
ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET

GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR

AGGLOMERATIE BRUGGE

29.04.2019

INHOUD

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding..... | 3 |
| 2 | Openbaar onderzoek..... | 3 |
| 2.1 | Verloop | 3 |
| 2.2 | Overzicht van de inspraakreacties | 5 |
| 2.3 | Manier van verwerking van inspraakreacties | 5 |
| 2.4 | Advies van SERV en Minaraad | 6 |
| 2.5 | Adviezen van de gewesten | 7 |
| 2.6 | Antwoorden op inspraakreacties | 8 |
| | Bijlage 1: Advies van SERV en MINA-raad..... | 32 |

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaa (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid en de administratie van de stad Brugge een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Brugge opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 16 november 2018. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd het ontwerp van geluidsactieplan voor een termijn van een maand¹ ter inzage gelegd bij de verantwoordelijke instanties. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen.

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 uibringen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend.

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

Voorliggend overwegingsdocument geeft een overzicht van het openbaar onderzoek, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop van de instanties die instaan voor de opmaak van het geluidsactieplan en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van geluidsactieplan doorliep van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 30 november 2018
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 30 november 2018
- Opname in Caplo-nieuws nr. 9 van vrijdag 14 december 2018 (doelgroep: milieuambtenaren) en bekendmaking via Yammer forum (doelgroep: RO-ambtenaren)
- Bekendmaking via homepage Departement Omgeving en sociale media kanalen (Facebook, LinkedIn en Twitter)

¹ Omwille van overlap met de kerstvakantie werd de inspraaktermijn verlengd tot 6 weken

- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL², CCIM Stuurgroep Geluid³ en Platform Gezonde Publieke Ruimte⁴

OPENBAAR ONDERZOEK

Actualisatie van geluidsactieplannen

Op 16 november 2018 heeft de Vlaamse Regering kennisgenomen van ontwerpen van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, de luchthaven Brussel-Nationaal en de agglomeraties Antwerpen, Gent en Brugge.

Deze actieplannen zijn opgesteld in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG). Bij de opmaak ervan is uitgegaan van de geluidsblootstelling zoals berekend in de geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2016.

De geluidsactieplannen bevatten enerzijds een evaluatie van de acties en maatregelen die de voorbije jaren zijn ondernomen, en anderzijds gaan zij in op acties en maatregelen die diverse betrokkenen voornemens zijn te nemen in de periode 2019-2023.

De ontwerpen van actieplannen kunnen van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 geraadpleegd worden via: www.omgevingvlaanderen.be/openbaaronderzoek-geluidsactieplannen. Zij liggen ook ter inzage bij het Departement Omgeving, Koning Albert II laan 20 bus 8, 1000 Brussel en bij de stadsdiensten van respectievelijk Antwerpen, Gent en Brugge (adressen vermeld op bovenvermelde webpagina).

Elke burger kan tot uiterlijk 11 januari 2019 advies geven, een bezwaar indienen of opmerkingen formuleren.

Dit kan per mail via leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be of per aangezekende brief t.a.v. Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel. Gelieve daarbij steeds te vermelden op welk actieplan uw reactie betrekking heeft.

DEPARTEMENT
OMGEVING



Vlaamse
overheid

www.omgevingvlaanderen.be

- Het ontwerp van geluidsactieplan werd door het kabinet van de Vlaams minister bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

² Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwerpen, 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

³ Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten

⁴ Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Agentschap Zorg en Gezondheid, Vlaamse Milieumaatschappij

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, 6 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 1 lokale overheidsdienst
- 1 belangenvereniging
- 2 particuliere reacties

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

Eén van de hierboven vermelde reacties, namelijk een particuliere reactie werd ontvangen buiten de looptijd van het openbaar onderzoek (voor 1 december 2018 of na 11 januari 2019), maar werd alsnog meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties.

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 | (Deel)gemeente(n) | Datum ⁵ | Drager | Fiche(s) |
|---------|------------------------------|------------------------|-------------------|--------------------|--------|--------------------------------|
| 1 | | particulier | Brugge | 30/12/2018 | e-mail | 12 |
| 2 | Logo Brugge-Oostende vzw | lokale overheidsdienst | Brugge | 10/01/2019 | e-mail | 2, 3, 5, 11, 13 |
| 3 | Bond Beter Leefmilieu | belangenvereniging | | 10/01/2019 | e-mail | 2, 11, 13 |
| 4 | Agentschap Zorg & Gezondheid | Vlaamse overheid | | 11/01/2019 | e-mail | 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13 |
| 5 | | particulier | Brugge | 11/01/2019 | e-mail | 10 |

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 categorieën.

⁵ Datum bij brieven is datum van ontvangst bij het Departement Omgeving

- Per categorie van opmerkingen 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.

Tabel 2 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

| Fiche | Naam |
|-------|--|
| 1 | Samenwerking met andere instanties en overheden |
| 2 | Ambitieniveau van het plan |
| 3 | Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG |
| 4 | Opmerkingen bij de strategische geluidsbelastingkaarten |
| 5 | Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst |
| 6 | Stilteplekken in de stad |
| 7 | Maatregelen m.b.t. geluidsemissiearme motoren |
| 8 | Maatregelen m.b.t. modal shift |
| 9 | Maatregelen m.b.t. wegverhardingen |
| 10 | Maatregelen m.b.t. geluidsschermen |
| 11 | Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening |
| 12 | Laden en lossen van goederen door vrachtwagens |
| 13 | Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder |

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV wordt hierna vooraf afzonderlijk aangehaald. Voor de behandeling ervan verwijzen we naar de desbetreffende fiche.

2.4 ADVIES VAN SERV EN MINARAAD

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Dit advies is integraal in bijlage 1 achteraan bij dit document opgenomen. Hieronder is de passage van het advies opgenomen die ook betrekking heeft op het geluidsactieplan van de agglomeratie Antwerpen met een verwijzing naar de fiche waarin het element van advies werd behandeld.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de

bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid. → Zie Fiche 1 “Samenwerking met andere instanties en overheden”

2.5 ADVIEZEN VAN DE GEWESTEN

De ontwerp geluidsactieplannen werden bij de aanvang van het openbaar onderzoek aan de Stuurgroep Geluid van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) voorgelegd. Dit stelde de andere gewesten in de mogelijkheid om tijdens de periode die voor inspraak voorzien is, eventuele reacties te bezorgen. Er werden geen adviezen van de andere gewesten ontvangen.



2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

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

Fiche 1 – Samenwerking met andere instanties en overheden

| Opmerking | Verwijzing |
|--|--------------|
| Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid. | MINA en SERV |

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt om samenwerking en afstemming gevraagd tussen verschillende beleidsniveaus en tussen autoriteiten en instanties.

De specifieke inspraakreactie vraagt:

- (1) samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen om omgevingslawaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken met een grote betrokkenheid van de steden.
- (2) dat Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning met betrekking tot beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Reactie op de opmerkingen

- (1) Samenwerking tussen de verschillende entiteiten en beleidsniveaus betrokken bij de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai gebeurt o.a. in structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL) (zie Maatregel P1M2 van het geluidsactieplan). Daarnaast werden voor de opmaak van dit geluidsactieplan enkele overlegmomenten georganiseerd met de meest relevante overheidsinstanties (Departement Omgeving, AWV, Departement MOW, NMBS, Infrabel). Niet enkel de opmaak maar ook de voortgang van de in het geluidsactieplan voorziene acties en maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd in de schoot van de WUROL-werkgroep, waarin alle relevante stakeholders vertegenwoordigd zijn.
- (2) Departement Omgeving is voorzitter van het WUROL en neemt hierin dus een coördinerende en/of ondersteunende rol op m.b.t. uitvoering van richtlijn omgevingslawaai. Het voorstel van aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de

evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai gaat ruimer dan de inhoud van voorliggende geluidsactieplannen. Dit voorstel heeft al een adviesronde doorlopen waarbij alle relevante actoren werden betrokken. Er wordt getracht om maximaal rekening te houden met de ontvangen adviezen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 2 – Ambitieniveau van het plan

| Opmerking | Verwijzing |
|--|------------|
| <p>a. Uiteraard is en moet het steeds de bedoeling van het beleid zijn om de volledige bevolking te beschermen tegen negatieve invloeden door geluid, maar sommige personen zullen sneller en/of meer effecten en gezondheidsschade ondervinden dan de ‘gemiddelde bevolking’. Denk hierbij aan kleine kinderen, schoolgaande jeugd, ouderen, zieken, personen met lage socio-economische status,.... Het is dus aanvullend gezondheidskundig heel belangrijk om niet alleen de grootte van het getroffen aandeel van de bevolking na te gaan, maar ook of er specifiek te beschermen doelgroepen aanwezig zijn op die locaties. Hierbij zouden dus gegevens over locaties van scholen, kinderopvang, ziekenhuizen, woonzorgcentra,... meer duidelijkheid kunnen geven over knelpunten inzake de huidige en toekomstige inplanting van geluidsgevoelige bestemmingen en/of infrastructuurwerken. Dit lijkt onontbeerlijk om bijvoorbeeld “gerichte advisering te kunnen bieden in kader van omgevingsvergunning en verkavelingsvergunningen” en volgende acties. (zie hoofdstuk 8.1, “Preventie/doelmatige aanpak”).</p> | 2 |
| <p>b. BBL is van mening dat het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. 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 woningen in de omgeving. Voor het geluidsactieplan spoorwegen ligt de plandrempel op 73 dB. Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (L_{den}). 70 dB/73 dB/65 dB zijn zeer hoge plandrempels: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod. En zelfs dat is niet zeker. Zo blijkt uit de evaluatie van de vorige actieplannen, dat slechts een deel van de prioritaire acties ook echt is uitgevoerd. 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.</p> | 3 |
| <p>c. Ook de geluidsactieplannen voor de agglomeraties bevatten amper tot geen nieuwe, concrete maatregelen.</p> | 3 |

| | |
|---|---|
| <p>d. Gelet op de belangrijke impact van lawaai op de gezondheid, is vanuit gezondheidsoogpunt een ambitieuzer actieplan zeker aan te bevelen. AZG is voorstander om extra aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen (scholen, creches, woonzorgcentra, ...).</p> | 4 |
|---|---|

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. (b)
- (2) De geluidsactieplannen voornamelijk lopende of reeds uitgevoerde maatregelen bevatten. Ze bevatten weinig nieuwe, concrete maatregelen. (c)
- (3) Er extra aandacht besteed moet worden aan gevoelige bestemmingen zoals scholen, crèches en woonzorgcentra. (a, d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De maatregelen die zijn voorgesteld in het geluidsactieplan worden door de agglomeratie Brugge als realistisch ingeschat om uit te voeren binnen de looptijd van het geluidsactieplan en de bevoegdheden van de agglomeratie Brugge, gegeven de beschikbare middelen.
De bevoegdheid om de meest kostelijke maatregelen te treffen ligt wat spoorwegen betreft bij het federale niveau (FOD Vervoer en Mobiliteit, NMBS en Infrabel) en wat de gewestwegen betreft bij het Vlaamse Gewest (AWV), waardoor de benodigde budgetten dan ook op die niveaus worden beheerd. De samenwerking en overleg met andere beleidsniveaus voor de opmaak van het plan wordt ook toegelicht in fiche 1 ‘Samenwerking met andere instanties en overheden’.
- (2) De meeste van de acties in het geluidsactieplan van de agglomeratie Brugge zijn doorlopend van aard.
- (3) Bij behandeling van aanvragen van stedenbouwkundige aard is op heden al een omgevingscheck verplicht. Het concept omgevingsvergunning heeft zeker nadelen maar biedt alvast als voordeel dat de gevraagde advisering steeds gewaarborgd wordt omdat bij ieder dossier o.a. nagegaan wordt of een milieu-aspect van toepassing is.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 3 – Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG

| Opmerking | Verwijzing |
|--|------------|
| a. Acties en coördinatie van dit actieplan. Het ontwerp actieplan geeft heel wat acties weer, uitgaand van verschillende stadsdiensten. Het is echter o.b.v. de huidige tekst niet duidelijk wie binnen de stad Brugge de coördinerende rol zal opnemen om op te volgen dat de voorgenomen acties zo optimaal mogelijk worden uitgevoerd en afgestemd. | 2 |
| b. “Raadpleging van het publiek”: hier wordt aangegeven dat “inspraakreacties worden bezorgd aan de bevoegde instanties”. Om motivatie en draagvlak te creëren/stimuleren bij de bevolking voor dit en volgende inspraakprocedures, kan het mogelijks wervender zijn als bijvoorbeeld ook aangegeven wordt dat in het definitieve geluidsactieplan ook zal worden aangegeven op welke manier al dan niet is rekening gehouden met de ingestuurde reacties. | 2 |
| c. “Het voorlichten en raadpleging van het publiek over de geluidsproblematiek en de aanpak ervan.” → Gaat dit enkel over de raadpleging van het publiek zoals nu van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 of zijn er ook meer participatieve trajecten? | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties vragen:

- (1) Wie binnen de stad Brugge de coördinerende rol zal opnemen om de uitvoering van het geluidsactieplan op te volgen. (a)
- (2) Wat het voorlichten en raadplegen van het publiek inhoudt. (c)
- (3) Hoe aangegeven zal worden op welke manier er al dan niet rekening gehouden wordt met de ingestuurde reacties. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Hiervoor moeten de beslissingen van het nieuwe beleid binnen de stad Brugge afgewacht worden.
- (2) Het voorlichten en raadplegen van het publiek inzake de geluidsactieplannen beperkt zich niet tot enkel het openbare onderzoek over de verschillende geluidsactieplannen. Het omvat daarnaast onder meer ook het publiceren en ter beschikking stellen van de verschillende geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten op de website van het Departement Omgeving en op Geopunt. De geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten van de agglomeraties worden ook ter beschikking gesteld op de websites van de agglomeraties zelf. Het participatieve traject beperkt zich wel tot het openbaar onderzoek.
- (3) In dit overwegingsdocument, dat een addendum vormt bij het geluidsactieplan, wordt aangegeven hoe er al dan niet rekening gehouden wordt met de ingestuurde reacties.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 4 – Opmerkingen bij de strategische geluidsbelastingkaarten

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| <p>a. Voor wegverkeerslawaai zijn binnen de hogere geluidsbelastingsklassen ook voornamelijk de belangrijke wegen (wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar) van belang.</p> <p>→ In een stedelijke context zullen er ook heel wat straten zijn waar er ook heel wat geluidsproblematiek is zelfs al zijn er daar minder dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, zoals bv. in street canyons of in straten met kasseien. Zeker in een lokale actieplannen verdienen dergelijke straten ook aandacht, vooral als er veel bloedgestelden zijn.</p> | 4 |
| <p>b. p13: “De geluidsbelasting moet daarbij worden uitgedrukt in twee door Europa voorgeschreven indicatoren: de Lden en de Lnight.”</p> <p>→ Dit wordt inderdaad veelal zo voorgesteld, ook in MER’s, er kan echter ook slaapverstoring optreden door piekgeluid, zelfs als dit piekgeluid door het uitmiddelen in Lden of Lnight niet meer zichtbaar blijft. Zorg en Gezondheid blijft daarom voorstander om dit nader te onderzoeken en om de piekgeluiden apart te blijven meenemen, zeker piekgeluiden’s nachts.</p> | 4 |
| <p>c. p14: “Er hebben zich in deze periode geen belangrijke infrastructurele veranderingen voorgedaan ter hoogte van deze wegen. De geluidssituatie is bijgevolg nagenoeg onveranderd.”</p> <p>→ En veranderingen door toename intensiteit aantal voertuigbewegingen op zelfde infrastructuur? Dit kan ook een toename in dB geven.</p> | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Ook de wegen met minder dan 3 miljoen voertuigpassages opgenomen moeten worden in de geluidsbelastingkaarten. (a, c)
- (2) Vraag om piekgeluiden apart mee te nemen voor uitwerking van de maatregelen. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Er werden voor de agglomeratie Brugge geen nieuwe geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor referentiejaar 2016. Het merendeel van de voor referentiejaar 2011 gebruikte gegevens voor de berekening van de blootstelling aan geluid zijn sinds de opmaak van die kaarten niet of slechts in zeer beperkte mate vernieuwd of gewijzigd. Voor de grote meerderheid van de straten heeft de stad Brugge ook geen objectieve gegevens over een eventuele toename van het verkeer. Het heeft bijgevolg geen meerwaarde om voor de vermelde infrastructuren en industriële activiteiten op het grondgebied van de agglomeratie Brugge nieuwe berekeningen voor referentiejaar 2016 uit te voeren. De geluidssituatie

voor wat betreft de lokale wegen, lokale spoorwegen en industrie die werd berekend voor referentiejaar 2011 is nog actueel in referentiejaar 2016.

Wat betreft de belangrijke wegen en spoorwegen hebben er wel enkele infrastructurele ingrepen (o.a. plaatsing van geluidsschermen) plaatsgevonden die een invloed kunnen hebben op de geluidsblootstelling binnen de agglomeratie Brugge. Een actualisatie voor de belangrijke wegen en spoorwegen naar referentiejaar 2016 is bijgevolg wel relevant. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de gegevens die zijn ingezameld in kader van de opmaak van de geluidsbelastingkaarten voor alle belangrijke wegen en spoorwegen binnen het Vlaamse Gewest, waar de agglomeratie Brugge uiteraard deel van uitmaakt.

- (2) De geluidsbelastingsindicatoren 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 recente aanbeveling (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 blootstelling. 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 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 zoals in de context van nachtelijke spoorweg- of vliegtuig geluidsgebeurtenissen. Niettemin wordt in het WHO rapport aangegeven dat de beoordeling van de relatie tussen 'single-event' geluidsbelastingsindicatoren en de langetermijn gezondheidseffecten nog experimenteel is. (p. 11 van het rapport) De WHO richtlijnen bevatten daarom geen aanbevelingen voor 'single-event' geluidsbelastingsindicatoren zoals piekgeluidsniveaus. 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 bestuur bevestigt de conforme toepassing ervan op Vlaams niveau. Het gebruik van andere geluidsbelastingsindicatoren 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 geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3. ". Voor de agglomeratie Brugge zullen L_{den} en L_{night} dan ook de belangrijkste focus van het beleid blijven uitmaken. Uiteraard is het in algemeen opzicht aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen waar relevant rekening te houden met de impact van piekgeluiden. Dit geldt in het bijzonder bij de uitwerking van een gewestelijk isolatievoorschrift (zie geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 5 – Gebruik van plandrepels en methodiek opmaak knelpuntenlijst

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| <p>a. Bij het opmaken van dit plan en het opstellen van de acties, is gekeken naar de geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2016. Dit geeft weer hoeveel en hoe ver geluid rond een aantal bronnen impact heeft. Om de grootte van de hinder en vooral gezondheidsimpact bij de bevolking in te schatten, moet echter ook gekeken worden naar de aanwezigheid van mensen rond die bronnen: hoeveel mensen worden waar (potentieel) en hoe negatief beïnvloed door de aanwezige geluidsbelasting. Daarom lijkt het essentieel om niet louter te werken met de geluidsbelastingskaarten, maar deze te combineren met o.a. woondichtheidskaarten. Dit is een hiaat in het voorliggende ontwerp actieplan. Door deze gegevens te combineren kan gerichter de hinder- en gezondheidsimpact door geluidsbelasting beter ingeschat worden en mogelijks efficiënter gewerkt worden aan het verbeteren van het geluidsklimaat in de agglomeratie Brugge.</p> <p>Het publiek ter beschikking stellen van deze kaarten aan de Bruggeling, kan helpen om de aandacht voor het onderwerp en het draagvlak voor beleidskeuzes te vergroten (ook relevant als mogelijke actie bij het luik sensibilisering, pg 18).</p> | 2 |
| <p>b. In het ontwerpplan wordt gesproken over het opmaken van een hinderinventaris en knelpuntenanalyse (pg 29). Het lijkt echter ook relevant om de gegevens uit deze inventaris te koppelen/vergelijken met de gegevens uit andere bronnen, zoals deze uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de stadsmonitor (https://www.gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be/) - het Vlaamse Schriftelijke leefomgevingsonderzoek (SLO, https://www.lne.be/schriftelijk-leefomgevingsonderzoek-slo), - de kaartgegevens met geluidsbelasting, gevoelige bestemmingen, bevolkingsdichtheid (zie opm. a) <p>Zo kan een vollediger beeld verkregen worden van de geluidsimpact op de inwoners van Brugge (vergeleken met de Vlaamse), aangezien de hinderregistratie bij de Brugse milieudienst mogelijks enkel de perceptie/klachten van de mondige burger weergeeft en zo dus een sterke onderschatting van de impact op “dé Bruggeling”.</p> | 2 |
| <p>c. “Geluidsbelastingskaarten op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere criteria.”</p> <p>→ Welke criteria zijn dit dan?</p> | 4 |

Inhoud van de opmerkingen



Specifieke inspraakreacties vragen:

- (1) Om de geluidsbelastingkaarten te combineren met woondichtheidskaarten zodat het ook duidelijk is hoeveel mensen er op een bepaalde plaats negatief beïnvloed worden door de aanwezige geluidsbelasting. (a)
- (2) Om de gegevens uit de hinderinventaris te koppelen aan andere bronnen zoals de gegevens uit de SLO, de stadsmonitor. (b)
- (3) Op basis van welke criteria de prioritaire problemen/knelpunten bepaald worden? (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Er wordt bij de opmaak van de geluidsbelastingkaarten al rekening gehouden met de bewoning om de blootstelling binnen de agglomeratie Brugge te bepalen, zie hiervoor hoofdstuk 5.4 van het geluidsactieplan.
- (2) Tot op heden wordt enkel een hinderinventaris opgemaakt vanuit dienst toezicht o.b.v. ontvangen klachten van de burger.
- (3) Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 4 van het geluidsactieplan.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 6 – Stilleplekken in de stad

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| “inventarisatie van mogelijke stille plekken in de binnenstad.” → Zorg en Gezondheid vindt stilleplekken zeker waardevol maar betwijfelt of deze het hindergevoel dat mensen ervaren op plaatsen waar ze wonen kunnen compenseren. Zijn hier gegevens over? | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd of er gegevens zijn die aantonen dat stille plekken in de binnenstad het hindergevoel dat ervaren wordt kunnen compenseren.

Reactie op de opmerkingen

Een beleid rond stille plekken in de binnenstad is niet bedoeld ter vervanging van een brongericht beleid ter beperking van geluidsoverlast. Het is een bijkomende manier om de leefomgevingskwaliteit van de binnenstad te verbeteren en inwoners de kans te geven te genieten van rustige en luwe plekken in de stad. Zowel in de richtlijn omgevingslawaaai als in de recente WHO aanbevelingen wordt de nadruk gelegd op het belang van behoud van stille gebieden voor de (mentale) gezondheid. Ook het Instituut Gezond Leven wijdt binnen het project ‘Gezonde Publieke Ruimte’ een hoofdstuk aan ‘Mentaal welbevinden en publieke ruimte’. Op de website is hierover onder andere een literatuurstudie opgenomen

<https://www.gezondleven.be/sectoren/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/mentaal-welbevinden-en-de-publieke-ruimte>.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 7 – Maatregelen m.b.t. geluidsemissiearme motoren

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| “Het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren wordt door de Vlaamse overheid gestimuleerd.” → Hoe? | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd op welke manier het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren door de Vlaamse overheid worden gestimuleerd.

Reactie op de opmerkingen

In het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt in maatregel WEG-2016-05 toegelicht op welke manier het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren door de Vlaamse overheid worden gestimuleerd.

Aanpassingen in het geluidsgeluidsactieplan

Geen

Fiche 8 – Maatregelen m.b.t. modal shift

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| "De globale blootstelling aan geluid kan enkel dalen door middel van een ambitieus beleid ten aanzien van de geluidsemisatie van voertuigen (motor – en rolgeluid)." → De globale blootstelling aan geluid kan ook dalen door het aantal voertuigkilometers te verminderen, maw overschakelen van individueel gemotoriseerd verkeer naar openbaar vervoer of beter nog overschakelen naar actieve verplaatsingen nl. fietsen en wandelen. Voordeel is dat hiermee ook tegelijkertijd andere problemen worden aangepakt zoals luchtvervuiling en leefbaarheid van de straten. | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie wijst erop dat er ook ingezet moet worden op een modal shift van gemotoriseerd verkeer naar openbaar vervoer en actieve verplaatsingen.

Reactie op de opmerkingen

Conform het mobiliteitsplan en het STOP-principe wil Brugge het (interstedelijk) autoverkeer, zeker in de binnenstad en kernen van de deelgemeenten zoveel als mogelijk terug dringen.

Aanpassingen in het geluidsgeluidsactieplan

Geen



Fiche 9 – Maatregelen m.b.t. wegverhardingen

| Opmerking | Verwijzing |
|--|------------|
| a. Eén van de maatregelen ter bestrijding van geluidsbronnen waarvoor de stad Brugge bevoegd is is “keuze wegdek”. → Het wegdek binnen de stadsring (kasseien) is veelal erbarmelijk: lawaaierig en bovendien ongeschikt voor fietsers. Deze maatregel wordt mijns inziens dus niet erg ter harte genomen. Hoe loopt de controle op de goede uitvoering van de maatregelen? | 4 |
| b. “Daarnaast wordt door de Unesco het verplicht gebruik van natuursteen opgelegd. Kasseien zijn in dit verband ook financieel het voordeligst.” → In de afweging voor het type natuursteen moeten ook het aspect geluidshinder en het comfort en veiligheid voor de fietser en de voetganger meegenomen worden. | 4 |
| c. “Voet- en fietspaden worden uitgevoerd conform het van toepassing zijnde Vademecum .” → De minima aanbevolen in dat vademecum zijn niet altijd voldoende, dit moet gevalspecifiek bekeken worden, soms is bv. duidelijk een breder fietspad nodig dan minimum aangegeven. | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties geven aan dat:

- (1) Er bij de afweging voor de keuze van het wegdek in de binnenstad rekening gehouden moet worden met het aspect geluidshinder en het comfort en veiligheid voor de fietser en de voetganger.
- (2) Dat de minima aanbevolen in het vademecum voor voet- en fietspaden niet steeds voldoende zijn.

Reactie op de opmerkingen

- (1) Unesco legt gebruik van kleinschalige bestratingsmaterialen in natuursteen in de binnenstad op. Er is een door het college goedgekeurd afwegingskader voor dit materiaalgebruik. Merk op dat het niet de bestrating op zich is die lawaai maakt, wel de voertuigen die er overheen rijden. Overlast van geluid kan dus in sterke mate gestuurd worden door de verkeersstromen te sturen (snelheidsbeperking en handhaving, tonnagebeperking en handhaving, verkeersluw maken van specifieke zones, inrichten van randparkings, lussensysteem, ...). Samen met de dienst Openbaar Domein wordt er gewaakt zodat het gebruikte materiaal zo fietsvriendelijk mogelijk is, maar nog altijd binnen de uitgezette lijnen van Unesco is.
- (2) Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd de nodige breedtes af te stemmen op de verkeersstroom die er is, of die er zal zijn. Een profiel van een straat of baan is echter niet oneindig en er moeten dus keuzes gemaakt worden.

Aanpassingen in het geluidsgeluidsactieplan

Geen



Fiche 10 – Maatregelen m.b.t. geluidschermen

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| Na raadpleging van het dossier betreffende geluidsactieplannen blijkt daarin geen concrete info beschikbaar i.v.m. waar precies de schermen zullen geplaatst worden langs de N31. Wil daarom de concrete info bezorgen betreffende het gedeelte van de N31 te St.-Michiels tussen de kruispunten met de K. Astridlaan en de Torhoutsesteenweg, kant Jozef Wauterstraat en Vlaamse Landsmaatschappij. | 5 |

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie vraagt waar er precies de geluidsschermen geplaatst zullen worden langs de N31

Reactie op de opmerkingen

Betreffende het gedeelte van de N31 te St.-Michiels tussen de kruispunten met de Koningin Astridlaan en de Torhoutsesteenweg, kant Jozef Wauterstraat en Vlaamse Landsmaatschappij, worden schermen volgens de huidige plannen voorzien tussen de ventweg en de expresweg. Ter hoogte van de uitrit wordt het scherm tegen de perceelsgrens geplaatst.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 11 – Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening

| Opmerking | Verwijzing |
|--|------------|
| <p>a. In het ontwerp geluidsactieplan wordt enkele keren verwezen naar de link met het stedelijke ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit is absoluut terecht gezien de enorme en langdurige impact van goede ruimtelijke planning op de leefkwaliteit én gezondheid van de inwoners.</p> <p>Er wordt in het voorstel dan ook verwezen naar het “ontwerp Beleidsplan Ruimte Brugge”, en waar dit te raadplegen is. Dit “ontwerp Beleidsplan Ruimte Brugge” is momenteel echter nog niet publiek raadpleegbaar en zal dit ook niet zijn binnen de periode van openbaar onderzoek van dit ontwerp geluidsactieplan. Het is dan ook niet in te schatten in welke mate dit relevant is/zal zijn voor het geluidsactieplan en hoe de link “geluid-ruimtelijke ordening” in het beleid zal bewaakt worden. Nochtans lijkt in dit plan een niet te onderschatten rol weggelegd voor het bewaken van het geluidsklimaat in Brugge naar de toekomst toe (Relevant voor o.a. pg 8 “Lange termijnstrategie van de stad Brugge” en pg 30: “Hoofdstuk 11 “Langetermijnstrategie voor de agglomeratie Brugge”). Een voorstel van aanvullende actie zou iets kunnen zijn als:</p> <p>“Het actief opvolgen en eventueel bijsturen van de geluidsimpact in beleidsplannen met impact op de regio van de agglomeratie Brugge, waaronder het Beleidsplan Ruimte Brugge.”</p> | 2 |
| <p>b. Nood aan een operationeel Beleidsplan Ruimte</p> <p>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. 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.</p> | 3 |
| <p>c. “Bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied leggen we de initiatiefnemers milderende maatregelen op om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen.”</p> <p>→ Wat is dat aanvaardbaar peil? Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst?</p> | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties wijzen erop dat te veel woonzones liggen op te korte afstand van drukke autowegen. Er wordt gewezen op de nood van een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. Er wordt aangegeven dat het probleem niet nog groter mag worden, door onbebouwde woonzones op geluidbelaste locaties niet te ontwikkelen. Daarnaast wordt er ook gevraagd aan welke advieswaarde wordt getoetst bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidbelaste gebieden tot woongebied.

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:

- (1) Er nood is aan een operationeel BRV. (b)
- (2) Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst bij nieuwe woonontwikkelingen? (c)
- (3) “Het actief opvolgen en eventueel bijsturen van de geluidsimpact in beleidsplannen met impact op de regio van de agglomeratie Brugge, waaronder het Beleidsplan Ruimte Brugge.” een aanvullende actie kan zijn.

Reactie op de opmerkingen

- (1) Er is momenteel nog geen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het Zomerakkoord van 21 juli 2018 gaf goedkeuring aan de strategische visie van het BRV, samen met een aantal belangrijke decreten die de doorwerking van deze visie op de rails zetten. De strategische visie vormt hierbij een krachtig richtkader voor de opmaak van provinciale, gemeentelijke en intergemeentelijke beleidsplannen. Eén van de decreten van het Zomerakkoord is de regeling inzake de woonreservegebieden, waarbij de aansnijding van een woonuitbreidingsgebied op initiatief van de gemeente, door Vlaanderen wordt beoordeeld. Ofwel op het moment dat er uitspraken gedaan worden in een ruimtelijk beleidsplan, ofwel op het moment dat de gemeenteraad een voorstel voorlegt om het woonreservegebied aan te snijden. De beoordeling van Vlaanderen zal gebeuren vanuit de principes die zijn meegegeven in de reeds goedgekeurde Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Met andere woorden, de inhoudelijke beleidslijn van het ontwerp BRV is bevestigd én er wordt al uitvoering aan gegeven. Dit neemt niet weg dat er intussen blijvend werk gemaakt wordt van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Zie hiervoor ook de fiches OMGEVING-2016-1 t.e.m. OMGEVING-2016-3 van de geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen.
- (2) In het huidige MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen zijn gedifferentieerde referentiewaarden opgenomen voor de algemene beoordeling van nieuwe woonontwikkelingen in de nabijheid van wegen en spoorinfrastructuur. Daarnaast is er in het huidige MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen ook een voorstel van afwegingskader voorzien voor de herbestemming van geluidbelaste gebieden naar woongebied waarbij wordt aangegeven dat een geluidniveau tot 67 dB voor spoorverkeer ‘aanvaardbaar’ is. Bij hogere geluidniveaus wordt er telkens in categorieën van 5dB aangegeven in welke mate er een noodzaak is tot het nemen van milderende maatregelen. Deze beoordelingskaders zijn echter verouderd. Er is nood aan vernieuwing onder de vorm van een duidelijk en inhoudelijk consistent beoordelings- en afwegingskader, waarvan het toepassingsveld duidelijk is afgelijnd. Hiervan wordt momenteel werk van gemaakt in het kader van de actualisatie van het MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen. De huidige advieswaarden worden hierbij ook

geëvalueerd (zie fiche OMGEVING-2016-5 in de geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen). Verschillende instanties o.a. het agentschap Zorg en Gezondheid worden bij de actualisatie van het MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen betrokken.

- (3) Deze suggestie wordt mee genomen naar de volgende evaluatie van de actieplannen.

