

Minaraad

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

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

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

Mevrouw de minister,

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

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

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

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

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (7 %). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid¹. Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en zelfs hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai.

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

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

De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB². Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB³. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritaire locaties nog in de onderzoeksfase zitten. De raden vragen een versnelling van de aanpak en de uitvoering van acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.

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

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

In het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt gesteld dat *“de aanwending van de inkomsten uit de reeds van kracht zijnde kilometerheffing voor vrachtwagens beslist beleid is waarbij er geen specifiek deel van de inkomsten voorzien is voor geluidsmilderende maatregelen. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van een kilometerheffing voor personenwagens zal het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering.”*. Volgens de raden kan hierbij worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel “de vervuiler betaalt” en de toepassing van de “internalisering van externe kosten”.

Volgens de raden moet synergie met ander beleid sturen richting systemische ingrepen en aanpak aan de bron (o.a. klimaat- en luchtbeleid met maatregelen ter bevordering van geluidsarme motoren waarbij veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.).

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

² Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg gradueel zijn, met reeds een klein aandeel gehinderden en gezondheidseffecten bij lage niveaus. Bij de keuze van de plandrempel werd een afweging gemaakt naar welk percentage aan potentieel ernstig gehinderden als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit betekent uiteraard niet dat in situaties beneden deze plandrempel geen geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's zouden bestaan.

³ WHO, environmental noise guideline for the European Region, (2018).

<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

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

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

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

Met vriendelijke groeten,

Mathias Bienstman
Voorzitter Minaraad

Hans Maertens
Voorzitter SERV