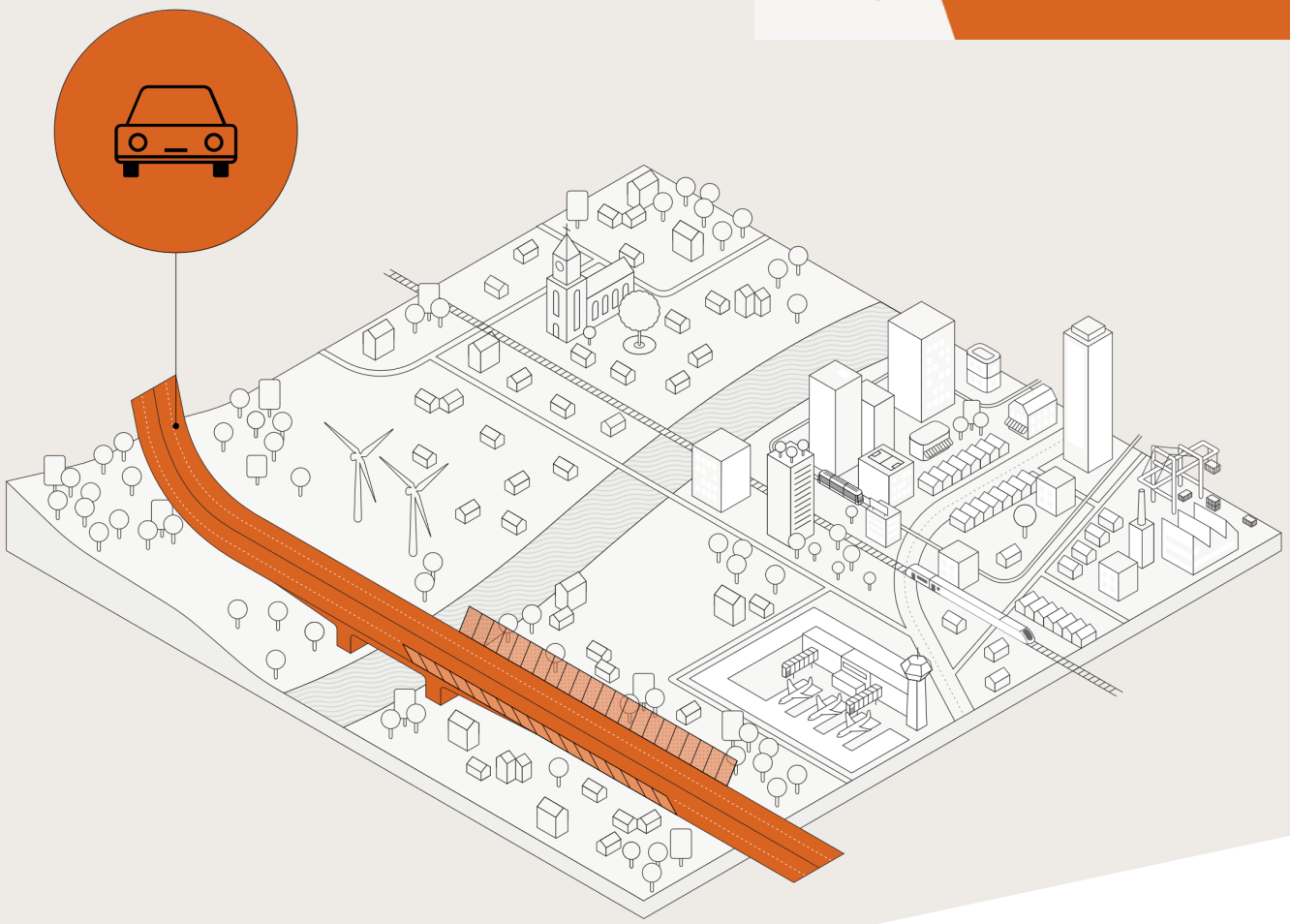
VR 2025 1807 DOC.0734/4

Vlaanderen
is omgeving



Addendum

Overwegingsdocument bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen

DEPARTEMENT
OMGEVING

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

INHOUDSTAFEL

1 Inleiding 3
2 Openbaar onderzoek 3
2.1 Verloop 3
2.2 Overzicht van de inspraakreacties 4
2.3 Manier van verwerking van inspraakreacties 6
2.4 Advies van Minaraad en Serv 7
2.5 Adviezen van autoriteiten die om advies werden verzocht 8
2.6 Antwoorden op inspraakreacties 8
Fiche 1 - Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata 9
Fiche 2 - Langetermijnstrategie 17
Fiche 3 - Maatregelen en flankerend beleid 20
Fiche 3a - Vraag om budget vrij te maken via verkeersbelastingen 36
Fiche 3b - Bijkomende overdrachtsmaatregelen 37
Fiche 3c – Prioritaire zones en plandrempel 38
Fiche 3d -Vraag voor maatregelen voor specifieke functies/gebieden 40
Fiche 3e - Monitoring van het verkeerslawaai 42
Fiche 3f - Opmerkingen en suggesties m.b.t. andere maatregelen, acties en flankerend beleid 43
Fiche 3g - Concrete hindersituaties en/of vraag voor specifieke maatregelen op een bepaalde locatie 47
Fiche 4 – Verwachte resultaten van de uitvoering 52
Fiche 5 - Andere 55
Fiche 6- Actualisatie/aanpassingen 59

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 15 november 2024. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd over het ontwerp van geluidsactieplan een publieksconsultatie georganiseerd voor de duur van een maand. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen. Hiertoe werd o.m. voorzien in een webformulier, via hetwelk reacties konden worden opgeladen.

Tegelijkertijd met de bekendmaking werd het ontwerp bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies konden uitbrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend. Het ontwerp geluidsactieplan werd verder ook ter advies voorgelegd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, zoals is voorzien overeenkomstig bijlage 2.2.4.7. van titel II van VLAREM.

Een definitief geluidsactieplan wordt opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen.

In dit overwegingsdocument worden de inspraakreacties en adviezen besproken en afgewogen die werden ontvangen tijdens de publieksconsultatie. Het doel van dit document is om het publiek en belanghebbenden in te lichten over deze inspraakreacties en adviezen, en hen in te lichten waarom welke keuzes worden gemaakt. Dit helpt het proces van besluitvorming doordat alle relevante informatie en overwegingen duidelijk worden gepresenteerd.
Er is ervoor gekozen om de inspraakreacties zo goed als integraal en ongewijzigd (inclusief typfouten) in dit document over te nemen, wat de meeste transparantie naar het publiek biedt. Uiteraard zijn daarbij tekstdelen die zouden kunnen leiden tot identificatie van de inspreker geweerd.
Voorliggend document wordt als addendum toegevoegd bij het definitief door de Vlaamse Regering goed te keuren geluidsactieplan.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van actieplan doorliep van 21 november 2024 tot en met 20 december 2024 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 21 november 2024;
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 21 november 2024;
- Publicatie op Inspraakportaal beleidsdomein Omgeving op 21 november 2024;
- Berichtgeving op 21 november 2024 op Yammer (Atrium Lerend Netwerk) en herinnering in Caplo-nieuws op 17 december 2024 (doelgroep: lokale besturen/omgevingsambtenaren);
- Bekendmaking via homepage departement Omgeving en sociale media kanalen;

– Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL[1], CCIM Stuurgroep Geluid[2] en Platform Gezonde Publieke Ruimte[3].

AANKONDIGING OPENBAAR ONDERZOEK
Geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal

Op 15 november 2024 heeft de Vlaamse Regering kennis genomen van de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (trein/tram) en de luchthaven Brussel-Nationaal. De opmaak van deze actieplannen kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG), en heeft als doel ervoor te zorgen dat minder mensen hinder of slaapverstoring ervaren door lawaai van weg-, spoor- en luchtverkeer.

Elk van deze actieplannen bevatten o.m. informatie over de blootstelling en gezondheidseffecten aan omgevingslawaai, duiden de zones aan die bijzondere aandacht vragen en geven inzicht in de maatregelen en acties die de komende 5 jaar zullen genomen zullen worden.

De ontwerpen van geluidsactieplannen zijn te raadplegen op de website van het Departement Omgeving: omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen, en liggen tevens ter inzage bij het Departement Omgeving, Havenlaan 88 te 1000 Brussel.

Van 21 november tot en met 20 december organiseert het Departement Omgeving een publieksconsultatie. Tijdens deze periode kan iedereen opmerkingen of bezwaren indienen. Dit kan via een webformulier op omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen of per aangetekende brief, naar volgend adres: Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 15 bus 547, 1210 Brussel.

DEPARTEMENT OMGEVING | Vlaamse overheid | omgeving.vlaanderen.be

Het ontwerp van actieplan werd op 21 november 2024 voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, alsook aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, overeenkomstig bijlage 2.2.4.7. van titel II van VLAREM.

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De Minaraad en SERV bezorgden op 24 december 2024 een gezamenlijk briefadvies. Een advies van FOD Mobiliteit en Vervoer werd ontvangen op 20 december 2024.

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, 59 inspraakreacties ontvangen, waarvan de indieners als volgt kunnen verdeeld worden:

[1] Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwerpen, Leuven, NMBS, Infrabel, Agentschap Wegen & Verkeer, departement MOW, Brussels Airport Company, FOD Mobiliteit & Verkeer, Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent, Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten, De Lijn
[2] Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten
[3] Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Departement Zorg, Vlaamse Milieumaatschappij

- 7 gemeentebesturen
- 1 onderneming
- 3 belangenverenigingen
- 47 particulieren
- 1 Vlaams onderzoekscentrum

Deze inspraakreacties werden via het webformulier (https://omgeving.vlaanderen.be/nl/publieke-consultatie-geluidsactieplannen) of/en schriftelijk ontvangen.

In onderstaande tabel zijn alle in overweging genomen reacties genummerd en is een verwijzing opgenomen naar de fiche(s) waarin wordt ingegaan op deze reacties.

Tabel 1: Overzicht van de inspraakreacties

Reactie	Inspreker	Type	Gemeente	Datum	Fiche
1	/	particulier	onbekend	22/11/2024	3
2	/	particulier	onbekend	23/11/2024	3
3	/	particulier	onbekend	23/11/2024	5
4	/	particulier	Waasmunster	24/11/2024	3
5	/	particulier	Grobbendonk	26/11/2024	3
6	/	particulier	onbekend	26/11/2024	3, 5
7	/	particulier	Roeselare/Ardooie	2/12/2024	3
8	/	particulier	onbekend	2/12/2024	3
9	Groen Kortrijk/ Natuurpunt Kortrijk	belangen-vereniging	Kortrijk (Marke)	7/12/2024	3
10	/	particulier	Kontich	9/12/2024	3, 1
11	/	Particulier	Kontich	9/12/2024	1
12	/	Particulier	Kontich	9/12/2024	1
13	/	Particulier	Kontich	9/12/2024	1
14	/	Particulier	Kontich	9/12/2024	1
15	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	1, 3
16	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	1, 3
17	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	1
18	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	3, 5
19	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	1, 5
20	/	Particulier	Kontich	10/12/2024	3, 5
21	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	3
22	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	1
23	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	1
24	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	3
25	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	1
26	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	3
27	/	Particulier	Kontich	12/12/2024	3
28	/	Particulier	Kontich	13/12/2024	1
29	/	Particulier	Kontich	13/12/2024	3
30	/	Particulier	Kontich	13/12/2024	1, 5
31	/	Particulier	Kontich	13/12/2024	1
32	/	Particulier	Kontich	14/12/2024	1, 5

33	/	Particulier	onbekend	15/12/2024	3
34	/	Particulier	onbekend	20/12/2024	1, 2, 3, 4
35	/	Particulier	Kontich	15/12/2024	1
36	/	Particulier	Jabbeke	16/12/2024	1, 3
37	Y&E Invest BV	onderneming	Jabbeke	16/12/2024	3
38	/	Particulier	Kontich	16/12/2024	3
39	/	Particulier	Kontich	16/12/2024	3, 5
40	Gemeente Jabbeke	Lokale overheid	Jabbeke	16/12/2024	3
41	/	Particulier	Kontich	17/12/2024	1
42	/	Particulier	Kontich	17/12/2024	1
43	Stad Harelbeke	Lokale overheid	Harelbeke	17/12/2024	3
44		Particulier	Jabbeke	18/12/2024	3
45	/	Particulier	Kontich	18/12/2024	1
46	Gemeente Oostkamp	Lokale overheid	Oostkamp	19/12/2024	3
47	Gemeente Beernem	Lokale overheid	Beernem	19/12/2024	3
48	/	Particulier	Oudenburg	19/12/2024	1, 3
49	Stad Gent	Lokale overheid	Gent	19/12/2024	3, 5
50	Bond Beter Leefmilieu	Belangen-vereniging	/	19/12/2024	2, 3, 4
51	/	Particulier	Oudenburg	19/12/2024	3
52	/	Particulier	Jabbeke	19/12/2024	3
53	/	Particulier	Brecht	19/12/2024	1
54	/	Particulier	onbekend	20/12/2024	1, 3, 4, 5
55	/	Particulier	Kontich	20/12/2024	1
56	Stad Oudenburg	Lokale overheid	Oudenburg	20/12/2024	1, 3
57	Gemeente Zelzate	Lokale overheid	Zelzate	20/12/2024	1, 3 ,4, 5
58	Vlakwa (Vlaams Kenniscentrum Water)	Vlaams onderzoeks-centrum	/	20/12/2024	3
59	VZW Geneeskunde voor het Volk Zelzate	Belangen-vereniging	Zelzate	20/12/2024	1, 3, 4

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op onderstaande manier aangepakt.

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in 5 hoofdcategorieën, zoals ook al was voorzien in het webformulier. Soms was een correctie nodig (foutieve toewijzing door indiener aan een categorie).
- Per categorie werd een fiche samengesteld, waarin de opmerkingen werden samengevat en waarin een standpunt werd geformuleerd bij deze opmerkingen. Tevens werd

aangegeven of de reacties aanleiding gaven tot een aanpassing aan het ontwerpgeluidsactieplan, en indien dat het geval is, op welke wijze.

- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata
2	Langetermijnstrategie
3	Maatregelen en flankerend beleid
4	Verwachte resultaten van de uitvoering
5	Andere
6	Actualisaties/aanpassingen

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV en het advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden hierna vooraf afzonderlijk aangehaald.

2.4 ADVIES VAN MINARAAD EN SERV

De Minaraad en SERV bezorgden op 24 december 2024 hun gezamenlijk briefadvies 24-020 over de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit advies is integraal online beschikbaar.[4]

De adviesraden stellen vast dat **voor belangrijke wegen de geluidsblootstelling hoog blijft** niettegenstaande de door hen erkende geleverde inspanningen van de voorbije jaren vanuit Vlaanderen om het omgevingslawaai te beperken.

Zij verwijzen daarbij o.m. naar het drukkere wegverkeer en stellen vast dat Vlaanderen er vooralsnog **niet in geslaagd** is **om de verkeersgroei te beheersen** (hetgeen zich uit in stijgingen in het aantal wagens alsook in het aantal afgelegde kilometers), nochtans een belangrijke voorwaarde om de doelstellingen van zowel het Luchtbeleidsplan 2030 als de geluidsactieplannen te behalen. **Of die verkeersgroei effectief zal kunnen worden beheerst** binnen de looptijd van het actieplan, is voor de adviesraden **twijfelachtig**, temeer we worden geconfronteerd met een context waarbij de bevolking blijft aangroeien, gezinnen kleiner worden, de bevolking ouder wordt (en sneller geneigd zal zijn de auto te nemen i.p.v. de fiets) en de evolutie naar elektrische voertuigen ook niet meteen een stimulans is om het autogebruik te verminderen.

De adviesraden steunen het principe om bij ingrepen **prioriteit** te **geven aan de meest problematische knelpunten**, gelet op de hoge kostprijs van sommige maatregelen.

De adviesraden stellen vast dat de actieplannen **geen inzicht** geven in de **kosten, noch in** de **baten** van de voorgenomen maatregelen. Zij wijzen daarbij op de directe opbrengsten, via waardestijging van woningen, gebouwen en gronden, alsook door de afname van gezondheidseffecten.

Zoals ook al gesteld in hun briefadvies bij de opmaak van de geluidsactieplannen van vorige ronde (referentiejaar 2016) herhalen de adviesraden hun voorstel om een deel van de **opbrengsten van de kilometerheffing in te zetten in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de**

[4] https://www.minaraad.be/themas/hinder/geluidsactieplannen-2025-2029

geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel 'de vervuiler betaalt' en de toepassing van de 'internalisering van externe kosten'.

Specifieke aandacht vragen de raden voor **onderzoek en initiatieven om het gebruik van stillere, milieuverantwoorde banden te bevorderen**. Voorbeeld van initiatieven die daarbij worden benoemd zijn metingen en testen, beïnvloeding van Europese wetgeving, voorlichting, convenanten, financiële instrumenten en handhaving.

De geluidsproblematiek is symptomatisch voor onze gebrekkige Vlaamse ruimtelijke ordening. De adviesraden pleiten dan ook voor een **operationeel BRV**, waarmee kan worden gestreefd naar kwalitatieve versterking van stedelijke kernen en/of slimme manier van verdichten.

Wat het actieplan Luchthaven Brussel-Nationaal betreft, wijzen de raden op het **belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord** tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten, in functie van een langetermijnstrategie. De raden vragen zich ten slotte af hoe het parallelle traject van het uitvoeren van de **procedure van de 'balanced approach'** kan gerijmd worden met het feit dat bepaalde acties al zijn opgenomen in de geluidsactieplannen en welke gevolgen dit zal hebben.

2.5 ADVIEZEN VAN AUTORITEITEN DIE OM ADVIES WERDEN VERZOCHT

De **FOD Mobiliteit en Vervoer** formuleerde slechts één opmerking bij het geluidsactieplan belangrijke wegen:
"*Goedkeuring en installatie van controletoestellen voor de geluidsmeting van de gemotoriseerde tweewielers en controle van het geluid op het niveau van de technische keuring.*"

Het zou goed zijn ook iets te vermelden rond controle of geluidbeheersing van motorfietsen, aangezien de technische apparatuur daarvoor bestaat.

Deze opmerking wordt behandeld onder fiche 3 'maatregelen en flankerend beleid'.

2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de adviezen en inspraakreacties per fiche besproken en wordt door het standpunt van het bestuur hierbij geformuleerd.

Fiche 1 - Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata

	Opmerking	Verwijzing
a.	Sinds de aanleg van de E19 hebben de bewoners van de wijk Tanghof in Kontich last van omgevingslawaai veroorzaakt door het verkeer dat over deze autostrade raast. Het lawaai neemt jaar over jaar toe, niet alleen door de toenemende verkeersdrukte, maar ook door het toenemen van de windsterkte en van het aantal winderige dagen. Bovendien hebben we vooral last bij winden vanuit het Zuidwesten, het Westen en het Noordwesten, die hier spijtig genoeg overheersen. We willen er dan ook op wijzen dat de gegevens van de strategische geluidsbelastingkaart van de Vlaamse overheid (referentiejaar 2021) o.i. niet meer kloppen. Zelf meten we hier geregeld waarden die een stuk hoger liggen dan die van deze kaart. Het aanbrengen van fluisterasfalt jaren geleden heeft alvast niet geholpen.	10, 13, 14, 17, 19, 22, 23, 25, 31, 32, 45
b.	Deze studie klopt niet voor E19 ter hoogte van KONTICH woonwijk TANGHOF. Graag nieuwe studies of oplossingen. Er is veel meer overlast.	11
c.	Zie ook a. De geluidslast werd erger na het plaatsen van geluidsmuur aan Keizershoek. Ik heb hierover enkele jaren geleden verschillende mails verstuurd naar de gemeente maar nooit antwoord gekregen.	12
d.	Zie ook a, wijk Tanghof. Het plaatsen van de geluidsmuur aan Keizershoek heeft het lawaai verergerd.	13
e.	Beste, ik woon in [adres gekend] (Tanghofwijk). De geluidsbelastingkaart waarvan sprake klopt niet meer. De geluidsbelasting is vooral in de winter en met zuidwesten wind veel hoger.	15
f.	Tanghofverkaveling Deze verkaveling ligt naast de E19 en ondervind meer en meer veel hinder van het verkeer op de E19 en dit bij westenwinden (overwegend) en in de winter In de geluidsbelastings kaart (2021) is deze vastgesteld op Lden van 5559 en 6064 voor respectievelijk Nerenaard en Tanghoflaan Deze waarden zijn niet representatief voor de reëel hinder die we ondervinden door het wegverkeer op de E19	16
g.	Sinds de aanleg van de E19 hebben de bewoners van de wijk Tanghof in Kontich last van omgevingslawaai veroorzaakt door het verkeer dat over deze autostrade raast. Het lawaai neemt jaar over jaar toe, niet alleen door de toenemende verkeersdrukte, maar ook door het toenemen van de windsterkte en van het aantal winderige dagen. Bovendien hebben we vooral last bij winden vanuit het Zuidwesten , het Westen en het Noordwesten, die hier spijtig genoeg overheersen. We willen er dan ook op wijzen dat de gegevens van de strategische geluidsbelastingskaart van de Vlaamse overheid (referentiejaar 2021) o.i. niet meer kloppen. Zelf meten we hier geregeld waarden die een stuk hoger liggen dan die van deze kaart. Het vernieuwen van het wegdek in 2016 heeft alvast niet geholpen.	28

h.	De referentiekaarten dateren van 2021 maar sindsdien hebben we de indruk dat het geluid van de E19 in de Tanghofwijk , dat we waarnemen sterk toegenomen is. Zeker bij regenweer en winderige dagen, waarvan het aantal dagen volgens mij de laatste jaren wel is toegenomen. Op deze winderige en natte dagen is het slapen met een openraam niet aangewezen voor een goede nachtrust. Het stijgend vrachtverkeer en de verdere elektrificatie van het wagenpark zullen de impact op het geluidkwaliteit zeker niet gunstig beïnvloeden. Deze zwaardere voertuigen produceren namelijk veel meer geluidsoverlast dan klassieke veel lichtere wagens.	30
i.	Ik heb het grootste voorbehoud omtrent de juistheid van de geluidsgegevens. Er werd gemeten in 2022. Dat is een coronajaar en toen waren onze verplaatsingen tot een minimum herleidt. Intussen zijn we die periode voorbij, maar baseren jullie zich nog steeds op die ""stille"" periode. Kunnen de metingen niet geactualiseerd worden? Aldus komen we aan meer actuele geluidsoverlast.	35
j.	Uitvoering van een grondig onderzoek naar de geluidsbelasting en de specifieke impact op de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Jabbeke.	36
k.	Sinds de aanleg van de E19 hebben de bewoners van de wijk Tanghof in Kontich ENORM VEEL last van omgevingslawaai veroorzaakt door het verkeer dat over deze autostrade raast. Het lawaai neemt jaar over jaar toe, niet alleen door de toenemende verkeersdrukte, maar ook door het toenemen van de windsterkte en van het aantal winderige dagen. Bovendien hebben we vooral last bij winden vanuit het Zuidwesten, het Westen en het Noordwesten, die hier spijtig genoeg overheersen. We willen er dan ook op wijzen dat de gegevens van de strategische geluidsbelastingskaart van de Vlaamse overheid (referentiejaar 2021= coronajaar, dus veel minder verkeer!) o.i. niet kloppen. Zelf meten we hier geregeld waarden die een stuk hoger liggen dan die van deze kaart. Het vernieuwen van het wegdek in 2016 heeft alvast niet geholpen	41
l.	Sinds de aanleg van de E19 hebben de bewoners van de wijk Tanghof in Kontich last van omgevingslawaai veroorzaakt door het verkeer dat over deze autostrade raast. Het lawaai neemt jaar over jaar toe, niet alleen door de toenemende verkeersdrukte, maar ook door het toenemen van de windsterkte en van het aantal winderige dagen. Bovendien hebben we vooral last bij winden vanuit het Zuidwesten , het Westen en het Noordwesten, die hier spijtig genoeg overheersen. We willen er dan ook op wijzen dat de gegevens van de strategische geluidsbelastingskaart van de Vlaamse overheid (referentiejaar 2021) o.i. niet meer kloppen. Zelf meten we hier geregeld waarden die een stuk hoger liggen dan die van deze kaart.	42
m.	Met belangstelling las ik jullie recente publicatie. Goed en omstandig document hoe de Vlaamse regering maatregelen wil treffen tegen het alsmaar luider omgevingsgeluid in onze contreien. Helaas vond ik niets terug over de probleemzone waar wij wonen en als ik de geluidskaarten zie, wordt dit ook verkeerd ingeschat. Wij wonen in [adres gekend], alwaar de E40 verhoogd is om over 3 lokale bruggen te lopen. Hierdoor rijden de auto's en vrachtverkeer	48

	letterlijk boven je uit en draagt het geluid ook veel verder. Er zijn bomen aangeplant teneinde het geluid wellicht te dempen maar zodra het herfst is hebben die geen effect meer gezien ze niet bladvast zijn.	
n.	Wij zijn woonachtig in [adres gekend] vlakbij de E19. Wanneer wij de strategische (berekende) geluidskaarten bekijken zit er een bubbel ter hoogte van onze wijk alsof de overlast daar minder is, maar in tegendeel. Hierdoor vallen wij net buiten de prioriteitenlijst. Echter ondervinden wij permanent 60 tot 75 db van de autosnelweg en elk uur 4 tot 6 keer 75 tot 100 db van de passerende treinen. Echter voldoen wij wel aan de voorwaarden voor het oprichten van geluidswerende constructies.	53
o.	de gebruikte geluidsparameters voor hinder zijn ruim onvoldoende om gezondheidseffecten te vermijden. Er is naast geluidssterkte ook bijv. het effect van(dis)continuïteit	54
p.	Blootstellingen en effecten van maatregelen worden niet bemeten maar berekend. Nergens staat iets over validering. Het verschil tussen meting en berekening is vaak groot (zie beoordeling MER ivm dossier omvorming R4wo).	54
q.	Sinds de aanleg van de E19 hebben de bewoners van de wijk Tanghof in Kontich last van omgevingslawaai veroorzaakt door het verkeer dat over deze autostrade raast. Het lawaai neemt jaar over jaar toe, niet alleen door de toenemende verkeersdrukte, maar ook door het toenemen van de windsterkte en van het aantal winderige dagen. Bovendien hebben we vooral last bij winden vanuit het Zuidwesten, het Westen en het Noordwesten, die hier spijtig genoeg overheersen. We willen er dan ook op wijzen dat de gegevens van de strategische geluidsbelastingskaart van de Vlaamse overheid (referentiejaar 2021) o.i. niet meer kloppen. Het was op dat moment zelfs nog 'stil' op de wegen na de coronajaren met veel mensen die van thuis uit werkten. Zelf meten we hier geregeld waarden die een stuk hoger liggen dan die van deze kaart. Het aanbrengen van fluisterasfalt jaren geleden heeft alvast niet geholpen. Ik lees ook dat elektrische auto's vanaf 50km per uur nog meer lawaai produceren dus daar moeten we ook nog eens rekening mee houden. Er hebben nog nooit zoveel files gestaan als dit jaar wat nogmaals bewijst dat het verkeer en het bijbehorende omgevingslawaai sterk is toegenomen.	55
r.	De stad Oudenburg wordt doorkruist door de E40 (A18) en de A10. Inzonderheid in de deelgemeente Ettelgem, die doorkruist wordt door de E40, op een verhoogde bedding, hebben heel wat omwonenden last van het verkeerslawaai. Gelet op de verhoogde ligging van de autoweg reikt het geluid ook verder doch dit wordt zo niet representatief getoond op de kaarten of de kaarten zijn niet gebaseerd op metingen. Het enige wat enigszins het geluid tegenhoudt zijn de aangeplante bomen, maar zodra het herfst is hebben die ook geen impact meer en op regendagen is de overlast zo mogelijk nog erger, zo wordt aangeklaagd.	56
s.	Er dient meer gemeten te worden, en minder rekening houden met berekeningen.	57
t.	Bovendien zijn wij van oordeel dat de gebruikte geluidsparameters voor hinder ruim onvoldoende zijn om gezondheidseffecten te	59

	vermijden. Er is naast geluidssterkte ook bv het effect van (dis)continuiteit. Verder worden de blootstellingen en effecten van maatregelen niet bemeten maar berekend. Nergens staat iets over validering. Het verschil tussen meting en berekening is vaak groot.	
u.	Meten is weten, of in dit geval niet meten is niet (correct) weten. Dit geluidsactieplan is gebaseerd op het CNOSSOS-EU model maar houdt geen rekening met de fouten in dit model, noch is er een toetsing (geluidsmetingen om het model te valideren) in de praktijk gebeurd op plaatsen waar dit model faalt, noch is er sprake van foutenmarge voor de interpretatie van de CNOSSOS- modeldata. Ter vergelijking wijzen we er op dat de vorige rekenmethode een foutenmarge op sommige plaatsen had van 9dB (-3.5dB tot +6dB op 55dB). Ook de nieuwe CNOSSOS-rekenmethode faalt op sommige plaatsen. Als voorbeeld halen we de intermitterende geluidsemissies, afkomstig van voegen op viaducten aan. Zij vormen plaatselijk een significante geluidsbron die zware geluidshinder veroorzaakt. Dergelijke voegen zijn niet voorzien in het CNOSSOS-model waardoor geluidscontouren rond viaducten fout en dus irrelevant voor het beleid zijn. De vorige keer zaten we er op sommige plaatsen dus tot 9dB naast, de nieuwe CNOSSOS modellering kent ook zijn fouten, maar deze worden nergens vermeld, noch is er sprake van hoeveel deze foutenmarge op sommige plaatsen bedraagt. De fouten in het model, het gebrek aan controle van de data in reële omstandigheden en het ontkennen van enige foutenmarge, haalt de wetenschappelijke waarde van de basisdata omlaag. Dergelijke data kunnen enkel een gebrekkige interpretatie voor het beleid opleveren.	34

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties gaan in op strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. De gegevens van de strategische geluidsbelastingkaart (referentiejaar 2021) niet meer kloppen. Verschillen inwoners van de wijk Tanghof in Kontich (langs de E19) geven aan dat ze geregeld zelf geluidsniveaus meten die een stuk hoger liggen dan die van de strategische geluidsbelastingskaart. **(a, b, c, e, f, g, h, k, l, q)**
2. Naast de opmerking hierboven (1), geven enkele inwoners van de wijk Tanghof in Kontich ook aan dat door de plaatsing van de geluidsmuur aan Keizershoek het lawaai is verergerd. **(c, d)**
3. Er voorbehoud is over de juistheid van de geluidsgegevens. Hierbij wordt opgemerkt dat er werd gemeten in 2022, een coronajaar waarbij verplaatsingen tot een minimum herleidt waren. Er wordt gevraagd om de metingen te actualiseren. **(i)**
4. Vraag voor de uitvoering van een grondig onderzoek naar de geluidsbelasting en de specifieke impact op de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Jabbeke. **(j)**
5. Geluidsbelasting ter hoogte van de verhoogde ligging van de E40 in Ettelgem wordt op de geluidsbelastingkaarten verkeerd ingeschat. Het geluid draagt veel verder, bomen die werden aangeplant hebben in de herfst geen effect meer aangezien ze niet bladvast zijn. **(m, r).**

6. Op de strategische (berekende) geluidskaarten zit er een 'bubbel' ter hoogte van de [adres gekend], waardoor deze wijk net buiten de prioriteitenlijst valt. Maar bewoners ondervinden wel permanent 60 tot 75 dB van de autosnelweg. **(n)**
7. De gebruikte geluidsparameters voor hinder zijn ruim onvoldoende om gezondheidseffecten te vermijden. Er is naast geluidssterkte ook bijv. het effect van (dis)continuïteit. **(o, t)** Er wordt ook aangegeven dat de nieuwe CNOSSOS rekenmethode op sommige plaatsen faalt. Als voorbeeld wordt de intermitterende geluidsemissies, afkomstig van voegen op viaducten aangegeven. **(u)**
8. Blootstellingen en effecten van maatregelen worden niet bemeten maar berekend. Nergens staat iets over validering. Wat is de foutenmarge van de geluidskaarten? **(p, t)**
9. Er dient meer gemeten te worden en minder rekening houden met berekeningen. **(s)**

Reacties op de opmerkingen

1. In overeenstemming met de verplichtingen die zijn opgenomen in de richtlijn worden strategische geluidsbelastingkaarten om de 5 jaar opgesteld. Het referentiejaar van de meest recente geluidsbelastingkaarten is 2021. Uiteraard kunnen er afwijkingen zijn tussen de berekende waarden op de strategische geluidsbelastingkaarten en gemeten waarden.
   Op de geluidsbelastingkaart wordt de hoeveelheid geluid aangegeven waaraan de omgeving blootgesteld wordt. De geluidsbelasting wordt daarbij uitgedrukt in de parameter L_{den} en L_{night}. Het L_{den}-niveau is een gewogen jaargemiddeld geluidsdrukniveau over het etmaal waarbij de avond- en nachtniveaus relatief gezien zwaarder doorwegen, wat overeenkomt met de vaststelling dat geluidsoverlast 's avonds en 's nachts doorgaans als hinderlijker wordt ervaren. De resultaten van een geluidsmeting van enkele minuten, uren of dagen kunnen dus niet zomaar met een L_{den}-niveau zoals weergegeven op de geluidsbelastingkaart worden vergeleken. Bovendien is de geluidsbelasting op een punt zoals die op een geluidsbelastingkaart wordt aangegeven, het resultaat van een berekening. Deze berekening houdt rekening met verschillende parameters zoals o.a.: verkeersintensiteit, type verkeer, type wegdek, maximaal (toegelaten) snelheid, geometrie van de omgeving en aanwezigheid van afschermende of reflecterende objecten. De nauwkeurigheid van deze berekening is afhankelijk van de rekenmethode (vastgelegd in bijlage II van de richtlijn omgevingslawaai), de beschikbare inputdata en de verwerking hiervan. Op basis van de modelvalidatie die werd uitgevoerd bij de berekening van de strategische geluidsbelastingkaarten 2021 van belangrijke wegen blijkt dat het verschil tussen de gemeten en berekende waarde op 68% van de punten minder dan 3 dB is. Dit komt overeen met vorige karteringsronde. (zie verder punt 8).
2. Het geluidsscherm aan de wijk Keizershoek te Kontich werd gebouwd in 2013. Er werden voormetingen uitgevoerd in 2007, zowel in de wijk Keizershoek als in de wijk Tanghof. Na de plaatsing van het geluidsscherm ter hoogte van de wijk Keizershoek werden nieuwe metingen uitgevoerd ter hoogte van de wijk Tanghof. Bij het vergelijken van de meetcampagnes uit 2007 en 2014 werd besloten dat de meetresultaten voor wijk Tanghof in beide meetcampagnes goed overeenstemden. Dit betekent dat er geen invloed van het 1,5 à 2 km verder gelegen geluidsscherm ter hoogte van wijk Keizershoek kon geregistreerd worden. De geplaatste geluidsschermen ter hoogte van Keizershoek zijn absorberend uitgevoerd om reflecties naar de omgeving te vermijden.
3. De geluidsbelastingkaarten werden opgemaakt op basis van een berekening met een zorgvuldig samengesteld verkeersmodel (zie antwoord bij punt 1). In het rekenmodel werden intensiteiten gebruikt op basis van het verkeersmodel van departement MOW. De meest recent beschikbare verkeersintensiteiten bij opmaak van de geluidsbelastingkaarten waren deze met referentiejaar 2016. Op basis van aannames werd een factor berekend

waarmee de intensiteiten uit 2016 geëxtrapoleerd werden om tot een waarde voor 2021 te komen (p14, Opmaak strategische geluidsbelastingkaarten weg- en spoorverkeer (ronde 4) - Research portal). Voor de berekening van deze factor werd uitgegaan van de voertuigprestaties 2017-2020. Er is dus geen effect van de coronapandemie op de strategische geluidbelastingkaarten 2021 voor belangrijke wegen.

4. Het is niet mogelijk voor Departement Omgeving en/of Agentschap Wegen en Verkeer om in te gaan op de vraag om een grondiger onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting en de specifieke impact op de gezondheid en het welzijn van de inwoners van een specifieke gemeente. De strategische geluidsbelastingkaarten voor belangrijke wegen (en andere geluidsbelastingkaarten die in het kader van de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai werden opgemaakt) zijn beschikbaar op www.geopunt.be. De gemeente kan deze data zelf hanteren als uitgangspunt voor een eventueel grondiger onderzoek.
   Wat betreft een grondig onderzoek naar de specifieke impact op de gezondheid en het welzijn van inwoners merken we op dat de gemeente best een meer gebiedsdekkende geluidsbelastingkaart opmaakt met daarin ook de geluidsimpact van niet-belangrijke wegen o.a. lokale wegen, om op die manier een volledig beeld te krijgen van de impact van de geluidsbelasting van de gemeente. Ook merken we op dat de resultaten van de bepalingsmethoden voor de vaststelling van schadelijke effecten van omgevingslawaai zoals opgenomen in bijlage III van de richtlijn enkel relevant beschouwd worden wanneer zij op representatieve populaties worden toegepast (zie bepaling (2) van Richtlijn (EU) 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020).
5. Aangezien de geluidsbelastingkaarten het product zijn van een modelberekening kunnen deze minder nauwkeurig zijn ter hoogte van complexe situaties zoals ter hoogte van bruggen. De strategische geluidsbelastingkaarten werden berekend met de in bijlage II van de Richtlijn verplicht te gebruiken rekenmethode. In deze rekenmethode en bijgevolg in de geluidsbelastingkaarten is de aanwezigheid en het effect van vegetatie niet meegenomen.
6. De prioritaire lijsten zijn het resultaat van berekeningen in heel Vlaanderen. Deze lijsten dienen als leidraad om de grootste knelpunten in Vlaanderen op objectieve wijze te detecteren. De zone “Vreugdelaan - Gelukslaan” te Brecht is niet uit deze berekeningen naar voren gekomen. Eén van de mogelijke verklaringen hiervoor is de ligging van de woningen op grotere afstand (>100 m) van de rand van de E19 en de aanwezigheid van de afschermende wand van de spoorweg. Door de grotere afstand van de woningen tot de E19, voldoet deze woonzone ook niet aan de criteria voor het plaatsen van geluidswerende constructies via Samenwerkingsovereenkomst IX. Wel is de E19 ter hoogte van deze woonzone opgenomen in de Nota Stille Wegverhardingen. Dit betekent dat er bij een heraanleg van de E19 gekozen moet worden voor een stillere wegverharding.
7. De geluidsbelastingindicatoren 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 van 2018 (rapport ‘Environmental Noise Guidelines for the European Region’) uit van de geharmoniseerde EU-indicatoren L_{night} en L_{den}. Als motivering voor deze keuze wordt in het WHO-rapport aangegeven dat de meeste gezondheidseffecten die in het document worden beschouwd, naar verwachting optreden als gevolg van langdurige bloostelling, en dat het algemeen aanvaard is dat de meest relevante delen van de hele dag of nacht, die met name betrekking hebben op de tijd dat iemand thuis is, correct worden toegeschreven door het gebruik van jaargemiddelde indicatoren zoals L_{den} of L_{night} (p. 10 van het WHO-rapport). In het WHO-rapport wordt echter ook erkend dat in verschillende situaties een bepaald geluidseffect niet volledig kan worden verklaard op basis van L_{den} of L_{night} en dat geluidsindicatoren die gebaseerd

zijn op 'geluidsgebeurtenissen' zoals bijvoorbeeld $L_{A,max}$ en de frequentieverdeling ervan gerechtvaardigd zijn in specifieke situaties. Niettemin wordt in het WHO-rapport aangegeven dat de beoordeling van de relatie tussen 'single-event'-geluidsbelastingindicatoren en de gezondheidseffecten op lange termijn nog experimenteel is. (p. 11 van het WHO-rapport). De WHO-richtlijnen bevatten daarom geen aanbevelingen voor 'single-event' geluidsbelastingindicatoren zoals piekgeluidsniveaus of discontinuïteit. De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft voor om geluidsbelastingkaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren (L_{night} en L_{den}) vanaf de in de richtlijn voorgeschreven drempels. Het gebruik van andere geluidsbelastingindicatoren 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 geluidsbelastingindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3." De verplichte rekenmethode zoals opgenomen in bijlage II van de richtlijn biedt geen mogelijkheden om voor wegverkeerslawaai intermitterende of discontinue geluidsniveaus (zoals klopgeluiden van voegen) te berekenen. Voor wegverkeerslawaai zullen L_{den} en L_{night} dan ook de belangrijkste focus van het beleid blijven uitmaken.

