

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Tussentijdse evaluatie geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen

Halfweg de planperiode van de door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019 vastgestelde geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen is een tussentijdse rapportering voorzien van de uitvoering van de acties en maatregelen. Aan deze rapportering wordt bijgedragen door alle betrokken actoren. Naast Departement Omgeving zijn dat het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, Infrabel, NMBS, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen en de goederenspooroperatoren (in het bijzonder Lines).

De tussentijdse rapportering wordt ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering bezorgd en vervolgens gepubliceerd op de website van Departement Omgeving met het oog op het inlichten van het publiek.

Van de 28 acties/maatregelen (fiches) van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen zijn er 3 gerealiseerd, 24 op schema en 1 met kleine afwijking.

Van de 21 acties/maatregelen (fiches) van het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen zijn er 3 gerealiseerd, 15 op schema, 2 met kleine afwijking en 1 uitgesteld.

1. SITUERING

De opmaak van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn 2002/49/EG betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, omgezet via diverse besluiten van de Vlaamse Regering in Vlaamse regelgeving (titel II van het VLAREM). De actieplannen worden aangenomen op basis van de resultaten van geluidsbelastingkaarten, waarbij maatregelen en acties in het bijzonder moeten focussen op prioritaire zones. Dit zijn zones waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de mens, en zones waar de geluidskwaliteit nog goed is en best behouden wordt.

De meest recente geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen, gebaseerd op de strategische geluidsbelastingkaarten voor het referentiejaar 2016, werden door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 7 juni 2019 (VR 2019 0706 DOC.0865). Ze zijn raadpleegbaar via

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-wegen> en <https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-spoorwegen>.

De geluidsactieplannen werden opgemaakt volgens een taakverdeling zoals vastgelegd in de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september en 7 december 2007 waarmee de bevoegde instanties en autoriteiten werden vastgesteld voor de uitvoering van richtlijn 2002/49/EG. Het Departement Omgeving is daarbij aangeduid als algemeen coördinerende instantie. De geluidsactieplannen bevatten een overzicht van acties en maatregelen, die zijn ingedeeld in bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen, maatregelen bij de ontvanger en acties. Elk van deze maatregelen en acties zijn als fiches opgenomen in de geluidsactieplannen, telkens voorzien van een omschrijving, duiding bij voortgang 2017-2018, toelichting over aanpak 2019-2023, vooropgestelde mijlpalen (indien relevant) en een aanduiding van de coördinerende en betrokken actoren/instanties.

Na 2,5 jaar wordt een tussentijdse rapportering van de uitvoering van de acties en maatregelen voorzien (cf. fiches WEG-2016-20 en SPOOR-2016-13). Daartoe wordt elke fiche uitgebreid met de voortgang van de actie/maatregel. Hieraan wordt bijgedragen door de coördinerende actoren/instanties van de verschillende acties/maatregelen. Naast Departement Omgeving zijn dat het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, Infrabel, NMBS, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen, en de goederenspooroperatoren (Lineas).

De tussentijdse rapportering wordt ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering bezorgd en vervolgens gepubliceerd op de website van Departement Omgeving met het oog op het inlichten van het publiek.

2. TOTSTANDKOMING TUSSENTIJDSE RAPPORTERING EN EVALUATIE

De voortgang van de in de geluidsactieplannen voorziene acties en maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd in de schoot van de WUROL-werkgroep, waarin alle relevante stakeholders vertegenwoordigd zijn. Aan de vertegenwoordigers van de actoren/instanties binnen de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï (WUROL) die als coördinerende actor/instantie voor een actie/maatregel werden aangeduid werd in mei 2021 verzocht de nodige input te verzamelen met het oog op een tussentijdse rapportering en bespreking ervan op het WUROL overleg van 5 oktober 2021. Na bespreking werden de teksten verder via bilaterale contacten gefinaliseerd.

Een eindevaluatie wordt opgenomen in de volgende geluidsactieplannen, waarvan de goedkeuring wordt voorzien medio 2024.

3. VOORTGANG VAN DE UITVOERING VAN DE MAATREGELLEN EN ACTIES

Voor wat de voortgang betreft van de 28 acties/maatregelen, opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2019-2023 kan gesteld worden dat er 3 gerealiseerd zijn, 24 zijn op schema en 1 actie heeft een kleine afwijking. In bijlage 1 wordt uitvoerig ingegaan op de stand van uitvoering van elke actie/maatregel.

Voor wat de voortgang betreft van de 21 acties/maatregelen, opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen 2019-2023 kan gesteld worden dat er 3 gerealiseerd zijn, 15 zijn op schema, 1 maatregel en 1 actie hebben een kleine afwijking en 1 actie is uitgesteld. In bijlage 2 wordt uitvoerig ingegaan op de stand van uitvoering van elke actie/maatregel.

Hierna zijn de titels van de verschillende acties/maatregelen in tabel opgenomen, met aanduiding van de stand van uitvoering, volgens een kleurcode als volgt:

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

A. BELANGRIJKE WEGEN

In het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen gaat het om navolgende 28 maatregelen en acties:

WEG-2016-01	Aanleggen van stille wegverharding op hoofdwegen en primaire-I wegen met veel blootgestelden	Op schema
WEG-2016-02	Aanleggen van stille wegverharding op andere belangrijke gewestwegen met veel blootgestelden	Op schema
WEG-2016-03	Aanleggen van stille wegverharding conform dienstorder MOW/AWV/2017/4	Op schema
WEG-2016-04	Afwerkingstechniek beton 'NGCS' opnemen in Standaardbestek 250	Gerealiseerd
WEG-2016-05	Het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren wordt door de Vlaamse overheid gestimuleerd	Op schema
WEG-2016-06	Beheersing van de verkeersgroei: verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift van wegverkeer naar alternatieve modi (binnenvaart, treinvervoer, fiets, ...)	Op schema
WEG-2016-07	Beheersen van de verkeersgroei: gerichte verlaging van de maximumsnelheid	Gerealiseerd
WEG-2016-08	Samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidsschermen	Op schema
WEG-2016-09	Verder afwerken prioriteitenlijst geluid	Op schema
WEG-2016-10	Renovatie van geluidsschermen op basis van renovatielijst geluid	Op schema
WEG-2016-11	Onderzoeken locaties op knelpuntenlijst	Op schema
WEG-2016-12	Kennisopbouw: onderzoek akoestische prestaties van wegverhardingen	Op schema
WEG-2016-13	Kennisopbouw: proefopstelling diffractoren realiseren	Gerealiseerd
WEG-2016-14	De vervuiler en gebruiker betaalt - wegenheffing	Op schema
WEG-2016-15	De Vlaamse overheid zal zich inzetten in het opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven aangaande de	Op schema

	geluidsemissienormering van banden via o.a. de CEDR-werkgroep	
WEG-2016-16	Actief opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven m.b.t. de etikettering van banden	Op schema
OMGEVING-2016-1	Opstellen van een beleidskader Leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Op schema
OMGEVING-2016-2	Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid	Op schema
OMGEVING-2016-3	Beleidsontwerpend onderzoek naar instrumenten die het aspect omgevingslawaai integreren in het ruimtelijk beleid	Op schema
OMGEVING-2016-4	In kaart brengen van geluidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen	Op schema
OMGEVING-2016-5	Actualisatie MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties en voor plan- en project-MER voor weginfrastructuren	Kleine afwijking
OMGEVING-2016-6	Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied	Op schema
OMGEVING-2016-7	Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied	Op schema
WEG-2016-17	Monitoring van het wegverkeerslawaai: opmaak geluidsbelastingkaarten voor belangrijke en aanvullende wegen	Op schema
WEG-2016-18	Monitoring van het wegverkeerslawaai: peiling naar de tevredenheid met de leefomgeving	Op schema
WEG-2016-19	Monitoring van het wegverkeerslawaai: geluidsmetingen	Op schema
WEG-2016-20	Monitoring en evaluatie van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen	Op schema
WEG-2016-21	Aandringen bij FOD voor het stimuleren van een milieuvriendelijker mobiliteitsgedrag	Op schema

Toelichting bij de tabel

Een belangrijk aandeel van de bron- en overdrachtsmaatregelen, alsook acties met het oog op kennisopbouw of monitoring vallen onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. Zo investeert het Agentschap in de aanleg van stille wegverharding: van het wegennet onder beheer van AWV kan 22,4% al stil of zeer stil genoemd worden, 17,8% bevindt zich nog in een luide tot zeer luide categorie. AWV blijft via proefprojecten kennis rond duurzame stille wegverharding opbouwen.

De omslag naar elektrisch aangedreven personenwagens is in Vlaanderen inmiddels ingezet. Dit levert voor wat betreft de geluidsproblematiek voornamelijk winsten op in een (rand)stedelijke context, waar de snelheden voldoende laag zijn, omdat daar het motorgeluid de dominante geluidsbron is. Bij hogere snelheden (> 50km/h) wordt het rolgeluid van de banden de dominante geluidsbron. Hoe snel de ontwikkelingen rond stille banden tot merkbare dalingen van de geluidsemissies zullen leiden, kan nog moeilijk voorspeld worden.

