

////////////////////////////////////  
**Tussentijdse evaluatie van de acties en  
maatregelen uit de geluidsactieplannen 2019-  
2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen**

**BIJLAGE 2: BELANGRIJKE SPOORWEGEN**



## TUSSENTIJDSE EVALUATIE VAN ACTIES EN MAATREGELEN OPGENOMEN IN HET GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR BELANGRIJKE SPOORWEGEN

Met deze tussentijdse evaluatie geven we invulling aan onderstaande actie uit het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen.

<b>SPOOR-2016-13</b>		<b>Monitoring en evaluatie van het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen</b>	
<b>Omschrijving</b>	De voortgang van de in het geluidsactieplan voorziene acties en maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd in de schoot van de WUROL-werkgroep, waarin alle relevante stakeholders vertegenwoordigd zijn. Een eindevaluatie wordt opgenomen in het volgende geluidsactieplan.		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Alle WUROL-leden
<b>Voortgang 2017-2018</b>	De uitvoering van de lopende geluidsactieplannen werd in eerste instantie gerapporteerd door de WUROL-leden tijdens het halfjaarlijkse WUROL-overleg, en opgenomen in een monitoringtabel. De WUROL-leden waren evenwel van oordeel dat de frequentie van rapportering te hoog lag. De voortgang van alle acties en maatregelen die waren opgenomen in het geluidsactieplan voor referentiejaar 2011 (goedgekeurd op 24 februari 2017) is opgenomen in voorliggend van geluidsactieplan voor referentiejaar 2016, onder 'Voortgang 2017-2018'.		
<b>Aanpak 2019-2023</b>	Er wordt een tussentijdse rapportering na 2,5 jaar van de uitvoering van de acties en maatregelen uit het geluidsactieplan voorzien. Alle WUROL-leden dragen hieraan bij. Deze tussentijdse rapportering wordt gepubliceerd op de website van Departement Omgeving en ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering bezorgd. Een eindevaluatie van de uitvoering van het geluidsactieplan is voorzien in kader van de opmaak van het volgend geluidsactieplan.		
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	2021: halftijdse rapportering 2024: eindevaluatie opgenomen in volgend geluidsactieplan		
<b>Voortgang midden 2021</b>	De tussentijdse rapportering is voorbereid en besproken op het WUROL overleg van 5 oktober 2021. Mededeling aan Vlaamse Regering van deze rapportage is voorzien uiterlijk eind 2021.		

Aan elke fiche uit het geluidsactieplan werd een rij 'voortgang midden 2021' toegevoegd, waarmee de stand van uitvoering van de actie/maatregel aangegeven evenals een toelichting daarbij. De kleur geeft de mate van realisatie van de actie of maatregel aan. Volgende statussen worden onderscheiden:

Status
Nog niet gestart
Op schema
Kleine afwijking
Bij te sturen
Gerealiseerd
Uitgesteld
Stopgezet
Vervangen
Te bepalen

Voor de leesbaarheid van dit document is de info in de fiches beperkt tot coördinerende/betrokken actor, vooropgestelde mijlpalen en voortgang midden 2021. Alle overige info over de acties/maatregelen is te vinden in het op 7 juni 2019 vastgestelde geluidsactieplan.

## INHOUD

Bronmaatregelen	4
Overdrachtsmaatregelen	6
Maatregelen bij de ontvanger	7
Acties	8



## Bronmaatregelen

<b>SPOOR-2016-1</b>	<b><i>De geluidsimpact van het rollende materieel voor reizigersvervoer wordt beperkt door graduele vernieuwing</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	NMBS	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	/
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	Horizon 2030 stijgt het aandeel aan TSI-conform rollend materieel van het NMBS-voertuigpark tot 69%.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Het aantal voertuigkasten dat TSI-conform is, bedroeg eind 2019 47,3% en eind 2020 49,3%. Tegen eind 2021 zal naar schatting 52% van de voertuigkasten TSI-conform zijn door ingebruikname van de nieuwe M7 rijksturen.		

<b>SPOOR-2016-2</b>	<b><i>De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Goederenspooroperatoren (o.a. Lineas)	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	/
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	Goederenspooroperator Lineas: <ul style="list-style-type: none"> <li>juni 2019: ca. 32% van de wagonvloot voldoet aan de TSI Geluid (2000 wagons geretrofit)</li> <li>eind 2020: ca. 88% van de wagonvloot voldoet aan de TSI Geluid (5560 wagons geretrofit)</li> <li>eind 2024: 100% van de wagonvloot voldoet aan de TSI Geluid (5560 wagons geretrofit, de resterende 12% van de wagonvloot die nog niet voldoet aan de TSI Geluid wordt verschroot)</li> </ul>		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Volgens informatie van Lineas, dd. augustus 2021, voldoet ca. 86% van de wagonvloot aan de TSI Geluid (4850 wagons geretrofit). Gegevens van Infrabel voor Wetteren, periode juli-augustus 2021, duiden op die locatie op een percentage retrofit van 91.9%.		

<b>SPOOR-2016-3</b>	<b><i>De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door onderhoud en graduele vernieuwing</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Infrabel	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	/
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	De onderhoud- en vernieuwingsoperaties worden uitgevoerd volgens de planning van Infrabel.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	<p>De geluidsreducties van deze maatregelen (afschaffing overwegen, vervanging wissels, verminderen uitzettingsvoegen, elektronische sectionering, Under-Sleeper-Pads, aanpassingen aan metalen brugdekken) zijn moeilijk in te schatten.</p> <p>Sinds 2016 worden ongeveer 10 overwegen per jaar in Vlaanderen afgeschaft. Overwegen geven lokaal een verhoging van het geluid (schatting + 3 dB), voornamelijk door de reflecties op het wegdek. Ook kunnen bij afschaffing van de overweg de gelijkjnde voegen (nodig voor de seininrichting) verdwijnen. Momenteel loopt een studie om geluidsreducties te onderzoeken rond metalen en betonnen bruggen.</p>		



## Overdrachtsmaatregelen

<b>SPOOR-2016-7</b>	<b><i>De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructuren wordt beperkt door maatregelen in de overdrachtsweg</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Infrabel	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Lokale overheden, de Vlaamse Landmaatschappij (voor inrichting van groene buffers)
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	De verdere inrichting van de volumebuffer bij Zwankendamme wordt afgewerkt volgens planning.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Bijkomende geluidsschermen werden geplaatst langs de bestaande lijnen 50A en 50D tussen Gent en Brugge. Deze investering is gebeurd ingevolge de uitbreiding van de sporenbundel en bijhorend MER rapport waarin deze maatregel werd voorgesteld.  De werken langs lijnen 51/51A (Zwankendamme) werden verdergezet. De grondwal is inmiddels geplaatst. De situatie evolueert verder in functie van de werf.		

**Maatregelen bij de ontvanger**

In Vlaanderen bestaat er geen akoestische isolatieverplichting voor woningen tegen buitenlawaai. De isolatie-eisen uit de in 2008 hernieuwde NBN-norm (NBN S01-400-1) gelden weliswaar als code van goede praktijk. Maar worden tot dusver niet algemeen toegepast in de dagdagelijkse bouwpraktijk.

De ontwikkeling van een geluidsisolatiebeleid komt aan bod in de actie beschreven in de fiche met referentie OMGEVING-2016-3.

//

## Acties

<b>SPOOR-2016-8</b>	<b>Blootstelling aan en hinder van spoorverkeerslawaai wordt in kaart gebracht</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving (afdeling BJO)	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	NMBS, Infrabel, FOD Mobiliteit en Vervoer, Departement MOW
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	Uiterlijk 31 december 2022 moeten de geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2021 gerapporteerd worden aan de Europese Commissie.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Het bestek voor de opmaak van de nieuwe geluidbelastingkaarten voor belangrijke spoorwegen werd voorbereid. De start van deze studieopdracht is voorzien eind 2021, deze studieopdracht heeft een looptijd van 12 maanden.		

<b>SPOOR-2016-9</b>	<b>Onderzoek knelpunten en potentiële knelpunten</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving (afdeling BJO)	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Infrabel, NMBS, lokale overheden
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	/		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Het onderzoek werd afgerond in 2021, gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving en voorgesteld op het Beleidsforum 'Akoestische kwaliteit langs spoorwegen en in stationsomgevingen' waarop diverse stakeholders werden uitgenodigd.		

<b>SPOOR-2016-10</b>	<b>Monitoring netwerk van het rollend materieel</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Infrabel	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	/
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	De twee resterende installaties met tweesporenmonitoring worden na 2019 geplaatst.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	De plaatsing van de 2 resterende installaties is uitgesteld. Enerzijds om budgettaire redenen, anderzijds omdat reeds een goede dekking wordt verzekerd met de huidige installaties.		

<b>SPOOR-2016-11</b>	<b>Overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidsarme wagons te stimuleren en opvolgen Europees beleid retrofitting goederenwagons</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Federale minister van Mobiliteit/FOD Mobiliteit en Vervoer	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	NMBS, Infrabel, Vlaamse overheid, andere gewesten
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	De werkgroep komt tweejaarlijks samen		
<b>Voortgang midden 2021</b>	Om de geluidsemissies van het spoor terug te dringen, is op Europees niveau besloten dat de luide goederentreinen vanaf 8 december 2024 niet meer op bepaalde delen van het spoorwegnet mogen rijden. Die routes worden stillere routes genoemd en zijn door de EU-lidstaten aangewezen. Ze zijn vastgesteld op basis van een Europese methodologie, naar aanleiding van de laatste herziening van de <a href="#">Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit met betrekking tot het subsysteem 'Rollend materieel – Geluid' (TSI Geluid)</a>		



Stillere routes zijn routes waarop 's nachts heel veel goederentreinen rijden. De routes zijn minstens twintig kilometer lang en worden door zo'n twaalf goederentreinen per nacht gebruikt.

Vanaf 8 december 2024 zullen enkel nog wagons die aan bepaalde normen voldoen, toegang krijgen tot de stillere routes. Zo zullen bijvoorbeeld wagons met schijfremmen of remblokken van goedgekeurd composietmateriaal worden toegelaten. Dit type alternatieve remtechnologie vermindert de ruwheid van de wielen, waardoor het geluidsniveau daalt.

De volledige toegangsvoorwaarden tot de stillere routes vindt u in de TSI Geluid.

Om [de lijst van de Belgische stillere routes](#) op te stellen, overeenkomstig de Europese eisen, hebben de FOD Mobiliteit en Vervoer en Infrabel de methodologie toegepast die is bepaald in de laatste herziening van de TSI Geluid.

Alvorens deze lijst officieel aan de European Union Agency for Railways toe te zenden (04/2020), heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer de leden van de CCIM-geluid stuurgroep geraadpleegd. Die lijst werd ook toegezonden aan de Ministers van de Gewesten die verantwoordelijk zijn voor het milieu (brieven van 01/04/2020).

Tegelijkertijd heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer verder gewerkt aan de invoering van een systeem van subsidies om de retrofitting van goederenwagons te ondersteunen (zie SPOOR-2016-12).

<b>SPOOR-2016-12</b>		<b>Cofinanciering van de investeringskost van retrofitting van goederenwagons</b>	
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Federale minister van Mobiliteit/FOD Mobiliteit en Vervoer	<b>Betrokken actoren/instaties</b>	De goederenwagonhouders, Infrabel
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	Nog te bepalen afhankelijk van de beslissing van de federale minister van Mobiliteit		
<b>Voortgang midden 2021</b>	<p>De vervanging van de bestaande remblokken uit gietijzer door de vervanging van remblokken in composietmateriaal (handeling gekend als "post-uitrusting") laat toe het geluid van goederentreinen aanzienlijk te verminderen. Deze oplossing wordt unaniem erkend als de meest efficiënt en minst dure oplossing om de geluidsoverlast door het goederenverkeer per spoor te verminderen op korte termijn. Tegelijkertijd heeft de Europese reglementering die de normen voor het geluid van het rollend materieel op het spoor vastlegt (TSI Geluid) een herziening ondergaan die voorziet dat de meest lawaaierige goederenwagons, meer bepaald deze uitgerust met gietijzeren remblokken, niet meer mogen circuleren op bepaalde secties van het Europese spoorwagennet vanaf december 2024. Deze secties, gekend als "stillere routes" ("Quieter routes"), zijn deze waarop 's nachts de goederentreinen in grote getalen gebruik van maken (zie SPOOR-2016-11).</p> <p>Om deze redenen heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een wetsontwerp voorbereid om een steunregeling voor post-uitrusting op te zetten dat de eigenaars van in België circulerende wagons aanmoedigt om deze aan te passen.</p>		





	<p>opmaak om kernkwaliteiten van de omgeving in beeld te brengen en bespreekbaar te maken met bewoners en gebruikers van een ruimte. De inrichting van de ruimte die gezondheidsrisico's moet beperken komt hierbij aan de orde. Gemeenten, projectontwikkelaars, planners en ontwerpers worden hierrond gericht gesensibiliseerd. Momenteel zijn er ook reeds vele subsidietrajecten en piloten die inzetten op levendige buurten. Deze trajecten bieden de opportuniteit om de geleerde lessen uit deze trajecten op te tillen, maar vooral in te zetten in een uitvoeringstraject die de beproefde aanpak moet uitrollen in regulier beleid. Al de kennis, tools en succesvolle goede praktijken worden samengebracht in een webportaal.</p>
--	---

<b>OMGEVING-2016-2</b>	<b>Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Andere initiatief-nemende overheden (steden en gemeenten via VVSG, provincies via VVP), ...
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	/		
<b>Voortgang midden 2021</b>	<p>Voor de voortgang inzake de projecten gekoppeld aan OMGEVING-2016-3, OMGEVING-2016-4 en OMGEVING-2016-5 wordt verwezen naar desbetreffende fiches.</p> <p>Daarnaast werd in de schoot van het onderzoek naar de knelpunten (SPOOR-2016-09) ook een gids met goede praktijkvoorbeelden voor akoestische kwaliteit langs spoorwegen en in stationsomgevingen opgemaakt. Deze werd voorgesteld op het beleidsforum 'Akoestische kwaliteit langs spoorwegen en in stationsomgevingen' van 21 oktober 2021 en is gericht naar diverse doelgroepen, waaronder (lokale) overheden, projectontwikkelaars en MER-deskundigen. Hoewel in eerste instantie gericht op spoorverkeer zijn een groot aantal praktijkvoorbeelden ook nuttig in toepassing met wegverkeer.</p>		

<b>OMGEVING-2016-3</b>	<b>Beleidsontwikkelend onderzoek naar instrumenten die het aspect omgevingslawaai integreren in het ruimtelijk beleid</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Afhankelijk van de aard van het onderzoek
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	/		
<b>Voortgang midden 2021</b>	<p><b>Onderzoek naar de ontwikkeling en toepassing van een gewestelijk isolatiecriterium voor de akoestische gevelisolatie van woningen tegen weg-, spoor- en luchtverkeerslawaai</b></p> <p>Van maart 2019 tot juli 2020 liep een studieopdracht die de bedoeling had om steunend op de resultaten van voorgaande onderzoek binnen dit thema, een ontwerp van gewestelijk isolatievoorschrift nader te evalueren, uit te werken, indien nodig aan te passen en op punt te stellen, zodanig dat dit inzetbaar is in het kader van het MER-afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen en later geoperationaliseerd kan worden in geschikte instrumenten binnen het ruimtelijk beleid als onderdeel van een algemene, ruimtelijke strategie om rekening te houden met omgevingslawaai bij</p>		

nieuwe woonontwikkelingen. Het onderzoek bestond uit 3 delen: een internationale verkenning, een nadere evaluatie van het ontwerp van gewestelijk isolatievoorschrift, inclusief benchmark met de Belgische NBN-norm inzake akoestische isolatie en toepassing ervan in casestudies) en met als beleidsaanbeveling een voorstel tot vereenvoudiging van het voorschrift in situaties met overwegend weg- en spoorverkeersgeluid, en een 3e deel dat, in ondersteuning van bouwprofessionals, resulteerde in 2 praktische tools: een eenvoudig rekenblad en een technische leidraad.

De deelrapporten van dit onderzoek kunnen geraadpleegd worden via het [FRIS-onderzoeksportaal](#) van de Vlaamse overheid.

Het onderzoek naar isolatiepremies voor bestaande woningen zal pas opgestart worden na goedkeuring van het nieuwe geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal. De besluitvorming hieromtrent heeft vertraging opgelopen. Een geactualiseerde timing voor uitvoering zal opgenomen worden in het actieplan.

#### **Instrumentele analyse van gezondheid binnen ruimtelijk beleid**

<https://omgeving.vlaanderen.be/instrumentele-analyse-van-gezondheid-binnen-het-ruimtelijk-beleid>. De studie gaf aan dat gezondheidsaspecten beter kunnen worden geïntegreerd binnen de ruimtelijke processen en meer expliciet kunnen benoemd worden in de regelgeving. Daarnaast blijkt er een nood om kennis rond 'gezondheid en ruimtelijke ingrepen' bij ontwerpers en ook bij beslissingsnemers te verhogen. De studie geeft verder ook aan dat het thema binnen het instrument m.e.r. breder aan bod kan komen, waarbij naast aandacht voor bescherming ook bevordering van gezondheid als uitgangspunt genomen kan worden. Het m.e.r. zou dan ook als ontwerpinstrument ingezet kunnen worden.

Een onderzoeksopdracht die hierop aansluit heeft de bedoeling, om op basis van een behoeftenbevraging, drie praktische instrumenten uit te werken: een portaal-site (proof of concept), een instrument ter ondersteuning bij het maken van strategische keuzen en een checklist. Resultaten verwacht tegen oktober 2021

#### **Omgevingsdenken in de praktijk (2020)**

<https://researchportal.be/nl/publicatie/omgevingsdenken-de-praktijk>

De studie reikt pistes aan om verder invulling te geven aan zowel het Vlaams omgevingsbeleid als de wijze waarop in lokale en regionale projecten met het omgevingsconcept kan worden omgegaan. We behandelden drie onderzoeksvragen in elke case: (1) Welke inhoudelijke opgaven komen samen in omgevingsdossiers en hoe worden afwegingen gemaakt tussen (conflicterende) doelstellingen? (2) Hoe krijgt samenwerking in omgevingsdossiers (het best) vorm tussen besturen en tussen de ruimere groep van private en publieke stakeholders? (3) Welke instrumenten en financiering zijn nodig om het omgevingsdenken in de praktijk te brengen? Voor de problematiek van geluidshinder is omgevingsdenken bijzonder relevant. Een deel van het ruimtelijk instrumentarium is immers bij uitstek geschikt om problemen van geluidshinder te voorkomen of te beheersen. Hierna vermelde onderzoeksopdrachten spelen hier alvast op in door expertise rond RO en milieu te bundelen om een antwoord te bieden aan de gestelde onderzoeksvragen.

Andere relevante onderzoeken:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek naar het verhogen van de akoestische kwaliteit langs spoorwegen en in stationsomgevingen (2021): voor meer info wordt verwezen naar SPOOR-2016-09.</li> </ul> <p>Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling (in aanbesteding).</p>
--	---

<b>OMGEVING-2016-4</b>	<b><i>In kaart brengen van geluidseffecten van nieuwe MER-plichtige ontwikkelingen</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	INFRABEL, lokale overheden, projectontwikkelaars
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	/		
<b>Voortgang midden 2021</b>	In de periode juni 2019 - juni 2021 hebben de afdeling BJO van Departement Omgeving (bevoegd voor geluidbeleid) en AWW advies gegeven op MER-dossiers voor het aspect wegverkeerslawaai. In de periode juni 2019 - juni 2021 heeft de afdeling BJO ook advies gegeven op MER-dossiers voor het aspect spoorverkeerslawaai.		

<b>OMGEVING-2016-5</b>	<b><i>Actualisatie MER-richtlijnenboek: afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties</i></b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Zorg en Gezondheid, NMBS, Infrabel, De Lijn, BAC (Brussels Airport Company) en lokale overheden
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	De studieopdracht wordt afgerond eind 2019. De actualisatie van het MER-richtlijnenboek Geluid en trillingen wordt verwacht in de tweede helft van 2020.		
<b>Voortgang midden 2021</b>	<p>De studieopdracht 'TWOL Verkeersgeluid' werd afgerond in maart 2020. In deze studie werd de nieuwe methodiek voor infrastructuurgeluid verder uitgewerkt en uitgetest. Ook het ontwerp beoordelingskader voor nieuwe woonontwikkelingen werd op een aantal cases uitgetest. Op basis van deze studieresultaten heeft Departement Omgeving de draft methodiek en draft beoordelingskaders voor weg- en spoorgeluid en nieuwe woonontwikkelingen bijgestuurd.</p> <p>Daarnaast werden de draft beoordelingskaders ook bijgestuurd naar aanleiding van de nieuwe gezondheidkundige inzichten die zijn opgenomen in het WHO-rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' dat in 2018 werd gepubliceerd. De nieuwe dosis/effectrelaties voor ernstige hinder vanwege weg- en spoorverkeerslawaai die in dit WHO- rapport zijn opgenomen, tonen aan dat er geen gezondheidkundige grondslag meer is om voor spoorverkeerslawaai een soepeler beoordelingskader te hanteren dan voor wegverkeerslawaai.</p> <p>De nieuwe beoordelingskaders werden inmiddels aan de belangrijkste betrokken actoren (AWV, Infrabel) voorgelegd, en op basis van hun feedback verder gefinetuned. In opdracht van team MER loopt nog een kleine expertenopdracht waarbij is voorzien in een laatste nazicht en het finaliseren van de nieuwe methodieken en bijhorende beoordelingskaders en in een toelichting voor geluidsdeskundigen en andere geïnteresseerden in de loop van februari/maart 2022. Daarbij zal deze actie, alsook het statuut van het instrument van de richtlijnenboeken, desgevallend afgestemd</p>		



	worden op de tussentijdse resultaten van het lopende traject aangaande de herziening en vereenvoudiging van de MER. Daarmee zal deze actie als gefinaliseerd beschouwd kunnen worden.
--	---

<b>OMGEVING-2016-6</b>	<b>Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Lokale overheden (provincies en steden en gemeenten), Vlaamse Landmaatschappij (VLM), Regionale Landschappen, andere
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorstel vernieuwde aanpak kwaliteitslabel Stiltegebied en beleid landelijke gebieden met een goed geluidsklimaat.</li> <li>- Uitwerken projectvoorstel 'gewaardeerde landschappen' (dit project wordt getrokken door de VLM, Departement Omgeving levert projectmedewerkers).</li> </ul>		
<b>Voortgang midden 2021</b>	In de afgelopen periode werd één bijkomend kwaliteitslabel Stiltegebieden uitgereikt voor het voormalige pilootproject voor stiltegebieden Dender-Mark. Dit brengt het totaal aantal kwaliteitslabels voor Stiltegebieden op 10. In oktober 2021 ontving dit gebied, samenvallend met de twintigste verjaardag van de werking rond stiltegebieden, bovendien een award van de organisatie Quiet Parks International. Verder werd vooral ingezet op luwte in stedelijke omgeving, zie fiche OMGEVING-2016-7.		

<b>OMGEVING-2016-7</b>	<b>Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Departement Omgeving	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Lokale overheden (provincies en steden en gemeenten), Vlaamse Landmaatschappij, andere
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitvoeren van de onderzoekselementen hierboven beschreven in de aanpak (eerste drie punten).</li> <li>- Ontwikkelen van instrumenten en activeren van lokale besturen.</li> </ul>		
<b>Voortgang midden 2021</b>	De afgelopen periode werd in het kader van het Open Ruimte Programma een programma luwte-oases opgezet dat wordt getrokken door het Departement Omgeving en het Agentschap Zorg en Gezondheid. Samen met een aantal partners die werken rond omgeving, natuur, gezondheid, toerisme en cultuur werd het concept luwte-oases verder uitgewerkt. Het programmateam ontwikkelde een aantal hulpmiddelen voor lokale overheden en gebiedswerkers om met luwte-oases aan de slag te gaan. Zo werden verschillende bouwstenen geïdentificeerd en uitgewerkt en het concept van een luwteplan verkend als hulpmiddel voor visievorming en uitwerking van een luwtenetwerk. In de komende periode wordt verder ingezet op het activeren van lokale overheden om hiermee aan de slag te gaan.		

<b>SPOOR-2016-14</b>	<b>Opzetten van een transparant klachtenbehandelingssysteem met ombudsfunctie</b>		
<b>Coördinerende actor/instantie</b>	Infrabel (Cel Local & Residents Affairs)	<b>Betrokken actoren/instanties</b>	Departement Omgeving, NMBS
<b>Vooropgestelde mijlpalen</b>	Zie aanpak.		

<b>Voortgang midden 2021</b>	Het behandelingssysteem werd geoptimaliseerd met een nieuwe versie. De website van Infrabel blijft evolueren om de bewoners meer volledige informatie te bieden over de installaties van Infrabel, met name op het vlak van geluidshinder.
----------------------------------	--

