnen deze planperiode worden afgewerkt.	24
d. Er wordt gevraagd of het departement LNE de verantwoordelijkheid opneemt in knelpunt dossiers zoals de A10 autosnelweg in Oostende die opgenomen is op de prioriteitenlijst geluid.	72
e. Er wordt gevraagd welke termijn als doelstelling bepaald wordt om prioriteit 1 punten aan te pakken	72

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Er wordt gesteld dat door de gekozen methode van de prioriteitenlijst geluid niet elke burger recht heeft op dezelfde bescherming voor zijn/haar gezondheid.
(2) Vraag naar wat de prioriteitenscore wordt indien de gezondheidskost in rekening wordt gebracht.
(3) Vraag om de prioriteitenlijst geluid binnen deze planperiode af te werken.
(4) Er wordt gevraagd of het Departement LNE de verantwoordelijkheid opneemt in knelpuntdossiers of dossiers van de prioriteitenlijst geluid 1ste fase.
(5) Vraag naar de termijn voor het afwerken van de prioriteitenlijst geluid 1ste fase.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De methode die werd gehanteerd voor de opmaak van de prioriteitenlijst geluid is een objectieve methode voor het plaatsen van schermen waarbij als doel werd gesteld een zo groot mogelijk daling van het aantal gehinderden. Dit gebeurt logischerwijs het efficiëntst in dichtbevolkte woonzones. Er wordt dus op basis van kosten-baten uitgegaan van de meest efficiënte methode om het beschikbare budget zo goed mogelijk toe te wijzen.

(2) In de fiche 15 'Kosten/baten analyses o.a. gezondheidskosten van geluidshinder' werden de onzekerheden toegelicht bij de inschatting van de externe gezondheidskosten. Om deze redenen lijkt het niet aangewezen om de prioriteitenscore door te vertalen naar gezondheidskosten. Er werd bij de methode voor de opmaak van de prioriteitenlijst geluid geen rekening gehouden met dosis-effect-relaties. Wel werd rekening gehouden met een logaritmische weging van de maximale gevelbelasting van elke woning. Het is immers zo dat bewoners die zijn blootgesteld aan hoge geluidsniveaus, meer kans hebben om gehinderd te zijn dan bewoners blootgesteld aan lagere niveaus.

(3) Er kan niet beloofd worden dat het mogelijk zal zijn de prioriteitenlijst geluid 1ste fase binnen deze planperiode af te werken.

(4) De opmaak van het actieplan van de belangrijke wegen is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen het Departement LNE en AWV. Zoals ook aangegeven in het actieplan zal AWV telkens voor elke locatie die is opgenomen op de lijsten, de effectiviteit van de mogelijke maatregelen onderzoeken. Het uitvoeren van maatregelen gebeurt ook steeds met instemming van de lokale overheden. AWV neemt hiervoor dus de verantwoordelijkheid op.

Het Departement LNE is niet bevoegd voor maatregelen en aanpassingen aan de infrastructuur en kan daarom ook geen verantwoordelijkheden opnemen met betrekking het al dan niet uitvoeren van geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van locaties opgenomen op de knelpuntenlijst en prioriteitenlijst.

(5) Er is geen vastgelegde termijn voor het afwerken van de prioriteitenlijst 1ste fase.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen

2.6.24. Fiche 24 - Stille wegverharding (maatregel in actieplan)

Opmerking	Verwijzing
a. P 76: "De hogere aanlegkost van de maatregel 'stille optie beton' t.o.v. gewone betonverharding, wordt geschat op enkele procenten." Aan de maatregel 'stille optie asfalt' is geen werkelijke meerkost verbonden." Mogen we er dan van uitgaan dat er in de toekomst automatisch voor de stillere versie gekozen zal worden?	2
b. De gemeente Schilde vraagt bijzondere aandacht voor het type van asfalt bij heraanleg van weg. Een geluidsarm type kan de leefbaarheid van de aangelanden immers sterk verbeteren.	16
c. Op p. 65 e.v. wordt voor het aanleggen van stille wegverhardingen gefocust op hoofdwegen en primaire I wegen, maar wat bij gewestwegen die niet tot die categorie behoren? Gentse voorbeelden hiervan zijn de N70 en R40, gewestwegen die geflankeerd worden met veel bewoning. Wordt hier ook per definitie voor stillere wegdekken gekozen?	22
d. De gemeente Wezembeek-Oppem verwijst naar het actieplan dat aangeeft dat de financiële impact van de toepassing van stille wegverhardingen nihil of in het slechtste geval enkele procenten bedraagt. De gemeente Wezemeek-Oppem vindt het onbegrijpelijk dat deze afweging wordt gemaakt. Bij iedere heraanleg van hoofd- of primaire wegen zou principieel een stille optie gekozen dienen te worden.	24
e. De gemeente Kraainem merkt op dat er veel wordt geïnvesteerd in onderzoek naar de zogenaamde 'stille wegdekken'. Feit is dat de onderzoeken naar een duurzaam wegdek, met relevante, langdurige geluidsreducerende kwaliteiten al jaren stagneren: er komt geen oplossing uit de bus, en het ziet er naar uit dat er in de komende jaren een mirakeloplossing gevonden zal worden.	27
f. Volgens het rapport zou het vervangen van het wegdek met stille asfalt geen noemenswaardige extra kost met zich meebrengen, ten opzichte van het vervangen met klassiek asfalt. Waarom wordt dit dan al niet automatisch gedaan? Is er voldoende budget voorzien om op grote schaal de klassieke asfalt te gaan vervangen door stille asfalt?	15
g. Er zou meer aandacht moeten gaan naar kwaliteitsnormen en kwaliteitscontrole bij herstellingen van het wegdek, zeker op "gevoelige" plaatsen. Het resultaat zijn grote oneffenheden in het wegdek die aanleiding geven tot extra geluids- en trillingshinder.	50
h. Er wordt voorgesteld om het standaard gebruik van "dubbellaags zeer open asfalt", als maatregel op te nemen.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108,

	109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161, 73
i. Het initiatief om verder onderzoek te voeren naar poro-elastische wegdekken wordt ondersteund	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137,138,139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161,
j. Het vervangen van de asfalt door geluidsarme asfalt prioritair op de autosnelwegen en nadien op de gewest- en andere lokale wegen. Verkeersremmende maatregelen voorzien van geluidswerende asfalt in plaats van nog een verkeersdrempel te voorzien in betonklinkers of kasseien tenzij het gaat om een historische stad of wegen (vb. Brugge...)	71

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Er wordt gevraagd of er in de toekomst automatisch gekozen zal worden voor een stille(re) wegverharding aangezien de meerkost ervan beperkt is.
(2) Er wordt gevraagd of er voor de niet-hoofdwegen en primaire I wegen ook een beleid betreffende het aanleggen van stille(re) wegverhardingen is.
(3) Er wordt gevraagd waarom de afweging gemaakt wordt tussen het aanleggen van een stille(re) wegverharding of niet aangezien het verschil in kostprijs nihil is.
(4) Er wordt gesteld dat er teveel geïnvesteerd wordt in onderzoeken naar stille(re) wegverhardingen.
(5) Er wordt gevraagd of er voldoende budget is voorzien om op grote schaal de klassieke wegverhardingen te vervangen door een stille(re) variant.
(6) Er wordt gemeld dat er meer aandacht dient te gaan naar kwaliteitsnormen en -controle na het herstellen van de wegverharding.
(7) Er wordt voorgesteld om dubbellaags ZOA als standaardwegverharding toe te passen.
(8) Er wordt gevraagd het verder onderzoek naar poro-elastische wegverhardingen verder te ondersteunen.
(9) Er wordt gevraagd een prioritering toe te kennen betreffende het voorzien van stille(re) wegverhardingen hoofdwegen - gewestwegen - lokale wegen.
(10) Er wordt gevraagd verkeersremmende maatregelen te voorzien van stille(re) wegverhardingen in plaats van betonklinkers of kasseien (met uitzondering van historisch waardevolle gebieden).

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Dat automatisch gekozen wordt voor een stille(re) wegverharding kan niet worden bevestigd. Er werd een nota opgemaakt waarin verduidelijkt wordt voor welke locaties langs

hoofdwegen en primaire I wegen een stille(re) wegverharding nodig is. Er zijn dus nog zones waar het niet verplicht zal zijn te kiezen voor een stille(re) wegverharding, al kan dit natuurlijk wel. Momenteel is deze nota echter nog niet verplicht toe te passen. Dit zal pas het geval zijn wanneer het actieplan geluid 2de fase wordt goedgekeurd. Voor alle andere wegen is nog geen beleid uitgeschreven. Zoals opgenomen in § 11.1 van het actieplan zal AWV in de komende planperiode ook voor andere wegen die niet in de nota zijn opgenomen een voorstel uitwerken om bij heraanleg al dan niet te kiezen voor een stille variant, waarbij ook de variant AGT-mengsel zal worden meegenomen.

(2) Nee, hiervoor is momenteel nog geen beleid uitgeschreven.

(3) De kostprijs is niet het enige criterium waar rekening mee gehouden dient te worden. Ook duurzaamheid, onderhoud en het vermijden van extra werkzaamheden (minder hinder) behoort tot de aandachtspunten.

(4) Het is een must te blijven inzetten op innovaties. Alleen op die manier zullen we in staat zijn nieuwe oplossingen te vinden. Bovendien is leren wat niet werkt ook belangrijk.

(5) Het is niet de bedoeling om alle klassieke of luide wegverhardingen op zeer korte termijn te vervangen door een stille(re) variant. Deze vervangingen zullen in combinatie met de opgestelde nota gepland worden in functie van de voorziene renovaties of heraanleggingen.

(6) Jaarlijks wordt de staat van de weg opgemeten. Sinds 2015 worden ook jaarlijks rolgeluidsmetingen uitgevoerd op het hoofdwegennet. Driejaarlijks zullen ook de gewestwegen onderworpen worden aan een rolgeluidsmeting. Deze metingen zullen een duidelijk beeld geven van de evolutie en de knelpunten.

(7) De voorbije vier jaar werd een proefproject uitgevoerd waarin onder andere de eigenschappen van een dubbellaags ZOA werden bestudeerd. De resultaten van dit onderzoek zijn slecht, zowel fysisch als akoestisch. Daarom werd besloten het dubbellaags ZOA niet te weerhouden als mogelijks aan te leggen wegverharding.

(8) De onderzoeken naar poro-elastische wegverhardingen zullen inderdaad verder worden gesteund.

(9) Er wordt geen prioritering toegekend op basis van type weg voor het voorzien van een stillere wegverharding. Er werd in het actieplan geen actie opgenomen om systematisch op korte termijn alle wegen in Vlaanderen te voorzien van een stille(re) wegverharding. Wel zal er bij heraanleg van een weg telkens een afweging worden gemaakt of het nodig is om een stille wegverharding aan te leggen.

(10) Indien mogelijk wordt in doortochten zo veel mogelijk gekozen voor geluidsvriendelijkere wegverhardingen/maatregelen. Indien toch geopteerd wordt voor de aanleg van betonstraatstenen, keien en mozaïekkeien heeft AWV een aantal richtlijnen uitgewerkt om de geluids- en trillingshinder te beperken.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.25. Fiche 25 - Effect maatregelen op andere hinder/gezondheidsaspecten

Opmerking	Verwijzing
a. Maatregelen tegen verkeerslawaai mogen geen negatieve impact hebben op andere gezondheidskundige omgevingsfactoren (bv. binnenlucht): zo is het van belang om de woning goed te ventileren (24h/24h) en verluchten en daarvoor zijn open kipramen of ventilatieroosters noodzakelijk, waardoor het geluid weer minder gereduceerd wordt, met dit gegeven moet rekening gehouden worden. Denk ook aan de EPB regelgeving.	2
b. Sommige maatregelen lijken slechts gering soelaas te brengen naar geluid toe (kosten/baten) maar zijn misschien wel zinvol als men de gunstige invloed op luchtkwaliteit ook meeneemt.	2
c. Voor geluid is de winst van een snelheidsverlaging blijkbaar gering, maar wat betekent dit voor de reductie aan luchtemissies want deze gezondheidskundig toch ook relevant?	2
d. P 68: "Uitgezet over de komende 5 jaar komt dit neer op een beoogde evolutie van het aandeel binnenvaart van minimaal 2,7 % à 3 % modal shift ten opzichte van het wegvervoer. In de studie doorrekenen maatregelen werd een kwalitatieve inschatting gemaakt naar de effecten hiervan naar geluid. Uit de conclusies van de studie blijkt dat deze modal shift op korte termijn (komende 5 jaar) een zeer beperkte invloed zal hebben op het wegverkeerslawaai." Is er ook geweten wat de invloed is op de uitlaatemissies? Want ook dat is gezondheidskundig relevant. Maatregelen die positief zijn voor geluidshinderreductie maar tegelijkertijd negatief voor luchtemissies (of omgekeerd) zijn niet zo zinvol, algemeen moet gekeken worden naar maatregelen die op beide vlakken winst boeken. Is er bv. geweten wat de invloed is van de geluidsmilderende asfaltlagen op de emissies van de voertuigen (uitlaat en niet-uitlaatemissies)?	2
e. P 68:" Uit de beleidsvoorbereidende studies is gebleken dat een algemene snelheidsverlaging op snelwegen relatief weinig impact zou hebben (bv. verlaging van snelheid personenwagens tot 90 km/u geeft daling met 1 dB)." Maar samen met de reductie aan uitlaatemissies is kan dit misschien wel als zinvol beoordeeld worden?	2
f. Naast een effectieve en efficiënte geluidsafscherming, zijn er nog andere positieve milieueffecten van een 'groene muur' als geluidsafscherming. Zo kunnen de planten kunnen ook diffuus licht van koplampen van auto's en vrachtwagens filteren. Bovendien hebben de levende planten in het groene geluidsscherm het vermogen om een significante hoeveelheid fijn stof en polluenten te capteren via adsorptie en impact. Het valt tenslotte ook niet te ontkennen dat deze groene geluidschermen de snelweg veel beter landschappelijk integreren, een factor die vaak niet onbelangrijk is, bijvoorbeeld in het unieke Leielandschap in hetwelk ons dorp zich situeert.	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161,

Inhoud van de opmerkingen

Deze opmerkingen hebben betrekking op de effecten van de maatregelen op andere hinder- en of gezondheidsaspecten:

(1) Er wordt aangegeven dat maatregelen tegen verkeerslawaai geen negatieve impact mogen hebben op andere gezondheidskundige omgevingsfactoren/hinder-aspecten (bv. binnenlucht, luchtemissies,..).

(2) Er wordt gevraagd om ook de positieve effecten van andere hinder-gezondheidsaspecten te bekijken voor het nemen van maatregelen.

Reactie op de opmerkingen

(1) In 2013 heeft het Departement LNE een studie laten uitvoeren naar aanbevelingen en richtlijnen rond milieuvriendelijke weginrichting. In deze studie werden voor verschillende mogelijke maatregelen de positieve en eventuele negatieve effecten op lucht en geluid begroot. De specifieke maatregelen ter beheersing van verkeerslawaai die zijn opgenomen in het actieplan, zoals het aanleggen van een stille wegharding en plaatsen van geluidswerende constructies, hebben volgens deze studie geen negatieve impact op luchtkwaliteit. Bij aanleg van tunnels wordt rekening gehouden met een eventuele negatieve impact op luchtkwaliteit nabij de luchtschat en tunnelmond.

In een inspraakreactie werd ook opgemerkt dat het van belang is de woning goed te ventileren (24h/24h) en verluchten en dat daarvoor open kipramen of ventilatieroosters noodzakelijk zijn waardoor het geluid weer minder gereduceerd wordt, en dat ook aan de EPB-regelgeving moet worden gedacht. Het bestuur zal er bij het onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift rekening mee houden dat het uit te voeren isolatievoorschrift niet in tegenstrijd is met de EPB-regelgeving (zie ook fiche 17 'Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie').

(2) Het actieplan is een plan ter bestrijding van wegverkeerslawaai. Het is dan ook logisch dat in het actieplan enkel maatregelen kunnen worden opgenomen die een significant effect hebben op de reductie van het wegverkeerslawaai. De specifieke voorstellen van het opnemen van bepaalde maatregelen uit de inspraakreacties worden besproken in de fiche 'Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen'.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.26. Fiche 26 - MER

Opmerking	Verwijzing
a. Het is een jammere zaak dat milderende maatregelen voorgesteld in MER's niet dwingend zijn. AZG stelt voor dat er instrumenten worden ontwikkeld parallel aan de MER-procedure die de maatregelen wel dwingend maken.	2
b. P 70:" Dit voorstel tot afwegingskader wordt momenteel besproken in de werkgroep voor actualisatie van het MER-richtlijnenboek geluid en trillingen." Dit afwegingskader moet ook overeenkomen met het afwegingskader in het nieuw RLB mens-gezondheid.	2
c. Er moet bij de aanleg van nieuwe of de verlenging van bestaande tramlijnen in de MER-rapportering duidelijk melding gemaakt worden van de bijkomende lawaaibelasting in de buurt van de keerlussen. Ook dienen voor de vermindering van dit hoogfrequent booggeluid aan de bron maximale constructieve maatregelen opgelegd te worden zoals bijv. een soepel bevestigingsysteem.	157
d. Ontwerp Actieplan §5.2. Langetermijnstrategie "Momenteel bestaat er een specifiek beoordelingskader voor MER-plichtige ontwikkelingen in de vorm van de toetsing van de optredende geluidsniveaus aan gedifferentieerde referentiewaarden voor weg- en spoorverkeersgeluid." Kunnen er voor tramverkeergeluid geen referentiewaarden opgesteld worden?	157
e. Er wordt opgemerkt dat het Agentschap Wegen en Verkeer de bronbeheerder is voor de gewestwegen en dat conform het principe de vervuiler betaalt AWV ook de nodige maatregelen moeten nemen om bij nieuw aan te leggen wegen te vermijden en voorkomen dat er nieuwe geluidsgehinderden bijkomen.	4
f. De voorgestelde beoordelingskaders uit dit rapport afstemmen op de beoordelingskaders uit de onlangs gereviseerde richtlijnenboeken mens-gezondheid en geluid.	2
g. p 39: "Indien uit deze beoordeling blijkt dat een project een negatieve impact op het geluidsklimaat zou kunnen hebben, moeten milderende maatregelen worden voorgesteld, zoals een alternatieve tracékeuze, het voorzien van extra isolatie, een stillere wegverharding, de plaatsing van geluidsschermen, …" Zou ook hier niet beter opgelegd worden dat men eerst naar brongerichte maatregelen moet zoeken en pas als laatste naar maatregelen bij de ontvanger? Dit om te verhinderen dat alle problemen worden afgeschoven naar de ontvanger die dan maar beter moet isoleren?	2
h. Opmerkingen bij de resultaten van de studie 'Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai': P60: " Evenwel moet hierbij worden opgemerkt dat de aanbevelingen die uit een plan-MER-procedure komen geen bindende waarde hebben. Wel dient in het RUP een overzicht te worden opgenomen van de conclusies van het plan-MER en dient in de toelichtingsnota te worden samengevat hoe in	2

	het definitieve plan rekening werd gehouden met de elementen uit het plan-MER." AZG vindt het een spijtige zaak dat aanbevelingen in een MER geen bindende waarde hebben.	
i.	In sommige gevallen zullen milderende maatregelen niet volstaan en is de enige gezondheidskundige juiste conclusie dat een (woon-)project er niet kan komen.	1, 2, 25
j.	P 59: Tabel 10-3: Afwegingskader wenselijkheid nieuwe woonontwikkelingen: zelfs bij hoge dB blijft de aanbeveling steeds 'niet wenselijk'. Soms zal een gebied toch ook als ongeschikt voor nieuw woongebied of herbestemming moeten bestempeld worden	2

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

(1) Opmerkingen met betrekking tot de beslissingsondersteunende functie van een MER, er wordt gevraagd om de aanbevelingen van een MER dwingend te maken.
(2) Er wordt afstemming gevraagd tussen de beoordelingskaders in het geactualiseerde MER-richtlijnenboek Mens-Gezondheid en Geluid en Trillingen.
(3) Vraag naar een beoordelingskader voor tramverkeergeluid in MER.
(4) Er wordt gevraagd om eerst brongerichte maatregelen te onderzoeken als laatste naar maatregelen bij de ontvanger.
(5) het Agentschap Wegen en Verkeer dient als bronbeheerder voor de gewestwegen, de nodige geluidsmilderende maatregelen te nemen bij de aanleg van nieuwe wegen.
(6) Een aantal inspraakreacties geven aan dat woongebieden/woonprojecten met te veel verkeerslawaai beter geschrapt worden en dat een duidelijke kader hiervoor nodig is.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Er moet benadrukt worden dat een MER per definitie een beslissingsondersteunend document is, en dat de vergunningverlenende overheid in principe een beslissing kan nemen, weliswaar gemotiveerd, die niet strookt met de adviezen van het MER (en dus de aanbevolen milderende maatregelen niet implementeert). Hierbij kunnen we ook aangeven dat in de nabije toekomst de milieueffectrapportages geïntegreerd zullen verlopen. Het decreet integratie plan-MER in RUP voorziet dat de plan-m.e.r. samenloopt met de opmaak van het plan. Eén van de uitgangsprincipes van het geïntegreerd planningsproces is de continue kwaliteitsbeoordeling van de m.e.r. Voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het plan, wordt het MER aan zijn kwaliteit getoetst. Deze werkwijze zal het mogelijk maken dat milderende maatregelen geïntegreerd kunnen worden in het plan.

    Ook bij het omgevingsvergunningendecreet zal de m.e.r. geïntegreerd verlopen: de vergunningsaanvraag wordt samen met het ontwerp-MER ingediend. Beide documenten worden bekend gemaakt via het openbaar onderzoek. Het MER kan op basis van inspraakreacties nog bijgesteld worden. De dienst MER zal in functie van het besluitvormingsproces aangeven welke aanpassingen vereist zijn aan het project-MER. De vergunningverlener kan dan oordelen in welke mate deze aanpassingen ook vertaling vragen bij de vergunningverlening.

(2) Het nieuwe richtlijnenboek Mens & Gezondheid is op het moment van schrijven van voorliggend overwegingsdocument nog niet volledig klaar. Omdat ook het voorgestelde beoordelingskader Geluid nog niet ontwikkeld is, kan er geen vergelijking gebeuren zoals gevraagd in een reactie. De richtlijnenboeken Mens & Gezondheid en Geluid & Trillingen worden deels door dezelfde instanties geadviseerd (dienst-MER en dienst Milieuhinder, Departement LNE) waardoor automatisch een aftoetsing en afstemming zal gebeuren tussen

beide kaders. Waar mogelijk zullen op z'n minst inconsistenties weggewerkt worden en zal er gestreefd worden naar gelijkaardige beoordelingsprincipes. Het beoordelingskader Geluid heeft als voornaamste doel om een kwantitatieve inschatting van de totale geluidsemissie en -immissie te bekomen, terwijl bij Mens & Gezondheid de gepercipieerde hinder van de inwoners centraal staat. Dit inhoudelijk verschil kan mogelijk leiden tot een andere benadering in de significantie-inschatting van geluidgenererende projecten.

(3) Tramverkeergeluid wordt volgens het huidige richtlijnenboek Geluid & Trillingen beschouwd als wegverkeerslawaai, althans voor stedelijke gebieden. In een MER wordt het dan ook gewoonlijk als dusdanig gemodelleerd en beoordeeld, incl. het gebruik van de gedifferentieerde referentiewaarden, en zonder gebruik van de railbonus. Een voorbeeld hiervan is het recente dossier "Vertramming van busbundel 7 stad Gent". Het bestuur treedt de inspraakreactie bij in het feit dat tramgeluid een duidelijkere en prominentere plaats moet krijgen in het richtlijnenboek, hetgeen dan ook zal meegenomen worden in de voorbereidende besprekingen en ontwerpteksten voor de actualisatie van het richtlijnenboek Geluid & Trillingen.

(4) Bij het nemen van milderende maatregelen in het kader van de MER-beoordeling wordt in de mate van het mogelijk al zoveel mogelijk gewerkt volgens het principe bron-overdracht-ontvanger. Zoals aangegeven op p. 70 van het actieplan loopt er momenteel een werkgroep voor de actualisatie van het richtlijnenboek Geluid en Trillingen. In het geactualiseerde richtlijnenboek zal dit principe verder worden toegelicht en uitgewerkt.

(5) Zoals aangegeven onder § 9.2 van het actieplan dient de geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde infrastructuren waarvan wordt vermoed dat ze significante milieueffecten kunnen hebben (i.e. wanneer ze voldoen aan vooropgestelde criteria), te worden beperkt door de milieueffectrapportage. Het is de initiatiefnemer van het project die verantwoordelijk is voor het nemen van milderende maatregelen.

(6) Naast het voorschrijven van milderende maatregelen, is er voor MER-plichtige woon-ontwikkelingen in het huidige richtlijnenboek wel degelijk de mogelijkheid om op grond van ontoelaatbare geluidsniveaus een negatief advies te verlenen. Dit advies is per definitie niet bindend en heeft geen juridische waarde.
- Voor het herbestemmen van sterk geluidsbelaste zones naar woongebied gebeurt dit momenteel volgens het (voorstel tot) afwegingskader, waarbij duidelijk wordt aangegeven dat -zonder preventieve sanering- een herbestemming niet wenselijk is ("in principe te vermijden").
- Voor "nieuwe woonontwikkelingen" op door spoor- en wegverkeer geluidsbelaste percelen in bestaand woongebied (en/of in woonuitbreidingsgebied, bv. bouw nieuwe woonblokken of woonwijken, bv. inrichten van verkavelingen,...) gebeurt dit momenteel met een toetsing aan gedifferentieerde referentiewaarden: daarbij kan een te sterke overschrijding, die niet met milderende maatregelen kan gecompenseerd worden, ook aanleiding tot negatief advies geven. Merk op dat het begrip "nieuwe woonontwikkelingen" in het huidige richtlijnenboek niet geheel duidelijk afgebakend is. Dit zal echter ondubbelzinnig gedefinieerd worden in een actualisatie van het richtlijnenboek. Zie ook punt 3 van fiche 16 'Maatregelen i.v.m. RO'.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen.

2.6.27. Fiche 27 - Langetermijnvisie en -strategie

Opmerking	Verwijzing
a. Er wordt verwezen naar p17: "*Milderende maatregelen voor verkeerslawaai vragen aanzienlijke financiële middelen, kosten die vooralsnog worden afgewenteld op de maatschappij. Idealiter wordt hiervoor evenwel de verkeersdeelnemer rechtstreeks aangesproken, conform het principe de vervuiler betaalt. Internalisering van de externe kosten heeft het voordeel dat via een marktmechanisme in plaats van door regelgeving de verkeersgroei kan worden beheerst en bijgevolg ook verkeerslawaai wordt aangepakt."* Wat wordt hiermee bedoeld? Een soort km–heffing ook voor personen wagens waarbij niet enkel gekeken wordt naar de uitlaatemissies van de wagen maar ook naar het lawaai dat deze wagen produceert?	2
b. P 46:" Maatregelen als onderdeel van een langetermijnstrategie: het uitwerken en verfijnen van een mechanisme om de blootstelling aan de hoogste geluidsniveaus te beperken. " Gezondheidskundig zou men er eerder op lange termijn naar moeten streven om overal de richtwaarde van de WHO te halen."	2
c. P17: "Binnen een nader te ontwikkelen (nieuw) beoordelingskader, dat op lange termijn kan uitgroeien naar een wettelijk regulerend kader." Er wordt gevraagd waarom een wettelijk regulerend kader slechts op lange termijn mogelijk is? Het lijkt dan ook aangewezen om aan te geven waarom een regeling slechts op lange termijn mogelijk zou zijn?	4
d. Er wordt in dit ontwerp totaal geen rekening gehouden met het lawaai dat veroorzaakt wordt door tramverkeer, i.h.b. het tramverkeer aan de keerlussen dat naargelang de omstandigheden een hoogfrequent snerpend lawaai (booggeluid) veroorzaakt. Er wordt verwezen naar de langetermijnvisie- en strategie opgenomen in het actieplan. Er wordt hierbij aangegeven dat alhoewel onder verkeersmodi ook railverkeer genoemd wordt dit in heel het Ontwerp actieplan Wegverkeerslawaai de geluidsoverlast t.g.v. tramverkeer niet voorkomt	157

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

a. Vraag naar wat er wordt bedoeld met de verkeergroei beheersen door het doorberekenen van externe kosten.
b. Op lange termijn dient men te streven naar de WHO gezondheidskundige richtwaarde.
c. Vraag naar waarom een wettelijk normenkader voor infrastructuurgeluid pas op lange termijn mogelijk is.
d. Vraag om ook met tramgeluid rekening te houden in het actieplan.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

a) De verkeersgroei beheersen door internalisering van de externe kosten kan inderdaad gebeuren door naast de kilometerheffing voor vrachtwagens een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren waarbij bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met het aantal kilometer dat werd afgelegd en de geluidsemissie van het voertuig. Verdere onderzoeken naar

de mogelijkheden en de effecten van de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens worden op dit moment opgestart.

b) In het actieplan worden problemen stapsgewijs aangepakt, op basis van een plandrempel voor geluidsblootstelling en andere criteria. Deze criteria zullen bij de volgende actieplannen opnieuw worden geëvalueerd en indien nodig en haalbaar worden bijgesteld. Milderende maatregelen voor verkeerslawaai 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 (zie ook fiche 'ambitieniveau').

c) Een wettelijk regulerend kader is pas op lange termijn haalbaar omdat het nieuwe uitgewerkte kader eerst moet worden uitgetest en geëvalueerd in concrete situaties (MER-dossiers) om daarna te evolueren naar een gedragen en degelijk uitgewerkt wettelijk kader dat ook van toepassing is op initiatieven die niet binnen de MER-wetgeving vallen. Dit zal worden verduidelijkt in § 5.2 van het actieplan.

d) In het actieplan wordt enkel rekening gehouden met de geluidsbelasting vanwege de belangrijke wegen. Hierbij werd enkel rekening gehouden met de emissie van wegvoertuigen en niet met railverkeer zoals trams. In het actieplan en de geluidskaarten voor de belangrijke spoorwegen werd ook geen rekening gehouden met tramverkeer. Naast actieplannen en geluidskaarten voor de belangrijke wegen en spoorwegen dienen in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai ook geluidskaarten en actieplannen voor de belangrijke agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners te worden opgemaakt (Antwerpen, Gent en Brugge), hierin werd wel rekening gehouden met tramverkeer. Het tramverkeer werd in de geluidskaarten van de agglomeraties opgenomen bij het wegverkeer.

In de Europese Richtlijn Omgevingslawaai wordt er nergens expliciet naar tramverkeer verwezen. In de recent goedkeurde Richtlijn (EU) 2015/996 van de Europese Commissie van 19 mei 2015 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, die bijlage II van Richtlijn 2002/49/EG vervangt, worden stadstrams en lichte metro rijtuigen ingedeeld bij de spoorvoertuigtypes. Deze nieuwe CNOSSOS-EU rekenmethode zal verplicht worden toegepast voor de 4de ronde van geluidskartering in 2022.

Tramverkeergeluid wordt volgens het huidige richtlijnenboek Geluid en Trillingen beschouwd als wegverkeerslawaai, althans voor stedelijke gebieden. In een MER wordt het dan ook gewoonlijk als dusdanig gemodelleerd en beoordeeld, incl. het gebruik van de gedifferentieerde referentiewaarden, en zonder gebruik van de railbonus. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het recente dossier "Vertramming van busbundel 7 stad Gent".