De Vlaamse Regering investeert significant in een transitie richting duurzame vervoersmodi. Of dit ook een meetbaar effect op de geluidsemissies langs belangrijke wegen oplevert, kan vooralsnog niet worden aangetoond. Dit mede door de niet-representatieve impact van COVID-19 op de verkeersintensiteiten.

De voorbije jaren werden langsheen belangrijke wegen op verschillende locaties geluidschermen geplaatst of gerenoveerd. Het beperken van de geluidsoverdracht via afscherming kan immers significant bijdragen tot een aanvaardbaar geluidsklimaat in de onmiddellijke omgeving van de weg. De kostenefficiëntie van deze maatregel is daarbij steeds een belangrijke overweging die wordt gemaakt. In bepaalde knelpuntsituaties is de aanleg van geluidsschermen niet aangewezen maar zal gezocht moeten worden naar andere geluidsmilderende (ook innovatieve) maatregelen.

Hoewel de basis om geluidsoverlast te voorkomen een brongericht beleid is, kunnen hindersituaties ook voorkomen worden door een doordacht ruimtelijk beleid waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijke geluidsoverlast bij de bouw of aanpassing van infrastructures enerzijds en de inplanting van geluidgevoelige bestemmingen anderzijds. In het geluidsactieplan zijn nogal wat acties opgenomen die hierop inzetten. Er is inmiddels heel wat beleidsvoorbereidend studiewerk verricht, maar één en ander zal doorwerking moeten vinden in de praktijk. Aan die doorwerking wordt volop gewerkt. De meeste acties bevinden zich dan ook op schema.

De actualisatie van de MER richtlijnen voor geluidseffectenbeoordeling van nieuwe woonontwikkelingen en weginfrastructures ondervindt een beperkte vertraging, als gevolg van aanvullend overleg met belangrijkste betrokken actoren en verdere verfijning van de beoordelingskaders. In afwachting van de voorziene hervorming van het MER-traject dat momenteel wordt voorbereid, wordt gekeken of en op welke manier de richtlijnenboeken herwerkt kunnen worden, onder andere met het oog op de evolutie naar richtlijnenboeken die meer als guidances kunnen worden gebruikt.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (die naast de strategische visie minstens 1 beleidskader omvat) zal, van zodra het is goedgekeurd, richting geven.

Met het oog op de eindevaluatie, voorzien in het volgende geluidsactieplan, wordt tijdens de looptijd van het actieplan het wegverkeerslawaai gemonitord, zowel door het Departement Omgeving als het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit gebeurt via metingen, berekeningen (geluidskartering), en perceptiepeilingen.

B. BELANGRIJKE SPOORWEGEN

In het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen gaat het om navolgende 21 maatregelen en acties:

SPOOR-2016-01	De geluidsimpact van het rollende materieel voor reizigersvervoer wordt beperkt door graduele vernieuwing	Op schema
SPOOR-2016-02	De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering	Op schema
SPOOR-2016-03	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door onderhoud en graduele vernieuwing	Op schema
SPOOR-2016-04	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door het geoptimaliseerd slijpen van de rails om de akoestische eigenschappen ervan te verbeteren	Gerealiseerd
SPOOR-2016-05	De geluidsimpact van de bestaande spoorinfrastructuur wordt beperkt door modificatie van de railpads	Kleine afwijking
SPOOR-2016-06	De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructures wordt beperkt door maatregelen aan de bron	Op schema
SPOOR-2016-07	De geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde spoorinfrastructures wordt beperkt door maatregelen in de overdrachtsweg	Op schema

SPOOR-2016-08	Blootstelling aan en hinder van spoorverkeerslawaai wordt in kaart gebracht	Op schema
SPOOR-2016-09	Onderzoek knelpunten en potentiële knelpunten	Gerealiseerd
SPOOR-2016-10	Monitoring netwerk van het rollend materieel	Uitgesteld
SPOOR-2016-11	Overleg met andere beleidsniveaus om het gebruik van geluidsarme wagons te stimuleren en opvolgen Europees beleid retrofitting goederenwagons	Gerealiseerd
SPOOR-2016-12	Cofinanciering van de investeringskost van retrofitting van goederenwagons	Op schema
OMGEVING-2016-1	Opstellen van een beleidskader Leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Op schema
OMGEVING-2016-2	Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaai in ruimtelijk beleid	Op schema
OMGEVING-2016-3	Beleidsonderbouwend onderzoek naar instrumenten die het aspect omgevingslawaai integreren in het ruimtelijk beleid	Op schema
OMGEVING-2016-4	In kaart brengen van geluidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen	Op schema
OMGEVING-2016-5	Actualisatie MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties en voor plan- en project-MER voor weginfrastructuren	Kleine afwijking
OMGEVING-2016-6	Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied	Op schema
OMGEVING-2016-7	Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied	Op schema
SPOOR-2016-13	Monitoring en evaluatie van het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen	Op schema
SPOOR-2016-14	Opzetten van een transparant klachtenbehandelingssysteem met ombudsfunctie	Op schema

Toelichting bij de tabel

Investerings in de voertuigen/wagons en de infrastructuur van het spoorwegennet zijn cruciaal om de geluidsemissies aan de bron aan te pakken. Hoewel dit belangrijke investeringen vergt, worden op dit vlak mooie resultaten geboekt: meer dan de helft van het reizigersmaterieel is TSI-conform, hetgeen betekent dat zij voldoen aan recente geluidsemissie-eisen die binnen Europa zijn opgelegd. Voor goederenwagons is dat zelfs al ca. 90% (Europees aangedreven via systeem van stillere routes en het vooruitzicht van subsidiëring voor goederenwagonhouders). Bij graduele vernieuwing en onderhoud van het spoorwegennet is geluid steeds een aandachtspunt. De snelheid waarmee deze vernieuwingen gebeuren zijn evenwel afhankelijk van de middelen die worden uitgetrokken voor investeringen in spoorverkeer. Een beperkter aantal kilometer spoor dan voorzien werd inmiddels uitgerust met gemodificeerde railpads.

In tegenstelling tot bij belangrijke wegen is een investering in geluidsschermen langsheen belangrijke spoorwegen eerder zeldzaam. Conform de visie van Infrabel worden dergelijke investeringen slechts overwogen bij de aanleg van nieuwe spoorinfrastructuren.

Hoewel de basis om geluidsoverlast te voorkomen een brongericht beleid is, kunnen hindersituaties ook voorkomen worden door een doordacht ruimtelijk beleid waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijke geluidsoverlast bij de bouw of aanpassing van infrastructuren enerzijds en de inplanting van geluidgevoelige bestemmingen anderzijds. In het geluidsactieplan zijn nogal wat acties opgenomen die hierop inzetten. Er is inmiddels heel wat beleidsvoorbereidend studiewerk verricht. Te vermelden is het onderzoek dat werd uitgevoerd rond de knelpunten, zoals bepaald op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016. De inzichten van deze studie werden alvast gebundeld

in een gids met goede praktijkvoorbeelden. Eén en ander zal doorwerking moeten vinden in de praktijk. Aan die doorwerking wordt volop gewerkt. De meeste acties bevinden zich dan ook op schema. De actualisatie van de MER richtlijnen voor geluidseffectenbeoordeling van nieuwe woonontwikkelingen en spoorinfrastructuren ondervindt een beperkte vertraging, als gevolg van aanvullend overleg met belangrijkste betrokken actoren en verdere verfijning van de beoordelingskaders.

De actualisatie van de MER richtlijnen voor geluidseffectenbeoordeling van nieuwe woonontwikkelingen en weginfrastructuren ondervindt een beperkte vertraging, als gevolg van aanvullend overleg met belangrijkste betrokken actoren en verdere verfijning van de beoordelingskaders. In afwachting van de voorziene hervorming van het MER-traject dat momenteel wordt voorbereid, wordt gekeken of en op welke manier de richtlijnenboeken herwerkt kunnen worden, onder andere met het oog op de evolutie naar richtlijnenboeken die meer als guidances kunnen worden gebruikt.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (die naast de strategische visie minstens 1 beleidskader omvat) zal, van zodra het is goedgekeurd, richting geven.

Met het oog op de eindevaluatie, voorzien in het volgende geluidsactieplan, wordt tijdens de looptijd van het actieplan het spoorverkeerslawaai gemonitord, zowel door het Departement Omgeving als Infrabel. Dit gebeurt via metingen, berekeningen (geluidskartering), en perceptiepeilingen.

4. BESLUIT

Met de tussentijdse rapportage van de stand van uitvoering van de maatregelen en acties, opgenomen in de geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen, wordt de Vlaamse Regering en de bevolking ingelicht over de voortgang van de op 7 juni 2019 vastgestelde geluidsactieplannen. Globaal kan gesteld dat er een normale vooruitgang wordt geboekt.

Als bijlagen zijn de fiches voor weg- (bijlage 1) en spoorverkeer (bijlage 2) met detailinformatie over de voortgang van de acties en maatregelen voor de periode van juni 2019 tot juni 2021 opgenomen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR