



**DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN,
VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN**

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

BISNOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van het actieplan wegverkeerslawaaï 2^{de} fase en het actieplan spoorverkeerslawaaï 2^{de} fase, in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï

1. SITUERING

Op 25 maart 2016 heeft de Vlaamse Regering akte genomen van de mededeling van zowel het ontwerp van actieplan wegverkeerslawaaï voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar als het ontwerp van actieplan spoorverkeerslawaaï voor de belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar (VR 2016 2503 MED.0115).

De relevante bepalingen met betrekking tot het opstellen van geluidsactieprogramma's en geluidsplanning, de raadpleging van het publiek en de aan de Europese Commissie toe te zenden gegevens zijn opgenomen in afdeling 2.2.4 en bijlagen 2.2.4.5 en 2.2.4.6 van VLAREM II.

De "actieplannen" waarvan sprake in Richtlijn 2002/49/EG worden in het besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 omschreven als "geluidsactieprogramma's", die betrekking hebben op maatregelen voor de beheersing van omgevingslawaaï, en "geluidsplanning", dat de nadruk legt op het vermijden van toekomstige hinder door maatregelen in het domein van ruimtelijke ordening, mobiliteit en milieubeleid (bijvoorbeeld geluidszonering, isolatie, verkeersplanning en bronmaatregelen).

Teneinde deze discrepantie met de terminologie uit de richtlijn weg te werken, heeft de Vlaamse Regering op 16 december 2016 een wijzigingsbesluit goedgekeurd. In de voorliggende nota wordt nog de terminologie zoals van toepassing vóór 16 december 2016 gehanteerd. In februari 2015 werd in opdracht van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) de studieopdracht 'Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg en spoor (2^{de} fase)' afgerond. Deze studieopdracht bracht op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten 2^{de} fase voor de belangrijke wegen en spoorwegen de bestaande geluidsknelpunten in kaart. Daarnaast werd voor enkele maatregelen die in de actieplannen zijn opgenomen, een inschatting gemaakt van de kosten en baten. De resultaten van de studieopdracht werden verwerkt in de actieplannen.

Het actieplan wegverkeerslawaaï 2^{de} fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar is opgesteld door het departement LNE en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Voor de opmaak van dit actieplan en de verwerking van de inspraakreacties, werd bijkomend overleg georganiseerd met het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het departement Ruimte Vlaanderen (RV).

Het actieplan spoorverkeerslawaai 2^{de} fase voor de belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar werd opgesteld door het departement LNE. Voor de opmaak van het actieplan en de verwerking van de inspraakreacties werd bijkomend overleg georganiseerd met het departement MOW, het departement RV en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De maatregelen die voor de komende planperiode in het als bijlage 1 toegevoegd actieplan wegverkeerslawaai 2^{de} fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar worden voorgesteld, worden beschreven in hoofdstuk 11 van dit actieplan en omvatten:

- maatregelen die specifiek worden genomen voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar:
 - aanleggen van stille wegverharding op locaties met veel blootgestelden;
 - samenwerkingsovereenkomst IX (voor plaatsing van geluidsschermen);
 - verder afwerken van de prioriteitenlijst geluid;
 - onderzoeken locaties op knelpuntenlijst;
- maatregelen die een ruimer toepassingsgebied hebben dan de belangrijke wegen:
 - beheersing van de verkeersgroei;
 - actief opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven met betrekking tot stille banden;
 - maatregelen met betrekking tot ruimtelijke ordening en bouwen:
 - een afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties in het kader van de milieueffectrapportage;
 - onderzoek naar instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid;
 - onderzoek naar de mogelijkheden tot invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift;
 - onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen;
- monitoring en evaluatie van het actieplan.

De maatregelen die in het als bijlage 2 toegevoegd actieplan spoorverkeerslawaai 2^{de} fase voor belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar worden voorgesteld, worden beschreven in hoofdstuk 11 van dit actieplan en omvatten zowel maatregelen die de NMBS en Infrabel in de komende periode voorzien als maatregelen die zullen genomen worden op het niveau van het Vlaamse Gewest:

- geplande maatregelen van de NMBS en Infrabel:
 - vervanging van het rollend materieel passagiersvervoer;
 - uitbreiding van het monitoring netwerk van het rollend materieel;
 - akoestisch slijpen van de rails;
 - modificatie van de railpads;
 - onderzoeken knelpunt en potentiële knelpunten;
 - opzetten van een transparant klachtenbehandelingssysteem met ombudsfunctie;
- geplande maatregelen van het Vlaamse Gewest:
 - overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidsarme wagons te stimuleren;
 - maatregelen met betrekking tot ruimtelijke ordening en bouwen:
 - een afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties in het kader van de milieueffectrapportage;
 - onderzoek naar instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid;
 - onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift;
 - onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen;
- monitoring en evaluatie van het actieplan.