8. Het eindrapport "Opmaak strategische geluidsbelastingkaarten weg- en spoorverkeer (ronde 4)", is beschikbaar in het FRIS-onderzoeksportaal. In hoofdstuk 7 van dit rapport is de modelvalidatie opgenomen. In enkele testgebieden werden door AWV geluidsmetingen uitgevoerd. Aangezien het niet haalbaar is om op vele verschillende locaties een L_{den} te meten (aangezien dit jaargemiddelde waarden zijn over een etmaal), werd er uitgegaan van berekende L_{day} waarden en werden deze vergeleken met gemeten L_{Aeq}-waarden, uiteraard werd er voor de validatie van het geluidsmodel gebruik gemaakt van verkeerstellingen die tijdens de metingen werden uitgevoerd. Voor de berekeningen bij de modelvalidatie is gebruik gemaakt van 100% gunstige condities, omdat er bij meewindcondities gemeten is. Op veel locaties komen de gemeten waarden redelijk overeen met de berekende waarden.
   Daarnaast werd er ook nog een betrouwbaarheidsanalyse uitgevoerd aan de hand van 100 geluidmetingen welke in 2021 en 2022 door AWV uitgevoerd zijn.
   In het rapport op p. 126 werd hierover het volgende geconcludeerd: "*Samenvattend is het verschil tussen de gemeten en berekende waarde op 68% van de punten minder dan 3 dB. Dit komt overeen met vorige karteringsronde. Het gemiddelde verschil tussen de metingen en de berekeningen bedraagt 0,5 dB (hoger berekend) met een standaardafwijking van 3.2 dB. Dit betekent (uitgaande van een normale verdeling) dat voor 95% van de punten het verschil tussen het berekende en gemeten geluidsniveau tussen -5.9 dB en +6.9 dB ligt. Onder de meetlocaties bevinden zich ook punten die niet geschikt zijn om gebruikt te worden om een rekenmodel te valideren. Deze locaties zijn zo complex (zijn gelegen direct achter woongebouwen, of in de schaduw van bruggen) dat deze niet goed gemodelleerd en berekend kunnen worden met een model dat voor de strategische geluidsbelastingkaarten gemaakt moet worden. Wanneer deze complexe locaties uit de vergelijking verwijderd worden, wordt een gemiddeld 0,2 dB hoger geluidsniveau berekend bij een standaardafwijking van 2,5 dB. In dit geval is het verschil tussen de gemeten en berekende geluidsniveaus -5 dB tot +5,3 dB.*"

9. Onder artikel 8 van RL 2002/49/EG staat dat de bevoegde autoriteiten zelf kunnen bepalen welke maatregelen de actieplannen bevatten, maar dat die maatregelen in het bijzonder gericht moeten 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. Dit is dan ook de reden waarom er in de geluidsactieplannen in de eerste plaats wordt

rekening gehouden met informatie op basis van de berekende geluidsbelastingkaarten met een strategisch nut. Welke eventuele bijkomende inspanningen zullen worden genomen met betrekking tot geluidsmetingen wordt behandeld in fiche 3. Er worden dus in verschillende gevallen al geluidsmetingen uitgevoerd maar het is niet mogelijk om op een schaal van alle belangrijke wegen in Vlaanderen voldoende metingen uit te voeren met voldoende lange duur om een kwalitatieve strategische geluidsbelastingkaart op te maken.

Aanpassingen in het actieplan

- Op basis van punt 8: Resultaten van de betrouwbaarheidsanalyse werden aangevuld onder § 5.1.1. Belangrijke wegen en strategische geluidbelastingkaarten.

Fiche 2 - Langetermijnstrategie

	Opmerking	Verwijzing
a.	Ambitie te beperkt en onduidelijk geformuleerd Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (na luchtvervuiling). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, in de eerste plaats van autoverkeer, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid, gecombineerd met veel lintbebouwing en verspreide bebouwing nabij belangrijke wegen. Geluidsoverlast is een sterk onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai. Dit is dan ook een milieu- en gezondheidsprobleem dat veel serieuzer genomen moet worden. Helaas is het ambitieniveau van dit geluidsactieplan veel te beperkt. Enkel de meest problematische knelpunten, die ook al aan bod kwamen in het vorige actieplan, worden mogelijk aangepakt. Als er geld en tijd wordt gevonden De doelstelling is ook heel onduidelijk en algemeen geformuleerd: Op middellange termijn (2030) wil de Vlaamse Overheid maatregelen en acties voorzien om een trendbreuk te realiseren richting minder ernstige geluidshinder en minder slaapverstoring vanwege verkeer. BBL vraagt dat de doelstelling in cijfers wordt vastgelegd, niet in vage bewoordingen zoals 'een trendbreuk'	50
b.	Dit geluidsactieplan staat haaks op de ambitie in de langetermijnstrategie (2050) om het omgevingslawaai terug te dringen tot een niveau dat schadelijk is voor de gezondheid. Er wordt gerefereerd naar de WHO, maar de geluidsnormen voor een gezond geluidsniveau van wegverkeer (geen schadelijke effecten voor gezondheid of op nachtrust) vinden we niet terug. Gelukkig is er sprake van de rapporteringsdrempel (visueel ingekleurd op de kaarten) maar dat de WHO-norm strenger is dan de minimum rapporteringsdrempels (Lden 55dB en Lnight 50dB) en dat het omgevingslawaai, afkomstig van wegverkeer in alle ingekleurde gebieden schadelijk is voor de gezondheid, is niet duidelijk voor het publiek. Meer nog, het toevoegen van een plandrempel van 70dB, een zelf uitgevonden drempel die op geen enkele VLAREM of WHO-norm gebaseerd is, dient om de schijn op te wekken dat er daadkrachtige maatregelen genomen worden om het omgevingslawaai terug te dringen (wat dus niet zo is).	34
c.	De Europese Commissie stelt in het Zero Pollution Action Plan een reductiedoelstelling van 30% voorop tegen 2030 voor omgevingslawaai, in vergelijking met de situatie in 2017. Voor geïndustrialiseerde regio's en logistieke hubs zoals Vlaanderen is deze doelstelling vrij ambitieus.	MINA en SERV

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties gaan in op de langetermijnstrategie, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Het ambitieniveau is te beperkt en onduidelijk geformuleerd. De doelstelling is ook heel onduidelijk en algemeen geformuleerd: "Op middellange termijn (2030) wil de Vlaamse Overheid maatregelen en acties voorzien om een trendbreuk te realiseren richting minder ernstige geluidshinder en minder slaapverstoring vanwege verkeer." Er wordt gevraagd dat de doelstelling in cijfers wordt vastgelegd, niet in vage bewoordingen zoals 'een trendbreuk'. **(a)**
2. Het geluidsactieplan staat haaks op de ambitie in de langetermijnstrategie (2050) om het omgevingslawaai terug te dringen tot een niveau dat niet schadelijk is voor de gezondheid. Er wordt gerefereerd naar de WHO, maar de geluidsnormen voor een gezond geluidsniveau van wegverkeer wordt niet teruggevonden. **(b)**
3. Er is sprake van een rapporteringsdrempel (visueel ingekleurd op de kaarten) maar dat de WHO-norm strenger is dan de minimum rapporteringsdrempels (L_{den} 55dB en L_{night} 50 dB) en dat het omgevingslawaai afkomstig van wegverkeer in alle ingekleurde gebieden schadelijk is voor de gezondheid, is niet duidelijk voor het publiek. **(b)**
4. De Europese Commissie stelt in het Zero Pollution Action Plan een reductiedoelstelling van 30% voorop tegen 2030 voor omgevingslawaai, in vergelijking met de situatie in 2017. Voor geïndustrialiseerde regio's en logistieke hubs zoals Vlaanderen is deze doelstelling vrij ambitieus. **(c)**

Reacties op de opmerkingen

1. Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in Vlaanderen. Bijna één op drie Vlamingen stoort zich eraan in en om zijn/haar woning. Ondanks de maatregelen en acties die de voorbije 20 jaar in Vlaanderen werden ondernomen om de geluidshinder en slaapverstoring te reduceren (zie vorige geluidsactieplannen), blijft het aantal geluidklachten en de gerapporteerde hinder die verband houdt met wegverkeer hoog. In haar gezamenlijk briefadvies duiden Minaraad en SERV op het steeds drukkere wegverkeer in Vlaanderen, waardoor de doelstellingen op middellange termijn zoals opgenomen in het geluidsactieplan enkel maar gerealiseerd zal kunnen worden mits ook de verkeersgroei beheerst kan worden. De adviesraden uiten hier hun twijfels bij. Ook signalen vanuit de Europese Commissie zijn niet éénduidig positief. Het lijkt ons bijgevolg gepast een doelstelling op middellange termijn voor wegverkeerslawaai te formuleren die als haalbaar kan worden beschouwd. De term 'trendbreuk' duidt daarbij op een fundamentele wijziging van een bestaande trend. Die wijziging moet het gevolg zijn van de voorgenomen maatregelen en acties. Op dit moment is de bestaande trend een status quo. We merken, op basis van de informatie waarover we beschikken, geen verbetering, noch verslechtering. Een trendbreuk betekent dus minder gehinderden. Het is een gezonde ambitie om toe te werken naar minder gehinderden door wegverkeerslawaai tegen het einde van deze legislatuur. Omwille van de nog vele onzekerheden en foutenmarges in cijfermatige monitoring van omgevingslawaai, lijkt ons het cijfermatig uitdrukken van de doelstellingen niet aangewezen.
2. Het moet op lange termijn onze ambitie zijn om te streven naar de gezondheidskundige aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit zal stapsgewijs en vanuit alle bestuursniveaus als een gezamenlijke ambitie gerealiseerd moeten worden, en zal enkel

maar lukken als er wordt doorgeduwd in de transities die zijn ingezet op vlak van mobiliteit en ruimte. De aanbevelingen van de WHO zijn niet te beschouwen als normen of wettelijke waarden, want ze houden geen rekening met technische, economische of maatschappelijke afwegingen. In de filosofie van de richtlijn omgevingslawaai is het daarenboven perfect verdedigbaar om prioritair aandacht te geven aan de meest belaste zones, en aanvullend ook via generieke maatregelen een impact te realiseren in minder geluidbelaste zones.

3. De geluidsniveaus van de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO werden inderdaad niet opgenomen in het geluidsactieplan. Het klopt dat de gezondheidskundige advieswaarden voor wegverkeer (L_{night} 45 dB en L_{den} 53 dB) van de WHO lager liggen dan de rapporteringsdrempels (L_{night} 50 dB en L_{den} 55 dB) van de EU voor het opmaken van de strategische geluidsbelastingkaarten. De gezondheidskundige advieswaarden van de WHO zullen in het geluidsactieplan worden aangevuld en er zal in het geluidsactieplan worden verduidelijkt dat de ingekleurde contouren geluidsniveaus zijn die boven deze gezondheidskundige advieswaarden van de WHO liggen.
4. Dit is een terechte opmerking. Voor Vlaanderen lijkt een reductiedoelstelling van 30% volgens meest actuele inschattingen weinig realistisch. Zie ook reactie (1).

Aanpassingen in het actieplan

- Zie punt 3, onder 5.1.5 werden de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO aangevuld en werd er verduidelijkt dat de EU-rapporteringsdrempels en bijgevolg de ingekleurde contouren op de strategische geluidsbelastingkaarten, geluidsniveaus zijn die boven de gezondheidskundige advieswaarden liggen.

Fiche 3 - Maatregelen en flankerend beleid

	Opmerking	Verwijzing
a.	De E19 van Antwerpen naar Brussel produceert een voortdurend ononderbroken gedreun van auto-geluiden, rolgeluiden, etc… Deze geluidsoverlast kan eenvoudig ingeperkt worden middels geluidsmuren, die langsheen de autosnelweg geplaats kunnen worden. Hetzelfde effect kan bekomen worden met een eenvoudige aarden wal. Qua levenskwaliteit zou het een bijzondere verbetering zijn om de zone tussen het verlaten van de Craeybecktunnel en de gemeente Kontich (einde) te overbruggen met geluidsinsolatie. Kostprijs is relatief beperkt, maar de impact is bijzonder groot	1
b.	Een grote ergernis dan die luider bromfietsen en motoren bestaat er niet. Dag en nacht hoort men dat geloei, kan dat wettelijk niet aan banden gelegd worden, het is om gek van te worden.	2
c.	Klopt het dat in deze studie en de aangekondigde maatregelen, niets te lezen valt over maatregelen langs E17 op grondgebied Waasmunster (9250) (kant Heide Waasmunster)?Naar ik meen waren hier toch werken of budgetten voor voorzien maar ik lees hier niets over in dit document. Mogelijks heb ik het niet opgemerkt. Indien ik mij vergis, kunt u mij dan zeggen waar ik dit kan terugvinden in de studie. Indien ik gelijk heb, wat is dan de status van dit project? Ik dank u alvast voor uw spoedig antwoord.	4
d.	Als bewoner van een huis gelegen [adres gekend], melden wij u graag een overduidelijke geluidsoverlast vanwege constant wegverkeer en vrachtwagenverkeer op de nabijgelegen autostrade E313. Wij kunnen dikwijls niet gewoon buiten zitten en de slaaphinder begint met het ochtendverkeer vanaf 04.00 uur …	5
e.	Misschien moeten ook de landelijke gebieden opgenomen worden in jullie plan … zij hebben ook bescherming nodig.	6
f.	Ik woon op de aangeduide plaats op de kaart in bijlage. Onze wij bevindt zich vlak naast de A17. Ik vroeg me af of deze mee onderzocht kan worden in de toekomst om eventueel op de Prioriteitenlijst geluid te komen. Deze wij is sterk aan het groeien met nieuwe woningen met jonge gezinnen. Ook de school die zich hier bevindt kent een grote groei. Het geluid is van de autostrade echter altijd zeer aanwezig (zowel 's nachts als overdag). Daarom zou een geluidsscherm wellicht een oplossing kunnen bieden voor deze woonwijk	7
g.	Het lawaai op de Expresweg (N25) is op 30 jaar verviervoudigd. Het is een sluipweg geworden voor zwaar verkeer, zo ontwijken deze tol te betalen op de autosnelweg. Als je buiten zit, is het lawaai echt storend. Vanaf een uur of half 4 moet ik de slaapkamervenster dicht doen door het lawaai. Gevraagd, graag een meting uitvoeren.	8
h.	Ter hoogte van Kortrijk - deelgemeente Marke - zorgt de A17/E403 voor zware geluidsoverlast. De geluidsoverlast strekt	9

	zich uit over de gehele gemeente, maar in het bijzonder over de aanpalende wijken. Uiteraard bepaald de wind mee de sterkte van de geluidsoverlast, bij zuiderwind is de overlast zeer grote. Hoogdringend om geluidswerende schermen te plaatsen tussen de Torkonjestraat (Kortrijk - Aalbeke) en de Rekkemsestraat (Marke) (= beperkt in lengte) maar zal voor een belangrijke reductie van het geluid zorgen voor de deelgemeente Marke en in het bijzonder voor de omliggende wijken en voor de rust in het Preshoekbos	
i.	wij zien en horen van op ons terras het verkeer op de E19 rijden. Dit wordt steeds erger en luider met de jaren.	10
j.	Tanghofwijk Kontich Ik nodig U uit ter plaatse te komen meten. De verkeersdrukte neemt ook almaar toe op de E19, zeker het aantal (geluidsbelastende) vrachtwagens. Fluisterasfalt van de nieuwste generatie + een geluidswand zou over de volledige as Antwerpen-Brussel geen overbodige luxe zijn, gezien de enorme drukte op deze verkeersader.	15
k.	Als inwoner van de Tanghofverkaveling (Tanghoflaan ,Nerenaard ,Hondstraat …) te Kontich 2550 wil ik pleiten voor opname van deze verkaveling in de prioritaire zones voor terugdringen van geluidshinder Bij een nieuw strategisch geluidsbelastingskaart die ook rekening houdt met de reële geluidshinder zal blijken dat de plandrempel van 70 db dikwijls zal overschreden worden en maatregelen voor beperking van de geluidsoverlast zowel bij de bron als door geluidswerende acties zeker op zijn plaats zijn	16
l.	Wonen op 500m van de zeer druk bereden E19 te Kontich met teveel autostrade geluid , vooral bij regen en ZW wind. Geluid muren werden niet geplaatst omdat te weinig mensen wonen in de wijk. In Tanghof woont genoeg volk dat schade lijdt door de geluidsoverlast.	18
m.	Wonende in de wijk Tanghof sinds bijna 30 jaar, stel ik vast dat het lawaai erger en erger wordt, meer auto's, meer file,.. Het fluisterasfalt helpt helaas helemaal niet.	20
n.	Tussen afrit Rumst en Afrit Kontich zou een geluidscherm enorm welkom zijn. De bewoners van de wijk Tanghof in Kontich klagen over het toenemend lawaai van de E19.	21
o.	Toen ik in 1980 in de Tanghofwijk kwam wonen was de geluidshinder van de E19 nog redelijk aanvaardbaar. Sindsdien nam de trafiek op deze autosnelweg exponentieel toe; sindsdien maakte ik al meerdere metingen mee met de hoop dat we boven de normaal toelaatbare geluidsgrenzen zouden komen… echter zonder resultaat Nu, met de stijgende opkomst van electrische voertuigen, met hun dubbel gewicht en hun brede autobanden, en de steeds stijgende trafiek zijn de meetwaarden zeer zeker aanzienlijk gestegen. Ondanks het laten plaatsen van speciaal dubbel geluidsdemperend glas wordt de geluidshinder nu echt zeer storend en is het echt ongezellig om nog in onze tuin te komen! Graag dus nieuwe metingen en daaruitvolgende plaatsing van geluidsmuren.	24

p.	Ik woon in de buurt Tanghof , in Kontich en heb meer en meer overlast van de E19 die heel kort bij onze tuin langs komt . De geluidsmetingen zijn dikwijls boven 89DB. Een geluidsmuur zou welkom zijn.	26
q.	we wonen in de Tanghof buurt en hebben enorm en permanent geluidshinder van de E19.	27
r.	Wij wonen sinds een paar jaar in de wijk Tanghof in Kontich [straat gekend] in de achtertuin van de E19. Toen we het huis kochten was het een droge zonnige zaterdag en hoorden we wel wat lawaai maar dat bleek mee te vallen. Later bleek op weekdagen, vooral bij regenweer of veel wind vanuit de richting van de E19, dat de overlast van deze autostrade enorm is. Nu ik lees dat er een geluidsactieplan is: kan er overwogen worden om geluidswerende maatregelen te treffen voor onze wijk? Ik zie bij de aanleg van nieuwe autowegen dat de omwonenden geluidsschermen krijgen, misschien is dat ook voor ons een optie? Het geluid is op weekdagen zo luid dat we ramen gesloten houden zelfs al is het warm weer. Alvast bedankt om dit te bekijken	29
s.	Met de E19 op 100m van de rand van onze verkaveling brengen zuidwesterwinden een grote geluidsoverlast. Dit is al vaak eerder gemeten en is nu de laatste jaren sterk toegenomen. Een paar honderd meter schutborden zou al helpen. De E19 ligt op 200m van onze woning . Bij zuid- en westenwind lijkt het alsof we vlakbij dat razend verkeer wonen. Doe er wat aan!!!	33
t.	Als inwoners van Jabbeke willen wij onze ernstige bezorgdheid uiten over de geluidsoverlast veroorzaakt door de E40 ter hoogte van onze gemeente. Wij verzoeken u dringend om dit traject op te nemen als knelpunt in het Geluidsactieplan 2025-2029 en een grondig onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting en de impact ervan op onze leefomgeving. <u>Ernstige Geluidshinder en Slaapverstoring</u> Wij ervaren zowel overdag als 's nachts aanzienlijke geluidshinder door het constante verkeer op de E40. Deze overlast verstoort onze nachtrust, wat leidt tot vermoeidheid en een verminderd algemeen welbevinden. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat blootstelling aan verkeersgeluid tijdens de nacht de herstelfunctie van de slaap verstoort, met negatieve gevolgen voor de gezondheid. <u>Versterkte Geluidsoverlast door Knooppunt en Intensief Gebruik</u> Het knooppunt van snelwegen nabij Jabbeke versterkt de geluidsoverlast aanzienlijk. Zowel in de zomer als in de winter is dit traject druk bereden, wat resulteert in een continue en hoge geluidsbelasting voor omwonenden. <u>Gezondheidsrisico's en Lokale Bezorgdheden</u> De aanhoudende blootstelling aan hoge geluidsniveaus brengt ernstige gezondheidsrisico's met zich mee, waaronder verhoogde stressniveaus en een verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Bovendien heeft de burgemeester van Jabbeke eerder zijn bezorgdheid geuit over de overlast veroorzaakt door het verkeer op de E40 en de impact ervan op de lokale gemeenschap.	36

	Dringend Verzoek tot Onderzoek en Maatregelen Gezien de bovenstaande punten verzoeken wij u om: • Opname van de E40 ter hoogte van Jabbeke als knelpunt in het Geluidsactieplan 2025-2029. Uitvoering van een grondig onderzoek naar de geluidsbelasting en de specifieke impact op de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Jabbeke. (zie fiche 1)Implementatie van effectieve geluidsreducerende maatregelen, zoals de plaatsing van geluidswerende schermen en het gebruik van stillere wegverharding, om de geluidsoverlast te verminderen en de leefkwaliteit te verbeteren. Wij hopen dat u onze bezorgdheden serieus neemt en de nodige stappen onderneemt om de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Jabbeke te waarborgen.	
u.	Wij hebben het genoegen U langs deze weg onze inzichten nopens het ontwerp van het geluidsactieplan belangrijke wegen mee te delen. Als bewoner in de verkaveling Flamincka Park te Jabbeke, worden wij (en bij uitbreiding heel de gemeente) op ernstige wijze gehinderd door de geluidsoverlast veroorzaakt door de aanpalende E40, één van de drukst bereden snelwegen in Vlaanderen. Dit blijkt duidelijk uit de geluidsbelastingskaart belangrijke wegen op Geopunt, welke kaart voor zich spreekt. Evenwel dienen wij vast te stellen dat Uw ontwerpplan op generlei wijze enige maatregel vermeldt dewelke de geluidsoverlast in onze gemeente mogelijks zou kunnen inperken. En dit terwijl hier toch echt wel nood aan is. Wij zouden U het dan ook opportuun vinden, mocht U aan de vijf (5) zones op de prioriteitenlijst, dewelke in de komende periode zullen worden aangepakt (zoals aangeduid onder titel 8.1.4 van het ontwerpplan), het deel van onze gemeente met residentiële bewoning dat paalt aan de E40, zou toevoegen.	37
v.	Sinds 1976 woonachtig te [adres gekend]. Ieder jaar neemt de geluidsoverlast toe van het verkeer op de E19. Graag zouden wij hier een oplossing voor zien.	38
w.	Slaaploosheid in normale tuinwijk Tanghof.	39
x.	Het schepencollege neemt kennis van de geluidsactieplannen 2025-2029 met de publieksconsultatie van 21 november tot en met 20 december 2024. Naar aanleiding van diverse meldingen van inwoners uit de omgeving van het Flamincka Park en de Wielewaalstraat inzake geluidsoverlast afkomstig van het verkeer van de autosnelweg wordt beslist om te verzoeken om de bestaande aarden geluidsberm langs de afrit 6b Jabbeke - A10 te willen evalueren. Het lijkt aangewezen om na te gaan of deze geluidsberm nog voldoende hoog is om een behoorlijk geluidsniveau te reduceren en of een bijkomende verhoging tot minstens 5 meter te overwegen is. Daarnaast zijn er nog aantal kleinere woonkorrels gelegen tot aan het op- en afrittencomplex Jabbeke-West waarvoor actie	40

	gevraagd wordt om de nodige geluidswering afkomstig van de autosnelweg E40 te realiseren. Het betreft volgende woningen Stationsstraat 64, 66, 68, 70 en 72 Lettenburgstraat 30, 30A, 32, 32A en 34, Legeweg 1, 1GVA1, 1GVA2, 1A, 1B, 1C, 1D, 3A, 3B en 5	
y.	Bij punt 7.12 'Overdrachtsmaatregelen' worden naast geluidsschermen nog andere overdrachtsmaatregelen zoals 'geluidsbermen, overkappingen, een dicht bos, …' vermeld. In Harelbeke is er reeds decennialang een knelpunt in Stasegemdorp. Dat is deels geremedieerd door het aanleggen van geluidsbermen langs beide zijden van de R8. De brug van de E17 over het kanaal Bossuit-Kortrijk blijkt onvoldoende draagkracht te hebben voor één van de vermelde 'overdrachtsmaatregelen'. Recent kwam ook het werken met diffractoren in beeld – zie https://www.bureausaneringverkeerslawaai.nl/lokale-sanering-3/sanering/maatregelen/diffractoren-en-sanering/. Alhoewel dit uiteraard ook onder het deel '…' uit de zin kan vallen verzoeken we om het inzetten van diffractoren hier ook letterlijk op te nemen. Dit staat verder ook wel onder 7.2.4 'andere acties en flankerend beleid' bij WEG-2021-08. De stad stelt hier alvast voor om het effect van diffractoren ook te onderzoeken op het brugdek van de E17 over het kanaal Bossuit-Kortrijk	43
z.	De gemeente Jabbeke ligt vlakbij de E 40. Geluidsschermen zijn er onbekend wat een enorme impact heeft op milieu, gezondheid, welzijn…. Dag en nacht is er heel verkeer in beide richtingen. Daarom vraag ik naar een oplossing zoals in Aalter die recent geplaatst werd.	44
aa.	Het college van burgemeester en schepenen (gemeente Oostkamp) vraagt in het geluidsactieplan belangrijke wegen te verwijzen naar het lopend onderzoek van Agentschap Wegen en Verkeer voor de plaatsing van (bijkomende) geluidschermen op het grondgebied Oostkamp: 1. De renovatie en aanpassing van het bestaande geluidsscherm ter hoogte van wijk Erkegem (t.h.v. Walbrugstraat), zodat dit beantwoordt aan de hedendaagse normen. Dit is reeds opgenomen in het geluidsactieplan op p. 45 (aanpak 2025-2029) 2. De plaatsing van nieuwe geluidsschermen langsheen de noordzijde van de E40, tussen de kilometerpunten 81,4 en 82,6. Dit omvat de bestaande woonomgeving rondom de Molenstraat en de nieuwe woonontwikkeling 'De Wastine' ter hoogte van de Fabiolalaan, conform de samenwerkingsovereenkomst met AWV goedgekeurd door de gemeenteraad van 19 september 2024. 3. De eventuele plaatsing van nieuwe geluidsschermen langsheen de zuidzijde van de E40, zone ter hoogte van Legendaledreef.	46
bb.	We stellen vast dat volgens de geluidsbelastingkaarten in de omgeving wijk Kardinaal Cardijnlaan wel overlast is, ook bij nacht wat een grote impact kan hebben op de gezondheid van de omwonenden. Verder lezen we dat naast de geselecteerde	47

	prioritaire zones in vorige referentiejaren er géén nieuwe prioritaire zones gaan afgebakend worden. Gelet op de doorlooptijd van dergelijke dossiers is het aangewezen om blijvend zones te scannen die een gevaar vormen voor de gezondheid. We stellen dan ook voor dat toch een maatregel voorzien wordt waarin bijkomend zones gescand worden of ze in aanmerking komen als prioritaire zone. Concreet voor Beernem vragen we de zone rond het afrittencomplex kant wijk Kardinaal Cardijnlaan op te nemen als prioritaire zone.	
cc.	[adres gekend], alwaar de E40 verhoogd is om over 3 lokale bruggen te lopen. Graag hadden wij, samen met onze buren, deze probleemzone extra aangekaart en hopen we dat hier ook maatregelen getroffen worden om zo vooral onze nachtrust te verbeteren maar ook onze algemene levenskwaliteit.	48
dd.	<u>Vraag naar kader voor advisering/opname van geluidswerende maatregelen bij niet MER-plichtige woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties door verkeer (opmerking bij hoofdstuk 4.5. en 7.2.3)</u> Onder hoofdstuk 4.5 is gestipuleerd dat het van belang is instrumenten te ontwikkelen en toe te passen om o.a. bij de inplanting van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige receptoren in de nabijheid van bestaande geluidsbronnen rekening te houden met de mogelijke geluidshinder. Hiertoe wordt binnen het ontwerp geluidsplan als instrument het MER-proces ingezet (via actie OMG-2021- 01), voor het voorstellen van geluidsmilderende maatregelen waar nodig. Er zijn evenwel veel woonontwikkelingen (of andere geluidsgevoelige receptoren) langs (belangrijke) (spoor)wegen met een hoge geluidsbelasting, die niet MER-plichtig zijn. Daarnaast zijn er ook veel renovaties, die kunnen aangegrepen worden voor het nemen van maatregelen op gebouwniveau tegen geluidsbelasting. Er is evenwel geen kader dat (buiten MER-plichtige projecten) bij adviesverlening of vergunningverlening zou kunnen gebruikt worden voor maatregelen tegen buitenlawaai. →Opmerking 4: Stad Gent vraagt om binnen de actie OMG-2021-04 een Vlaams geluidskader voor niet MER-plichtige woonontwikkelingen (of andere geluidsgevoelige receptoren) en renovaties langs (belangrijke) geluidsbelaste (spoor)wegen te ontwikkelen. Een dergelijk kader beschrijft: vanaf welke geluidsdrempels ingrijpen op gebouwniveau aangewezen is, of de geluidsbelastingkaarten geschikt zijn om te toetsen aan deze drempels, welke maatregelen kunnen voorgesteld worden bij welke drempels (individuele maatregelen zoals welbepaalde eisen rond beglazing, ventilatieroosters, akoestische isolatie buitenschil of algemene zoals de norm NBN- S01-400-1) en wanneer maatregelen best verankerd worden in een vergunning. Een dergelijk kader zou ook nuttig zijn voor bouwprofessionelen.	49

ee.	Vraag om budget te voorzien om op korte termijn reeds lang vastgestelde knelpunten aan te pakken (opmerking bij hoofdstuk 6.1. en 7.2.2 Op Gentse grondgebied wordt de grootste geluidsbelasting veroorzaakt door de gewestwegen. Er zijn op basis van de nieuwe geluidsbelastingskaarten 2021 evenwel geen nieuwe knelpunten afgebakend voor het onderzoeken en treffen van maatregelen op Vlaams niveau (cfr. actie WEG-2021-02). De knelpunten uit de vorige geluidsactieplannen zijn immers nog niet weggewerkt. Specifiek voor de stad Gent zijn (cfr bijlage B4) de meeste knelpunten uit de vroeger opgestelde knelpuntenlijst zelfs nog niet aangepakt; de andere zijn slechts "gedeeltelijk aangepakt". Dit is te wijten aan een tekort aan middelen. →Opmerking 5: Stad Gent betreurt dat de meeste knelpunten van de opgestelde lijst van het vorige plan, nog niet of hoogstens gedeeltelijk aangepakt zijn. Stad Gent betreurt ook dat met het nu voorliggende geluidsactieplan geen bijkomende ambities opgenomen zijn. We dringen er als Stad op aan om het budget te verhogen om op korte termijn de reeds lang vastgestelde knelpunten aan te pakken, zodat de bewoners en kwetsbare groepen die aan te hoge geluidsniveau's worden blootgesteld en ernstig gehinderd zijn langs belangrijke wegen, worden beschermd. Een verhoging van dit budget zal nodig zijn voor het behalen van de middellange termijndoelstelling (hoofdstuk 4.3), met name het realiseren van een trendbreuk richting minder ernstige geluidshinder en minder slaapverstoring vanwege verkeer.	49
ff.	Vraag naar monitoring van het verkeerslawaai in Gent – geluidsmetingen(opmerking bij hoofdstuk 7.2.4 Het departement Omgeving voert sinds 2011 jaarlijks een geluidsmeetcampagne uit langs de R1 in Antwerpen, op 6 meetlocaties (actie OMG-2021-06). Het doel is enerzijds om betrouwbare geluidsmetingen te verzamelen voor de validatie van de strategische geluidsbelastingkaarten. Anderzijds wordt met deze metingen de geluidsimpact van de werkzaamheden en maatregelen ter hoogte van de R1 (Oosterweelverbinding, Toekomstverbond) opgevolgd. De meetresultaten van de meetcampagnes zijn raadpleegbaar op de website van het departement Omgeving. →Opmerking 6: In Gent is er geen enkel geluidsmeetpunt van de Vlaamse overheid. Er lopen langs en door Gent drukke gewestwegen (en spoorwegen), die strategisch belangrijk zijn om op te volgen via jaarlijkse geluidsmeetcampagnes. Dit ter validatie van de gemodelleerde geluidsbelastingkaarten enerzijds. Anderzijds ter opvolging van zaken als de impact van een veranderende vloot, veranderende voertuigintensiteiten, aanpassing van de verkeerssnelheid, aanpassingen aan het wegdek en opvolging van de geluidsbelasting ter hoogte van infrastructuurprojecten in onderzoek (Masterproject Transitie B401 en Complex project E17-viaduct Gentbrugge). We vragen als	49

	Stad – afgaand op het aantal meetpunten in de stad Antwerpen en het verschil in aantal inwoners - minimum 3 meetlocaties, waarbij de locaties onderling af te stemmen zijn tussen het dOMG en de stad Gent. Daarnaast lijkt een meer toegankelijke visualisatie van de evolutie van de verschillende meetpunten nuttig. Bijvoorbeeld via kaarten en grafieken op de bestaande website (https://omgeving.vlaanderen.be/nl/geluidsmeetnet-cijfers-en-rapporten). Momenteel staan er vooral rapporten op de website.	
gg.	<u>Vraag naar snelheidsverlaging op R4, R40 en E17 en naar een kader voor initiatiefrecht door agglomeraties voor een snelheidsverlaging op gewestwegen (hoofdstuk 7.1)</u> De Stad Gent blijft ervoor pleiten dat er binnen de stadsregio een snelheidsregime van max 90 km/u wordt ingevoerd op de R4, en max. 90 of 100 km/u op de E40 en E17. Daarnaast kan op plaatsen doorheen woonkernen, waar geluidswerende constructies geen wenselijke oplossing zijn, snelheidsverlaging een alternatieve flankerende maatregel zijn. We zijn daarom vragende partij voor een uitgewerkt kader die de mogelijkheid biedt een snelheidsverlaging aan te vragen bij de Vlaamse overheid. → Opmerking 7: Stad Gent vraagt enerzijds een snelheidsregime van max. 90 km/u op de R4, en max. 90 of 100 km/u op de E40 en E17. Anderzijds is de Stad vragende partij voor een kader waarbinnen agglomeraties het initiatief kunnen nemen om een snelheidsverlaging aan te vragen op gewestwegen.	49
hh.	Vraag naar evaluatie van de impact op nachtelijk geluid bij een mogelijke stimulans van nachtlogistiek (algemene opmerking) In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2024-2029 staat bij OD 6.5 “Efficiënter Goederenvervoer over de weg” dat zal onderzocht worden hoe – conform de herziene Europese tolrichtlijn - de CO2-uitstoot kan geïntegreerd worden in de kilometerheffing en tegelijk zal bekeken worden hoe de kilometerheffing kan geoptimaliseerd worden om bijvoorbeeld nachtlogistiek te stimuleren en een verschuiving van vrachtwagens naar bestelwagens te vermijden. → Opmerking 8: De Stad vraagt bij het onderzoek naar het stimuleren van nachtlogistiek, de geluidsimpact te evalueren, waaronder op de lokale wegen nabij de bestemmingen.	49
ii.	Een trendbreuk is dit plan zeker niet zo worden geen nieuwe prioritaire zones afgebakend, maar wordt er enkel gefocust op de prioritaire zones die in de vorige geluidsactieplannen werden aangeduid. Uit de lange knelpuntenlijst (bijlage 4) bij dit plan blijkt dat er amper ingrepen zijn gebeurd op de 86 opgelijste knelpunten. Bij het merendeel staat enkel ‘nog niet uitgevoerd’ of ‘geen nieuws’. Slechts 13 knelpunten werden aangepakt, meestal slechts gedeeltelijk. Verder aanmodderen met deze lijst is géén trendbreuk.	50
jj.	Plandrempel te hoog Om een prioriteitenlijst van knelpunten op te stellen, vertrekt het geluidsactieplan voor belangrijke wegen van een drempel van 70 decibel, gecombineerd met de aanwezigheid van	50

	woningen in de omgeving.70 dB is een zeer hoge plandrempel: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten zelfs niet in beeld komen en ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont opnieuw aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod. En de vraag is nog maar of ze ook echt zullen worden aangepakt. Veel projecten voor geluidsschermen of een stille wegverharding zitten nog steeds in de onderzoeksfase of moeten nog uitgevoerd worden. BBL vraagt daarom een versnelling van de aanpak en de uitvoering van concrete acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.	
kk.	Maatregelen noodzakelijk om groei van het verkeer af te remmen Vlaanderen slaagt er niet in om de verkeersgroei te beheersen, terwijl dit uitgangspunt een belangrijke maatregel is voor het behalen van de doelstellingen van zowel het Luchtbeleidsplan 2030 als van de geluidsactieplannen. Er zijn geen elementen die wijzen op een trendbreuk voor gemotoriseerde voertuigen. Integendeel, het aantal gemotoriseerde voertuigen stijgt jaar na jaar, alsook de afgelegde afstand . Het geluidsactieplan geeft zelf aan dat enkel inzetten op meer geluidswerende constructies en stillere wegverhardingen, veel geld kost en lang duurt. Daarom moet “vooral ook op een beheersing van de verkeersgroei door o.a. het inzetten op een modal shift” worden ingezet. BBL is het volledig eens met dit uitgangspunt, maar dat wordt zeer mager ingevuld. Om de groei van het autoverkeer af te remmen, zijn zowel push- als pull-maatregelen noodzakelijk. Nu voorziet het geluidsactieplan enkel maatregelen om de overstap naar alternatieven te stimuleren of het rijgedrag te veranderen, maar het plan bevat geen sturende maatregelen om de groei van het autoverkeer echt te beperken BBL stelt daarom voor om de kilometerheffing voor vrachtwagens in de eerste plaats uit te breiden naar lichte vracht. BBL is er verder voorstander van om de kilometerheffing in een volgende fase uit te breiden naar al het autoverkeer. Dit werd in het verleden ook gevraagd in een gezamenlijk advies van Minaraad en SERV. Daar is een duidelijk maatschappelijk draagvlak voor. En zonder een sturend instrument zoals een kilometerheffing, blijft het dweilen met de kraan open in de geluidsactieplannen. Verder vraagt BBL om ook de salariswagen te vermelden in dit plan. Hoewel dit een federale bevoegdheid is, zou Vlaanderen er bij het federale niveau op moeten aandringen om het systeem van tankkaarten en salariswagens uit te faseren.	50
ll.	Geen enkele maatregel voor gevoelige functies De Europese geluidsrichtlijn voorziet dat er maatregelen genomen worden om kwetsbare functies zoals scholen, crèches en ziekenhuizen te vrijwaren van geluidsoverlast. In het	50

	geluidsactieplan wordt wel opgelijst hoeveel kwetsbare locaties binnen de geluidscontouren liggen, maar hiervoor is verder in het plan geen enkele specifieke actie voorzien. Het gaat om honderden scholen en crèches die te veel verkeerslawaai ondergaan. Specifiek op vlak van leerontwikkeling bij kinderen zijn de WHO richtlijnen uit de Guidelines for Community Noise van 1999 van kracht: "The inability to understand speech results in a large number of personal handicaps and behavioural changes. Particularly vulnerable are the hearing impaired, the elderly, children in the process of language and reading acquisition, and individuals who are not familiar with the spoken language." Voor overdag wordt binnen in klaslokalen een grenswaarde vermeld van 35 dBA LAeq (50 dBA aan de buitengevel) tijdens de lesuren omdat anders de spraakverstaanbaarheid en dus de kennisoverdracht worden bemoeilijkt. Het gaat hier over onze opgroeiende kinderen, die in de geluidsbelaste zones nu al af te rekenen krijgen met concentratieproblemen en leerachterstand oplopen. Daarom vragen wij expliciet om in dit geluidsactieplan maatregelen te nemen om kwetsbare functies zoals scholen te beschermen tegen geluidsoverlast van drukke wegen.	
mm.	Ook rolgeluid van banden aanpakken Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid van banden toe. Bij de grotere snelheden stijgt het belang van het rolgeluid t.o.v. van het motorgeluid en wordt het de belangrijkste geluidsbron. Bij personenauto's is dit al het geval bij lagere snelheden dan bij vrachtwagens. Elektrische wagens zijn bij snelheden tot 50 km/h stiller dan auto's met een benzine- of dieselmotor. Bij hogere snelheden zoals op autosnelwegen en belangrijke doorgangswegen overheerst zowel bij personenauto's als vrachtverkeer het rolgeluid. In de EU-bandenklassen wordt ook rekening gehouden met het externe geluid dat een band produceert tijdens het rijden. Het geluidsniveau wordt ingedeeld in klasse A, B of C. Het rolgeluid van de band wordt gemeten in decibel en het exacte aantal wordt weergegeven in het onderste gedeelte van het label. Banden met een laag geluidsniveau hebben een waarde tussen 67 en 71 dB. Een band met het hoogste niveau produceert geluidsgolven tussen 72 en 77 dB. Een toename van maar een paar decibel betekent een groot verschil in geluidsniveau. Bij een verschil van slechts 3 dB produceert een band zelfs twee keer zo veel extern geluid. BBL vraagt daarom in het geluidsactieplan een actie op te nemen om dit rolgeluid aan te pakken	50
nn.	Budget voorzien via KM-heffing BBL is er zich van bewust dat maatregelen om geluidshinder te beperken veel geld kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het plaatsen van geluidsschermen zijn dure ingrepen. Vanuit de vaststelling dat wegverkeer de belangrijkste bron is van geluidshinder en vanuit het algemeen aanvaarde principe 'de vervuiler betaalt', is het voor BBL logisch dat hiervoor budget vrijgemaakt wordt via verkeersbelastingen. In	50

	het nu voorliggende ontwerp geluidsactieplan komen de kosten zelfs niet aan bod. In het vorige geluidsactieplan voor belangrijke wegen werd 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”. BBL vraagt nogmaals en expliciet om in de geluidsactieplannen op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst hopelijk ook voor lichte vracht en personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren. Ook in het gezamenlijk advies van Mina-Raad en SERV over de geluidsactieplannen, wordt dit gevraagd. Hier is dus een breed maatschappelijk draagvlak voor	
oo.	Nood aan een operationeel Beleidsplan Ruimte 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. In de komende decennia zal Vlaanderen een significante bevolkingsgroei kennen. Het is belangrijk dat deze residentiële groei geconcentreerd wordt in stedelijke kernen om de druk op open ruimte, natuur en sterk vertakte nutsvoorzieningen te verminderen. Er moet in de eerste plaats voor gezorgd worden dat het probleem niet nog groter wordt, door onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties niet te ontwikkelen. De geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Anders blijven we dweilen met de kraan open.	50
pp.	Geluidsoverlast autostrade thv [adres gekend]	51
qq.	In het [adres gekend] hebben wij erge geluidsoverlast, mét gevolgen voor onze gezondheid (oa. slaaprust) Dit is het gevolg van de nabije kruising van de E40, A10 en A18, -op een verhoging die de overlast nog erger maakt- en met een dubbele afrtit. De huidige geluidswal en de aarden berm zijn absoluut onvoldoende, eerder symbolisch. Gaarne nodig ik U om bij ons [adres gekend]) de nodige geluidsmetingen te doen, om de situatie te objectiveren. Het ongenoegen heerst bij alle bewoners van het Flamincka Park. Daarnaast worden ook de vele wandelaars (al dan niet met hond) getroffen, die een stillere en gezondere omgeving zeker zouden appreciëren. In de hoop op een positieve reactie, verblijf ik,	52
rr.	in het dossier ontbreekt handhaving als maatregel. Een trajectcontrole op de 90km/h E34 op de doortocht van Zelzate kan helpen.	54
ss.	Een kern als Zelzate vlakbij E34 en R4 telt 13000inw met veel gehinderde, maar is geen knelpunt voor AWV.	54

tt.	beheersmaatregelen zoals hakbeheer op autostradebermen hebben de overlast verslecht. Ook meerdere jaren na het haakwerk blijft de geluidsituatie verslecht	54
uu.	Gezien de verkeersdruk alsmaar toeneemt en gaat de leefkwaliteit evenredig achteruit, wat nefast is voor de nachtrust en de gezondheid van de bewoners van Ettelgem. Er wordt vastgesteld dat de plandrempel om geluiddempende maatregelen te nemen een drempelwaarde is van LDen>=70dB en dat de meeste maatregelen die rond Ettelgem zullen genomen worden het aanleggen van stillere wegverhardingen zullen zijn. Voor de aanleg van geluidswerende constructies is zelfs een drempelwaarde vereist die hoger is dan 80dB(A). Het plaatsen van een dergelijke constructie zou nochtans een positieve impact hebben op de leefkwaliteit van de plaatselijke bewoners. Het doorschuiven van de kost voor het optrekken van een geluidsmuur naar de lokale overheid lijkt onbillijk, gezien de overlast te wijten is aan belangrijke wegen die onder het beheer vallen van de Vlaamse overheid. De stad Oudenburg stelt voor om de geluidsdrukdrempel voorzien in overdrachtsmaatregel WEG-2021-04 (Samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidswerende constructies) te verlagen van 80dB(A) naar 55dB(A).	56
vv.	Er wordt opgemerkt dat een geluid met een gemiddeld niveau boven 55 dB(A) door de Wereldgezondheidsorganisatie (het gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat tot doel heeft om de gezondheid van de wereldbevolking te verbeteren) als gevaarlijk voor de volksgezondheid beschouwd, omdat dit een zwaar verstoorde nachtrust veroorzaakt, en een verhoogde kans op de ontwikkeling van cardiovasculaire ziektes, zoals een hoge bloeddruk en een vernauwing van de kransslagaders, wat kan leiden tot een hartinfarct. Er wordt besloten dat de maatregelen die de Vlaamse overheid voorstelt in het plan onvoldoende zijn voor het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de (nabije) omgeving van de E40 (en de A10) in het algemeen, en het terugdringen van de geluidsoverlast in Ettelgem in het bijzonder. De stad Oudenburg voor om de norm voor het nemen van maatregelen te verlagen tot een geluidsdruk van LDen>=55dB(A), in overeenstemming met de drempel die de Wereldgezondheidsorganisatie vooropstelt	56
ww.	De stad Oudenburg is van oordeel dat het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke wegen geen rekening houdt met de realiteit van een gemeente als Oudenburg die doorkruist wordt door zowel de A10 als de A18, en waar de A18 zelfs boven het woongebied van Ettelgem loopt op een verhoogde bedding, wat zorgt voor de nodige overlast voor heel wat inwoners, en wenst derhalve bezwaar in te dienen tegen het ontwerp geluidsactieplan..	56
xx.	Er wordt verduidelijking gevraagd over het onderzoek naar de bronmaatregelen zoals de aanleg van stillere wegverhardingen in Zelzate.	57

yy.	Impactberekening van de geluidswerende constructies bij de Tunnellaan, Heidelaan en Schepen René De Deckerlaan en evaluatie ervan wordt gevraagd. Aanpassingen aan de geluidsschermen zijn onontbeerlijk	57
zz.	Er dienen geluidsschermen langsheen de Kasteelstraat, Veldstraat en Hans Kochlaan te Zelzate geplaatst te worden zoals opgenomen in de omgevingsvergunning OMV_2020175352. Controlemetingen na het plaatsen de geluidsschermen dienen te gebeuren.	57
aaa.	De R4 West, R4 Oost, de E34 en de omliggende omgeving in Zelzate dienen beschouwd te worden als knelpunten en prioritaire zones	57
bbb.	Gezien de blootstelling en gezondheidseffecten dient de plandrempel van 70 dB Lden geëvalueerd te worden	57
ccc.	Zelzate dient wel opgenomen te worden in het geluidsactieplan 2025 – 2029, zo ook als knelpuntzone.	57
ddd.	Niet opgemerkte hinder dat effect heeft op de gezondheid is van toepassing.	57
eee.	Zelzate heeft nood aan stiltegebieden.	57
fff.	Het hakhoutbeheer langs de E34 heeft de overlast duidelijk verhoogd.	57
ggg.	Er is tevens betere handhaving van de snelheid van 90km/uur op de E34 aan de orde	57
hhh.	In het kader van de publieke consultatie over geluidsactieplannen wil ik graag mijn advies delen met betrekking tot de actie: "Onderzoek naar de praktische en financiële mogelijkheden hoe groen en biodiversiteit de subjectieve geluidskwaliteit kunnen verbeteren." Advies: Uit diverse studies blijkt dat groene wanden een positief effect hebben op zowel de objectieve als subjectieve geluidsbeleving. Zo kunnen groene gevels bijdragen aan de akoestische isolatie van gebouwen en de vermindering van stedelijk lawaai. Daarnaast bieden groene wanden bijkomende voordelen op het gebied van waterbeheer, welzijn en koeling. Ze dragen bij aan een betere luchtkwaliteit, beperken de klimaatopwarming, zorgen voor extra waterbuffering en verhogen de stedelijke biodiversiteit. In Vlaanderen hebben organisaties zoals Buildwise (voorheen WTCB), Muurtuin.be,... expertise opgebouwd in het onderzoeken en implementeren van groene wanden. Verschillende wetenschappelijke publicaties over de akoestische prestaties van groene wanden en hun bijdrage aan een aangenamere leefomgeving zijn beschikbaar. Groene wanden ter verbetering van het akoestische binnen- en buitenklimaat (WTCB , 2020) Evaluation of green walls as a passive acoustic insulation system for buildings Vertical Greening Systems for Acoustic Insulation and Noise Reduction ...	58

	Internationaal speelt dit in op de visie van Singapore "City in a garden"	
iii.	Geneeskunde voor het Volk Zelzate ondersteunt de vraag van het gemeentebestuur van Zelzate naar: verduidelijking over het onderzoek naar de bronmaatregelen zoals de aanleg van stillere wegverhardingen in Zelzate. impactberekening van de geluidswerende constructies bij de Tunnellaan, Heidelaan en Schepen René De Deckerlaan en evaluatie ervan. Aanpassingen aan de geluidsschermen zijn onontbeerlijk. plaatsing van geluidsschermen langsheen de Kasteelstraat, Veldstraat en Hans Kochlaan te Zelzate zoals opgenomen in de omgevingsvergunning OMV_2020175352. + controlemetingen na het plaatsen de geluidsschermen. De R4 West, R4 Oost, de E34 en de omliggende omgeving in Zelzate te beschouwen als knelpunten en prioritaire zones. gezien de blootstelling en gezondheidseffecten de plandrempel van 70 dB Lden te evalueren We stellen tenslotte vast dat in het dossier handhaving als maatregel ontbreekt. Een trajectcontrole op de 90 km/h E34 op de doortocht van Zelzate kan helpen	59
jjj.	Meer nog, het toevoegen van een plandrempel van 70dB, een zelf uitgevonden drempel die op geen enkele VLAREM of WHO-norm gebaseerd is, dient om de schijn op te wekken dat er daadkrachtige maatregelen genomen worden om het omgevingslawaai terug te dringen (wat dus niet zo is). Deze 70dB drempel dient dus enkel om het gebrek aan geluidsacties die daadwerkelijk de gezondheid op lange termijn verbeteren te verbergen. In plaats van de plandrempel van 70dB gelden de VLAREM II-milieukwaliteitsnormen voor het omgevingsgeluid in open lucht zoals opgelijst in de VLAREM-bijlage 2.2.1. Weginfrastructuur met geluidswerin, fluisterasfalt en meerdere rijstroken zijn infrastructuurinrichtingen en het Vlarem II. Art. 2.2.1.1 specificeert letterlijk dat ter beoordeling van het geluid van inrichtingen de waarden van de milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht uit de bijlage als richtwaarden gelden. Het specifieke geluid afkomstig van (het gebruik van) de inrichting, bv. een autosnelweg, moet aan die richtwaarden getoetst worden (wat niet gebeurt). In woongebieden met kmo-zone in de buurt spreken we zo van slechts maximum 50dB overdag en 40 à 45 dB 's nachts. Gezien de logaritmische schaal van dB betekent dit een geluidsniveau tot 30 keren kleiner dan de verzonnen plandrempel van 70dB. De Vlaamse Overheid zou het voorbeeld moeten geven, en zijn eigen VLAREM-regelgeving respecteren in plaats van drempels te verzinnen om het falend beleid te maskeren. Hoe hypocriet is het dat de Vlaamse milieu-inspectie vanaf een geluidsemissie van 55dB een vergunde privé	34

	exploitatie met bv. privéwegen zal beboeten of stil leggen conform de VLAREM geluidsnormen, maar voor de weginfrastructuur in eigen beheer zelf een drempel van 70 dB hanteert voor het wegverkeer dat ze toelaten op die infrastructuur. Kortom: de plandrempel van 70 dB is volksverlakkerij	
kkk.	"Goedkeuring en installatie van controletoestellen voor de geluidsmeting van de gemotoriseerde tweewielers en controle van het geluid op het niveau van de technische keuring."Het zou goed zijn ook iets te vermelden rond controle of geluidbeheersing van motorfietsen, aangezien de technische apparatuur bestaat	FOD Mobiliteit en Vervoer
lll.	De focus op zones met een hoge geluidsbelasting wordt in de geluidsactieplannen gelegd door te voorzien in plandrempels. De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten	Minaraad en SERV
mmm.	Vlaanderen slaagt er niet in om de verkeersgroei te beheersen terwijl dit uitgangspunt een belangrijke maatregel is voor het behalen van de doelstellingen van het Luchtbeleidsplan 2030 en de geluidsactieplannen. Uit de evaluatie blijkt dat er weinig aangrijpingspunten zijn voor verbetering: "Ondanks de inspanningen die geleverd worden en de investeringen in infrastructuur voor alternatieve modi die zijn gedaan, slagen we er tot nu moeilijk in om de verkeersgroei te beheersen. Beterschap lijkt echter in zicht. Het fietsgebruik zit in de lift, hopelijk een eerste teken dat het tij aan het keren is." Ook in het nieuwe plan gaat men uit van een beheersing van de verkeersgroei. De raden hebben hun twijfels bij dit uitgangspunt. De vraag is of het plan wel voldoende rekening houdt met evoluties op de langere termijn zoals de bevolkings-aangroei, steeds kleinere gezinnen, de ouder wordende bevolking die eerder de auto neemt dan de fiets, de evolutie naar elektrische voertuigen waardoor afgelegde kilometers als minder milieuschadelijk beschouwd worden, … De raden vinden het positief dat het aandeel van verplaatsingen met de fiets in 2022 gestegen is tot ongeveer 18%. Voor 2025 voorziet 'De Grote Versnelling' een aandeel van 20%. Het Masterplan Fiets 20257 beoogt dat tegen 2040 minstens 30% van de verplaatsingen per fiets gebeurt. Er zijn wel weinig nieuwe elementen die wijzen op een trendbreuk voor gemotoriseerde voertuigen. Integendeel het aantal gemotoriseerde voertuigen stijgt jaar na jaar alsook de afgelegde afstand.	Minaraad en SERV
nnn.	De raden herhalen hun voorstel dat een deel van de opbrengsten van de kilometerheffing hierbij kan 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'	Minaraad en SERV

ooo.	Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid van banden toe. Bij de grotere snelheden stijgt het belang van het rolgeluid t.o.v. van het motorgeluid en wordt het de belangrijkste geluidsbron. Bij personenauto's is dit al het geval bij lagere snelheden dan bij vrachtwagens. Elektrische wagens zijn bij snelheden tot 50 km/h stiller dan auto's met een benzine- of dieselmotor. Bij hogere snelheden zoals op autosnelwegen en belangrijke doorgangswegen overheerst zowel bij personenauto's als vrachtverkeer het rolgeluid. In de EU-bandenklassen wordt ook rekening gehouden met het externe geluid dat een band produceert tijdens het rijden. Het geluidsniveau wordt ingedeeld in klasse A, B of C. Het rolgeluid van de band wordt gemeten in decibel en het exacte aantal wordt weergegeven in het onderste gedeelte van het label. Banden met een laag geluidsniveau hebben een waarde tussen 67 en 71 dB. Een band met het hoogste niveau produceert geluidsgolven tussen 72 en 77 dB. Een toename van maar een paar decibel betekent een groot verschil in geluidsniveau. Bij een verschil van slechts 3 dB produceert een band zelfs twee keer zo veel extern geluid. De raden vragen om dit potentieel te onderzoeken en desgevallend ook initiatieven te nemen op vlak van bijvoorbeeld bijkomend onderzoek, metingen en testen, beïnvloeding van de Europese wetgeving, voorlichting, convenanten, financiële instrumenten, handhaving, etc. zodat gebruikers kiezen en overstappen naar meer milieuverantwoorde banden.	Minaraad en SERV
ppp.	Uit de actieplannen en de evaluatie 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 geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. In de komende decennia zal Vlaanderen een bevolkingsgroei ervaren. Het is belangrijk dat de residentiële groei geconcentreerd wordt in stedelijke kernen om de druk op open ruimte, natuur en sterk vertakte nutsvoorzieningen te verminderen. Vlaanderen moet streven naar een kwalitatieve versterking van de stedelijke kernen en/of een slimme manier van verdichting, zodat onder andere de geluidsoverlast (bv. nachtlawaai van uitgaande jongeren) niet toeneemt.	Minaraad en SERV

Inhoud van de opmerkingen

De inhoud van de opmerkingen werd voor deze fiche onderverdeelt in volgende aspecten:

- Vraag om budget vrij te maken via verkeersbelastingen;
- Overdrachtsmaatregelen;
- Prioritaire zones en plandrempel;
- Vraag voor maatregelen voor specifieke functies/gebieden;
- Monitoring van het verkeerslawaai;

- Opmerkingen en suggesties m.b.t. andere maatregelen, acties en flankerend beleid;
- Concrete hindersituaties en/of vraag voor specifieke maatregelen op een bepaalde locatie.

Fiche 3a - Vraag om budget vrij te maken via verkeersbelastingen

Specifieke inspraakreacties gaan in op het budget, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Er wordt in een inspraakreactie gevraagd om budget voor dit geluidsactieplan vrij te maken via verkeersbelastingen, daarbij wordt aangegeven dat in het ontwerp geluidsactieplan de kosten zelfs niet aan bod komen **(nn)**. Er is een expliciete vraag om in de geluidsactieplannen op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst hopelijk ook voor lichte vracht en personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren. **(nn, nnn)**
2. Er wordt in een inspraakreactie aangegeven dat in het nieuwe plan men uitgaat van een beheersing van de verkeersgroei en dat er twijfels zijn bij dit uitgangspunt. De vraag is of het plan wel voldoende rekening houdt met evoluties op de langere termijn zoals de bevolkingsaangroei, steeds kleinere gezinnen, de ouder wordende bevolking die eerder de auto neemt dan de fiets, de evolutie naar elektrische voertuigen waardoor afgelegde kilometers als minder milieuschadelijk beschouwd worden, … **(mmm)**

Reacties op de opmerkingen

1. Er wordt momenteel 100 miljoen euro van de inkomsten van de kilometerheffing begroot voor investeringen in de weginfrastructuur. Een beperkt bedrag (zo'n 5 miljoen euro) gaat naar enkele flankerende maatregelen en de resterende inkomsten vloeien door naar de algemene middelen van de Vlaamse overheid en worden zo ingezet voor andere beleidsdoeleinden.
2. Dit geluidsactieplan houdt wel rekening met toekomstige ontwikkelingen. Zo werden resultaten van doorrekeningen van de verkeersmodellen van departement MOW opgenomen. Er bestaat voor ieder verkeersmodel een toekomstscenario voor het jaar 2030. Bij de opbouw van dit toekomstscenario wordt rekening gehouden met een aantal verwachte evoluties voor dat jaar zoals ze bekend waren op het moment dat de dataverzameling gebeurd is. Voor deze doorrekeningen is nog een bijkomende controle gebeurd op het vlak van mee te nemen (vooral ruimtelijke) evoluties voor iedere vervoerregio in Vlaanderen. Andere evoluties werden eerder indirect meegenomen.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 3b - Bijkomende overdrachtsmaatregelen

Specifieke inspraakreacties gaan in op overdrachtsmaatregelen, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Vraag om onder 7.1.2 'Overdrachtsmaatregelen' het inzetten van diffractoren letterlijk op te nemen. Dit staat verder ook wel onder 7.2.4. 'andere acties en flankerend beleid' bij WEG-2021-08. **(y)**
2. Er wordt gevraagd om de geluidsdrukdrempel voorzien in overdrachtsmaatregel WEG-2021-04 (Samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidswerende constructies) te verlagen van 80dB(A) naar 55dB(A). **(uu)**

Reacties op de opmerkingen

1. Bij de "Overdrachtsmaatregelen" is er sprake van "geluidswerende constructies" waaronder o.a. geluidsschermen, gronddammen en diffractoren worden verstaan. Er is gekozen voor een algemene benaming van deze constructies om toekomstige innovaties niet uit te sluiten. Specifiek is het toepassen van diffractoren reeds mogelijk bij wegen met 2x1 rijstrook en waarbij er voldoende woningen binnen de 50 m van de rand van de weg aanwezig zijn. Verder is het onderzoek m.b.t. diffractoren opgenomen in de fiche "WEG-2021-08". Dit onderzoek spitst zich toe op de toepassing van diffractoren bij verschillende wegtypes (bv. wegen met 2x2 rijstroken of meer).
2. Samenwerkingsovereenkomst IX heeft tot doel een prioritering te geven aan woonzones in Vlaanderen voor het plaatsen van geluidswerende constructies én het motiveren van de lokale overheden om samen te werken om zwaar geluidsbelaste zones aan te pakken. Het verlagen van deze drempel van 80 dB(A) naar 55 dB(A) vernietigt dit opzet.

Aanpassingen in het actieplan

Naar aanleiding van punt 1 werd in het geluidsactieplan onder 7.1.2 verduidelijk dat onder geluidwerende constructies o.a. ook diffractoren kunnen worden verstaan.

Onder 7.2.2 'Overdrachtsmaatregelen' werd ook nog volgende verduidelijking toegevoegd:
In onderstaande fiches (WEG-2021-04), (WEG-2021-05) en (WEG-2016-06) wordt er gesproken van "geluidswerende constructies". Hier worden o.a. geluidsschermen, gronddammen, diffractoren en andere mogelijke toekomstige innovaties wat betreft overdrachtsmaatregelen onder verstaan.

Fiche 3c – Prioritaire zones en plandrempel

Specifieke inspraakreacties gaan in op prioritaire zones en plandrempel, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Er vraag is om ook een maatregel te voorzien waarin bijkomend zones gescand worden of ze in aanmerking komen als prioritaire zone **(bb)**.
2. Het actieplan is geen trendbreuk, er worden geen nieuwe prioritaire zones afgebakend en uit de lange knelpuntlijst (bijlage 4) blijkt dat er amper al ingrepen zijn gebeurd op 86 opgelijst knelpunten **(ii).**
3. Vraag om budget te voorzien om op korte termijn reeds lang vastgestelde knelpunten aan te pakken (opmerking bij hoofdstuk 6.1 en 7.2.2) **(ee)**, er wordt een versnelling van de aanpak en de uitvoering van concrete acties gevraagd **(jj)**
4. De ambitie van het geluidsactieplan is zeer beperkt. 70 dB is een zeer hoge plandrempel: volgens de WHO treden er al gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB **(jj).** Gezien de blootstelling en gezondheidseffecten dient de plandrempel van 70 dB L_{den} geëvalueerd te worden **(bbb, iii, jjj)**. Niet opgemerkte hinder dat effect heeft op de gezondheid is van toepassing **(ddd)**. Anderzijds stellen de SERV-en MINA-raad dat gezien het groot aantal knelpunten het logisch is dat prioriteit wordt gegeven aan de meest problematische knelpunten **(lll)**.
5. Er wordt gevraagd om de norm voor het nemen van maatregelen te verlagen tot een geluidsdruk van Lden >=55dB(A), in overeenstemming met de drempel die de WHO vooropstelt. **(vv)**
6. In een inspraakreactie wordt aangegeven dat art. 2.2.1.1. van VLAREM II specifieert dat ter beoordeling van het geluid van inrichtingen de waarden van de milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht uit de bijlage als richtwaarden gelden en dat het specifieke geluid afkomstig van (het gebruik van) de inrichting bv. een autosnelweg, aan de richtwaarden getoetst moet worden. In de inspraakreactie wordt daarbij aangegeven dat het hypocriet is dat de Vlaamse milieu-inspectie vanaf een geluidsemissie van 55dB een vergunde privé-exploitatie met bv. privéwegen zal beboeten of stil leggen conform de VLAREM geluidsnormen, maar voor de weginfrastructuur in eigen beheer zelf een drempel van 70dB hanteert voor het wegverkeer dat ze toelaten op die infrastructuur. **(jjj)**

Reacties op de opmerkingen

1. Er is ervoor gekozen om de bestaande prioritaire lijsten, zoals prioriteitenlijst en knelpuntenlijst, af te werken alvorens nieuwe prioritaire zones te definiëren. Daarom zullen er geen bijkomende zones gescreend worden. Het actieplan voorziet wel een vernieuwde aanpak qua opvolging van de huidige lijsten.
2. Het actieplan voorziet inderdaad geen nieuwe prioritaire zones. Het voorziet echter wel een vernieuwde aanpak qua opvolging van de huidige lijsten.
3. Het actieplan voorziet een vernieuwde aanpak voor de opvolging van prioritaire zones.
4. Het afbakenen van prioritaire zones, het onderzoeken van de meest efficiënte maatregel voor elke specifieke locatie, budgetten vrijmaken voor de werkzaamheden, overleg plegen met de lokale besturen en de uitvoering van de werkzaamheden op de planning zetten is een proces dat meerdere jaren in beslag kan nemen en waarvoor ook de nodige budgetten noodzakelijk zijn. Zoals ook aangegeven in het advies van MINA en SERV is het gezien het groot aantal knelpunten logisch dat prioriteit wordt gegeven aan de meest problematische knelpunten.

5. De richtlijn omgevingslawaai bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In het geluidsactieplan voor belangrijke wegen is dit vertaald in een 'plandrempel' van 70 dB. Bij het vaststellen van de plandrempel in de geluidsactieplannen voor de periode 2025-2029 werd rekening gehouden met eerder bepaalde plandrempels (consequentie in beleid), met de gezondheidswinsten die kunnen volgen uit de gekozen waarde, maar ook met de haalbaarheid, niet enkel technisch maar ook financieel, om de problemen te kunnen saneren binnen de looptijd van het actieplan.
6. De algemene geluidsvoorwaarden opgenomen in het VLAREM zijn van toepassing op (ingedeelde) inrichtingen. De openbare weg is geen inrichting zoals bedoeld in VLAREM en de geluidsvoorwaarden zijn dan ook niet van toepassing op de openbare weg. Het is eveneens onmogelijk om voor de openbare weg dezelfde geluidsvoorwaarden aan te houden als voor een individuele inrichting. De openbare weg moet immers niet één enkele inrichting maar alle inrichtingen en daarnaast ook alle woningen e.d. in de omgeving ontsluiten die elk op zich verkeer en dus ook geluid genereren.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 3d -Vraag voor maatregelen voor specifieke functies/gebieden

Specifieke inspraakreacties gaan in op maatregelen voor specifieke functies/gebieden, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Vraag om ook landelijke gebieden op te nemen in dit geluidsactieplan, zij hebben ook bescherming nodig. **(e)**
2. Vraag naar een kader voor advisering/opname van geluidswerende maatregelen bij niet MER-plichtige woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties door verkeer (opmerking bij hoofdstuk 4.5 en 7.2.3). **(dd)**
3. Vraag om in dit geluidsactieplan maatregelen op te nemen om kwetsbare functies zoals scholen te beschermen tegen geluidsoverlast van drukke wegen. **(ll)**
4. Men moet ervoor zorgen dat het probleem niet nog groter wordt door de onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties te ontwikkelen. De geluidsproblematiek wijst op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel Beleidsplan Ruimte Vlaanderen **(oo,ppp)**. Vlaanderen moet streven naar een kwalitatieve versterking van de stedelijke kernen en/of een slimme manier van verdichting, zodat onder andere de geluidsoverlast (bv. nachtlawaai van uitgaande jongeren) niet toeneemt. **(ppp)**

Reacties op de opmerkingen

1. De Richtlijn Omgevingslawaai heeft betrekking op belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, belangrijke spoorwegen met meer dan 30 000 treinpassages per jaar, belangrijke luchthavens met meer dan 50 000 vliegbewegingen en omgevingslawaai binnen belangrijke agglomeraties met dan 100 000 inwoners (onder omgevingslawaai wordt bedoeld: wegverkeerslawaai, spoorverkeerslawaai, vliegverkeerslawaai en industrie). Het actieplan focust zich in de eerste plaats hierop. Sommige van hoger bedoelde wegen en spoorwegen lopen door landelijke gebieden. Daarnaast zijn er in het actieplan ook een aantal acties opgenomen die betrekking hebben op landelijke stiltegebieden (in open ruimte) en luwte-oases (in kernen). Deze acties focussen zich op behoud van kwaliteit.
2. In het vorige geluidsactieplan 2019–2023 voor belangrijke wegen was de actie 'OMGEVING-2016-5 'Actualisatie MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: Afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties' opgenomen. In maart 2022 werden voor de discipline geluid in milieueffectenrapportering volgende fiches gepubliceerd:
   - Weg- en spoorverkeersgeluid
   - Nieuwe woonontwikkelingen

   Voor alle van toepassing zijnde aanmeldingen/kennisgevingen/startnota's, ingediend na 01/11/2022 worden bovenstaande fiches als referentiedocumenten beschouwd om de discipline geluid uit te werken. Deze actie werd in de vorige planperiode dus met succes uitgevoerd.

   Gemeentebesturen kunnen indien zij dit wensen deze kaders ook voor advisering van niet MER-plichtige woonontwikkelingen en/of infrastructuurprojecten hanteren.
3. In december 2024 heeft het Europese Milieuagentschap een briefing gepubliceerd over het effect van omgevingslawaai op de leesvaardigheden en het gedrag van kinderen in

Europa.[5] Een belangrijke conclusie van dit onderzoek is dat het verminderen van blootstelling thuis en op school deze negatieve uitkomsten kan minimaliseren wat hun levenslange kansen en kwaliteit van het leven kan beïnvloeden. Het is dus zeker relevant om ook maatregelen in het geluidsactieplan op te nemen die betrekking hebben op kwetsbare groepen zoals o.a. scholen en kinderdagverblijven. Volgende aanvullingen werden daarom in het geluidsactieplan aangebracht:

- Een bijkomende maatregelenfiche OMG-2021-10 "Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaai"
- De titel van de fiche OMG-2021-01 wordt gewijzigd in 'In kaart brengen van geluids- en **gezondheids**effecten van MER-plichtige ontwikkelingen. En de aanpak 2025 t.e.m. 2029 van deze fiche werd aangevuld met het volgende: "*Naast de bestaande m.e.r- beoordelingskaders zal ook worden onderzocht of ook een m.e.r.-beoordelingskader voor andere aan infrastructuurlawaai gevoelige gebouwen aangewezen is. Dit onderzoek zal o.a. betrekking hebben op scholen, ziekenhuizen en kinderdagopvangverblijven. Bij dit onderzoek zullen o.a. de meest recente Europese inzichten wat betreft gezondheidseffecten vanwege infrastructuurlawaai op kinderen in rekening worden gebracht.*"
- De fiche OMG-2021-08 'Bewustzijn verhogen en kennis opbouwen rond blootstelling aan en gezondheidseffecten van omgevingslawaai via burgerwetenschapsprojecten' werd aangevuld. In deze fiche werd onder aanpak 2025 t.e.m. 2029 het volgende aangevuld: *Specifiek voor het burgerwetenschapsproject De Oorzaak zal op basis van de verzamelde data verder onderzoek worden uitgevoerd ter ondersteuning van het nemen van beleidsmaatregelen ter hoogte van aan infrastructuurlawaai gevoelige gebouwen (o.a. scholen).*

4. Er is inderdaad nood aan een operationeel BRV dat ervoor kan zorgen dat de bijkomende woningen op goede locaties in de kern terecht komen. De huidige regering heeft alvast in haar Regeerakkoord de ambitie opgenomen om hier werk van te maken.

Aanpassingen in het actieplan

- Zie hierboven punt 3:
  - Een bijkomende maatregelenfiche OMG-2021-10 "Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen, kinderdagverblijven en residentiële zorginstellingen wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaai" werd aan het geluidsactieplan toegevoegd.
  - De titel van de fiche OMG-2021-01 wordt gewijzigd in 'In kaart brengen van geluids- en **gezondheids**effecten van MER-plichtige ontwikkelingen. En de aanpak 2025 t.e.m. 2029 van deze fiche werd aangevuld.
  - De fiche OMG-2021-08 'Bewustzijn verhogen en kennis opbouwen rond blootstelling aan en gezondheidseffecten van omgevingslawaai via burgerwetenschapsprojecten' werd aangevuld.

[5] The effect of environmental noise on children's reading ability and behaviour in Europe | European Environment Agency's home page

Fiche 3e - Monitoring van het verkeerslawaai

Specifieke inspraakreacties gaan in op monitoring van het verkeerslawaai, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Vraag naar monitoring van het verkeerslawaai in Gent – geluidsmetingen (opmerking bij hoofdstuk 7.2.4). Het departement Omgeving voert sinds 2011 jaarlijks een geluidsmeetcampagne uit langs de R1 in Antwerpen, op 6 meetlocaties (actie OMG-2021-06). Stad Gent vraagt afgaand op het aantal meetpunten in de stad Antwerpen en het verschil in aantal inwoners – minimum 3 meetlocaties, waarbij de locaties onderling af te stemmen zijn tussen het dOMG en de stad Gent. **(ff)**
2. Er wordt een meer toegankelijke visualisatie van de evolutie van de verschillende meetpunten gevraagd bijvoorbeeld via kaarten en grafieken op de bestaande website **(ff).**

Reacties op de opmerkingen

1. De meetcampagne die sedert 2011 tijdens de zomermaanden wordt georganiseerd langsheen de R1 in Antwerpen, op 6 meetlocaties, heeft ons totnogtoe in staat gesteld de gemodelleerde geluidbelasting te valideren met gemeten waarden. Ze heeft ons ook in staat gesteld de impact van sommige maatregelen in te schatten (verdwijnen van goederenvervoer en vernieuwing treinmaterieel op bepaalde spoorlijnen, aanleg van NGCS wegverharding) alsook het wegverkeer en de geluidsimpact ervan op één van de drukste wegen van Vlaanderen te monitoren. Daarenboven zijn de in het vooruitzicht gestelde (en inmiddels in uitvoering zijnde) infrastructuurwerken op de R1 een erg interessante case om op te volgen in functie van wijzigingen in geluidseffecten door de jaren heen. Departement Omgeving koos er in 2011 voor om deze opportuniteit op te nemen en zet sedertdien deze inspanning voort. Het geluidmeetnet van het Departement Omgeving wordt prioritair ingezet als ondersteunend beleidsinstrument op specifieke referentielocaties rond de luchthaven Brussel-Nationaal. Extra meetcapaciteit bovenop de bestaande is uiterst beperkt en er dient bijgevolg steeds de nodige prioritering gelegd te worden in functie van beschikbare middelen en menskracht. Departement Omgeving is bereid in overleg te treden met de stad Gent om de mogelijkheden voor meetinspanningen binnen de Gentse agglomeratie te verkennen. Mogelijks kunnen daarbij de knowhow en ervaring die door de stad Gent wordt ingewonnen als partner van het burgerwetenschapsproject De Oorzaak dienstig zijn.
2. Ook wat dit betreft zijn menskracht en middelen beperkende factoren. Voor wat betreft de geluidsmeetdata die we verzamelen rond de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gewerkt aan een betere ontsluiting naar burgers. Hiervoor kan verwezen worden naar het geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 3f - Opmerkingen en suggesties m.b.t. andere maatregelen, acties en flankerend beleid

Specifieke inspraakreacties gaan in op andere maatregelen, acties en flankerend beleid, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Er is vraag naar een wettelijk geluidskader voor het geluid van bromfietsen en motoren **(b)**, vraag om iets te vermelden rond controle of geluidsbeheersing van motorfietsen, aangezien de technische apparatuur bestaat. **(kkk)**
2. Vraag naar een snelheidsregime van max. 90 km/u op de R4, en max. 90 of 100 km/u op de E40 en E17. **(gg)**
3. Vraag voor een kader voor initiatiefrecht door agglomeraties voor een snelheidsverlaging op gewestwegen (hoofdstuk 7.1). **(gg)**
4. Vraag om bij het onderzoek naar het stimuleren van nachtlogistiek (opgenomen in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029) de geluidsimpact te evalueren, waaronder op de lokale wegen nabij de bestemmingen. **(hh)**
5. Het inzetten op een modal shift wordt zeer mager ingevuld. Het plan bevat geen sturende maatregelen om de groei van het autoverkeer echt te beperken, daarom worden voorgesteld volgende maatregelen te nemen **(kk):**
    a. Kilometerheffing voor vrachtwagens in de eerste plaats uit te breiden naar lichte vracht. En in een verdere fase uit te breiden naar al het autoverkeer. **(kk)**
    b. Vraag om ook de salariswagen in dit plan te vermelden en dat Vlaanderen op het federale niveau op moet aandringen om het systeem van tankkaarten en de salariswagen uit te faseren. **(kk)**
6. Er wordt gevraagd om het potentieel van bandengeluid te onderzoeken en desgevallend ook initiatieven te nemen op vlak van bijvoorbeeld bijkomend onderzoek, metingen en testen, beïnvloeding van de Europese wetgeving, voorlichting, convenanten, financiële instrumenten, handhaving, etc. zodat gebruikers kiezen en overstappen naar meer milieuverantwoorde banden. **(ooo, mm)**
7. Handhaving als maatregel ontbreekt. Een trajectcontrole op de 90 km/h E34 op de doortocht van Zelzate kan helpen. **(rr, ggg, iii)**
8. Beheersmaatregelen zoals hakbeheer op de autostradebermen hebben de overlast verslecht. **(tt)** Het hakhoutbeheer langs de E34 heeft de overlast duidelijk verhoogd. **(fff)**
9. Er wordt verduidelijking gevraagd over het onderzoek naar de bronmaatregelen zoals de aanleg van stillere wegverhardingen in Zelzate. **(xx, iii)**
10. Zelzate heeft nood aan stiltegebieden. **(eee)**
11. Advies bij "Onderzoek naar de praktische en financiële mogelijkheden hoe groen en biodiversiteit de subjectieve geluidskwaliteit kunnen verbeteren". Er wordt gewezen om de talrijke positieve effecten van groene wanden en de expertise die reeds werd opgebouwd binnen Vlaanderen. **(hhh)**

Reacties op de opmerkingen

1. Voor bromfietsen en andere voertuigen bestaan er in België normen voor de toegestane geluiduitstoot (geluidemissie). Die zijn op Europees niveau geregeld, en worden in België door de federale overheid in Belgische wetgeving omgezet. Specifiek voor wat betreft bromfietsen en motorfietsen is die omzetting gebeurd via het K.B. van 10 oktober 1974

(Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen: Hoofdstuk III. Technische eisen, artikel 9. Geluid voortgebracht door de nieuwe voertuigen). Zie http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-101074/553-art9. Dit KB maakt deel uit van de zogenaamde wegcode. De lokale politie is bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving ervan.

Sinds 1 juli 2014 is de technische keuring van motorvoertuigen ingevolge de zesde staatshervorming officieel een bevoegdheid geworden van de Vlaamse overheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken) In de Europese Richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens worden lidstaten verplicht om vanaf 1 januari 2022 motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm^3 aan een periodieke technische keuring te onderwerpen. Dit betekent dus dat een technische inspectie (inclusief een controle op de geluidsproductie) vanaf dan opgelegd zal worden voor motor- en bromfietsen die vallen onder deze Europese verplichting.

2. In 2019 werd er door Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Departement Omgeving en Agentschap Wegen en Verkeer een studie uitgevoerd naar de impact van snelheidsregimes op ring- en snelwegen op mobiliteit en luchtkwaliteit. De R4 komt in deze studie niet voor omdat er niet voldoende bebouwing/bewoning dicht genoeg bij de snelweg is in zones met hoge uitstoot, dus allerhande positieve effecten naar luchtkwaliteit die de stad met die snelheidsbeperkingen ook zou willen bereiken zullen daar zeer beperkt zijn. Op de E17 en E40 is er al een dynamisch verkeersmanagement, dit zorgt voor een snelheidsverlaging bij grote drukte. Voormalig minister voor mobiliteit en openbare werken (Lydia Peeters) is wel ingegaan op de vraag om de snelheid voor vrachtwagens op het viaduct te verlagen naar 70 km/u.
3. De gemeenten kunnen nu al het snelheidsregime aanpassen op gewestwegen via een aanvullend reglement. Het departement MOW moet dit uiteraard wel bekrachtigen (AWV geeft daarin advies). AWV heeft een afwegingskader voor de rijsnelheid in de bebouwde kom. Het is het aangewezen middel om op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, op een eenduidige manier snelheidsregimes te bepalen. De harmonisering van de snelheidslimieten bevordert immers de leesbaarheid en bijgevolg ook de verkeersveiligheid.
4. Er is momenteel nog geen beslist beleid over het stimuleren van nachtlogistiek. Als dit gebeurt, is dat waarschijnlijk via een aanpassing van de kilometerheffing. Een dergelijk onderzoek houdt rekening met mogelijke (ongewenste) effecten waaronder nachtlawaai.
5. a. Er zijn geen plannen om de kilometerheffing vrachtwagens uit te breiden naar lichte vracht of personenverkeer via de weg.

   Er zijn wel plannen voor een 'digitaal systeem voor buitenlandse voertuigen/wegenvignet' zoals vermeld in het regeerakkoord dat momenteel wordt onderzocht door Vlabel/kabinet Weyts. Het vignet zou zowel voor personenwagens als lichte vracht van toepassing zijn.

   b. In het reeds door de Vlaamse Regering goedgekeurd luchtbeleidsplan is op p. 78-79 het volgende opgenomen. *"De federale overheid is bevoegd voor een gedeelte van het verplaatsingsgedrag. Een belangrijk aspect hierin zijn de salariswagens. Het bezit van een salariswagen en de terugbetaling van de brandstofkosten leiden immers tot meer gereden kilometers. Een aanpassing van dit systeem is vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt dan ook aangewezen. We volgen de ontwikkelingen op rond het mobiliteitsbudget en vragen een bijsturing indien nodig. We pleiten eveneens voor het fiscaal stimuleren van zachte mobiliteit, alsook het gebruik van andere vervoersmodi dan personenwagens (stappen, fietsen, openbaar vervoer). De uitbouw van een robuust, slim, multimodaal geïntegreerd*

mobiliteitsysteem met voldoende capaciteit moet vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven mogelijk maken, wat ook de luchtkwaliteit ten goede komt, en noopt doorgedreven inspanningen op het vlak van het spoorvervoer."

6. In de afgelopen jaren werd er door het Agentschap Wegen en Verkeer al ingezet op het opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven aangaande de geluidsemissienormering van banden via de CEDR (Conference of European Directors of Roads) werkgroep. Een evaluatie van deze werkzaamheden is opgenomen in de Evaluatie van het vorige geluidsactieplan 2019 – 2023 voor belangrijke wegen (zie Actie WEG-2016-16). De FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor de productnormen van banden. De FOD Mobiliteit en Vervoer volgt hierover de werkzaamheden in de UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe*) op.

   In 2021 informeerde de FOD Leefmilieu consumenten, professionelen en mobiliteitsoverheden over veranderingen in de regelgeving inzake de etikettering van banden met betrekking tot brandstofefficiënte, veiligheid en geluid. De informatie over deze verordening is te vinden op de website van de federale overheid (bestemd voor de consumenten). De FOD Leefmilieu is ook verantwoordelijk voor de implementatie en marktcontrole van het bandenlabel. De FOD Leefmilieu heeft op dit moment geen plannen om nieuwe initiatieven hierrond te ondernemen zoals sensibilisering en handhaving. Hierbij moet ook opgemerkt worden dat de karakteristieken van banden ook andere effecten hebben op het milieu en dat bepaalde kenmerken voor banden niet altijd positief zijn voor alle milieuaspecten. Zo maken zachtere banden minder lawaai maar zijn ze minder brandstofefficiënt (slechter voor het klimaat) en komt er door de wrijving met de weg ook meer microplastics vrij. In het geluidsactieplan werd er daarom gekozen om op andere acties in te zetten.
7. Er zijn voor handhaving (in het bijzonder camera's/trajectcontroles) wel een aantal zaken waarmee rekening gehouden moet worden zoals:
   - het proportionaliteitsbeginsel: is trajectcontrole de enige oplossing voor een bepaald probleem (lees is er daar een groot veiligheidsissue of probleem met hoge snelheden), of is een ad hoc controle door politie niet meer aangewezen;
   - prioriteiten voor trajectcontroles: deze werden tot op heden gesteld op basis van de combinatie van ongevalsgegevens en gemeten snelheden.

   Na onderzoek kan geconcludeerd worden dat deze locatie in elk van de rijrichtingen in aanmerking kan komen voor trajectcontrole, maar ze zou in de ranking (vergelijking met andere geselecteerde locaties) laag scoren.
8. Door het inkorten van de beplanting zijn de weg en het bijbehorende verkeer meer zichtbaar. Dan lijkt het ook alsof je het lawaai van de weg beter hoort. De ingreep heeft geen invloed op het geluidsniveau van een nabijgelegen weg. Beplanting heeft slechts een beperkt effect op geluidsdemping en houdt enkel geluid tegen als het gaat om een zeer dichte beplanting van bomen of struiken van enkele tientallen meters breed die gesloten is van bodem tot kruin. Het Agentschap Wegen en Verkeer zet in op verder onderzoek zodat zij nog beter de fysische en psychologische aspecten kunnen inschatten en begrijpen.
9. Specifiek voor de gemeente Zelzate is de Nota Stille Wegverhardingen voor het gedeelte van de E34/A11/N49 tussen refpt. 101.350 en 105.350 van toepassing.
10. Stiltegebieden zijn grotere aaneengesloten gebieden in de open ruimte en zijn niet overal in Vlaanderen te realiseren. Door te werken aan luwte-oases of kleine, prikkelarme plekken met natuurlijke elementen zoals bomen of water kan akoestische kwaliteit ook gerealiseerd worden in drukke woon- en werkomgevingen. Het is aan de lokale besturen om hier initiatieven in te nemen, de Vlaamse overheid ondersteunt hen daarbij onder andere met de ontwikkeling van een Ontwerpgids luwte-oases.

11. De inzichten uit de studies die in deze inspraakreactie werden vermeld als relevante expertise zullen worden bekeken en indien relevant meegenomen worden bij de opstart van de actie: "Onderzoek naar de praktische en financiële mogelijkheden hoe groen en biodiversiteit de subjectieve geluidskwaliteit kunnen verbeteren."

Aanpassingen in het actieplan

Naar aanleiding van punt (1) zal onder 3.1.3. EU-Regelgeving geluidsemissie van motorvoertuigen ook Richtlijn 2014/45/EU worden vermeld. En zal onderstaande toelichting worden opgenomen:

"Sinds 1 juli 2014 is de technische keuring van motorvoertuigen ingevolge de 6e fase van de staatshervorming officieel een bevoegdheid geworden van de Vlaamse overheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken) In de Europese Richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens worden lidstaten verplicht om sinds 1 januari 2022 motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm^3 aan een periodieke technische keuring te onderwerpen. Dit betekent dus dat een technische inspectie (inclusief een controle op de geluidsproductie) opgelegd is voor motor- en bromfietsen die vallen onder deze Europese verplichting."

Fiche 3g - Concrete hindersituaties en/of vraag voor specifieke maatregelen op een bepaalde locatie

Specifieke inspraakreacties gaan in op concrete hindersituaties en/of vragen voor specifieke maatregelen op een bepaalde locatie, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Er vraag is naar geluidsmuren of een aarden wal ter hoogte van de E19 van Antwerpen naar Brussel. **(a)**
2. Vraag om de zone tussen het verlaten van de Craeybecktunnel en de gemeente Kontich (einde) te overbruggen met "geluidsinsolatie". **(a)**
3. Vraag of er maatregelen gepland zijn langs de E17 op het grondgebied Waasmunster (9250) (kant Heide Waasmunster). **(c)**
4. Melding van geluidshinder en slaapverstoring ter hoogte van Lievekenshoek, Grobbendonk door de nabijgelegen E313. **(d)**
5. Vraag om geluidsscherm of opname op de prioriteitenlijst geluid voor de woonwijk naast de A17 ter hoogte van Roeselare/Ardooie. **(f).**
6. Graag een geluidsmeting uitvoeren ter hoogte van de Expresweg (N25) (gemeente/locatie onbekend onbekend). **(g)**
7. Vraag om geluidswerende schermen te plaatsen langs de A17/E403 tussen de Torkonjestraat (Kortrijk-Aalbeke) en de Rekkemsestraat (Marke). **(h)**
8. Geluidshinder van verkeer op de E19 te Kontich, wijk Tanghof **(i, j,k,l,m,n,o,p,q,r, v,w)**, vraag om maatregelen o.a. een geluidscherm **(j,k,l,m,n,o,p,r, v)** en/of om metingen. **(j,k,o)**
9. Vraag om maatregelen langs de E19 (gemeente/locatie onbekend). **(s)**
10. Vraag voor opname van de E40 ter hoogte van Jabbeke als knelpunt in het Geluidsactieplan 2025-2029. **(t)**
11. Vraag voor de implementatie van effectieve geluidsreducerende maatregelen zoals de plaatsing van geluidswerende schermen **(t,z)** en het gebruik van stille wegverhardingen ter hoogte van de E40, Jabbeke. **(t)**
12. Vraag om aan de 5 zones op de prioriteitenlijst, dewelke in de komende periode zullen worden aangepakt (zoals aangeduid onder titel 8.1.4. van het ontwerpplan), het deel van gemeente Jabbeke toe te voegen met residentiële bewoning dat paalt aan de E40. **(u)**
13. Vraag om de bestaande aarden geluidsberm langs de afrit 6b Jabbeke – A10 te willen evalueren. Het lijkt aangewezen om na te gaan of deze geluidsberm nog voldoende hoog is om een behoorlijk geluidsniveau te reduceren en of een bijkomende verhoging tot minstens 5 m te overwegen is. **(x)**
14. Geluidsoverlast Flamincka Park te Jabbeke. De huidige geluidswal en de aarden berm zijn onvoldoende. Vraag om de nodige geluidsmetingen te doen om de situatie te objectiveren. **(qq)**
15. Er wordt actie gevraagd voor een aantal kleinere woonkorrels gelegen tot aan het op-en afrittencomplex Jabbeke-West om de nodige geluidswering afkomstig van de E40 te realiseren. Het betreft volgende woningen:
    a. Stationsstraat 64, 66, 68, 70 en 72 **(x)**
    b. Lettenburgstraat 30, 30A, 32, 32A en 34, Legeweg 1, 1GVA1, 1GVA2, 1A, 1B, 1C, 1D, 3A, 3B en 5. **(x)**
16. Vraag om het effect van diffractoren te onderzoeken op het brugdek van de E17 over het kanaal Bossuit-Kortrijk. **(y)**

17. Het college van burgemeester en schepenen (gemeente Oostkamp) vraagt in het geluidsactieplan belangrijke wegen te verwijzen naar het lopend onderzoek van Agentschap Wegen en Verkeer voor de plaatsing van (bijkomende) geluidschermen op het grondgebied Oostkamp:
    a. De renovatie en aanpassing van het bestaande geluidsscherm ter hoogte van wijk Erkegem (t.h.v. Walbrugstraat), zodat dit beantwoordt aan de hedendaagse normen. Dit is reeds opgenomen in het geluidsactieplan op p. 45 (aanpak 2025-2029). **(aa)**
    b. De plaatsing van nieuwe geluidsschermen langsheen de noordzijde van de E40, tussen de kilometerpunten 81,4 en 82,6. Dit omvat de bestaande woonomgeving rondom de Molenstraat en de nieuwe woonontwikkeling 'De Wastine' ter hoogte van de Fabiolalaan, conform de samenwerkingsovereenkomst met AWV goedgekeurd door de gemeenteraad van 19 september 2024. **(aa)**
    c. De eventuele plaatsing van nieuwe geluidsschermen langsheen de zuidzijde van de E40, zone ter hoogte van Legendaledreef. **(aa)**
18. Vraag om de zone rond het afrittencomplex kant wijk Kardinaal Cardijnlaan in Beernem op te nemen als prioritaire zone. **(bb)**
19. Vraag om de probleemzone [adres gekend] waar de E40 verhoogd is om over 3 lokale bruggen te lopen maatregelen te nemen. **(cc)**
20. Geluidsoverlast autostrade thv [adres gekend] **(pp)**
21. Een kern als Zelzate vlakbij E34 en R4, maar is geen knelpunt voor AWV (ss), Zelzate dient opgenomen te worden in het geluidsactieplan 2025 – 2029, zo ook als knelpuntzone. **(ccc)**
22. De R4 West, R4 Oost, de E34 en de omliggende omgeving in Zelzate dienen beschouwd te worden als knelpunten en prioritaire zones. **(ccc, iii)**
23. De meeste maatregelen die rond Ettelgem zullen worden genomen zijn het aanleggen van stillere wegverhardingen zullen zijn, maar er is vraag voor de aanleg van een geluidswerende constructie ter hoogte van Ettelgem (Oudenburg). **(uu)**
24. Het actieplan houdt geen rekening met de realiteit van een gemeente als Oudenburg die doorkruist wordt door zowel de A10 als de A18 en waar de A18 zelfs boven het woongebied van Ettelgem loopt op een verhoogde bedding, wat zorgt voor overlast voor heel wat inwoners. **(ww)**
25. Impactberekening van de geluidswerende constructies bij de Tunnellaan, Heidelaan en Schepen René De Deckerlaan en evaluatie ervan wordt gevraagd. Aanpassingen aan de geluidsschermen zijn onontbeerlijk. **(yy, iii)**
26. Er dienen geluidsschermen langsheen de kasteelstraat, Veldstraat en Hans Kochlaan te Zelzate geplaatst te worden zoals opgenomen in de omgevingsvergunning OMV_2020175352. Controlemetingen na het plaatsen van de geluidsschermen dienen te gebeuren. **(zz, iii)**

Reacties op de opmerkingen

1. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
2. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.

3. Er worden geluidswerende constructies voorzien voor deze locatie, maar er is nog geen duidelijkheid over de timing doordat het Investeringsprogramma nog niet definitief werd goedgekeurd bij de opmaak van dit overwegingsdocument.
4. De woonzone Lievekenshoek te Grobbendonk is gelegen op meer dan 250 m van de rand van de E313. Op deze afstand is er geen effect meer waarneembaar van een geluidswerende constructie (bv. geluidsschermen, gronddammen, …). Voor deze zone is de E313 wel opgenomen in de Nota Stille Wegverhardingen wat betekent dat bij heraanleg van de E313 ter hoogte van deze locatie moet gekozen worden voor een stillere wegverharding.
5. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten. Zo kan bekeken worden of de specifieke locatie langs de A17 te Roeselare-Ardooie in aanmerking kan komen voor het plaatsen van een geluidswerende constructie via Samenwerkingsovereenkomst IX.
6. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
7. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
8. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
9. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
10. De prioritaire lijsten (zoals knelpuntenlijst en prioriteitenlijst) worden op basis van specifieke uitgangspunten en objectieve criteria berekend. Het is niet mogelijk zones manueel toe te voegen.
11. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
12. De prioritaire lijsten (zoals knelpuntenlijst en prioriteitenlijst) worden op basis van specifieke uitgangspunten en objectieve criteria berekend. Het is niet mogelijk zones manueel toe te voegen.
13. AWV is steeds bereid om geluidsmetingen uit te voeren. Op basis van haar ervaring meldt AWV dat nieuwe metingen op deze locatie niet tot nieuwe conclusies zouden leiden. Voor het afsluiten van een Samenwerkingsovereenkomst IX – nodig voor het plaatsen van geluidswerende constructies - wordt ook het akkoord van de lokale overheid verwacht. Zolang de lokale overheid hiertoe niet bereid is, zal AWV geen nieuwe metingen uitvoeren.
14. AWV is steeds bereid om geluidsmetingen uit te voeren. Op basis van haar ervaring meldt AWV dat nieuwe metingen op deze locatie niet tot nieuwe conclusies zouden leiden. Voor het afsluiten van een Samenwerkingsovereenkomst IX – nodig voor het plaatsen van geluidswerende constructies - wordt ook het akkoord van de lokale overheid verwacht. Zolang de lokale overheid hiertoe niet bereid is, zal AWV geen nieuwe metingen uitvoeren.

15. Sommige van de vermelde woonzones in Jabbeke kunnen in aanmerking komen voor het plaatsen van een geluidswerende constructie via Samenwerkingsovereenkomst IX (voorwaarden zie: https://wegenenverkeer.be/duurzaamheid/geluid-en-trillingen). Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
16. Momenteel is de toepassing van diffractoren enkel mogelijk bij wegen met 2x1 rijstrook. Voor bredere bronnen (zoals wegen met 2x2 rijstroken (of meer) plant AWV een onderzoek om de akoestische prestaties van een diffractor te evalueren. Afhankelijk van het resultaat van dit onderzoek kan het toepassingsgebied van diffractoren uitgebreid worden.
17. Voor beide zones heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een akoestische studie uitgevoerd waarin geluidswerende constructies worden voorgeschreven. Er is nog geen duidelijkheid voor het uitvoeren van het project doordat o.a. het Investeringsprogramma nog niet definitief werd goedgekeurd bij de opmaak van dit overwegingsdocument.
18. De prioritaire lijsten (zoals knelpuntenlijst en prioriteitenlijst) worden op basis van specifieke uitgangspunten en objectieve criteria berekend. Het is niet mogelijk zones manueel toe te voegen.
19. De woonzones in Oudenburg en Ettelgem kunnen in aanmerking komen voor het plaatsen van een geluidswerende constructie via Samenwerkingsovereenkomst IX (voorwaarden zie: https://wegenenverkeer.be/duurzaamheid/geluid-en-trillingen). Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
20. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
21. De prioritaire lijsten (zoals knelpuntenlijst en prioriteitenlijst) worden op basis van specifieke uitgangspunten en objectieve criteria berekend. Het is niet mogelijk zones manueel toe te voegen.
22. De prioritaire lijsten (zoals knelpuntenlijst en prioriteitenlijst) worden op basis van specifieke uitgangspunten en objectieve criteria berekend. Het is niet mogelijk zones manueel toe te voegen.
23. De woonzones in Oudenburg en Ettelgem kunnen in aanmerking komen voor het plaatsen van een geluidswerende constructie via Samenwerkingsovereenkomst IX (voorwaarden zie: https://wegenenverkeer.be/duurzaamheid/geluid-en-trillingen). Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over dit onderwerp (inclusief specifieke locatiegegevens) in te dienen. Alternatief kan men via de lokale overheid de nodige contacten leggen met de verantwoordelijke overheidsinstanties om dit aan te kaarten.
24. Het geluidsactieplan is gebaseerd op de resultaten van de strategische geluidsbelastingkaarten voor belangrijke wegen waarbij o.a. rekening wordt gehouden met bebouwing en reliëf. Het doorsnijden van Ettelgem en Oudenbrug door de A10 en de A18 evenals de verhoogde ligging ervan wordt wel degelijk in rekening gebracht.
25. In 2020 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer voor de woonzone aan de oostzijde van de Zelzatetunnel een akoestische studie uitgevoerd waarin een optimalisatie van de bestaande geluidswerende constructies wordt voorgesteld. Deze studie kwam er naar aanleiding van de geplande werken van het project R4WO waarin deze zone

oorspronkelijk was opgenomen. Voor de woonzone aan de westzijde van de Zelzatetunnel is nog geen akoestische studie gepland. Momenteel is er nog geen duidelijkheid over het eventueel vernieuwen van de bestaande geluidsschermen in deze woonzones.

26. Er werden reeds geluidsmetingen uitgevoerd in deze woonzone. De akoestische studie ter bepaling van de eventuele geluidsmilderende maatregelen is voorzien voor het voorjaar 2025.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 4 – Verwachte resultaten van de uitvoering

	Opmerking	Verwijzing
a.	De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode of op langere termijn. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot diverse opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging 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. BBL vraagt dat deze maatschappelijke kosten en baten alsnog in beeld worden gebracht	50
b.	Blootstellingen en effecten van maatregelen worden niet bemeten maar berekend. Nergens staat iets over validering. Het verschil tussen meting en berekening is vaak groot (zie beoordeling MER ivm dossier omvorming R4wo).	54
c.	De ambities zijn veel te laag Lden>55db van 913000 naar 885000 site weinig tegen 2029.	54
d.	De ambitie is veel te laag: aantal gehinderden van 913000 personen naar 885000 personen op 4 jaar is te weinig.	57
e.	Verder worden de blootstellingen en effecten van maatregelen niet bemeten maar berekend. Nergens staat iets over validering. Het verschil tussen meting en berekening is vaak groot	59
f.	Het resultaat van dit geluidsactieplan is jammer genoeg ook nog eens verwaarloosbaar en beantwoordt dus niet aan de vooropgestelde ambitie om in de langetermijnstrategie (2050) het omgevingslawaai terug te dringen tot een niveau dat schadelijk is voor de gezondheid. Enkel het aanleggen van stillere wegverhardingen (effect in 2029 tot -2.6%) en zeer plaatselijke maatregelen van het plaatsen van geluidswerende constructies scoren enig effect. De evaluatie van maatregelen, gebaseerd op de plandrempel van 70dB, die van een zeer grote schade aan de gezondheid naar een grote schade van de gezondheid evolueren, heeft weinig zin en komt niet overeen met het in dit plan opgenomen ambitieniveau. De tabellen 8-6 en 8-7 tonen wel het cumulatief effect van de maatregelen voor de zones opgenomen in de knelpuntenlijst met totalen van verminderde blootstelling aan personen van -2.7 à -3.1% na 4 jaar. Hoe de overige 97% dan moet opgelost worden tegen 2050 is een raadsel, maar aan een tempo van ongeveer -3% op 4 jaar hebben we meer dan 100 jaar nodig na 2029. Met dergelijke kleine percentages zitten we volgens Gauss-curves te rommelen in de marge, zeker als dan blijkt dat op de basisdata van het CNOSSOS-model er ook nog een foutenmarge bijkomt. Kortom met dit geluidsactieplan blijven we ter plaatse trappelen en zullen we het vooropgestelde ambitieniveau niet halen. Dit geluidsactieplan schiet duidelijk tekort om daadwerkelijk het omgevingslawaai terug te dringen. Met zelf verzonnen drempels kan de Vlaamse Overheid misschien de schijn ophouden dat ze iets wil doen aan de geluidshinder, maar schijn bedriegt en de verwachte resultaten zijn teleurstellend.	34 (zie ook fiche 2)
g.	De raden zijn er zich van bewust dat sommige maatregelen veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het	MINA - en SERV raad

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 waardestijging 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.	

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties gaan in op de verwachte resultaten van de uitvoering, meer bepaald met onderstaande elementen.

1. Er wordt gevraagd om de maatschappelijke kosten en baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode in beeld te brengen. **(a, g)**
2. Effecten van maatregelen werden niet bemeten maar berekend, nergens staat iets over validering. **(b, e)**
3. De ambities zijn veel te laag, de reductie van aantal gehinderden door de voorgenomen maatregelen is te weinig. **(c, d)**
4. De evaluatie van maatregelen, gebaseerd op de plandrempel van 70 dB, die van een zeer grote schade aan de gezondheid naar een grote schade van de gezondheid evolueren, heeft weinig zin en komt niet overeen met het in dit plan opgenomen ambitieniveau. **(f)**

Reacties op de opmerkingen

1. Op 19 september 2022 werd er via e-procurement een bestek van de overheidsoverdracht "Inschatting reductie aantal blootgestelden en gezondheidseffecten door uitvoering van maatregelen weg- en spoorverkeerslawaai" gepubliceerd. Het doel van deze opdracht was om op basis van de strategische geluidbelastingkaarten voor belangrijke wegen en spoorwegen met referentiejaar 2021 een aantal maatregelen tegen geluidshinder te evalueren. Naast het inschatten van het effect van de maatregelen op de geluidsblootstelling en de gezondheidseffecten werd er in deze opdracht ook gevraagd om voor elke onderzochte maatregel een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren, het doel van deze opdracht was zorgen voor een betere onderbouwing van de maatregelen en de ambities die worden opgenomen in de geluidsactieplannen van de belangrijke wegen en spoorwegen. Voor deze opdracht konden evenwel geen kandidaten gevonden worden. Het Departement Omgeving en AWV berekenden daarom zelf de effecten van een aantal belangrijke maatregelen op geluidsblootstelling en gezondheidseffecten. Deze data zijn immers noodzakelijk voor de rapportering van het geluidsactieplan aan de Europese Commissie. Het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse is niet verplicht in het kader van de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai, en kon ook niet met interne expertise worden opgenomen binnen de beschikbare tijd.
2. Geplande maatregelen op specifieke situaties kunnen niet gevalideerd worden op basis van een geluidsmeting aangezien hiervoor de maatregel al effectief moet uitgevoerd zijn. Het is enkel mogelijk om na uitvoering van een maatregel een validering van het geluidseffect te doen. De aannames gehanteerd bij het berekenen van de effecten van de maatregelen in het geluidsactieplan zijn evenwel gebaseerd op verschillende metingen. Zo

werd bijvoorbeeld de geluidsemissie van verschillende wegdektypes opgemeten en vergeleken met elkaar om de reductiewaarde bij vervanging in te schatten.

3. Onder 8.3 'randvoorwaarden en aanbevelingen' werd in het geluidsactieplan inderdaad aangegeven dat uit de berekeningen blijkt dat maatregelen aan de infrastructuur zoals het aanleggen van nieuwe wegverhardingen, het plaatsen van geluidswerende constructies en het aanpakken van specifieke knelpuntzones en prioritaire zones een significant maar eerder een bescheiden effect zullen hebben op de reductie van het aantal ernstig gehinderen en ernstig slaapverstoorden over heel Vlaanderen (respectievelijk -1,9% en -2,0% procent). Het is echter niet mogelijk om alle maatregelen die in het geluidsactieplan zijn opgenomen te kwantificeren. Zo wordt er in het geluidsactieplan ook geformuleerd dat de beheersing van de verkeersgroei (zie actie WEG-2021-03 en 8.2) belangrijk zal zijn om verdere reducties in aantal blootgestelden te bekomen. Maar de effecten van deze maatregelen (o.a. het inzetten op een modal shift, het inzetten op gedragsverandering in functie van duurzame verplaatsingen en een ruimtelijke ordening die rekening houdt met de nabijheid van vervoersknooppunten en voorzieningen) zijn moeilijk kwantificeerbaar.
4. De evaluatie van de maatregelen gebeurde niet enkel op basis van de plandrempel L_{den} 70 dB maar ook het effect die de maatregelen hebben op alle blootstellingsklassen vanaf een L_{den} van 55 dB werd berekend en in het geluidsactieplan opgenomen. Bovendien bevat het geluidsactieplan ook het effect op de reductie in het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. De dosis/effectrelaties zoals opgenomen in bijlage III van de richtlijn werden hiervoor toegepast op alle personen die blootgesteld worden aan een geluidsniveau vanaf de EU-rapporteringdrempels (L_{den} 55 dB en L_{night} 50 dB) voor de belangrijke wegen in referentiejaar 2021, ook indien zij na het nemen van maatregelen aan lagere niveaus blootgesteld worden.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 5 - Andere

	Opmerking	Verwijzing
a.	geluidoverlast bij kermissen harder aanpakken!	3
b.	geluidsnormen (daar waar geluid vertrekt) omgevingslawaai (overdracht en bij de ontvanger) en Vlarem II … voor niet ingedeelde inrichtingen en muziekactiviteiten met elektronisch versterkte muziek zien we geen aangepaste maatregelen in het actieplan Daardoor ondervinden wij geluidsoverlast, vertrekkende vanuit een , in het gewestplan aangeduide zone , als recreatiegebied, en wordt onze gezondheid geschaadt.	6
c.	Wijk Tanghof Kontich Niet te vergeten de hoeveelheid aan schadelijke stoffen. Het zwarte stof op ons terras en zelfs op de stam van de bomen in de tuin. Resultaat longletsels en bloedkanker.	18
d.	Wijk Tanghof Kontich Bovendien worden binnenkort 2 windturbines in gebruik genomen. Waarschijnlijk zullen we daar ook nog geluidshinder van ondervinden.	19
e.	Wijk Tanghof Kontich En nu gaan ze nog windmolens neerzetten wat de geluidsoverlast helaas gaat verergeren, vrees ik. Wij hopen dan ook dat er eindelijke iets gedaan zal worden.	20
f.	Aan de overkant van de E19 wordt er momenteel ook gewerkt aan de bouw van windmolens, wat de geluidsimpact op onze buurt is nog af te wachten maar dit zal additioneel zijn op het al toenemend geluid van de autosnelweg. Misschien is het te overwegen om na de plaatsing van de windmolen op een regenachtige dag nieuwe metingen te laten uitvoeren om de kaarten up te daten.	30
g.	Wijk Tanghof Kontich Mogelijks zal dit geluid nog verstrekt worden dor 2 in aanbouw zijnde windmolens.	30
h.	Slaaploosheid in normale tuinwijk Thanghof. Deze zal nu nog meer bedreigt worden door twee windmolens.	39 (zie ook fiche 3)
i.	Bovendien verwachten we een bijkomende geluidsoverlast door de 2 windmolens in aanbouw aan de overzijde van de E19, ter hoogte van de wijk Tanghof.	42
j.	Vraag naar financiële optimalisatie van overheidsmiddelen – terugschroeven beslissing opmaken geluidsbelastingkaarten door agglomeraties. Het was voor de vier agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners de eerste keer dat deze zelf, naast het departement Omgeving (dOMG), de 5-jaarlijkse geluidsbelastingkaarten verplicht lieten doorrekenen via een externe opdracht. Dit als gevolg van een wijziging van VLAREM II, binnen bijlage 2.2.4.7. De vorige geluidsbelastingkaarten werden voor het Vlaamse grondgebied, inclusief de agglomeraties, volledig opgesteld in opdracht van het dOMG, in samenwerking met de betrokken agglomeraties (inclusief een financiële bijdrage). Er was toen sprake van één doorrekening; nu zijn dat er vijf. Dit impliceert een veel grotere financiële en administratieve bijdrage van de agglomeraties.	49

	Daarnaast ondervond de Stad moeilijkheden om een aanbieder te vinden, gezien dit grote aantal verschillende doorrekeningen op hetzelfde moment moeten plaatsvinden, wat een grote belasting betekent van het beperkt aantal geschikte studiebureaus. →Opmerking 1: Stad Gent vindt het doorschuiven van de lasten/kosten voor het doorrekenen van de geluidsbelastingkaarten naar de verschillende agglomeraties (via een vroegere wijziging aan VLAREM II), geen efficiënte inzet van overheidsmiddelen en -personeel. De overheidskost in zijn totaliteit, is nu vele malen groter dan in het vroegere systeem met centralisatie bij het dOMG en een doorrekening in plaats van vijf. We vragen dan ook dat de wijziging van het VLAREM II (bijlage 2.2.4.7), die dit tot gevolg had, teruggeschroefd wordt. Alternatief vraagt stad Gent bij behoud van de huidige regeling in Vlarem, dat er voldoende financiering via een financieringsinstrument op het Vlaamse niveau voorzien wordt om deze extra taak door het lokale niveau te laten uitvoeren.	
k.	Vraag naar tegemoetkoming voor doorrekening met zelfde methodiek bij aanpassing aan de rekenmethode. Voor de opmaak van de meest recente geluidsbelastingskaarten 2021, diende een andere rekenmethodiek (CNOSSOS) gebruikt te worden dan bij de opmaak van de eerdere geluidsbelastingskaarten (SRM2). Hierdoor kon de impact van het groot aantal maatregel die genomen werden, niet bepaald worden. Dit draagt niet bij tot het consequent opvolgen en evalueren van het gevoerde beleid.→Opmerking 2: Gelet op het feit dat de impact van de genomen maatregelen, niet eenduidig kon bepaald worden via vergelijking van de geluidsbelastingkaarten 2021 met deze van 2016, vraag de Stad middelen om 2021 opnieuw door te rekenen met de oude methodiek (SRM2, gebruikt in 2016 of de vorige "fase"). Daarnaast vraagt de Stad, bij eventuele volgende veranderingen aan de rekenmethodiek, een financiële tegemoetkoming, zodat steeds met dezelfde methodiek als de voorgaande "fase" kan gerekend worden.	49
l.	Vraag naar heropname bevraging rond "lawaaihinder door verkeer in eigen buurt" in kader van de driejaarlijkse stadsmonitor (algemene opmerking) De Vlaamse overheid doet een driejaarlijkse burgerbevraging, die verschillende omgevingsindicatoren van steden en gemeenten in kaart brengt. De indicatoren geven een beeld van de staat van de stad. Het geheel is gekend onder de noemer "stadsmonitor"2. Rond lawaaihinder zijn in 2023 twee indicatoren in kaart gebracht, met name "burenlawaai" en "lawaai door horeca/bedrijven/…". Tot 2017 was daar ook lawaaihinder door "verkeer in eigen buurt" bij. Deze werd door de Vlaamse overheid geschrapt toen voor de editie van 2020 de vragenlijsten van "gemeentemonitor" en "stadsmonitor" op elkaar werden afgestemd. Deze vraag is evenwel belangrijk voor Gent. We vragen dan ook om deze vraag opnieuw op te nemen. →Opmerking 3: De stad Gent vraagt naar een heropname van de vraag "verkeer in eigen buurt" in kader van de driejaarlijkse stadsmonitor.	49
m.	Bekendmaking openbaar onderzoek was zeer slecht. Ik vernam dit op 19dec22u….milieuadviesraden moeten hersamengesteld worden in de nieuwe legislatuur en zijn in december vaak niet actief.	54

n.	De rapportering moet beginnen met een beoordeling van de acties uit de vorige periode: wat is gerealiseerd en wat zijn de waargenomen effecten op geluidshinder.	54
o.	Voor hinder door wegen alleen agglomeratie>100000inw opnemen , maakt van alle andere gehinderde tweederangsburgers. Wat niet weet, niet deert?	54
p.	Een evaluatie van de actie uit de vorige planperiode dient toegevoegd te worden.	57

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties gaan in op andere aspecten, meer bepaald met onderstaande elementen:

1. Vraag om geluidsoverlast bij kermissen harder aan te pakken **(a).** Daarnaast wordt er ook aangegeven dat voor niet ingedeelde inrichtingen en muziekactiviteiten met elektronisch versterkte muziek er geen aangepaste maatregelen in het geluidsactieplan zijn opgenomen. **(b)**
2. Er schadelijke stoffen zijn ter hoogte van de E19 te Kontich (wijk Tanghof). **(c)**
3. Vrees voor bijkomende geluidsoverlast door het neerzetten van windmolens (wijk Tanghof, Kontich) **(d, e, f, g, h, i)** en vraag om na plaatsing van de windmolens op een regenachtige dag nieuwe meting te laten uitvoeren om de kaarten te updaten. **(f)**
4. Stad Gent vindt het doorschuiven van de lasten/kosten voor het doorrekenen van de geluidsbelastingkaarten naar de verschillende agglomeraties geen efficiënte inzet van overheidsmiddelen en -personeel. Stad Gent vraagt daarom een wijziging van het VLAREM II (bijlage 2.2.4.7). Alternatief vraagt stad Gent bij behoud van de huidige regeling in Vlarem, dat er voldoende financiering via een financieringsinstrument op het Vlaamse niveau voorzien wordt om deze extra taak door het lokale niveau te laten uitvoeren. **(j)** Daarnaast geeft de Stad Gent aan dat de impact van de genomen maatregelen, niet éénduidig kon worden bepaald via vergelijking van de geluidsbelastingskaarten 2021 met deze van 2016. De Stad vraagt daarom middelen om 2021 opnieuw door te rekenen met de oude methodiek. Daarnaast vraagt de Stad, bij eventuele volgende veranderingen aan de rekenmethodiek, een financiële tegemoetkoming, zodat steeds met dezelfde methodiek als de voorgaande “fase” kan gerekend worden. **(k)**
5. Stad Gent vraagt een heropname van de vraag “verkeer in eigen buurt” in kader van de driejaarlijkse stadsmonitor. **(l)**
6. De bekendmaking van het openbaar onderzoek was zeer slecht. Milieuadviesraden moeten hersamengesteld worden in de nieuwe legislatuur. **(m)**
7. Een evaluatie van de acties uit de vorige planperiode dient toegevoegd te worden. **(n,p)**
8. Vraag om niet enkel hinder van wegen in agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners op te nemen. **(o)**

Reacties op de opmerkingen

1. De Richtlijn Omgevingslawaai heeft betrekking op belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, belangrijke spoorwegen met meer dan 30 000 treinpassages per jaar, belangrijke luchthavens met meer dan 50 000 vliegbewegingen en omgevingslawaai binnen belangrijke agglomeraties met dan 100 000 inwoners (onder omgevingslawaai wordt bedoeld: wegverkeerslawaai, spoorverkeerslawaai, vliegverkeerslawaai en industrie). Geluidsoverlast van kermissen en muziekactiviteiten

vallen dus niet onder de scope van de richtlijn en dit geluidsactieplan. Deze activiteiten worden gereguleerd in het VLAREM. Op de website van het departement Omgeving kan u hierover meer informatie terugvinden.

2. Maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit vallen niet onder de scope van de richtlijn omgevingslawaai en het geluidsactieplan voor belangrijke wegen. Maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen zijn opgenomen in het Luchtbeleidsplan 2030.
3. De geluidsimpact van windmolens valt niet onder de scope van het geluidsactieplan van belangrijke wegen. De geluidsimpact van windmolens is niet opgenomen in de strategische geluidsbelastingkaarten 2021 voor belangrijke wegen.
4. De vraag van Stad Gent voor extra financiering voor de opmaak van de strategische geluidsbelastingkaarten van stad Gent en voor eventuele extra doorrekeningen met voorafgaande rekenmethodiek valt niet onder de scope van het geluidsactieplan belangrijke wegen. Deze vraag van stad Gent werd eerder in de Werkgroep Uitvoering Richtlijn OmgevingsLawaai (WUROL) gesteld en kan daar verder worden behandeld..
5. De vraag van Stad Gent met betrekking tot de heropname van de vraag "verkeer in eigen buurt" in het kader van de driejaarlijkse stadsmonitor valt buiten de scope van de richtlijn en het geluidsactieplan voor belangrijke wegen. Departement Omgeving en AWV zijn ook niet de verantwoordelijke instantie voor het uitvoeren van de driejaarlijkse stadsmonitor, deze verantwoordelijkheid valt onder het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB). Deze vraag zal daarom worden doorgegeven aan ABB.
6. De bekendmaking van het openbaar onderzoek werd uitgevoerd overeenkomstig VLAREM Titel II, art. 2.2.4.4.1, §8.
7. Een evaluatie van de acties van het vorig geluidsactieplan werd voorafgaand aan het openbaar onderzoek op 15 november 2024 samen met de ontwerpen van geluidsactieplannen belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthaven (Brussel-Nationaal) aan de Vlaamse Regering meegedeeld. Zie Beslissingen van de Vlaamse Regering | Vlaanderen.be
8. De richtlijn omgevingslawaai definieert belangrijke wegen als regionale, nationale of internationale wegen waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren. Dit zijn belangrijke wegen die zowel binnen als buiten belangrijke agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners liggen. Op deze wegen heeft het geluidsactieplan betrekking. Daarnaast moeten volgens de richtlijn ook de belangrijke agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners geluidsbelastingkaarten en bijhorende geluidsactieplannen opstellen, die betrekking hebben op alle wegen, alle spoorwegen, alle luchthavens en industrie binnen hun grondgebied. De Vlaamse Regering stelt vast welke agglomeraties als belangrijk worden aangeduid, voor deze uitvoeringsronde van de richtlijn werden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven als belangrijke agglomeratie aangeduid. Het staat andere agglomeraties vrij om zelf een geluidsactieplan op te maken.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen.

Fiche 6- Actualisatie/aanpassingen

In het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen werd een aanpassing doorgevoerd op basis van inspraakreacties bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke spoorwegen.

Aanpassingen in het actieplan

- De fiche 'Kennisopbouw en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening en stedenbouw (OMG-2021-04)' aangevuld. Vanuit de maatregel 'Operationalisering en bekendmaking van gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor akoestische gevelisolatie in de sterk belaste regio rond luchthaven Brussel-Nationaal (LUCHT-2021-04)' uit het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal zullen ook sensibiliseringsacties gepland worden die ruimer gaan dan de luchthavenregio en ook betrekking hebben op weg- en spoorverkeerslawaai. In een gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor akoestische gevelisolatie i.f.v. weg- en spoorverkeerslawaai wordt evenwel niet voorzien.

Daarnaast werden er in functie van de rapporteringsverplichtingen aan de Europese Commissie en het daarvoor verplicht te hanteren formaat nog een aantal aanpassingen gedaan in het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen:

Aanpassingen in het actieplan

- Er moet aan de Europese Commissie gerapporteerd worden wat de verwachte effecten zijn van het geluidsactieplan op het aantal blootgestelden. Een dergelijke berekening kan op verschillende manieren gebeuren en de wijze waarop moet eveneens gerapporteerd worden. In de geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen en spoorwegen werd dit bepaald als het absolute verschil in het aantal blootgestelden in de verschillende geluidsbelastingklassen tussen de referentiesituatie en de situatie na het nemen van maatregelen. Naast dit absolute verschil in het aantal blootgestelden zullen er echter nog bijkomend mensen zijn die een verlaging van de geluidsbelasting zullen ervaren. Er wordt bij de berekening namelijk geen rekening gehouden met de interne verschuivingen tussen de verschillende geluidsbelastingklassen (er schuiven mensen door naar een lagere geluidsbelastingklasse maar er komen er eveneens bij vanuit hogere geluidsbelastingklassen). Daarnaast zijn er ook mensen die wel een verlaging ervaren maar binnen dezelfde geluidsbelastingklasse blijven. Dit werd verduidelijkt in hoofdstuk 8 van de geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen en spoorwegen.
- Het toepassingsgebied van het geluidsactieplan werd verduidelijkt in hoofdstuk 8.

Ten slotte werd ook een materiële rechtzetting in het geluidsactieplan gedaan.

Aanpassingen in het actieplan

- De formulering “Bij een snelheidsverlaging op andere wegen dan autosnelwegen worden ook vooral piekgeluiden gereduceerd terwijl het totale geluidsniveau nagenoeg niet wijzigt” onder 7.1.1. Bronmaatregelen wordt aangepast als volgt: “Bij een snelheidsverlaging op andere wegen dan autosnelwegen worden ook vooral piekgeluiden gereduceerd terwijl de reductie van het totale geluidsniveau beperkter is