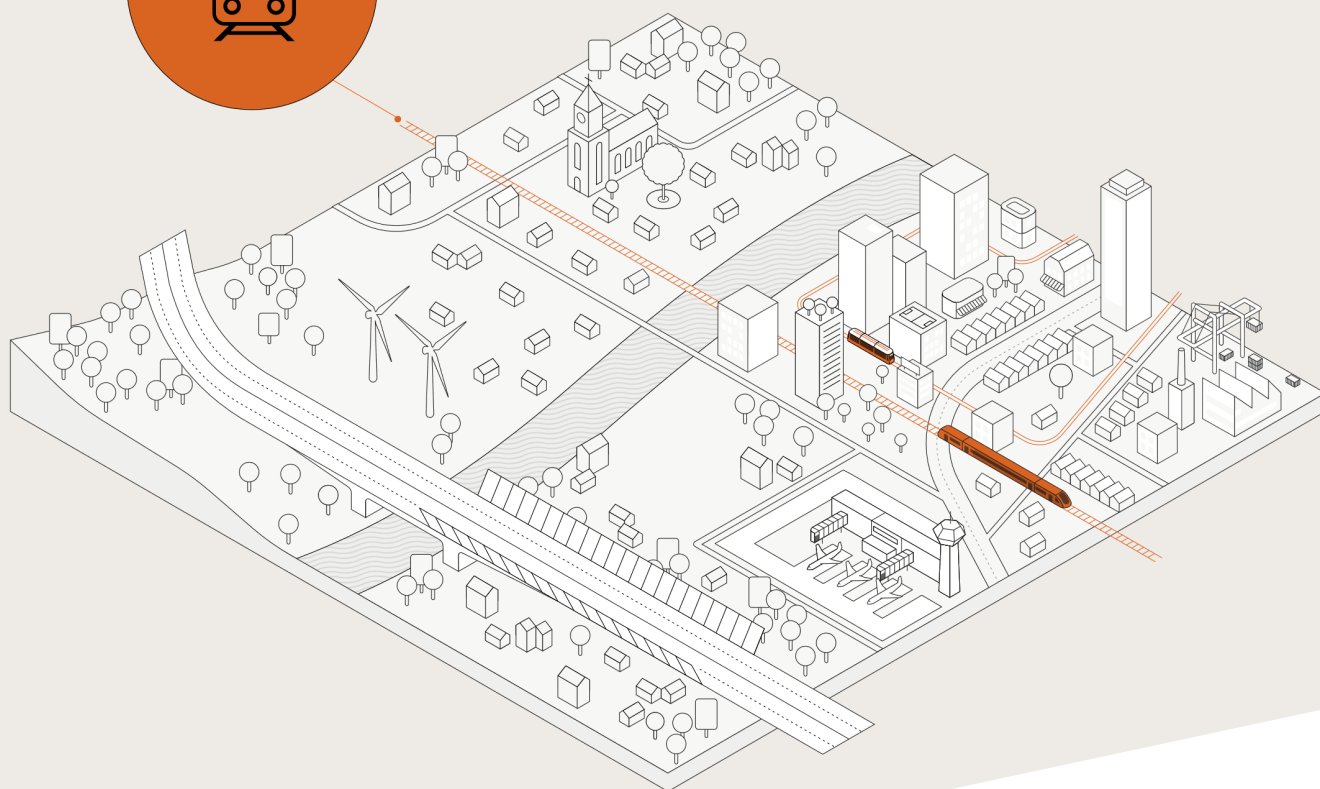




Vlaanderen
is kwaliteitsvolle
omgeving



Addendum

Overwegingsdocument bij het geluidsactieplan
2025-2029 voor belangrijke spoorwegen

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	5
2.4	Advies van SERV en Minaraad	6
2.5	Adviezen van autoriteiten die om advies werden verzocht	7
2.6	Antwoorden op inspraakreacties	8
	Fiche 1 - Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata	8
	Fiche 2 - Maatregelen en flankerend beleid	9
	Fiche 3 - Actualisaties/aanpassingen	12
	Fiche 4 - Andere	16

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen 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, Infrabel en NMBS, 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

- 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 omgevingslawaaï (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

De Mineraad en SERV bezorgden op 24 december 2024 een gezamenlijk briefadvies. Een advies van NMBS werd ontvangen op 19 december 2024, adviezen van FOD Mobiliteit en Vervoer en Infrabel werden ontvangen op 20 december 2024.

¹ Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaa, 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

- gemeentebesturen
- 1 particulier

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	Stad Gent	gemeentebestuur	Gent	20/12/2024	2,4
2	Gemeente Zelzate	gemeentebestuur	Zelzate	20/12/2024	1
3		particulier	Brecht	19/12/2024	1

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in een aantal hoofdcategorieën, zoals ook al was voorzien in het webformulier. Soms was een correctie nodig (foutieve toewijzing door indiener aan een categorie of geluidsactieplan).
- 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 ontwerp geluidsactieplan, 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

Hoewel deze aanpak, gelet op het beperkt aantal inspraakreacties, weinig meerwaarde lijkt te hebben, is op deze manier de opbouw van het overwegingsdocument gelijkaardig aan de overwegingsdocumenten die als addendum zijn toegevoegd aan de geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en luchthaven Brussel-Nationaal. Dit komt de leesbaarheid van het totaalpakket ten goede.

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata
2	Maatregelen en flankerend beleid
3	Actualisaties/aanpassingen
4	Andere

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV en de adviezen van NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer worden hierna vooraf afzonderlijk aangehaald.

2.4 ADVIES VAN SERV EN MINARAAD

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 beschikbaar online⁴.

In dit advies worden geen specifieke opmerkingen met betrekking tot het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke spoorwegen gegeven. Er werden wel opmerkingen gegeven op de geluidsactieplannen voor de belangrijke wegen en de luchthaven Brussel-Nationaal.

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 drukke wegverkeer en stellen vast dat Vlaanderen er voorsnag **niet in is geslaagd 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 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.

⁴ <https://www.minaraad.be/themas/hinder/geluidsactieplannen-2025-2029>

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

Het advies van NMBS werd ontvangen op 19 december 2024. De adviezen van FOD Mobiliteit en Vervoer en Infrabel werden ontvangen op 20 december 2024.

NMBS had geen opmerkingen op het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke spoorwegen.

Infrabel onderstreept in haar advies het belang van maatregelen die de toepassing van gevelisolatie voor woningen bevorderen:

"In het actieplan worden akoestische isolatie-eisen uit de in 2022 hernieuwde NBN-norm (NBN S01-400-1) vermeld. Ze "geldend wel als code van goede praktijk maar worden tot dusver niet algemeen toegepast in de dagdagelijkse bouwpraktijk". Infrabel wenst het nut te onderstrepen van maatregelen die de toepassing van gevelisolatie voor woningen bevorderen. De maatregel OMG-2021-04 in het actieplan, "kennisopbouw en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening" kan ertoe bijdragen." -> Zie Fiche 2 Maatregelen en flankerend beleid

De **FOD Mobiliteit en Vervoer** heeft volgende opmerking bij het geluidsactieplan:

"Het plan luidt als volgt: Het effect van de maatregel 'De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering' (SPOOR-2016-2) wordt ingeschat op basis van een aanpassing van de intensiteiten van de verschillende treinvoertuigtypes voor goederenvervoer. Hierbij wordt aangenomen dat tegen het einde van 2024 alle treinvoertuigen voor goederenvervoer geretrofit zijn. In referentiejaar 2021 was dit al 90%.

Het is echter belangrijk om te specificeren dat er geen verplichting is om bestaande wagons aan te passen, tenzij ze op stillere routes gaan rijden.

Nieuwe wagons die in gebruik worden genomen, moeten worden uitgerust met composiet remblokken en dus "stil" zijn.

Met de geleidelijke vernieuwing van het wagenpark en de aanpassing van een deel van de oude wagons zouden we geleidelijk aan moeten komen tot een vloot van 100% stille wagons.

Daarnaast vinden we het aangewezen om, zoals Infrabel benadrukt, de toepassing van geluidsisolatienormen voor gebouwen/vastgoed in de nabijheid van de sporen aan te moedigen. (7.2.3 Maatregelen bij de ontvanger)." -> Zie Fiche 2 Maatregelen en flankerend beleid en Fiche 3 'Actualisaties/aanpassingen'

2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

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

Fiche 1 - Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata

Opmerking	Verwijzing
a. "Voor spoorwegen neemt men de lijnen met 80-bewegingen per dag in acht. Dit is veel voor de personen die 's nachts regelmatig wakker worden gemaakt door de passerende treinen." "Spoorwegen met minder dan 80 bewegingen per dag moeten ook opgenomen worden."	2
b. "Wij zijn woonachtig in de [...] te Brecht 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."	3

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat spoorwegen die minder dan 80 bewegingen per dag (30.000 trein- of trampassages per jaar) hebben ook moeten opgenomen worden in de geluidskartering. Ook indien er minder treinen passeren zorgt dit voor hinder en slaapverstoring. (a, b).

Reacties op de opmerkingen

Het in kaart brengen van de geluidsbelasting vanwege spoorwegen met minder dan 30.000 trein- of trampassages per jaar valt buiten de scope van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai. Dit betekent niet dat dergelijke situaties niet hinderlijk kunnen zijn, wel dat, overeenkomstig de filosofie van de richtlijn omgevingslawaaai, ze pas in ondergeschikte orde in rekening moeten worden genomen voor het bepalen van prioritaire problemen waarvoor maatregelen worden opgenomen in het geluidsactieplan.

Bij de aanbesteding van de opdracht tot opmaak van de strategische geluidsbelastingkaarten voor de belangrijke spoorwegen met referentiejaar 2021 werd de kartering van het volledige spoornetwerk wel als optioneel deel in het bestek opgenomen. Omwille van een ontoereikend budget kon dit optioneel deel uiteindelijk niet gegund worden. Bij een volgende karteringsronde kan dit opnieuw in overweging genomen worden.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreactie heeft niet geleid tot een aanpassing van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen.