Voor beide actieplannen is een overwegingsdocument opgesteld waarin de ontvangen inspraakreacties en adviezen werden gebundeld per fiche. Deze overwegingsdocumenten gaan als bijlage 3 en 4. Er wordt bij iedere opmerking een reactie geformuleerd en er wordt aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de opmerking.

Om uitwerking en uitvoering te geven aan de voorgestelde maatregelen van beide actieplannen worden de coördinerende en te betrekken instanties of actoren gepreciseerd in bijlage 9 en 10.

2. OPENBAAR ONDERZOEK EN ADVIEZEN

De ontwerpen van actieplan werden ter inzage en raadpleging voorgelegd aan het publiek tijdens een openbaar onderzoek dat liep van 15 april 2016 tot en met 15 mei 2016. Over het ontwerp van actieplan wegverkeerslawaaï en het ontwerp van actieplan spoorverkeerslawaaï werden respectievelijk 162 en 28 schriftelijke inspraakreacties ontvangen.

Het advies van de SERV, dat werd behandeld door de MORA, van 29 april 2016 gaat als bijlage 5. Het advies van de Minaraad van 19 mei 2016, het advies van de NMBS van 23 november 2016 en het advies van infrabel van 15 december 2016 gaan respectievelijk als bijlage 6 tot en met 8.

De inspraakreacties uit het Waalse Gewest werden verzameld en gebundeld door het kabinet van Waals minister Carlo Di Antonio. Het betreft uitsluitend reacties vanuit de Waalse administraties voor Mobiliteit en Waterwegen op het actieplan spoorverkeerslawaaï. De inspraakreacties werden vanuit het kabinet Di Antonio per brief van 7 september 2016 verstuurd. Er werd geen formeel advies gegeven met een standpunt ter zake van de Waalse Regering.

Aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties op het ontwerpactieplan wegverkeerslawaaï 2^{de} fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar

Aanpassingen gebundeld in Fiche 1 'Samenwerking met andere instanties en overheden':

- in hoofdstuk 2 is verduidelijkt dat de voorgestelde maatregelen alleen van toepassing zijn op de belangrijke wegen onder bevoegdheid van het Vlaamse Gewest;
- in hoofdstuk 6.1 is verduidelijkt op welke manier de relevante en belanghebbende instanties werden betrokken bij de opmaak van voorliggend actieplan;
- in hoofdstuk 8.2 is verduidelijkt welke knelpunten wel en niet vallen onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest;
- er is aangevuld dat voor de opmaak van het volgende actieplan (ronde 3) de gemeenten zullen worden betrokken via uitnodiging tot deelname van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) aan de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï (WUROL).

Aanpassingen gebundeld in Fiche 2 'Ambitieniveau van het plan':

- een nieuwe paragraaf 11.2.3.4 met als titel "Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen" vermeldt: "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."

Aanpassingen gebundeld in Fiche 3 'Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG':

- een verantwoording voor de laattijdigheid voor de opmaak van het actieplan is in de inleiding opgenomen: "Voor voorliggend plan kon de opgelegde termijn voor rapportering aan de Europese Commissie niet worden gehaald. Als reden wordt aangehaald de uitgebreide

procedures die moeten worden gevolgd 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.”.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 4 'Conformiteit van het plan met de richtlijn 2002/49/EG':

- als er een uittreksel uit VLAREM 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 geluidsactieplan consequent de term geluidsactieplan of actieplan gehanteerd. De titel van hoofdstuk 6.3 is daarom gewijzigd in 'Geluidsactieplannen'.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 6 'Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik/rapportering':

- in hoofdstuk 2 is verduidelijkt 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;
- in hoofdstuk 2 is verduidelijkt dat de belangrijke wegen niet alleen gewestwegen omvatten, maar ook lokale wegen die een identificatie hebben op basis van wegnummer en kilometerpunten; in alle andere hoofdstukken zal in plaats van 'gewestwegen' worden gesproken van 'genummerde wegen';
- in hoofdstuk 7.1 is de informatie met betrekking tot aantal personen, woningen en oppervlakte boven de plandrempel van L_{den} 70 dB aangevuld. Hierbij is toegelicht dat het aantal personen met $L_{den} > 70$ dB zoals initieel berekend in de studie 'Opmaak geluidskaarten 2^{de} 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. Als reden wordt aangegeven dat bij de doorrekening van de maatregelen en de bepaling van het aantal blootgestelden werd gerekend met vereenvoudigde rekeninstellingen.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 11 'Gebruik van plandrempels en methodiek knelpuntenlijst':

- in hoofdstuk 8.2 is verduidelijkt welke knelpunten wel en niet vallen onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Van zodra het actieplan definitief is goedgekeurd door de Vlaamse Regering zal op de website van het departement LNE een kaart met een hogere resolutie worden opgenomen waarop de knelpunten worden weergegeven, zodat de ligging van de knelpunten wordt verduidelijkt.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 12 'Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen':

- paragraaf 11.2.1 is geactualiseerd op basis van de meest recente beleidsbeslissingen en beschikbare beleidsdocumenten;
- in paragraaf 11.2.3.3 is aangevuld dat bij de invoering van deze maatregel bij voorkeur ook rekening zal gehouden worden met andere geluidsbronnen onder de toepassing van Richtlijn 2002/49/EG, dus ook spoor- en luchtverkeerslawaai;
- in paragraaf 11.2.2 is aangevuld dat de impact van de toekomstige wetgeving op gebied van het geluid van banden niet mag overschat worden in het 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.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 14 'Financiering van het actieplan':

- paragraaf 13.1 is geactualiseerd met de budgetten die voorzien zijn op het huidige meerjarenprogramma 2016 van AWV.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 16 'Maatregelen i.v.m. RO':

- 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, zijn aangevuld in het actieplan onder maatregel 11.2.1 'Beheersing van de verkeersgroei';
- de actie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid" is aangevuld als volgt:
 "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 goedgelegen 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 bijv. oriëntatie en inrichting van gebouwen, dove gevels, geluidswalwoningen,... De Vlaamse overheid vervult hierbij bij voorkeur een ondersteunende rol, bijv. 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."

Aanpassingen gebundeld in Fiche 17 'Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie':

- in paragraaf 11.2.3.3 is aangevuld 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;
- een nieuwe paragraaf 11.2.3.4 met als titel "Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen" vermeldt: "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."

Aanpassingen gebundeld in Fiche 19 'Kilometerheffing':

- de datum van het decreet waarin de modaliteiten van de kilometerheffing voor Vlaanderen worden bepaald, is gecorrigeerd in hoofdstuk 10.6;
- hoofdstuk 10.6 is geactualiseerd: bij de opmaak van het actieplan was de kilometerheffing voor vrachtwagens nog niet in voege getreden. In het ontwerp van actieplan werd vermeld dat de externe kosten van geluidshinder nog niet werden meegenomen. De externe kosten van geluidshinder zijn echter wel opgenomen in de tarifiering van de kilometerheffing waarbij een vast tarief van 1,1 cent/km in rekening wordt gebracht voor geluidshinder.

Aanpassingen in Fiche 21 'Structuur van het plan met o.a. afstemming met en evaluatie van het actieplan fase 1':

- in paragraaf 10.2.1 is de stand van zaken van de afwerking van de prioriteitenlijst geactualiseerd;

- in paragraaf 11.1.4 is de formulering “Het Agentschap Wegen en Verkeer zal in 2016 starten met deze onderzoeken” aangepast in “Naar verwachting zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2017 starten met het onderzoeken van de locaties op de knelpuntenlijst”;
- in hoofdstuk 11 is een onderscheid gemaakt tussen reeds lopende maatregelen die zullen worden verdergezet en nieuwe maatregelen;
- In paragraaf 11.3 is de actie ‘monitoring en evaluatie van het actieplan’ toegevoegd.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 27 ‘Langetermijnvisie en -strategie’:

- in hoofdstuk 5.2 is verduidelijkt dat een wettelijk regulerend kader pas op lange termijn haalbaar is, omdat het nieuwe uitgewerkte kader eerst moet worden uitgetest en geëvalueerd in concrete situaties (MER-dossiers), om daarna te evolueren tot een gedragen en degelijk uitgewerkt wettelijk kader dat ook van toepassing is op initiatieven die niet binnen de MER-wetgeving vallen;
- in paragraaf 5.2 ‘Langetermijnstrategie’ is verduidelijkt dat voor tramgeluid in het kader van de actualisatie van het MER-richtlijnenboek ook een eenduidig beoordelingskader zal worden uitgewerkt dat is afgestemd met de nieuw nog te ontwikkelen beoordelingskaders voor weg-, spoor- en luchtverkeer.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 29 ‘Actualisaties/aanpassingen’:

- de website van het departement LNE is recent geactualiseerd. De volgende verwijzingen naar de weblinks op de oude website zijn daarom verwijderd:
 - in hoofdstuk 2 is 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 is recent aangepast zodat eenvoudig kan worden geraadpleegd welke wegen vallen onder het criterium van meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar;
 - de weblinks naar de meetrapporten in paragraaf 9.1.2 werken niet meer en zijn daarom verwijderd.
- in paragraaf 10.2.1 is tabel 10-1 geactualiseerd met de huidige stand van zaken van de uitvoering van de prioriteitenlijst;
- figuur 9-1 is geactualiseerd. In oktober 2016 werd een kwaliteitslabel uitgereikt voor een nieuw stiltegebied (Kalmthoutse heide in provincie Antwerpen);
- in paragraaf 10.2.2 zijn figuur 10-1 en tabel 10-2 geactualiseerd, meer bepaald het overzicht van de geplaatste geluidsschermen en het aantal lopende meter geluidsschermen en geluidswallen;
- op vraag van de MORA is in paragraaf 10.1.2 de informatie inzake PIEK II geactualiseerd en is paragraaf 11.2.1 ‘beheersing van de verkeersgroei’ geactualiseerd op basis van de meest recente beleidsdocumenten (onder andere de informatie inzake kilometerheffing van vrachtwagens).
- in paragraaf 11.2.2 is 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 moeten voldoen in plaats van 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. 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 uit het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties op het ontwerpactieplan spoorverkeerslawaai 2^{de} fase voor belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar

Aanpassingen gebundeld in Fiche 4 'Langetermijnvisie en -strategie':

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

Aanpassingen gebundeld in Fiche 11 'Strategische geluidsbelastingkaarten: referentiejaar/bereik/rapportering':

- in hoofdstuk 7 is de volgende tekst toegevoegd:
"Indien bepaalde infrastructuur-elementen niet werden gemodelleerd in de geluidskaarten, ook al overschrijden ze de grenswaarde van >30.000 treinbewegingen per jaar, betekent dit dat ze bij de opmaak van de kaarten nog niet operationeel waren. Onderstaande tabel geeft aan over welke segmenten het precies gaat.

Lijn	KP	KP	indienststelling
L25N (Schaarbeek-Mechelen)	4	20	2012
L36C (tunnel onder de luchthaven)	2	5	2012
L10 (Liefkenshoektunnel)	10	25	2014
L50C (in het kader van de fasering van de werf voor het GEN tussen Brussel-Klein-Eiland en Y Sint-Katarina-Lombeek: 2 nieuwe sporen van de lijn L50C maar buitendienststelling van de 2 centrale sporen van de lijn 50A)	7,5	17	01/2016
L51A/L51B Bocht ter Doest (Zeebrugge)			2012

Aanpassingen gebundeld in Fiche 12 'Maatregelen ruimtelijke ordening':

- de actie "Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging i.f.v het ruimtelijk beleid" wordt als volgt aangevuld:
"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 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 bijv. oriëntatie en inrichting van gebouwen, dove gevels, geluidswalwoningen,... De Vlaamse overheid vervult bij voorkeur een ondersteunende rol hierbij, bijv. 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."

Aanpassingen gebundeld in Fiche 14 'Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie':

- in paragraaf 11.3.3 is aangevuld 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;
- een nieuwe paragraaf 11.3.4 met als titel "Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen" vermeldt: "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."

Aanpassingen gebundeld in Fiche 15 'Conformiteit van het plan met de richtlijn 2002/49/EG':

- als er een uittreksel van VLAREM 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 geluidsactieplan consequent de term geluidsactieplan of actieplan gehanteerd. De titel van hoofdstuk 6.3 is daarom gewijzigd in 'Geluidsactieplannen'.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 17 'Samenwerking met andere instanties en overheden':

- in hoofdstuk 6.1 is verduidelijkt op welke manier de relevante en belanghebbende instanties werden betrokken bij de opmaak van voorliggend actieplan.

Aanpassingen gebundeld in Fiche 22 'Maatregel Geluidsgedifferentieerde gebruikersvergoedingen (NDTAC)':

- hoofdstuk 11.2 "Aandringen bij de federale overheid om geluidsgedifferentieerde gebruikersvergoedingen in te voeren" is vervangen door "Overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidarme wagons te stimuleren". Onderstaande paragraaf is onder deze hoofding toegevoegd:

"Sinds de publicatie van het ontwerp actieplan is de al vermelde NDTAC studie die in opdracht van FOD Mobiliteit & Vervoer werd uitgevoerd, vrijgegeven. Hierdoor en door aansluitend overleg tussen het bestuur en FOD Mobiliteit & 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 mogen zijn dan de kortingen die worden gegeven aan spoorwegondernemingen die gebruik maken van stille wagons. Er moet daarom zeker 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 met betrekking tot 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, moet best rekening gehouden worden met de geplande herziening van TSI-noise: maatregelen moeten dan best op korte termijn effectief zijn.

Rekening houdend met bovenstaande bemerkingen is er terughoudendheid ontstaan bij de in het ontwerp van 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 (bijv. subsidiëring van de investeringskost) verdienen het te worden onderzocht. Een plan van aanpak zal hiervoor uitgetekend moeten worden door de federale minister van Mobiliteit in overleg met de NMBS en Infrabel, en in afstemming met de gewesten. De Vlaamse overheid zal hieraan 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 gebundeld in Fiche 23 ‘Structuur van het plan met o.a. afstemming met en evaluatie van het actieplan fase 1’:

- in hoofdstuk 11 van het actieplan is een onderscheid gemaakt tussen reeds lopende maatregelen die zullen worden verdergezet, en nieuwe maatregelen;
- in paragraaf 11.4 is de actie ‘monitoring en evaluatie van het actieplan’ toegevoegd.

Tot slot werd in het actieplan nog een aantal actualisaties opgenomen:

- in paragrafen 9.2.1 en 10.5.2 werd een aantal actualisaties opgenomen met betrekking tot het rollend materieel van NMBS;
- in paragraaf 11.1.1.2 werd de laatste stand van zaken opgenomen met betrekking tot de uitbreiding van het monitoringnetwerk van Infrabel;
- 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. Ook paragraaf 5.2 ‘Lange termijnstrategie’ en paragraaf 11.3.3 ‘Onderzoek naar instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid’ werden geactualiseerd en aangevuld met verwijzingen uit het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

3. BUDGETTAIRE WEERSLAG

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Actieplan wegverkeerslawaai 2^{de} fase

De budgettaire weerslag van de maatregelen beschreven onder paragrafen 11.1.1, 11.1.2, 11.1.3 en 11.4 zullen opgevangen worden binnen de budgettaire middelen die het AWV jaarlijks krijgt toegewezen voor het nemen van geluidsmilderende maatregelen.

Het benodigde budget voor het “Onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift”, beschreven onder paragraaf 11.2.3.3, zal worden opgevangen binnen de beschikbare kredieten van het departement LNE, afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid.

Voor de overige opgenomen acties moet geen bijkomend budget worden voorzien.

Actieplan spoorverkeerslawaaï 2^{de} fase

Het benodigde budget voor de gewestelijke maatregel "Onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift", beschreven onder paragraaf 11.3.3, zal worden opgevangen binnen de beschikbare kredieten van het departement LNE, afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid.

Voor de overige opgenomen acties op gewestelijk niveau moet geen bijkomend budget worden voorzien.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 10 januari 2017 gaat als bijlage 11.

Het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting van 31 januari 2017 gaat als bijlage 12.

4. WEERSLAG OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap.

5. WEERSLAG OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het voorstel van beslissing betreft geen reglementering en vereist dan ook geen wetgevings-technisch en taalkundig advies en geen reguleringssimpactanalyse.

7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° bovengenoemd actieplan wegverkeerslawaaï 2^{de} fase voor de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar (RL 2002/49/EG) goed te keuren;
- 2° bovengenoemd actieplan spoorverkeerslawaaï 2^{de} fase voor de belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar (RL 2002/49/EG) goed te keuren;
- 3° de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, te gelasten de goedgekeurde actieplannen bij uittreksel te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad;
- 4° de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, te machtigen de goedgekeurde actieplannen, en de samenvattingen daarvan, aan de Europese Commissie te bezorgen overeenkomstig artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2002/49/EG;

5° de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, en de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit en openbare werken, te gelasten om de maatregelen tijdens de planperiode van de actieplannen verder uit te werken rekening houdend met de organisatorische invullingen zoals voorgesteld in bijlagen 10 en 11.

Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw

Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn