



De strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen moeten minstens om de 5 jaar bezien en zo nodig geactualiseerd worden. Hierover moet ook gerapporteerd worden aan de Europese Commissie.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De ontwerp geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal, in uitvoering van de 4e cyclus van de richtlijn, werd op 15 november 2024 meegedeeld aan de Vlaamse Regering [VR 2024 1511 MED.0315/1-6] met het oog op de organisatie van een publieke raadpleging.

De ontwerp geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal werden ter publieke raadpleging voorgelegd in het kader van een openbaar onderzoek dat werk georganiseerd van 21 november 2024 tot en met 20 december 2024. Conform de bepalingen van art. 2.2.4.4.1 §8 van titel II van het VLAREM werd het onderzoek op volgende wijze ingericht:

- ### Verplichte adviesvragen en ontvangen adviezen

Conform de bepalingen van bijlage 2.2.4.7. van titel II van het VLAREM werd bij de opmaak van het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke wegen een adviesvraag gericht aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, voor de belangrijke spoorwegen aan NMBS, Infrabel en FOD Mobiliteit en Vervoer en voor de luchthaven Brussel-Nationaal aan Brussels Airport Company en FOD Mobiliteit en Vervoer.



- 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:

- 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:

- Er wordt geen NGCS meer aangelegd. De vermeldingen naar NGCS werden daarom geschrapt in het geluidsactieplan.

- 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 werd 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”

Een inspraakreactie heeft geleid tot aanvullingen en verduidelijkingen in het geluidsactieplan:

Pagina 4 van 9

Verschillende inspraakreacties hebben geleid tot het formuleren van bijkomende maatregelen:

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

In het geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen werden ook aanpassingen doorgevoerd op basis van inspraakreacties bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor de belangrijke wegen en bijkomend overleg met Departement Zorg:

- Een beknopte samenvatting van de resultaten van de betrouwbaarheidsanalyse van de strategische geluidsbelastingkaarten voor belangrijke spoorwegen (referentiejaar 2021) zoals beschreven in het eindrapport 'Opmaak strategische geluidsbelastingkaarten weg- en spoorverkeer (ronde 4)' en beschikbaar in het FRIS-onderzoeksportaal, werd aangevuld in het geluidsactieplan onder 5.1.4..
- Onder 5.1.5 van het geluidsactieplan werden de gezondheidkundige 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 gezondheidkundige advieswaarden liggen.
- Er werd een fiche 'Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen kinderdagverblijven en residentiële zorginstellingen wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaaï' (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 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.

- 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.

Tenslotte werden ook drie materiële vergissingen in het geluidsactieplan rechtgezet:

- 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 is vastgesteld dat de in 2013 geplaatste keermuur met geluidscherm 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 werd deze zone mogelijk onterecht ingedeeld als (potentieel) knelpunt. 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 foutieve interpretatie in de bespreking van de gewijzigde impact van de rekenmethode rechtgezet. Ook verwijzingen naar dit hoofdstuk in hoofdstuk 6.2.1 en hoofdstuk 8.4 werden hieraan aangepast.

## Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal (bijlagen 7, 8)

In hoofdstuk 5.7 van het geluidsactieplan wordt de status van de geluidsdoelstelling zoals die is opgenomen in het geluidsactieplan verduidelijkt. Uit de inspraakreacties blijkt immers dat hierover onduidelijkheid bestaat. Het is belangrijk te begrijpen dat, om het goede verloop van de Balanced Approach procedure te waarborgen, het logisch is om in overleg te treden met de federale instanties, inclusief over de geluidsdoelstelling. Dit wordt uitvoerig toegelicht onder hoofdstuk 2.6.2 'Fiche 2 – Langetermijnstrategie' van het overwegingsdocument.

In artikel 5.57.1.2 §5 van titel II van VLAREM zijn nog oude dosis-effect relaties voor ernstig gehinderden vanwege luchtverkeer opgenomen. Er wordt een nieuwe fiche LUCHT-2021-26 toegevoegd waarin wordt voorgesteld VLAREM II hoofdstuk 5.57 te actualiseren en zodoende te aligneren met deze opgenomen in bijlage 2.2.4.3. van VLAREM II.

De handhaving van de milieuvoorwaarden uit de omgevingsvergunning is, gelet op de gedeelde bevoegdheden met federale diensten, geen sinecure. Goede afspraken en informatie-uitwisseling zijn noodzakelijk. Met de nieuwe fiche LUCHT-2021-27 wordt het belang van efficiënte handhaving benadrukt.

De Hoge Gezondheidsraad formuleerde in april 2024 een advies waarin o.m. wordt ingegaan op de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai. We voegen een paragraaf toe aan het geluidsactieplan, onder hoofdstuk 6.6. 'Beoordeling van de gezondheidseffecten', waarin wordt ingegaan op dit advies.







## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te hechten aan de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal in bijlagen 3, 5 en 7 bij deze nota;

2° De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, opdracht te geven om de goedgekeurde geluidsactieplannen bij uittreksel te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad en om de geluidsactieplannen voor het publiek ter inzage te leggen;

3° De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, te machtigen de samenvattingen van het goedgekeurde geluidsactieplannen te bezorgen aan de Europese Commissie (artikel 10, lid 2 van RL 2002/49/EG).

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

////////////////////////////////////