Fiche 2 - Maatregelen en flankerend beleid

Opmerking	Verwijzing
a. Vraag aan De Lijn om met verschillende facetten van geluidshinder door trams rekening te houden (opmerking bij hoofdstuk 3.3.4, 6.3, 7.2.1). In de acties rond geluid is door De Lijn enkel “Beperken booggeluid door smering” opgenomen (actie SPOOR-2021-04). Er kan bij bestaande sporen evenwel ook andere geluids- (en trillings-) hinder optreden ten gevolge van trams. Hinder ter hoogte van wissels of andere oneffenheden die in dichtbebouwd gebied liggen, nemen we bilateraal met De Lijn op. Daarnaast kunnen rails ook ruw worden, waartoe regelmatig onderhoud vereist is. In kader van nieuwe aanleg en heraanleg van sporen (waarbij geluid en trillingen bekeken worden in kader van MER-wetgeving) lijkt het nuttig dat De Lijn op strategische plaatsen metingen uitvoert om de evoluties in geluidsbelasting objectief in kaart te brengen. Dat kan klachten na nieuwe aanleg en heraanleg objectiveren. →Opmerking 9: We vragen als stad om ook een actie op te nemen ter bestrijding van mogelijke hinder (geluid en trillingen) bij slijtage (met name regelmatig onderhoud). In kader van nieuwe aanleg en heraanleg vragen we daarnaast dat De Lijn de mogelijkheid nagaat om op strategische plaatsen metingen uit te voeren. Dit kan evoluties in geluid en trillingen objectief in kaart te brengen en eventuele klachten objectiveren.	1
b. Vraag naar extra maatregelen in knelpuntzones door treinverkeer (opmerking bij hoofdstuk 6.2.1) Er zijn in Gent twee afgebakende knelpuntzones met een zeer hoge geluidsbelasting ten gevolge van treinverkeer (knelpuntzones = zones met meer dan 50 wooneenheden boven de 70 dB). Er worden generieke maatregelen ingezet die over het volledige spoornet gelden (onder meer stiller treinmaterieel, railpads, slijpen). Deze doen de geluidsniveaus ook in deze hoogbelaste zones gevoelig dalen, maar niet meer dan op andere plaatsen. Voor een van de twee knelpuntzones daalt het geluidsniveau voor de meeste huizen onder de drempel van > 70dB(A), voor de andere zone blijven nog 26 van de 53 huizen boven deze hoge drempelwaarde. →Opmerking 11: Als stad vragen we om een actie op te nemen om de mogelijkheden na te gaan voor het nauwer bekijken van knelpuntzones / woningen op het vlak van plaatselijke maatregelen. Maatregelen ter hoogte van de sporen of ter hoogte van de woningen zelf	1
c. In het actieplan worden akoestische isolatie-eisen uit de in 2022 hernieuwde NBN-norm (NBN S01-400-1) vermeld. Ze “geldens wel als code van goede praktijk maar worden tot dusver niet algemeen toegepast in de dagdagelijkse bouwpraktijk”. Infrabel wenst het nut te onderstrepen van maatregelen die de toepassing van gevelisolatie voor woningen bevorderen. De maatregel OMG-2021-04 in het actieplan, “kennisopbouw en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening” kan ertoe bijdragen.	Infrabel
d. Daarnaast vinden we het aangewezen om, zoals Infrabel benadrukt, de toepassing van geluidsisolatiënormen voor gebouwen/vastgoed	FOD Mobiliteit en Vervoer

4. Maatregelen die de toepassing van de gevelisolatie voor woningen zijn inderdaad belangrijk. De actie 'Kennisopbouw en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening en stedenbouw (OMG-2021-04)' gaat hierop in. Aanvullend op hetgeen reeds vermeld werd in de fiche van deze actie worden er uitgaande van 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 ook sensibiliseringsacties gepland 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.

Aanpassingen in het actieplan

- Er werd een fiche 'De geluidsimpact van de traminfrastructuur wordt beperkt door regelmatig onderhoud' (SPOOR-2021-05) toegevoegd aan het geluidsactieplan.
- De fiche van de actie 'Kennisopbouw en – verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening en stedenbouw' (OMG-2021-04) werd aangevuld naar aanleiding van punt 4.

Fiche 3 - Actualisaties/aanpassingen

Opmerking	Verwijzing
a. Het plan luidt als volgt: Het effect van de maatregel ‘De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering’ (SPOOR-2016-2) wordt ingeschat op basis van een aanpassing van de intensiteiten van de verschillende treinvoertuigtypes voor goederenvervoer. Hierbij wordt aangenomen dat tegen het einde van 2024 alle treinvoertuigen voor goederenvervoer geretrofit zijn. In referentiejaar 2021 was dit al 90%. Het is echter belangrijk om te specificeren dat er geen verplichting is om bestaande wagons aan te passen, tenzij ze op stillere routes gaan rijden. Nieuwe wagons die in gebruik worden genomen, moeten worden uitgerust met composiet remblokken en dus “stil” zijn. Met de geleidelijke vernieuwing van het wagenpark en de aanpassing van een deel van de oude wagons zouden we geleidelijk aan moeten komen tot een vloot van 100% stille wagons.	Advies FOD Mobiliteit en Vervoer

Inhoud van de opmerking

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat in het geluidsactieplan aangenomen wordt dat tegen eind 2024 alle treinvuortuigen voor goederenvervoer geretrofit zullen zijn. Het is echter belangrijk om te specificeren dat het geen verplichting is om bestaande goederenwagons aan te passen tenzij ze op stillere routes gaan rijden. Nieuwe wagons moeten wel 'stil' zijn dus wordt wel verwacht dat me de geleidelijke vernieuwing en de aanpassing van een deel van de oude wagons we geleidelijk tot een vloot van 100% stille wagons moeten komen.

Reacties op de opmerking

Het klopt inderdaad dat er geen verplichting is om bestaande goederenwagons aan te passen tenzij ze op een *quieter route* rijden of om goederenlocomotieven aan te passen. Echter een groot aandeel van het goederenspoorverkeer passeert minstens gedeeltelijk over het netwerk van *quieter routes* in Europa. Hierdoor is het weinig interessant om goederenwagons in dienst te houden die niet geretrofit zijn, m.n. op de belangrijke spoorwegen waarop het geluidsactieplan betrekking heeft. Hierdoor wordt aangenomen dat eind 2024 en bij uitstel tegen eind 2029 (einddatum geluidsactieplan) de retrofit voor de goederenwagons rond zal zijn.

Aangezien in 2021 reeds 80% van de goederenlocomotieven conform de TSI Noise waren door vernieuwing, ook zonder verplichting van een retrofit op de bestaande locomotieven, werd bij de berekening van de impact van de maatregel ervan uitgegaan dat ook de locomotieven 100% TSI-conform zullen zijn tegen het einde van de planperiode. Er is momenteel echter geen zicht op de mate waarin deze vernieuwing de komende jaren verder zal lopen.

Ter volledigheid werd wel een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd op de geluidsimpact van deze maatregel. In het referentiejaar 2021 waarop de geluidsbelastingkaarten voor de belangrijke spoorwegen gebaseerd werden, waren 90% van de goederenwagons TSI-conform/geretrofit en 80% van de goederenlocomotieven TSI-conform. In het geluidsactieplan werd gerekend met de maatregel met de aanname dat 100% van de goederenwagons TSI-conform/geretrofit en 100% van de goederenlocomotieven TSI-conform zullen zijn. In onderstaande tabel werd ook rekening

gehouden met lagere percentages van geretrofite/TSI-conforme goederenwagons en TSI-conforme locomotieven.

% TSI-conforme/geretrofite goederenwagons	% TSI-conforme locomotieven	Afname in het aantal blootgestelden aan $L_{den} \geq 55$ dB door treinverkeer (enkel maatregel retrofit)	Afname in het aantal blootgestelden aan $L_{den} \geq 55$ dB door trein- en tramverkeer (alle maatregelen)
100%	100%	-3,0%	-16,1%
100%	80%	-2,3%	-15,6%
95%	80%	-1,4%	-14,8%
97%	90%	-2,0%	-15,3%

Zoals te verwachten is het aandeel TSI-conforme goederenwagons meer doorslaggevend in de impact op het aantal blootgestelden dan het aandeel goederenlocomotieven. Er zijn immers ook veel meer wagons dan locomotieven.

Zelfs indien de inspanningen buiten de verplichtingen van de TSI Noise beperkt blijven in de komende jaren (bijvoorbeeld doordat de verdere vernieuwing van de locomotieven beperkt blijft) is er dus nog steeds een belangrijke reductie te verwachten ten gevolge van deze maatregel, aangezien de *quieter route* in Vlaanderen een aanzienlijk deel van het spoornetwerk voor goederen vormt bij de belangrijke spoorwegen en er zoals gesteld ook een effect zal zijn op de routes die niet als *quieter route* aangeduid werden aangezien de wagons niet exclusief aan een route toegekend worden.

Aanpassingen in het actieplan op basis van de inspraakreacties

Er werd in het geluidsactieplan in hoofdstuk 8 verduidelijkt dat de retrofit geen verplichting is voor goederenwagons die niet rijden over de *quieter routes* maar dat toch verwacht wordt dat tegen 2029 de retrofit van de goederenwagons rond zal zijn om de hoger aangegeven redenen. Daarnaast wordt ook verduidelijkt dat momenteel niet bekend is hoe de verdere vernieuwing van de goederenlocomotieven zal verlopen maar dat de impact hiervan eerder beperkt is.

Andere aanpassingen in het actieplan

In het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen werden ook nog een aantal aanpassingen doorgevoerd op basis van inspraakreacties bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke wegen:

- Er werd bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen opgemerkt dat in het actieplan niet opgenomen is wat de foutenmarge van de kaarten is en of er een modelvalidatie gebeurd is. De validatie van het model en de betrouwbaarheidsanalyse worden besproken in hoofdstuk 7 en hoofdstuk 16 van het eindrapport "Opmaak strategische geluidsbelastingkaarten weg- en spoorverkeer (ronde 4)". Dit eindrapport beschikbaar in het FRIS-onderzoeksportaal. Op basis van deze inspraakreactie werd het geluidactieplan voor de belangrijke wegen aangevuld. Aangezien er met betrekking tot de modelvalidatie en de betrouwbaarheid voorheen ook niets expliciet opgenomen werd in het geluidsactieplan 2025-

2029 voor de belangrijke spoorwegen werd dit eveneens in dit actieplan aangevuld onder §5.1.4.

- Er werd bij het geluidsactieplan voor belangrijke wegen opgemerkt dat het niet duidelijk is voor het publiek dat de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO lager zijn dan de geluidscontouren weergegeven op de strategische geluidsbelastingkaarten. Het klopt inderdaad dat de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO nog niet werden opgenomen in de geluidsactieplannen voor de belangrijke wegen en spoorwegen. De WHO gezondheidkundige advieswaarden voor spoorverkeer (L_{night} 44 dB en L_{den} 54 dB) liggen lager dan de EU-rapporteringsdrempels (L_{night} 50 dB en L_{den} 55 dB) voor het opmaken van de strategische geluidsbelastingkaarten. Er werd ook in §5.1.5 van het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen verduidelijkt dat de contouren van de strategische geluidsbelastingkaarten geluidsniveaus zijn die boven deze WHO-gezondheidkundige advieswaarden liggen.
- Er werd bij het geluidsactieplan voor belangrijke wegen opgemerkt om maatregelen op te nemen om kwetsbare functies zoals scholen te beschermen tegen geluidsoverlast van drukke wegen. Tijdens de periode van de publieke consultatie van het ontwerp geluidsactieplan heeft het Europees Milieuagentschap een briefing over het effect van omgevingslawaaai op de leesvaardigheden en het gedrag van kinderen in Europa gepubliceerd⁵. 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 voor belangrijke wegen op te nemen die betrekking hebben op kwetsbare groepen zoals o.a. scholen, kinderdagverblijven en dit eveneens te doen voor het geluidsactieplan voor de belangrijke spoorwegen. Volgende aanvullingen werden daarom in het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen aangebracht:
 - Er werd een fiche 'Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaaai' (OMG-2021-10) toegevoegd aan het geluidsactieplan.
 - De titel van de fiche OMG-2021-01 werd gewijzigd in 'In kaart brengen van geluids- en gezondheidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen. De fiche werd ook verder aangevuld met aspecten inzake het beschermen van kwetsbare groepen.
 - De fiche OMG-2021-08 werd aangevuld met aspecten inzake het beschermen van kwetsbare groepen.

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 spoorwegen:

- 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

⁵ [European Environment Agency \(2024\). The effect of environmental noise on children's reading ability and behaviour in Europe. Web report no. 16/2024.](#)

– Er moet aan de Europese Commissie gerapporteerd worden welke maatregelen gepland zijn en wat hun effecten zijn. De maatregel 'De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering' (SPOOR-2016-2)' (retrofit goederenwagons) werd niet meer opgenomen als specifieke maatregel voor de periode 2025-2029 aangezien deze verwacht werd rond te zijn tegen het einde van 2024. De maatregel heeft echter wel nog een belangrijk effect op het aantal blootgestelden aangezien dit bepaald werd op basis van het referentiejaar 2021. Om deze reden wordt deze maatregel ook nog gerapporteerd aan de Europese Commissie. Dit werd verduidelijkt in het geluidsactieplan in hoofdstuk 8.

- In het geluidsactieplan werd in de fiches voor de acties en maatregelen telkens de 'Aanpak 2025-2030' beschreven. Het gaat hierbij echter om de 'Aanpak 2025-2029'. Dit is de looptijd van het geluidsactieplan. Het jaartal werd gecorrigeerd in de fiches van het geluidsactieplan.
- Er werd in april 2025 vastgesteld dat de in 2013 geplaatste keermuur met geluidsscherm aan de westzijde van het spoor ter hoogte van het potentiële knelpunt in Duffel niet opgenomen was in de geluidsmodellering van de strategische geluidsbelastingkaarten voor de referentie jaren 2016 en 2021. Hierdoor werd het aantal woningen blootgesteld aan geluidsniveaus boven de plandrempel overschat en deze zone mogelijk onterecht ingedeeld als (potentieel) knelpunt. Bij het opmaken van de hiernavolgende strategische geluidsbelastingkaarten zullen de keermuur en het geluidsscherm wel opgenomen worden in het geluidsmodel en wordt het punt opnieuw geëvalueerd. Dit wordt opgenomen als voetnoot bij de tabel 6-2 en de tabel in bijlage B4 van het geluidsactieplan.
- In hoofdstuk 5.1.4.2 werd een rechtzetting gedaan van een foutieve interpretatie in de bespreking van de gewijzigde impact van de rekenmethode. CNOSSOS en SRM2 werden effectief op 7,5 m aan elkaar gelijkgesteld. Dit gebeurde op 1,2 m boven de spoorstaaf. De weergegeven grafiek geeft echter de verschillen op 4 m hoogte (de hoogte gehanteerd voor de berekening van de geluidsbelasting). Hierdoor is er toch een verschil tussen CNOSSOS en SRM2 op 7,5 m afstand. Tot ca. 25 à 50 m van het spoor worden met de CNOSSOS-rekenmethode iets lagere geluidsbelastingen bepaald op 4 m hoogte dan met SRM2 (ca. 1 dB op 7,5 m). Op grotere afstanden worden met de CNOSSOS-rekenmethode ca. 2 dB hogere geluidsbelastingwaarden bepaald, en niet 6 dB zoals eerst aangegeven. Ook verwijzingen naar dit hoofdstuk in hoofdstuk 6.2.1 en hoofdstuk 8.4 werden hieraan aangepast.

Fiche 4 - Andere

Opmerking	Verwijzing
a. Vraag aan De Lijn om met geluidshinder door bussen rekening te houden (algemene opmerking) In het ontwerpplan is niets opgenomen rond geluidshinder door bussen. Op dat vlak is de inzet van elektrische bussen belangrijk. Elektrische bussen produceren minder geluid dan dieselbussen, in het bijzonder bij lage snelheden. Ook bij vertrek aan de halte is een e-bus veel stiller dan een dieselbus; een elektrische bus kan ook niet stationair draaien. →Opmerking 10: We vragen als stad om, gezien de impact op geluid, de doelstellingen van De Lijn rond elektrificatie in zijn geheel en per agglomeratie ook te verankeren in het geluidsactieplan.	1
b. 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. 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 VLAREMII (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.	1
c. Vraag naar tegemoetkoming voor doorrekening met zelfde methodiek bij aanpassing aan de rekenmethode. Voor de opmaak van de meest recente geluidsbelastingkaarten 2021, diende een andere rekenmethodiek (CNOSSOS) gebruikt te worden dan bij de opmaak van de eerdere geluidsbelastingkaarten (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.	1

Een dergelijke verankering zou kunnen opgenomen worden in de geluidsactieplannen van de agglomeraties.

- ## Aanpassingen in het actieplan

pagina 18 van 18