Voor tramgeluid zal in kader van de actualisatie van het richtlijnenboek ook een éénduidig beoordelingskader worden uitgewerkt dat is afgestemd met de nieuw nog te ontwikkelen beoordelingskaders voor weg-, spoor- en luchtverkeer. Dit zal worden verduidelijkt in het actieplan.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
In § 5.2 van het actieplan zal worden verduidelijkt dat een wettelijk regulerend kader pas op lange termijn haalbaar is omdat het nieuwe uitgewerkte kader eerst dient worden uitgetest en geëvalueerd in concrete situaties (MER-dossiers) om daarna te evolueren naar een gedragen en degelijk uitgewerkt wettelijk kader dat ook van toepassing is op initiatieven die niet binnen de MER-wetgeving vallen.

In § 5.2 van het actieplan wordt verduidelijkt dat voor tramgeluid in kader van de actualisatie van het richtlijnenboek ook een eenduidig beoordelingskader zal worden uitgewerkt dat is afgestemd met de nieuw nog te ontwikkelen beoordelingskaders voor weg-, spoor- en luchtverkeer.

2.6.28. Fiche 28 - Concrete hindersituaties

Opmerking	Verwijzing
a. Uit het ontwerp actieplan blijkt dat de N21 tussen Haacht en Werchter ook een zone is met hinder door verkeerslawaai. Nu deze heringericht/heraangelegd wordt is het niet duidelijk welke milderende maatregelen hierop zullen toegepast worden. Hier zou een concreet actieplan kunnen opgesteld worden. bron: N21, gemeente Haacht	1, 25
b. Een aantal zones die volgens het Havenbedrijf Antwerpen problematisch zijn volgens hun eigen confrontatie van geluidsbelastings- met bewoningsgegevens is niet terug te vinden op de knelpuntenlijst. Dit zijn: o de woonwijken van Merksem en Luchtbal langs de R1 o woonwijken langs de A12 ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet o de N450 Beveren – Kallo (beneden drempel 3 miljoen?) o N451 Verrebroek – Kieldrecht (beneden drempel 3 miljoen?) Het Havenbedrijf vraagt aandacht voor de problematiek van hogergenoemde wegen die niet in de lijst van knelpunten voorkomen, en dringt aan op een (versnelde) realisatie van gepaste maatregelen voor de knelpunten die werden gedetecteerd: (77-82) aftakkingen E19 resp. A12 van R1 vanaf Luchtbal en (84-85) A12 ter hoogte van Leugenberg.	5
c. Het gemeentebestuur van Bornem vraagt aandacht voor de **problematiek van de N16 te Bornem** waar zij een stijgende verkeersdrukte menen vast te stellen. Rekening houdend met de aanwezigheid van het stiltegebied, de woonkernen langs de gewestweg en de geplande werken aan bepaalde kruispunten dringt de gemeente Bornem aan op geluidsmetingen en aandacht voor mogelijke maatregelen zoals geluidsschermen of geluidsarme wegbedekkingen waar noodzakelijk of wenselijk. (inspraakreactie ook opgenomen in fiche Geluidsmonitoring) bron: N16, gemeente Bornem	8
d. De **Gemeente Aartselaar** merkt op dat m.b.t. de **A12 en de parallelweg N177** dringend maatregelen moet worden onderzocht, gepland en genomen. bron: parallelweg N177 en A12, gemeente Aartselaar	9
e. De Gemeente Kampenhout vraagt een stillere wegverharding voor de N26, de betonplaten die er nu liggen zorgen voor enorme geluidsoverlast. bron: N26, gemeente Kampenhout	10

f.	De Gemeente Temse vraagt ter hoogte van de woonwijk Velle tussen de Laagstraat en de grens met de gemeente Kruibeke) zo snel mogelijk efficiënte saneringsmaatregelen. Er wordt aangegeven dat de geluidsoverlast aanzienlijk is toegenomen sedert het vernieuwen van het wegdek van voormeld autostradetraject. bron: E17, gemeente Temse, tussen kmp 87,6-90,6	12
g.	De gemeente Waregem geeft aan dat er langs de N382 tussen Henri Lebbestraat en Eikenlaan een geluidsbelasting van L_{den} > 70 dB heerst en stelt voor om dit op de knelpuntenlijst op te nemen. bron: N382, gemeente Waregem, tussen kmp 9,9-11,7	13
h.	De gemeente Waregem geeft aan dat er langs de E17 ter hoogte van de Galgewegel een geluidsbelasting van L_{den} > 70 dB heerst en stelt voor om dit op de knelpuntenlijst op te nemen. bron: E17, gemeente Waregem, tussen kmp 23,3-23	13
i.	De gemeente Destelbergen vraagt om toegevoegd te worden aan de gemeenten die prioriteit genieten en wijst hierbij de volgende locaties aan met hoge L_{den}-waarden: o E17 in Destelbergen, tussen de Dendermondesteenweg en de Hooistraat – Blauwesteenstraat o R4 bron: R4 en E17, gemeente Destelbergen	14
j.	De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat inwoners klagen over de luidruchtige wegbekleding op de Haachtsesteenweg (N21): vnl. het stuk tussen Philippartstraat en Stationsstraat. Ook het stuk tussen gemeentehuis en kruispunt Tervuursesteenweg veroorzaakt klachten. De gemeente Steenokeerzeel geeft aan dat voor het stuk tussen Stationsstraat en Luchthavenlaan 90 km/u is toegelaten. Dit veroorzaakt geluidshinder in Melsbroek. Tussen Batavia en Diegem is er minder bewoning en zou 90 km/u wel mogelijk zijn. De gemeente Steenokkerzeel vraagt dat men een alternatief systeem zoekt voor de dwarsgroeven op de Haachtsesteenweg. De dwarsgroeven zijn goed voor waterafvoer maar veroorzaken 6 dB bijkomend geluid. De Haachtsesteenweg (N21) vanaf kruispunt Tervuursesteenweg richting Melsbroek heeft dwarsgroeven. De snelheid op de Haachtse Steenweg moet absoluut beperkt blijven tot 70km/u. Dat beperkt het lawaai. De gemeente Steenokkerzeel stelt vast dat veel mensen zich niet aan de snelheidsbeperking houden. bron: N21, gemeente Steenokkerzeel	15

k.	De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat geluid van wegverkeer op E19 is toegenomen door geluidsmuren trein. Het geluid van het wegverkeer weerkaatst op de geluidsmuur van de middenberm. Er wordt aangegeven dat men beter een natuurlijke begroeiing zou plaatsen op deze geluidsmuur i.p.v. een vlakke muur. bron: E19, gemeente Steenokkerzeel	15
l.	De gemeente Steenokkerzeel geeft aan dat er op de Tervuursesteenweg in de tunnel te veel geluid is, vooral hinderlijk voor fietsers. Er is namelijk te weinig geluidsdemping voorzien.	15
m.	De gemeente Wommelgem geeft aan over haar hele grondgebied geluidsoverlast van de E34/E313 te hebben en dringt sterk aan om deze overlast aan te pakken. De gemeente verwijst naar de mondelinge belofte van AWV om bij een uitbreiding van het aantal rijbanen sowieso geluidschermen te voorzien over het ganse grondgebied van de gemeente Wommelgem tot aan de bocht van Ranst. bron: E34/E313, gemeente Wommelgem	18
n.	Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct. Dit viaduct gaat dwars doorheen het stedelijke weefsel en doorkruist een dichtbevolkte woonwijk in Gentbrugge. Dit heeft een zeer negatieve impact op de luchtkwaliteit en het omgevingsgeluid. Deze autosnelweg vormt een gigantische barrière tussen het stadscentrum en de zuidoostelijke rand, tussen beide kernen van Gentbrugge en tussen de noordelijke en zuidelijke lob van de Gentbrugse Meersen. bron: E17-viaduct, stad Gent	22
o.	Een prioritair uit te voeren maatregel voor de gemeente Wezembeek-Oppem is een snelheidsverlaging op de R0. Er wordt voorgesteld om een gedifferentieerde verlaging van de maximaal toegelaten snelheid in te voeren, voor personenwagens tot 90 km/u en voor vrachtvervoer tot 70 km/u. De gemeente Wezembeek-Oppem verwijst naar de Streefbeeldstudie R0-E411-N4 uit 2005-2006 en geeft aan dat een overkapping van de R0 een aanzienlijke reductie van de ernstig gehinderden en tegelijk een sterke toename van de woon- en leefkwaliteit zal opleveren. bron: R0, gemeente Wezembeek-Oppem	24
p.	De gemeente Zulte stelt voor om langs de E17 na te gaan of geluidsniveaus binnen de normen valt, om na te gaan of geluidsschermen hier wenselijk zijn? Deze staan momenteel niet op lijst om prioritair te behandelen of te onderzoeken. bron: E17, gemeente Zulte	26

q.	De gemeente Zulte merkt op dat door het invoeren van kilometerheffing vanaf 1 april 2016 wordt vastgesteld dat er meer vrachtwagens de N43 gebruiken. Op deze weg zit momenteel geen tol. Vrachtwagens zorgen voor een zeer hoog geluidsniveau, zodat de geluidshinder langs de N43 verhoogd is. bron: N43, gemeente Zulte	26
r.	De gemeente Hechtel-Eksel geeft aan dat er geluidshinder is langs de gewestwegen en de Noord-Zuid (N47) op haar grondgebied. bron: N47, gemeente Hechtel-Eksel	28
s.	De gemeente Puurs betreurt het dat langs de gewestwegen N16 en A12 geen locaties werden geselecteerd om actie te ondernemen tegen geluidsoverlast. Uit meldingen van een aantal van onze burgers blijkt dat die als zeer hinderlijk wordt ervaren. De gemeente dringt aan op het gebruik van op z'n minst geluidsarme wegbedekking bij nieuwe aanleg of vernieuwing van het wegdek op de gewestwegen op het gemeentelijk grondgebied. bron: N16 en A12, gemeente Puurs	29
t.	De gemeente Rumst wenst haar bezorgdheid te uiten over de toegenomen verkeersdrukte op de E19 en het effect in de naburige woningen. bron: E19, gemeente Rumst	31
u.	De gemeente Bierbeek is vragende partij voor regelmatige geluidsmetingen en de plaatsing van extra geluidsschermen aan de E40 ter hoogte van de Korbeek-Losestraat en de Lovenjoelstraat (ter hoogte van kilometerpalen 26,4 en 29,3). Het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de E40, is door de jaren heen alleen maar toegenomen en de geluidsdruk is daarin gevolgd. Bovendien is de hinder niet langer beperkt tot de spitsuren tijdens de weekdagen, maar is die quasi continu, gedurende alle dagen van de week en het weekend, en zelfs 's nachts merkbaar. (inspraakreactie is ook opgenomen in de fiche Geluidsmonitoring) bron E40, gemeente Bierbeek, kmp 26,4-29,3	20
v.	De Schalkstraat ligt parallel met de oprit A12 richting Antwerpen en afrit naar N16 en N17. Sinds de sluiting van de afrit naar A12 via Fort van Breendonk is het verkeer verdrievoudigd. In de spitsuren is er dan file. Er wordt aangegeven dat er veel minder groen is sinds een paar maanden en daardoor meer lawaai.	32

	bron: oprit A12 richting Antwerpen en afrit naar N16 en N17 gemeente Willebroek	
w.	Melding van geluidsoverlast op Hasseltsesteenweg in Kortessem. Door veel verkeer en zwaar verkeer zodat het huis van de inspreker davert. bron: N20, gemeente Kortessem	34
x.	Melding van geluidshinder aan de N702, Diepenbeek (woonwijk Rooierheide). Er wordt aangegeven dat een gedeelte van de N702 is aangepast naar fluisterasfalt, maar het overige deel niet. Er wordt gevraagd om geluidschermen en of nieuwe asfalt laag. Er wordt ook aangegeven dat de snelheid 120 km/u is. bron: N702, gemeente Diepenbeek (woonwijk Rooierheide)	35
y.	Melding van een ernstige verhoging van de geluidshinder afkomstig van de E403/A17 ter hoogte van de gemeente Bellegem. Het vrachtwagenverkeer op deze autosnelweg is fel toegenomen met meer geluidshinder als gevolg voor onze dorpskern. bron: E403/A17, gemeente Bellegem	36
z.	Melding van hinder door R4 (Gent) en er wordt gevraagd waaraan er voldaan moet worden voor het plaatsen van geluidsschermen bron: R4, stad Gent, ter hoogte van de Beukenlaan (brug over Ringvaart), de binnenring en kmp 36	37
aa.	Er wordt gevraagd iets te ondernemen tegen het lawaai en de drukte van het wegverkeer op de Beringsesteenweg te Heppen-Leopoldsburg. bron: N72, gemeente Heppen-Leopoldsburg, kmp 19,8-20,69	38
bb.	Er wordt melding gemaakt van toenemende last/gezondheidsproblemen van lawaai ter hoogte van de Yzerlaan 2060, Antwerpen van de autostrade. Er wordt gevraagd of er bij opwaardering van de buurt met alle aspecten rekening gehouden kan worden. bron: E19, Antwerpen, ter hoogte van de brug over ijzerlaan rijrichting Bussel en kmp 3,3	39
cc.	Er wordt melding gemaakt van mede lawaaihinder ter hoogte van Stelen Geel, welke afkomstig is van de E313 enerzijds en van de Janssen Pharmaceuticalaan anderzijds. Er wordt aangegeven dat de combinatie van de twee drukke wegen en het kappen van de bomen langs deze wegen zorgt er voor dat nachtrust en rust in het algemeen sterk in het gedrang komt in deze zone. bron: E313, Geel	40

dd.	Veel geluidshinder door de ring van Antwerpen. Adres van veel geluidshinder: Collegelaan te Borgerhout 2140 bron: R1, rijrichting Brussel, kmp 6,5	41
ee.	Er wordt aangegeven dat de gemeenten Turnhout, Beerse, Vosselaar,... al jaren hameren op de lawaaihinder van de E34. Maar dat er niets gebeurd. Er wordt aangegeven dat in Turnhout er 4 grote woonwijken vlak bij de E34 liggen. Er wordt gevraagd om geluidsschermen te plaatsen. bron: E34, Turnhout, kmp 36,6-40,7	42
ff.	Hinderpunt A10 Oostende. Er wordt aangegeven dat de bewoners een duurzame oplossing willen die het geluid maar even belangrijk ook de fijnstofconcentratie aanpakt. Maar dat het stadsbestuur enkel een 'mooie doorgang' wil. bron: A10, Oostende, kmp 103,8-104,49, opgenomen op prioriteitenlijst geluid	51
gg.	Wij wonen in de wegendriehoek E403-R32-N37 in Ardooie. Uitrit Roeselare Beveren. Hier bevindt zich een woon-enclave die rondom rond omgeven is met belangrijke en drukke wegen. De geluidshinder is voornamelijk afkomstig van de E403 en komt meestal uit zuidwest richting. De laatste 2 jaren is het verkeer enorm toegenomen. De geluidshinder van de R32 is minder, maar wordt erger door de sterk toegenomen drukte op de R32. Mijn eigendom en huis ligt in de oksel van afrit E403-R32. Het lawaai is sterk toegenomen met de toename van het verkeer. Ook het nachtelijk verkeer wordt steeds drukker. Graag zou ik zien dat de situatie ter plaatse wordt bestudeerd. Het plaatsen van een geluidswand langs de E403 vanaf de N37 tot aan de R32 zou hier in dit geval een grote vermindering van lawaai betekenen voor de hele buurt. bron: E403, Ardooie, oksel tussen A17-R32-N37, rijrichting Kortrijk/Doornik, kmp 44,7-45,5	52
hh.	Onze wijk situeert zich langs de A12 in het verlengde van de woonwijk Boom/Rumst. Ik lees in Uw actieplannen dat de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidschermen langs de A12 op het grondgebied Boom/Rumst prioritair wordt onderzocht. Indien U dit plan 270 meter verder trekt aan de westzijde van de A12, dan kunnen onze mensen die tegen de A12 wonen ook genieten van een goede nachtrust. bron: A12, Aartselaar, rijrichting Brussel, kmpt 25,8-26,1	53
ii.	Hinder Doornaardstraat/Uilenbaan Wommelgem.	54

	Het aantal auto's is met de jaren zeer fel gestegen, en voornamelijk de dagelijkse files veroorzaken veel lawaai en voornamelijk fijn stof. Dit zou wel degelijk kunnen verlaagd worden en meer leefbaar worden door het plaatsen van geluidsschermen die ineens ook de uitlaatgassen/fijn stof kunnen tegenhouden. We hopen dat dit in de marge van het onderzoek ook op het voorplan komt, toch zeker voor het gedeelte Uilenbaan vanaf de Ternesselei tot aan de brug van Wijnegemsesteenweg, waar toch nog altijd aardig wat particulieren wonen, en het zeker voor de mensen die in de plaatselijke bedrijven werken gezonder kan zijn. bron: E313/E34, Wommelgem, rijrichting Antwerpen, kmp 3,9-5,9	
jj.	Melding van hinder van de E34, ter hoogte van de Rapenbrugstraat te Maldegem. Ik woon op 270 m afstand van de E34, achteraan in mijn tuin is de afstand 200 m. Ik wens dat u eens een meting uitvoert, liefst bij noord- of noordoostenwind, en eventueel de nodige aanpassingen uitvoert. (ook opgenomen in de fiche geluidsmonitoring en metingen) bron: E34, Maldegem, rijrichting Kust/Brugge, kmp 65,1	55
kk.	Geluidshinder vanwege de E40 Oostende-Brussel, die vlak naast het dorp en de woonkernen Baarle (agglomeratie Gent) loopt. Er wordt aangedrongen om de prioritaire plaatsing van een kwalitatieve geluidsafscherming langsheen het volledige traject van de E40 in Baarle-Drongen, vanaf het industrieterrein Drongen tot aan de brug over de Leie alsnog te overwegen. Er wordt aangekaart dat de huidige lage betonnen geluidsafscherming aan de E40 ter hoogte van Baarle-Drongen niet afdoende is en wordt voorgesteld om deze te vervangen en uit te breiden met een "groen geluidsscherm" dat is begroeid met levende planten. Er wordt aangegeven dat de E40 ter hoogte van Baarle-Drongen misschien een interessante testlocaties is voor het toepassen van een extra stille wegbedekking. Aangezien er een direct rechtlijnig verband bestaat tussen de snelheid van het verkeer op de autosnelweg en de geluidsoverlast, is het wenselijk om de snelheid bij de doortocht van Baarle op de E40 te verlagen van 120 km/u tot 100 km/u. bron: E40, Drongen, kmp 50,0-53,0	56, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 159, 160, 161, 73
ll.	Er wordt melding gemaakt van verkeersoverlast veroorzaakt door de E17 op het grond gebied van Temse.	59

Reeds meerdere jaren aanhoudende ontolereerbare geluidsoverlast afkomstig van het wegverkeer op de E 17. Deze geluidsoverlast is sterk toegenomen sinds de heraanleg van het wegdek van de E17 richting Gent door een betonnen wegdek en verhoogde middenberm. Er wordt aangedrongen om voormeld tracé op te nemen in het actieplan 'Wegverkeerslawaai 2de fase'. bron: E17, Temse, rijrichting Gent, kmp 87,6-90,6	
mm. Melding van geluidshinder in de Wijk Hof ten Eiken in Rumst, aan de afrit van de E19 in de Emiel Vanderveldestraat. Er wordt melding gemaakt dat de laatste 5 à 6 jaar er meer en meer geluidshinder is, afkomstig van het verkeer op de E19. In die mate dat de leefbaarheid van de hele buurt sterk is achteruitgegaan, om niet te zeggen ondragelijk is geworden. Er wordt aangegeven er 5 jaar geleden metingen zijn uitgevoerd geleden. Maar er wordt aangegeven dat het geluid sinsdien is toegenomen door de recente toename van het verkeer. Maar ook de vernieuwing van het wegdek, rond dezelfde periode, en de plaatsing van betonnen middenbermen, die het geluid mogelijk weerkaatsen. Er wordt gevraagd om nieuwe geluidsmetingen uit te voeren die hopelijk resulteren in de plaatsing van geluidschermen. (Inspraakreactie ook opgenomen in de fiche geluidsmonitoring en metingen) bron: E19, Rumst, rijrichting Brussel, kmp 22,8	60
nn. Het toegenomen rolgeluid dat ontstaan is na de herstelling van de N152 in Westerlo in augustus 2015, wordt aangeklaagd. Er wordt aangegeven dat voor de heraanleg de weg weinig oneffenheden had en een aanvaardbaar rolgeluid. De inspreker geeft aan dat door een bestrijking het geluid enorm is toegenomen tot een onaanvaardbaar niveau. bron: N152, Westerlo, rijrichting Herselt	63
oo. Er wordt aangegeven dat in de loop van 2014 de gewestweg N8 op het traject Brakel-Ninove (20 km) voor 90% werd voorzien van asfalt. Er wordt aangegeven dat dit op de betreffende locaties in aanzienlijk minder geluidshinder resulteerde. Maar dat helaas op enkele stukken van dit N8-traject, de oude betonbedekking niet werd vervangen (oude betonplaten met overlangse groeven, gevuld met teer, aan elkaar gesloten zijn). De inspreker geeft aan in een zone te wonen die niet werd aangepakt tussen kilometerpaal 33,3 en kilometerpaal 34,1.	69