Aanpassingen in het geluidsgeluidsactieplan

Geen



Fiche 12 – Laden en lossen van goederen door vrachtwagens

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| <p>a. Onder punt 8.2.4 Andere (maatregelen vanuit het stedelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid) staat op pg. 24 het volgende opgenomen:</p> <p>“• Zwaar verkeer en woonzones scheiden: Er werd een tonnageverbod in de binnenstad ingevoerd voor vrachtwagens van meer dan 12 ton. Vrachtwagens met een tonnage tussen 3,5 ton en 12 ton mogen enkel gelost worden tussen 6u en 11u en tussen 19u en 21u.”</p> <p>Wij willen hierbij opmerken dat de maatregelen die getroffen werden inzake het verkeers- en mobiliteitsbeleid niet altijd rekening houden met een gezond geluidsklimaat en wenselijk geluidsbeleid. De bovenvermelde tijdsvensters voor de beleving met vrachtwagens tussen 6u en 11u is waarschijnlijk hoofdzakelijk ingegeven vanuit het oogpunt van het comfort voor de winkelende voetganger, maar zeker niet in functie van een wenselijk geluidsklimaat in een stadscentrum met belangrijke woonfunctie. Er dient immers rekening gehouden te worden dat heel wat van de leverende vrachtwagens koeltransporten verzorgen en uitgerust zijn met koeleenheden (vooral naar horeca), die een belangrijke en hinderende geluidsbron naar de nabije woonomgeving betekenen.</p> <p>Het gedefinieerde tijdvenster vanaf 6u in de ochtend valt dan ook gedeeltelijk in de voor geluid gedefinieerde nachtperiode, waarbij het toelaten of stimuleren van verstoring in een woonomgeving zeker onwenselijk is. In de sectorale voorwaarden van Vlarem II staat ook dikwijls voorgeschreven dat activiteiten slechts tijdens de periode 07u-19u toegelaten zijn. Het is dan ook aangewezen het betrokken tijdvenster voor mogelijke levering door vrachtwagens te herbekijken.</p> <p>Ondertussen heeft de stad Brugge de initiële periode voor verkeersluwe winkelstraten op zaterdagen en eerste zondagen van de week aangepast van 10u tot 18u naar 13u tot 18u. Tijdens de week gaan de meeste niet-voedings winkels slechts open vanaf 10.00u en de voedingswinkels van 9.00u.</p> <p>Om ook buiten de ochtendspits te blijven en het gewenste fietsverkeer niet te storen, is het aangewezen om het tijdvenster voor de levering door vrachtwagens in de Brugse binnenstad aan te passen naar de periode van 09.00 tot 12.00 of 13.00u. De avondperiode 19u tot 21u kan behouden blijven. Een inperking van de totaal toegestane beschikbare tijd voor leveringen in de stad zal ook stimulerend werken om gebruik te maken van een city depot, of om ladingen te combineren en dus bijdragen aan het verkeersluwer maken van de woonomgeving.</p> | <p>1</p> |

| | |
|---|---|
| Bij de te nemen maatregelen moet dan ook niet alleen het algemeen mobiliteitsbeleid en geleverde inspanningen verdergezet worden, maar is ook de bovenvermelde bijsturing van de tijdsvensters voor vrachtwagenbeleving wenselijk. Daarnaast zijn er ook inzake het tegengaan van ongewenst sluipverkeer nog een aantal kleine verbeteringen mogelijk. | |
| b. “Hiervoor ontwikkelen we samen met Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening een werkbaar(geluids)kader.” → Gezien het hier om hinder naar de mens toe gaat zou AZG best ook betrokken worden, zeker voor de plannen op Vlaams niveau. | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties vragen dat:

- (1) Het tijdsvenster voor het laden en lossen van vrachtwagens in de binnenstad herbekeken wordt. (a)
- (2) AZG betrokken wordt bij het ontwikkelen van een geluidskader. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Dit zal opgenomen worden met het nieuwe beleid. De huidige tonnagebeperkingen zijn tot stand gekomen in overleg met de sector en de bevoegde diensten. Een aanpassing aan deze uren/momenten kan bekeken worden afhankelijk van de visie van het nieuwe bestuur.
- (2) De opmerking heeft betrekking op het geluidskader voor stille leveringen buiten de spitsuren in het kader van het PIEK-project dat werd opgenomen in het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019. Dit project is reeds afgelopen. Het nieuwe geluidskader voor het laden en lossen van goederen bij supermarkten die ingedeeld zijn volgens het VLAREM trad in werking op 5 september 2016. Het kader werd opgenomen in afdeling 4.5.7 van titel II van het VLAREM. Meer info kan teruggevonden worden in het verslag aan de Vlaamse Regering bij het besluit van 18 maart 2016 tot wijziging van diverse besluiten inzake leefmilieu (http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=2016-08-26&numac=2016036115).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 13 – Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder

| Opmerking | Verwijzing |
|---|------------|
| <p>a. In het ontwerpactieplan komt de term “gezondheid” 1 keer voor, namelijk in de bijlage 1. Nochtans is het op basis van de huidige wetenschappelijke kennis meer dan voldoende verantwoord om in het kader van geluid niet louter over hinder te spreken of als doel van het actieplan voorop te stellen dat er “getracht wordt om de geluidsblootstelling binnen de agglomeratie Brugge vanwege wegverkeer, spoorverkeer en industrie te verminderen”. Meer aandacht in dit plan voor de gezondheidsaspecten van overmatige geluidsblootstelling kan dan ook (opnieuw zie opm. 1 eerder) helpen om de aandacht voor het onderwerp en het draagvlak voor beleidskeuzes te vergroten (opnieuw: ook relevant voor het luik sensibilisering, pg 18).</p> | 2 |
| <p>b. 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 waardeestijging 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.</p> | 3 |
| <p>c. Bij de geluidsknelpunten lees ik maatregelen als geluidsschermen, raildempers, ophogingswerken, volumebuffer, geluidsarmere infrastructuur, ... → Voor deze en andere maatregelen wordt enkel vaag van een verbetering of vermindering gesproken. Er wordt niet meegegeven tot hoeveel het aantal dB uiteindelijk daalt. Er wordt niet meegegeven met hoeveel het aantal gehinderden en slaapverstoorden zal dalen. Dit zegt op zich dus niet zoveel, het wil namelijk niet zeggen dat die verbetering ervoor zorgt dat de waarden onder de gezondheidkundige advieswaarden komen te liggen (of onder de wettelijke normen).</p> | 4 |
| <p>d. “Slaapverstoring” → Opmerking: slaapverstoring hoeft niet perse te betekenen dat je ook effectief wakker wordt. Ook een minder diepe slaap kan al gezondheidseffecten met zich meebrengen.</p> | 4 |

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties geven aan:

- (1) om meer aandacht te besteden aan de gezondheidsaspecten in het geluidsactieplan. (a)
- (2) om alsnog een maatschappelijke kosten (kostenplaatje maatregelen, economische kosten, ...) en baten (gezondheidswinsten, verbetering leefmilieu, ...) analyse uit te voeren. (b)

- (3) dat het geluidsactieplan de daling in het aantal gehinderden en slaapverstoorden ten gevolge van de voorziene maatregelen ter hoogte van de knelpunten niet kwantificeert. Het is niet duidelijk of de geluidsbelasting onder de gezondheidkundige advieswaarden komen te liggen. (a)
- (4) Dat slaapverstoring meer betekent dan enkel effectief wakker worden. (d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Bij het verlenen van omgevingsvergunningen worden bijzondere voorwaarden opgelegd om geluidshinder tegen te gaan, in het bijzonder bij omgevingsvergunningen met Vlareem-ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten (IIOA). Meldingen en klachten van burgers over lawaaihinder worden door de dienst leefmilieu onderzocht. Op basis van het resultaat wordt nagegaan welke maatregelen kunnen opgelegd/afgedwongen worden door de stad.
- (2) Voor een effectieve kosten-baten analyse moet o.a. de gezondheidswinst van maatregelen kunnen uitgedrukt worden in een monetaire waarde. Op dat vlak is er nog niet voldoende wetenschappelijke consensus. Desondanks wordt in concrete gevalsituaties bij de keuze om al dan niet te investeren in geluidsmilderende maatregelen steeds een vorm van kosten-baten analyse uitgevoerd.
- (3) Het gaat hierbij specifiek over maatregelen die genomen worden ter hoogte van de knelpunten "N31 Expressweg" (wegverkeer) en "Zwankendamme en Lissewege (spoorlijn 51A)". De maatregelen worden uitgevoerd door de respectievelijke infrastructuurbeheerders, zijnde AWW en Infrabel, naar de bevindingen van de milieueffectrapporten die opgemaakt werden voor deze infrastructuurswerken.
- (4) Slaapverstoring is inderdaad ruimer dan enkel het effectieve ontwaken en er wordt in de geluidsactieplannen ook hiervan uitgegaan. Het wordt eveneens erkend in de recente WHO-aanbevelingen (rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region').

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

BIJLAGE 1: ADVIES VAN SERV EN MINA-RAAD



Minaraad
Havenlaan 88 bus 15
1000 Brussel
T 02 558 01 30
F 02 558 01 31
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en landbouw
Koning Albert 11-laan 20 bus 1
1000 Brussel

| | | | |
|--------------------------------|--|--------------------|-----------------|
| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
| 20 november 2018 | K37 /2018-1120 30659 | 02/L2/2018 | / |
| Vragen naar | e-mail | Datum | |
| Francis Noyen Annick Lamote | Francis.noyen@minaraad.be alamote@serv.be | 21 december 2018 | |

Mevrouw de minister,

De Minaraad en de SERV ontvingen de adviesvraag over de ontwerp geluidsactieplannen op 21 november 2018. De opmaak van deze plannen kadert in de uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De inspraakprocedure is vastgelegd in afdeling 2.2.4 van VLAREM II. De adviestermijn bedraagt dertig dagen. Daarnaast wordt van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 ook een openbaar onderzoek gevoerd.

Vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn alle lidstaten verplicht om elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken, zo nodig te actualiseren en te rapporteren aan de Europese Commissie. Het doel is ook om periodiek de bevolking te informeren over de geluidshindersituatie binnen hun leefomgeving en over de acties die worden ondernomen om deze te verbeteren. Twee volledige cycli van vijf jaar zijn al doorlopen, met respectievelijk als referentiejaar 2006 en 2011. Momenteel loopt de derde cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2016.

Momenteel liggen zes nieuwe geluidsactieplannen ter advies voor. Deze werden opgemaakt op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016. Het betreft actieplannen voor de periode 2019-2023 voor belangrijke wegen, spoorverkeer, luchtvaart en voor de agglomeraties groter dan honderdduizend inwoners, zijnde Antwerpen, Gent en Brugge.

In dit advies focussen de raden in eerste instantie op planoverschrijdende aspecten.

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (7 %). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid¹. Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en zelfs hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai.

¹ Peeters B., Van Hooste H., Brouwers J., Devriendt S., Struyf I., Vander Putten E., Vandevenne F., Van Steertegem M. (2018), Wat milieu-indicatoren ons (niet) vertellen: een meta-analyse, Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2018/03.

De raden beamen het driesporenbeleid: het oplossen van knelpunten, voorkomen van nieuwe knelpunten en het beschermen van stille gebieden.

De plandremmel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB². Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB³. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritair locaties nog in de onderzoeksfase zitten. De raden vragen een versnelling van de aanpak en de uitvoering van acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.

De raden stellen vast dat voor de autowegen er enkel een prioriteitenlijst is voor de periode 2019-2020. Voor de daaropvolgende jaren is er nog geen lijst. De plantermijn is 2023 en dus vragen de raden zich af waarom de lijst niet uitgebreid wordt tot de periode 2023.

De raden zijn er zich van bewust dat sommige maatregelen veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het 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.

In het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt 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. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van een kilometerheffing voor personenwagens zal het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering.”*. Volgens de raden kan hierbij 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”*.

Volgens de raden moet synergie met ander beleid sturen richting systemische ingrepen en aanpak aan de bron (o.a. klimaat- en luchtbeleid met maatregelen ter bevordering van geluidsarme motoren waarbij veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.).

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. De

² Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg gradueel zijn, met reeds een klein aandeel gehinderden en gezondheidseffecten bij lage niveaus. Bij de keuze van de plandremmel werd een afweging gemaakt naar welk percentage aan potentieel ernstig gehinderden als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit betekent uiteraard niet dat in situaties beneden deze plandremmel geen geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's zouden bestaan.

³ WHO, environmental noise guideline for the European Region, (2018).
<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.

Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.

Met vriendelijke groeten,

Mathias Bienstman
Voorzitter Minaraad

Hans Maertens
Voorzitter SERV