

Tabel 1: Overzicht van alle ontvangen inspraakreacties.

	Naam	Hoedanigheid	Woonplaats (Fusiegemeente)	Drager	Datum ¹	Fiche(s)
1	NMBS	Federale instantie		brief	11/05/2016	(geen opmerkingen)
2	Agentschap Zorg & Gezondheid	Vlaamse overheid		e-mail	13/05/2016	1, 3, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24
3	Departement Ruimte Vlaanderen	Vlaamse overheid		e-mail	15/05/2016	11, 12, 14, 17
4	Infrabel	Federale instantie				(geen opmerkingen)
5	Havenbedrijf Antwerpen NV	Lokaal overheidsbedrijf		e-mail	17/05/2016	22, 25
6	Gemeente Steenokkerzeel	Lokale overheid		e-mail	10/05/2016	11
7	Gemeente Kortrijk	Lokale overheid		e-mail	13/05/2016	3
8	Gemeente Gent	Lokale overheid		e-mail	13/05/2016	1, 3, 4, 19, 20
9	Gemeente Kortenberg	Lokale overheid		e-mail	13/05/2016	2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 19, 20
10	Gemeente Zulte	Lokale overheid		e-mail	17/05/2016	(geen opmerkingen)
11	Gemeente Beveren	Lokale overheid		e-mail	19/05/2016	1, 27
12	Waalse Gewest	Gewestelijke overheid		brief	19/05/2016	17 (zie hoofdstuk 2.5.1)
13		Particulier	St-Martens-Voeren (Voeren)	e-mail	18/04/2016	27
14		Particulier	Berchem (Antwerpen)	e-mail	18/04/2016	2, 27
15		Particulier	Sint-Denijs-Westrem (Gent)	e-mail	18/04/2016	27
16		Particulier	(Kasterlee)	e-mail	18/04/2016	27
17		Particulier	Kortrijk (Kortrijk)	e-mail	26/04/2016	27
18		Particulier	Kalmthout (Kalmthout)	e-mail	29/04/2016	1, 27
19		Particulier	Kiewit (Hasselt)	brief	6/05/2016	27
20		Particulier	(niet vermeld)	e-mail	9/05/2016	1, 27
21		Particulier	Beveren-Waas (Beveren)	e-mail	9/05/2016	1, 27
22		Particulier	Groot-Bijgaarden (Dilbeek)	e-mail	10/05/2016	1, 27
23		Particulier	Beveren-Waas (Beveren)	e-mail	13/05/2016	27
24		Particulier	Itterbeek (Dilbeek)	e-mail	14/05/2016	27
25		Particulier	Lede (Lede)	e-mail	15/05/2016	1, 5, 6, 8
26		Particulier	Mortsel (Mortsel)	e-mail	15/05/2016	1, 27
27		Particulier	Mortsel (Mortsel)	e-mail	16/05/2016	1, 27
28		Particulier	Boechout (Boechout)	e-mail	15/05/2016	4, 7, 13
29		Particulier	Veltem-Beisem (Herent)	e-mail	15/04/2016	2

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPIRAAKREACTIES

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.

¹ Datum bij brieven is datum van ontvangst bij de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid

////////////////////////////////////

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 Omgevingslawaaai en dringt aan op inspanningen om de timing alsnog zo goed mogelijk te respecteren -> Fiche 18
- de Minaraad stelt vast dat de actieplannen van de belangrijke wegen en spoorwegen conform zijn aan deze richtlijn en identiek zijn qua aanpak -> Fiche 18
- de Minaraad merkt op dat de plannen niet grensverleggend lijken (hoge plandrempeel, belangrijke maatregelen voor andere beleidsniveaus, beperkt budget,...) -> Fiche 16 en Fiche 3
- 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 23

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 15
- de Minaraad vraagt om de actieplannen beter te structureren want merkt op dat de acties uit de 1^{ste} 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 23
- de Minaraad vraagt om een indicatieve situering van binnen welke termijn welke resultaten gehaald kunnen of moeten worden -> Fiche 16
- 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 23
- de Minaraad stelt vast dat de actieplannen beperkte budgetten hebben -> Fiche 20
- 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 19

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 17
- de MORA verwijst naar artikel 9 van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai 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 26
- 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 -> Fiche 22

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 worden behandeld in Fiche 17.

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 - Suggesties voor algemene maatregelen aan de bron

Opmerking	Inspraakreactie nr.
a. Snelheidsbeperking, al dan niet in afgebakende zones zoals dichte woonwijken.	18, 21, 22, 26, 27, 8
b. Alternatief tracé voor goederenverkeer/gescheiden trajecten voor personen- en goederenverkeer.	11, 20
c. Vervangen van verouderd rollend materieel.	20
d. Minder zwaar beladen van goederenwagons.	18, 25
e. Vernieuwing van treinonderstellen (bv. luchtvering) van goederenwagons.	18
f. Diversificatie in lengte van de goederentreinen (die een exponentiële geluidstoename veroorzaakt), bijvoorbeeld door treinen met open en/of zwaar beladen wagons (beide geluidsverhogende factoren) minder lang te maken, en door qua samenstelling te zorgen dat zwaar beladen wagons worden afgewisseld met minder zware wagons.	25
g. Tijdsbeperkingen, al dan niet i.f.v. het soort spoorverkeer; bijvoorbeeld, een maatregel om het aantal treinen 's nachts te beperken, of het specifiek beperken van zwaar goederenverkeer tussen bepaalde uren.	2, 25

Inhoud van de opmerkingen

Deze inspraakreacties, waarvan het overgrote deel afkomstig is van particulieren, handelen over suggesties tot algemene milderende maatregelen aan de bron, d.w.z. gericht op het verminderen van de geluidsemisatie afkomstig van spoorverkeer en -infrastructuur. Ze zijn in principe niet locatiegebonden en dus generiek toepasbaar.

Reactie op de opmerkingen

- a. Snelheidsbeperkingen: een significante snelheidsverlaging is praktisch niet uitvoerbaar en een lichte verlaging van de snelheid zal nagenoeg geen effect hebben op het geluidsniveau. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met onderstaande aspecten:
- de globale milieuproblematiek moet worden aangepakt waarvoor het noodzakelijk is dat het wegverkeerslawaai wordt beheerst, en hierbij is een modal shift van weg naar spoor cruciaal. Daarom moet het spoorverkeer zo attractief mogelijk gehouden worden, waarbij snelheden een belangrijke rol spelen (connectiviteit, aansluitingen,...);
 - technische limieten: het is niet mogelijk voor een trein om zomaar om de haverklap af te remmen en te accelereren bij elke bebouwde kom;
 - energievervalsing bij afremmen en accelereren (zie ook eerste antwoord: milieu);
 - er is een snelheidsreductie van wel 20% nodig om een afname van slechts 3 dB te bereiken.
- b. Gescheiden spoor- en goederentracés: in veel gevallen is een bundeling of concentratie van lineaire geluidsbronnen te verkiezen boven het verspreiden ervan. De energetische sommatie van geluid gebeurt immers niet lineair (bv. 2 geluidsbronnen van elk 60 dB resulteren samen niet in 120 dB maar in 63 dB), waardoor een versterking van een bestaande geluidsbron veel minder impact heeft dan de creatie van een nieuwe elders. De toename van het aantal blootgestelde woningen zal dan ook heel wat hoger liggen bij het aanleggen van nieuwe spoorlijnen, dan bij een toegenomen gebruik van bestaande spoorlijnen. In sommige gevallen kan het echter wel nuttig zijn, bv. als het nieuwe tracé ver van alle huidige en toekomstige geluidsgevoelige zones (m.n. woongebied) wordt aangelegd. Een voorbeeld hiervan is het plan voor een havenspoorlijn (Antwerpen-Gent-Zeebrugge).
- c. Vervangen van rollend materieel: deze maatregel maakt reeds deel uit van het actieplan (§ 11.1.1). Wat betreft het reizigersvervoer, zal in de periode 2011-2020 o.b.v. het investeringsprogramma van de NMBS het aantal rytuigen en motorstellen van de luidste

////////////////////////////////////

categorie afnemen (-24,3%) en anderzijds zal het aantal rijtuigen/motorstellen van de stilste categorie sterk toenemen (+135%).

Het goederenvervoer per spoor werd in 2007 geliberaliseerd. Het besluit om het rollend materieel gebruikt voor het goederenvervoer, te vervangen, kan dus alleen door de private ondernemingen van deze sector worden genomen. De publieke overheden kunnen dergelijke vervanging stimuleren door middel van regelgevende maatregelen (TSI-Noise,...) en financiële incentives (subsidies, NDTAC,...). Volgens een studie uitgevoerd in opdracht van FOD Mobiliteit en Vervoer, zal de autonome ontwikkeling automatisch leiden tot een stiller, TSI-conform Belgisch goederenwagonpark: *“Waar volgens een analyse van de Nationaal Voertuigen Register-gegevens uit 2014 nog slechts 16 % van het wagonpark ‘stil’ was, dit in 2021 zal opgelopen zijn tot 73 %. Wanneer abstractie gemaakt wordt van het enkel in België rijdende wagonpark loopt dit percentage zelfs op tot 86 % in 2021.”*. Deze autonome ontwikkeling wordt bepaald door de verjonging van het wagonpark (enkel nieuwe wagons dienen TSI conform te zijn) en maatregelen die ondertussen in het buitenland van kracht zijn. De evolutie kan evenwel versneld worden door (a) het invoeren van bijkomende maatregelen in België, zoals NDTAC of een verbod op luide wagons, en (b) een nieuwe revisie van de TSI-Noise (met mogelijks ook een toepassing van de TSI-geluidsnormen op de bestaande goederenwagons i.p.v. alleen op de nieuwe goederenwagons).

- d. Minder zwaar beladen van de goederenwagons: het gewicht van de lading is op zich niet zo relevant voor de geluidsemisatie. Bovendien is de gesuggereerde maatregel niet geschikt om de emissies te doen dalen:
- meestal gaat het om standaard containers met een vaste toegewezen lading (die bijvoorbeeld van de haven of via binnenvaart aangevoerd worden). Het is logistiek niet haalbaar om deze vrachteenheid te wijzigen en bijvoorbeeld de lading te herverdelen over andere containers;
 - bij het minder zwaar beladen van de wagons zouden er meer wagons, en dus meer en langere treinen nodig zijn om dezelfde lading te vervoeren. Dit zou dus niet tot lagere maar tot hogere geluidsemisaties leiden.
- e. Vernieuwing van de treinonderstellen (luchtvering) bij goederenverkeer: het rolgeluid is bepalend voor de geluidsemisaties van goederentreinen, en vering speelt hierbij een verwaarloosbare rol.
- f. Lengte van de goederentreinen variëren in functie van hun ladingsgewicht en afdekking:
- voor ladingsgewicht, zie antwoord op punt d.;
 - voor afdekking: het geluid van treinen en in het bijzonder van goederentreinen wordt voornamelijk bepaald door het rolgeluid en in tweede instantie door het geluid van de motoren, compressoren en ventilatoren van de locomotief. Het al dan niet afdekken van de lading zal daarom nagenoeg geen invloed van betekenis hebben op de geluidsemisatie van goederentreinen. Het verkorten van de treinen heeft als gevolg dat er meer treinen zullen rijden om dezelfde goederen te vervoeren, hetgeen dan weer een geluidstoename als gevolg heeft.
- g. Het opleggen van tijdsbeperkingen, bijvoorbeeld het inperken van nachtelijk goederenverkeer: er zijn meerdere redenen waarom dit niet haalbaar is:
- deze maatregel zou voor capaciteitsproblemen zorgen;
 - het zou een verschuiving betekenen naar goederenverkeer over de weg, hetgeen absoluut te vermijden is gezien de huidige congestieproblemen en inspanningen om deze te verlichten;
 - vele goederentreinen rijden volgens Europese rijpaden (gepland op Europees niveau), waarvan het Belgisch traject slechts een klein deel vormt. Vermits de rijpaden lange afstanden inhouden, moeten ze sowieso wel ergens 's nachts rijden;

////////////////////////////////////

- een hypothetisch rijverbod tussen bijvoorbeeld middernacht en 6u zou ervoor zorgen dat al het goederenverkeer zich zou gaan concentreren tussen 6u en 7u, nog vooraleer het eerste reizigersvervoer aanvangt. Dit zou een sterke hinderconcentratie vroeg in de ochtend betekenen, en mogelijks ook voor capaciteitsproblemen zorgen;
- nachtelijk verkeer wordt nu reeds als verzwarende factor ingebracht bij de berekening van de geluidskaarten: voor al het verkeer tussen 23u-7u wordt een toeslag aangerekend van +10 dB (= 10 keer zoveel geluidsenergie).

Aanpassingen in het actieplan

Geen.



rekening, en de invloed van topografie zit dus reeds vervat in de berekende geluidsbelastingkaarten.

- c. De geluidsbelastingkaarten 2^{de} fase werden berekend met het Nederlandse Reken- en meetvoorschrift Spoorverkeerslawaai 2006, incl. alle herzieningen t.e.m. versie 2009. Bij het maken van de geluidskaarten werden de rekenresultaten voor spoorwegverkeerslawaai in twee testgebieden vergeleken met de resultaten van geluidsmetingen ter plaatse. Die controle toonde aan dat er een goede overeenstemming bestond tussen de berekeningen en de metingen². De inputdata die worden gehanteerd voor het opmaken van het geluidsmodel worden steeds nauwkeuriger (bv. hoogte van gebouwen en terrein, geometrie van het spoorwegennet, informatie over bodembedekking,...). De volgende geluidsbelastingkaarten (ronde 3) zullen bijgevolg een nog hogere nauwkeurigheid hebben. Het is niet mogelijk om een allesomvattende foutenmarge vast te stellen en vervolgens toe te passen op de geluidskaarten en afgeleide contouren; er spelen immers teveel lokale factoren mee in het bepalen van de modelfout: bv. de positionele accuraatheid van sommige invoergegevens, veralgemeningen en aannames omtrent specifieke details (bv. betonnen dwarsliggers, voegloze sporen en wissels, vegetatie,...), meteorologische omstandigheden,... Het is niet mogelijk om voor dit alles een algemene onzekerheidsmarge te bepalen. Belangrijk is dat we de geluidscontouren, zoals berekend door het akoestisch model, beschouwen als een schatting die in gemiddelde omstandigheden relatief betrouwbaar is.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

² In het testgebied ter hoogte van de permanente meetpost van LNE (NMT5) langs Lijn 16 in Heist-op-den-Berg bedroeg het verschil tussen het initieel berekende geluidsniveau en het gemeten geluidsniveau -3,9 dB(A) L_{den}. In het testgebied ter hoogte van het Waterzuiveringsstation PIDPA in Antwerpen langs lijn 59A en 59B bedroeg het verschil tussen het initieel berekende geluidsniveau en het gemeten geluidsniveau 1,6 dB(A).



2.6.3 Fiche 3 - 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 plandrempe 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) en 73 dB (treinverkeer) is niet gezondheidkundig. 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 plandrempe moet in de tijd dalen in de richting van gezondheidkundige 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.	2
c. Het plan geeft geen uitleg waarom de plandrempels niet werden vastgelegd op basis van eenzelfde percentage van potentieel ernstig gehinderden (Spoor 19%; Luchtverkeer 25%; Wegverkeer 26%).	9
d. Gezondheidseffecten zijn meer dan hinder alleen, deze beginnen vanaf veel lagere geluidsniveaus dan de opgegeven plandrempe, waarvoor dan ook een uitleg noodzakelijk is (die momenteel ontbreekt). Het ambitieniveau moet veel strenger zijn uit volksgezondheidskundig oogpunt. Dit zal wellicht ook nodig zijn om de doelstelling van de vooropgestelde reductie van het aantal ernstig gehinderden te halen. Een plandrempe van <73dB is in geen geval een gezondheidkundige richtwaarde.	2, 9
e. Als plandrempe voor inrichtingen waar ook geslapen wordt, zoals woningen, zou beter $L_{night,outside}$ van 40 dB gebruikt worden (WHO) i.p.v. $L_{den} > 73$ dB.	2
f. Op basis van het geleverde materiaal zijn de specifieke zones van de knelpunten niet precies te detecteren.	7
g. Er wordt niet per knelpunt vermeld welke specifieke maatregelen mogelijk zijn, en wat de potentiële impact ervan is.	7
h. Er wordt gesteld dat een prioritair geluidsknelpunt uit minstens 10 aangrenzende spoorwegdelen van 100m (minimale lengte van 1 km) moet bestaan met telkens 50 wooneenheden binnen een buffer van 250 m rond het betreffende spoorwegdeel. 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 getroffen worden zou van deze arbitraire indeling toch afgeweken moeten kunnen worden. Maatregelen andere dan geluidsschermen kunnen al effectief zijn bij kleinere afstanden (bv langgelaste rails, vervanging van wissels, voegen bij bruggen,...).	8
i. Door de voorwaarden zo te definiëren komt men tot slechts 1 knelpunt voor het spoor ter hoogte van Wetteren. Wij wensen bij deze methodiek zeer duidelijk de kanttekening te maken dat door de gehanteerde methodiek zeer veel, zeer zwaar getroffen gebieden niet worden weerhouden. Zoals reeds eerder vermeld, werd er geen rekening gehouden met het cumulatief effect van reeds aanwezige geluidsbronnen	9



- (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. Er zal in het actieplan ook een weblink worden opgenomen naar een hogere resolutie kaart waarop het knelpunt en de potentiële knelpunten worden weergegeven, zodat de ligging van het knelpunt en de potentiële knelpunten wordt verduidelijkt.
- (4) Het klopt dat er niet per knelpunt werd opgenomen welke specifieke maatregel zal genomen worden. De reden hiervoor is dat deze onderzoeken nog opgestart moeten worden. Zoals onder § 11.1.3 van het actieplan aangegeven, zullen Infrabel en NMBS de lijst overlopen en nagaan of in vergelijking met de in 2012 gemodelleerde toestand belangrijke wijzingen werden uitgevoerd of in de nabije toekomst te verwachten zijn die de geluidsemisatie kunnen milderen. Voor locaties die niet volledig gesaneerd zullen worden door de maatregelen opgenomen in het actieplan, zal nog worden nagegaan of er nog mogelijkheden zijn om de situatie aan te pakken. Deze onderzoeken zullen naar verwachting in 2017 starten. 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.
- (5) Zoals ook aangegeven in Fiche 11 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 spoorverkeerslawaai 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 geluidbelasting van verschillende bronnen.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.



2.6.5 Fiche 5 - Maatregelen spoorinfrastructuur: akoestisch slijpen

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Een servicelocomotief die wordt ingezet voor het slijpen van de sporen: dat dergelijke werken moeten worden uitgevoerd met zo weinig mogelijk hinder voor de dienstverlening is te begrijpen, maar de praktijk leert dat op geen enkele manier rekening wordt gehouden met omwonenden. Met het oog op het verhinderen van lawaai zou vooraleer de uitvoering van de werken start overleg moeten worden gepleegd met de omwonenden, zodat er duidelijk afspraken zijn over tijdstip van het uitvoeren van bepaalde werken. Wanneer het niet anders kan en dergelijke hinderlijke werken 's nachts worden uitgevoerd, moet het mogelijk zijn dat er een servicevergoeding aan de omwonenden wordt betaald, zodat zij voor de duur van de werken elders kunnen verblijven. Blijkbaar worden interne richtlijnen verspreid over hoe lawaai moet worden verhinderd. Deze richtlijnen moeten actief aan omwonenden worden meegedeeld en moeten per werf worden opgesteld zodat rekening kan worden gehouden met de reële situatie.</p>	25

Inhoud van de opmerkingen

Vraag om omwonenden actief te informeren en het voorzien van een servicevergoeding bij werken aan de sporen.

Reactie op de opmerkingen

Sommige werven kunnen alleen maar worden uitgevoerd wanneer er geen treinen rijden. Om de vertragingen voor het gewone treinverkeer zoveel mogelijk te beperken, plant Infrabel deze werkzaamheden vooral wanneer er weinig verkeer is. Concreet betekent dit dat men 's nachts of tijdens het weekend werkt, wanneer er geen treinen rijden. Infrabel tracht nacht- en weekendwerk altijd zo veel mogelijk te vermijden. Soms is het echter onvermijdelijk, omdat het treinverkeer zo vlot mogelijk moet kunnen verlopen en de veiligheid van het werfpersoneel absoluut moet kunnen worden verzekerd.

Wanneer er een vaste werf (met nacht- en weekendwerk) van start gaat die lang duurt of een grote impact heeft op het plaatselijk verkeer, dan brengt de cel Info Buurtbewoners van Infrabel de omwonenden op de hoogte via een infobesluit. Bij onderhoudswerken die plaats vinden op mobiele werven (werken die snel vorderen of niet lang duren) van een aantal kilometer lang, zoals bij het periodiek slijpen van de sporen, is het niet altijd mogelijk om de omwonenden te verwittigen.

De suggesties voor een servicevergoeding en overleg met omwonenden voor deze kleine werken over een korte periode zijn onhaalbaar wegens het potentieel zeer grote aantal woningen langs de behandelde trajecten (+/- 10 km).

Ten slotte, daar waar de servicelocomotief vroeger zeer traag reed (3 à 5 km/u), is dat nu al meer dan driedubbel zo snel (14 km/u) waardoor de blootstellingsduur ingekort is.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

////////////////////////////////////

2.6.7 Fiche 7 - Geluidsbelastingsindicatoren

Opmerking	Verwijzing
a. Voor de inwoners van het getroffen gebied zijn het vooral de geluidspieken die hen uit hun slaap halen. L_{Amax} (het maximale geluidsniveau) is dan minstens even relevant. Mensen worden niet zozeer wakker van een gemiddelde van 45 dB(A) maar wel van 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.	2, 9
b. 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
c. De gebruikte L_{den} -waarde is echter een gemiddelde waarde die representatief kan zijn voor het quasi continue wegverkeer, maar niet voor het discontinue spoorverkeer, waar weersomstandigheden dan ook nog een sterke invloed hebben.	28

Inhoud van de opmerkingen

Inspraakreacties vragen het gebruik van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren, in het bijzonder een piek-gerelateerde (L_{Amax}) en frequentie-gerelateerde indicator.

Reactie op de opmerkingen

De geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} geven over het algemeen een goede correlatie met de mate van optredende hinder respectievelijk slaapverstoring. Om die reden werden deze indicatoren door de Europese Richtlijn Omgevingslawaai aan de lidstaten opgelegd. Ook de WHO gaat in haar 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 geluidsbelastingskaarten 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 kunnen 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 Technical report 11/2010 van het EEA (p. 34), deze moet 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 indicatoren 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 indicatoren 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 spoorverkeer nooit rechtstreeks gesuperponeerd (mogen) worden op die van wegverkeer en luchtverkeer, juist omdat de aard van het geluid verschillend is (bv. continu, half-continu, discontinu,... maar ook bv. tonaal). Dat gegeven wordt hoegenaamd 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 uit de geluidskaarten gezondheids-indicatoren af te leiden (bv. totaal aantal gehinderden).

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

Aanpassingen in het actieplan

Geen.



2.6.9 Fiche 9 - Milieukwaliteitsnormen/geluidsnormen en milieudoelstellingen (wettelijk kader)

Opmerking	Verwijzing
a. Tot dusver werden door het Vlaams Gewest formeel nog geen milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld (zoals voorzien in Vlarem II art. 2.2.3.1). Door echter 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.	9
b. Voor die projecten die niet mer-plichtig zijn pleit Agentschap Zorg en Gezondheid (verder: AZG) dat er ook een kader wordt ontwikkeld om de gezondheidsimpact van geluid te beoordelen en milderende maatregelen te verplichten.	2

Inhoud van de opmerkingen

- Vraag tot het vaststellen en hanteren van milieukwaliteitsnormen zoals voorzien in VLAREM, om te komen tot een duidelijk juridisch kader ter bescherming van de leefbaarheid.
- Algemene verzuchting om een wettelijk kader, zodat milderende maatregelen ook voor niet MER-plichtige projecten kunnen opgelegd worden.

Reactie op de opmerkingen

- 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 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 infrastructuur alsook voor de blootgestelde woonzones in de nabijheid van deze infrastructuur. 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 woonegelegenheden en werkplekken nabij collectieve

////////////////////////////////////

voet en per fiets, samen brengen van functies, ontwikkelingen rond knooppunten van openbaar vervoer verkleinen de autoverplaatsingen en kan dit voor minder hinder zorgen.	
p. Naast isolatiemaatregelen zijn er nog andere bouwkundige maatregelen die geluid kunnen milderen (bv. inplanting lokalen: bij woning de slaapkamers (weg van spoorweg), voor scholen de leslokalen (weg van spoorweg) + verwijzing naar eindrapport "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging in functie van ruimtelijk beleid" (Ruimte Vlaanderen).	2
q. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV): Pag. 22: Het groenboek BRV wordt aangehaald. In de teksten van het witboek wordt ingezet op ontwikkeling op knooppunten hoogwaardig openbaar vervoer - mogelijk zijn er vanuit geluidsoverwegingen m.b.t. spoorverkeer randvoorwaarden of aandachtspunten naar ontwikkeling? Zie ook wederkerigheidsprincipe op pag. 24 voor mogelijke nieuwe woonontwikkelingen. Hierover kan afgestemd te worden.	3

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen kunnen gebundeld worden in de volgende subthema's:

- Studie "Doorrekenen maatregelen op de geluidskaarten 2^{de} fase (weg en spoor)":
 - (1) Opmerkingen over details m.b.t. ruimtelijke ordening in deze studie, m.n. de aangenomen woningdichtheid en het begrip "nieuwe woonontwikkelingen". (a, b)
- Instrumentarium in ruimtelijk beleid ter preventie en/of beperking van omgevingslawaai:
 - (2) Opmerkingen over de studie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid", m.n. het ambitieniveau ervan en de conclusies eruit. (c, d, e, m, p)
 - (3) Opmerking over een bouwverbod. (n)
 - (4) Opmerkingen over het wijzigen van planologische bestemming van woonuitbreidingsgebieden (WUG's), m.n. de niet concrete invulling van deze maatregel, alsook de noodzaak tot integratie met de ruimtelijke doelstelling van woonverdichting en knooppuntbundeling. (f, h, i, j, k, l, m, n, q)
- Nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties in het kader van de m.e.r.-rapportering (afwegingskader bij mer-plichtige herbestemming tot woongebied; beoordelingskader bij mer-plichtige woonprojecten in bestaand woongebied). -> zie Fiche 13 en Fiche 14

Reactie op de opmerkingen

- (1) In de studie "Doorrekenen maatregelen op de geluidskaarten 2^{de} fase (weg en spoor)" werd een aantal aannames gemaakt, zoals een veronderstelde woningdichtheid op toekomstig te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden van 15 wooneenheden/ha in buitengebied en 25 in stedelijk gebied, i.e. de na te streven dichtheden volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit is inderdaad slechts een ruwe en gemiddelde benadering van de realiteit omdat een indeling buiten-/stedelijk gebied ook maar één van meerdere predictoren is van de uiteindelijke werkelijke dichtheid. De knooppuntwaarde van een locatie speelt zeker ook een rol, net zoals wellicht nog andere factoren (bv. nabijheid winkelcentra) die echter dikwijls ook onderling gecorreleerd zijn. Het is evenwel buiten de scope van dit actieplan om deze beleidsvoorbereidende studie te corrigeren of aan te vullen, al worden de vereenvoudigingen en beperkingen ervan erkend.

Wat betreft het begrip "nieuwe woonontwikkelingen" werd er een kanttekening gemaakt op p. 85 en p. 90, namelijk dat hier nog geen uitspraken over gedaan worden. Het is belangrijk

////////////////////////////////////

om de term “nieuwe woonontwikkelingen” te definiëren omdat het verschillende ladingen kan dekken, bv. enerzijds het herbestemmen van geluidsbelast gebied tot woongebied, en anderzijds het aansnijden van bestaand geluidsbelast woon(uitbreidings-)gebied. De definitie van het begrip zal ondubbelzinnig vastgelegd worden in het kader van maatregel 11.3.1 van het actieplan.

- (2) Het Departement 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 te veralgemenen, 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. de dichtheid van woonegelegenheden en werkplekken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen verhogen, omdat ze reeds in de planningsfase een integrale visie te ontwikkelen 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.

- (3) Eén inspraakreactie handelt over een mogelijk bouwverbod, dat op p. 60 wordt aangehaald bij de evaluatie van het vorige actieplan (eerste fase); dit wordt in de maatregelen voor de komende planperiode (2^{de} fase) echter niet meer zo 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. 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.

- (4) De planologische bestemming wijzigen 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 betrokken instanties, waardoor 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: 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 mogelijk diverse oplossingen zoals beschreven in punt (2). Het klopt dat er niet diep werd ingegaan op mogelijke juridische (planschade e.d.) en andere gevolgen, maar wederom deze piste zal eerst voorafgegaan worden door bijkomend onderzoek en overleg met alle betrokken instanties.



Aanpassingen in het actieplan

Aanpassing van het ambitieniveau van onderzoek "Analyse van omgevingslawaaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid":

In januari 2015 startte Ruimte Vlaanderen de studie "Analyse van omgevingslawaaai 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 in de nabijheid van collectieve vervoersknooppunten (o.a. treinstations, busstations,...) wordt gestimuleerd en dat het inplanten van woningen in goedgelegen kernen wordt aangemoedigd. In deze gebieden zijn de mogelijke geluidsmilderende maatregelen evenwel beperkt. In de studie werd hiermee rekening gehouden door "op maat gemaakte oplossingen" te behandelen zoals bv. oriëntatie en inrichting van gebouwen, dove gevels, geluidswalwoningen,... De Vlaamse overheid vervult bij voorkeur een ondersteunende rol hierbij, 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.



j. 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 bevestigingssysteem.	28
k. Ontwerp Actieplan §5.2. Langetermijnstrategie: <i>“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.”</i> bestaan er gedifferentieerde referentiewaarden voor weg- en spoorverkeersgeluid. Kunnen er voor tramverkeersgeluid geen referentiewaarden opgesteld worden?	28

Inhoud van de opmerkingen:

- (1) Een aantal reacties is kritisch voor de huidige mer-procedure aangezien
 - de daaruit voortkomende milderende maatregelen niet verplicht/dwingend zijn; (h)
 - deze enkel milderende maatregelen voorschrijft en geen negatief (bouw-)advies geeft. (a,c,e)
- (2) Een aantal reacties wenst verplichte/dwingende maatregelen en vraag daarom instrumenten buiten/parallel aan de gebruikelijke mer-procedure. Zo glippen bovendien ook de niet mer-plichtige woonprojecten niet meer door de mazen van het net. (d,h)
- (3) Een aantal reacties vraagt een vergelijking en verdere afstemming tussen het nog te ontwikkelen beoordelingskader en het richtlijnenboek Mens en Gezondheid dat een nieuw beoordelingskader geluid hanteert. (b,g,i)
- (4) Een reactie vraagt om de beoordelingskaders van disciplines geluid en lucht te integreren. (f)
- (5) Tramverkeersgeluid. (j, k)

Reactie op de opmerkingen:

- (1) Naast het voorschrijven van milderende maatregelen, is er voor mer-plichtige woonontwikkelingen in het huidige richtlijnenboek wel degelijk de mogelijkheid om op grond van ontoelaatbare geluidsniveaus een negatief advies te verlenen. Dit advies is niet bindend en heeft geen juridische waarde.
 - Voor het herbestemmen van een sterk geluidsbelaste zone (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 andere “nieuwe woonontwikkelingen” op door spoor- en wegverkeer geluidsbelaste percelen in bestaand woongebied (en/of woonuitbreidingsgebieden, bv. bouw nieuwe woningen of woonwijk, 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 geven tot negatief advies. 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.

Er moet benadrukt worden dat een MER 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).



Geen.



2.6.14 Fiche 14 - Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie

a. P 9: "Het opleggen van akoestische isolatie naar de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, rust- en verzorgingsinstellingen...) moet hierbij gezien worden als een essentieel onderdeel van een algemeen (wetgevend) kader om nieuwe hindersituaties te voorkomen en hindersituaties boven specifieke drempels van toegestane geluidsoverlast te milderen." Akkoord met opleggen akoestische isolatie voor inrichtingen waar de richtwaarde slechts gering wordt overschreden, maar bij grote overschrijdingen zou het project niet mogen doorgaan.	2
b. 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). Het is dus ook een kwestie van inzetten op ruimtelijke creatieve oplossingen, meer dan op reguliere isolatieregels.	3
c. Welke ondersteunende instrumenten zullen ontwikkeld worden voor het akoestisch isoleren van de bestaande woningen in het kerngebied?	9
d. Wat de kosten voor isolatieprogramma's betreft, moet een onderscheid gemaakt worden tussen de 'huidige situatie ter plaatse' en nieuwe ontwikkelingen.	9
e. 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.	9
f. Voor nieuwe constructies kunnen wel isolatieverplichtingen worden opgelegd die door de eigenaars moeten worden bekostigd.	9

Inhoud van de opmerkingen

- (1) Opmerkingen betreffende de kost van het isolatievoorschrift: men vraagt naar een onderscheid tussen nieuwe en bestaande/vergunde woningen, met de eis om deze laatste vrij te stellen van kosten (die door de overheid zouden moeten gedragen worden). (d, e, f)
- (2) Opmerkingen betreffende isolatie bij bestaande/vergunde woningen: men vraagt dat de overheid ondersteuning zal voorzien voor akoestische isolatie bij bestaande woningen in geluidsbelaste gebieden, en hoe dit dan zal gebeuren. (c, e)
- (3) Opmerking betreffende de mogelijkheid om ook te voorzien in een mechanisme dat bij te grote overschrijdingen het project kan blokkeren. (a)
- (4) Opmerking om de akoestische isolatie in een ruimer perspectief te plaatsen, en dit niet los te zien van overige creatieve ruimtelijke oplossingen. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Het voorstel in het ontwerp actieplan om onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid om een gewestelijk isolatievoorschrift in te voeren, is een maatregel die enkel van toepassing is op nieuwbouw, met een focus op nieuwbouw in geluidsbelaste gebieden. Akoestische gevelisolatie bij nieuwbouw⁴ 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 (weg- en luchtverkeer). De NBN-norm 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 bouwdoossier dient volgens de NBN-norm de geluidbelasting effectief vermeld

⁴ Het principe van akoestische isolatie is algemeen gangbaar in de ons omringende landen, waar dit verplicht opgelegd wordt in het kader van nieuwbouw op geluidsbelaste locaties. In België bestaan er trouwens sinds lang geluidsisolatie-eisen voor nieuwbouwwoningen (ook voor vliegverkeer) ingevolgd 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.

////////////////////////////////////

te worden. 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.

(2) 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 onder een nieuwe § 11.3.4 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.

(3) Er zijn reeds meerdere manieren voorgesteld waardoor geplande projecten bij te grote overschrijdingen alsnog geblokkeerd kunnen worden:

- in de verschillende stappen van een projectprocedure (bouwvergunning,...) wordt inspraak verleend aan burgers en adviesinstanties via een publieke raadpleging. Dit participatief proces is een belangrijk instrument waarmee geplande projecten met een onaanvaardbaar hoge overlast kunnen aangevochten worden;
- bovendien is er het nog te ontwikkelen beoordelings- en afwegingskader voor “nieuwe woonontwikkelingen” (p. 67) dat in eerste instantie op MER's toegepast zal worden. Dit kan vervolgens evolueren naar een gedragen en degelijk uitgewerkt wettelijk kader (i.e. meer dan enkel adviserend) dat ook van toepassing is op initiatieven die buiten de MER-wetgeving vallen (dus van toepassing op alle nieuwe woonontwikkelingen); (Fiche 16)
- ten slotte is er de voorgestelde maatregel om bepaalde woonuitbreidingsgebieden met zeer hoge geluidsbelasting te herbesteden naar niet-woongebied (p. 68). (Fiche 15)

(4) Zie Fiche 12.

Aanpassingen in het actieplan

In het actieplan zal onder § 11.3.3 aangevuld worden dat het te onderzoeken gewestelijk isolatievoorschrift gericht is op de woningbouw in geluidsbelaste gebieden en van toepassing zal zijn voor gebouwen die 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 § 11.3.4 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 zwaar geluidsbelaste zones, en op welke basis dit programma gefinancierd kan worden.



2.6.15 Fiche 15 - Conformiteit van het plan met de Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Opmerking	Verwijzing
<p>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.</p>	<p>Minaraad</p>

Inhoud van de opmerkingen

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.

Reactie op de opmerkingen

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 deze richtlijn 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 een aanpassing in VLAREM, dat de Vlaamse Regering op 16 december 2016 middels wijzigingsbesluit heeft goedgekeurd⁵.

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

Aanpassingen in het actieplan

Daar waar in het actieplan een passage uit de officiële VLAREM-tekst is opgenomen, worden de termen gebruikt die momenteel in VLAREM zijn opgenomen (“geluidsplanning” en geluidsactieprogramma’s). In de andere gevallen wordt in het geluidsactieplan consequent de term geluidsactieplan/actieplan gehanteerd. De titel van § 6.3 wordt daarom gewijzigd in ‘Geluidsactieplannen’.

⁵ In het definitieve actieplan en het overwegingsdocument wordt nog de terminologie zoals van toepassing tijdens de publieke raadpleging gehanteerd.



2.6.16 Fiche 16 - 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 Omgevingslawaaai zijn ingevuld. (cf. Ontwerp actieplan spoorverkeerslawaaai, p.32).	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. Er wordt gevraagd om specifiek meer rekening te houden met gevoelige groepen (kinderen, zieken, ouderen, bevolkingsgroepen met lage sociaal economische status,...).	2

Inhoud van de opmerkingen

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 om meer rekening te houden met gevoelige groepen (kinderen, zieken, ouderen, bevolkingsgroepen met lage sociaal economische status,...). (e)

Reactie op de opmerkingen

- (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 verkeerslawaaai 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 Fiche 3. Toelichting m.b.t. het budget komt aanbod in Fiche 20.
Het actieplan spoorverkeerslawaaai is een gewestelijk actieplan en kan zelf geen maatregelen treffen buiten de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. De samenwerking en overleg met andere beleidsniveaus voor de opmaak van het actieplan wordt toegelicht in Fiche 17.
- (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.

////////////////////////////////////

Onder hoofdstuk 12 van het actieplan 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 (vervanging rollend materieel passagiersvervoer, akoestisch slijpen en aanpassen railpads) hebben naar verwachte reductie in blootgestelden ($L_{den} > 73$ dB), ernstig gehinderden/ernstig slaapverstoorden en de bijhorende DALY's).

In de Europese Richtlijn Omgevingslawaai zijn de bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten (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 Good Practice Guide (2010) van EEA, die ter ondersteuning van lidstaten bij de opmaak van actieplannen en de bijhorende evaluatie van gezondheidseffecten werd opgemaakt.

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

Aanpassingen in het actieplan

Geen.



2.6.17 Fiche 17 - 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. Pag. 68 en 73. Er wordt een budget van 50.000 EUR voorzien voor het opmaken van een gewestelijk isolatievoorschrift. 'In de komende planperiode zal de Vlaamse Overheid onderzoek verrichten naar mogelijkheden voor de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift als onderdeel van een algemeen wettelijk geluidskader (zie langetermijnstrategie § 5.2). Dit onderzoek zal gebeuren in overleg met de betrokken sector en relevante actoren.' Ruimte Vlaanderen wenst hieromtrent in overleg te treden.	3
c. P 16: "Als bevoegde instanties voor het opmaken van de actieplannen voor de belangrijke spoorwegen werd ook de afdeling LHRMG aangeduid met m.m.v. het departement Mobiliteit en Openbare Werken en na verplichte adviesvraag aan de NMBS-Holding." -> In het kader van Health In All Policies (HIAP) is het nuttig om AZG te betrekken.	2
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).	2
e. P 23: 'Er is nood aan een duidelijk en uniform kader waarmee (nieuwe) overlasterisituaties kunnen worden voorkomen. Daarom wil de Vlaamse Overheid inzetten op het uitwerken van een algemeen, samenhangend en integraal beoordelingskader voor infrastructuurgeluid, met drempelwaarden voor nieuwe (en in een later stadium ook bestaande) situaties.' AZG zou hier graag bij betrokken worden.	2
f. 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 spoorverkeerslawaaai is essentieel om tot een daadkrachtig beleid te komen. Een dergelijk samenwerkingsakkoord is niet weerhouden in deze actieplannen.	9
g. Wallonië is vragende partij voor het organiseren van een overleg tussen de 3 gewesten voorafgaand aan een update van de geluidskaarten, met als doel het kiezen van een gemeenschappelijke methode voor de opmaak van de geluidskaarten. Het retrofitten van wagons en de evolutie van het rollend materieel van NMBS zijn acties die ook zijn opgenomen in het actieplan van de belangrijke spoorwegen van het Waals Gewest. Wallonië stelt voor om een overleg te organiseren met de Federale overheid om te helpen bij de voorbereiding van de maatregelen.	Waalse Gewest

Inhoud van de opmerkingen

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

Specifieke inspraakreacties wijzen op het volgende:

////////////////////////////////////

- (1) Samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen is nodig om spoorverkeerslawaaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken. (f)
- (2) Vraag van enkele instanties om betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de actieplannen. (a, b, c, d, e)
- (3) Vraag om intergewestelijk overleg vanwege het Waalse Gewest, om in de toekomst meer uniformiteit te bereiken voor de geluidskaarten en om maatregelen omtrent retrofitting van rollend materieel vorm te geven i.s.m. de federale overheid. (g)

Reactie op de opmerkingen

(1) De opmaak en goedkeuring van actieplannen in uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai 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 en een overzicht geeft van de geplande maatregelen van Infrabel, NMBS en de federale overheid. De vaststelling en goedkeuring van het actieplan gebeurt door de Vlaamse Regering. Samenwerking met andere entiteiten (zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid) voor de uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai gebeurt o.a. in structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaai (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 bestuur erkent 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 § 11.2.3 van het actieplan 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 Omgevingslawaaai. 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.

(3) Het bestuur wenst zich in eerste instantie te aligneren aan de Europese richtlijnen m.b.t. de te volgen methodologie. Daar waar ruimte is voor interpretatie lijkt een afstemming met de andere gewesten en buurlanden inderdaad aangewezen voor zover de timing voor rapportering aan Europa daardoor niet in gedrang komt. Het bestuur ondersteunt dan ook de initiatieven die hieromtrent worden genomen. Het bestuur wijst erop dat met CCIM geluid al een boven-/intergewestelijk overlegorgaan operationeel is van waaruit dergelijke initiatieven kunnen worden aangestuurd. Wat betreft het overleg omtrent maatregelen ter stimulatie van wagon-retrofitting wordt ook verwezen naar Fiche 22.

Aanpassingen in het actieplan

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

////////////////////////////////////

2.6.21 Fiche 21 - Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidskosten van geluidshinder

Opmerking	Verwijzing
a. 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.	2
b. P 28: "In het vorige actieplan spoorverkeerslawaaai 1ste fase werd onder hoofdstuk 9.1 vermeld dat er een studie (nvdr: "Maatregelen R1; 2010") zal worden uitgevoerd waarin de financiële, juridische en praktische consequenties van de verschillende manieren die er bestaan om maatregelen te koppelen aan de overschrijdingen van een bepaald referentieniveau zullen worden onderzocht en dat dit de aanzet zal geven voor een globaal beoordelingskader voor de beperking van de blootstelling aan omgevingslawaaai." En wat met de consequenties op gezondheidsniveau? Werd bij de financiële consequenties de winst in gezondheidskosten afgetrokken van de kost van de maatregel?	2

Inhoud van de opmerkingen

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.

Reactie op de opmerkingen

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 geluidsgerateerde gezondheidscost. Hiervoor werd uitgegaan van de berekende externe gezondheidscost uit de VITO-studie (2013) "Kwantificering van gezondheidsrisico's aan de hand van DALY's en externe gezondheidscosten" waarbij een gemiddelde gezondheidscost van 40.900 euro per DALY werd beschouwd. In de studie werd de DALY-gezondheidscost voor ernstig gehinderden vanwege spoorverkeerslawaaai voor de toestand van de geluidskaarten (referentiejaar 2011) berekend op 16,8 miljoen euro/jaar, en werd ingeschat dat de maatregel "Vervanging rollend materieel passagiersvervoer" een reductie in gezondheidscost van 0,8 miljoen euro/jaar en de maatregel "Infrastructuur" een reductie van 1,6 miljoen euro/jaar zal hebben.

De gezondheidscosten zijn sterk afhankelijk van de beschouwde gezondheidseffecten (hinder, slaapverstoring, Acuut Myocardisch Infarct,...) en de gebruikte 'ernst- en 'duurfactoren' hiervoor. Daarnaast zijn de gezondheidscosten op basis van DALY's uitgedrukt op jaarbasis en moeten de kosten van de maatregelen ook worden teruggerekend op jaarbasis waarbij er rekening moest worden gehouden met de levensduur van de maatregelen. Bij de berekening werd 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 gezondheidscosten 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>.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

////////////////////////////////////

2.6.22 Fiche 22 - Maatregel geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoedingen (NDTAC)

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de Commissie: (P 18) “<i>Sommige wagons kunnen echter vanwege hun technische kenmerken niet met composiet remblokken worden uitgerust. Deze niet-aanpasbare wagons vallen niet onder het toepassingsgebied van de uitvoeringsverordening (EU) 2015/429.</i>” Over hoeveel % van de wagons gaat dit ?</p>	2
<p>b. Iedere maatregel moet in de eerste plaats gericht zijn op het stimuleren van spoorvervoer, eerder dan het te ontmoedigen door extra kosten. Het alternatief, namelijk wegverkeer, belast het milieu nog steeds veel sterker, ook wat betreft geluid. Dit betekent dat een gedifferentieerde tarificatie i.f.v. geluidsp productie over het geheel geen kostprijsverhogend effect mag hebben. Wij stellen dan ook voor om een eventuele verhoogde rijpadvergoeding voor de lawaaierigste wagons te compenseren door een verminderde vergoeding voor geluidsarme wagons. In Duitsland, Nederland en Zwitserland bestaan zulke systemen al sinds 2012. Bij de Duitse spoorwegen heeft men een tweeledig systeem: een bonus/malus systeem voor de rijpadvergoedingen en een tegemoetkoming voor de ombouw van de wagons.</p>	5
<p>c. 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 Vlaams Gewest vragende partij is voor een spoedige invoering van een naar geluidsemisatie gedifferentieerde gebruiksvergoeding bij de spoorwegen.</p>	MORA

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties zijn reeds thematisch gebundeld en dienen dus niet samengevat te worden. Wat volgt zijn de antwoorden/opmerkingen op de hierboven opgesomde inspraakreacties.

Reactie op de opmerkingen

- a. Deze cijfers zijn niet te achterhalen. Ook de recent uitgevoerde studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer⁶ geeft hier geen antwoord op. In ieder geval zijn deze cijfers sowieso een Europees gegeven en is het niet mogelijk om deze vraag te beantwoorden op Vlaams of Belgisch niveau.
- b. In de huidige situatie betalen spoorwegondernemingen al een gebruiksvergoeding om gebruik te maken van het spoorwegennetwerk in België.
 Indien een systeem van gedifferentieerde gebruiksvergoeding zou worden ingevoerd, moet dit gebeuren overeenkomstig de modaliteiten zoals opgenomen in de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de Commissie van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder, en bijgevolg in de vorm van een verplichte minimumkorting of een bonus voor spoorwegondernemingen die gebruikmaken van aangepaste 'stille' wagons.
 Daarnaast hebben infrastructuurbeheerders de mogelijkheid om een toeslag (in de vorm van een malus) op te leggen aan spoorwegondernemingen die lawaaierige treinen inzetten. Een malus kan alleen worden ingevoerd wanneer er ook een bonussysteem is ingevoerd. Afhankelijk van de geluidshinder voor de betrokken bevolking, kan om degelijk gemotiveerde redenen per lijn of baanvak een verschillende malus worden gehanteerd. Om de algemene concurrentiepositie van het spoor te vrijwaren moet het niveau van de malus beperkt blijven en mag de malus in geen geval hoger liggen dan de toegekende bonus.

⁶ Titel: *Beleidsmaatregelen om het gebruik van geluidsarme goederenwagons te stimuleren*, opleveringsdatum: 16/07/2015

////////////////////////////////////

De kans bestaat dat spoorwegondernemingen het ontvangen van een korting voor de gebruiksvergoeding niet voldoende vinden om hun goederenwagons uit te rusten met geluidsarm materiaal.

De termijn waarop een volledige retrofitting van alle goederentreinen zal zijn uitgevoerd kan niet met zekerheid worden ingeschat en zal o.a. ook afhankelijk zijn van welke en hoeveel (buur)landen aansporing voorzien van het gebruik van geluidsarme goederenwagons en zal ook afhangen van Europese beleidsbeslissingen (bv. Europa kan in de toekomst mogelijk een verbod op luide goederenwagons invoeren).

Er bestaat formeel geen verplichting voor de lidstaten om NDTAC uit te voeren. Momenteel is NDTAC enkel van toepassing in Nederland, Duitsland en Zwitserland. De besprekingen rond de invoering van een dergelijk systeem in België zijn aan de gang maar op dit moment wordt hiervoor geen concrete planning vastgesteld.

- c. Na de publicatie van het ontwerp actieplan is de al vermelde NDTAC-studie die in opdracht van FOD Mobiliteit en Vervoer werd uitgevoerd, vrijgegeven. Hierdoor, en door aansluitend overleg tussen het bestuur en FOD Mobiliteit en Vervoer, zijn de inzichten omtrent het invoeren van geluidsgedifferentieerde gebruikersvergoedingen (NDTAC) geëvolueerd. Om die reden wordt de voorgestelde maatregel als deel van het actieplan herschreven.

De NDTAC-studie concludeert dat het gebruik van geluidsgedifferentieerde gebruikersvergoedingen niet optimaal is. Uitvoeringsverordening 2015/429 scheidt een kader en bepaalt de voorwaarden voor de lidstaten om NDTAC in te voeren op nationaal niveau, alsook de geldigheidstermijn (t.e.m. het jaar 2021). Deze relatief korte periode is een belangrijke reden waarom NDTAC op Belgisch niveau mogelijks niet aangewezen is: de complexiteit van het doorvoeren van een fundamentele wijziging in de berekening van de rijpadkosten en de tijd die hiervoor nodig is, zorgt ervoor dat er een zware inspanning geleverd zal moeten worden om een systeem uit te rollen dat slechts enkele jaren zal werken. Bovendien zijn de Belgische spoorwegen voor de meeste internationale rijpaden slechts een fractie van het traject, en zal dit systeem daarom pas heel effectief zijn als de buurlanden ook een gedifferentieerde gebruikersvergoeding invoeren.

Bovendien kan Infrabel de geïnvesteerde budgetten voor de uitbouw van een NDTAC-systeem niet terugverdienen met dit systeem, aangezien omwille van de concurrentiepositie van het spoor te vrijwaren, de eventuele inkomsten uit NDTAC (malus voor spoorwegondernemingen) in geen gevallen hoger mag zijn dan de kortingen die worden gegeven aan spoorwegondernemingen die gebruik maken van stille wagons. Er dient daarom zeker te worden nagegaan welke andere maatregelen mogelijk zijn om het gebruik van stille wagons te stimuleren, en welke maatregelen het meest effectief zullen zijn, zodat de beschikbare budgetten zo optimaal mogelijk hiervoor worden aangewend.

De technische normen van goederenwagons m.b.t. geluid worden beschreven in de TSI-noise, die momenteel in herziening is: hierdoor zouden de huidige restricties voor nieuwe wagons mogelijk ook van toepassing worden op bestaande wagons, de facto een verbod op niet TSI-conforme (luide) wagons dus. Bij de keuze van eventuele maatregelen op Belgisch niveau voor het stimuleren van het gebruik van stille wagons, dient best rekening gehouden te worden met de geplande herziening van TSI-noise: maatregelen dienen dan best op korte termijn effectief te zijn.

Rekening houdend met bovenstaande bemerkingen is er terughoudendheid ontstaan bij de in het ontwerp actieplan vermelde suggestie om aan te dringen bij de federale overheid op de invoering van een geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoeding voor goederenwagons.

Andere maatregelen om het gebruik van stille wagons op korte termijn te stimuleren (bv. subsidiëring van de investeringskost) verdienen te worden onderzocht. Een plan van aanpak zal hiervoor uitgetekend moeten worden door de federale minister van Mobiliteit in overleg met NMBS en Infrabel, en in afstemming met de gewesten. De Vlaamse overheid zal hier aan meewerken met de bedoeling om proactief een versnelde afname van het aandeel luide



wagons te bereiken in de periode 2016-2021, onder meer door bilateraal overleg met de andere gewesten om tot een gezamenlijke visie en strategie te komen.

Aanpassingen in het actieplan

Paragraaf 11.2 “Aandringen bij de federale overheid om geluidsgedifferentieerde gebruikersvergoedingen in te voeren” wordt vervangen door “Overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidsarme wagons te stimuleren”. Bovenstaande paragrafen vermeld onder punt (c) zullen opgenomen worden onder deze hoofding.

////////////////////////////////////

structuur van de stedelijke actieplannen. Het bestuur deelt de mening van de Miniraad en is ook van mening dat de afstemming tussen alle actieplannen die in het kader van de richtlijn worden opgemaakt eenvoudiger kan gebeuren als een zelfde 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 maatregelen.

Wat betreft de opmerking over beschrijvingen en toelichtingen, met het voorbeeld van de term “retrofitting”: dit begrip wordt voor het eerst aangehaald in § 4.1 en wordt wel degelijk inhoudelijk verduidelijkt: “Met het “ombouwen” van het oude materieel wordt bedoeld het vervangen van de luide gietijzeren remblokken door het plaatsen van stille remblokken uit composietmateriaal. Dit wordt ook wel “retrofitting” genoemd.”.

Aanpassingen in het actieplan

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

In § 11.4 wordt de actie ‘Monitoring en evaluatie van het actieplan’ toegevoegd.



2.6.26 Fiche 26 - 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

Reactie op de opmerkingen

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

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

////////////////////////////////////

<p>i. Klachten uit Beveren over het goederenverkeer, dat juist ten zuiden van de bebouwde kern Beveren-Waas passeert. Er wordt opgemerkt dat de overlast (geluid+trillingen) niet alleen overdag maar ook 's nachts plaatsvindt, en dat sommige wagons veel meer lawaai produceren dan de rest van de goederentrein. Eén van de reacties maakt ook melding van een hevig schok/tril-effect t.h.v. de Van Brouchovenstraat, misschien afkomstig van mechanisch contact van de bovenbouw (wissels?) en wagonwielen. Locaties: t.h.v. Gentseweg en Van Brouchovenstraat.</p> <p>bron: lijn 59, baanvak 161</p>	<p>11, 21, 23</p>
<p>j. Klacht uit Groot-Bijgaarden over trillingen door goederentreinen, die significant toegenomen zijn sinds de wijziging van het terreinprofiel langs de spoorlijn (in strijd met Bijzonder Plan van Aanleg en verkavelingsvergunning). De trillingen hebben heel wat schade aangericht aan de woning, die tevens uitgebreid gedocumenteerd werden in de klacht.</p> <p>bron: lijn 50, baanvak 1028</p>	<p>22</p>
<p>k. Klacht uit Itterbeek over de uitbreiding van twee naar vier sporen in het kader van het Gewestelijk ExpressNet (GEN), waardoor de geluidsniveaus aanzienlijk zouden toegenomen zijn. Door het vroege ochtenduur van de overlast (6u) bestaat de vrees dat men 's zomers niet met open raam zal kunnen slapen. Vraag om geluidsschermen. Locatie: t.h.v. Vinkenlaan.</p> <p>bron: lijn 50A/50C, baanvak 459</p>	<p>24</p>
<p>l. Klachten uit Mortsel over de aanpassing van de spoorlijn als hogesnelheids-verbinding, waardoor sinds 2010 de snelheden enorm zijn toegenomen en daarmee ook de geluidshinder. Het inslapen, soms het doorslapen en elke buitenactiviteit wordt bij passage van een IC of TGV pijnlijk verstoord. Vraag om geluidsschermen.</p> <p>bron: lijn 25, baanvak 226</p>	<p>26, 27</p>

Inhoud van de opmerkingen

Deze inspraakreacties zijn voor het overgrote deel afkomstig van particulieren en handelen over een concrete melding (meestal een klacht) aangaande een lokale hindersituatie. Vaak gaan deze meldingen gepaard met de vraag voor maatregelen gericht op een lokale demping van de geluidsoverdracht (bv. door plaatsing van geluidsschermen). De reacties kunnen samengevat worden als volgt:

- (1) Klachten over hinder door het tijdstip waarop de treinen voorbijrijden (late avond, 's nachts, vroege ochtend): dit heeft dikwijls als gevolg dat het voor mensen onmogelijk wordt om met open raam te slapen.
- (2) Klachten over hinder door het zwaar goederenverkeer, dat in verhouding tot passagierstreinen meer overlast veroorzaakt, o.a. door de verouderde remmen en de bijkomende trillingshinder.
- (3) Klachten over hinder door de hoge of toegenomen snelheden, die leiden tot een verhoogde overlast.
- (4) Klachten over hinder door de overwegen: het luide belsignaal.
- (5) Vraag om plaatsing van geluidsschermen

////////////////////////////////////

Reactie op de opmerkingen

Eerst en vooral is het belangrijk om te benadrukken dat spoorverkeer, en daarin zeker ook het goederenverkeer, cruciaal is voor onze economie en zeker ook voor het behalen van belangrijke milieudoelstellingen. Vanuit die invalshoeken is niet alleen onwenselijk maar zelfs onhaalbaar om het treinverkeer te ontmoedigen of actief te doen afnemen.

Wat betreft de verdere specificaties omtrent het tijdstip, ladingsgewicht, snelheid, overweglawaai,...? in de klachten: dit zijn algemeen toepasbare en niet-locatiegebonden maatregelen, en dus wordt verwezen naar Fiche 1. Wat betreft lokale maatregelen wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- In het huidige beleid van Infrabel bestaat geen mechanisme voor het treffen van lokale maatregelen aan de bestaande infrastructuur waar op korte termijn geen aanpassingen worden voorzien (betreft de meeste inspraakreacties).
- Enkel bij infrastructuurwerken resulterend in een nieuwe of gewijzigde situatie, wordt er nagegaan of lokale geluidsreducerende maatregelen aangewezen zijn, zoals schermen. De plaatsing ervan gebeurt conform de aanbevelingen in het MER en de bouwvergunning. Deze inspanningen worden door Infrabel de komende jaren verdergezet. Desondanks zullen er, minstens op korte termijn, een heel aantal lokale hindersituaties blijven bestaan omdat milderende maatregelen enkel voorzien worden op locaties waar de infrastructuur aangepast of uitgebreid wordt. Het feit dat een bepaalde lokale hindersituatie tijdens de publieke raadpleging onder de aandacht wordt gebracht, kan geen rol spelen in de toepassing van de bestaande mechanismen voor het plaatsen van geluidsschermen. De ontvangen inspraakreacties tonen wel aan dat er een vraag blijft bestaan naar bijkomende maatregelen.

Het bestuur is zich bewust dat bovenstaand onderscheid expliciet vermeld staat in het milieubeleidsplan van Infrabel (opgesteld in 2010). Het is echter niet zo dat er bij bestaande situaties geen hinder optreedt. Bovendien kunnen bestaande situaties ook gewijzigd worden zonder infrastructurele aanpassingen, bijvoorbeeld door een toegenomen verkeersintensiteit. In de aanloop naar de opmaak van een nieuw milieubeleidsplan van Infrabel zal het bestuur bij Infrabel aandringen om in haar beleid de nodige aandacht te besteden aan bestaande locatiespecifieke hindersituaties en daarvoor gepaste lokale maatregelen (bv. schermen) te voorzien.

Er moet benadrukt worden dat Infrabel ook proactief inzet op tal van andere (generieke) maatregelen, die toegelicht worden in § 11.1 van het ontwerp actieplan, en o.a. inhouden het akoestisch slijpen van de rails, modificatie van de railpads, uitbreiden van monitoring netwerk,... Op die manier wordt er stelselmatig gewerkt aan het beperken van de geluidsemissies en het verbeteren van de levenskwaliteit langsheen het spoor.

Hieronder worden de concrete hindersituaties die in de inspraakreacties werden opgenomen besproken en wordt er aangegeven welke eventuele maatregelen of aanpassingen zijn gepland.

- a. Wat betreft nieuwe woningen en woonwijken is het actieplan duidelijk: de langetermijnvisie zoals beschreven in § 5.2 vermeldt duidelijk het wederkerigheidsprincipe waarbij voor nieuwe hindersituaties zowel veroorzaker als ontvanger een gedeelde verantwoordelijkheid hebben. De verouderde goederenwagens zijn vooral problematisch door de gietijzere remblokken die echter stelselmatig uit de omloop genomen worden door de bepalingen in de TSI-noise. Deze is bovendien in herziening, waardoor er mogelijk tegen 2022 een totaalverbod komt op luide goederenwagens. Een uitgebreide toelichting omtrent deze materie kan teruggevonden worden in bijlage III van het actieplan.
- b. Ter hoogte van deze brug is er inderdaad overlast, maar dit is geen "nieuwe" of "gewijzigde" situatie en dus komt deze locatie volgens het huidige beleid van Infrabel niet in aanmerking voor geluidsschermen. De schermen aan de westkant zijn gezet n.a.v. de werken aan het

////////////////////////////////////