	Er wordt aangegeven dat een betonnen wegdek voor een dergelijk drukke weg niet thuis hoort in de nabijheid van woongebieden. Er wordt gevraagd om de enkele kilometers op het wegdek op de N8 tussen Brakel en Ninove eveneens te vervangen door nieuw asfalt dat het geluid van het verkeer absorbeert. Er wordt hierbij gevraagd dat de nieuwe wegbedekking en nieuwe funderingen ook de veroorzaakte trillingen absorberen. Er wordt expliciet gevraagd dit met de hoogste prioriteit uit te voeren, met name voor het kleine stuk tussen kilometerpaal 33,3 en kilometerpaal 34,1 (met daarnaast nog een paar andere, kleine stukken tussen Brakel en Ninove die eveneens nog een betonnen wegdek hebben). bron: N8, Ophasselt, kmp 33,3-34,1	
pp.	Er wordt gemeld dat de geluidshinder op de ring in Turnhout ondraaglijk wordt omdat de huizen veel te dicht bij deze verkeersweg liggen. Er wordt voorgesteld een geluidsmuur te plaatsen vanaf het begin van de Vuurkruisstraat tot aan het kruispunt ring Gierlesteenweg. bron: R13, Turnhout, kmp 0,8-1,3	74
qq.	Er zijn voor de A201 dringend geluidswerende maatregelen nodig, de autosnelweg ligt op 10 meter van het eerste huis bron: A201, Zaventem, rijrichting Luchthaven, kmp 4,1	71
rr.	Er wordt melding gemaakt van ondragelijke geluidshinder aan de A10 autosnelweg, ter hoogte van kilometerpaal 104. Er wordt aangegeven dat dit stukje A10 autosnelweg is opgenomen in de prioriteitenlijst 1ste fase en ondertussen al meer dan 20 jaar in onderzoek is (zie ook fiche prioriteitenlijst geluid). Er wordt aangegeven dat de A10 tussen kilometerpaal 104,4 en 103,7 bijzonder is in die zin dat het een begin is van de autosnelweg en dat er zo snel mogelijk wordt opgetrokken om de gewenste snelheid van 120 km/u te halen. Er wordt aangeven dat dit maximale geluidshinder produceert. Er wordt aangegeven dat een begin van een autosnelweg ook mogelijkheden biedt om de plaats waar de autosnelweg begint op een eenvoudige manier te verplaatsen of om snelheid vertragende maatregelen te treffen. Er wordt gevraagd wie van de betrokken beleidsmakers verantwoordelijkheid zal nemen om acties te ondernemen. bron: A10, Oostende, kmp 104,4-103,7	72
ss.	melding van geluidshinder ter hoogte van Ruiseleedsesteenweg te Tielt, vanwege N37, aan kmp 9,8. Er wordt aangegeven dat de hoeveelheid zware	78

	vrachtwagens erg is toegenomen en de toestand van de weg niet goed is waardoor er trillingen voelbaar zijn. Er wordt voorgesteld om deze woonzone als knelpunt te definiëren, liefst prioritair, zodat de snelheid naar beneden kan (liefst naar 50 km/u), de hoeveelheid verkeer - vooral doorgaand vrachtverkeer afneemt, en er wordt gevraagd om het wegdek te vernieuwen. Bron: N37, Tielt, kmpt 8,8-9,8	
tt.	Het traject van de N36 doorheen het dorp Staden (8840) wordt als knelpunt gemeld (hinder van frequent zwaar verkeer, zware landbouwvoertuigen. Er wordt aangegeven dat het gewone verkeer vaak de toegelaten 30 km/u niet respecteert. De inspreker geeft aan verbaasd te zijn dat een deel van het N36 traject namelijk de Ieperstraat en de Vredestraat als een stille straat staat aangeduid op de geluidskaarten. Er wordt aangegeven dat bijkomende sensibilisatie, het weren van het zware verkeer midden doorheen de dorpskern, het aanleggen van een ring rond Staden (zoals ooit beloofd) Staden ten goede zouden komen. bron: N36, Staden	80
uu.	Er wordt ter hoogte van de Heidelaan in Zelzate melding gemaakt van geluidshinder van de E34, hierbij werden de volgende opmerkingen geformuleerd: - permanent oorverdovend lawaai alleen al door de duizenden voorbijrazende vrachtwagens - zeer slechte staat van het wegdek- in geluidsversterkend geribbeld beton - ondoeltreffende en te lage geluidsmuur (vrachtwagens steken er 1 meter bovenuit) - sedert vorig jaar is het laatste stukje groene buffer tussen de geluidsmuur en de tuinen verdwenen (bomen gerooid) Er wordt aangegeven dat als gevolg van de bovenvermelde factoren de verkoopwaarde van de woningen tot de helft is herleid of ze zijn quasi onverkoopbaar. Vraag voor uitvoeren van geluidsmetingen en er wordt voorgesteld om bij de geplande wegenwerken – heraanaleg E34 ter hoogte van Zelzate, de bovenlaag van het wegdek te vernieuwen in geluidsarm (fluisterasfalt) i.p.v. lawaaierig beton. bron: E34, Zelzate, rijrichting kust, kmp 38,8	82
vv.	Er wordt melding gemaakt van ernstige geluidshinder op de as Kasteelstraat – Stationstraat – St. Michielstraat in Tielt. Er wordt aangegeven dat de oorzaak gelegen is in het steeds weer uitstellen van de aanleg van de Zuidwestelijke tangent (verbinding tussen Meulebekesteenweg-Kasteelstraat en Pittemsteenweg) (N 399 tot N 37). Er wordt	95

aangegeven dat doordat deze aanleg op zich laat wachten, er geen verbod voor doorgang van vrachtwagens in de kern van Tielt opgelegd kan worden. Twee van de drie industriezones zijn enkel verbonden via de as Kasteelstraat-Stationstraat, zolang de Zuidwestelijke ontsluiting niet gerealiseerd is (m.a.w. dwars door de woonkern van Tielt). Vooral 's nachts baant het zwaar vervoer zich een weg vanaf de verbinding Kortrijk-Brugge via Ingelmunster, Meulebeke, Tielt, naar de E40 (Aalter), terwijl het precies de bedoeling was van het R.S.V. om het zwaar verkeer aan te moedigen op de autostrades te blijven (Kortrijk-Brugge-Gent). De aanleg van de Zuidwestelijke tangent is een relatief goedkoop en efficiënte maatregel naar verkeershinder overdag (confrontatie met de zwakke weggebruiker) en naar geluidsoverlast 's nachts. bron: N399, Tielt	
ww. Er wordt melding gemaakt van geluidshinder veroorzaakt door de N44 op het grondgebied van Aalter, meer bepaald in de bebouwde kom van het deelcentrum Aalter-Brug. Er wordt voorgesteld dat de strook ten noorden van het kanaal tot aan het kruispunt met de Urselweg ook als prioritaire zone wordt beschouwd. bron: N44, Aalter, rijrichting Knesselare/Maldegem, kmp 4,0-4,4	97
xx. Er wordt ter hoogte van Nazareth Parking Zuid geluidsoverlast van de E17 gemeld (Groenstraat). Er wordt daarbij aangegeven dat er volgens de geluidskaart praktisch geen overlast is. Men gaat niet akkoord gaan met de meting van 35 tot 59 dB. Er wordt aangegeven dat een recente meting over meerdere dagen is aan te raden, daar zowel regen, wind en stil (vorst) weer diverse metingen zal weergeven. Als suggestie wordt aangegeven om de snelheid van de vrachtwagens te beperken tot 70 km/u waar overlast is. (werd ook opgenomen in de fiche geluidsmonitoring en metingen) bron: E17, Nazareth, rijrichting Kortrijk, kmp 38,8	121
yy. Er wordt geluidshinder gemeld van de E429 en de afrit nr. 22 naar de N7 ter hoogte van de Edingensesteenweg. Er wordt aangegeven dat door de bedrijven van Colruyt die hier in de buurt bijgekomen zijn, het verkeer niet te doen is. Er wordt gevraagd of de bomen aan de afrit niet vervangen kunnen worden door geluidsmuren? bron: E429 (+ afrit), Halle, rijrichting Brussel, kmp 4,8-4,9	125

zz.	Er wordt melding gemaakt van geluidsoverlast van de baan N70. De betonplaten van de baan zijn verzakt of gebroken. Bij zwaar verkeer is er veel lawaai. Er wordt gevraagd om bij herstelling de betonplaten te vervangen door asfalt zoals dit overal op de N70 al is gebeurd, bij de werken tussen Beveren en Sint-Niklaas. bron: N70, Beveren, kmp 40,2	135
aaa.	Geluidshinder steenweg Leuven-Tienen. bron: N3	141
bbb.	Melding van ernstig geluidshinder drukke verkeersweg (de R40 in Gent) door racende auto's en moto's én van de luide sirenes van ambulances, politie en brandweer. (zie ook fiche focus en selectie van de voorgestelde maatregelen) bron: R4, Gent	145
ccc.	Melding van geluidshinder ter hoogte van de Veldenkensstraat (in Destelbergen), de brug R4 ligt op 70 m van het huis van de inspreker. Er wordt aangegeven dat de Veldenkensstraat niet in de actieplannen zijn opgenomen (zie ook fiche 'Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten-rapportering). Er wordt aangegeven dat de geluidshinder na het kappen van de bomen in kader van hakhoutbeheer aanzienlijk gestegen is. Er wordt gevraagd of er plannen zijn om de leefkwaliteit in de buurt te verbeteren. bron: R4, gemeente Destelbergen, kmp 18,9	152
ddd.	De insprekers maken grieven en argumenten die voornamelijk betrekking hebben op: - de niet naleving van de vergunningsvoorwaarden van de eerdere geplaatste geluidsschermen (tussen de afritten Hasselt West en Hasselt Zuid, binnenzijde A13), - de discriminerende behandeling van bewoners aan buitenzijde A13 (tussen de afritten Hasselt West en Hasselt Zuid), - onaanvaardbare verstoring evenwicht leefmilieu op voormelde zone gelegen tussen afrit A13 Hasselt West en Hasselt Zuid. Er wordt gevraagd aan de Vlaamse overheid om: - de goedkeuring van de plaatsing van geluidsmuren aan de buitenzijde van de A13 Hasselt -in het bijzonder het gebied tussen de Runkstersteenweg en de Runksterkiezel- alsmede toevoeging ervan aan het definitief ontwerp Actieplan onder de prioriteitenlijst,	153,, 154, 155

	- er wordt hierbij expliciet gevraagd om de hieraan verbonden kostprijs in de begroting van de Vlaamse overheid in te schrijven als "bijkomende infrastructuurwerken IKEA", - de goedkeuring van een geluidsarme toplaag als wegbedekking van de A13 (buitenzijde A13, gebied tussen de afritten Hasselt West en Hasselt Zuid) alsmede opname ervan als geluidswerende maatregel in het definitief ontwerp Actieplan, - de remediëring van de onterechte en niet ter zake doende boomkapping langs de A13, en de bijkomende beplanting van de bermen A13 (tussen de Runkstersteenweg en Runksterkiezel). Er wordt aangegeven dat de bewoners van dit gebied sowieso verplicht zijn om bijkomende verbouwingskosten te maken voor de plaatsing van geluidswerende ramen en deuren. De insprekers geven aan dat het onaanvaardbaar is om de kostprijs af te wentelen op de bewoners omdat het gaat over een door toedoen van de Vlaamse overheid veroorzaakte nieuwe geluidsoverlast. bron: E313, Hasselt, rijrichting Luik, kmp 72,2	
eee.	Klacht uit Wilrijk, ter hoogte van de viaduct boven de E19 (Craeybeckxtunnel). Hierbij verzoek ik u in de context van dit actieplan de mogelijkheid te bestuderen van het plaatsen van geluidschermen aan de R11 te 2610 Wilrijk, ter hoogte van de viaduct boven de E19 (Craeybeckxtunnel). De R11 wordt met de jaren drukker en zal na de heraanleg van het kruispunt aan de Prins Boudewijnlaan nog intensiever gebruikt worden. Deze baan is hoger gelegen (viaduct) waardoor het wegverkeerslawaai veel verder draagt. De R11 loopt net aan dit viaduct langs een groot ziekenhuis (Sint Augustinus - GZA Ziekenhuizen) en een residentiele woonwijk. bron: R11, Wilrijk, binnenring, kmp 8,7-9,8	158
fff.	Melding van geluidshinder veroorzaakt door de verbindingsweg A8/N203. De inspreker geeft aan dat een deel van haar tuin begin 1980 werd onteigend om een verbindingsweg naar Doornik (A8/N203a) aan te leggen. De inspreker geeft aan dat de geluidshinder in stijgende lijn is gegaan. Zelfs het plaatsen van fluisterasfalt heeft niets van resultaat gegeven. Er wordt gevraagd voor het plaatsen van geluidsschermen. bron: A8/N203, Halle	162
ggg.	Is er een mogelijkheid om iets te doen aan de geluidshinder van de ring in Lier ter hoogte van sectie	44

	F347-348 (Donk/Smedenstraat) ter hoogte van de brug op de ring. De bomen zijn daar weggehaald op de berm en dit veroorzaakt beduidend meer lawaai van auto's voor het aanpalende woongebied. bron: R16, Lier	
hhh.	Expliciet is mijn vraag om in het kader van de maatregelen vermeld in hoofdstuk 11 het korte traject vanaf afrit Tienen tot de provinciegrens met Waals-Brabant (±3 km) op te nemen voor minimaal het plaatsen van een stille wegverharding (het is trouwens onduidelijk waarom dit stuk van 3 km "vergeten" werd bij de aanleg van een nieuwe verharding tussen Leuven en Tienen) en bij voorkeur ook geluidsschermen (verderop richting Leuven zijn er in soortgelijke situaties wel geplaatst). bron: E40, Goetsenhoven, rijrichting Brussel, kmp 40,2-44,11	45, 47, 48
iii.	9630 Zwalm (Roborst), gelegen aan de gewestweg N454, Zottegemsesteenweg, met huisnummer 7. Deze gewestweg is zonder meer in schandelijk erbarmelijke staat. Mag ik u dan ook met aandrang vragen dat u zich ter plaatse even van de toestand zou komen vergewissen teneinde de ernst van de situatie de visu te kunnen vaststellen en deze wantoestand met de nodige spoed te willen verhelpen. bron: N454, Roborst, kmp 18,5-18,6	46
jjj.	Zelf wonen wij in de onmiddellijke nabijheid van de A19. Er zijn dagen dat er weinig lawaai is en er zijn dagen dat er heel veel lawaai is. Alles hangt af van de windrichting. Wanneer bv. de wind uit de richting noorden tot oosten komt (bij open weer, vriesweer of warm zomerweer) is er voor de inwoners tussen de A19 en centrum Geluwe veel meer geluidshinder. Het zou naar mijn mening goed zijn om geregeld metingen te doen in of in de nabijheid van woonzones die nauw aansluiten bij een snelweg of drukke gewestweg waarbij dus de windrichting en windsnelheid meegenomen wordt in het studieonderzoek. bron: A19, Geluwe	43

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
Deze inspraakreacties betreffen concrete hindersituaties. Insprekers melden lokale hinder door wegverkeerslawaai en vragen naar concrete lokale acties om de geluidsoverlast te milderen.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

Vele inspraakreacties hebben betrekking op lokale hindersituaties. Concrete hindersituaties maken echter geen onderdeel uit van het actieplan. Het actieplan beoogt een globale aanpak van geluidshinder ten gevolge van wegverkeerslawaai door middel van een verzameling aan globale geluidsmilderende maatregelen.

Hieronder wordt kort per concrete hindersituatie aangeven welke eventuele maatregelen gepland zijn of om welke redenen het (nog) niet mogelijk is om maatregelen te nemen.

	Bron	Reden waarom nog geen maatregelen genomen	Eventuele geplande maatregelen door AWV	Bijkomende opmerkingen
a	N21, Haacht	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
b1	Woonwijken Merksem en Luchtbal langs R1	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		Zie fiche 11 'Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst'.
b2	A12, Berendrecht-Zandvliet	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		Zie fiche 11 'Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst'.
b3	N450 Beveren-Kallo			De N450 (Melseledijk) ten noorden van de E34 is inderdaad geen belangrijke weg met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en wordt dus niet beschouwd in het actieplan.
b4	N451 Verrebroek-Kieldrecht			Dit is geen belangrijke weg met meer dan 3 miljoenvoertuigpassages per jaar en wordt dus niet beschouwd in het actieplan.
c	N16, Bornem	alternatieven studie te verrichten door AWV wegenbouwkunde		
d	N177 en A12, Aartselaar	A12 zit hier in een sleuf, er zijn weinig mogelijkheden om het lawaai te minimaliseren.		
e	N26, Kampenhout	Planning structureel onderhoud.	In 2017 wordt de rijbaan vernieuwd.	
f	E17, Temse, tussen kmp 87,6-90,6		AWV zal in 2016 een akoestische studie uitvoeren, teneinde de keuze voor het al dan niet nemen van maatregelen te objectiveren.	
g	N382, Waregem, tussen kmp 9,9-11,7	Resultaat referendum bij omwonenden: geen schermen gewenst.	Na 2018: structureel onderhoud en aanleggen stille verharding.	
h	E17, Waregem, kmp 23,3-23	Maatregelen in onderzoek met stad. Een stillere wegverharding werd reeds aangelegd: in 2015: SMA-C2 richting Gent;		

		in 2012: SMA-C2 richting Kortrijk		
i	R4 en E17, gemeente Destelbergen		geluidsstudie is gelanceerd	
j	N21, Steenokerzeel	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
k	E19, Steenokkerzeel	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		Klacht m.b.t. weerkaatsing geluidsmuren treinverkeer wordt doorgegeven aan Infrabel.
l	Tunnel Tervuursesteenweg, Steenokkerzeel	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
m	E34/E313 gemeente Wommelgem	De verharding(platenbeton) is in slechte staat. De herstelling is voorzien voor in 2017/2018. De uitvoering is afhankelijk van de afstemming met andere werken		
n	E17-viaduct, Gent	De levensduur van het viaduct wordt momenteel op 25-30 jaar geschat en zal dus tegen 2040-2045 aan vervanging toe zijn. Dit biedt de opportuniteit om tegen dan te kijken welke alternatieven er mogelijk zijn. Inmiddels zal het viaduct onderhouden moeten worden. Om de geluidsoverlast te beperken, het rijcomfort te verhogen en de luchtkwaliteit te verbeteren, blijft het Agentschap Wegen en Verkeer experimenteren met nieuwe technieken. Tijdens de geplande grootschalige onderhoudswerken aan het viaduct (2018 – 2020) worden ook bijkomende maatregelen onderzocht om de hinder (inzake geluid, maar ook luchtkwaliteit) afkomstig van het viaduct maximaal te beperken. Er zal speciaal aandacht besteed worden aan het beperken van de geluidsoverlast door het vervangen en aanpassen van de brugdekvoegen. Het Agentschap Wegen en Verkeer engageert zich op mee te werken aan initiatieven (haalbaarheids- en/of mobiliteitsstudie) om een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct te onderzoeken. Indien nodig zal het agentschap hiervoor in een latere fase technische studie(s) opstarten.		
o	R0, Wezembeek-Oppem	M.b.t. snelheidsverlaging zie Fiche 12.2. Mogelijkheden en effecten van een eventuele overkapping van de R0 worden in andere studies en onderzoeken behandeld en maken geen deel uit van het actieplan.		
p	E17, Zulte	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
q	N43, Zulte	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
r	N47, Hechtel-Eksel	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
s	N16, A12, gemeente Puurs	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons		

		bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
t	E19, Rumst	overlaging reeds **gebeurd** .		
u	E40, Bierbeek, kmp 26,4-29,3	Overlaging reeds gebeurd.		
v	Oprit A12 richting Antwerpen en afrit naar N16 en N17, Willebroek	Er zijn helaas nog veel andere locaties waar schermen eerst geplaatst moeten worden vooraleer we in Zelzate nieuwe, hogere schermen kunnen plaatsen.		
w	N20, Kortessem	Op dit moment geen mogelijkheden om de verkeersintensiteit en zwaar verkeer op de N20 te verminderen.		
x	N702, Diepenbeek (Rooierheide)	Wegverharding werd enkele jaren geleden aangepakt.		
y	E403/A17, Bellegem	Max LAeq = 61,8 dB(A) (in 2008) + rand Bellegemdorp op meer dan 250 m van E403.		Rand van Bellegemdorp ligt meer dan 250 m verwijderd van E403: effect geluidswerende constructie is nihil op afstanden groter dan 250 m. Adres melder (Sint-Pietersweg te Bellegem) ligt op meer dan 1 km!
z	R4, stad Gent, t.h.v. Beukenlaan (brug over Ringvaart binnenring, kmp 36)	Weinig woningen.	De wegverharding is recent vervangen.	
aa	N72, Leopoldsburg (Heppen), kmp 19,8-20,69	Op dit moment geen mogelijkheden om maatregelen te nemen voor deze situatie.		
bb	E19, Antwerpen, t.h.v. burg over ijzerlaan, rijrichting Brussels, kmp 3,3	is voor Oost-Vlaanderen		
cc	E313, Geel			
dd	R1, rijrichting Brussel, t.h.v. kmp 6,5	Planning.	Geluidstudie is gelanceerd.	
ee	E34, Turnhout, kmp 36,6-40,7	Planning structureel onderhoud	In 2017 zal de E34 een structureel onderhoud krijgen tot Turnhout centrum; in 2018 zal dit tot oud-Turnhout gebeuren.	
ff	A10, Oostende, kmp 103,8-104,49, opgenomen op prioriteitenlijst geluid	Resultaat peiling bij omwonenden: geen schermen gewenst.		Studie verlaning A10 via Stad Oostende.
gg	E403, Ardooie, oksel tussen A17-R32-N37, rijrichting Kortrijk/Doornik, kmp 44,7-45,5	2011: overlaging A17 met SMA-D2.		Beperkt aantal woningen.

hh	A12, Aartselaar, rijrichting Brussel, kmp 25,8-26,1	geplande ondertunneling, geen budget		
ii	E313/E34, Wommelgem, rijrichting Antwerpen, kmp 3,9-5,9	U uitbreiding E313*E34 wordt bestudeerd, na beslissing zullen hier waarschijlijk geluidsschermen worden voorzien		
jj	R4, Gent, t.h.v. Beukenlaan (brug over Ringvaart, binnenring, kmp 36)	De verharding(platenbeton) is in slechte staat. De herstelling is voorzien voor in 2017/2018. De uitvoering is afhankelijk van de afstemming met andere werken.	De verharding (platenbeton) is in slechte staat. De herstelling is voorzien voor in 2017/2018. De uitvoering is afhankelijk van de afstemming met andere werken.	Zelfs een scherm zal de situatie voor deze woning niet veranderen, gelegen op > 250 m van de weg.
kk	E40, Drongen, kmp 50,0-53,0	Op dit moment wordt een nieuw ontwerp van de op- en afrittencomplex Drongen gemaakt.	AWV is op dit moment bezig met het ontwerp van een nieuw op- en afrittencomplex te Drongen. Bij dit project zal AWV ook de nodige maatregelen nemen teneinde het geluidsklimaat voor de omwonenden te verbeteren.	De geluidsschermen, geplaatst in 2010, worden als een tijdelijke oplossing gezien. Ze zijn absorberend, dus de reflectie is te verwaarlozen.
ll	E17, Temse, rijrichting Gent, kmp 87,6-90,6		Het wegdek zal hersteld worden	
mm	E19, Rumst, rijrichting Brussel, kmp 22,8			Via Samenwerkings-overeenkomst IX (zie § 11.1.2 actieplan) kan de gemeente wel vragen om een meting te laten uitvoeren en afhankelijk van het gemeten niveau wordt de kostenverdeling tussen AWV en lokale overheid bepaald voor het plaatsen van een scherm.
nn	N152, Westerlo, rijrichting Herselt		S slemlaag in 2016 (afhankelijk van het weer)	
oo	N8, Ophasselt, kmp 33,3-34,1	Slechte staat van het wegdek is de oorzaak voor geluidsoverlast.	Het wegdek zal hersteld worden.	
pp	R13, Turnhout, kmp 0,8-1,3	geen vraag van gemeente SO9		
qq	A201, Zaventem, rijrichting Luchthaven, kmp 4,1	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		Op fly-over staan geluidschermen.
rr	A10, Oostende, kmp 104,4-103,7	Resultaat peiling bij omwonenden: geen schermen gewenst.		Studie verlaning A10 via Stad Oostende.
ss	N37, Tielt, kmp 8,8-9,8	Geluidswerende constructie niet mogelijk.	Herstelling wegdek in onderzoek bij district (onderhoud).	

tt	N36, Staden	Geluidswerende constructies in centrum niet mogelijk		I.v.m. de opmerking dat de Ieperstraat en Vredestraat als een stille straat staan aangeduid op de geluidskaarten wordt er verwezen naar fiche 6.1 (niet alle wegen werden in rekening gebracht op de strategische geluids-belastingskaarten)
uu	E34, Zelzate, rijrichting Kust, kmp 38,8	Op dit moment geen plannen om deze situatie aan te pakken wegens andere prioritaire locaties die eerst dienen te worden aangepakt.		
vv	N399, Tielt	Geluidswerende constructies in centrum niet mogelijk. Voorstel zuidwestelijke tangent negatieve kosten-baten.	In overleg met de stad wordt gewerkt aan een verbod voor doorgaand vrachtverkeer +3.5T. Daarnaast wordt gewerkt aan een alternatieve ringweg via de Sint-Amandsstraat (ontwerpfase).	
ww	N44, Aalter, rijrichting Knesselare-Maldegem, kmp 4,0-4,4	Wegverharding werd enkele jaren geleden aangepakt.	Geen extra maat-regelen voorzien.	
xx	E17, Nazareth, rijrichting Kortrijk, kmp 38,8	Door de aanwezigheid van slechts één woning is er een negatieve kosteneffectiviteit voor het plaatsen van geluidsschermen of het aanleggen van een AGT-mengsel.		Zie ook fiche 12.2 en 13.5.
yy	E429 (+ afrit), Halle, rijrichting Brussel, kmp 4,8-4,9			Bomenrij geen invloed (zie ook antwoord op fiche 12.5).
zz	N70, Beveren, kmp 40,2	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
aaa	N3 (steenweg Leuven-Tienen)			lappendeken omwille van herstellingen --> beperkt **budget**
bbb	R4, Gent			Zie fiche 12.9
ccc		De woningen liggen langsheen de spoorweg en niet langsheen de R4. Geluidsoverlast wellicht eerder van de spoorverkeer dan de autoverkeer, of combinatie van beide.		Bomenrij geen invloed (zie ook antwoord op fiche 12.5). Voor opmerking ontbreken Veldenkensstraat in actieplan zie antwoord op fiche 6.1.
ddd	E313, Hasselt, rijrichting Luik, thv kmp 72,2	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		

eee	R11, Wilrijk, binnenring, kmp 8,7-9,8	Geen vraag van gemeente SO IX.		
fff	A8/N203, Halle	Geplande ondertunneling, op dit moment geen budget.	Studieopdracht voor herinrichting.	Reeds SMA geplaatst.
ggg	R16, Lier	Beplanting zal weinig effect hebben op geluidsoverlast.		
hhh	E40, Goetsenhoven, rijrichting Brussel, kmp 40,2-44,11	Beperkte bewonersintensiteit.	Overlaging SMA.	
iii	N454, Roborst, kmp 18,5 -18,6	Hiervoor is extra onderzoek vereist. U kunt u melding officieel aan ons bezorgen via het "Meldpunt-Wegen" (http://www.meldpuntwegen.be/).		
jjj	A19, Geluwe	Max LAeq = 61,9 dB(A) (in 2004).	Aug/sept 2016: overlaging A19 met SMA-D2.	M.b.t. fijn stof zie fiche 25.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.29. Fiche 29 - Actualisaties/aanpassingen

Opmerking	Verwijzing
a. Met betrekking tot de evaluatie van de acties ondernomen in uitvoering van het actieplan 2010 kunnen een aantal elementen aan de actualiteit worden aangepast: - de akoestische inzichten van PIEK 2 werden inmiddels verwerkt in het nieuwe VLAREM, dat in juli door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, - de kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 MMT is inmiddels van start gegaan en het proefproject waar in het actieplan naar verwezen wordt, is afgerond en de resultaten ervan zijn aan de Vlaamse Regering overgemaakt.	MORA
b. In het ontwerp actieplan wordt op p. 14 verwezen naar MINA-4, er wordt opgemerkt dat dit reeds afgelopen is (2011-2015). En dat dit misschien beter wordt vervangen en/of aangevuld met informatie over MINA-5.	4

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>
De wijze waarop door het bestuur zal worden ingegaan op deze opmerkingen m.b.t. actualiseren van bepaalde elementen zal hierna punt voor punt nader worden besproken.

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

a. Het ontwerp actieplan werd gefinaliseerd in januari 2016 en doorliep een openbaar onderzoek van 15 april 2016 tot en met 15 mei 2016. Voor sommige elementen is het daarom inderdaad nodig dat deze in het definitieve actieplan worden geactualiseerd.
   Het bestuur zal het actieplan overlopen en waar nodig actualiseren, o.a. de aangehaalde elementen voor actualisatie zoals opgenomen in het advies van MORA zullen worden geactualiseerd.

b. Het milieubeleidsplan 2016-2020 (MINA-5) is nog niet beschikbaar, informatie m.b.t. MINA-5 wordt daarom nog niet in het actieplan opgenomen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Volgende items werden geactualiseerd in het actieplan:

- Recent werd de website van het Departement LNE geactualiseerd. De verwijzingen naar de weblinks op de oude website werden daarom verwijderd:
  - In hoofdstuk 2 werd de volgende tekst geschrapt:
    - *"Een lijst van de belangrijke wegen met identificatie op basis van wegnummer en kilometerpunten van begin en einde van het wegdeel is beschikbaar op de website van LNE: http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/lijsten-2e-fase-2012-2013."*
    - Deze link is niet meer beschikbaar. De webviewer van de geluidskaarten op de website van het Departement LNE wordt momenteel aangepast zodat éénvoudig kan worden geraadpleegd welke wegen vallen onder het criterium van meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar.
  - De weblinken naar de meetrapporten onder § 9.1.2 werken niet meer door de aanpassing van de website van het Departement LNE en werden daarom verwijderd.

- In § 10.2.1 werd tabel 10-1 geactualiseerd met de huidige stand van zaken van de uitvoering van de prioriteitenlijst.
- Figuur 9-1 (Landelijke) stilte gebieden in Vlaanderen werd geactualiseerd. In oktober 2016 werd een kwaliteitslabel uitgereikt voor een nieuw stiltegebied: Kalmthoutse heide (provincie Antwerpen).
- In § 10.2.2 werd figuur 10-1 en tabel 10-2 geactualiseerd m.b.t. een overzicht van de geplaatste geluidschermen en het aantal lm geluidsschermen en geluidswallen.
- Zoals in de inspraakreactie van MORA gevraagd werd in § 10.1.2 de informatie m.b.t. PIEK II geactualiseerd en werd § 11.2.1 geactualiseerd op basis van de meest recente beleidsdocumenten (o.a. de informatie m.b.t. kilometerheffing van vrachtwagens).
- In § 11.2.2 werd de invoertermijn van de strengere eisen in verband met de maximale geluidsproductie van autobanden gecorrigeerd. De Europese verordening 661/2009 bepaalt dat uiterlijk tegen november 2016 alle nieuwe banden aan de strengere geluidseisen dienen te voldoen i.p.v. tegen 2019.
- Op 30 november 2016 werd het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Paragraaf 4.3 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)' werd daarom geactualiseerd in het actieplan. Ook paragraaf 5.2 'Lange termijnstrategie' en paragraaf 11.2.3.2 'Onderzoek naar instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid' werden geactualiseerd en aangevuld met verwijzingen naar het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.